

63.

Deutscher
Verkehrs-
gerichtstag

DOKUMENTATION

Veröffentlichung der auf dem 63. Deutschen
Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2025
in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und
erarbeiteten Empfehlungen



63. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2025



63. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2025

Veröffentlichung der auf dem 63. Deutschen Verkehrsgerichtstag
vom 29. bis 31. Januar 2025 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate
und erarbeiteten Empfehlungen



Die Programmgestaltung des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstages lag in den Händen eines Vorbereitungsausschusses, dem unter Vorsitz von VGT-Präsident Prof. Dr. Ansgar Staudinger folgende Mitglieder angehörten:

Prof. Dr. Hans-Georg Bollweg, Ministerialrat a. D.
Ulrike Dronkovic, Rechtsanwältin
Christine Ehard, Ministerialrätin, BMDV
Maria Focken, Oberamtsanwältin
Prof. Dr. Dela-Madeleine Halecker, Fachhochschule Polizei Sachsen-Anhalt
Prof. Dr. Benno Hartung, Rechtsmediziner
Stefan Herbers, Rechtsanwalt
Maike Lamping, LL. M., Rechtsanwältin, GDV
Dr. Jutta Laws, Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht
Isabel Mielenz, Regierungsdirektorin, BMJ
Peter Mlodoč, Geschäftsführer VGT
Felix Müller-Baumgarten, Rechtsanwalt, ACE
Dr. Markus Schäpe, Rechtsanwalt, ADAC
Dr. Klaus Schneider, Rechtsanwalt und Notar
Ulrich Stahlhut, Ministerialrat, BMDV
Bernd Weidig, Leitender Oberstaatsanwalt

Hamburg 2025

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

beck.de

Nicht verkäufliche Sonderausgabe

© 2025 Verlag C.H.Beck GmbH & Co. KG
Wilhelmstraße 9, 80801 München
info@beck.de
Satz: Druckerei C.H.Beck Nördlingen
(Adresse wie Verlag)



chbeck.de/nachhaltig
produktsicherheit.beck.de

Alle urheberrechtlichen Nutzungsrechte bleiben vorbehalten.
Der Verlag behält sich auch das Recht vor, Vervielfältigungen dieses Werkes zum Zwecke des Text and Data Mining vorzunehmen.

Inhaltsverzeichnis

Arbeitskreise

Themen, Referenten	VI
--------------------------	----

Empfehlungen

der Arbeitskreise	XIV
-------------------------	-----

Referate

Arbeitskreis I

Cannabis-Missbrauch im Straßenverkehr

André Gorgs	2
Gerhard Hillebrand	11
Harald Hofstetter	24
Dr. rer. nat. Thomas Wagner	35

Arbeitskreis II

MPU-Vorbereitung unter der Lupe

Dr. Paul Brieler	49
Thomas Klein	60
Stefan Swat	66
Dr. Michael Pießkalla	74

Arbeitskreis III

Hinterbliebenengeld und Schockschaden

Prof. Dr. Gerhard Wagner	82
Rainer Hegerfeld	103
Andreas Krämer	123

Arbeitskreis IV

Die „sieben Todsünden“ des § 315c StGB auf dem Prüfstand

Ewald Ternig	138
Dr. Philipp Schulz-Merkel	156
Jörg Ortlepp, Oliver Borsellino	168

Arbeitskreis V

Kfz-Schadensgutachten: Gut ist nicht genug!

Prof. Dr.-Ing. Hans Bäumler	176
Gunnar Stark	183
Dipl.-Ing. (FH) Melanie Kreutner	199
Dominik Mersch	214

Arbeitskreis VI**Fußgänger im Straßenverkehr – Opfer oder Täter?**

Kirstin Zeidler	228
Wolfgang Packmohr	233
Thomas Kiel d'Aragon	244

Arbeitskreis VII**Fahrtüchtigkeitstest der Polizei**

Christin Schalhorn	264
Prof. Dr. Sven Hartwig	274
Marc Mühlen	280

Arbeitskreis VIII**Aktuelle Probleme bei Fahrgastrechten im Schienenersatzverkehr**

Rainer Engel	298
Dr. Thomas Hilpert-Janßen	306
Prof. Dr. Matthias Knauff, LL. M. Eur.	313
Susanne Schrader	327

Am 63. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2025 nahmen insgesamt 1.936 Personen teil. Die Teilnehmer* gliederten sich nach Gruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	660	Medienvertreter	56
Versicherer	254	Richter	51
Polizei	180	Studenten/Referendare	35
TÜV/Dekra/Sachverständige	166	Verbände	33
Mediziner/Psychologen/ Universitäten	127	Amtsanwälte	27
Sonstige	103	Staatsanwälte	15
Verwaltung/Ministerien	80	Industrie	10
Fahrlehrer	66	Verkehrsunternehmen	8
Automobilclubs	61	Berufsgenossenschaften	4

* Selbstverständlich sind mit der männlichen Form immer auch die anderen Geschlechter gemeint.

Arbeitskreise, Themen, Referenten

AK I Cannabis-Missbrauch im Straßenverkehr

Konsequenzen der (Teil-) Legalisierung für die...

- Fahreignungsprüfung und das Fahrerlaubnisrecht
- Polizeiliche Kontrollmaßnahmen
- Fahrerlaubnisrechtliche Einordnung von Cannabis-„Altfällen“

Leitung **Prof. Dr. rer. nat. Thomas Daldrup**,
Forensischer Toxikologe
Institut für Rechtsmedizin
Universitätsklinikum Düsseldorf

Referent **André Gorgs**, Polizeihauptkommissar,
Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personal-
angelegenheiten der Polizei Nordrhein-Westfalen,
Neuss

Referent **Gerhard Hillebrand**, Rechtsanwalt,
Fachanwalt für Strafrecht und Fachanwalt für
Verkehrsrecht
Kanzlei Steinbach & Partner GbR, Neumünster

Referent **Harald Hofstetter**, Verwaltungsfachwirt,
Landratsamt München, Stellvertretender Leiter
Führerscheinstelle

Referent **Dr. rer. nat. Thomas Wagner**, Verkehrs-Psychologe,
Fachlicher Leiter der amtl. anerkannten Begutach-
tungsstellen DEKRA e. V., Dresden

AK II MPU-Vorbereitung unter der Lupe

- Nur Abzocke oder echte Hilfe?
- Besteht Regulierungsbedarf?
- Erfahrungen mit den neuen FFI-Kriterien

Leitung **Dr. Simone Klipp**, Diplom-Psychologin,
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Referent **Dr. Paul Brieler**,
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg

Referent **Thomas Klein**,
Stadt Köln, Amt für öffentliche Ordnung
Leitung Führerschein- und Fahrschulangelegenheiten

Referent **Stefan Swat**,
shift coaching GmbH, Düsseldorf

Referent **Dr. Michael Pießkalla**, Rechtsanwalt,
Fachanwalt für Verwaltungsrecht, München

AK III Hinterbliebenengeld und Schockschaden

- Hat sich das 2017 eingeführte Hinterbliebenengeld bewährt?
- Verhältnis des Hinterbliebenengeldes zum sog. Schockschadenersatz
- Angemessene Höhe?

Leitung **Dr. Oliver Klein**, Richter am Bundesgerichtshof,
VI. Zivilsenat, Karlsruhe

Referent **Prof. Dr. Gerhard Wagner**,
Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht
und Ökonomik, Humboldt-Universität zu Berlin

Referent **Rainer Hegerfeld**, Leiter Personengroßschaden,
LVM Versicherung, Münster

Referent **Andreas Krämer**, Rechtsanwalt,
Fachanwalt für Versicherungsrecht, Fachanwalt für
Verkehrsrecht, Frankfurt am Main

AK IV Die „sieben Todsünden“ des § 315c StGB auf dem Prüfstand

- 60 Jahre alt und immer noch aktuell?
- Unfallträchtiges Fahrverhalten im modernen Straßenverkehr?
- Was ist wirklich strafwürdig?

Leitung Prof. Dr. Jan Zopfs,
Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht
Fachbereich Rechts- und Wirtschaftswissenschaften,
Johannes Gutenberg-Universität Mainz

Referent Ewald Ternig, Erster Polizeihauptkommissar,
Dozent für Verkehrsrecht/Verkehrslehre an der
Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz,
Büchenbeuren

Referent Dr. Philipp Schulz-Merkel, Rechtsanwalt,
Fachanwalt für Strafrecht, Fachanwalt für
Versicherungsrecht
Rechtsanwälte Dr. Schulz-Merkel & Coll.,
Nürnberg

Referent Oliver Borsellino, Referent Verkehrsinfrastruktur
Unfallforschung der Versicherer,
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft
e. V. (GDV), Berlin

AK V Kfz-Schadensgutachten: Gut ist nicht genug!

- Qualität der Gutachten auf dem Prüfstand
- Die neue VDI-Richtlinie 5900 MT zum Berufsbild der Kfz-Sachverständigen
- Auswirkungen auf Schadensregulierung und Rechtsprechung

Leitung **Dr. Jutta Laws**, Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Hamm

Referent **Prof. Dr.-Ing. Hans Bäuml**,
Büro für Unfallanalytik, Gebenbach

Referent **Gunnar Stark**, Rechtsanwalt,
Fachanwalt für Verkehrsrecht, Fachanwalt für
Versicherungsrecht
Hüsing, Stark und Partner Rechtsanwälte in Partnerschaft, Hamburg

Referentin **Dipl.-Ing. (FH) Melanie Kreutner**,
Referentin für Sicherheitsforschung und
Crashbahnleitung
AZT Automotive GmbH, Allianz Zentrum für Technik,
Ismaning

Referent **Dominik Mersch**, Richter am Saarländischen
Oberlandesgericht, Saarbrücken

AK VI Fußgänger im Straßenverkehr – Opfer oder Täter?

- Wer verursacht Unfälle mit Fußgängern?
- Sind die bestehenden Regeln passend und verständlich?
- Sicherheit durch Infrastruktur, Sanktion und Prävention

Leitung **Dr. Matthias Quarch**, Vorsitzender Richter am Landgericht Aachen

Referentin **Kirstin Zeidler**, Leiterin Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin

Referent **Wolfgang Packmohr**, Polizeidirektor a. D., FUSS e.V., Essen

Referent **Thomas Kiel d’Aragon**,
Referat Verkehr und Tiefbau, Dezernat Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr, Deutscher Städtetag, Berlin

AK VII Fahrtüchtigkeitstest der Polizei

- Fahrsicherheit vs. Fahreignung?
- Anlasslose Überprüfung?
- Medizinische Untersuchung durch die Polizei?
- Strafprozessrecht vs. Polizeirecht?

Leitung **Prof. Dr. jur. Dieter Müller,**
Leiter Studienbereich Verkehrsrecht,
Hochschule der Sächsischen Polizei (FH),
Rothenburg/Oberlausitz

Referentin **Christin Schalhorn,** Polizeihauptkommissarin,
Akademie der Polizei, Sachgebiet Fahrtüchtigkeit,
Hamburg

Referent **Prof. Dr. Sven Hartwig,**
Abteilungsleiter Forensische Toxikologie, Institut für
Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Gießen und
Marburg GmbH, Gießen

Referent **Marc Mühlán,** Rechtsanwalt,
Fachanwalt für Verkehrsrecht, Berlin

AK VIII Aktuelle Probleme bei Fahrgastrechten im Schienenersatzverkehr

- Wer muss die Fahrgäste informieren – und in welchem Umfang?
- Wer ist gegenüber den Fahrgästen verantwortlich?
- Anwendbares Recht, Überwachung und Durchsetzung

Leitung **Harald Schoen, LL. M.**, Ministerialrat,
Leiter des Referats für Transportrecht, Bundes-
ministerium der Justiz, Berlin

Referent **Rainer Engel**, stellvertretender Vorsitzender
PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen
e.V., Detmold

Referent **Dr. Thomas Hilpert-Janßen**, Rechtsanwalt und
Dozent, Fachbereichsleiter Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Köln

Referent **Prof. Dr. Matthias Knauff, LL. M. Eur.**
Lehrstuhl für Öffentliches Recht, insb. Öffentliches
Wirtschaftsrecht, Forschungsstelle für Verkehrsmarkt-
recht, Friedrich-Schiller-Universität Jena

Referentin **Susanne Schrader**, Oberregierungsrätin,
Eisenbahn-Bundesamt, Referat Fahrgastrechte
(nationale Durchsetzungsstelle), Bonn

EMPFEHLUNGEN

Arbeitskreis I

Cannabis-Missbrauch im Straßenverkehr

Die Erhöhung des THC-Grenzwertes birgt Gefahren für die Verkehrssicherheit und zahlreiche Probleme für die Arbeit von Polizei, Fahrerlaubnisbehörden und Begutachtungsstellen.

1. Bezüglich des Mischkonsums von Cannabis incl. Medizinalcannabis und Alkohol sollte der Gesetzgeber im Straßenverkehrsgesetz eine Nulltoleranz festlegen, analog zu Fahranfängern.
2. Der Arbeitskreis empfiehlt die Aufnahme des Mischkonsums (Cannabis und Alkohol) in die Anlage 4 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) aufgrund der unvorhersehbaren Gefahren der Wechselwirkung.
3. Der Arbeitskreis fordert eine zügige Anpassung der Begutachtungsleitlinien zum Thema Cannabis an die aktuellen wissenschaftlichen Standards, um die neue Realität des Freizeitkonsums abzubilden.
4. Bei Ersttättern geht der Arbeitskreis von Cannabismissbrauch aus, wenn Zusatztatsachen vorliegen, die erwarten lassen, dass künftig nicht zwischen Konsum und Fahren getrennt wird. Diese Zusatztatsachen sind vom Gesetzgeber zu definieren. Sie können u. a. aus dem Konsummuster resultieren, dem Vortatgeschehen oder aus den Umständen des Tatgeschehens.
5. Der Arbeitskreis fordert die Bundesregierung bzw. den Gesetzgeber dringend auf, die zeitnahe Entwicklung von verdachtsausschließenden Vortestmöglichkeiten hinsichtlich der verschiedenen aktuellen Grenzwerte zu unterstützen.
6. Der Arbeitskreis begrüßt das Vorhaben des Gesetzgebers, bei Gefahrguttransporten THC-Nüchternheit festzulegen.
7. Der Arbeitskreis fordert, zur nötigen Fortentwicklung der „Vision Zero“ die Aufklärungsmaßnahmen bezüglich der Risiken des Cannabiskonsums für die Verkehrssicherheit sowie der geltenden Rechtslage erheblich zu intensivieren.

Arbeitskreis II

MPU-Vorbereitung unter der Lupe

1. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass eine qualifizierte Vorbereitung auf die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit leistet. Die Vorbereitung zielt darauf ab, die Ursachen für vergangenes Fehlverhalten frühzeitig zu identifizieren und eine stabile Einstellungs- und Verhaltensänderung herbeizuführen.
2. Um dies zu ermöglichen, sind die Fahrerlaubnisbehörden anzuhalten, die Betroffenen schnellstmöglich – entgegen der bestehenden Praxis – über fahrerlaubnisrechtliche Folgen (z.B. MPU) zu informieren. Die Information sollte in einfacher Sprache verfasst sein, z.B. in Anlehnung an das von der Projektgruppe MPU-Reform entwickelte Infoblatt.
3. Der Arbeitskreis stellt fest, dass für eine zeitnahe Information ausreichend Mitteilungspflichten an die Fahrerlaubnisbehörden in den bestehenden Vorschriften enthalten sind, wie z.B. in § 2 Abs. 12 StVG und Nr. 45 Abs. 1 und 2 Anordnung über Mitteilungen in Strafsachen (MiStra). Von diesen sollte unmittelbar Gebrauch gemacht werden.
4. Es erscheint sinnvoll, Anbieter von MPU-Vorbereitungsmaßnahmen, die die Kriterien für fahreignungsfördernde Interventionen (FFI-Kriterien) erfüllen, auf Positivlisten zu erfassen. Die Fahrerlaubnisbehörden sollen berechtigt werden, diese Listen herauszugeben.
5. Der Arbeitskreis beobachtet mit Sorge, dass Manipulationsversuche und Straftaten im Zusammenhang mit dem Fahrerlaubnisverfahren zunehmen. Täuschungen und Fälschungen müssen – auch unter Beachtung der o.g. Mitteilungspflichten – angezeigt und mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln des Strafrechts bekämpft werden.
6. Zur verbesserten Nachvollziehbarkeit der MPU-Gutachten sollen die im Rahmen der Begutachtung vorgelegten Belege über Abstinenz und MPU-Vorbereitung als Teil des Gutachtens gelten und demselben als Anlage beigefügt werden. Dies dient auch der Fälschungssicherheit. Der Arbeitskreis empfiehlt, unter Wahrung des Datenschutzes die technischen Möglichkeiten zur Verifizierung von Gutachten zu nutzen.

Arbeitskreis III

Hinterbliebenengeld und Schockschaden

1. Es besteht Einigkeit im Arbeitskreis darüber, dass sich das im Jahre 2017 eingeführte Hinterbliebenengeld grundsätzlich bewährt hat. Es kann den betroffenen Hinterbliebenen die Verarbeitung des erlittenen Verlusts erleichtern.
2. Der Arbeitskreis vertritt die Auffassung, dass im Falle einer eigenen psychischen Gesundheitsverletzung des Hinterbliebenen infolge der Tötung einer nahestehenden Person (Schockschaden) der Anspruch auf Hinterbliebenengeld im Anspruch auf Schmerzensgeld wegen des Schockschadens aufgeht. Folglich können nicht beide Ansprüche nebeneinander gewährt werden.
3. Der Arbeitskreis hält das bisherige System der Bemessung des Hinterbliebenengeldes im Einzelfall für richtig, sodass eine gesetzliche Festlegung bestimmter Beträge nicht für sinnvoll erachtet wird.
4. Der bisher in der Praxis als Orientierungshilfe der Bemessung eines Hinterbliebenengeldes dienende Betrag von 10.000 € erscheint dem Arbeitskreis angemessen.

Arbeitskreis IV

Die „sieben Todsünden“ des § 315c StGB auf dem Prüfstand

Die in § 315c Abs. 1 Nr. 2 Strafgesetzbuch (StGB) genannten Verkehrsverstöße („7 Todsünden“) bilden aktuell nicht mehr in Gänze die typischen Fehlverhaltensweisen von Fahrzeugführenden mit hohem Unfallrisiko ab.

Um einem verkehrsfährdenden Verhalten bereits auf präventiver Ebene effektiv zu begegnen, bedarf es neben einer Förderung von Präventionsarbeit einer verstärkten Kontrolldichte und moderner Kontrollmöglichkeiten.

Der Arbeitskreis empfiehlt, die Vorschrift (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB) zu modifizieren. Folgende, grob verkehrswidrig und rücksichtslos begangene Verhaltensweisen mit konkreter Gefährdung von Leib oder Leben einer anderen Person oder fremden Sachen von bedeutendem Wert sollten einbezogen werden:

1. neben dem falschen Fahren an Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) das falsche Fahren an durch Lichtzeichenanlagen gesteuerten Fußgängerfurten, da dort ein zumindest gleichwertiges Gefährdungspotenzial besteht;
2. aus demselben Grund die Missachtung des Vorrangs der zu Fuß Gehenden beim Abbiegen;
3. das falsche Fahren im Bereich von Baustellen, Arbeitsstellen, Unfallstellen oder liegengebliebenen Fahrzeugen, um den besonderen Gefahrensituationen an diesen Stellen Rechnung zu tragen;
4. die Benutzung eines elektronischen Gerätes, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist.

Die Norm erfasst derzeit auch denjenigen, der haltende oder liegengebliebene Fahrzeuge nicht auf ausreichende Entfernung kenntlich macht, obwohl das zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist. Mit Blick auf die aktuelle Unfallstatistik stellt dies kein besonders unfallträchtiges Verhalten dar, welches eine Strafwürdigkeit noch trägt. Der Arbeitskreis empfiehlt die Streichung dieser Alternative (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. g StGB).

Arbeitskreis V

Kfz-Schadensgutachten: Gut ist nicht genug!

1. Mit Blick auf das jährliche Gesamtvolumen bei Schadensfällen mit Fahrzeugen in Höhe von über 30 Mrd. Euro und die Komplexität heutiger Fahrzeuge hält der Arbeitskreis unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und des Verbraucherschutzes eine hohe Qualität in der Schadenfeststellung für unverzichtbar.
2. Hierzu wiederholt der Arbeitskreis mit Nachdruck die bereits auf den Verkehrsgesichtstagen 1985, 2003 und 2012 aufgestellte Forderung an den Gesetzgeber, eine Berufsordnung für Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr, insbesondere für Fahrzeugschäden und -bewertung zu schaffen.
3. Mit der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 werden erstmals allgemein anerkannte Mindestanforderungen an die Ausbildung und Qualifikation von Sachverständigen für Kfz-Schäden und -Bewertung sowie die Berufsausübung definiert. Diese Richtlinie stellt aus Sicht des Arbeitskreises die geeignete Grundlage für die Ausbildung und Qualifizierung der Sachverständigen sowie für die Gesetzgebung dar. Daher wird der Gesetzgeber aufgefordert, bei der Novellierung des Kraftfahr-Sachverständigengesetzes die Richtlinie VDI-MT 5900 zu berücksichtigen.

Arbeitskreis VI

Fußgänger im Straßenverkehr – Opfer oder Täter?

Der Fußverkehr ist zu stärken und als gleichberechtigte Verkehrsart anzuerkennen. Die Attraktivität des Fußverkehrs ist zu steigern.

Die Anzahl der Unfälle mit Fußgängern muss deutlich gesenkt werden („Vision Zero“). Zur Erreichung dieser Ziele fordert der Arbeitskreis VI die zuständigen Stellen auf:

- ausreichende Flächen für den Fußverkehr bereit zu stellen,
- durchgängige und barrierefreie Fußwegenetze zu errichten und dabei einen sicheren und selbsterklärenden Verkehrsraum zu schaffen,
- sichere Querungen dort, wo offenkundiger Bedarf dafür besteht, einzurichten,
- das Parken an Querungsstellen und in Sichtfeldern zu unterbinden,
- Fuß- und Radwege möglichst voneinander zu trennen, insbesondere innerorts,
- Fußgängerzonen möglichst nicht für andere Verkehrsteilnehmer freizugeben,
- längere Querungszeiten und getrennte Grünphasen für Fußgänger und Abbiegeverkehr (konfliktfreie Ampelschaltung) zu schaffen,
- Assistenz- und Schutzsysteme in Kraftfahrzeugen stetig weiterzuentwickeln und verpflichtend anzuwenden, z.B. Systeme, die Fußgänger erkennen und selbst aktiv bremsen können, sowie
- die Kontrollichte und das Sanktionsniveau zu erhöhen sowie Regelverstöße konsequent zu ahnden.

Der Arbeitskreis würdigt die Bemühungen des Bundes und der Länder, den Handlungsspielraum der Kommunen im Straßenverkehrsrecht zu erweitern. Dennoch wird die Bundesregierung aufgefordert, diesen auch für präventive Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu öffnen, insbesondere bei Geschwindigkeitsbegrenzungen. Der besondere Gefährdungsnachweis in § 45 Abs. 9 S. 3 StVO ist zu überdenken. Zudem wird der Gesetzgeber aufgefordert, den Vorrang des Fußverkehrs in § 9 Abs. 3 S. 3 StVO zu stärken und zu verdeutlichen. Die Fußverkehrsstrategie ist zu einem Nationalen Fußverkehrsplan weiterzuentwickeln.

Für die Sicherheit des Fußverkehrs sind Regelkenntnis und -verständnis bei allen Verkehrsteilnehmern zu erhöhen. Kampagnen sowie die haupt- und ehrenamtliche Präventionsarbeit sind zu fördern.

Arbeitskreis VII

Fahrtüchtigkeitstest der Polizei

Der Arbeitskreis ist sich einig, dass polizeiliche Fahrtüchtigkeitstests ein wertvolles Instrument darstellen, um die Verdachtsgewinnung einer bestehenden Fahrunsicherheit von Fahrzeugführern zu verbessern.

Der Arbeitskreis empfiehlt:

1. Es ist eine qualifizierte Schulung der Polizeibeamten in der Anwendung von Fahrtüchtigkeitstests sicherzustellen. Dafür ist die Einbindung von
 - Fachärzten mit verkehrsmedizinischer Zusatzqualifikation,
 - Toxikologen,
 - Verkehrspsychologen und
 - Juristen erforderlich.
2. Der Erhaltung des erworbenen Qualitätsstandards ist besondere Bedeutung beizumessen. Dazu fordert der Arbeitskreis eine jährliche qualifizierte Fortbildung der Polizeibeamten und eine wiederkehrende Überprüfung ihres Wissenstandes.
3. Die angewandten Fahrtüchtigkeitstestverfahren und ihr Aussagegehalt über eine Fahrunsicherheit des betroffenen Fahrzeugführers sind wissenschaftlich zu überprüfen, ggf. zu optimieren und von der Beurteilung der Fahreignung zu trennen.
4. Eine einheitliche Anwendung der Fahrtüchtigkeitstests einschließlich ihrer Dokumentation ist herzustellen.
5. Staatsanwaltschaften, Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden sind mit der polizeilichen Anwendung von Fahrtüchtigkeitstests vertraut zu machen.

Nach Ansicht des Arbeitskreises dürfen Fahrtüchtigkeitstests durch die Polizeibeamten nicht anlasslos angewendet werden.

Der betroffene Fahrzeugführer ist insbesondere über die Freiwilligkeit seiner Mitwirkung an Fahrtüchtigkeitstests in verständlicher Weise zu belehren.

Die polizeiliche Sicherstellung des Führerscheins ohne Straftatverdacht wird kritisch gesehen.

Arbeitskreis VIII

Aktuelle Probleme bei Fahrgastrechten im Schienenersatzverkehr

Der Schienenersatzverkehr hat angesichts der aktuell verstärkten Bautätigkeit im deutschen Schienennetz, aber auch bei sonstigen Streckensperrungen – z.B. aufgrund witterungsbedingter Störungen – eine zunehmende praktische und auch rechtliche Relevanz.

Der Arbeitskreis empfiehlt daher, die Rechte der Fahrgäste im Schienenersatzverkehr im Kontext der Fahrgastrechte für den Eisenbahnverkehr speziell zu regeln, da die bestehenden allgemeinen Regelungen der Eisenbahn-Fahrgastrechte-Verordnung (EU) 2021/782 dieser Konstellation nicht umfassend gerecht werden. Insbesondere folgende Punkte sollten geregelt werden:

- Der Begriff des Schienenersatzverkehrs sollte legal definiert werden.
- Im Schienenersatzverkehr sollten grundsätzlich die Fahrgastrechte nach der Eisenbahn-Fahrgastrechte-Verordnung (EU) 2021/782 gelten. Insbesondere für kurzfristig erforderliche Schienenersatzverkehre (mit einer Vorlaufzeit von z.B. weniger als 72 Stunden) können sachlich gerechtfertigte Ausnahmen vorgesehen werden.
- Das Eisenbahnverkehrsunternehmen sollte gegenüber den Fahrgästen für die korrekte Durchführung des Schienenersatzverkehrs verantwortlich sein und für sie als Ansprechpartner zur Verfügung stehen.
- Verantwortlichkeiten weiterer Beteiligter, z.B. der ausführenden Unternehmen, sollten ausgestaltet werden.

Bei der Organisation des Schienenersatzverkehrs sollen die Beteiligten – namentlich die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Aufgabenträger im öffentlichen Verkehr, die Eisenbahninfrastrukturbetreiber, die ausführenden Unternehmen und die betroffenen Kommunen – zusammenarbeiten und dabei insbesondere auf Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit achten. Die Verankerung einer gesetzlichen Pflicht zur Zusammenarbeit wird empfohlen.

Die Empfehlungen richten sich an den europäischen und den nationalen Gesetzgeber im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten.

Arbeitskreis I:

Cannabis-Missbrauch im Straßenverkehr

Polizeiliche Kontrollmaßnahmen

PHK André Gorgs

Lehrender in der verkehrsfachlichen Fortbildung Schwerpunkt „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ beim Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei Nordrhein-Westfalen, Neuss

Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit im Leitbild der „Vision Zero“

In der politischen Debatte zur Festlegung eines THC-Grenzwertes für den Bereich des Straßenverkehrs fiel das Votum des Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA) im Rahmen der interdisziplinären Expertenarbeitsgruppe des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr eindeutig gegen die Bestrebung einer Erhöhung des Grenzwertes aus.

Begründend steht hier die Sorge um die Sicherheit des Straßenverkehrs und deren Wahrung im Sinne der Zielerreichung der Vision Zero. Nach wie vor lässt es sich nicht mit Sicherheit ausschließen, dass eine Grenzwerterhöhung Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat. Es ist jedoch unbestritten, dass ein vorangegangener Cannabiskonsum Einfluss auf das Fahrverhalten von Verkehrsteilnehmern haben kann. Trotz der Ergebnislage aktueller Studien ist es weiterhin nicht möglich einen neuen THC-Grenzwert festzulegen, ab dessen Erreichen – auf ausreichend wissenschaftlich gesicherter Basis – eine Unsicherheit beim Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr nicht fernliegend ist.¹

Mit dem am 21. August 2024 im Bundesgesetzblatt verkündeten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, sind die neuen Regelungen und damit auch der neu geschaffene Grenzwert von 3,5 ng/ml THC im

¹ Vgl. Verkehrspolizeiliches Votum zur Legalisierung von Cannabis und zur Festlegung eines THC-Grenzwertes, abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/018-expertengruppe-thc-grenzwert-im-strassenverkehr.html>.

Blutserum für den Ordnungswidrigkeitenbereich gemäß § 24a (1a) StVG am 22. August 2024 in Kraft getreten.²

Erstmals seit die Vision Zero 2021 vom Deutschen Bundestag zum Leitbild für die Verkehrssicherheit erklärt wurde, erfolgte damit eine Änderung verkehrsrechtlicher Regelungen, die gegen diese Vision zu stehen scheint. Die Polizei als Kontrollinstanz im Straßenverkehr benötigt als Folge dieser Änderungen nun aber auch die erforderlichen Voraussetzungen um den Verkehr zielgerichtet zu überwachen, damit das Leitbild Vision Zero in diesem Bereich nicht verblasst.

Welche Tatbestände ergeben sich nun nach dieser Änderung?

Ein Blick auf die neuen Regelungen zeigt, dass nun weitaus mehr Tatbestände im Zusammenhang mit dem Wirkstoff THC im Straßenverkehr geschaffen wurden.

Der etablierte Grenzwert von 1 ng/ml THC im Blutserum als analytischer Wirkungsnachweis findet im § 24a StVG keine Anwendung mehr und wurde durch den im § 24a (1a) StVG benannten gesetzlichen Grenzwert von 3,5 ng/ml ersetzt.

Durch § 24a (2a) StVG soll die erkannte und besondere Gefährdung des Straßenverkehrs aufgrund des Mischkonsums von THC und Alkohol stärker bestraft werden. Fraglich bleibt hier, warum die Grenze von 3,5 ng/ml THC im Blutserum auch in Verbindung mit einer nachweislichen Alkoholwirkung ($\geq 0,2\%$) bestehen bleibt, obwohl unberechenbare Wechselwirkungen in epidemiologischen Studien nachgewiesen wurden.³ Hieraus resultieren nicht nachvollziehbare Fallkonstellationen. Verkehrsteilnehmende mit einem Wert von $0,5\%$ Alkohol und einer nicht auszuschließenden THC-Wirkung (≥ 1 ng/ml $< 3,5$ ng/ml) tragen ein erhöhtes Risiko mit sich, werden aber nicht mit einem verschärften Tatbestand aufgrund des Mischkonsums belegt. Verkehrsteilnehmende mit einem Wert von $0,49\%$ Alkohol im Blut und $3,4$ ng/ml THC im Blutserum handeln ordnungsgetreu.

In § 24c (1) Nr. 2 StVG wurde analog zu dem Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger folgerichtig ein THC-Verbot für eben solche eingeführt. Dieses richtet sich an alle Verkehrsteilnehmenden die sich entweder in der Probezeit nach § 2a StVG befinden

² Vgl. BGBl. 2024 I Nr. 266 v. 21.8.2024 Sechstes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

³ Vgl. Empfehlungen der interdisziplinären Expertengruppe für die Festlegung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr (§ 24a Straßenverkehrsgesetz) – Langfassung, abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/018-expertengruppe-thc-grenzwert-im-strassenverkehr.html>.

oder das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Im Zuge der Durchsetzung dieser Regelung wird der bekannte Grenzwert von 1 ng/ml THC im Blutserum angewandt. Aus polizeilicher Sicht ist es richtig und wichtig vor allem hier auf den geringeren Wert zurückzugreifen, es wird aber auch als erforderlich angesehen dies im Bereich des Mischkonsums zu tun, um die Gefahren dessen herauszustellen und das unkalkulierbare Risiko zu minimieren.

Im Gefahrgutrecht erfolgte keine anpassende Regelung hinsichtlich des Wirkstoffs THC, wogegen in § 28 Nr. 13 GGVSEB ein gezieltes Alkoholverbot bei dem Transport kennzeichnungspflichtiger Beförderungseinheiten besteht. Betreffende Kfz-Führende fallen demnach ausschließlich unter die allgemeinen Regelungen nach dem Straßenverkehrsgesetz. Anders sieht es hier im Bereich des Personenbeförderungsrechts aus, indem § 8 (3) Nr. 1 BOKraft dem eingesetzten Fahrpersonal untersagt, während des Dienstes und der Dienstbereitschaft alkoholische Getränke oder andere die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigende Mittel zu sich zu nehmen oder die Fahrt anzutreten, obwohl es unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel steht. Zur Umsetzung dieser Norm wird ebenfalls auf den analytisch wirkungsnachweisenden Wert von 1 ng/ml THC im Blutserum zurückgegriffen. Eine Angleichung der Regelungen im Bereich der GGVSEB ist aus polizeilicher Sicht unvermeidbar, um der besonderen Verantwortung der Kraftfahrzeugführenden in diesem Bereich gerecht zu werden.

Ausdrücklich positiv ist zu erwähnen, dass die Straftatbestände nach §§ 315c und 316 StGB gänzlich unberührt von einer gesetzlichen Grenzwertschwelle bleiben.

Polizeiliche Vorgehensweisen und Testmöglichkeiten bei Rauschfahrten

Anders als es häufig aus Berichterstattungen zu vermuten ist, nutzt die Polizei Drogenvortests nicht zur Verdachtserhebung. Aufgrund von Erfahrungen im Umgang mit berauschten Personen und Fortbildungsveranstaltungen, die die Wirkung von berauschenden Mitteln und das Erkennen von Rauschzuständen am menschlichen Körper thematisieren, sind die eingesetzten Kräfte sensibilisiert auf rauschbedingte Auf- oder Ausfälligkeiten zu achten. Durch speziell für psycho-physische Testverfahren geschulte polizeiliche Einsatzkräfte können Verdachtsmomente ausgeschlossen oder bekräftigt werden. Liegen solche Wahrnehmungen vor, steht zunächst der Verdacht einer Rauschfahrt im Raum. Mitunter sind diese Feststellungen jedoch auch

anderweitig begründet, zum Beispiel durch einen pathologischen Zustand, extremen Schlafmangel oder übermäßigen Stress. Daher nutzt die Polizei Drogenvortests, um den bestehenden Verdacht vor Ort entkräften oder erhärten zu können.⁴ Der Polizei Nordrhein-Westfalen stehen hierzu derzeit zwei Vortestmöglichkeiten zur Verfügung, ein Urinvortest und ein Speichelvortest. Die Testdurchführung ist freiwillig. Die Entscheidung ob und wenn ja, welcher Test genutzt wird, obliegt den eingesetzten Beamten und wird situationsbedingt getroffen. Hierdurch werden ggf. Personal- und Zeitressourcen gespart, nicht erforderliche polizeiliche Maßnahmen wie eine Blutprobenentnahme oder die Untersagung der Weiterfahrt vermieden und keine weiteren Kosten auch hinsichtlich der Blutprobenentnahme, -bearbeitung und -auswertung generiert.

Das Ziel jeder polizeilichen Verkehrskontrolle ist das Sicherstellen der Verkehrssicherheit bei zeitgleich möglichst geringer Einschränkung für die jeweiligen Verkehrsteilnehmenden. Hierbei gilt es, durch eine transparente Vorgehensweise Akzeptanz für die polizeilichen Maßnahmen zu schaffen. Durch den neuen gesetzlich feststehenden Grenzwert, der eine Rauschfahrt in einem gewissen Wirkungsbereich zulässt, fällt dies zunehmend schwerer. Subjektiv wird eine stärkere Abwehrhaltung von Cannabiskonsumenten gegenüber den polizeilichen Kontrollen wahrgenommen. Einen eklatanten Punkt stellt hier die Erwartungshaltung der Verkehrsteilnehmenden an die Kontrolle der konkreten gesetzlichen Vorgaben und den diskrepanten, tatsächlichen polizeilichen Feststellungsmöglichkeiten dar.

Die Polizeien arbeiten mit Immunchemischen Testverfahren (Immunoassay). Als Testflüssigkeiten werden, wie oben beschrieben, Urin und/oder Speichel (genauer: Mundhöhlenflüssigkeit) genutzt. Es handelt sich in der Regel um kombinierte Testkassetten für die Anzeige verschiedener Substanzen. Im Weiteren wird sich ausschließlich auf die Substanzen der Cannabisgruppe bezogen. Grundsätzlich handelt es sich bei den verwendeten Drogenvortests lediglich um qualitative Testverfahren (positiv/negativ), nicht aber um Testverfahren für eine Bestimmung der Konzentration der getesteten Substanz. Nicht zu verwechseln mit einer tatsächlichen Quantifizierung ist hierbei, die durch Validierungen festgelegte Entscheidungsgrenze (cut-off-Wert), welche genutzt wird, um zu bewerten, ob ein Messwert als positiv

⁴ Vgl. „Ein Drogenvortest dient dazu, den Verdacht des Drogenkonsums zu erhärten oder zu entkräften.“ Feststellung von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten; Sicherstellung und Beschlagnahme von Führerscheinen Gem. RdErl. d. Ministeriums für Inneres und Kommunales (402 – 57.01.35), d. Justizministeriums (4103 – III. 29), d. Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (III B 2–21-34/34) u. d. Ministeriums für Innovation, Wissenschaft und Forschung (232 – 1.9.14.03) v. 27.4.2015, NRW.

oder negativ angezeigt wird. Die aktuell verwendeten Drogenvortests können also nur das Vorhandensein der Substanz im Speichel oder Urin detektieren unter der jeweils differenten matrixentsprechenden Nachweiszeit. Als Richtwert für den Wirkungsnachweis dient hier der Wert von 1 ng/ml THC im Blutserum. Die derzeitig unter anderem bei der Polizei Nordrhein-Westfalen verwendeten Urin- und Speichelvortests sind durch langjährige Versuche der Hersteller und Feldversuche in der praktischen Anwendung so angepasst, dass im Falle eines positiven Ergebnisses in der Testmatrix (Urin oder Speichel), eine hohe Wahrscheinlichkeit für eine Überschreitung des oben genannten Richtwerts (1 ng/ml THC) in der relevanten Probenmatrix (Blutserum) besteht, woraufhin die weiteren Ermittlungen eingeleitet werden und damit die letztendliche Quantifizierung des Wirkstoffes im Blutserum durch ein beauftragtes Labor erfolgt.

Verdachtsausschließende Testmöglichkeiten, womit vor Ort eine Wirkstoffkonzentration unter 3,5 ng/ml THC im Blut bestätigt oder zumindest für sehr wahrscheinlich deklariert werden könnte, wie es zum Beispiel aus dem Bereich der Alkoholtestung bekannt ist, stehen der Polizei nicht zur Verfügung. Im Verdachtsfall kann ausschließlich die toxikologische Auswertung der Blutprobe im Nachgang an die polizeiliche Kontrolle Aufschluss über die Rechtmäßigkeit oder Unrechtmäßigkeit der Rauschfahrt geben. Die zu treffenden Maßnahmen sind für den Verkehrsteilnehmer jedoch sehr einschneidend und mit Zeit und Aufwand verbunden. Auch für die Polizei ist die Abarbeitung sehr arbeits-, zeit- und letztendlich kostenintensiv.

Die mit der Grenzwertfindung beauftragte Expertengruppe verweist in der Langfassung ihres Ergebnisberichts, begründend für eine Anhebung des Grenzwerts, auf eine Veröffentlichung rechtsmedizinischer Befunde von Nikolic et al. aus dem Jahr 2023.⁵ Hier wurden durch eine exemplarische Auswertung des Untersuchungsguts des Instituts für Rechtsmedizin in Köln mit Bezug auf die Auswirkungen einer Anhebung des THC-Grenzwertes nach § 24a StVG für die Jahre 2019 und 2020 die polizeilich eingesandten Blutproben für den Bereich des damaligen § 24a (2) StVG im Hinblick auf THC betrachtet. Nach Ausschluss aller nicht eindeutig zutreffenden Fälle verblieben 4.112 Fälle mit einem positiven THC-Nachweis für diesen Bereich, wobei die betroffenen Personen im Mittel 30 Jahre alt waren. 45,6 % der durch die Polizei eingesandten Blutproben lagen unterhalb von 3,5 ng/ml THC im Blutserum. Auch das Institut für Rechtsmedizin in Düsseldorf spricht von vergleichbaren Erfahrungen. Die Schlussfolgerung der Expertengruppe besagte, dass durch eine Grenzwerteinführung von 3,5 ng/ml THC im Blutserum annähernd die Hälfte

⁵ Vgl. Nikolic et al. Blutalkohol 60/2023, 61–72.

(45,6 %) der bisherigen Verstöße nach § 24a Abs. 2 StVG wegfallen würden. Problematisch aus Sicht der polizeilichen Verkehrsüberwachung ist hier, dass die Gesamtzahl, und damit ebenso annähernd die Hälfte dieser Fälle, mangels geeigneter Testmöglichkeiten dennoch unter den Verdacht geraten und die polizeiliche Bearbeitung mit allen Konsequenzen bis zum Ergebnis der Blutprobenauswertung durchgeführt werden muss.

Natürlich sind hier in Adaption auf die nun bekannten neuen gesetzlichen Regelungen keine genauen Aussagen möglich, da weitere Parameter zu bedenken sind, wie z.B. die Gruppe der Fahranfänger, für die nach § 24c (1) Nr. 2 StVG der Grenzwert von 1 ng/ml THC im Blutserum weiterhin einschlägig ist. Dennoch ist davon auszugehen, dass die Zahl der Einstellungen von eingeleiteten Verfahren nach § 24a (1a, 2a) StVG in einem nicht unerheblichen Maße steigen wird. Die entstandenen Kosten fallen der Polizei zur Last. Die verwandte Zeit für die Abarbeitung fällt der Verkehrssicherheit zur Last.

Ein Speicheltest als Antwort auf alle Fragen?

Durch die interdisziplinäre Expertenarbeitsgruppe wurde die Verwendung von Speicheltests mit hoher Empfindlichkeit als Vorscreening zum Nachweis des aktuellen Konsums aus Gründen der Praktikabilität und zur Vermeidung der Erfassung eines länger zurückliegenden Konsums empfohlen.⁶ Dies bildet jedoch nicht den gesetzlichen Auftrag ab. Dieser besteht beim § 24a (1a, 2a) StVG darin, einen Grenzwert zu prüfen und eben nicht eine aktuelle Berauschung. Vor allem bei Dauerkonsumenten kommt es regelmäßig in Zeiträumen von 6–12 Stunden (und weitaus länger) nach dem Konsum zu Werten oberhalb von 3,5 ng/ml THC im Blutserum, wodurch ein ordnungswidriges Verhalten vorliegt, das übliche Nachweisfenster eines Speicheltests jedoch bereits unterschritten wurde.

Ein Speicheltest ist dennoch grundsätzlich ein gutes Einsatzmittel, sollte jedoch – um alle Fallkonstellationen (auch über den § 24a StVG hinaus) abzudecken – durch einen Urintest ergänzt werden. Auch die Möglichkeiten der Manipulationen in beiden Testvarianten sollte man nicht außer Acht lassen. Die Entscheidung ob und wenn ja, welcher Test eingesetzt wird, muss weiterhin situationsbedingt von den einschreitenden polizeilichen Kräften getroffen werden.

⁶ Vgl. Empfehlungen der interdisziplinären Expertengruppe für die Festlegung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr (§ 24a Straßenverkehrsgesetz) – Langfassung, abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/018-expertengruppe-thc-grenzwert-im-strassenverkehr.html>.

Um zielführende Verkehrsüberwachung zukunftsorientiert anzugehen ist die Gestellung einer neuen Testgeneration unter Berücksichtigung der aktuellen rechtlichen Vorgaben anzustreben. Die Testung mittels Kapillarblut birgt noch viel Forschungs- und Abklärungsbedarf, stellt jedoch zumindest Entwicklungsmöglichkeiten in Aussicht.

Sind die Verkehrsteilnehmer bereit diese Verantwortung zu tragen?

In Anbetracht des gesetzlich geschaffenen Toleranzbereichs scheint bei vielen Cannabiskonsumierenden ein trügerisches Sicherheitsgefühl bei der Selbsteinschätzung ihrer vermutlichen Restwirkstoffkonzentration im Zeitverlauf nach dem Konsum zu entstehen. Die Empfehlungen für die Wartezeit bis zur erneuten Verkehrsteilnahme nach letztmaligem Konsum sind dabei äußerst divergent. Ein Zeitspektrum von 6 Stunden bis hin zu mehreren Tagen wird hier je nach Informationsgeber angeraten. Am häufigsten ist der Zeitraum von 24 Stunden benannt, um vermeintlich sicher im rechtlichen Rahmen wieder am motorisierten Straßenverkehr teilzunehmen. Da Cannabis offensichtlich vermehrt als alltagsbegleitende Droge genutzt wird, teilweise schon als „Lifestyledroge“ angesehen wird und, anders als es vom Alkohol bekannt ist, weniger häufig ausschließlich anlassbezogen konsumiert wird, ist es schwer, solche Wartezeiten in den Alltag zu integrieren. Daher kommt es hier unweigerlich zu falschen Entscheidungen seitens der Verkehrsteilnehmenden, zum Teil wider besseres Wissen aufgrund von fehlenden oder unkomfortablen Alternativen, zu einem weiteren Teil jedoch auch, da sich viele Konsumierende nicht intensiv mit der Problematik auseinandersetzen. Nach einer repräsentativen Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) unter 18- bis 24-Jährigen wussten 58,5 % nichts von einer empfohlenen Wartezeit von 24 Stunden zwischen Cannabis-Konsum und Verkehrsteilnahme oder machten falsche Angaben hinsichtlich der Wartezeit. Des Weiteren war 50,1 % der Befragten nicht bewusst, dass während der Führerschein-Probezeit und unter 21 Jahren der Grenzwert von 1 ng/ml THC im Blutserum als analytischer Wirkungsnachweis aufgrund eines absoluten Konsumverbots nach § 21c (1) Nr. 2 StVG gilt.⁷ Dies spiegelt auch das subjektive Empfinden aus dem polizeilichen Kontrollalltag wider, in dem es vermehrt zu Unverständnis von Kraftfahrzeugführenden kommt. Eine „Aber das darf man doch jetzt“ – Haltung hat sich manifestiert, die dafürspricht, dass der ge-

⁷ Vgl. DVR Blickpunkt 2024 Extra, abrufbar unter: <https://www.dvr.de/publikationen/blickpunkt/cannabis-im-strassenverkehr>.

schaffene Grenzwert zum Teil als Schutzbereich für den einige Stunden zurückliegenden Konsum angesehen wird. Wie problematisch diese Ansicht ist, zeigt beispielsweise eine Fernsehreportage,⁸ in der ein Fahrerlaubnisinhaber, welcher täglich zum Feierabend Cannabis konsumiert, trotz einer zu Testzwecken eingehaltenen Abstinenzzeit von 36 Stunden, noch 5,5 ng/ml THC im Blutserum aufwies. Sichtlich überrascht und erschrocken über diesen Wert, war der Verkehrsteilnehmer ratlos, da er schon aus beruflichen Gründen auf seine Fahrerlaubnis angewiesen ist, seinen Konsum einzustellen aber keine Option darzustellen schien.

Fazit

Drogenbedingte Verkehrsunfälle mit Personenschaden unterliegen in den letzten Jahren einem beträchtlichen Anstieg. Von 2020 bis 2023 erhöhte sich die Anzahl dieser Fälle in NRW trotz des beständigen, Phänomen bedingten, hohen Dunkelfelds statistisch um 88,3 %. Der Anteil von THC im Bereich der drogenbedingten Unfälle mit Personenschaden lag in diesem Zeitraum bei 55,2%.⁹ Dies korrespondiert mit dem Ergebnis der repräsentativen Umfrage des DVR, in dem dargestellt wird, dass der Cannabis-Konsum vor allem unter jungen Erwachsenen seit Jahren deutlich steigt und jede/r Fünfte im Alter von 18 bis 24 Jahren innerhalb der letzten zwölf Monate Cannabis konsumiert hat. Bedenkliche 38,6 % dieser Gruppe geben an, aufgrund der Legalisierung nun regelmäßiger konsumieren zu wollen. Weiter hin zukommend können sich 10 % der befragten Nichtkonsumenten in dieser Altersgruppe vorstellen, aufgrund der Legalisierung Cannabis zu sich zu nehmen.¹⁰ Eine direkte statistische Auswirkung im Jahr der Einführung der kontrollierten Abgabe von Cannabis 2024 ist nicht zu erwarten, da unter anderem die legalen Zugriffsmöglichkeiten durch eigenen Anbau oder über die sogenannten „Social Clubs“ nun erst ertragreich anlaufen. Durch das dargestellte Dilemma der Kraftfahrzeugführenden in Bezug auf die Wartezeit nach dem Konsum und die Schwere der Integration dieser Zeiten in den Alltag sowie die Unwissenheit um die individuell variierende Wartezeit ohne passende Hilfe zur Selbsteinschätzung, wird es mit steigender Konsumintensität bzw. steigender Zahl an Konsumierenden vermutlich zu einem weiteren

⁸ Vgl. ARD, Y-Kollektiv v. 11.7.2024 „Kiffen am Steuer – Legal kiffen, sicher fahren?“.

⁹ Vgl. Verkehrsunfallstatistiken der Polizei NRW.

¹⁰ Vgl. DVR Blickpunkt 2024 Extra, abrufbar unter: <https://www.dvr.de/publikationen/blickpunkt/cannabis-im-strassenverkehr>.

Anstieg an Verkehrsunfällen auch mit Personenschäden kommen. Um dies zu verhindern bedarf es einerseits zielführender Aufklärung und Beratung der Verkehrsteilnehmenden, um die Selbsteinschätzung zu stärken. Andererseits muss durch die Polizei eine größtmögliche Entdeckungswahrscheinlichkeit erzeugt werden. Neben der Intensivierung der Fortbildung ist hier die Kontrolldichte ein wichtiger Punkt. Diese kann jedoch nur durch die Möglichkeit einer schnellen und zielführenden Testung vor Ort erzeugt werden. Daher benötigt die Polizei dringend geeignete Testmöglichkeiten, um einen negativen Einfluss auf die Entdeckungswahrscheinlichkeit zu vermeiden.

Weiterhin sollten – im Sinne der Vision Zero – ausgeschärfte Anpassungen an der aktuellen gesetzlichen Lage erfolgen. Die nicht einschätzbare Gefahr, die durch den Mischkonsum von THC und Alkohol entsteht, birgt ein hohes Unfallpotenzial. In Fällen des § 24a (2a) StVG sollte der analytisch wirkungsnachweisende Wert von 1 ng/ml THC im Blutserum zu Grunde gelegt werden.

Ebenso sollten für Gefahrguttransportierende in diesem Bereich nicht ausschließlich die allgemeinen Vorschriften des Straßenverkehrsgesetz gelten; vielmehr sollte eine verantwortungsvolle Anpassung im Bereich des Gefahrgutrechts auf den Wert von 1 ng/ml THC im Blutserum angestrebt werden.

Ein Beitrag aus Sicht des Praktikers

Gerhard Hillebrand

Rechtsanwalt

Fachanwalt für Strafrecht und Fachanwalt für Verkehrsrecht,
Kanzlei Steinbach & Partner GbR, Neumünster

Erlauben Sie mir aus anwaltlicher Sicht eine Vorbemerkung, die ich auch in den heutigen Zeiten fast ein Jahr nach der Reform für wichtig erachte:

Der Konsum von Cannabis und die Teilnahme am Straßenverkehr sind im Sinn der Verkehrssicherheit grundsätzlich voneinander zu trennen.

Wir dürfen daher nicht den Eindruck vermitteln, dass die Anhebung des Grenzwertes bei THC mit einer Toleranz, am Steuer beifügt oder berauscht fahren zu können, verwechselt wird.

Vielen Dank.

Wenden wir uns nun zunächst dem **Ordnungswidrigkeitenrecht** zu.

Seit 1.4.2024 gibt es das Konsumcannabisgesetz, und es werden Cannabis und der Wirkstoff THC in Deutschland rechtlich nicht mehr als Betäubungsmittel eingestuft. Eine gleichzeitige Änderung bei § 24a StVG gab es nicht, sie erfolgte zeitlich verzögert.

Die verkehrsrechtlichen Auswirkungen der Teillegalisierung von Cannabis waren aus meiner Sicht nicht wirklich durchgedacht. Denn § 44 Konsum-Cannabisgesetz sah vor, dass eine vom Bundesverkehrsministerium (BMDV) eingesetzte Arbeitsgruppe bis zum 31.3. 2024 den Wert einer Konzentration von THC im Blut vorschlägt, bei dessen Erreichen nach dem Stand der Wissenschaft das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr regelmäßig nicht mehr gewährleistet ist.

Dieser Arbeitsgruppe war es aber nicht möglich, diese Frage abschließend zu beantworten. Es sei nach derzeitigem wissenschaftlichem Kenntnisstand nicht möglich, einen solchen Grenzwert festzulegen, so die Formulierung der Empfehlungen der Arbeitsgruppe.

Ihre Arbeit hat sie deswegen aber nicht eingestellt, sondern überprüft, ab welchem THC-Wert eine straßenverkehrssicherheitsrele-

vante Wirkung beim Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr nicht fernliegend ist. Wobei nicht fernliegend meint, dass ein Risikoeintritt möglich sei, jedoch nicht wahrscheinlich, aber auch nicht ganz unwahrscheinlich.

So kam es zu dem Vorschlag der Arbeitsgruppe, den Grenzwert auf 3,5 ng/ml festzulegen, veröffentlicht durch Pressemeldung des Bundesverkehrsministeriums v. 28.3.2024.

In der Folgezeit gab es dann im Grunde genommen zwei Entscheidungen, die völlig unterschiedliche Richtungen eingeschlagen haben.

Das Amtsgericht Dortmund hat mit Urteil v. 11.4.2024¹ entschieden, dass der neue analytische THC Nachweis Grenzwert von 3,5 ng/ml THC anzuwenden sei nach der Cannabis-Teillegalisierung. Der Betroffene in jenem Verfahren hatte eine THC-Konzentration von 3,1 ng/ml, und das Amtsgericht Dortmund hat freigesprochen.

In der Beschreibung der aktuellen Situation in den Urteilsgründen heißt es, dass bislang lediglich der Wirkstoff THC in der Anlage zu § 24a StVG genannt sei, jedoch nicht der im Straßenverkehr maßgebliche Grenzwert. Dieser wurde in der Vergangenheit von der Rechtsprechung festgesetzt anhand rechtsmedizinischer Vorschläge. Die Arbeitsgruppe v. BMDV habe, allgemein bekannt aufgrund einer Veröffentlichung durch das Ministerium, vorgeschlagen, den Grenzwert auf 3,5 ng/ml festzusetzen. Dabei handele es sich um einen gesetzlichen Wirkungsgrenzwert, und das Amtsgericht sah hierin ein antizipiertes Sachverständigengutachten.

Die gesetzgeberische Absicht einer Kodifizierung des gefundenen Wertes spreche nicht gegen die Anwendung dieses Wertes bereits zum jetzigen Zeitpunkt. Es habe sich lediglich die Risikobewertung hinsichtlich Cannabis geändert, sodass der neue Grenzwert von 3,5 ng/ml seit dem 1.4.2024 für gerichtliche Entscheidungen maßgeblich sei. Der Freispruch aus tatsächlichen Gründen erfolgte dann folgerichtig.

Einen anderen Weg hat das Bayerische Oberste Landesgericht mit seinem Beschluss v. 2.5.2024² eingeschlagen.

Der dortige Betroffene hatte mehr als 1,0 ng/ml, aber weniger als 3,5 ng/ml THC. Das Gericht hatte bei seiner Entscheidung die Vorschrift des § 44 Konsum-Cannabisgesetz gesehen.

Aus Sicht des Senates hat die *lege ferenda* vorgesehene gesetzliche Implementierung eines höheren gesetzlichen Wirkungsgrenzwertes von 3,5 ng/ml im Rahmen des als abstraktes Gefährdungsdelikt ausgestalteten Tatbestandes des § 24a StVG keine Veranlassung gegeben, zum Beschlusszeitpunkt im Mai 2024 von der aus Sicht des Senates

¹ AG Dortmund NZV 2024, 280.

² BayObLG NZV 2024, 277.

gültigen Rechtslage abzuweichen. Danach sei nach ständiger obergerichtlicher Rechtsprechung maßgeblich der analytische Nachweisgrenzwert für THC von 1 ng/ml THC im Blutserum.

Dann erfolgte im zeitlichen Ablauf zum 22.8.2024 das Inkrafttreten des 6. Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften durch Einführung des § 24 Abs. 1a StVG n.F. mit der Festlegung des neuen Wirkungsgrenzwertes von 3,5 ng/ml THC im Blutserum.

In der Folgezeit kamen zwei obergerichtliche Entscheidungen, die jetzt beide in die gleiche Richtung gehen.

Die erste Entscheidung kommt v. OLG Oldenburg, ein Beschluss v. 29.8.2024.³ Der Betroffene war durch das Amtsgericht bei einem THC-Wert von 1,3 ng/ml nach altem Recht nach § 24a StVG verurteilt worden. Seine Rechtsbeschwerde führte zum Freispruch. Das OLG hat berücksichtigt, dass zum 22.8.2024 die Vorschrift des § 24a StVG geändert wurde und in § 24a Abs. 1a StVG der nunmehrige maßgebliche Wert auf 3,5 ng/ml festgesetzt wurde. Das OLG hat dabei den Rechtsgedanken des § 4 Abs. 3 OWiG herangezogen. Danach ist in dem Fall, in dem ein Gesetz, das bei Beendigung der Handlung gilt, aber vor der Entscheidung geändert wird, das mildeste Gesetz anzuwenden. Nachdem jetzt der maßgebliche Wert im § 24a StVG über den Wert liegt, den der Betroffene im Blut hatte, hatte er bei einer Tatbegehung nach Inkrafttreten des Gesetzes den Bußgeldtatbestand nicht verwirklicht, und es musste Freispruch erfolgen.

Die zweite Entscheidung am 10.10.2024⁴ kommt v. Bayerischen Obersten Landesgericht, was wir ja schon durch den Beschluss v. 2.5.2024 kennengelernt haben.

Auch dieses Gericht zieht jetzt den gleichen Schluss. Der dortige Betroffene war v. Amtsgericht mit Urteil v. 9.7.2024 wegen einer Drogenfahrt v. 30.7.2023 mit einer THC-Konzentration von 2,1 ng/ml THC verurteilt worden. Die Rechtsbeschwerde hatte Erfolg und führte zum Freispruch, weil auch nach Auffassung des BayObLG die Tat nunmehr nicht mehr gehandelt werden kann. Auch das BayObLG stellt darauf ab, dass maßgebend die Rechtslage im Zeitpunkt der Beschwerdeentscheidung sei, weil das neue Recht für den Betroffenen nach § 4 Abs. 3 OWiG i. V.m. 354a StPO i. V.m. § 79 Abs. 3 S. 1 OWiG günstiger sei. Ein möglicher Probezeitverstoß war hier in diesem Fall verjährt.

Was nehmen wir mit aus diesen Entscheidungen im Bereich des OWi-Rechts:

³ OLG Oldenburg NZV 2024, 547.

⁴ BayObLG DAR 2024, 686.

Der Weg war zu Anfang steinig, aber seit dem 22.8.2024 ist klar: Für alle anhängigen Altfälle ist das neue Recht maßgeblich.

Ein Wermutstropfen bleibt: Rechtskräftige Verurteilungen nach § 24a StVG können mangels gesetzlicher Regelung (anders als im Strafverfahren) nicht nachträglich aufgehoben und getilgt werden.

Schauen wir jetzt ins **Fahrerlaubnisrecht**.

Wie ist es dort mit sogenannten Altfällen?

Im Ausgangspunkt wird man festhalten müssen, dass es eine dem § 4 Abs. 3 OWiG im OWi-Verfahren oder den Art. 316p EGStGB i. V. m. Art. 313 EGStGB im Strafverfahren vergleichbare Vorschrift im Fahrerlaubnisrecht nicht gibt.

Für die Praxis heißt das:

Wer gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis vorgeht, egal aus welchem Grund, begehrt dann mit einer Anfechtungsklage die gerichtliche Aufhebung eines Verwaltungsaktes. Dabei ist maßgeblicher Zeitpunkt bezüglich der Beurteilung der Sach- und Rechtslage grundsätzlich derjenige der letzten behördlichen Entscheidung. Das ergibt sich so aus § 79 Abs. 1 VwGO.

Wenn sich danach Rechtslage oder Sachlage ändern, beeinflusst dieses die Rechtmäßigkeit des ursprünglichen Verwaltungsaktes regelmäßig nicht.

Anders ist es im Verpflichtungsklageverfahren, dort ist maßgeblicher Zeitpunkt derjenige der letzten mündlichen Verhandlung bei Gericht.

Das Verwaltungsgericht Köln hatte in seinem Beschluss v. 21.5.2024⁵ in einem Eilverfahren über den Antrag zu entscheiden, die aufschiebende Wirkung einer Klage gegen die Ordnungsverfügung der Behörde v. 5. Dezember 2023 wieder herzustellen. Der Antragsteller hatte am 6.4.2023 ein Kfz unter Cannabis-Einfluss geführt mit einer THC-Konzentration von 2,2 ng/ml. Das Verwaltungsgericht hatte in materieller Hinsicht keine Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit der Gutachtenanordnung, die auf die Rechtsgrundlage des § 14 Abs. 1 S. 3 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) alter Fassung gestützt war. Danach konnte die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines MPU-Gutachtens anordnen, wenn eine gelegentliche Einnahme von Cannabis vorlag und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen. So war es dort nach altem Recht. Der Antragsteller hatte ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt und dabei den maßgeblichen THC-Grenzwert überschritten.

Für das VG gab es keine Veranlassung, darauf abzustellen, dass § 14 FeV ab dem 1.4.2024 in Zuge der Änderung der Fahrerlaubnisverordnung verändert wurde und nunmehr für die Anordnung eines MPU-

⁵ VG Köln DAR 2024, 462.

Gutachtens zur Klärung von Eignungszweifeln bei einer Cannabisproblematik der neu eingeführte § 13a FeV anzuwenden sei. Ausdrücklich weist das Verwaltungsgericht darauf hin, dass hier für die in der Hauptsache statthafte Anfechtungsklage zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt des Erlasses der Ordnungsverfügung am 5.12.2023 die neue Vorschrift des § 13a FeV noch nicht in Kraft war.

Aus anwaltlicher Sicht interessant sind die weiteren Ausführungen des VG Köln, wenn es sich mit dem Vorbringen des Antragstellers auseinandersetzt, es stelle eine bloße „Förmelei“ dar, wenn die Antragsgegnerin unter Zugrundelegung der alten Rechtslage zur Entziehung seiner Fahrerlaubnis von einer mangelnden Fahreignung ausgehe, obwohl diese nach den nunmehr geltenden, geänderten Rechtslage im Neuerteilungsverfahren ohne Anordnung einer Untersuchung von seiner Eignung ausgehen müsste und ihm die Fahrerlaubnis wieder erteilen müsste.

Diesem Vorbringen stellt sich das VG entgegen. Es sei nicht offensichtlich, dass die Fahrerlaubnis nach der nunmehr seit dem 1.4.2024 geltenden Rechtslage ohne weiteres wieder erteilt werden müsste.

Aufgrund des dargelegten Verstoßes gegen das Trennungsgebot und der festgestellten THC-Konzentration von 2,2 ng/ml als ein Wert, bei dem die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit bestünde, sei auch unter Berücksichtigung der neu geregelten Ziffer 9.2.1 der Anl. 4 zur FeV nicht sicher von einer Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen. Das VG sah im Mai 2024 in Ermangelung eines gesetzlich geregelten Grenzwertes, ab dem von einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Cannabiskonsum auszugehen ist, keinen Anlass, von dem in der Rechtsprechung anerkannten Wert von 1,0 ng/ml THC-Konzentration im Blutserum abzuweichen.

Das ist aus anwaltlicher Sicht schwierig und kann auch anders gesehen werden.

Zum 1.4.2024 wurde mit dem Konsum-Cannabisgesetz auch § 13a FeV als *lex specialis* eingeführt und dabei der alte § 14 Abs. 1 S. 3 FeV beseitigt.

Das Verhalten des Betroffenen würde hier nach neuer Rechtslage keine Eignungszweifel mehr begründen. Die formale Bestätigung der Ungeeignetheit ist aus anwaltlicher Sicht nicht sach- und interessen gerecht. Die Behörde durfte vor dem 1.4.2024 zwar so entscheiden wie geschehen. Sie müsste dem Betroffenen aber auf seinen erneuten Antrag hin ohne MPU die Fahrerlaubnis nach § 20 FeV neu erteilen. Aus anwaltlicher Sicht sollte im Rahmen einer gerichtlichen Prüfung der Weg abgekürzt werden. Leider hat das VG nicht darauf abgestellt, dass schon am 28.3.2024 von der interdisziplinären Expertengruppe die Empfehlung veröffentlicht wurde, dass erst bei 3,5 ng/ml THC im

Blutserum eine verkehrssicherheitsrelevante Wirkung beim Führen eines Kfz nicht fernliegend sei.

Die erste oberverwaltungsgerichtliche Entscheidung kam dann v. OVG des Saarlandes mit einem Beschluss v. 7.8.2024.⁶

Es war eine Entscheidung in einem Eilverfahren. Über den Widerspruch des Antragstellers im Hauptverfahren war durch die Behörde noch nicht entschieden. V. Lebenssachverhalt her war der Antragsteller im Jahr 2023 als Fahrlehrer und Beifahrer während einer Fahrstunde in einer Verkehrskontrolle mit drogentypischen Auffälligkeiten festgestellt worden. Dem Beamten händigte er eine Blechdose mit Konsumutensilien und ca. 0,7g Marihuana aus, die er im Handschuhfach des Fahrzeuges deponiert hatte. Die Blutentnahme ergab 11 ng/ml THC und ca. 200 ng/ml THC-COOH. Nach Anhörung erfolgte im März 2024 die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung der Fahrerlaubnis. Das VG hat Ende April 2024 den Eilrechtsschutzantrag abgelehnt. Das OVG des Saarlandes hat die Beschwerde des Antragstellers als unbegründet verworfen. Die v. Antragsteller angegriffene Verfügung sei nach altem Fahrerlaubnisrecht ergangen. Der Lebenssachverhalt weise die Besonderheit auf, dass die Widerspruchsentscheidung im Hauptsacheverfahren noch ausstehe und aufgrund des Zeitablaufes einer Beurteilung nach neuem Recht unterliegen werde.

Der Ansatz des Senates bei der Beurteilung des Lebenssachverhaltes im Eilverfahren folgt anerkannten Regeln: Maßgeblich für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Fahrerlaubnisentziehung ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung. Das war die Entziehungsverfügung aus März 2024. Damit war aus Sicht des Senates kein vernünftiger Zweifel zu sehen, dass der Antragsteller zur Zeit der Verkehrskontrolle in Zustand drogenbedingter Fahruntüchtigkeit als Fahrlehrer ein Fahrzeug im fahrerlaubnisrechtlichen Sinn (§ 2 Abs. 15 StVG) geführt hat.

Der Antragsgegner hat im Eilverfahren ausgeführt, dass seine Entziehungsverfügung auch mit anderer, nämlich an der neuen Konzeption der FeV ausgerichteter Begründung über Cannabismissbrauch keinen Rechtmäßigkeitsbedenken unterliege.

Das nimmt der erkennende Senat zum Anlass, seinerseits Ausführungen auch zum neuen Recht zu machen. Der Hinweis des Senates in diesem Zusammenhang, dass die Einführung neuen Rechts typischerweise mit Auslegungs- und Anwendungsproblemen einhergehe, ist auf jeden Fall richtig.

Dabei legt der Senat den Finger in die Wunde. Das neue Recht unterscheide zwischen Cannabisabhängigkeit, Cannabismissbrauch und

⁶ OVG Saarland SVR 2024, 356.

einem fahrerlaubnisrechtlich unbedenklichen Cannabiskonsum, der nach neuer Vorstellung des Normgebers gelegentlich oder regelmäßig erfolgen könne. Damit werde Neuland betreten, was sich für Fahrerlaubnisbehörden, für Gerichte und für Begutachtungsstellen als Herausforderung darstelle, zumal eine Anpassung der Begutachtungsleitlinien an die neuen Vorgaben (noch) nicht erfolgt sei.

Wir erinnern an dieser Stelle, dass im Verfahren ein rechtsmedizinisches Gutachten eingeholt worden ist. Dieses Gutachten kam zu dem Schluss, dass das THC-Ergebnis dafür spreche, dass der Antragsteller nicht nur in einem sehr engen zeitlichen Rahmen mit der Blutentnahme Cannabis konsumiert habe, sondern die Konzentration von THC-Carbonsäure auch deutlich in dem Bereich liege, der üblicherweise bei regelmäßigem bzw. bei chronischem Konsum vorgefunden werde. Aus toxikologischer und rechtspolitischer Sicht sei von drogenbedingter Fahruntüchtigkeit zum Vorfallszeitpunkt auszugehen.

Richtig ist in den Gründen der Entscheidung der Hinweis des Senates, dass mit der Neuregelung der Normgeber seine bisherige Annahme, dass mit einem regelmäßigen Konsum auch im Regelfall mangelnde Krafftahreignung einher gehe, aufgegeben habe.

Sowohl Verwaltungsgericht als auch Senat stellen fest, dass aus der Gesetzesbegründung selbst nicht hervorgehe, unter welchen Voraussetzungen ein Betroffener nicht hinreichend sicher das Führen eines Kraftfahrzeuges und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Konsum trenne.

Die Überlegung des Senates geht dahin, dass bei regelmäßigem Konsum jetzt die Umstände des Einzelfalls von zentraler Bedeutung seien und anhand dieser Umstände zu beurteilen sei, ob der Tatbestand des Missbrauchs oder der Abhängigkeit erfüllt sei oder ein fahrerlaubnisrechtlich unbedenkliches Konsumverhalten vorliege.

Erfreulich ist an dieser Stelle der Hinweis des Senates, dass ein auf die alten Begutachtungsleitlinien gestütztes Argument, bei regelmäßigem Cannabiskonsum liege im Regelfall Cannabissmissbrauch vor, das Potenzial hätte, den Willen des Normgebers zu konterkarieren.

Der Senat zieht die Schlussfolgerung, dass die Überzeugung eines mangelnden Trennungsvermögens anhand objektiv nachvollziehbarer und wissenschaftlich gesicherter Kriterien gewonnen werden müsse. Ein auch aus anwaltlicher Sicht wichtiger Hinweis.

Es bedürfe handhabbarer Kriterien für die erforderliche Abschichtung und die Prognose künftig bestehenden oder fehlenden Trennungsvermögens. Die Erarbeitung dieser Kriterien und Leitlinien setze die Auswertung naturwissenschaftliche Erkenntnisse und entsprechenden Sachverstand, insbesondere medizinisches und psychologisches Wissen voraus, und aus Sicht des Senates kämen insoweit die Behörden und Gerichte schwerlich als Vorreiter infrage.

Das wiederum ist ein leichter Dämpfer für die Hoffnung der Fahrerlaubnisbehörden, kurzfristig von den Verwaltungsgerichten Hilfestellungen für die Beantwortung der aktuellen Fragen zu bekommen.

Der Senat weist dann auf die aktenkundigen Umstände zur Zeit der Kontrolle hin. Diese würden Zweifel an der Fahrtauglichkeit bzw. an der Fahreignung begründen. Diese Umstände waren insbesondere die Weiterung der Pupillen, die Blutwerte und das Ergebnis des rechtsmedizinischen Gutachtens sowie das Mitführen von Konsumutensilien und Marihuana im Handschuhfach des Fahrschulautos.

Aus anwaltlicher Sicht ist es nach neuem Recht so, dass der regelmäßige Cannabiskonsum, der in diesem Einzelfall tatsächlich aufgrund der Blutwerte feststeht, nach der gesetzgeberischen Wertung nicht mehr ohne weiteres zum Wegfall der Fahreignung führt. Hier steht Cannabissmissbrauch im Raum. Dieser liegt nach Nr. 9.2.1 der Anl. 4 **Fahrerlaubnisverordnung** dann vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die fahrsicherheitsbeeinträchtigende Cannabiskonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können.

Es handelt sich tatsächlich um eine Prognose, die aufgrund des aktuellen Verhaltens des Betroffenen für die Zukunft gestellt werden wird. Es ist also eine Tatsachenfrage, ob eine Fähigkeit zum Trennen gegeben ist. Diese muss anhand wissenschaftlicher Erkenntnisse beantwortet werden.

Unser Praxisproblem ist dabei auch deutlich geworden. Die Begutachtungsleitlinien, die die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu dieser Frage zusammenfassend wiedergeben, gehen nach (noch) aktueller Fassung bei regelmäßigem Cannabiskonsum in der Regel von fehlenden Trennungsvermögen aus. Sie wurden aber unter Geltung der alten Rechtslage formuliert.

Haben sich wissenschaftliche Erkenntnisse allein aufgrund einer politischen Entscheidung, Cannabiskonsum in gewissen Grenzen zu legalisieren und vor diesem Hintergrund die Fahreignung eines regelmäßigen Konsumenten ohne weiteres zukünftig nicht mehr annehmen zu wollen, geändert? Hier darf man auf die Neuformulierung der Begutachtungsleitlinien gespannt sein.

Kritik verdient diese Entscheidung aus anwaltlicher Sicht aber insoweit, dass ein Fahrerlaubnisinhaber, der nur einmalig eine cannabisbedingte Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG begeht, unabhängig von der Frage der Regelmäßigkeit seines Konsums zur Beibringung eines Gutachtens aufgefordert werden können soll oder gar als unabhängig von weiteren Aufklärungsmaßnahmen als ungeeignet eingestuft werden kann. Hier ist insoweit § 13a Nr. 2a 2. Alt. FeV *lex specialis*.

Dann haben wir noch die Entscheidung des VG Minden v. 22.10.2024.⁷ Es ist eine Entscheidung im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes nach § 123 VwGO auf Verpflichtung der Behörde, eine vorläufige Fahrerlaubnis zu erteilen.

Es ist also hier neues Recht zugrunde zu legen. Das Verwaltungsgericht weist zutreffend darauf hin, dass maßgeblich für die Beurteilung des v. Antragsteller verfolgten Begehrens der (vorläufigen) Neuerteilung einer Fahrerlaubnis die Rechtslage zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung ist. V. Lebenssachverhalt her hatte der Antragsteller in der Vergangenheit am 24.2.2017, einem Freitag, morgens um 8:10 Uhr als Ergebnis der Blutprobe, genommen um 9.05 Uhr, 22 ng/ml THC im Blutserum und einen THC -COOH- Wert von 106 ng/ml aufgewiesen. Es gab einen Strafbefehl des Amtsgerichtes wegen § 316 StGB mit einem Rotlichtverstoß und drogenbedingten Ausfallerscheinungen.

Das Verwaltungsgericht sieht hier die Notwendigkeit der Beibringung eines MPU-Gutachtens nach § 13a S.1 Nr.2a 2. Alt. FeV in Verbindung mit der neuen Nr.9.2.1 der Anl. 4 zur Fahrerlaubnisverordnung. Der neue § 13a FeV sei *lex specialis* zu § 14 FeV und regele abschließend die Aufklärungsmöglichkeiten der Fahrerlaubnisbehörde im Hinblick auf Eignungszweifel aufgrund einer Cannabisproblematik. (Einzige Ausnahme Verwendung von Cannabis als Arzneimittel).

Hier hatte der Antragsteller auch unter Berücksichtigung des aktuellen Rechtszustandes wenigstens einmal gegen das Trennungsgebot verstoßen, da für die Beurteilung, ob eine nicht fernliegende verkehrssicherheitsrelevante Wirkung beim Führen eines Fahrzeuges im Sinn von Nr. 9.2.1 der Anl. 4 zur FeV gegeben ist, nunmehr der in § 24a Abs. 1a StVG festgelegte Grenzwert von 3,5 ng/ml THC im Blutserum maßgeblich ist. Durch die Änderung der Nr. 9.2.1 der Anl. 4 sollte die darin enthaltene Legaldefinition von Cannabismissbrauch laut Gesetzesbegründung ausdrücklich an den gesetzlichen Wirkungsgrenzwert von 3,5 ng/ml THC im Blutserum in § 24a Abs. 1a StVG angepasst werden.

Dagegen hat der Antragsteller im Februar 2017 verstoßen, da bei ihm eine reine THC-Konzentration von 22 ng/ml THC im Blutserum gefunden wurde.

Man dürfe auch von gelegentlichem Cannabiskonsum beim Antragsteller ausgehen, so das VG Minden, denn die Verkehrsteilnahme unter dem Einfluss von Cannabis rechtfertige den Schluss auf eine mehr als einmalige, lediglich experimentelle Cannabisaufnahme, wenn der Fahrerlaubnisinhaber die Umstände eines behaupteten Erstkonsums nicht glaubhaft und konkret darlege.

⁷ VG Minden Beck-RS 2024, 28659.

Hier fehlte jeder Vortrag des Antragstellers im Einzelfall, der einen Einmalkonsum nur pauschal behauptet hatte, ohne Einzelheiten zu nennen oder glaubhaft zu machen.

Weiterhin weist das VG darauf hin, dass die Behauptung eines einmaligen Konsums sich nicht mit den THC-COOH Wert von 106 ng/ml in Einklang bringen lasse. Zwar gebe es unterschiedliche Beurteilungen, ab wann man allein aufgrund des THC-COOH Wertes bei anlassbezogener Blutentnahme von einer gelegentlichen Cannabiseinnahme ausgehen könne.

Jedenfalls ab einer solchen Konzentration von 100 ng/ml, die hier beim Antragsteller überschritten, könne von einem gelegentlichen Konsum von Cannabis ausgegangen werden.

Nun stand das VG vor der Situation, dass ein einmaliger Verstoß gegen das Trennungsgebot bei wenigstens gelegentlicher Cannabiseinnahme vorlag.

Nach der neuen Vorschrift des §§ 13a Nr. 2a Alt. 2 FeV reicht das noch nicht für sich allein aus, die Anordnung zur MPU zu rechtfertigen.

Das ist anders als nach altem Recht. Da war als weitere Tatsache ausreichend ein einmaliger Verstoß gegen das Trennungsgebot.

Unter Hinweis auf den Gesetzgebungsprozess, wonach das gesetzgeberische Anliegen, die fahreignungsrechtlichen Regelungen einer Cannabisproblematik weitestgehend an die Regelungen bei einer Alkoholproblematik anzugleichen, müsse jetzt mehr passieren, so das VG

Es würden jetzt zusätzliche aussagekräftige Umstände im Sinne von Zusatztatsachen gebraucht.

Hier hat das VG dann die Umstände des Einzelfalls untersucht und kam zu Ergebnissen:

Die festgestellten THC und Carbonsäurewerte ließen nach Sicht des VG noch keinen Rückschluss auf deutliche normabweichende Konsumgewohnheiten und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit zu.

Aber eine indizierende Zusatztatsache sah das VG in dem Führen eines Kraftfahrzeuges an einem Werktag, einem Freitag, in den Morgenstunden, nachdem Cannabis konsumiert wurde. Die Blutprobe war um 9:05 Uhr entnommen worden und hatte 22 ng/ml THC ergeben. Die Einlassung des Antragstellers, er habe zuletzt am Vorabend einen Joint geraucht, sah das VG als Schutzbehauptung. Denn dieser v. Antragsteller zugestandene Konsumakt reiche nicht aus, um das gefundene THC-Ergebnis zu rechtfertigen.

Das VG ging daher davon aus, dass ein anzunehmender Cannabiskonsum des Antragstellers noch in der ersten Tageshälfte vorlag und auch das eine aussagekräftige und auf Cannabismissbrauch hindeutende Zusatztatsache war.

Gleichzeitig verwies das Gericht darauf, dass bereits im Bereich des Alkohols eine den Alkoholmissbrauch indizierende Zusatz Tatsache der Umstand sei, wenn jemand nahezu jeden Morgen ein Kraftfahrzeug zur Berufsausübung führen müsse und auch sonst nahezu tägliche Autofahrten erfolgen. Das gelte dann auch für Cannabismissbrauch.

Für die heutige Diskussion will ich noch zwei Problemlagen ansprechen, da sie aus meiner Sicht herausfordernd und wichtig sind:

Das betrifft zum einen die Verkehrspsychologen, die vor der Problematik stehen, bei aktuellen MPU-Begutachtungen zur Cannabisproblematik unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtslage entscheiden zu müssen, nach welchen Maßstäben sie die Begutachtungen durchführen werden. Aber naturgemäß auch allen, die später mit der Überprüfung der Gutachten beschäftigt sein werden. Seien es die Fahrerlaubnisbehörden, die Gutachten nicht ungeprüft übernehmen dürfen, oder wir Rechtsanwälte oder die Verwaltungsgerichte, die die Rechtmäßigkeit eines Gutachtens ebenfalls zu prüfen haben.

Die Situation ist aktuell, dass weder die Begutachtungsleitlinien noch die Beurteilungskriterien bislang an die Rechtsänderungen angepasst worden sind.

Grundlage einer Eignungsbeurteilung im Einzelfall ist nach Anl. 4 FeV, dort Vorbemerkung 2, in der Regel das Gutachten, hier also ein medizinisch-psychologisches Gutachten. Für die Beurteilung der Eignung sind neben Anl. 4 und 5 FeV gemäß Anl. 4a FeV die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrage des BMDV herausgegebenen Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung.

Diese sind mit Wirkung ab 1.5.2014 normativ verbindlich. Dazu kommen die von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie gemeinsam mit der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin ergänzend herausgegebenen – rechtlich nicht verbindlichen – Beurteilungskriterien für die Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung.

Gemäß § 11 Abs. 5 FeV i. V. m. Anl. 4a Nr. 1c FeV darf die Untersuchung des Betroffenen zur Erstellung eines Gutachtens nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen vorgenommen werden. Materialien sind nur zu berücksichtigen, soweit sie den aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechen.

Die Nachprüfbarkeit des Gutachtens erstreckt sich gemäß Nr. 2a der Anl. 4a FeV auch auf die Wissenschaftlichkeit der Begutachtung.

Im Ergebnis muss also jeder Gutachter selbst prüfen, ob die von ihm benutzten Materialien den zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechen, da er die alleinige Verantwortung dafür trägt, dass sein Gutachten den Vorgaben der Anl. 4a FeV entspricht.

Insofern ist zu hoffen, dass der AK 1 des Verkehrsgerichtstages mit seinen Empfehlungen in der Lage sein wird, zu diesem Problemkreis weitere Hilfestellungen zu geben.

Es gibt bereits ein Positionspapier Nr. 12 von den Fachgesellschaften DGVP und DGVM zu der Frage der weiteren Zusatztatsachen bei Cannabismissbrauch, hierüber wird gleich im Rahmen der Diskussion zu sprechen sein. Für die Zusatztatsachen im Sinn von § 13a FeV aus anwaltlicher Sicht folgende mögliche Beispiele ohne Anspruch auf Ausschließlichkeit:

- Abstellen auf fehlende Ausfallerscheinungen trotz hoher THC-Werte?
- Berücksichtigung der THC-COOH-Werte ab 150 ng/ml?
- Abstellen auf Konsummuster (chronisch oder übermäßig mit Toleranzbildung, riskante Konsumform, Mischkonsum)?
- Berücksichtigung der näheren Umstände wie Tatzeit und Fahrtstrecke?
- Oder Abstellen auf mitgeführte Menge?

Das mit bekannt gewordene „Infoblatt Begutachtung Leitlinien zur Krafftfahreignung „Cannabis“ der BASt, entwickelt in Abstimmung mit einem Referat des Verkehrsministeriums, ist aus anwaltlicher Sicht in diesem Zusammenhang eher als schwierig anzusehen.

Amtliche Begutachtungsstellen haben einen Anerkennungsbescheid. Dort ist festgelegt, dass die Begutachtungsstellen die Begutachtungsleitlinien in der jeweils aktuell gültigen Fassung verpflichtend anzuwenden haben. Dass Merkblätter oder Infoblatt eine Arbeitsgrundlage für die Begutachtung sein können, halte ich für problematisch.

Aber hatte nicht jemand gesagt, dass bei Einführung neuen Rechts mit Anwendungsproblemen zu rechnen sein wird?

Unterm Strich ist aus meiner Sicht zu fordern, dass mit Hochdruck von der BASt in Abstimmung mit den beiden Fachgesellschaften daran zu arbeiten ist, eine aktuelle Fassung der Begutachtungsleitlinien zum Bereich Drogen herauszugeben, die die Änderungen bei Cannabis berücksichtigt und – hierauf aufbauend – dann von den beiden Fachgesellschaften ebenfalls sehr kurzfristig eine Überarbeitung der Beurteilungskriterien erfolgt.

Dann haben im Sinne der Verkehrssicherheit die Gutachter wieder sicheren Boden unter den Füßen.

Der zweite Bereich hat etwas mit Altfällen zu tun.

Es geht um die Frage, wann im Sinn von § 13a Nr. 2b FeV eine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss anzunehmen ist und für den Wiederholungstäter eine MPU anzuordnen ist.

Aus anwaltlicher Sicht zeigte die gesetzgeberische Entscheidung zur Teillegalisierung von Cannabis i. V. m. der Abänderung und Erhö-

hung des Grenzwertes auch in Verbindung mit der Konkretisierung der Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV (nicht fernliegende verkehrssicherheitsrelevante Wirkung), dass nur Taten ab neuem Gefahrengrenzwert gemeint sein können.

Aber auch das ist ein Punkt, über den wir gerne sprechen können. Ich freue mich auf eine spannende Diskussion.

Fahreignungsüberprüfung und fahrerlaubnisrechtliche Einordnung von „Cannabis-Altfällen“

Harald Hofstetter

**Leiter des Sachgebiets Fahreignung beim Landkreis München,
Grasbrunn-Neukeferloh**

Mit der Teillegalisierung von Cannabis ging nicht nur die Festlegung eines neuen Grenzwerts von 3,5 ng/ml THC einher, sondern in der Fahrerlaubnis-Verordnung wurde eine neue Lex-Specialis-Vorschrift geschaffen, welche ausschließlich bei Cannabisauffälligkeiten anzuwenden ist. Der Gesetz- und Verordnungsgeber wollte mit der Einführung des § 13a in die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) erreichen, dass eine fahrerlaubnisrechtliche Gleichbehandlung zwischen Alkohol und Cannabis entsteht, obwohl sich beide Stoffe fundamental voneinander unterscheiden. Dies ist auch der Grund, weshalb die § 13 und 13a der FeV nahezu deckungsgleich sind. Obwohl der neu geschaffene § 13a FeV auf den ersten Blick relativ klar und selbsterklärend aussieht, stellt diese Norm die Fahrerlaubnisbehörden in ihrer alltäglichen Praxis vor eine neue Herkulesaufgabe.

Grundsätzlich beabsichtigte der Gesetz- und Verordnungsgeber, dass bezüglich der Teillegalisierung von Cannabis, nur noch Personen einer Fahreignungsüberprüfung zugeführt werden sollen, die wiederholt am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss teilgenommen haben. Leider haben die Verantwortlichen versäumt, genauer zu definieren, ob auch eine einmalige Teilnahme am Straßenverkehr – unter bestimmten Voraussetzungen – ebenfalls Zweifel an der Kraftfahreignung auslösen kann.

Da es den Fahrerlaubnisbehörden in großen Teilen an konkreten Hinweisen zur praktischen Umsetzung des neuen § 13a FeV fehlt, stellt sich für viele Verantwortliche in den Fahrerlaubnisbehörden und den übergeordneten Behörden die Frage, ob bezüglich Cannabisauffälligkeiten im Straßenverkehr nun dieselben fahrerlaubnisrechtlichen Maßstäbe anzulegen sind, wie bei alkoholbedingten Auffälligkeiten.

Innerhalb des letzten Jahrzehnts hat sich bei alkoholbedingten Fahrauffälligkeiten eine sehr ausgiebige und detaillierte Rechtsprechung entwickelt, wie die Fahrerlaubnisbehörden die unterschiedlichsten und komplexesten Fallkonstellationen in die einzelnen Tatbestandsnormen des § 13 FeV einzuordnen haben. Seit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts hat auch der Begriff des

fahreignungsrelevanten Alkoholmissbrauchs und etwaige Tatsachen die auf einen Alkoholmissbrauch hindeuten, in der jüngeren Vergangenheit für die Fahrerlaubnisbehörden wieder eine sehr hohe Relevanz erhalten. Vor allem der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in den letzten Jahren viele Entscheidungen getroffen und Zusatztatsachen definiert, wann eine einmalige Trunkenheitsfahrt – auch unter einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille – unter bestimmten Voraussetzungen Zweifel an der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen rechtfertigt und die Annahme eines fahreignungsrelevanten Alkoholmissbrauchs begründet.

In diesem Zusammenhang lassen sich aus der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts v. 17.3.2021 und darauf fußende Entscheidungen von anderen Oberverwaltungsgerichten einige Analogien herausziehen, welche ebenfalls beim § 13a FeV Anwendung finden müssten, da der Gesetzgeber sich bei der Schaffung dieser Norm größtenteils am vorhandenen § 13 FeV orientiert hat.

Gemäß § 13a Nr. 2 S. 1 FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn nach dem ärztlichen Gutachten zwar keine Cannabisabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Cannabismissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme von Cannabismissbrauch begründen (Buchst. a), wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss begangen wurden (Buchst. b), die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a bis b genannten Gründen entzogen war (Buchst. c) oder sonst zu klären ist, ob Cannabismissbrauch oder Cannabisabhängigkeit nicht mehr besteht (Buchst. d). Diesbezüglich ist der neu geschaffene § 13a FeV mit dem § 13 FeV nahezu deckungsgleich, abgesehen von dem Punkt, dass es im § 13a FeV kein Pendant zu der vorhandenen fahrelaubnisrechtlichen Grenze von 1,6 Promille bzw. 0,8 mg/l gibt, bei welcher von einem fahreignungsrelevanten Alkoholmissbrauch kraft Gesetzes ausgegangen werden kann.

In der obergerichtlichen Rechtsprechung bezüglich Alkohol ist geklärt, dass eine Gutachtensanforderung nur dann auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gestützt werden kann, wenn Zusatztatsachen vorliegen, die unter Berücksichtigung der Wertungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV geeignet sind, die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen. Durch diese Klarstellungen lassen sich auch entsprechende Schlüsse auf den § 13a FeV ziehen.

Mit den Tatbeständen des § 13a Nr. 2 S. 1 FeV erfasst der Verordnungsgeber verschiedene Lebenssachverhalte, die die Fahrerlaubnisbehörde je selbständig zur Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verpflichtet. Diese Tatbestände

stehen jedoch nicht beziehungslos nebeneinander. Vielmehr hat der Verordnungsgeber mit ihnen einen Rahmen geschaffen, bei dessen Ausfüllung auch die jeweils anderen Tatbestände und die ihnen zugrunde liegenden Wertungen zu berücksichtigen sind. Das gilt namentlich für den Tatbestand des § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. b FeV. Wurde keine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss begangen, ist nach dieser Bestimmung die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht ohne Weiteres gerechtfertigt. Diese Grundsentscheidung des Verordnungsgebers ist wohl nicht anders als im Rahmen eines Regelbeispielkatalogs bei der Auslegung des Tatbestands von § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. a Alt. 2 FeV zu beachten. Eine einmalige Fahrt unter Cannabiseinfluss mit einem THC-Wert von 3,5 ng oder mehr genügt ohne zusätzliche aussagekräftige Umstände wohl nicht aus, um als sonstige Tatsache im Sinne dieses Tatbestands die Annahme von Cannabismissbrauch zu begründen.

Jedoch scheint es nicht fernliegend zu sein, dass der Wortlaut von § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. a Alt. 2 FeV („... sonst Tatsachen ...“) und die systematische Stellung der Bestimmung innerhalb der Gesamtregelung des § 13a Nr. 2 S. 1 FeV deutlich machen sollen, dass der Verordnungsgeber dieser Bestimmung eine Auffangfunktion jenseits des insbesondere in dem Buchstaben b erfassten Fällen einer Cannabisproblematik zugedacht hat. Das setzt allerdings Zusatztatsachen voraus, die unter Berücksichtigung der Wertungen des § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. b FeV die Annahme von Cannabismissbrauch zu begründen vermögen.

Mögliche Zusatztatsachen, die einen fahreignungsrelevanten Cannabismissbrauch und eine medizinisch-psychologische Untersuchung bereits bei einer einmaligen Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss rechtfertigen, könnten folgende sein:

- Trotz eines sehr hohen THC-Wertes liegen keine Ausfallerscheinungen vor
- Es liegt bereits zu den Morgenstunden oder zur Mittagszeit ein erhöhter THC-Wert vor
- Der Betroffene benutzt bei einer Verkehrskontrolle s. g. Clean/Fake-Urin
- Bei der Verkehrskontrolle wird ein unmittelbar zuvor erfolgter Cannabiskonsum festgestellt (z.B. angerauchter Joint im Pkw)
- Der Betroffene ist Berufskraftfahrer oder Schichtarbeiter und zwingend auf ein Kraftfahrzeug angewiesen bzw. muss zwingend ein Kraftfahrzeug führen
- Mischkonsum mit Alkohol oder anderen psychoaktiven Stoffen könnte ggf. auch ein Indiz für ein missbräuchliches Verhalten sein

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass mögliche Zusatztatsachen für einen fahreignungsrelevanten Cannabismissbrauch nicht zwingend einen Verkehrsbezug brauchen. Die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung hat zum Beispiel bei analoger Betrachtung des § 13 Nr. 2 S. 1 Buchst. a Alt. 2 FeV bezüglich Alkoholmissbrauchs festgestellt, dass auch etwaige Zusatztatsachen außerhalb des Straßenverkehrs ebenfalls auf einen fahreignungsrelevanten Alkoholmissbrauch hindeuten können. Insofern ist es nicht abwegig daraus zu schließen, dass es auch Zusatztatsachen außerhalb des Straßenverkehrs gibt, welche ebenfalls einen fahreignungsrelevanten Cannabismissbrauch begründen können. Denkbare Beispiele hierfür wären:

- Eine induzierte Psychose durch Cannabis
- Gravierende Verstöße gegen das Konsumcannabisgesetz (KCanG), die Hinweise auf einen Kontrollverlust geben

Erfahrungsgemäß wird es jedoch Zeit benötigen, bis bei den Verwaltungsgerichten bestimmte Fallkonstellationen zur Entscheidung vorliegen, bei denen die zuständigen Verwaltungsrichter bewerten und entscheiden müssen, was als Zusatztatsache für einen fahreignungsrelevanten Cannabismissbrauch anzusehen ist.

Diesbezüglich hat das Verwaltungsgericht Minden eine erste aussagekräftige Entscheidung getroffen. Ausgangspunkt der Entscheidung war eine Person, die am Freitag des 24.2.2017 um 8:10 Uhr ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Cannabis geführt hat. Die damals um 9:05 Uhr entnommene Blutprobe ergab einen THC-Wert von 22 ng/ml und einen THC-Carbonsäure-Wert von 106 ng/ml. Dem Betroffenen wurde die Fahrerlaubnis entzogen und im Rahmen eines Antrags auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis, hat die zuständige Fahrerlaubnisbehörde v. Betroffenen die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. a Alt. 2 FeV gefordert, da sich nach deren Auffassung Tatsachen für einen fahreignungsrelevanten Cannabismissbrauch ergeben. Die Besonderheit in dieser Entscheidung liegt darin begründet, dass das Verwaltungsgericht Minden bei seinen Ausführungen sehr stark auf die geltende fahreignungsrechtliche Rechtsprechung bis zum 31.3.2024 zurückgreift. Vor allem in Bezug, ob der Betroffene als einmaliger, gelegentlicher oder regelmäßiger Konsument von Cannabis einzuordnen ist. In diesem Zusammenhang zieht das Verwaltungsgericht auch die bekannte Maastricht Studie heran, um zu ermitteln, ob die Konsumangaben des Betroffenen den festgestellten THC-Wert zum Zeitpunkt der Tat bzw. der Blutentnahme erklären können.

Das Gericht vertrat die Auffassung, dass die beim Betroffenen festgestellten THC- und THC Carbonsäure-Werte noch nicht für eine deutlich normabweichende Konsumgewohnheit und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit sprechen, sondern nur einen gelegentlichen Can-

nabiskonsum belegen. Jedoch hat das Verwaltungsgericht nicht ausgeschlossen, dass besonders hohe THC-Werte eine mögliche Zusatz Tatsache sein könnten und bezog sich hierbei auch auf einen Aufsatz des langjährig im Fahrerlaubnisrecht erfahrenen Verwaltungsrichters Koehl.

Eine für das Gericht missbräuchliche Einnahme von Cannabis indizierende Zusatz Tatsache im vorstehenden Sinne ergab sich nach deren Auffassung aber darin, dass der Betroffene offenbar bereits in den Morgenstunden des 24. Februar 2017, einem Freitag, Cannabis konsumiert und sodann ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat. Nach Auffassung des Verwaltungsgerichts Minden ist ein Cannabis Konsum noch in der ersten Hälfte eines Tages, eine aussagekräftige Zusatz Tatsache, welche auf einen fahreignungsrelevanten Cannabis missbrauch hindeuten. Das Gericht bezieht sich bei seiner Begründung in diesem Zusammenhang auf die bereits geltende Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, welche bezüglich indizierender Zusatz Tatsachen für Alkoholmissbrauch existiert.

Anhand dieses einen Faktors sah das Verwaltungsgericht Minden, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachten gemäß § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. a Alt. 2 FeV bereits als gerechtfertigt an. Die Besonderheit liegt auch darin, dass das Gericht diese mögliche Zusatz Tatsache an keinen festen bzw. minimal vorhandenen THC-Wert knüpft. Daraus wäre die Schlussfolgerung vertretbar, dass bereits eine einmalig festgestellte Fahrt unter Cannabiseinfluss mit 3,5 ng THC – in der ersten Tageshälfte – eine ausreichende Zusatz Tatsache für einen fahreignungsrelevanten Cannabis missbrauch wäre, wenn der festgestellte THC-Wert nur von einem zeitnahen Konsum vor Fahrtantritt stammen kann.

Des Weiteren trifft das Verwaltungsgericht Minden auch eine Aussage dazu, dass es insbesondere auch nicht ausgeschlossen sein dürfte, ebenfalls von einer Zusatz Tatsache auszugehen, wenn im jeweiligen Einzelfall (unter anderem anhand des im Blutserum nachgewiesenen THC-Carbonsäure-Wertes) auf eine ungewöhnliche Giftfestigkeit in Bezug auf Cannabis geschlossen werden kann.

Unter Beachtung dieses Aspekts, hat auch das Oberverwaltungsgericht Saarlouis in einer Entscheidung ausgeführt, dass bei einem regelmäßigen bzw. täglichen Konsum von Cannabis nunmehr die Umstände des Einzelfalls von zentraler Bedeutung sind und anhand ihrer zu beurteilen ist, ob der Tatbestand des Missbrauchs bzw. der Abhängigkeit erfüllt ist oder ein fahrerlaubnisrechtlich unbedenkliches Konsumverhalten vorliegt.

Darauf aufbauend veröffentliche auch die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) am 12.9.2024 ein Positionspapier, welches die Auffassung vertritt, dass bei einem täglichen oder mehr-

fach täglichen Hochkonsum von Cannabis eine regelkonforme Verkehrsteilnahme aufgrund der langen Nachweis- und Nachwirkungszeiten von Cannabis wohl grundsätzlich auszuschließen ist.

Die größte Herausforderung für Fahrerlaubnisbehörden stellt jedoch die Subsumierung von abgeschlossenen Cannabis-Altfällen, in die jetzt gültigen fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen bezüglich Cannabis dar. Im Rahmen von Anträgen auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis werden die Fahrerlaubnisbehörden stellenweise mit Sachverhalten konfrontiert, bei denen der Entzug der Fahrerlaubnis zehn Jahre oder länger zurückliegt. Diese lang zurückliegenden Entzüge der Fahrerlaubnis wegen Cannabisauffälligkeiten sind nach den Vorschriften des § 28 und § 29 StVG auch noch uneingeschränkt verwertbar. In einem gewissen Umfang sind sogar noch die ursprünglichen Cannabisauffälligkeiten im Fahreignungsregister eingetragen, welche ursächlich für eine Eignungsüberprüfung und den Entzug der Fahrerlaubnis waren.

Da im Fahrerlaubnisrecht, anders als im Strafrecht, keine Amnestieregelung bezüglich Cannabisauffälligkeiten geschaffen wurde, ergeben sich häufig sehr komplexe Sachverhaltskonstellationen. Somit ist die Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen eines Antrags auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis rechtlich dazu verpflichtet zu prüfen, ob die damalige Cannabisauffälligkeit, die zum Entzug der Fahrerlaubnis geführt hat, weiterhin nach § 13a FeV geeignet ist, Fahreignungszweifel auszulösen.

In der Praxis treten zum Beispiel vereinzelt Fälle auf, wo einer Person die Fahrerlaubnis von einem Strafgericht aufgrund von § 315c bzw. § 316 StGB entzogen wurde, da dieser ein Kraftfahrzeug unter einer erheblichen Menge von Alkohol – jedoch unter der strafrechtlichen relevanten Grenze von 1,10 Promille – sowie Cannabis geführt hat.

Der Mischkonsum von Cannabis und Alkohol, der nach der früheren Fassung der Anlage 4 zur FeV auch ohne Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr zum Wegfall der Fahreignung führte, was nach dem Bundesverwaltungsgericht verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden war, wird in der neuen Anlage 4 zur FeV nicht mehr aufgeführt, obwohl die jetzige Kommission auf die besondere Gefährlichkeit des Mischkonsums ausdrücklich hingewiesen hatte. Zum jetzigen Zeitpunkt muss wohl davon auszugehen werden, dass der Mischkonsum nicht mehr ohne Weiteres zum Verlust der Fahreignung führt. Jedoch stellt sich in Einzelfällen die Frage, ob bei einer Person Tatsachen für einen fahreignungsrelevanten Cannabismissbrauch vorliegen, wenn diesem die Fahrerlaubnis wegen einer einmaligen Fahrt unter einer erhöhten Menge Cannabis sowie Alkohol entzogen wurde. Werden bei einer Person in einer abgenommenen

Blutprobe erhöhte Mengen von Cannabis und Alkohol festgestellt, ist grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass es zu einer unbewussten bzw. fahrlässigen Überlappung beider Wirkstoffe gekommen ist, sondern, dass eine Wirkstoffkumulation bewusst herbeigeführt werden sollte. Selbstverständlich sind die Fahrerlaubnisbehörden dazu veranlasst, Augenmaß walten zu lassen und nicht jeden in der Vergangenheit festgestellten Mischkonsum von Cannabis und Alkohol als sofortigen Cannabismissbrauch nach § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. a Alt. 2 FeV einzustufen. Aus Sicht der Fahrerlaubnisbehörden ist es jedoch fraglich, ob schwerwiegende Fälle eines Mischkonsums von Alkohol und Cannabis komplett unberücksichtigt bleiben sollen.

Unabhängig v. fahreignungsrelevanten Cannabismissbrauch, sind auch wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss, die in der Vergangenheit begangen wurden, stellenweise schwierig in die neu geschaffene Norm des § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. b FeV einzuordnen. Auch hier haben die Fahrerlaubnisbehörden in der Praxis häufig damit zu kämpfen, dass es Einzelfälle gibt, in denen eine Person in der Vergangenheit mindestens zwei Mal oder öfter unter Cannabiseinfluss am Straßenverkehr teilgenommen hat, die Person aber bei allen eingetragenen Auffälligkeiten unterhalb des jetzt gültigen THC Wertes von 3,5 ng/ml lag.

Zurzeit prallen hier auch zwei Rechtsauffassungen aufeinander, bei welchen beide Parteien über schlüssige Argumente verfügen, welche deren eigene Rechtsauffassung untermauern. Die erste Fraktion vertritt die Auffassung, dass mit der Konkretisierung der Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV mit dem Begriff „mit nicht fernliegender verkehrssicherheitsrelevanter Wirkung“ nur noch Cannabisauffälligkeiten inkludiert sind, wenn mit einer THC-Konzentration von 3,5 ng/ml oder mehr ein Kraftfahrzeug geführt wurde.

Die andere Partei argumentiert, dass der § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. b FeV nur auf erfasste und verwertbare wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss abstellt, ohne das es auf den konkret festgestellten THC-Wert bei der einzelnen begangenen und eingetragenen Tat ankommt. Bei Heranziehung der analogen Norm des § 13 Nr. 2 S. 1 Buchst. b FeV und der dazugehörigen Rechtsprechung, spricht vieles dafür, dass es für die Erfüllung des Tatbestands des § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. b FeV nur auf zwei rechtskräftige Eintragungen im Fahreignungsregister ankommt, die unter Cannabiseinfluss begangen wurden.

Auch wenn bei alkoholbedingten Fahrauffälligkeiten im Straßenverkehr in den meisten Fällen die allseits bekannten Alkoholgrenzen von 0,5 Promille für die Ordnungswidrigkeit und von 1,1 Promille für die Straftat nach § 316 StGB zur Anwendung kommen, gibt es immer wieder Fälle, wo Personen unterhalb dieser Grenzen im Rahmen eines

Ordnungswidrigkeitenverfahrens oder eines Strafverfahrens sanktioniert werden. Auch in diesen Fällen kommt es zu einer Eintragung im Fahrignungsregister, welche im Wiederholungsfall den Tatbestand des § 13 Nr. 2 S. 1 Buchst. b FeV auslöst.

Selbst das Verwaltungsgericht Minden hat mit seiner Entscheidung indirekt darauf Bezug genommen. Denn unter wiederholte unter Cannabiseinfluss begangene Zuwiderhandlungen können nicht nur Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 1a StVG, sondern auch Straftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a oder § 316 StGB zu fassen sein. Diese verlangen, dass eine Person im Verkehr ein Fahrzeug führt, obwohl sie infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht mehr in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Die Fahrunsicherheit wird dabei nicht an bestimmte Grenzwerte für eine absolute Fahruntüchtigkeit geknüpft, sodass diese Straftatbestände (theoretisch) auch bei einer Rauschfahrt unter dem Einfluss einer THC-Konzentration von unter 3,5 ng/ml im Einzelfall verwirklicht sein können.

Würde bei der Erfüllung des Tatbestands des § 13a Nr. 2 S. 1 Buchst. b FeV daher nur auf Cannabisfahrten mit einen festgestellten THC-Wert von 3,5 ng/ml oder mehr abgestellt werden, würde es auf alle Fälle, neue Fallkonstellationen sowie Altfälle geben, die bei dieser Rechtsauslegung besser gestellt werden würden, obwohl diesen einmal oder sogar wiederholt die Fahrerlaubnis nach § 315c bzw. § 316 StGB wegen einer Fahrt unter Cannabiseinfluss – aber unterhalb eines THC-Wertes von 3,5 ng/ml – strafrechtlich entzogen wurde.

Zusätzlich gibt es auch divergierende Rechtsauffassungen, ob der weiterhin vorhandene § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV bei Fallkonstellationen mit Cannabisauffälligkeiten immer noch Anwendung findet. Diese Norm sieht ebenfalls die zwingende Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens voraus, wenn eine Person wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a des StGB begangen hat. Der Gesetzgeber hat diese Norm in der Vergangenheit speziell geschaffen, um den Fallkonstellationen Rechnung zu tragen, wenn eine Person im Straßenverkehr einmal mit Alkohol und einmal mit Cannabis in Erscheinung getreten ist. Denn vor der Einführung dieser Norm, war es für die Fahrerlaubnisbehörden nicht möglich, Personen einer Fahrignungsüberprüfung zuzuführen, welche mit beiden Stoffen negativ im Straßenverkehr auffällig geworden sind. Der Gesetzgeber wollte mit der Schaffung des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV auch dem Thema von etwaigen Suchtverlagerungen zwischen Cannabis und Alkohol ein größeres Augenmerk geben.

Auch bei dieser Norm gibt es Personen, welche die Auffassung vertreten, dass diese bei Cannabisauffälligkeiten keine Anwendung mehr finden kann, da die Überschrift des § 14 der FeV nur noch von Betäu-

bungsmitteln und Arzneimitteln spricht. Jedoch erfüllt eine Straßenverkehrsteilnahme mit einem Kraftfahrzeug mit einem THC-Wert von 3,5 ng/ml weiterhin den Tatbestand des § 24a StVG. Es erscheint nicht nachvollziehbar, weshalb eine Person, welche in der Vergangenheit schon eine Verkehrsauffälligkeit mit Alkohol begangen hat, nicht einer Eignungsüberprüfung nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV zugeführt werden soll, wenn diese nun eine Verkehrszuwerhandlung nach § 24a StVG unter Cannabiseinfluss begeht. Andernfalls hätte der Verordnungsgeber ungewollt eine Gesetzeslücke geschaffen und eine nicht unbedeutende Fallgruppe, würde aus fahrerlaubnisrechtlichen Maßnahmen herausfallen, obwohl der Verordnungsgeber mit der Schaffung des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV genau diese Fallgruppe eine Gleichbehandlung mit wiederholten Auffälligkeiten im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss, erzielen wollte.

Bedauerlicherweise bleibt v. Verordnungsgeber auch die Thematik von medizinischem Cannabis und einer Straßenverkehrsteilnahme weiterhin zu unbeleuchtet und auch hier fehlen spezifischere Regelungen bzw. Vorgaben. Vor allem die obergerichtliche Rechtsprechung zum Thema medizinisches Cannabis und Kraftfahreignung hat in den Jahren seit 2022 gezeigt, dass das Missbrauchspotenzial sehr hoch ist. Auch wenn Bürger seit dem 1.4.2024 die Möglichkeit haben Konsumcannabis zu besitzen und zu konsumieren, ist es für die Zukunft nicht auszuschließen, dass der Bereich von medizinischem Cannabis im Fahrerlaubnisrecht noch eine größere „Renaissance“ haben wird. Denn schon vor dem 1.4.2024 konnten Fahrerlaubnisbehörden bereits beobachten, wie in Einzelfällen die Betroffenen zwischen der nun erlaubten Einnahme von Konsumcannabis und medizinischem Cannabis hin und her „switchen“, wie bei der Betätigung eines Lichtschalters. In der Praxis zeigen sich schon erste Tendenzen, dass sich viele Personen auf einfachem Wege und Online-Angeboten medizinisches Cannabis verschreiben lassen, da die Nachfrage bezüglich Konsumcannabis bei weitem nicht gedeckt werden kann. Wird der Fahrerlaubnisbehörde jedoch eine Dauerbehandlung mit medizinischem Cannabis bekannt, kann ein aufwendiges und kostenintensives Verwaltungsverfahren die Folge sein, sodass der Betroffene die Einnahme von medizinischem Cannabis wieder beendet und ggf. nur noch Konsumcannabis einnehmen möchte. Kommt es aufgrund der Einnahme von Konsumcannabis zu einen Verkehrsverstoß nach § 24a StVG, überlegen einzelne Probanden, ob Sie wieder zu einer medizinischen Einnahme von Cannabis zurückkehren. Für die Fahrerlaubnisbehörden ist hier völlig unklar, ob solche Fälle immer nur allein in den § 13a oder § 14 FeV subsumiert werden dürfen oder wenn sich eine Tendenz zu einem missbräuchlichen hin und her Wechseln abzeichnet, beide Normen parallel Anwendung finden können.

Zusammenfassend handelt es sich hier aber nur um einen kleinen Querschnitt von komplexen Fallkonstellationen, mit welchen sich die Fahrerlaubnisbehörden im Alltag auseinandersetzen müssen. Die o.g. Problemstellungen können die Fahrerlaubnisbehörden, als unterste Verwaltungsbehörden, nicht abschließend klären bzw. lösen, sondern es handelt sich zurzeit um ein „Fahren auf Sicht“. In vielen dieser Fallkonstellationen werden wohl nur die Verwaltungsgerichte eine Klärung herbeiführen können, welche den Fahrerlaubnisbehörden im Anschluss als Orientierungspunkte dienen müssen, um mittelfristig eine effiziente Bearbeitung von Verkehrsauffälligkeiten mit Cannabis gewährleisten zu können.

Abschließend ist aus Sicht der Fahrerlaubnisbehörden jedoch auch positiv zu konstatieren, dass die Teillegalisierung von Cannabis dazu geführt hat, dass die Führerscheinstellen nicht mehr von der Polizei- bzw. Justizbehörden eine automatische Mitteilung über den Besitz von geringsten Mengen Cannabis erhalten. Bis zum 31.3.2024 war es für die Fahrerlaubnisbehörden üblich, dass diese gemäß der Anordnung über Mitteilung in Strafsachen (MiStra Nr. 45) eine gewaltige Anzahl an polizeilichen Anzeigen und Sachstandsmitteilungen der Justizbehörden erhalten haben, weil eine Person vor dem 31.3.2024 eine geringe Menge an Cannabis besessen hat und damit gegen das Betäubungsmittelgesetz verstieß. Aufgrund der Änderungen durch die Teillegalisierung von Cannabis, fällt für die Fahrerlaubnisbehörden eine deutlich spürbare Arbeitsbelastung weg, da Mitteilungen der Polizei bzw. der Justiz über den Besitz von geringsten Mengen von Cannabis nur in absolut seltenen Ausnahmefällen zu einer Überprüfung der Kraftfahreignung oder zu einem Entzug der Fahrerlaubnis geführt haben.

Jedoch ist seit dem Herbst 2024 wieder festzustellen, dass die Fahrerlaubnisbehörden nun doch wieder vermehrt Mitteilungen der Ordnungsbehörden erhalten, bei denen Personen gegen die Regelungen des KCanG verstoßen, da diese wieder größere Mengen von Cannabis besessen haben, die nicht mehr unter die erlaubten Mengen seit dem 1.4.2024 fallen. Es besteht für die Fahrerlaubnisbehörden daher die Befürchtung, dass die Fallzahlen bei Verstößen gegen das KCanG auf dasselbe Niveau wie vor dem 1.4.2024 ansteigen könnten, wenn das Angebot von Cannabis (z.B. mittels den geplanten Anbauvereinen, etc.) die existierende Nachfrage in der Bevölkerung nicht sättigen kann. Abhängig davon wie schwerwiegend der mitgeteilte Verstoß gegen das KCanG bei einer Person ist, ist nicht auszuschließen, dass dies im Nachgang in Einzelfällen ebenfalls wieder zur Anordnung von fahrerlaubnisrechtlichen Maßnahmen nach § 13a FeV führen kann.

Das Frühjahr 2025 und die anstehende Bundestagswahl werden jedoch zeigen, ob die zukünftige Bundesregierung den seit dem 1.4.2024

beschrittenen Weg bzgl. der Cannabislegalisierung und der Liberalisierung des Fahrerlaubnisrechts in dieser Beziehung weiter verfolgen werden oder ob es hier ggf. nochmal zu nicht unerheblichen Änderungen bzw. Anpassungen kommt. Denn aus Kreisen der CDU/CSU, die wohl voraussichtlich einer neuen Bundesregierung vorstehen oder zumindest angehören wird, wurde bereits verlautbart, die Reform im Umgang mit Cannabis wieder zurückzunehmen. Aus Sicht der Fahrerlaubnisbehörden wäre es zumindest wünschenswert, wenn von Seiten des Gesetzgebers ergänzende und spezifischere Regelungen bezüglich des § 13a FeV kommen würden. Im Zweifel wäre auch die analoge Schaffung einer Amnestieregelung für damals begangene Verkehrsauffälligkeiten mit Cannabis, ähnlich wie im Strafrecht, nicht komplett unerwünscht. Dies würde nämlich für alle Beteiligten mehr Rechtsklarheit schaffen und eine Verwaltungsvereinfachung von Cannabis-Altfällen bedeuten.

Cannabissmissbrauch im Kontext der Überprüfung von Fahreignung

Dr. Dipl.-Psych. Thomas Wagner

Verkehrspsychologe, DEKRA Technology Center Klettwitz

Einleitung

Cannabis wurde seit Jahren zu einer „Lifestyle-Droge“ hochstilisiert und erfreut sich vor allem bei jungen Menschen einer hohen Akzeptanz und Beliebtheit. Fast jeder dritte Erwachsene hat in Deutschland bereits mindestens ein Mal in seinem Leben zum Joint gegriffen; unter jungen Erwachsenen sind es sogar über 40 %. Doch nicht jeder, der Cannabis konsumiert, fährt danach Auto und nicht jeder, der Konsum und Führen eines Kfz nicht trennt, wird erwischt. Nicht jeder, der erwischt wird, muss sich einer Begutachtung stellen, sondern nur eine sehr kleine Gruppe, also die „Spitze des Eisbergs“ aus der Konsumentinnen- und Konsumentengruppe mit besonders intensiven Konsummustern. Vor diesem Hintergrund konzentriert sich der vorliegende Beitrag vor allem auf quantitative und qualitative Auswirkungen der Teillegalisierung von Cannabis auf das Arbeitsgebiet der Begutachtungsstellen bei der Überprüfung von Fahreignung.

Lagebild in den Begutachtungsstellen für Fahreignung

Insgesamt lag der Anteil an medizinisch-psychologischen Untersuchungen (MPU) bundesweit im Jahr 2023 bei 32,7 % (nur Betäubungsmittel-Fragestellungen). Der Untersuchungsanlass „Alkohol“ liegt mit 38,5 % noch vor den BTM-Fragestellungen, deren Anzahl in den letzten 10 Jahren kontinuierlich anstieg und ein Maximum von jeweils über 31.000 Fällen in den Jahren 2021 und 2022 erreichte. Im Jahr 2023 zeigte sich ein bemerkenswerter Rückgang um 13,7 % auf weniger als 27.000 MPU-Gutachten bei BTM-Fragestellungen, die in der Statistik der Anlassgruppe „Betäubungsmittel- u. Medikamentenauffällige“ zugeschrieben werden.¹ Diese Vorboten eines Entwicklungstrends skizzieren deutliche Veränderungen innerhalb der Ko-

¹ Klipp, 2024.

horte von Kraftfahrenden, die sich einer MPU unterziehen müssen. Im Zusammenhang mit der Teillegalisierung von Cannabis und der Anhebung des THC-Grenzwertes für Ordnungswidrigkeiten auf 3,5 ng/ml THC unterstreichen weitere Zahlen und Fakten den bereits angedeuteten Entwicklungstrend:

- Im Vergleich 3. Quartal 2023 vs. 3. Quartal 2024 gingen im Hause DEKRA die MPU-Begutachtungen bei Fragestellungen mit Cannabisbeteiligung um über 60 % zurück, während die Fallzahlen bei sonstigen BTM nur um gut 10 % rückläufig waren.
- Sofern vor dem 1.4.2024 erstellte Gutachten bei der Fahrerlaubnisbehörde nicht vorgelegt wurden, können die inhaltlichen Feststellungen der Verkehrsmediziner und Verkehrspsychologen nicht zur Anwendung des § 13a FeV im verwaltungsrechtlichen Handeln berücksichtigt werden. Dieses „Erkenntnisdefizit“ führt auch ohne explizite und formaljuristische Amnestieregelungen zum gleichen Ergebnis, da bereits vollzogene Begutachtungsanordnungen von der Behörde zurückgenommen und die Fahrerlaubnisakten von den Begutachtungsstellen zurückgefordert wurden. Beispielsweise wurde eine Begutachtungsanordnung bei einem Ersttäter revidiert, obwohl in einem zuvor erstellten Gutachten eine Abhängigkeit diagnostiziert worden war. Allerdings wurde das Gutachten nicht bei der Fahrerlaubnisbehörde vorgelegt. Ein ebenfalls der Behörde nicht bekanntes negatives Gutachten enthielt die selbstberichteten Ausführungen des Klienten, wonach er mit über 40 ng/ml THC in unsicherem Zustand sein Kfz führte.
- Die zuvor skizzierten Amnestieregelungen entsprechen Privilegierungen von Personen mit Gefährdungspotenzial, wobei gleichzeitig politisch motivierte Erwartungen erfüllt werden, die auch mit der Anhebung des THC-Grenzwertes in Verbindung stehen. Wie die Expertengruppe zur THC-Grenzwertanhebung² ausführt, würde durch den neuen Grenzwert von 3,5 ng/ml THC im Blutserum nahezu die Hälfte (45,6 %) der Verstöße nach § 24a Abs. 2 StVG wegfallen, was sich dann wiederum in einer geringeren Anzahl an MPU-Gutachten zur Anlassgruppe 4 „Betäubungsmittel- u. Medikamentenauffällige“ niederschlägt.
- Im Zuge der Legalisierung ist auf der Basis internationaler Beobachtungen eine höhere Anzahl an hochfrequent Cannabis-Konsumierenden zu erwarten, die nach einschlägigen Erkenntnissen aus der Fachliteratur mit höherer Wahrscheinlichkeit unter den Verkehrsauffälligen anzutreffen sind.³

² BMDV, 2024.

³ Fastenmeier & Söllner, 2023.

Dieses Lagebild deutet an, dass es künftig bei den zu begutachteten Personen vor allem um eine hoch selektierte Kohorte von Risikoträgern gehen wird, die überwiegend nicht zum „normalen“ und damit „durchschnittlichen“ Spektrum der Freizeitkonsumenten, sondern zu einer Randgruppe mit deutlich erkennbaren Suchtmerkmalen gehören dürften.

Ausgewählte Charakteristika der Risikogruppe

Die im vorherigen Abschnitt dokumentierten Ausführungen leiten über zu der Frage, was wir bereits heute über Zusammenhänge zwischen Cannabiskonsum und Unfallrisiken, Verkehrsregelakzeptanz und -befolgung und die Auswirkungen besonderer Konsumformen auf Fahreignungsaspekte wissen.

Beginnen wir mit der Konsumprävalenz.

Vor der Teillegalisierung von Cannabis am 1. April 2024 galt Cannabis als die am häufigsten verbreitete und konsumierte illegale Droge.⁴ Deren 12-Monats-Prävalenz wird bei Erwachsenen mit 10 % angegeben (18 bis 59-Jährige) und ist unter den 18 bis 24-Jährigen mit 25 % besonders hoch.⁵

In allen Altersgruppen wurde in den letzten 15 Jahren ein Anstieg der 12-Monats-Prävalenz beobachtet, der bei den jüngeren Altersgruppen deutlich höher ausfiel im Vergleich zu älteren Konsumentengruppen.⁶

Als Folge dieser Konsumprävalenz sind Verkehrsauffälligkeiten unter Cannabisbeteiligung die dominierende Kategorie bei Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr, wie Hillebrandt (2024) belegen konnte. Der Autor ist der Frage nachgegangen, welche berauschenden Mittel bei Ordnungswidrigkeiten (Owis) nach § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) in den Jahren 2015 bis 2022 eine besondere Rolle spielten. Die dazu verwendeten anonymisierten Verwaltungsdaten stammen aus dem Fahreignungsregister (FAER). Demnach wurden bei Männern jährlich zwischen N=20.761 (2015) und N=31.446 (2022) Owis dokumentiert, bei Frauen wurden zwischen N= 1.334 (2015) und N=2.492 (2022) Mitteilungen registriert. Von insgesamt N = 311.567 rechtskräftige Entscheidungen nach § 24a StVG entfielen im betrachteten Zeitraum kumulativ rd. 229.000 auf Cannabis und es erfolgte von Jahr zu Jahr ein Anstieg an einschlägigen Eintragungen in das

⁴ Im Überblick bei Wagner et al., 2021.

⁵ Im Überblick bei Wagner et al., 2021.

⁶ Deutsche Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht DBDD. Factsheet Cannabis, 09/2023.

FAER, wobei die jährliche Zunahme zwischen 2 % (in 2020) und 15 % (2018) variierte.

Cannabis gilt allgemein als Einstiegsdroge, die den Weg zu „härteren Drogen“ wie Amphetamine, Kokain oder Heroin ebnet. Diese Funktion als Wegbereiter wird in der Literatur als „Gateway-Hypothese“ bezeichnet. Nach Fergusson et al. (2005) wurde in 98 % der Fälle Cannabis entweder im selben Jahr oder längere Zeit vor dem ersten Konsum illegaler Drogen konsumiert. In 86 % der Fälle hatte die Person mindestens ein Jahr vor dem Jahr, in dem sie illegale Drogen erstmals konsumiert hatte, über den Cannabiskonsum berichtet.⁷ Dieses Einnahmeverhalten (erst Cannabis, dann härtere Rauschmittel) trifft vor allem für Jugendliche, die sehr früh, also vor dem Alter von 16 Jahren, in den Cannabiskonsum einsteigen, zu. Neben dem Alter beim Erstkonsum begünstigen riskante Konsumformen („Bong“) sowie der hochfrequente Cannabiskonsum den Umstieg auf andere Substanzen.⁸ Gleichzeitig haben Cannabiskonsumanten einen leichteren Zugang zu sonstigen Drogen, die vom gleichen illegalen Markt oder drogenkonsumierenden Gleichaltrigen angeboten werden. Personen, die früh Cannabis konsumieren, neigen eher zu riskantem Verhalten, einschließlich des Konsums illegaler Drogen, da gemeinsame Risikofaktoren wie das Bedürfnis nach Nervenkitzel und Abenteuer diese Beziehung zwischen Cannabis- und sonstigem Drogenkonsum vermitteln können.⁹ Zudem können pharmakologische Effekte von Cannabis die Bereitschaft zum Konsum anderer Drogen steigern.¹⁰

Während frühere Generationen von Cannabis-Usern den Wert des Monokonsums betonten („Kiffen ist okay, aber Hände weg von chemischen Substanzen“), wird innerhalb der Konsumenten-Community ein Wertewandel beobachtet. Demnach zeigen sich neuere User-Generationen experimentierfreudiger und offener für die Einnahme härterer Substanzen, darunter vorzugsweise Ecstasy, Amphetamine und Neue Psychoaktive Substanzen (kurz als NpS bezeichnet).¹¹ Diese Feststellung lenkt den Blick auf Peer-Group-Einflüsse, die sowohl Einstellung als auch Verhalten beeinflussen. Dieses Phänomen erklären Konformitätskonzepte, die besagen, dass sich Personen mit ähnlichen Einstellungen, Wertmaßstäben und Lebensstilpräferenzen gleichartig verhalten, da sie sich leichter einander anpassen und daher für Beeinflussungsversuche empfänglicher sind. Befolgt man die Normen der Peer-Group wird man akzeptiert, verhält man sich

⁷ Fergusson et al., 2005.

⁸ Fergusson et al., 2005; Kuntz, 2020.

⁹ Hoch et al., 2019.

¹⁰ Hoch et al., 2019.

¹¹ Kuntz, 2020.

nicht entsprechend dieser Normen droht Ablehnung oder sogar Ausschluss.¹² Mit zunehmendem Lebensalter scheint die „Gateway-Hypothese“ an Bedeutung für das Umstiegsverhalten auf andere Rauschmittel einzubüßen und ihr wird bei den über 20-Jährigen kaum noch eine prioritäre Steuerungsfunktion zugeschrieben.¹³ Denn die Ursachenketten beim Einstieg in den Drogenkonsum und dessen Fortsetzung sind komplex und lassen sich nicht auf den Einfluss einer Substanz reduzieren. Es müssen neben Kontextfaktoren (z.B. Verfügbarkeit von Drogen oder soziale Peer-Group-Effekte) weitere individuelle Faktoren, wie beispielsweise Motive und Wirkungserwartungen, psychische oder andere gesundheitliche Probleme, pharmakologische Effekte und schwach ausgeprägte personelle Ressourcen im Sinne von Schutzfaktoren (wie Resilienz) hinzutreten.

Beeinträchtigung von Fahreignung und Fahrsicherheit

Die wenigen Studien, die es im Zusammenhang mit der Begutachtung der Fahreignung nach erstmaliger Cannabisauffälligkeit im Verkehr gibt, sprechen dafür, dass es sich hierbei um eine keinesfalls unproblematische Gruppe von zu Unrecht überprüften Personen handelt. Schätzungen auf der Basis offizieller Statistiken¹⁴ kommen zu dem Ergebnis, dass sich in der Vergangenheit lediglich 0,5-2,4 % der Cannabiskonsumenten einer MPU unterziehen mussten. Die Überprüfung von Fahreignung war daher bereits in den Jahren vor der Teillegalisierung von Cannabis kein Massenphänomen, sondern eine „Elite-Veranstaltung“ für ausgewählte Verkehrsauffällige, denen die Einhaltung des Trennungsgebotes nicht möglich oder nicht wichtig war.

Eine Mehrzahl der nach einem Verstoß nach § 24a StVG auf ihre Fahreignung hin Begutachteten konnte kein adäquates Trennverhalten darlegen oder hatte in der Vorgeschichte bereits ein problematisches Konsummuster ausgebildet.¹⁵ Hier einige Auszüge aus der Arbeit von Wagner et al. (2021) zum Persönlichkeitsprofil der begutachteten Fahrerinnen und Fahrer nach erstmaliger Auffälligkeit im Zusammenhang mit dem Konsum von Cannabis:

- 10 % berichteten Mischkonsum mit anderen Btm oder NpS.
- Die durchschnittliche Konsumdauer von Cannabisprodukten betrug 7,5 (THC-Wert im Straßenverkehr < 3 ng/ml) bzw. 9 Jahre (THC-Wert im Straßenverkehr ab 3 ng/ml).

¹² Zum Konformitätskonzept und Peer-Group-Einflüssen auf unerwünschtes Verkehrsverhalten siehe Simons-Morton & Ouimet, 2017 sowie Baumann et al., 2019.

¹³ Fergusson et al., 2005 und 2008.

¹⁴ BR-DS v. 21.12.17, Jahrbuch Sucht, BASt-MPU-Statistik.

¹⁵ Ewen-Wicker et al., 2023; Wagner et al., 2021.

- Rund 25 % berichteten in der Untersuchung über Mischkonsum mit Alkohol in der Vorgeschichte.
- Ca. 50 % räumten eine Konsumsteigerung (Cannabis) im Laufe der Jahre ein.
- Als Leit motive für den Cannabiskonsum wurden Belastungsbewältigung und Stimmungsmodulation genannt.

Aus internationalen Arbeiten wissen wir, dass beobachtete Fahrungsicherheiten nach vorheriger Cannabiseinnahme, vor allem das Spurhalten, die Regulation der Fahrgeschwindigkeit sowie den Umgang mit Vorrangregelungen an Lichtzeichenanlagen oder Knotenpunkten betreffen. Es zeigt sich, dass Personen nach dem Konsum von Cannabis langsamer fahren, eine größere Variabilität hinsichtlich der Fahrzeugposition auf der Straße und eine verlängerte Reaktionszeit aufweisen im Vergleich zu einer Kontrollgruppe, welche kein Cannabis konsumiert hat. Epidemiologische Studien aus anderen Ländern zeigen übereinstimmend ein leicht bis moderat erhöhtes Risiko für Unfälle mit Körperverletzungen um den Faktor 1,26 bis 2,66 und für tödliche Unfälle um den Faktor 1,31 bis 2,10 für Fahrer, die unter Cannabiseinfluss ein Fahrzeug führen. Die Konsumhäufigkeit stellt einen Risikofaktor für die Verkehrssicherheit dar. Studien belegen, dass ein häufiger bzw. hochfrequenter Cannabiskonsum die Wahrscheinlichkeit für riskante Fahrmanöver, z.B. für unerlaubtes Überholen oder eine Missachtung von Geschwindigkeitsvorschriften erhöht. Personen mit dem zuvor genannten Einnahmeverhalten haben häufiger Kontakt mit der Polizei wegen Verkehrsverstößen als Personen, die nur gelegentlich oder kein Cannabis konsumieren. Cannabiskonsum ist zudem mit anderen riskanten Verhaltensmustern vergesellschaftet, darunter u.a. die Teilnahme an illegalen Kraftfahrzeugrennen.¹⁶

Die Selbsteinschätzungs-Illusion

Die Dauer, Häufigkeit und Intensität des Cannabiskonsums sowie bestimmte Konsumformen (Dabbing, Aufnahme von hochkonzentriertem Wirkstoff) begünstigen nicht nur das Auftreten von Gesundheitsrisiken, sondern erschweren auch eine realistische Selbsteinschätzung der akuten Beeinträchtigung. Neben riskanten Konsummerkmalen wirken sich weitere Faktoren ungünstig auf die Selbsteinschätzung aus: Toleranzentwicklung, unscharfe Konzentrations-Wirkungs-Beziehungen, Unkenntnis der Dosis, zeitverzögerte

¹⁶ Ausführlich bei Wagner & Müller, 2022; Wagner et al., 2021; DGVP und DGVM, 2024a.

Wirkung sowie Einflüsse auf das Wirkungsempfinden durch Konsumsetting, Stimmung und Konsummotive. Dadurch kann die Einhaltung des THC-Grenzwertes nicht mehr gewährleistet werden. Diese „Selbsteinschätzungs-Illusion“ berührt auch unmittelbar die Frage der Fahreignung, wenn man der Auffassung des Bundesverfassungsgerichtes folgt, dass „Fahruntauglichkeit (also mangelnde Fahreignung) ... anzunehmen [ist], wenn der Betroffene grundsätzlich außer Stande ist, eine drogenkonsumbedingte zeitweilige Fahruntüchtigkeit rechtzeitig als solche zu erkennen oder trotz einer solchen Erkenntnis von der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr abzusehen“.¹⁷ Konsumierende mit den zuvor genannten Merkmalen sind nicht hinreichend sicher in der Lage, ihre Beeinträchtigung durch Cannabis vollständig zu bewältigen und zu kompensieren, was in der aktuellen wissenschaftlichen Literatur auch als Problem gesehen wird.¹⁸

Anwendungsprobleme des § 13a FeV

Wie im vorausgegangene Beitrag von Herrn Hofstetter zur Anwendung der neuen fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen gemäß § 13a FeV durch die zuständige Fahrerlaubnisbehörde bereits ausgeführt, werden künftig folgende Fallgruppen ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorzulegen haben: Wenn Anzeichen für Cannabismissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme von Cannabismissbrauch begründen, wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss begangen wurden (ausgenommen sind Zuwiderhandlungen, die ausschließlich gegen § 24c des Straßenverkehrsgesetzes begangen worden sind), die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a und b genannten Gründen entzogen war oder sonst zu klären ist, ob Cannabismissbrauch oder Cannabisabhängigkeit nicht mehr besteht. Mit dem „Cannabismissbrauch“ wurde ein neuer Begriff ins Fahreignungsrecht eingeführt, der in Anlage 4, Nr. 9.2.1 (neu) wie folgt definiert wird: „Das Führen von Fahrzeugen und ein Cannabiskonsum mit nicht fernliegender verkehrssicherheitsrelevanter Wirkung beim Führen eines Fahrzeugs können nicht hinreichend sicher getrennt werden“.

Eine Fahrt mit einer THC-Konzentration ab 3,5 ng/ml Blutserum soll nicht mehr per se für ein fehlendes Trennverhalten (Trennvermögen und/oder Trennbereitschaft) sprechen und nicht automatisch die

¹⁷ Siehe DGVP & DGVM, 2024a.

¹⁸ Siehe Ausführungen des bekannten Suchtforschers Rameakers in Wagner NZV 2023, 385.

Notwendigkeit der Überprüfung von Fahreignung induzieren. Daher wird dem zweiten Halbsatz des § 13a Satz 1 Nummer 1 FeV („...oder sonst Tatsachen die Annahme von Cannabismissbrauch begründen“) eine besondere Bedeutung zukommen. Zur **Tatauffälligkeit** müssen weitere **Zusatztatsachen** hinzutreten, die eine erneute Verkehrsauffälligkeit erwarten lassen. Wir werden es also in der Fahreignungsbegutachtung in der Regel mit Wiederholungstätern und mit besonders gelagerten Fällen bei Ersttätern zu tun bekommen.

Die medizinisch-psychologische Begutachtung als methodisches Aufklärungsinstrument zu Art und Ausmaß von zweifelhafter Fahreignung¹⁹ verbindet die diagnostische Einstufung des Schweregrades der individuellen Verkehrsdelinquenz oder einer verkehrsrelevanten Substanzkonsumstörung mit der Beurteilung des seit dem Deliktgeschehen vollzogenen Veränderungsprozesses. Die Einordnung des Schweregrades einer Problematik (Verkehrsdelinquenz oder Substanzkonsumstörung) erfolgt mit Hilfe einer hierarchisch angelegten Taxonomie von Syndromen, die das deviante bis massiv delinquente Verhalten beschreiben. Dabei erfolgt eine Abstufung kontinuierlich abnehmender Selbstkontrolle, an der kognitive, affektive und dissoziale Komponenten beteiligt sind.²⁰ Eine Fahrt unter Cannabiseinfluss kann daher die Folge einer Drogenabhängigkeit sein, sie kann eingebettet sein in ein klinisch relevantes missbräuchliches Konsummuster oder auch „nur“ Ausdruck einer unzureichenden Trennbereitschaft zwischen Cannabiskonsum und Fahren darstellen.

Die Fahreignung ist gemäß § 13a FeV nicht gegeben, wenn Cannabisabhängigkeit oder Cannabismissbrauch im Rechtssinn vorliegt. Letzteres ist bei einer fortgeschrittenen Drogenproblematik der Fall, sofern das frühere Konsummuster zu einer irreversiblen Kontrollminderung beigetragen hat und deshalb eine stabile Abstinenz erforderlich ist. Mit anderen Worten: Die Konsumhistorie lässt zukünftig keine hinreichend stabile Verhaltenskontrolle bei fortgesetztem Cannabiskonsum erwarten. Bei einer solchen substanzinduzierten Störung der Verhaltenskontrolle kann die Fahreignung ausschließlich über eine vollständige Abstinenz von illegalen Drogen und Cannabis wiederhergestellt werden. Dieses Verzichtsverhalten muss belegt werden. Zur Aufarbeitung und Stabilisierung abstinenten Verhaltens ist im Regelfall therapeutische Unterstützung erforderlich. Neben der Drogenabhängigkeit (hier ändert sich in der Begutachtung sowie in der Beurteilung der Fahreignung durch den Rechtsanwender in einer Fahrerlaubnisbehörde nichts) und der fortgeschrittenen Drogenproblematik gibt es eine weitere Gruppe, bei der eine weniger klinisch ak-

¹⁹ Zum diagnostischen Prozess siehe Jäger & Petermann, 1999; DGVP & DGVM, 2022.

²⁰ DGVP & DGVM, 2022.

zentuierte, jedoch verkehrssicherheitsrelevante cannabisindizierte Konsumstörung – auch als riskantes Konsummuster bezeichnet – vorliegt. Zu dieser Gruppe mit Drogengefährdung zählen Konsumenten mit mangelnder Trennungskompetenz, die sich im Zuge der erforderlichen Verhaltensänderung entweder für einen Verzicht oder einen niederfrequent-kontrollierten Umgang mit THC-haltigen Produkten entscheiden können. Für eine Wiederherstellung der Eignungsvoraussetzungen ist bei dieser Gruppe zusätzlich eine stabile Trennbereitschaft, also die Motivation zu Regelakzeptanz und -befolgung, und ein stabiles Trennvermögen, also eine realistische Einschätzung der Wirkungsweise und Wirkungsdauer der konsumierten Cannabisprodukte, erforderlich. Dafür sind unter anderem ein Problembewusstsein, eine Veränderung der eigenen Einstellung, plausible Vorsätze und Vermeidungsstrategien, adäquate Willensstärke und Widerstandskraft gegenüber gruppendynamischen Prozessen, vorausschauende Verhaltensplanung und gute Selbstkontrolle wichtig.²¹

Wartezeiten bei niederfrequentem kontrolliertem Cannabiskonsum

Im Falle eines fortgesetzten, reduzierten Cannabiskonsums muss der Klient sicherstellen, dass er erst dann am Verkehr teilnimmt, wenn im Blut nur noch THC unterhalb des Risikogrenzwerts von 3,5 ng THC/mL Blutserum nachweisbar ist. Dafür ist ein adäquates Trennverhalten zwischen Konsum und Fahren und eine realistische Einschätzung des eigenen THC-Wertes notwendig. Die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) zusammen mit der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) hat für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) eine Empfehlung zu Wartezeiten nach Cannabiskonsum verfasst. Vor der Entscheidung, sich wieder ans Steuer zu setzen, ist nicht allein der letzte Konsum und die konsumierte Menge zu beachten, sondern Konsument:innen sollten sich auch selbst ehrlich eingestehen, ob er oder sie noch einen moderaten, risikoarmen Konsum betreibt oder bereits als häufiger und hochfrequenter User anzusehen ist. Bei einem gelegentlichen Konsum werden in der Regel nach 3–5 Stunden Werte unter 3,5 ng/ml und nach 6–7 Stunden Werte unter 1 ng THC/ml Blutserum erreicht. Dennoch wird empfohlen, zwischen Konsum und Verkehrsteilnahme eine Wartezeit von 12 Stunden einzuhalten, da Beeinträchtigungen der Fahr sicherheit auch unter 3,5 ng/ml auftreten können und unter THC-Einfluss verursachte Unfälle zu einer Verurteilung wegen einer Straftat

²¹ Kranich, 2024.

führen können. Sowohl bei Unkenntnis des Wirkstoffgehalts des konsumierten Cannabis als auch bei Konsum von Cannabis-Gebäck wird eine Wartezeit von mindestens 24 Stunden empfohlen. Aufgrund der Depotbildung und der entsprechend längeren Nachweisbarkeit von THC im Blut bei hochfrequentem Konsum, ist hierbei erst nach 3–5 Tagen mit einem Wert von weniger als 3,5 ng/ml zu rechnen.²² Empfehlenswert sind moderate und im Freizeitbereich übliche Einzelkonsummengen in der Größenordnung von ca. 0,25g Marihuana mit einem THC-Gehalt von ca. 10%. Die zuvor skizzierten Grundregeln im Hinblick auf eine sichere Verkehrsteilnahme werden auch im Begutachtungsverfahren thematisiert.

Fazit und Ausblick

Damit ein standardisierter und einzelfallgerechter Begutachtungsprozess sichergestellt wird, benötigen die Begutachtungsstellen für Fahreignung dringend eine Aktualisierung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung und der Beurteilungskriterien unter Einbeziehung von Entscheidungen der ständigen Rechtsprechung. Bei aller Vorsicht und mit Augenmaß, aber auch unter Beachtung der grundgesetzlich verbrieften Schutzpflichten der Allgemeinheit können weitere Forderungen formuliert werden:

- Es muss gelingen, die sehr kleine Gruppe der Risikoträger unter den Ersttättern valide, zutreffend, standardisiert und mit nachvollziehbaren Methoden zu identifizieren.
- Die Auswirkungen des KCanG müssen umfassend im Stile einer 360-Grad-Evaluation beobachtet und wissenschaftlich begleitet werden.
- Unsere Gesellschaft benötigt einen effektiveren Gesundheits- und Jugendschutz. Dazu sollte das KCanG nachgeschärft werden, z.B. bezüglich Eigenanbau, Mindestalter und Abgabemengen der Anbauvereinigungen.
- Prävention und Information über die Risiken des Cannabiskonsums bei aktiver Verkehrsteilnahme müssen verbessert werden.
- Es werden forschungsbasierte Methoden zur Reduzierung der Selbsteinschätzungs-Illusion benötigt.

Wir haben als Gesellschaft daher noch ein ganzes Stück Verkehrssicherheitsarbeit vor uns – aus der Perspektive einer „Harm Reduction“ für Gesundheit, Jugendschutz und den Belangen des Straßenverkehrs sollte künftig ein niederfrequenter, verantwortungsbewusster und kontrollierter Cannabiskonsum via Medienkampagnen

²² DGVP & DGVM, 2024b.

propagiert werden. Ob nun die schöne neue Welt tatsächlich „schön“ und „neu“ ist, wird sich zeigen. Aber vielleicht kommen wir mit unserem Hang nach fein austarierten Regelungen im Spannungsfeld zwischen Einzelfallgerechtigkeit und Allgemeinschutz in Deutschland zu konstruktiven Kompromisslösungen, die selbst einem Bob Marley ein bewunderndes Lächeln in sein Antlitz zaubern würden. Denn der Cannabis-Boom hierzulande hätte Bob Marley († 1981) entzückt. Der bekennende Marihuana-Raucher hat nicht nur die Reggae-Musik geprägt wie kaum ein anderer Künstler, sondern er war auch eine spirituelle Ikone für ein freies und unvoreingenommenes Denken über die Cannabispflanze in der ganzen Welt.

Literatur

- Baumann, E., Geber, S., Klimmt, C., & Czerwinski, F. (2019). Der Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen („peers“) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer. Bericht zum Forschungsprojekt FE-Nr. 82.0560/2012. Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 292. Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- BMDV (2024). Empfehlungen der interdisziplinären Expertengruppe für die Festlegung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr (§ 24a Straßenverkehrsgesetz). – Langfassung (abrufbar: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?__blob=publicationFile)
- DGVP & DGVM (Hrsg.) (2022). Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien (4. Aufl.). Bonn: Kirschbaum Verlag.
- DGVP & DGVM (2024a). Stellungnahme der Fachgesellschaften im Auftrag der DEKRA SE zu folgenden Fragen: (1) Wie schätzen die Fachgesellschaften DGVP und DGVM die Auswirkungen der geplanten Veränderungen im Verkehrsrecht, insbesondere des § 13a FeV, auf die Verkehrssicherheit ein? (2) Welche Bedeutung hätte eine Anhebung des bisherigen THC-Grenzwertes in Höhe von 1 ng/ml auf die Verkehrssicherheit? (abrufbar: https://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/wp-content/uploads/2024/02/Stellungnahme_DGVM_DGVP_Aenderungen_FeV_StVG_im_CanG.pdf)
- DGVM & DGVP (2024b). Empfehlung einer Wartezeit nach Konsum von Cannabis vor Verkehrsteilnahme. (abrufbar: https://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/wp-content/uploads/2024/05/DGVP-DGVM-Stellungnahme_Wartezeit-nach-Cannabiskonsum.pdf)

- Deutsche Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (DBDD) (2023). Factsheet Cannabis, 09/2023.
- Ewen-Wicker, N., Ziegler, H., Waschke, M. P. (2023). Cannabis in der Fahreignungsbegutachtung – Analyse von Fallakten bei einmaliger Auffälligkeit im Straßenverkehr. *Blutalkohol* 60, 365–378.
- Fastenmeier, W. & Söllner, M. (2023). Die Legalisierung von Cannabis in verschiedenen Ländern – empirisches Lagebild zu den Auswirkungen auf Risikokennwerte der Verkehrssicherheit, des Gesundheitswesens und der Marktdynamik. Berlin: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie DGVP e.V. (abrufbar: <https://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/die-legalisierung-von-cannabis-in-verschiedenen-laendern/>)
- Fergusson, D. M., Boden, J. & Horwood, J. (2005). Canabis use and other illicit drug use: testing the cannabis gateway hypothesis. *Addiction*, 101, 556–569.
- Fergusson, D. M., Boden, J. & Horwood, J. (2008). The developmental antecedents of illicit drug use: Evidence from a 25-year longitudinal study. *Drug and Alcohol Dependence*, 96, 165–177.
- Gomes de Matos, E., Atzendorf, J., Kraus, L., Piontek, D. (2016). Substanzkonsum in der Allgemeinbevölkerung in Deutschland. Ergebnisse des Epidemiologischen Suchtsurveys 2015. *Sucht* 62 (5), 271–281.
- Hillebrandt, D. (2024). Cannabis und andere illegale Drogen im Straßenverkehr – erste Analysen durch Nutzung anfallender Verwaltungsdaten aus dem Fahreignungsregister (FAER), *BLUTALKOHOL* 61/2024, S. 22–35.
- Hoch, E., Friemel, C.M. & Schneider, M. (2019). Cannabis: Potential und Risiko. Eine wissenschaftliche Bestandsaufnahme. Heidelberg: Springer, Kap 1, 1–36.
- Jäger, R.S. & Petermann, F. (1999). Psychologische Diagnostik. (4. Aufl.). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Klipp, S. (2024). MPU-Statistik des Jahres 2023. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Kranich, U. (2024). Fahreignungsverfahren im Anschluss – Fahreignungszweifel und Begutachtungsverfahren. In T. Wagner, D. Müller, D. Klipfel, *Drogenerkennung und Fahreignung*. 2. Aufl., Bonn: Kirschbaum Verlag, S. 95–105.
- Kuntz, H. (2020). Drogen & Sucht: Alles, was Sie wissen müssen (6. Aufl.). Weinheim: Beltz.
- Simons-Morton, B., & Ouimet, M. C. (2017). Teen Driving Risk in the Presence of Passengers. In D.L. Fisher, J. Caird, W. Horrey, & L. Trick (Eds.), *Handbook of Teen and Novice Drivers – Research, Practice, Policy, and Directions*. Boca Raton, London, New York: CRC Press, 239–256.

- Wagner, T., Perlich, M.-C., DeVol, D. M., Uhlmann, L. M. & Bartels, A. (2021). Cannabis im Straßenverkehr und Fahreignung. *Blutalkohol*, Vol. 58/2021, 301–316.
- Wagner, T. & Müller, D. (2022). Cannabis, Verkehrssicherheit und die Debatte um die Anhebung des THC-Grenzwertes – eine Betrachtung aus verkehrspsychologischer und verkehrsrechtlicher Sicht. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 68, 03/2022, S. 235–245.
- Wagner, T. (2023). Hanf Dampf in allen Gassen?! Das geplante Cannabisgesetz (CanG) und die Verkehrssicherheit. *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 36. Jg, Heft 9/2023, S. 385–389.
- Wagner, T., Brenner-Hartmann, J., Mußhoff, F. & Graw, M. (2025). Cannabismissbrauch – Eignungszweifel bei erstmaliger Verkehrsauffälligkeit. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 71, (2025) Nr. 1, S. 25–30.

Arbeitskreis II:

MPU-Vorbereitungen unter der Lupe

Information und verkehrspsychologische Beratung: Schutz vor fragwürdiger MPU-Vorbereitung?

Dr. Paul Brieler

Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg

Erwartungen des Gesetz- und Verordnungsgebers

Die Sanktionierung im Rahmen des Strafrechts, des Ordnungswidrigkeitenrechts sowie des Fahrerlaubnisrechts soll den Tätern/Auffälligen ihr Fehlverhalten deutlich machen und durch die Bestrafung bzw. Büßung und/oder verpflichtende bzw. freiwillige Interventionen einzuwirken, künftig anders – gesetzestreu – zu handeln.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) als Maßregel der Sicherung und Besserung soll zum einen die Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer schützen, zum anderen die notwendige Zeit einräumen, die Eignungsmängel nachhaltig aufzuarbeiten und entsprechend zu verändern (Einstellungs- und Verhaltensänderung).

Dies korrespondiert mit den fahrerlaubnisrechtlichen Angeboten nach Auffälligkeit im Straßenverkehr. Im Besonderen Aufbauseminar (§ 36 FeV) sind Ursachen zu „diskutieren und Möglichkeiten für ihre Beseitigung zu erörtern. Wissenslücken der Kursteilnehmer über die Wirkung des Alkohols und anderer berauschender Mittel auf die Verkehrsteilnehmer sollen geschlossen und individuell angepasste Verhaltensweisen entwickelt und erprobt werden, um insbesondere Trinkgewohnheiten zu ändern sowie Trinken und Fahren künftig zuverlässig zu trennen. Durch die Entwicklung geeigneter Verhaltensmuster (...) einen Rückfall und weitere Verkehrszuwerhandlungen unter Alkoholeinfluss oder dem Einfluss anderer berauschender Mittel zu vermeiden.

In der Verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars (§ 42 FeV): sind „Zusammenhänge zwischen auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen des regelwidrigen Verkehrsverhaltens aufzuzeigen. Sie soll beim Teilnehmer Reflexionsbereitschaft erzeugen und Veränderungsbereitschaft schaffen.

In der Verkehrspsychologischen Beratung (§ 2a StVG) soll der mehrfach auffällige Fahranfänger „Mängel in seiner Einstellung zum Straßenverkehr und im verkehrssicheren Verhalten zu erkennen und

die Bereitschaft zu entwickeln, diese Mängel abzubauen. (...) Der Berater soll die Ursachen der Mängel aufklären und Wege zu ihrer Beseitigung aufzeigen.“

In der Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (§ 11 Abs. 10 FeV): (...) sollen die im Rahmen der MPU festgestellten Eignungsmängel behoben werden.

Letztlich ist das wesentliche Ziel der strafrechtlichen und ordnungsrechtlichen Sanktionierung von Fehlverhalten im Straßenverkehr eine Änderung von Einstellung und Verhalten zur Vermeidung erneuter Auffälligkeiten.

Umsetzer der Ziele bei Problemgruppen

Als Grundqualifikation sieht der Gesetzgeber in fast allen Fällen ein Diplom bzw. einen Masterabschluss in Psychologie vor (außer verkehrspädagogische Beeinflussung durch entsprechende weiterqualifizierte Fahrlehrer). Es werden zusätzliche Qualifikationen gefordert: bei Psychologinnen und Psychologen immer eine verkehrspsychologische Ausbildung, weitere spezifische Kompetenzen, Interventionsprogramme auf wissenschaftlicher Basis, z.T. begutachtet und/oder evaluiert, und Überwachung durch Anerkennungsbehörden bzw. die BASt.

Im Ergebnis sieht der Gesetzgeber bei Defiziten in Einstellung und Verhalten im Straßenverkehr im Wesentlichen verkehrspsychologische Kompetenz auf Basis eines abgeschlossenen Hochschulstudiums der Psychologie auf Diplom-/Master-Niveau als Voraussetzung für eine nachhaltige Beeinflussung und Änderung an.

Erfahrungen mit dem Thema ‚MPU-Vorbereitung‘ im beruflichen Alltag

Das Thema ‚Vorbereitung auf die MPU‘ taucht im beruflichen Alltag eines Verkehrspsychologen in diversen Zusammenhängen auf. In erster Linie, wenn die ‚Vorbereitung‘ nicht erfolgreich gewesen ist:

In unseren § 70 FeV Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung haben mehr als 80 % im Vorfeld der Fahreignungsbegutachtung eine Vorbereitungsmaßnahme in Anspruch genommen. Aus Sicht der MPU waren trotzdem noch Defizite vorhanden, die durch eine Kursteilnahme behoben werden sollen:

- Fehlberatungen, d.h. entweder fehlerhafte Diagnostik, z.B. Empfehlung einer abstinenten Lebensweise mit entsprechendem Nach-

weis, weil ohne eine solche die Begutachtung nicht zu bestehen sei, oder aber keine Diagnostik.

- Fehlbehandlungen: aufgrund mangender psychologischer, beratender und/oder therapeutischer Kompetenz erfolgt keine grundlegende Aufarbeitung, sondern es werden augenscheinlich plausible Geschichten konstruiert und die Darbietung trainiert.
- Vorbereitung bei einem Anbieter, der mit einer Begutachtungsstelle in Verbindung gebracht wird, in Erwartung, die Begutachtung werde schon positiv ausgehen. Das Gruppenangebot, in welchem sich mit unterschiedlichen Untersuchungsanlässen befasst wurde, erscheint im Nachgang als unzureichend, bzw. die Erwartung, die Gutachter würden allein aufgrund des vorgelegten Nachweises positiv gestimmt reagieren, hat sich nicht bestätigt.

Rückblickend stellen die Betroffenen häufig fest, dass sie diese Art der Vorbereitung nicht hätten machen sollen, es habe z.T. viel Geld gekostet, habe letztlich nichts gebracht, z.T. sogar viel Geld gekostet.

In Beratungen Betroffener nach einer negativ verlaufenen MPU sowie in § 36 Besonderen Aufbauseminaren (und in NRW nach positiv verlaufener MPU) ist festzustellen:

- viel Geld für wenig bzw. keine bzw. fehlerhafte Leistung bezahlt haben (Fahranfänger z.T. 3.000,- €)
- ‚abgezockt worden sind (eine MPU Beratung aus Schleswig-Holstein berechnet allein an Verwaltungskosten 2.000,- €)
- Abstinenzanfordernis wurde entweder nicht mitgeteilt oder mit fehlerhaften (zu kurzen) Zeiträumen
- Abstinenzanfordernis wurde pauschal für die Maßnahme vorausgesetzt, ohne dass diese erforderlich und die Person dazu motiviert gewesen ist.
- Abstinenzanfordernis hat sich als überflüssig erwiesen, also eine fehlerhafte Diagnose (z.B. bei Alkoholersttätigen und verhältnismäßig geringer BAK), und der Betroffene hatte für seinen Wunsch, künftig kontrolliert-bewusst Alkohol zu konsumieren, kein erprobtes Konzept.
- eine erfundene/ausgedachte Geschichte müsse vorgetragen werden, sonst glaube der Gutachter das nicht (z.B. bei vorliegendem einmaligem Kokainkonsum müsse in der Begutachtung ein häufigerer Konsum angegeben werden, was beim Abstinenznachweis einen Unterschied von 6 Monaten notwendigem zu 15 Monaten erbrachten ausmacht)
- fehlerhafte Bescheinigungen über Umfang und Zeitraum einer ‚Vorbereitung‘
- Diagnosestellung durch Psychologen bestätigt, obwohl dieser im Prozess der Vorbereitung persönlich dem Betroffenen nie begegnet ist.

- trotz bekannter Auffälligkeit in der Probezeit nach § 24a StVG oder §§ 315/316 StGB haben die ‚Vorbereiter‘ keinen Hinweis auf die Notwendigkeit gegeben, im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe in jedem Fall ein Besonderes Aufbauseminar zu absolvieren müssen – zum finanziellen Nachteil der Betroffenen

Eine weitere Quelle, wo wir mit MPU-Vorbereitern konfrontiert sind, betreffen Beratungen von Fahrerlaubnisbehörden, die vorgelegte Medizinisch-psychologische Gutachten mit positivem Votum nicht nachvollziehen können:

- das Gutachten erscheint nicht nachvollziehbar, da z. B. die Angaben nicht zum Akteninhalt passen bzw. der Lebensrealität widersprechen bzw. psycho-logisch unzureichend sind
- den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommen die Geschichten bekannt vor, d. h. die gleiche Geschichte wurde auch von anderen Klienten desselben ‚Vorbereiters‘ vorgetragen
- die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben den Antragsteller in der Behörde völlig anders erlebt, als wie er nun im Gutachten beschrieben wird, so dass der Eindruck von ‚Schmu‘ entsteht
- die Umstände von Abstinenzkontrollprogrammen lassen große Zweifel an der Seriosität vorgelegter Bescheinigungen aufkommen (z. B. 6 Urinkontrollen, d. h. unvorhersehbare Einbestellung, jeweils über 500 Km angereist, um die Urinprobe abzugeben).

Auf Nachfrage, wie bzw. weshalb die Einzelnen diese Vorbereitung bzw. diesen Vorbereiter gewählt haben, hören wir:

- „Es sagt einem ja keiner was“ – die Betroffenen fühlen sich nicht ausreichend informiert über die bevorstehende MPU, deren Sinn und Zweck, die Anforderungen
- „Es ist ja eh alles nur Abzocke“ – die Betroffenen gehen davon aus, dass es in dem Verfahren der Eignungsüberprüfung nur ums Geldverdienen geht – sowohl bei der Fahrerlaubnisbehörde als auch bei der Begutachtungsstelle, den Vorbereitern und Kursanbietern
- „ich hab‘ im Internet gegoogelt ... die hatten 5 – Sterne – Bewertung ...“ oder „das Rundum-Sorglos-Paket“ oder „die hohe Erfolgsquote“ haben argumentativ überzeugt
- „Ohne Vorbereitung schaffst Du das nie ...“ – Aussagen von Bekannten, die das schon mal durchgemacht haben.
- „Die Mitarbeiterin auf der Fahrerlaubnisbehörde habe ihn darauf hingewiesen“, und es vermeintlich gut mit den Antragstellern gemeint
- Tipps von Rechtsanwälten, aufgrund guter Erfahrungen in der Vergangenheit, es gibt einige niedergelassene Rechtsanwälte, die ihre Mandanten eigenständig auf die MPU vorbereiten (unklar mit welcher Expertise)

- auch gibt es Fälle, wo sich der Betroffene an den Betriebsrat oder den betrieblichen Sozialdienst oder Suchtberater gewandt hat, und einige berichten davon, sich einmal bei der örtlichen Suchtberatung gemeldet zu haben
- Und es kamen auch Aussagen, wo die Nähe zum späteren Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung ausschlaggebend gewesen ist: „Gehe ich zur Vorbereitung bei Anbieter A, wird die namensähnliche Begutachtungsstelle B wohl ein positives Gutachten erstellen“ – eigene ‚magische‘ Vorstellungen; ... befeuert durch die Aussagen auf vielen ‚Vorbereiter‘-Webseiten (auf denen z.B. Werbung mit Weiterbildungszertifikaten amtlich anerkannter Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung gemacht wird).

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass es bei den Betroffenen unterschiedliche Erwartungen/Interessen/Hintergrundinformationen gibt, die zu Entscheidungen führen, die nicht selten eine teuer erkaufte Fortsetzung automobiler Immobilität bedeutet. Und in einigen Fällen nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis auch zu erneuter Auffälligkeit.

Historische Entwicklung

Ende der 1980er Jahre gab es einige wenige Aktive in der ‚Vorbereitung‘ auf die MPU, überwiegend Psychologinnen und Psychologen, dann kamen einige ehemals Betroffene bzw. Akteure aus der Suchtarbeit dazu. Die anerkannten Institutionen (Fahreignungsbegutachtung bzw. Nachschulung) hatten sich damals explizit gegen ein Engagement in der Vorbereitung ausgesprochen.

Mit der Liberalisierung ab Mitte der 1990er Jahre haben auch Träger von Begutachtungsstellen und Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung die ökonomischen Chancen eines Engagements in der Vorbereitung auf die MPU im eigenen Hause erkannt und umgesetzt.

Dies führte zu kritikwürdigen Entwicklungen zum Nachteil Betroffener und zur Infragestellung der Unabhängigkeit der Begutachtung, so dass die Arbeitsbereiche Begutachtung und Rehabilitation institutionell und personell getrennt wurden (1999).

Nach Trennung wurden wohl aus ökonomischen Gründen von einem Begutachtungsträger Fahrlehrer in einer Kurz-Ausbildung zu Kraftfahreignungsberatern zertifiziert, mit der Erwartung, diese würden nach einer Erstberatung potentielle Kunden zu den verbundenen Vorbereitungsinstituten weiterempfehlen. Es kam nicht dazu, Fahrlehrer ermächtigten sich selbst als kompetent auch in der Verhaltensmodifikation, und haben damit die MPU-Vorbereitung als eigenstän-

diges Arbeitsfeld entdeckt. Mittlerweile gibt es diverse Möglichkeiten – nicht nur für Fahrlehrer, sich in dem Arbeitsgebiet mit einer Qualifikation zu versehen. In 2-tägigen, auch mal 5-tägigen Ausbildungseminaren werden die Grundlagen von anderen MPU-Beratern vermeintlich vermittelt. Es ist aber auch die Selbstermächtigung festzustellen, wobei zumindest bei ehemals Betroffenen von einschlägigen Erfahrungen ausgegangen werden kann.

Spätestens mit dem Internet hat Ignoranz und Inkompetenz auch in diesem Tätigkeitsfeld ihren Siegeszug angetreten. Einige Internetanbieter seien hier benannt:

„Sedura“: Werbung mit MPU ohne Abstinenznachweise sowie einer Abstinenzsprungmethode, geboten werden die Erstellung eines Drehbuchs sowie Hinweise auf zu vermeidende Begutachtungsstellen für Fahreignung (Grüne-rote Liste)¹

MPU – King: Anfang des Jahres war es bei der Firma „MPU King“ in NRW zu mehreren Hausdurchsuchungen gekommen. Das Unternehmen – für das zahlreiche Deutschrapper immer wieder geworben hatten – steht im Verdacht, MPU (Medizinisch-Psychologische Untersuchung) Dokumente im großen Stil gefälscht zu haben. Das ZDF-Format Die Spur hat nun eine ganze Doku über „MPU King“ veröffentlicht.²

„MPU Kompendium“: „Die Geschichte von MPU Kompendium beginnt mit einem Mann, der die Welt nicht nur anders sah, sondern sie auch verändern wollte. İhsan Kocabey, ein Visionär, erkannte vor drei Jahrzehnten das Potenzial, Menschen auf ihrem Weg zu einer neuen Bewusstheit zu begleiten – einer Bewusstheit, die weit über die Rückgabe eines Führerscheins hinausging. Er verstand, dass die Eignungsvorbereitung nicht nur ein rechtlicher Akt war, sondern eine Chance, Menschen auf eine Reise zu sich selbst zu führen. Mit dieser Einsicht und einem unermüdlichen Engagement baute er ein weitreichendes Netzwerk von Beratern auf, das über 1000 Menschen umfasste, die seine Vision teilten und sie weitertrugen.“³

Auf der Webseite der „123MPU“ wird ein großer Erfolg des Unternehmens suggeriert: „Wir bringen dich erfolgreich in Rekordzeit in drei bis vier Wochen durch die MPU ... Nach über 1000+ erfolgreichen und bestandenen MPUs sind wir durch unsere besondere Profiling Methode deine Geheimwaffe um die MPU zu bestehen.“⁴ Leider lassen sich keine Belege für den vermeintlichen Erfolg finden.

¹ R. Valenta Blutalkohol 61/2024, 47–53 (Dubiose MPU-Vorbereitung? Ein Fall aus der Praxis).

² Abrufbar unter: <https://hiphop.de/magazin/news/zdf-doku-mpu-king-gesteht-dokumentenfaelschung-412692>.

³ Abrufbar unter: <https://www.mpukompeium.de/history>.

⁴ Abrufbar unter: <https://www.123mpu.de/>.

Der neueste Trend: Institutionen, die zur Durchführung von Abstinenzkontrollen gegründet werden – übrigens auch durch ärztliche Gutachter in Begutachtungsstellen für Fahreignung – dienen auch als Aqise für Vorbereitungsangebote.

Kunden, die sich über ein Abstinenzkontrollprogramm informieren wollen, werden gefragt, ob sie denn schon eine Vorbereitung machen würden. Auf Verneinen verweisen die Mitarbeiter auf einen verbundenen Vorbereiter. Die Qualifikation eines dieser Vorbereiter: „Durch über 15 Jahre in der MPU Prüfstelle als Arbeitnehmer (i.d. Verwaltung – d.V.) verfügen wir über echtes Fachwissen und kennen jedes Detail der komplexen Prüfung. Mit unserer auf Fachwissen basierenden Vorbereitung & Beratung sind wir die einzigen MPU-Berater, die dich sicher, seriös und mit einer Prise Humor durch die MPU begleiten.“⁵

Im Ergebnis zeigt sich der unregelte Markt ‚Vorbereitung auf die MPU‘ für Außenstehende unübersichtlich, die unzähligen Angebote erscheinen verlockend und sind nicht transparent, oft zum Nachteil der Betroffenen.

Was ist bisher geschehen?

Offensichtlich hatte auch die Politik das Problem erkannt. Im Jahr 2012 wurde die BASt mit der Konzeption einer sog. MPU-Reform beauftragt. Bereits vorher war eine Arbeitsgruppe zum Thema ‚Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen‘ eingerichtet worden.

2014 hatte sich der Arbeitskreis V des 52. Deutschen Verkehrsgesichtstages 2014 ebenfalls dieser Thematik befasst, und u. a. empfohlen:

- „Eine frühzeitige und umfassende Information der Betroffenen ist erforderlich. Über Voraussetzungen, Abläufe und Rechtsfolgen der MPU haben bereits die Ermittlungsbehörden frühestmöglich zu informieren.“
- „Die Qualifikation von Personen, die zur Vorbereitung auf die MPU tätig sind, bedarf einer gesetzlichen Regelung. So wird es den Betroffenen erleichtert, seriöse Anbieter zu finden.“

Im Abschlussbericht der Projektgruppe MPU-Reform wurden u. a. folgende Handlungsempfehlungen der AG Qualität zur Erhöhung der Transparenz und weiteren Qualitätssicherung im Bereich der Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen übernommen:

⁵ Abrufbar unter: <https://shift-mpu.com/>.

- Eine frühzeitige Beratung ist bei jedem Entzug der bzw. Verzicht auf die Fahrerlaubnis (auch Fahrradfahrer etc.) eine sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Mindestens in den Fällen, in denen eine MPU zwingend erforderlich ist, sollte eine obligatorische Beratung eingeführt werden. Insbesondere gewährleistet sie eine fachlich fundierte Information von MPU-Betroffenen.
- Die Beratung sollte die von der AG Qualität definierten Anforderungen an Ziele, Inhalte und Dokumentation erfüllen.
- Die gesetzliche Regelung hinsichtlich der Qualifikation sollte im Sinne einer amtlichen Anerkennung erfolgen. Als Grundqualifikation ist mindestens ein Hochschulstudium der Psychologie (Diplom oder gleichwertiger Masterabschluss) mit einer Zusatzqualifikation „Verkehrspsychologische Ausbildung“ zu fordern.
- Alle beteiligten Institutionen und Personengruppen müssen sich anhand einer Positivliste über den aktuellen Stand der in Deutschland amtlich anerkannten Fahreignungsberater informieren können.
- Um die verschiedenen Verfahren der amtlichen Anerkennung und Qualitätsüberwachung für die zuständigen Behörden zu erleichtern, sollten die Qualifikationen und Tätigkeiten von Verkehrspsychologen durch einen „Verkehrspsychologen-Paragrafen (VerkehrsPsych §)“ im StVG geregelt werden.“⁶

Spätestens seit diesem Bericht sollte die Frage fachlich geklärt sein, wer im Bereich der MPU-Vorbereitung tätig sein sollte. Leider wurden die Ergebnisse der Projektgruppe nur z. T. umgesetzt. Hierzu gehören das Informationsportal sowie die MPU-Broschüre, die auf der Webseite der BAST zu finden sind, beides leider zu wenig bekannt bzw. bekannt gemacht.

Eine Initiative im Bundesverkehrsministerium, eine dem Verbraucherschutz verpflichtete Regelung zu treffen, erwies sich wohl als schwierig umzusetzen, und wurde nicht weiterverfolgt.

Eine weitere fachliche Grundlage erschien kurz danach mit den Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen⁷ in denen auch ausführlich auf verkehrspsychologische Interventionen zur Förderung der Fahreignung sowie die zu fordernden Qualifikationen eingegangen wurde.

Mit Veröffentlichung der 4. Auflage der Beurteilungskriterien im Jahr 2022 wurde ein Kapitel zu Fahreignungsfördernden Interventio-

⁶ M. Albrecht/C. Evers/S. Klipp/H. Schulze, Projektgruppe „MPU-Reform“ – Schlussbericht (unter Mitarbeit von R. Born/J. Brenner-Hartmann/P. Brieler/I. Buchardt/U. Buhrke/D. DeVol/M. Falkenstein/W. Fastenmeier/H. Geiger H/W. Juris/V. Kalus/S. Löhr-Schwab, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, M 257. 2015, S. 25.

⁷ Brieler et al. 2016.

nen, die sog. FFI-Kriterien, im Methodischen Teil neu eingeführt, um den Gutachterinnen und Gutachtern einen Bewertungsmaßstab zur Beurteilung der Qualität von Fahrreignungsfördernden Interventionen zu geben. „Psychologische Gutachter sollen dabei unterstützt werden, Fahrreignungsfördernde Interventionen anhand der Bescheinigungen über solche Maßnahmen nachzuvollziehen und ihre Angemessenheit und potentielle Wirksamkeit einzuschätzen.“⁸

Die Verknüpfung mit den eigentlichen Beurteilungskriterien erscheint dabei noch nicht konsequent umgesetzt, so dass ein für den Bereich der verkehrspsychologischen Diagnostik uneinheitliches Bild in den Beurteilungskriterien festzustellen ist. Dies erleichtert es gerade Begutachtungsstellen bzw. Gutachter/innen, die mit bestimmten Vorbereitern gut kooperieren, sich nicht an den FFI-Kriterien zu orientieren. Insgesamt kann nach meinem Eindruck die Reaktion in der Begutachtung auf diese Neuerung als nicht merkbar bezeichnet werden, was dazu führt, dass die unseriöse Vorbereiter-Szene weiterhin erfolgreich wirken kann.

Im Ergebnis wird aus fachlicher Sicht eine frühzeitige Information sowie eine frühzeitige Beratung durch Psychologinnen und Psychologen mit verkehrspsychologischer Zusatzqualifikation gefordert.

Was macht die Vorbereiter-Szene erfolgreich?

Erfolgreich sein kann die MPU-Vorbereiter-Szene, also die nicht qualifizierten Vorbereiter, zum einen durch

- Erfolgsversprechen: 98 % Erfolgsquote ... wenn das alles stimmt, was behauptet wird, würde es in der jährlichen MPU-Statistik einen deutlich geringeren Anteil negativer Gutachtenergebnisse geben
- Heilsversprechen: Wasch mich aber mach mich nicht nass ..., z.B. die bereits angeführte Abstinenzsprungmethode, die suggeriert, das Leben so weiterführen zu können und trotzdem den Führerschein wiederzubekommen
- Ausnutzen fachlich kritikwürdiger Begutachtungspraxis (kein Hinterfragen von Änderungsprozessen, kein Blickkontakt, Nutzung von Explorationsschablonen, Verschweigen einer Vorbereitung im Gutachten, negative Vorgutachten werden nicht berücksichtigt, ...).

Zum anderen, weil es im Bereich einiger weniger Begutachtungsträger, Begutachtungsstellen bzw. einzelner Gutachterinnen und Gutachter Fehlentwicklungen gibt:

⁸ DGVP & DGVM, Urteilsbildung in der Fahrreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien, 2022, S. 416.

- Einvernehmen mit einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, wenn ein größeres Vorbereiter-Unternehmen für eine Vielzahl an Begutachtungsfällen sorgt bzw. sowieso institutionell verknüpft ist.
- selten auch werden auf Vermittlung von MPU-Vorbereitern käufliche Gutachterinnen und Gutachter beauftragt
 Begünstigend wirken sich strukturelle, personelle und/oder fachliche Defizite im Bereich der Fahrerlaubnisbehörden aus, so dass diese ihrer Aufgabe der Prüfung der Gutachten gem. Anlage 4 FeV nicht bzw. nicht genügend nachkommen.

Schlussfolgerung: Ja, es besteht Regelungsbedarf – Forderungen

Mit der Vorbereitung werden alle weiterhin leben müssen, solange die Berufsfreiheit nicht eingeschränkt wird. Und natürlich wird es immer betroffene Personen geben, die den vermeintlich leichten/einfachen/kaufbaren Weg gehen wollen.

Auf dem Rechtsweg ist auch wenig zu erreichen, denn: Wer ist der Geschädigte? Zudem ist bei den Betroffenen nur eine geringe Bereitschaft zur Auseinandersetzung festzustellen, also z.B. im Nachgang das Entgelt für die Vorbereitung, evtl. für Abstinenznachweise, Begutachtungsentgelt, Gebühren etc. zurückzufordern.

Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger ist zu fordern:

- die frühzeitige und verständliche Information ... Merkblatt bereits bei vorläufiger Entziehung, bei der Verurteilung, bei Kenntniserlangung der FeB ... auch Anwälte könnten entsprechend informieren ... mit Hinweis auf die Webseite der BAST bzw. die BAST-Broschüre – niemand soll sagen können er/sie habe nicht gewusst
- verpflichtende verkehrspsychologische Beratung als Voraussetzung der Antragstellung in einem Neuerteilungsverfahren (bei Ersterteilung mit MPU-Erfordernis) sowie in Überprüfungsverfahren ... Ziel ist eine belastbare diagnostische Einordnung und Rückmeldung sowie die Motivierung zur Einleitung einer Einstellungs- und Verhaltensänderung ... das Ergebnis der Beratung Beratungsprotokoll) ist bei der MPU auf Nachfrage vorzulegen
- alternativ: das österreichische Modell: bei jeder Auffälligkeit muss ein anerkannter Kurs absolviert werden. Im Rahmen eines Kurses können die o.a. Ziele besser umgesetzt werden, d.h. nicht nur Diagnostik, sondern auch Intervention. Die anschließende MPU überprüft dann, ob die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen besteht.

Für die Fahreignungsbegutachtung wäre zu wünschen:

- kritische Haltung gegenüber behaupteten Vorbereiter-Qualifikationen. Heilpraktiker verfügen über eine Erlaubnis nach dem Heilpraktikergesetz und nicht über eine Approbation. Für diese Erlaubnis muss der Antragsteller mindestens 25 Jahre alt sein und über einen Hauptschulabschluss verfügen. Er muss bei der Überprüfung seiner Kenntnisse nachweisen, dass die Ausübung der Heilkunde durch ihn keine Gefahr für die Volksgesundheit bedeutet.“
- kritische Haltung der Gutachter gegenüber vorgelegten Bescheinigungen und den Angaben der Betroffenen in der Untersuchung, d.h. kritisches Hinterfragen von Änderungsprozessen.
- verbindliche Anwendung der FFI-Kriterien für die Bewertung von Veränderungsprozessen!! Das Argument, es gebe keine entsprechenden Vorgaben in der FeV bzw. den Begutachtungsleitlinien trägt nicht – auch die Hypothese CTU „dient der Überprüfung der Verwertbarkeit vorliegender Befunde“⁹ und ist als verbindlich anzuwenden erklärt!

Für die Anerkennungsbehörden/Fahrerlaubnisbehörden wäre zu wünschen:

- Umsetzung Empfehlungen des AK III 62. VGT 2023, besonders die Empfehlungen der Qualifizierung (Aus-, Fort- und Weiterbildung) und besserer personeller Ausstattung
- Informationsaustausch (z.B. über problematische Gutachter, Begutachtungsstellen, Vorbereiter, etc.)

⁹ DGVP & DGVM, Urteilsbildung in der Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien, 2022, S. 338.

Manipulationen im Zusammenhang mit der Fahrerlaubniserteilung – Regulierungsbedarf bei MPU-Vorbereitern?

Thomas Klein

Stadt Köln, Amt für öffentliche Ordnung, Leitung
Führerschein- und Fahrschulangelegenheiten

Einleitung und Thesen

In den letzten Jahren haben die Fahrerlaubnisbehörden feststellen müssen, dass die Versuche, eine Fahrerlaubnis durch illegale Handlungen zu erhalten oder nach einer Entziehung zurück zu bekommen, zunehmen.

Die Hauptprobleme aus Sicht der Fahrerlaubnisbehörde sind dabei Fälschungen in allen denkbaren Varianten und ein für die Behörde nicht oder nicht in allen Punkten nachvollziehbares Begutachtungsverfahren.

Es ist zudem davon auszugehen, dass es sich bei Täuschungsversuchen jeder Art vielfach nicht um Einzelfälle, sondern um organisierte Vorgehensweisen handelt.

Die Fahrerlaubnisbehörden stellen fest, dass, wenn bestimmte Personen oder auch Institutionen im Vorgang auftauchen, mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden kann, dass Unregelmäßigkeiten vorliegen können. Einige dieser Fälle haben es schon in die Presseberichterstattung geschafft. Ich gehe davon aus, dass dies leider nur die Spitze des Eisbergs darstellt.

Die Fahrerlaubnisbehörden können nicht jeden eingereichten Nachweis bis ins kleinste Detail prüfen. Hier kann ich eine Aussage für Köln treffen, vermute aber, dass andere Fahrerlaubnisbehörden personell nicht deutlich besser aufgestellt sind. Ich gehe davon aus, dass dies den genannten Personenkreisen durchaus bekannt ist.

Wie auch immer: Wir müssen davon ausgehen, dass aufgrund von vorsätzlich herbeigeführten Unregelmäßigkeiten im Erteilungs- oder Neuerteilungsverfahren eine erhebliche Anzahl ungeeigneter Personen am Straßenverkehr teilnimmt. Hinzu kommt erschwerend, dass in späteren Kontrollen nicht feststellbar ist, dass die Fahrerlaubnis aufgrund von Eignungsmängeln nicht hätte erteilt werden dürfen.

Arten der Täuschung durch illegale Handlungen

Die bisher bekannten Täuschungen sind vor allem durch Vorlage der folgenden Nachweise aufgefallen:

- Sehtest, Erste-Hilfe-Bescheinigung, Abstinenznachweise, ärztliche Gutachten, MPU-Gutachten
- Nachweise über Schulungen, die durch Fahrschulen erstellt werden (z. B. Aufbauseminare, B 197)
- Nachweise Weiterbildung Berufskraftfahrer. Hier ist die Vorlage von gefälschten Nachweisen seit Einführung der Registerlösung rückläufig; es finden aber „Verkäufe von Teilnahmen“ statt.

Täuschungen im Rahmen der MPU-Vorbereitung

Dass es seriöse und weniger seriöse Vorbereiter gibt, setze ich als bekannt voraus. Ob schwarze Schafe einen Großteil ausmachen oder es nur wenige gibt, lässt sich nur vermuten. Ebenso können zu den Verbindungen der fraglichen MPU-Berater zu Begutachtungsstellen, Ärzten, Fahrschulen, Behörden u. a. nur gemutmaßt werden. Ich gehe davon aus, dass es all diese Verknüpfungen gibt.

Ich möchte hier auf die Situation aus Sicht der Fahrerlaubnisbehörde eingehen.

Die Fahrerlaubnis wird durch die Fahrerlaubnisbehörde grundsätzlich dann erteilt oder nach einer Entziehung neu erteilt, wenn der Kandidat zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr geeignet ist. Sollten Zweifel an der Eignung bestehen oder auftreten, ist die Behörde verpflichtet, diese zu prüfen. Eignungszweifel können hinsichtlich der körperlichen, geistigen oder charakterlichen Anforderungen auftreten.

Regelmäßig ordnet die Fahrerlaubnisbehörde daher Gutachten an; in den Fällen von Alkohol- und Drogenkonsum, diversen Straftaten und Entziehungen wegen Punkteverstößen insbesondere MPU-Gutachten. Die Entscheidung zu Erteilung oder Neuerteilung der Fahrerlaubnis trifft jedoch nicht die Begutachtungsstelle; das Gutachten stellt vielmehr eine Basis für die Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde dar. Die Fahrerlaubnisbehörde selbst beschäftigt weder Mediziner noch Psychologen und muss sich daher der Expertise dieser Berufsgruppen bedienen, um eine Prognose darüber zu erhalten, ob der Kandidat künftig geeignet ist, ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenland zu führen. Die Fahrerlaubnisbehörde prüft das vorgelegte Gutachten dahingehend, ob dieses schlüssig, nachvollziehbar und positiv

für den Kandidaten ist. Bei Bejahung dieser Aspekte wird die Fahrerlaubnis erteilt oder neu erteilt.

Eine Vorbereitung auf die MPU ist nicht vorgeschrieben, wird aber empfohlen. Die Fahrerlaubnisbehörde berät den Kandidaten dahingehend, ist aber grundsätzlich zur Neutralität verpflichtet. Somit ist der Fahrerlaubnisbehörde nicht gestattet, Kunden von bestimmten MPU-Beratern abzuraten oder umgekehrt zu bestimmten MPU-Beratern zu raten. In vielen Fällen wird der Kunde bereits wissen, zu welchem Vorbereiter er gehen möchte. In Kreisen von Personen, die es mit Legalität nicht so genau nehmen, wird sich schnell herumsprechen, welcher MPU-Berater welche Leistungen zu welchen Konditionen mit welchen Erfolgsaussichten anbietet. Bekannt ist, dass die in Rede stehenden MPU-Berater für ihre Tätigkeit bis zu 2.500,- € pro Klienten erhalten, während andere Unternehmen unter Beteiligung von Verkehrspsychologen und Anwälten ab 500,- € pro Klienten in Rechnung stellen.

Ziel der Klienten ist es, im Begutachtungsverfahren eine Prognose zu erhalten, nach der die Voraussetzungen zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen als so stark verbessert gelten, dass die Fragestellung(en) im Gutachten positiv beantwortet werden können. Dazu wird im Rahmen der Begutachtung erwartet und entsprechend geprüft, dass der Betroffene aus einem Problembewusstsein heraus seine Lebensweise ändert. Hieran können (und wollen) MPU-Berater ohne fachliche Qualifikation nicht ansetzen; eine Vorbereitung in diesem Sinne wird offenbar weder angeboten noch geleistet. Diese Berater werten vielmehr die von den Kunden absolvierten Gutachten aus und nutzen die dort verwendeten Formulierungen zur Vorbereitung anderer Kunden. Hierbei bereiten sie gezielt auf das Gespräch mit Gutachtern der Beratungsstellen vor; die Begutachtung im Sinne der Beurteilungsrichtlinien wird somit erschwert, wenn nicht sogar unmöglich gemacht. Somit kann das Gutachten seiner eigentlichen Funktion, nämlich der Fahrerlaubnisbehörde eine fachlich fundierte Entscheidungsgrundlage zu geben, nicht gerecht werden. Unterstellt werden kann zudem, dass seitens der in Rede stehenden Vorbereiter Gesamtpakete angeboten werden. Also nicht nur die Vorbereitung auf die Begutachtung in der genannten Form, sondern auch Abstinenznachweise als Voraussetzung für die Begutachtung sowie Bescheinigungen wie Sehtest- und Erste-Hilfe-Nachweise, die im Rahmen der Antragstellung bei der Behörde gefordert werden.

Die Vorbereitung durch diese unqualifizierten MPU-Berater scheint deutlich effizienter zu sein als die Arbeit eines seriösen MPU-Beraters. Anders lässt sich kaum erklären, dass Betroffene das fünffache der üblichen Beratungskosten zahlen und ihren Berater nicht im räumlichen Umfeld suchen, sondern bundesweit.

Eine wie auch immer geartete Form der Genehmigung der Ausübung der Tätigkeit MPU-Beratung/MPU-Vorbereitung gibt es nicht. Jeder, der möchte, kann die Tätigkeit als MPU-Berater ausüben; diese ist nicht geschützt oder an Qualifikationen gebunden, sodass die Ausübung dieser Beratungstätigkeit legal ist. Die Haupttäter der bisherigen Verfahren bei der Polizei Köln treten als MPU-Berater auf, ohne über berufliche Qualifikationen in diesem Zusammenhang zu verfügen.

Gefälschte MPU-Gutachten

Die Vorlage gefälschter Gutachten hat in den letzten Jahren ebenfalls zugenommen. Hier ist die Möglichkeit zur Täuschung schon dadurch gegeben, dass die von der Begutachtungsstelle erstellten Gutachten den Kunden ausgehändigt werden. Diese reichen das Gutachten dann bei der Fahrerlaubnisbehörde ein. In Köln werden die Kunden auf die Möglichkeit hingewiesen, den Begutachtungsstellen zu erlauben, das Gutachten direkt an die Fahrerlaubnisbehörde zu senden. Wer von Anfang an davon ausgeht, ein gefälschtes Gutachten vorzulegen, wird dies aber natürlich so nicht unterschreiben. Zudem ist rechtlich der Widerruf dieser Ermächtigung jederzeit auch im laufenden Verfahren möglich. Die Begutachtungsstellen selbst sind sehr bemüht, die Gutachten mit Merkmalen auszustatten, die eine Fälschung erschweren. Die heutige Technik ermöglicht jedoch aus meiner Sicht vieles; die Getäuschten hecheln hinterher. Überdies kann zumindest theoretisch nicht ausgeschlossen werden, dass auch innerhalb der Begutachtungsstellen Personen in Fälschungsvorgänge involviert sind.

Da das Rechtsverhältnis zwischen Kunde und Begutachtungsstelle besteht, ist allgemein anerkannt, dass die Fahrerlaubnisbehörde keine Rückfragen direkt an die Begutachtungsstelle richten kann.

Fälschungen sind bei der Auswertung der Gutachten durch die Sachbearbeiter der Fahrerlaubnisbehörde Köln bereits festgestellt worden. In wie vielen Fällen gefälschte Gutachten als echt angesehen wurden, kann nicht eingeschätzt werden. Ich befürchte, es waren einige.

Abstinenznachweise

Das Abstinenzverfahren ist kein unmittelbarer Bestandteil des Verfahrens. Abstinenzzeiten werden üblicherweise im Rah-

men der Zulassung zur Begutachtung von den Begutachtungsstellen gefordert. Proben werden im Institut oder durch einen Arzt entnommen bzw. durchgeführt. Dabei erfolgt der Identitätsnachweis – theoretisch – durch Vorlage eines Ausweisdokuments. Das dann gefertigte Abstinenzgutachten legt der Kandidat der Begutachtungsstelle vor. An verschiedenen Stellen sind in diesem Verfahren Manipulationen möglich: von komplett gefälschten Abstinenznachweisen über Haare bzw. Proben anderer Personen bis hin zur falschen Aussage im Nachweis durch berechnigte Mitarbeiter sind Fälle bekannt.

Ausblick bzw. Überlegungen zur Verbesserung der Situation

Maßnahmen, die sinnvoll erscheinen, um die Täuschungen einzudämmen:

- Genehmigung der Tätigkeit „MPU-Berater/MPU-Vorbereiter“ durch eine Genehmigungsbehörde; Möglichkeiten des Widerrufs der Genehmigung
- Festlegen von Voraussetzungen/Qualifikationen für diese Genehmigung
 - Verkehrspsychologe (oder ähnliche Qualifikation)
 - Zuverlässigkeit (vergleichbar Fahrlehrer) (Steuer, Gewerbeanmeldung, keine einschlägigen Vorstrafen, eigene Fahreignung)
 - Dokumentationspflicht Beratung/Vorbereitung
- Versand von MPU-Gutachten von der Begutachtungsstelle direkt an die zuständige Fahrerlaubnisbehörde
- Abstinenznachweisverfahren als Bestandteil des Begutachtungsverfahrens unter Einbeziehung der Fahrerlaubnisbehörde; daher Versand von Abstinenznachweisen direkt an die zuständige Fahrerlaubnisbehörde (inkl. Identitätsnachweisen)
- Rückfragen der Fahrerlaubnisbehörde bei der Begutachtungsstelle zur Verifizierung des Gutachtens; Verpflichtung zur Auskunft

Weitere Verbesserungsvorschläge

Da nicht alle denkbaren Täuschungen angesprochen wurden oder auch noch gar nicht bekannt sind, hier noch allgemeine Ideen:

- Einführung einer Kronzeugenregelung, um Ermittlungen zu erleichtern und Hintermänner zu überführen. Hier ist die Frage nach dem Anreiz zu stellen.
- Gutachten, Urkunden und Bescheinigungen, die mittelbar oder unmittelbar aufgrund vorgelegter Fälschungen, schriftlicher Lügen oder manipulierter Proben ergangen sind, sind rechtsunwirksam.

- Vorgelegte Fälschungen, manipulierte Proben, Manipulationen bei der theoretischen oder praktischen Führerscheinprüfung und vergleichbare Handlungen führen zum Widerruf des Verwaltungsaktes der Fahrerlaubniserteilung. Wenn der Betroffene nachweislich getäuscht wurde und zur Aufklärung des Sachverhaltes beiträgt, genügt die Vorlage eines neuen Dokumentes innerhalb einer durch die Fahrerlaubnisbehörde gesetzten Frist.
- Die Fahrerlaubnisbehörde ist berechtigt zur Verifizierung der Echtheit Nachfragen bei den Ausstellern vorliegender Gutachten, Urkunden und Bescheinigungen zu stellen. Die angefragten Aussteller haben Auskunft zu erteilen.

Für die Vorschläge sind Änderungen in Verordnungen und Gesetzen erforderlich.

MPU-Vorbereitung – Die große Suche nach der Qualität

Stefan Swat

shift coaching GmbH, Düsseldorf

Die Frage der Qualitätssicherung in der MPU-Vorbereitung ist alles andere als neu auf dem Verkehrsgerichtstag. Bereits auf dem 35. Verkehrsgerichtstag 1997 wurde im Arbeitskreis VII (*Die medizinisch-psychologische Untersuchung von Kraftfahrern*) über Rehabilitationskurse und Einzeltherapie diskutiert. Weiter finden sich in der Dokumentation dazu Beiträge aus den Jahren 2003, 2006, 2010 und 2014. Der Tenor ist immer ähnlich: Es wird ein großer Bedarf gesehen, über die verkehrstherapeutischen Maßnahmen besser und frühzeitiger zu informieren, und es werden verbindliche Standards für den unregulierten Markt der MPU-Vorbereitung gefordert. So beklagte beispielsweise Thomas Hofstätter von der Regierung von Oberbayern beim 44. Verkehrsgerichtstag im Jahr 2006 die „[m]angelhafte Information und Beratung“¹ im gesamten Verfahren der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis, unter anderem auch im Bereich der MPU-Beratung und MPU-Vorbereitung:

Die Informations- und Beratungssuche im Internet ist geprägt von einer nicht überschaubaren Anzahl von falschen oder auch unseriösen Beratungsangeboten. Dem Laien (Betroffenen) erschließt sich dabei im Regelfall nicht, ob die gewonnenen Erkenntnisse konkret auf seinen Fall zutreffen; ebenso wenig kann zwischen seriösen und unseriösen Angeboten getrennt werden.²

Ebenso bei den Empfehlungen der Arbeitskreise finden sich große Ähnlichkeiten. Im Jahr 2010 empfiehlt der Arbeitskreis VI („*Idioten-test*“ auf dem Prüfstand):

Rehabilitationsmaßnahmen zur Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen sollten möglichst frühzeitig eingeleitet und deren Erfolg durch eine Fahreignungsbegutachtung überprüft werden. Die Anbieter der [...] genannten Maßnahmen sollten ebenfalls einem Qualitätssicherungssystem unterliegen [...].³

¹ Hofstätter, 44. VGT 2006, 91.

² Hofstätter, 44. VGT 2006, 92.

³ 48. VGT 2010, XV.

Und auch in den Empfehlungen des Arbeitskreises V (*Fahreignung und MPU*) beim 52. Verkehrsgerichtstag im Jahr 2014 geht es um Information und Qualität:

Eine frühzeitige und umfassende Information der Betroffenen ist erforderlich. Über Voraussetzungen, Abläufe und Rechtsfolgen der MPU haben bereits die Ermittlungsbehörden frühestmöglich zu informieren. [...] Die Qualifikation von Personen, die zur Vorbereitung auf die MPU tätig sind, bedarf einer gesetzlichen Regelung. So wird es den Betroffenen erleichtert, seriöse Anbieter zu finden.⁴

Die Veröffentlichung *Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen*⁵ einer Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2015 nimmt explizit Bezug auf die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstags 2014 und bietet einen bis heute weitestgehend aktuellen Überblick zum Thema. Die regelmäßig aktualisierte Informations-Broschüre der BASt *Informationen zur MPU* und die Info-Website unter bast.de/mpu sprechen eine ähnliche Sprache und haben bereits einen wertvollen Beitrag für den Verbraucherschutz geleistet.

Nichts Neues zum Thema?

Heißt das, es gibt nichts Neues zum Thema in den letzten zehn Jahren? Auf jeden Fall kommt die Wiedervorlage des Themas mit erneuter Dringlichkeit daher, wie es scheint. Denn der Markt der unseriösen und zum Teil kriminellen MPU-Vorbereiter floriert mehr denn je und treibt wöchentlich neue Blüten. Wenn Thomas Hofstätter schon vor fast zwanzig Jahren eine „nicht überschaubare[.] Anzahl von falschen oder auch unseriösen Beratungsangeboten“⁶ im Internet beobachten konnte, dann haben wir es heute mit einem wilden Dschungel an Informationen und Angeboten zu tun. Zu den zahlreichen Websites und Foren ist der noch undurchsichtigere Social Media-Bereich getreten. Und es sieht danach aus, als sei der unseriöse Graumarkt über die Jahre immer findiger und skrupelloser geworden. Für die MPU-Probanden ist es beinahe unmöglich, sich in diesem Dschungel an Informationen zurechtzufinden. Allein aus Gründen des Verbraucherschutzes erscheint eine erneute Beschäftigung mit dem Thema

⁴ 52. VGT 2014, XIII.

⁵ Klipp, S. et al., *Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen*, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 262, Bergisch Gladbach, 2015.

⁶ Hofstätter, 44. VGT 2006, 92.

sinnvoll und notwendig zu sein. Und auch die Frage nach den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit stellt sich. Wer mit unentdeckten gefälschten Bescheinigungen oder auswendig gelernten Lügengeschichten eine positive MPU erzielen kann, stellt nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ein erhebliches Verkehrsrisko dar. Sichtbar werden nur diejenigen, die damit auffliegen. Für den unseriösen Graumarkt kann das Geschäft allerdings nur lukrativ sein, wenn es auch Menschen gibt, die mit dem Betrug zu einem positiven Gutachten gelangen können.

Der unseriöse Vorbereiter-Markt beschädigt die Wahrnehmung der MPU

Der Schatten der unqualifizierten und kriminellen Anbieter fällt immer wieder auf die MPU als Mittel der Verkehrssicherheit. Auch diese Erkenntnis ist nicht wirklich neu, wie ein Zitat des Fachanwalts für Verkehrsrecht, Frank-Roland Hillmann, aus der Dokumentation des 41. Verkehrsgerichtstag 2003 zeigt:

Das Bild der MPU in der Bevölkerung ist geprägt von Misstrauen, gepaart mit Unwissenheit, angereichert durch mummenschanzartiges Verhalten der Psychologen und durch allerlei Gerüchte und Halbwahrheiten. Alle Versuche der Begutachtungsstellen, ihre Arbeit in den Medien zu rechtfertigen, sind bislang erfolglos geblieben. Die MPU wird unverändert als reines Glücksspiel angesehen, wo man sagen könne, was man wolle, man falle immer dann durch, wenn der Psychologe es so wolle. Da ist von „Schikane“ die Rede, und nicht von Ungefähr nennt der Volksmund die Begutachtung „Idiotentest“.⁷

Ziemlich exakt dieses misstrauische Bild über die MPU höre ich regelmäßig in meinem beruflichen und privaten Umfeld. Und auch die Darstellung der MPU in den Medien, sogar in den öffentlich-rechtlichen, ist von einer sehr skeptischen Sichtweise geprägt. Für Aufsehen sorgte im Februar 2024 ein Beitrag des investigativ-satirischen ARD-Formats *Reschke Fernsehen* unter dem Titel *Teure „Idiotentests“: Das Geschäft mit der MPU*. Darin kommt die Moderatorin Anja Reschke zu dem Fazit: „Je tiefer wir uns in das Thema eingegraben haben, umso fassungsloser waren wir, was sich da für Gestalten tummeln.“⁸ Zwar

⁷ Hillmann, 41. VGT 2003, 145.

⁸ Reschke Fernsehen, *Teure „Idiotentests“: Das Geschäft mit der MPU*. 22.2.2024, abrufbar unter: <https://www.ardmediathek.de/video/reschke-fernsehen/teure-idiotentests-das-geschaefit-mit-der-mpu/das-erste/Y3JpZDovL2Rhc2Vyc3RlLm5kci5kZS80ODY3XzIwMjQtMDItMjItMjMtMzU> (abgerufen am 29.11.2024).

wird in dem Fernsehbeitrag die MPU an sich als staatliche Maßnahme für die Verkehrssicherheit grundsätzlich gutgeheißen – die Fassungslosigkeit beziehe sich auch darauf, dass der Staat den Bereich der MPU-Vorbereitung „ungeprüft halbseidenen Unternehmen“⁹ überlasse. Im weiteren Verlauf der Sendung wird dann die Nähe einer Begutachtungsstelle zu einem äußerst halbseidenen Vorbereiter aufgedeckt und dabei auch die BAST als begutachtende Bundesbehörde satirisch vorgeführt. Es wird insinuiert, diese komme ihrer Aufgabe der Qualitätssicherung nicht in ausreichendem Maße nach. Mit Esther Schweins in der Rolle der arroganten und unfairen MPU-Gutachterin wird das alte Klischee-Bild von der intransparenten MPU kolportiert, die den Probanden das Wort im Mund umdrehe und bei der es auch den Trägern für Begutachtungsstellen nur ums Geldverdienen gehe.

Im ZDF erschien im September 2024 unter dem Titel *Illegale Deals mit dem „Idiotentest“*? ein investigativer Beitrag der Sendung *Die Spur* – laut ZDF-Pressemitteilung „das erste deutsche Format, das sich der forensischen Aufarbeitung von gesellschaftspolitischen Themen und Ereignissen widmet“.¹⁰ Die Sendung legt nahe, dass durch die Betrugereien krimineller MPU-Vorbereiter, die Verkehrssicherheit gefährdet sei. Indem die betrügerische Vorbereitung durch eine zu großzügige Begutachtung Erfolg hätte, erhielten Menschen Ihre Fahrerlaubnis zu Unrecht zurück, obwohl die Fahreignung nicht gegeben sei. Der Zweifel an der Urteilsfähigkeit der MPU richtet sich in dem Beitrag auch gegen die Begutachtungsstellen und gegen die verantwortlichen Behörden:

Ziel der MPU ist es eigentlich, gefährliche Fahrer aus dem Verkehr zu ziehen, doch das System hat offenbar Mängel. Das beklagen auch die, die am Ende für die Prüfung der MPU-Kandidaten verantwortlich sind.¹¹

Mit kurzen Zitaten aus Stellungnahmen an die Redaktion wird im Folgenden der Eindruck eines Abschiebens von Verantwortung erweckt:

Der TÜV-Verband schreibt uns: „Aus Verbraucherschutzgründen wäre aus unserer Sicht eine Regulierung erforderlich. Die Zustän-

⁹ Reschke Fernsehen, Teure „Idiotentests“: Das Geschäft mit der MPU. 22.2.2024, abrufbar unter: <https://www.ardmediathek.de/video/reschke-fernsehen/teure-idioten-tests-das-geschaeft-mit-der-mpu/das-erste/Y3JpZDovL2Rhc2Vyc3RlLm5kci5kZS80ODY3XzIwMjQtMDItMjltMjMtMzU> (abgerufen am 29.11.2024).

¹⁰ Abrufbar unter: <https://presseportal.zdf.de/pressemappe/die-spur> (abgerufen am 29.11.2024).

¹¹ Die Spur, *Illegale Deals mit dem „Idiotentest“*? 18.9.2024, abrufbar unter: <https://www.zdf.de/dokumentation/die-spur/fuehrerschein-mpu-king-haftbefehl-manuellsen-veysel-100.html> (abgerufen am 29.11.2024).

digkeit hierfür obliegt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr.“ Experten fordern eine Positivliste, die Verbrauchern zeigt, welche MPU-Vorbereiter seriös arbeiten und eine Zugangsbeschränkung, die unseriöse MPU-Vorbereiter vom Markt drängt. Über diese Forderungen wollen wir mit Verkehrsminister Volker Wissing von der FDP sprechen. Ein Interview lehnt das Ministerium ab. Wir bekommen ein schriftliches Statement: „Eine behördliche Positivliste mit vertrauenswürdigen MPU-Beratern würde dem freien Wettbewerb widersprechen und wäre als eine unzulässige Parteinahme einer Behörde zu werten.“ Das Ministerium sieht keinen Handlungsbedarf: „Die MPU hat sich als Instrument zur Erhaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit bewährt.“ Doch es gelingt nicht immer, mit der MPU Fahrer aus dem Verkehr zu ziehen, die eine Gefahr für andere Menschen sind. Manchmal sogar eine tödliche Gefahr.¹²

An den beiden Fernsehsendungen wird deutlich: Die Machenschaften der Vorbereiter überschatten das öffentliche Bild der MPU und damit auch die Arbeit der Begutachtungsstellen und der zuständigen Behörden. Der unregulierte Graumarkt und die kriminellen Aktivitäten des unseriösen Vorbereiter-Markts sind so massiv geworden, dass der Ruf der MPU insgesamt in den Schmutz gezogen wird. Es wäre jedoch zu simpel, die Verantwortung allein den unseriösen Anbietern und der medialen Bericht-erstattung zuzuschreiben. Die regulierten Bereiche rund um die MPU dürfen zu diesem Thema nicht untätig bleiben, sondern sollten sich dazu erneut positionieren. Der Eindruck, es würde Verantwortung abgeschoben, sollte so nicht stehen bleiben.

Was kann konkret zur Verbesserung der Situation beitragen?

Ohne Frage kann die alte Forderung nach einer Regulierung für den Bereich der MPU-Beratung und MPU-Vorbereitung noch einmal wiederholt werden, denn sicherlich läge darin eine mögliche Lösung des Problems. Am Zitat aus dem Bundesverkehrsministerium im ZDF-Beitrag ist abzulesen, dass absehbar in dieser Richtung nichts zu erwarten ist. Fraglich ist überdies, wie eine Regulierung rechtlich auszugestalten wäre, etwa in Hinblick auf das Grundrecht auf freie Berufswahl.

¹² Die Spur, Illegale Deals mit dem „Idiotentest“? 18.9.2024, abrufbar unter: <https://www.zdf.de/dokumentation/die-spur/fuehrerschein-mpu-king-haftbefehl-manuellen-veyssel-100.html> (abgerufen am 29.11.2024).

Sinnvoller erscheint ein erneuter Zusammenschluss des handlungsbereiten Teils der MPU-Beteiligten, ähnlich wie die Projektgruppe vor gut zehn Jahren. Statt auf eine Lösung von außen zu warten, die möglicherweise niemals eintrifft, können wir uns fokussieren auf das, was schon da ist und vor allem auf das, was unmittelbar umsetzbar wäre.

Die FFI-Kriterien als Qualitätsstandards

Ein hilfreiches Werkzeug, das bisher noch nicht genügend Aufmerksamkeit erhalten hat, findet sich in der aktuellen 4. Auflage der Beurteilungskriterien, herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP). Dort findet sich im „Teil C – Methodischer Teil“ als Kapitel C.5 ein kompakter Umriss, was unter „Fahreignungs-fördernden Interventionen (FFI) zur Veränderung von Einstellung und Verhalten“¹³ zu verstehen ist. Analog zur Hypothesen- und Kriterienstruktur der Beurteilungskriterien, werden hier als Hypothese FFI sowie durch die Kriterien FFI 1 bis FFI 4 wertvolle Hinweise formuliert, woran eine wirksame Fahreignungsfördernde Intervention zu erkennen ist. Darüber hinaus bietet das Kapitel eine mehrseitige Liste mit aktuellen Literaturhinweisen zum Thema. Den Autorinnen und Autoren dieses Kapitels der neuen Beurteilungskriterien ist es gelungen, umfassend und übersichtlich darzustellen, worauf es bei einer qualitativollen MPU-Vorbereitung ankommt.

Beginnend bei der Eingangsdiagnostik, wird herausgestellt, dass allen fahreignungs-fördernden Programmen eine adäquate Diagnostik zugrunde liegen sollte. Schon an diesem Punkt sind die unseriösen Anbieter überfordert und deutliche Qualitäts-unterschiede zu den kompetenten Angeboten erkennbar. Weiterhin sollen die Interventionen laut FFI-Kriterien in ihren wesentlichen Elementen (Indikation, Methoden, Inhalte, Dauer und Qualifikation der durchführenden Personen) wissenschaftlich begründet sein und der fahreignungsfördernde Charakter im Vordergrund stehen. Die unseriösen Angebote dagegen sind auf eine unterkomplexe Weise auf das Bestehen der MPU ausgerichtet. Dabei scheint ihnen jedes Mittel recht zu sein: sogenannte Schablonen zum Auswendiglernen erfundener Fallgeschichten, Tricks zum Umgehen der Abstinenzkontrollen, gefälschte Bescheinigungen und allerlei weitere Betrügereien. Im Ge-

¹³ Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) (Hrsg.), Urteilsbildung in der Fahreignungsbeurteilung. Beurteilungskriterien, Überarbeitete und erweiterte 4. Aufl., Bonn 2022.

gensatz dazu benennen die FFI-Kriterien klar, welche verkehrs-therapeutischen Schritte für einen stabilen Veränderungsprozess erforderlich sind: Delikttaufarbeitung, Einsichtsbildung, Kompetenzaufbau, Stabilisierung und Rückfall-prophylaxe.

In Bezug auf die Anbieter wird aus guten Gründen betont, dass diese sich auf ihre therapeutisch-unterstützenden Aufgaben beschränken und keinen Einfluss auf die Auswahl oder Entscheidungsfreiheit der Gutachter nehmen dürfen. Als Faustregel lässt sich formulieren: Je unseriöser, desto aufdringlicher und manipulativer treten die Anbieter gegenüber den Begutachtungsstellen auf. Hier stehen die Träger von Begutachtungsstellen in der Pflicht, für eine gesunde Distanz zu den Vorbereitern zu sorgen. Sind sie an diesem Punkt zu leichtfertig und öffnen Tür und Tor für die Scharlatane, fördern sie, möglicherweise unbewusst, den Graumarkt.

Unter einer ausreichenden Qualifikation verstehen die FFI-Kriterien, dass die Durchführenden über eine geeignete Hochschulbildung sowie eine einschlägige verkehrstherapeutische Weiterbildung verfügen, welche analog zur Weiterbildung für die gesetzlich geregelten Maßnahmen gestaltet sein sollte, z.B. diejenige für die Kursleiter der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV. Außerdem sollten sie regelmäßig an fachlichen Fortbildungen teilnehmen.

Für die kompetenten und seriösen Anbieter von Rehabilitationsprogrammen sind die FFI-Kriterien eine Wertschätzung ihrer qualitätvollen Arbeit. Sie werden darin inhaltlich wenig Neues finden – denn sie arbeiten seit jeher auf die beschriebene Weise. Die unseriösen Anbieter fallen oft beim ersten Blick durch, sobald anhand dieser Kriterien deren Dienstleistungen und Qualifikationen bewertet werden. Es gibt MPU-Vorbereiter, die noch nicht einmal von den Beurteilungskriterien gehört haben, geschweige denn etwas mit den FFI-Kriterien anzufangen wissen.

Dies könnte der Startpunkt für eine neue, umfassende Informationskampagne sein, an der sich möglichst viele Bereiche rund um die MPU beteiligen dürfen. Zum Beispiel könnten die Informations- und Anordnungsschreiben der Fahrerlaubnisbehörden überarbeitet werden, um in verständlicher Sprache auf die FFI-Kriterien aufmerksam zu machen. Die BAST und die Anerkennungsbehörden der Länder könnten als die-jenigen Institutionen, denen die Aufsicht bzw. Begutachtung der Träger für Begutachtungsstellen für Fahreignung obliegt, mit dafür sorgen, dass die FFI-Qualitätsstandards bekannter werden und sich branchenweit durchsetzen. Die Begutachtungsstellen könnten in den Interessenten-Telefonaten und auf ihren Informationsabenden darauf hinweisen. In den negativen Gutachten, die zum Teil bereits heute die Punkte der BAST-Informationen im Empfehlungsteil

zitieren, könnten die FFI-Kriterien konkret benannt werden. Die geeigneten Verbände und Institute könnten Fortbildungen zum Thema anbieten. Die Forderung nach einer Positivliste der qualitätvollen Anbieter, die aus Gründen der Umsetzbarkeit bisher nicht existiert, könnte anderweitig gelöst werden, indem ein einheitlicher Standard deutlich genug kommuniziert wird. Wenn sich also die neuen drei Buchstaben FFI als Gefährten der anderen drei Buchstaben MPU branchenweit herumgesprochen haben, ist ein großer Schritt für den Verbraucherschutz getan. Ähnlich wie im Bereich der Laboranalysen zum Abstinenzbeleg die CTU-Kriterien ein feststehender Begriff geworden sind – CTU steht dabei für Chemisch-Toxikologische Untersuchungen – könnte dies für den Bereich Verkehrsrehabilitation zukünftig für die bisher noch nicht so stark beachteten FFI-Kriterien gelten.

Sowohl die Begutachtungsstellen als auch die Behörden könnten und müssten deutlicher als aktuell mit dem Hinweis auf die FFI-Kriterien die qualitätvollen Angebote der Fahreignungsfördernden Interventionen in den Vordergrund stellen und sich gleichzeitig viel klarer von den unseriösen Anbietern distanzieren. Die Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung sollten ihr Qualitätsmanagement dahingehend überprüfen, dass eine mit gefälschten Bescheinigungen oder auswendig gelernten Lügengeschichten erschlichene positive MPU schlicht nicht mehr möglich sein dürfte. Die Behörden sollten stärker als bisher ihren Beitrag dazu leisten, dass diese Qualitätssicherung umgesetzt und eingehalten wird. Diejenigen Anbieter im Bereich MPU-Vorbereitung, welche mit ihrer Dienstleistung ernsthaft die Ursachen für das vergangene Fehlverhalten ihrer Klienten aufarbeiten und diesen eine stabile Einstellungs- und Verhaltensänderung ermöglichen möchten, könnten anhand der FFI-Kriterien ihr Qualitätsmanagement überprüfen und ihren Weiterbildungsbedarf feststellen. Entsprechende Fortbildungsangebote sind bereits vorhanden und dürfen ausgebaut werden. Durch eine verstärkte Sichtbarkeit der Qualitätsstandards ließe sich der Verbraucherschutz ebenso erhöhen wie Qualität der Maßnahmen insgesamt.

Der Ruf nach staatlichem Eingriff: Sollten MPU-Vorbereitungskurse reguliert werden?

Dr. Michael Pießkalla, LL. M. Eur.¹

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht,
München

Sehr geehrte Frau Vorsitzende Dr. Klipp,
sehr geehrte Referenten,
sehr geehrte Teilnehmende des Arbeitskreises,

ich freue mich, heute zu Ihnen sprechen und mich dem vieldiskutierten Thema MPU-Vorbereitung aus der anwaltlichen Sicht zuwenden zu dürfen. Hierbei möchte ich einen etwas weiteren Bogen spannen. Meine Sichtweise auf das Thema des Arbeitskreises II des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstages wird sich hierbei in einigen Punkten von der meiner Mitstreiter unterscheiden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Fahrerlaubnis ist für die meisten Menschen ein unverzichtbarer Bestandteil privater und beruflicher Lebensführung. Das zeigen 54 Mio. Fahrerlaubnisse zum Stichtag 1.1.2025 allein in Deutschland, von denen ca. 20 Mio. auf die wichtigste Klasse, die Klasse B, entfallen.

Unbestreitbar bedeutet der Verlust der Fahrerlaubnis objektive Einschränkungen der persönlichen Freiheit, welche vom subjektiven Gefühl des Verlustes von Unabhängigkeit aber häufig noch übertroffen wird: Man könnte auch die Bahn oder den ÖPNV nutzen, jedoch scheint das, aller Appelle an unser Klimabewusstsein und den Ausführungen des Bahnvorstandes auf der heutigen Einführungsveranstaltung in der Kaiserpfalz zum Trotz, noch immer nicht besonders „cool“ zu sein. Die herausragende Bedeutung des Individualkraftverkehrs hat den Gesetzgeber im Jahr 2017 sogar dazu bewogen, das Fahrverbot nach § 44 StGB als von Verkehrsdelikten unabhängige Nebenstrafe auszugestalten. Insbesondere junge Straftäter sollen (auch) dort getroffen werden, wo es am meisten wehtut: Beim Führerschein!

Die in § 13 Satz 1 Nr. 2, dem neu eingeführten § 13a Satz 1 Nr. 2 und § 14 Abs. 2 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) geregelte medi-

¹ Der Referent ist Partner der Kanzlei BFB Rechtsanwälte in München und Lehrbeauftragter an der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer.

zinisch-psychologische Untersuchung der Fahreignung – im Volksmund auch abwertend „Idiotentest“ genannt – soll begründete Zweifel an der Fahreignung ausräumen und die Verkehrssicherheit erhöhen. Begründet sind Zweifel dann, wenn sie auf Tatsachen beruhen, d.h. auf Vorgängen oder Zuständen der Vergangenheit oder Gegenwart, die dem Beweis zugänglich sind. So können (erwiesene) Verkehrsordnungswidrigkeiten, ein zu hoher THC-Wert im Blutserum, Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr – insbesondere die Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB – oder auch andere fahreignungsrelevante Defizite, von denen die Straßenverkehrsbehörde Kenntnis erlangt, als Begutachtungsanlass herangezogen werden. Insbesondere Einlassungen eines Kfz-Führers zu vorangegangenen Konsum von Betäubungsmitteln können Anknüpfungspunkt sein. Vermutungen, Werturteile oder Behauptungen Dritter sind hingegen keine Tatsachen; das wird jedoch häufig übersehen.

In ihrem breiten Anwendungsbereich hat sich die MPU im Großen und Ganzen bewährt. Auch die immer wieder aufflammende Kritik in der Sache muss jedoch ernst genommen werden: Denn das „Werkzeug MPU“ hat, jedenfalls ist das mein Eindruck, nicht nur bei notorischen Verkehrssündern, sondern auch in der breiten Bevölkerung einen schlechten Ruf. Vorwürfe der Geldmacherei, Intransparenz und Willkür sind hierbei noch die freundlicheren. Erinnern wir uns an den Verkehrsgerichtstag 2010, als ein Versuch unternommen wurde, die MPU auf den Prüfstand zu stellen und vorsichtigen Reformversuchen zuzuführen. Der Versuch blieb stecken, mehr als Besitzstandswahrung und Lippenbekenntnisse waren dem zuständigen Arbeitskreis seinerzeit nicht zu entlocken.

Ich persönlich finde es bedauerlich, dass es der Politik, den Behörden, den Begutachtungsstellen für Fahreignung oder dem Verkehrsgerichtstag bis heute nicht gelungen ist, der medizinisch-psychologischen Untersuchung ein Bild zu geben, das ihrem positiven Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch nur ansatzweise gerecht wird. Die beständig hohen Durchfallquoten von ca. 40% sind wohl nicht geeignet, hieran perspektivisch etwas zu ändern.

Das ist, meine Damen und Herren, aber keine Kritik nur an den Begutachtungsstellen. In meiner anwaltlichen Praxis bin ich in 20 Jahren mit einer beträchtlichen Zahl rechtswidriger MPU-Begutachtungsanordnungen in Berührung gekommen. Die Fahrerlaubnisbehörden begehen hier bisweilen eklatante Fehler, sei es beim Anlassbezug der Fragestellung oder der Verhältnismäßigkeit. Sie verwechseln Fallgruppen, in denen eine ärztliche Begutachtung die einzig zulässige Gefahrerforschungsmaßnahme ist, mit jenen für eine MPU. Andere meinen, es reiche aus, wenn sich die Begutachtungsstelle aus einem Sachverhalt die von ihr zu beantwortenden Fragen selbst her-

aussucht. Oder man wertet Behauptungen Dritter unkritisch als Tatsachen. Auch eine kritische Bewertung „falsch-negativer“ Gutachten durch die Behörde habe ich in 20 Jahren nur ein einziges Mal erlebt, vermutlich, weil nur wenige Mitarbeitende in Behörden den Mut aufbringen, der Einschätzung einer Begutachtungsstelle zu widersprechen. Die Sorge vor Amtshaftung scheint hier eine gewichtige Rolle zu spielen.

Die bisweilen fehlende Sorgfalt bei der Ausbringung einer großen Zahl von Anordnungen – man könnte es als behördliches

„fire and forget“ – Prinzip

bezeichnen – wird durch einen prozessualen Aspekt begünstigt: Behörden wissen, dass ihre Anordnungen keine Verwaltungsakte darstellen und daher nicht eigenständig anfechtbar sind; auch insoweit übte der VGT bereits Kritik, geändert hat sich bis heute nichts. Und die meisten Betroffenen scheuen sich, trotz der im Grundsatz strengen Bewertung von Begutachtungsanordnungen durch die Verwaltungsgerichte, das mitunter existenzgefährdende Risiko eines für sofort vollziehbar erklärten Entziehungsbescheides einzugehen. Denn auch Eilverfahren nach § 80 Abs. 5 der Verwaltungsgerichtsordnung mit dem Ziel, die Vollzugsaussetzung durchzusetzen, dauern bisweilen länger als ein halbes Jahr. Also kommt man einer rechtswidrigen Begutachtungsanordnung also lieber nach und hofft, die Zweifel an ihrer Fahreignung ausräumen zu können. Auch ich berate in diese Richtung. Aber wehe dem, der ein negatives Gutachten der Behörde zukommen lässt – er hat in diesem Moment jegliche Einwendungen gegen die MPU-Anordnung verloren. Denn bekanntlich dürfen auch Erkenntnisse, die auf Grundlage eines rechtswidrig angeordneten Gutachtens gewonnen wurden, der Entscheidung zugrunde gelegt werden.

Warum erzähle ich Ihnen all das? Weil es meines Erachtens zur Angst vor der MPU maßgeblich beiträgt und den Bedarf an „Vorbereitung“ erhöht.

Es gibt am Markt zahllose seriöse und kompetente Kursanbieter – das sind zumeist erfahrene Verkehrspsychologen, die zuvor häufig als MPU-Gutachter tätig waren –, die ihre Aufgabe darin sehen, gemeinsam mit den Betroffenen den Ursachen auf den Grund zu gehen, die beispielsweise zu Alkohol- oder Drogenmissbrauch und in der Folge zu Zweifeln an der Fahreignung oder sogar zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt haben. Diese Anbieter wissen, dass ohne eine vertiefte Auseinandersetzung mit der eigenen Historie die Beteuerung

„ich brauche meinen Führerschein, es kommt nie wieder vor“

nicht ausreichen wird, um die MPU mit einem positiven Ergebnis abzuschließen. Probanden in dieser Hinsicht zu schulen, ist legitim, wünschenswert und erhöht ohne Zweifel die Verkehrssicherheit.

Es gibt jedoch auch Anbieter, die – meistens für viel Geld – Erfolgsgarantien geben, mit Durchfallquoten im homöopathischen Bereich werben, die natürlich aus Datenschutzgründen nie auf ihren Wahrheitsgehalt überprüfbar sind, oder ihren Kunden in wenigen Stunden Online-Kurs jene Sätze eintrichtern, welche die MPU-Gutachter angeblich hören wollen. Wenn dann noch Werbesprüche wie „*MPU ohne Abstinenz*“ oder „*Erfolgreiche MPU in 4 Wochen*“ hinzukommen, sind Zweifel angebracht. Denn eine nachhaltige Verhaltensänderung bringen auswendig gelernte Sätze nicht.

Nicht zu den MPU-Vorbereitungskursen zähle ich Personen oder Unternehmen, die ihr Geld mit Straftaten verdienen. Weder die Fälschung von Abstinenznachweisen oder die Bestechung von MPU-Gutachtern oder Ärzten hat etwas mit „Vorbereitung“ zu tun, diesen Bereich wird man – er ist bereits heute verboten und strafbar – auch durch Regulierung des Vorbereitungsmarktes nicht erfassen. Kriminelle Energie zieht sich durch die Gesellschaft, es gab in der Vergangenheit übrigens auch Fälle von Bestechlichkeit in Begutachtungsstellen für Fahreignung, dies trotz hoher Zulassungshürden. Diese schwarzen Schafe werden für die meisten von Ihnen jedoch kein Grund sein, die medizinisch-psychologische Untersuchung *per se* in Frage zu stellen. Auch kuriose Anbieter, die laut Presseberichten Boxern, Rappern und weiteren Freunden hubraumstarker Boliden geholfen haben sollen, ihre Fahreignung auf illegale Weise zu bescheinigen, ist wohl kein Thema für die Regulierung, sondern – wenn die Berichte zutreffen – ein Fall, den sich die Ermittlungsbehörden und die Strafjustiz anschauen könnten.

Viele Betroffene – insbesondere Personen, die die MPU das erste Mal und einzige Mal absolvieren müssen und bei denen noch nicht Hopfen und Malz verloren ist – wissen nicht, was auf sie zukommt. Auch die Behörden teilen es ihnen in der Regel nicht mit, sondern belassen es bei der Übersendung der Anordnung, knackigen Fristsetzungen und der Beifügung einer Liste von Begutachtungsstellen. Das ist bedauerlich. Sehr oft fehlt in den Anordnungen sogar der wichtige Hinweis, dass das Bestehen der MPU bei Alkohol- und Drogenauffälligkeiten eine Mindestabstinenz voraussetzt oder voraussetzen könnte – das erfahren Probanden häufig erst, wenn sie das Geld für eine aussichtslose MPU bevorschusst oder jedenfalls Zeit verloren haben. Wenn man sich in diesem Dickicht aus Straßenverkehrsgesetz, Fahrerlaubnisverordnung, Begutachtungsleitlinien und fehlender Transparenz dann nach professioneller Hilfe umschaut, muss man zwischen seriösen Anbietern und jenen, deren Qualität und Redlich-

keit zumindest fraglich erscheint, differenzieren können. Das ist, meine Damen und Herren, nicht einfach. Als ich bei der Vorbereitung meines Vortrages das Stichwort „MPU-Vorbereitung“ in die Suchmaschine *Google* eingab, erschienen auf den ersten beiden Bildschirmseiten Angebote unterschiedlichster Couleur. Erfolgsquoten von fast 100 Prozent trafen hier auf Angebote kirchlicher Wohlfahrtsverbände und jene des TÜV.

Wie unser diesjähriger Arbeitskreis zeigt, wird angesichts der Intransparenz des Marktes immer wieder eine Regulierung von Vorbereitungskursen gefordert. Doch ist das nötig?

Bitte bedenken Sie: Die Regulierung der MPU-Vorbereitung führt zwangsläufig zu einem Eingriff in die durch Artikel 12 des Grundgesetzes geschützte Berufswahl- und die Berufsausübungsfreiheit jener Akteure, die sich als Vorbereiter betätigen wollen. Dieser Eingriff muss aus verfassungsrechtlichen Gründen geeignet sein, das angestrebte Ziel (Erhöhung der Verkehrssicherheit, Vermeidung von Manipulation) zu erreichen, zugleich muss die Erforderlichkeit belegt sein und die Verhältnismäßigkeit gewahrt werden.

Sehen wir uns diese Punkte der Reihe nach an.

Der Schutzbereich der Berufswahlfreiheit und der Berufsausübungsfreiheit ist zunächst einmal weit gefasst. Wir sind ein freies Land. Bestimmte Berufe benötigen eine Zulassung und setzen eine bestimmte Ausbildung, die mit einer Prüfung abschließt, voraus. Das gilt für Ärzte, Elektrikermeister, aber eben auch Psychologen bei ihrer therapeutischen Tätigkeit.

Die MPU-Vorbereitung ist hingegen kein geschützter oder auch nur exakt umrissener Beruf. Er ist – wenn unseriös – ein wenig mit dem windigen Unternehmensberater vergleichbar, der ohne BWL-Studium leere Versprechungen macht, und dessen falscher Rat enormen Schaden verursachen kann.

Selbst ich betreibe – als Anwalt – mitunter ein gewisses Maß an MPU-Vorbereitung, etwa dann, wenn ich meinen Mandanten empfehle, die Begutachtung nicht mit dem im Strafprozess anerkannten Konzept des

„Ich habe das Recht, zu schweigen“

zu durchlaufen, sondern aktiv an der eigenen Exploration mitzuwirken. Brauche ich für diese Beratung künftig eine Zulassung als Vorbereiter? Wohl kaum.

Kommen wir zur zweiten Stufe der Eingriffsprüfung. Ist eine Regulierung geeignet und erforderlich, die Verkehrssicherheit zu erhöhen oder Manipulation zu erschweren? Ich denke nein. Bei Zweifeln an der Fahreignung ist nicht die „Vorbereitung“, sondern die eigentliche Begutachtung die Fehlerquelle. Sie allein ist dafür verantwort-

lich, wenn ungeeignete Personen „durchrutschen“. Will heißen: Es ist Aufgabe der Begutachtungsstellen für Fahreignung, Personen, die auswendig gelernte Sätze wiedergeben oder lügen wie gedruckt, zu identifizieren. Wenn sie dazu nicht in der Lage sein sollten, wäre das Konzept der MPU gescheitert, denn die jahrzehntelange Beteuerung, die MPU könne geeignete von nicht geeigneten Verkehrsteilnehmern unterscheiden und die Verkehrssicherheit erhöhen, hätte sich als falsch erwiesen. Zudem sollte man, wenn man Probleme mit der Vorbereitung beklagt, auch quantitative Aussagen dazu treffen, wie groß das Problem eigentlich ist.

Mit oder ohne Vorbereitung gilt: Eine bestimmte Zahl von Prüflingen wird es schaffen, Gutachter hinter das Licht zu führen. Das ist nicht anders als im Strafrecht: Nicht jeder, der eine Tat begangen hat, wird verurteilt. Wir müssen uns vermutlich daran gewöhnen, dass es in einer freien Gesellschaft keine hundertprozentige Sicherheit gibt. Sie ist ein Mythos, dem hinterher zu jagen nur zu Frustration führt.

Angesichts der von mir verneinten Geeignet und Erforderlichkeit kommt es auf die Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne nicht mehr an. Hier bräuchte es jedenfalls klare Kriterien, inwieweit – und warum – die Berufsfreiheit beschränkt wird. Das würde zunächst eine klare Definition erfordern, welche Fälle von Vorbereitung man regulieren möchte.

Ein Aspekt ist mir besonders wichtig: MPU-Vorbereitung ist offenbar nicht schon deshalb „unseriös“, weil damit eine Menge Geld verdient wird. Das, meine Damen und Herren, zeigen die großen Anbieter. Sie haben in ihren Konzernen nicht nur BfFs, sondern wie selbstverständlich auch eigene GmbHs, die sich mit der MPU-Vorbereitung befassen und damit sehr gutes Geld verdienen. Dies, obwohl Anlage 14 zur FeV (dort Abs. 2 Nr. 6) ausdrücklich vorsieht, dass – ich zitiere – ein

„Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung nicht zugleich Träger von Maßnahmen der Fahrausbildung oder von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung ist, und keine Maßnahmen der Verhaltens- und Einstellungsänderung zur Vorbereitung auf eine Begutachtung der Fahreignung durchführt (...)“.

Meine Damen und Herren, die Niederungen des Konzerngesellschaftsrechts lassen Anlage 14 FeV seit Jahr und Tag zur Farce verkommen. Denn die Trennung von Begutachtung und Vorbereitung soll sicherstellen, dass der Gutachter unbefangen ist und jemanden nicht deshalb in die zweite Runde schickt, weil er ihm zuvor noch einen Aufbaukurs verkaufen möchte. Seien wir bitte ehrlich: Diese Gefahr besteht nicht nur innerhalb eines Trägers, sondern auch dann, wenn es sich bei der BfF und dem Vorbereitungsanbieter um konzern-

verbundene Schwestergesellschaften handelt. Und das unabhängig davon, wie viele Gesellschaften man auch dazwischengeschaltet haben mag. Wer von Regulierung spricht, sollte hier ansetzen, wo es konkrete Interessenkonflikte zu vermeiden gilt. In den eine Regulierung fordernden Presseaussendungen des TÜV-Verbandes in dieser Woche war davon freilich nichts zu lesen.

Gegen eine Verbesserung der Markttransparenz spricht aus meiner Sicht nichts, sie könnte durch zwei Punkte erreicht werden: Zunächst einmal eine bessere Information durch die Behörden. Es ist ihre Aufgabe, den Adressaten von Begutachtungsanordnungen nicht nur zu kommunizieren, welche Fragen zu beantworten und welche Fahreignungszweifel auszuräumen sind, sondern auch darzulegen, wie die Begutachtung abläuft.

Was die Regulierung von MPU-Vorbereitungskursen angeht, bin ich zurückhaltend. Als zweiten Punkt schlage ich vielmehr ein Qualitätssiegel für erwiesenermaßen auf hohem Niveau arbeitende Anbieter vor – natürlich unter Einhaltung des Wettbewerbsrechts (Stichwort: Staatliche Neutralität). Das könnte Verbrauchern helfen, den richtigen Anbieter zu finden.

Eine weitergehende Regulierung halte ich aber für nicht erforderlich und auch für rechtlich problematisch. Und ich betone nochmals: Ganz sicher nicht nötig ist eine Regulierung zur Bekämpfung krimineller Angebote. Wer Dokumente fälscht und Personen besticht, wird bereits durch das Strafrecht erfasst. Mehr Sanktion geht nicht.

Meine Damen und Herren, die eigentliche Fehlerquelle ist die MPU, sie entscheidet über Eignung oder Nichteignung. Ich betrachte es daher als Aufgabe der Begutachtungsstellen für Fahreignung, geeignete von ungeeigneten Verkehrsteilnehmern zu unterscheiden. Wenn sie das nur bewerkstelligen können, wenn man ihnen die Last eines möglicherweise gut vorbereiteten Prüflings von den Schultern nimmt, muss die MPU als Instrument insgesamt überdacht werden. Diese Büchse möchten wohl die Wenigsten von Ihnen öffnen, denn wenn die Frage nach den mit der MPU verbundenen gravierenden Eingriffen in die Persönlichkeitsrechte vor dem Hintergrund fehlender Treffsicherheit der MPU neu gestellt wird, wird sie wohl nicht mehr lange existieren.

Vor allem aber muss der Eindruck vermieden werden, dass die Regulierungsdebatte die mit den Begutachtungsstellen konzernverbundenen Vorbereiter begünstigt und ihnen dabei hilft, diesen lukrativen Markt mit Hilfe der Politik unter sich aufzuteilen. Denn ich befürchte, dies brächte die MPU noch weiter in Verruf.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Arbeitskreis III:

Hinterbliebenengeld und Schockschaden

Hinterbliebenengeld – Eine Bilanz nach sieben Jahren

Prof. Gerhard Wagner

Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und
Ökonomik Humboldt-Universität zu Berlin

I. Einleitung und Einordnung

Im Bereich des Schadensersatzrechts zeigt der internationale Entwicklungstrend seit vielen Jahren nur in eine Richtung, nämlich der zunehmenden Anerkennung immaterieller Beeinträchtigungen als ersatzfähiger Schaden. Das deutsche Recht ist an dieser Stelle traditionell besonders zurückhaltend. Während der Beratungen zum BGB herrschte die Meinung vor, es sei nachgerade unanständig, sich seelisches Leid in Geld „abkaufen“ zu lassen und deshalb am besten gar kein Geldersatz für immaterielle Beeinträchtigungen zu gewähren.¹ Diese strikte Haltung, die aus der Inkommensurabilität von Leid und Geld den Schluss zieht, den Schadensersatz auf null zu setzen, wurde nur bei Körper- und Gesundheitsverletzungen sowie Freiheitsberaubungen aufgegeben, in denen ein sog. Schmerzensgeld geschuldet ist. Letzteres blieb zunächst auf Deliktstatbestände beschränkt (§ 847 BGB a.F.), wurde mit dem Zweiten Schadensersatzrechtsänderungsgesetz 2002 jedoch auch für die Gefährdungshaftung und die Vertragshaftung zur Verfügung gestellt (§ 253 Abs. 2 BGB n.F., § 11 S. 2 StVG und vergleichbare Regelungen der Sondergesetze).²

In der Aufzählung der Rechtsgüter, deren Verletzung gemäß § 253 Abs. 2 BGB einen Anspruch auf Immaterialschaftensersatz auszulösen geeignet ist, fehlt das Rechtsgut Leben. Wird durch ein deliktisches oder sonst haftungsbegründendes Verhalten ein Mensch getötet, kann nur der Getötete ein Schmerzensgeld verlangen, sofern er vor seinem Ableben eine Phase des Leids durchstehen musste. Diese Forderung geht gemäß § 1922 Abs. 1 BGB auf die Erben des Getöteten über.³ Einen eigenen Anspruch auf Geldausgleich für das seelische Leid, das sie infolge des Verlusts der geliebten Person erlitten haben,

¹ Mugdan, Die gesamten Materialien zum Bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich, Band II, 1899, S. 1297; vgl. dazu bereits Wagner ZEuP 2000, 200 (204).

² Dazu Wagner NJW 2002, 2049 (2053 ff.).

³ BGHZ 138, 388, 394 = NJW 1998, 2741; KG NZV 1996, 455; OLG Düsseldorf BeckRS 2013, 18320; vgl. auch MüKoBGB/Oetker, 9. Aufl. 2022, BGB § 253 Rn. 28 mwN.

steht den Hinterbliebenen gemäß § 253 Abs. 2 BGB nicht zu. Das BGB in seiner ursprünglichen Fassung beschränkte die Angehörigen eines Todesopfers in § 844 a.F., § 845 auf den Ersatz der durch den Tod erlittenen Vermögensschäden, also der Beerdigungskosten, des entgangenen Unterhalts und der entgangenen Dienste. In Europa geriet dieser restriktive Standpunkt immer mehr unter Druck.⁴

Im Anschluss an den vom Piloten forcierten Absturz einer Germanwings-Maschine in den französischen Alpen im Jahr 2015, bei dem 150 Menschen ums Leben kamen, wurde auch in Deutschland ein Anspruch auf Angehörigenschmerzensgeld eingeführt.⁵ Gemäß § 844 Abs. 3 BGB hat der Ersatzpflichtige den Hinterbliebenen, die zur Zeit der Verletzung zu dem Getöteten in einem besonderen persönlichen Näheverhältnis standen, für das jeweils zugefügte seelische Leid eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten, wobei die Existenz eines besonderen persönlichen Näheverhältnisses bei Ehegatten, Lebenspartnern, Eltern und Kindern des Getöteten vermutet wird.⁶ Seiner Position im BGB entsprechend, gilt die Regelung nur für die Deliktstatbestände der §§ 823 ff. BGB, doch finden sich wortgleiche Regelungen auch in den Sondergesetzen zur Gefährdungshaftung (zB § 10 Abs. 3 StVG). Indessen erstreckt sich die Haftung aus § 280, § 241 Abs. 2 BGB wegen Verletzung vertraglicher Schutzpflichten nicht auf das seelische Leid der Angehörigen. Eine Ausnahme gilt nur für Schutzpflichtverletzungen im Rahmen von Dienstverträgen, weil § 618 Abs. 3 auf die §§ 842 ff. verweist und damit auch § 844 Abs. 3 in Bezug nimmt.

Das Gesetz zum Hinterbliebenengeld ist im Juli 2017 in Kraft getreten und nach sechs Jahren Ende 2023 von der Bundesregierung evaluiert worden.⁷ Das Ergebnis lautet, das Gesetz werde durch die Rechtsprechung Schritt für Schritt konturiert und konkretisiert und sei auf positive Resonanz gestoßen.⁸ Im Folgenden soll dieser Befund kritisch geprüft werden. Zunächst wird die zu § 844 Abs. 3 BGB ergangene Rechtsprechung gewürdigt und ihre Konkretisierungsleis-

⁴ Kadner-Graziano RIW 2015, 549 (555 ff.); Wagner FS Stürner, 2013, 231 (236 f.); eindrucksvoll EuGH C-86/23, E.N.I/HUK-Coburg, EuZW 2024, 1025; Slizky Schmerzensgeld-HdB, 21. Aufl. 2025, Rn. 340a.

⁵ Gesetz zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld v. 21.7.2017, BGBl I, 2421; Gesetzesbegründung in BT-Drs. 18/11397, Bericht des Rechtsausschusses in BT-Drs. 18/12421; eingehend dazu Wagner NJW 2017, 2641.

⁶ § 844 Rn. 131; Schulze BGB/Staudinger, Bürgerliches Gesetzbuch, 12. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 7.

⁷ Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld, November 2023; negative Einschätzung dagegen bei Quaisser DAR 2017, 668: „Gut gedacht, schlecht gemacht“.

⁸ Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld, November 2023, S. 22.

tung abgeschätzt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den für die Praxis zentralen Fragen nach der Entschädigungshöhe (unten, III.) und dem Verhältnis des Hinterbliebenengeldes zum Schockschadensersatz (unten, IV.). Beide rühren an die dogmatischen Grundlagen des Hinterbliebenengeldes, die über dieses Institut hinaus von Interesse sind (sogleich, II.).

II. Das Hinterbliebenengeld im System des Personenschadensersatzes

1. Anspruch auf Immaterialschadensersatz

Im Vorfeld der Gesetzgebung war umstritten, ob der Geldanspruch der Angehörigen wegen Tötung einer nahestehenden Person als Immaterialschadensersatz eingeordnet werden könne oder vielmehr einen Anspruch eigener Art darstelle, nämlich eine Art „Anerkennungsgeld“ für den zugefügten Verlust. Der zuletzt genannte Ansatz klingt in dem Ausdruck Hinterbliebenengeld nach.⁹ Indessen konnte die Profilierung einer *sui generis*-Entschädigung jenseits der in Deutschland wie international eingespielten Unterscheidung von Vermögens- und Nichtvermögensschäden kaum gelingen. Mit Recht hat der BGH in seinen ersten grundlegenden Entscheidungen zu § 844 Abs. 3 BGB das Hinterbliebenengeld als Immaterialschadensersatz qualifiziert,¹⁰ wenn auch zunächst noch mit dem Zusatz es handele sich um einen „immateriellen Ersatzanspruch eigener Art“.¹¹ Daraus ergeben sich zwei wesentliche Folgerungen, nämlich die Einbettung des Hinterbliebenengeldes in die Dogmatik des Schmerzensgelds sowie – vorgelagert – die Einordnung des § 844 Abs. 3 BGB als Haftungsausfüllungsnorm.

2. Der Anspruch auf Hinterbliebenengeld als Anspruch Drittbetroffener

Der Standort des Anspruchs auf Hinterbliebenengeld liegt zwar im Deliktsrecht, doch steht § 844 Abs. 3 BGB nicht im Kontext der Haftungstatbestände (§§ 823 ff.), sondern bei den Vorschriften über die Haftungsausfüllung (§§ 842 ff.), die das allgemeine Schadensersatz-

⁹ Kritisch dazu Müller VersR 2017, 321 (323).

¹⁰ BGHZ 233, 1 Rn. 33 = VersR 2022, 586 = NJW 2022, 152; BGHZ 235, 254 Rn. 13 = NJW 2023, 1438 mAnm Wagner = JZ 2023, 568 mAnm Croon-Gestefeld.

¹¹ BGHZ 233, 1 Rn. 33 = VersR 2022, 586 = NJW 2022, 152; ähnlich Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 264.

recht der §§ 249ff. BGB ergänzen. Die Vorschriften des § 844 BGB, einschließlich seines Abs. 3, sind als Haftungsausfüllungsnormen zugunsten Drittgeschädigter zu lesen.¹² Sie reagieren darauf, dass bei Verletzung des Rechtsguts Leben das primäre Unfallopfer als Rechtssubjekt und Gläubiger von Schadensersatzansprüchen „wegfällt“. Während die reflexgeschädigten Angehörigen als sog. *victimes par ricochet* mangels eigener Rechtsgutsverletzung unter dem BGB nicht aktivlegitimiert sind, wird ihnen im Fall des Todes des Primäropfers die Berechtigung zum Schadensersatz zuerkannt, um den Schädiger nicht ungerechtfertigt zu privilegieren.¹³ Besonders deutlich ist dieser Zusammenhang bei § 844 Abs. 2 BGB, der Ersatz für den infolge des Todes entgangenen Unterhalt gewährt. Wäre das Primäropfer „bloß“ verletzt worden, hätte der Schädiger für den Verdienstaufschlag aufzukommen und daraus wäre der Unterhalt des Angehörigen zu zahlen gewesen. Der Tod als intensivste Form der Verletzung soll nicht dazu führen, dass der Schädiger diese Kosten zu Lasten des Angehörigen externalisieren kann. Mit § 844 Abs. 3 BGB ist dieser rechtspolitische Maxime auf den Immaterialschadensersatz übertragen worden: Hätte das Primäropfer uU schwer verletzt überlebt, schuldete der Schädiger erhebliche Schmerzensgeldzahlungen. Diese Verpflichtung besteht nicht bei Tod des Primäropfers, doch in diesem Fall trifft die Angehörigen besonderes seelisches Leid. Indem § 844 Abs. 3 BGB dieses Leid als kompensationswürdig anerkennt, erstreckt er das in § 844 Abs. 1, 2, § 845 BGB nur für todesbedingte Vermögensschäden anerkannte Prinzip auf immaterielle Beeinträchtigungen. Deshalb ist das Hinterbliebenengeld nicht systemwidrig, sondern systematisch geboten.¹⁴

Wie stets bei Vorschriften über die Haftungsausfüllung, muss sich der erlittene Folgeschaden nicht seinerseits als Rechtsgutsverletzung darstellen. Ebenso wie das an Körper und Gesundheit verletzte Primäropfer Schmerzensgeld gemäß § 253 Abs. 2 BGB unabhängig davon verlangen kann, ob das seelische Leid als solches Krankheitswert erreicht, ist auch der überlebende Angehörige im Rahmen von § 844 Abs. 3 BGB des Nachweises entbunden, dass die Trauer um den erlittenen Verlust zu einer medizinisch diagnostizierbaren psychischen Beeinträchtigung geführt hat.¹⁵ Der „ganz normale“ Trauerschmerz,

¹² BGHZ 233, 1 Rn. 20, 33; Wagner NJW 2017, 2641 (2642); Müller VersR 2017, 321 (322); Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 264; BeckOGK BGB/Eichelberger, 2024, BGB § 844 Rn. 203.

¹³ Müller VersR 2017, 321 (322); MhKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 1; Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 2.

¹⁴ AA Katenmeier JZ 2017, 869 (871): „Fremdkörper im geltenden Haftungssystem“; wie hier BGHZ 233, 1 Rn. 18 ff.

¹⁵ BT-Drs. 18/11397, 8; BeckOK BGB/Spindler/Scheuer, 71. Ed. 2024, BGB § 844 Rn. 44; MhKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 104; Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 265.

den jede psychisch gesunde Person beim Verlust eines ihr nahestehenden Menschen empfindet, genügt, um den Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld auszulösen.¹⁶ Auf der anderen Seite muss sich der Hinterbliebene das Mitverschulden des Primäröpfers ersatzmindernd anrechnen lassen (§ 846 BGB) und es hinnehmen, dass ein gegenüber dem Primäröpfereingreifendes Haftungsprivileg, etwa aus § 104, § 105 SGB VII, auch den Anspruch des Hinterbliebenen aus § 844 Abs. 3 BGB ausschließt.¹⁷

Dagegen wird in der Literatur geltend gemacht, es handele sich bei § 844 Abs. 3 nicht um eine Haftungsausfüllungsnorm zugunsten Drittbetroffener, sondern um einen eigenständigen Deliktstatbestand, der einen Eingriff in das allgemeine Persönlichkeitsrecht voraussetze und dafür eine Entschädigung in Geld gewähre.¹⁸ Dagegen spricht indessen, dass die „besondere persönliche Nähebeziehung“ kein anerkannter Schutzbereich des allgemeinen Persönlichkeitsrechts ist,¹⁹ der „Entzug der nahestehenden Person“²⁰ keine Verletzung desselben begründet und die anspruchsvollen Voraussetzungen für die Entschädigung einer Persönlichkeitsrechtsverletzung in Geld – Unzulänglichkeit negatorischen Rechtsschutzes, schwere Verletzung oder schweres Verschulden²¹ – bei § 844 Abs. 3 BGB ganz offensichtlich nicht gelten. Zwar ließe sich die Dogmatik des allgemeinen Persönlichkeitsrechts speziell für die Zwecke des Hinterbliebenengeldes so zurichten, dass § 844 Abs. 3 BGB dabei herauskäme, doch was wäre damit gewonnen? Außer Frage steht jedenfalls, dass die in § 844 geregelten Ansprüche die Verwirklichung eines Haftungstatbestands gegenüber dem Primäröpfereingreifenden voraussetzen,²² was ihre derivative Natur unterstreicht.²³ Noch fernliegender ist es, auch dem Unterhaltsschadensersatz des § 844 Abs. 2 BGB eine Rechtsgutsverletzung zu unterlegen und diese in dem Eingriff in ei-

¹⁶ Ebenso BGHZ 233, 1 Rn. 18 ff.; Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 264;

¹⁷ BGHZ 233, 1 Rn. 14 ff.; Wagner NJW 2017, 2641 (2643).

¹⁸ Tomas-Keck, Hinterbliebenengeld, 2023, S. 85 ff., 130 ff., 187 ff.; vor § 844 Abs. 3 BGB im Sinne einer rechtspolitischen Forderung Gontard DAR 1990, 375 (377 f.); Kadner Graziano IPrax 2006, 307 (309); Klinger NZV 2005, 290 (293); ablehnend Schubert, Die Wiedergutmachung immaterieller Schäden im Privatrecht, 2013, 64 f., 404 ff.; MüKoBGB/Oetker, 9. Aufl. 2022, BGB § 253 Rn. 28.

¹⁹ Tomas-Keck, Hinterbliebenengeld, 2023, S. 101 f., 107 ff.

²⁰ Tomas-Keck, Hinterbliebenengeld, 2023, S. 94.

²¹ BGHZ 199, 237 Rn. 38 = NJW 2014, 2029; Wagner, Deliktsrecht, 14. Aufl. 2021, Kap. 7 Rn. 49.

²² Prot. II, S. 615; BT-Drs. 18/11397, S. 12; MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 96.

²³ MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 110; im Ergebnis genauso Tomas-Keck, Hinterbliebenengeld, 2023, S. 246 f.; BeckOK BGB/Eichelberger, 71. Ed. 2024, BGB § 844 Rn. 95.

nen familiären Lebensbereich oder in einem „Recht auf Unterhalt“ zu sehen.²⁴ Dementsprechend wird auch in den Nachbarrechtsordnungen das Leid der Angehörigen – *préjudice d'affection* bzw. *bereavement* – nicht als Verletzung von deren Persönlichkeitsrechten qualifiziert.²⁵

3. Einordnung in die Schmerzensgelddogmatik

a) Ausgleich und Genugtuung

Handelt es sich bei § 844 Abs. 3 BGB um einen von dem hypothetischen Ersatzanspruch des Primäröpfers abgeleiteten Anspruch des Angehörigen auf Immaterialschadensersatz und insofern um eine Erweiterung des § 253 Abs. 2 BGB, dann liegt es nahe, die herkömmliche Dogmatik des Schmerzensgeldes auf das Hinterbliebenengeld zu übertragen und die Funktionen hier wie dort gleich zu bestimmen. Genau diesen Weg hat der BGH eingeschlagen und dem Anspruch auf Hinterbliebenengeld sowohl Ausgleichs- als auch Genugtuungsfunktion zuerkannt.²⁶ Dass es dem § 844 Abs. 3 BGB nicht nur um Schadensausgleich gehe, begründet der VI. Zivilsenat einerseits mit dem Gedanken der Einkommensurabilität, die einen „echten Ausgleich“ unmöglich mache, andererseits mit dem Wortlaut des Gesetzes, das eine „angemessene Entschädigung“ fordere.²⁷

Seit einer Entscheidung des Großen Zivilsenats aus dem Jahr 1955 regieren dieselben Funktionen auch den Schmerzensgeldanspruch aus § 253 Abs. 2 BGB.²⁸ Ihr sind die übrigen obersten Gerichtshöfe des Bundes gefolgt,²⁹ und dies ist 2016 durch die Vereinigten Großen Senate bestätigt worden.³⁰ Auch das BVerfG hat im Zusammenhang mit dem Schmerzensgeld von Ausgleich und Genugtuung gesprochen, wenn auch nur beiläufig.³¹ Trotz der breiten Zustimmung steckt das Tandem voller Probleme, die nunmehr auch auf das Hinterbliebenengeld durchschlagen.

²⁴ So Tomas-Keck, Hinterbliebenengeld, 2023, S. 178 ff.

²⁵ Brun, Responsabilité civile extracontractuelle, 6. Aufl. 2023, Rn. 224, 226; Edelman, McGregor on Damages, 21. Aufl. 2021, Rn. 41-004, 41-019 ff.

²⁶ BGHZ 235, 254 Rn. 14.

²⁷ BGHZ 235, 254 Rn. 14.

²⁸ BGH (GS) BGHZ 18, 149, 154 ff.; bestätigt etwa von BGHZ 120, 1, 4 f.; BGHZ 128, 117, 120 ff.

²⁹ BSG NJOZ 2013, 1154 Rn. 20; BVerwG NJW 1995, 3001 (3002); nicht hierher zählt die vom VGS zitierte Entscheidung BAG NJW 2010, 2970 Rn. 41, in der nicht von Genugtuung, sondern von Prävention die Rede ist. Vgl. dazu unten, Fn. 34.

³⁰ BGH (VGS) BGHZ 212, 48 Rn. 48 = r+s 2017, 101.

³¹ BVerfG NJW 2006, 1580 Rn. 18; NJW 2010, 433 Rn. 25.

b) Die Genugtuungsfunktion zwischen Sühne und Prävention

Was genau die Genugtuungsfunktion ausmacht, ist nicht leicht zu sagen. Der BGH formuliert, wiederum in Übernahme der Schmerzensgelddogmatik, der Schädiger schulde „dem Hinterbliebenen für das, was er ihm durch die Herbeiführung des Todes einer geliebten Person angetan hat, Genugtuung“.³² In einer von den Vereinigten Senaten im Sinne der Genugtuungsfunktion zitierten Entscheidung des BAG zu § 15 Abs. 2 AGG heißt es, der „Sanktionszweck“ der Norm sei zu berücksichtigen mit der Folge, „dass die Höhe auch danach zu bemessen ist, was zur Erzielung einer abschreckenden Wirkung erforderlich ist“, um den Arbeitgeber von zukünftigen Diskriminierungen abzuhalten.³³ Diese Formulierungen zielen auf die Rechtsprechung des EuGH zum europäischen Anti-Diskriminierungsrecht, in der der Gerichtshof auf Sanktionen besteht, die eine „wirklich abschreckende Wirkung gegenüber dem Arbeitgeber haben“.³⁴ Wie an anderer Stelle gezeigt worden ist, hat die unionsrechtliche Forderung nach Sanktionen, die „wirksam, verhältnismäßig, abschreckend“³⁵ sind mit einer neben die Ausgleichsfunktion tretenden Genugtuungsfunktion nichts gemein. Dem EuGH geht es nicht um Sühne für dasjenige, was dem Arbeitnehmer „angetan“ wurde, sondern um wirksame Abschreckung, und zwar durch vollumfänglichen Ausgleich des Schadens.³⁶ Diese Haltung prägt auch die aktuelle Rechtsprechung zum Schadensausgleich wegen Verletzungen des Datenschutzrechts gemäß Art. 82 DSGVO. Hier bekennt sich der EuGH ausdrücklich zur Präventionsfunktion der Haftung,³⁷ weist aber die Pönalisierung des Schadensersatzes ebenso zurück wie die Abstufung des Ersatzbetrags je nach dem Verschuldensgrad auf Seiten des Schädigers.³⁸ Allerdings insis-

³² BGHZ 235, 254 Rn. 14; zum Schmerzensgeld genauso zum Schmerzensgeld genauso BGH (GS) BGHZ 18, 149, 154; BGH (VGS) BGHZ 212, 48 Rn. 48 = r+s 2017, 101.

³³ BAG NJW 2010, 2970 Rn. 41.

³⁴ EuGH C-14/83, Sabine von Colson und Elisabeth Kamann/Land Nordrhein-Westfalen, Rn. 23; EuGH C – 79/83, Dorit Harz/Deutsche Tradax GmbH, Rn. 23; EuGH C-271/91, Marshall/Southampton and South West Hampshire Area Health Authority Rn. 24; EuGH C-180/95 (Drachmpaehl ./ Urania Immobilienservice OHG), Slg. 1997, I-2212, 2222 Nr. 40.

³⁵ EuGH C-68/88, Kommission/Griechenland, Rn. 24; EuGH C-7/90, Strafverfahren gegen Paul Vandevenne u. a. Rn. 11; EuGH C-326/88, Anklagemyndigheden v. Hansen, Rn. 17; EuGH I-4345, Strafverfahren gegen Sandro Gallotti, Rn. 14; EuGH C-29/95, Pastoors und Trans-Cap GmbH/Belgien Rn. 24.

³⁶ Wagner AcP 206 (2006), 352 (398 ff.).

³⁷ EuGH C-741/21, GP/juris, Rn. 59; EuGH C-182/22, C-189/22, JU u. a./Scalable Capital, Rn. 22.

³⁸ EuGH C-667/21, ZQ/Krankenversicherung Nordrhein, Rn. 88 ff., 102; EuGH C-687/21, BL/MediaMarktSaturn, Rn. 51 ff.; EuGH C-182/22, C-189/22, JU u. a. / Scalable Capital, Rn. 26 ff.

tiert der Gerichtshof auf Totalreparation im umfassenden Sinne, unter Einschluss immaterieller Schäden.³⁹

Unter der Prämisse, dass vollständiger Schadensausgleich, der sämtliche durch ein deliktisches Verhalten verursachten Nachteile umfasst, optimale Anreize zur Verhinderung zukünftiger Schäden setzt,⁴⁰ kann eine von Ausgleich und Prävention unterschiedene Genugtuungsfunktion nur darauf zielen, den Schädiger für sein deliktisches Tun zu „bestrafen“, also das rechtswidrige Tun und seine Folgen zu „sühnen“.⁴¹ Die Bemühungen des VI. Zivilsenats, Genugtuung und Strafe danach zu unterscheiden, dass diese den Strafanspruch der Allgemeinheit verwirkliche, letztere hingegen „in der besonderen Beziehung des Geschädigten zum Schädiger“ begründet sei,⁴² können angesichts der Identität von staatlichem und privatem Strafanspruch, wie er etwa in den §§ 374 ff. StPO über die Privatklage zum Ausdruck kommt,⁴³ nicht überzeugen. Schadensersatz kann zum Ausgleich eingetretener Nachteile, zur Abschreckung vor Verletzungsverhalten in der Zukunft sowie zur Vergeltung, also Sühne der Tat und Bestrafung des Täters, eingesetzt werden. *Quartus non datur*.

Bei der Genugtuungsfunktion handelt es sich also bei Licht besehen um eine Form der Strafe, die allerdings die Form einer zivilrechtlichen Rechtsfolge, nämlich die Verpflichtung zur Zahlung einer (höheren) Geldentschädigung angenommen hat. Folgerichtig wird das Schmerzensgeld in Abhängigkeit vom Verschuldensgrad bemessen, je nachdem, ob der Schädiger vorsätzlich oder rücksichtslos, leicht fahrlässig oder schuldlos gehandelt hat.⁴⁴ Entsprechendes gilt für § 844 Abs. 3 BGB; auch die Höhe des Hinterbliebenengelds soll vom Verschuldensgrad abhängen.⁴⁵

c) Kritik der Genugtuung als privatrechtliche Sühne

Gegen die Einführung des Genugtuungsgedankens in das Recht des Hinterbliebenengeldes lassen sich dieselben Einwände erheben wie

³⁹ EuGH C-300/21, UI/Österreichische Post, Rn. 43 ff., 45; EuGH C-590/22, AT u. a. / PS GbR u. a., Rn. 29 ff.

⁴⁰ Dazu Wagner AcP 206 (2006), 352 (457 ff.).

⁴¹ Dazu eingehend Schubert, Die Wiedergutmachung immaterieller Schäden im Privatrecht, 2013, S. 180 ff.; Wagner ZEuP 2000, 200 (204 ff.); Wagner, Schadensersatz – Zwecke, Inhalte, Grenzen, in: E. Lorenz (Hrsg.), Karlsruher Forum 2006, 2006, S. 16 ff.

⁴² BGHZ 128, 117, 122 f.; BGH NJW 1996, 1591.

⁴³ Vgl. etwa BeckOK StPO/Valerius, 53. Ed. 2024, StPO § 374 Rn. 1 ff.; MüKoStPO/Daimagüler, 2. Aufl. 2024, StPO § 374 Rn. 1 ff.

⁴⁴ BGH (GS) BGHZ 18, 149, 154 ff., 157 f.; MüKoBGB/Oetker, 9. Aufl. 2022, BGB § 253 Rn. 11, 49 f.; Grüneberg/Grüneberg BGB § 253 Rn. 17; anders noch BGH NJW 1953, 99: nur die Ausgleichsfunktion sei maßgeblich, der Verschuldensgrad irrelevant.

⁴⁵ BGHZ 235, 254 Rn. 15; dafür auch Tomas-Keck, Hinterbliebenengeld, 2023, S. 192 ff., 201 f.

beim eigentlichen Schmerzensgeld:⁴⁶ Sühne und Bestrafung sind keine sinnvollen Ziele des Schadensersatzrechts, weil sich viele Schadensersatzansprüche gegen juristische Personen richten, denen gegenüber Unrecht nicht „gesühnt“ werden kann, und natürliche Personen in der Rolle als Schädiger in aller Regel haftpflichtversichert sind, sodass die Genugtuung zu Lasten einer Versichertengemeinschaft erfolgt. Bei Straßenverkehrsunfällen gilt das wegen der bestehenden Versicherungspflicht sogar ohne Einschränkung. Darüber hinaus schließt die Entstehungsgeschichte des Gesetzes die Anerkennung einer Sühnefunktion des Schadensersatzes aus. Die Verfasser des BGB haben mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht, dass sie die „Hereinziehung moralisierender oder strafrechtlicher Gesichtspunkte“ in das Schadensersatzrecht ablehnten.⁴⁷ Mit Blick auf immaterielle Schäden ist diese Wertung durch den Gesetzgeber des Zweiten Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes 2002 bekräftigt worden: Die Ausdehnung des Schmerzensgeldanspruchs auf die Tatbestände der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung lässt sich mit der Annahme, dem Immaterialschaftensersatz komme auch eine Genugtuungsfunktion zu, nicht vereinbaren, denn mangels Verschulden ist sie „irrelevant“.⁴⁸

Vor diesem legislativen Hintergrund nimmt es nicht Wunder, dass der IX. Zivilsenat des BGH die Vollstreckbarerklärung eines Urteils, das Strafschadensersatz zugesprochen hatte, wegen Verstoßes gegen die öffentliche Ordnung abgelehnt hat (§ 328 Abs. 1 Nr. 4 ZPO).⁴⁹ Die Zurückweisung von Strafschadensersatz wird in der deutschen Literatur mit Vehemenz verteidigt und diese Haltung kurzerhand auf jede Form suprakompensatorischer Ersatzleistungen erstreckt.⁵⁰ Dabei bleibt es ein Mysterium, warum beim Immaterialschaftensersatz unbedenklich sein soll, was beim Schadensausgleich für Vermögens-einbußen perhorresziert wird. Entweder, die private Bebußung des Schädigers durch Verurteilung zu auf Genugtuung zielenden Ersatzleistungen ist unzulässig oder sie ist es nicht. Eine Ungleichbehandlung von Vermögens- und Nichtvermögensschäden lässt sich auch nicht mit dem Hinweis darauf verteidigen, dass bei Letzteren eine mathematisch korrekte „Umrechnung“ in Geld nicht möglich sei. Letz-

⁴⁶ Köndgen, Haftpflichtfunktionen und Immaterialschaften, S. 84 ff., 117 ff.; Kötz FS v. Caemmerer, 1978, 389 (392 f.); Lorenz, Immaterieller Schaden und „billige Entschädigung in Geld“, 1981, S. 102 ff.; von Mayenburg, Die Bemessung des Inkommensurablen, 2012, S. 31 ff.

⁴⁷ Motive, Bd. II, 17 f.

⁴⁸ So die Gesetzesbegründung, BT-Drs. 14/7752, 14 f. Weiter heißt es allerdings beschwichtigend, die Genugtuung könne bei nachgewiesenem Verschulden weiterhin bei der konkreten Bemessung berücksichtigt werden, „wenn dies im Einzelfall notwendig erscheint“. Eine Bekräftigung der Genugtuungsfunktion ist dies nicht.

⁴⁹ BGHZ 118, 312, 334 ff. = NJW 1992, 3096.

⁵⁰ Repräsentativ Gregor, Das Bereicherungsverbot, 2012, S. 74 ff.

teres ist zwar richtig, rechtfertigt es jedoch nicht, den Umfang der gezwungenermaßen nur diskretionär zu schätzenden Entschädigung von anderen Kriterien abhängig zu machen als der Schwere des erlittenen Leids.

Somit sprechen die besseren Gründe dafür, die Funktionen des § 844 Abs. 3 BGB genauso zu bestimmen wie diejenigen des allgemeinen Schadensersatzrechts. Diesem geht es um Schadensausgleich und Schadensvermeidung, genauer: um optimale Prävention durch vollständigen Schadensausgleich. Eine über die Setzung von Anreizen zur Schadensvermeidung hinausgehendes Sanktionsbedürfnis zählt nicht zu den Zwecken der §§ 249 ff. BGB. Das Hinterbliebenengeld rechtfertigt insoweit keine Ausnahme. Seine Funktion besteht darin, den Hinterbliebenen einen Ausgleich für das erlittene Leid zu bieten und dadurch Anreize zu generieren, diese Schäden vor vornherein zu vermeiden. Auch bei § 844 Abs. 3 BGB geht es nicht um „Sühne“ des Unrechts gegenüber den Hinterbliebenen, sondern um Prävention durch Schadensausgleich.

III. Bemessung des Hinterbliebenengelds

1. Bemessung in einem Schritt – unbezifferter Klageantrag

Die Bemessung des Immaterialschadensersatzes im Lichte der Ausgleichs- und der Genugtuungsfunktion gehört zu den schwierigsten Aufgaben der Gerichte. Den vielleicht naheliegenden Vorschlag, die Komplexität der Entscheidung über die Höhe der Entscheidung dadurch zu reduzieren, dass zunächst ein Ausgleichsbetrag festgesetzt und dieser dann ggf. um einen Genugtuungszuschlag erhöht wird, hat der BGH in seiner Rechtsprechung zum Schmerzensgeld zurückgewiesen.⁵¹ Der angemessene Entschädigungsbetrag ist in einem Schritt, allerdings unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände des Einzelfalls festzusetzen. Entsprechend ist das Leid des einzelnen Hinterbliebenen individuell zu bemessen.⁵²

Die Unwägbarkeiten bei der Bemessung des Hinterbliebenengelds haben zur Folge, dass für den Klageantrag dieselben Erleichterungen gelten wie bei Schmerzensgeldklagen.⁵³ Anders als sonst ist ein unbe-

⁵¹ BGHZ 128, 117, 121 f.

⁵² BGHZ 235, 254 Rn. 13; zum Schmerzensgeld BGH NJW 2022, 1953 Rn. 13; BGH (VGS) BGHZ 212, 48 Rn. 53 = r+s 2017, 101; MüKoBGB/Oetker, 9. Aufl. 2022, BGB § 253 Rn. 36; Grüneberg/Grüneberg, 83. Aufl. 2024, BGB § 253 Rn. 15; Staudinger/Höpfner, 2021, BGB § 253 Rn. 40.

⁵³ Dazu statt aller MüKoZPO/Becker-Eberhard, 6. Aufl. 2020, ZPO § 253 Rn. 119 ff.

zifferter Klageantrag zulässig,⁵⁴ die Angabe der Größenordnung der begehrten Summe oder eines Mindestbetrags löst nicht die Rechtsfolgen des § 308 Abs. 1 S. 1 ZPO aus,⁵⁵ sondern ist Maßstab für die Berechnung der Beschwer, von der die Zulässigkeit eines Rechtsmittels gegen das Urteil abhängt.⁵⁶

2. Bemessung nach dem Ausgleichsgedanken

a) Entschädigung für Trauerschmerz

Nach der Rechtsprechung des BGH zum Schmerzensgeld steht bei dessen Bemessung „der Entschädigungs- oder Ausgleichsgedanke“ im Vordergrund,⁵⁷ und Entsprechendes gilt wohl für das Hinterbliebenengeld.⁵⁸ Bei der Suche nach einem „angemessenen“ Entschädigungsbetrag ist es entscheidend, das verletzte Interesse richtig zu bestimmen. Das Hinterbliebenengeld soll nicht den Verlust menschlichen Lebens kompensieren, was zu exorbitant hohen Summen führen müsste, sondern hat allein das Leid der Angehörigen im Blick, das allerdings unterhalb der Schwelle einer psychischen Gesundheitsverletzung bleibt, die einen Anspruch auf Schockschadensersatz auslöst. Bei § 844 Abs. 3 BGB kommt es daher zunächst auf die Intensität und Dauer des infolge des Verlusts der geliebten Person empfundenen seelischen Leids an.⁵⁹ Da vergangenes psychisches Erleben in einem Gerichtsverfahren nicht verifizierbar ist, führt kein Weg daran vorbei, auf die Intensität der zwischen dem Verstorbenen und dem Angehörigen bestehenden Nähebeziehung abzustellen.⁶⁰ Je intensiver diese vor dem Eintritt des Todes war, desto stärker ist der Trauerschmerz und desto höher muss der Entschädigungsbetrag ausfallen.⁶¹

⁵⁴ Dazu BGHZ 132, 341, 350 = JZ 1996, 1080 mit Anm. Schlosser; BGHZ 140, 335, 340; Rehm/Häcker DAR 2022, 539 (532); Slizyk Schmerzensgeld-HdB, 21. Aufl. 2025, Rn. 397.

⁵⁵ BGHZ 132, 341, 350 f.

⁵⁶ BGHZ 140, 335, 340 f.; Slizyk Schmerzensgeld-HdB, 21. Aufl. 2025, Rn. 397.

⁵⁷ Zum Schmerzensgeld BGH NJW 2022, 1953 Rn. 13; BGH (GS) BGHZ 18, 149, 157; BGH (VGS) BGHZ 212, 48 Rn. 49, 54 = r+s 2017, 101; Grüneberg/Grüneberg, 83. Aufl. 2024, BGB § 253 Rn. 15; Jauernig/Kern, 19. Aufl. 2023, BGB § 253 Rn. 4; BeckOGK BGB/Eichelberger, Stand 1.10.2024, BGB § 844 Rn. 217; Staudinger/Höpfner, 2021, BGB § 253 Rn. 20; MüKoBGB/Oetker, 9. Aufl. 2022, BGB § 253 Rn. 10.

⁵⁸ BGHZ 235, 254 Rn. 15.

⁵⁹ BGHZ 235, 254 Rn. 14; zum Schmerzensgeld genauso BGH (VGS) BGHZ 212, 48 Rn. 49 = r+s 2017, 101; MüKoBGB/Oetker, 9. Aufl. 2022, BGB § 253 Rn. 36; Slizyk Schmerzensgeld-HdB, 20. Aufl. 2024, Rn. 21.

⁶⁰ MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 107; LG Tübingen VersR 2020, 236 (239 ff.); Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 289; ähnlich Schneider, Hinterbliebenengeld gemäß § 844 Abs. 3 BGB, 2023, S. 292 ff; BeckOGK BGB/Eichelberger, Stand 1.10.2024, BGB § 844 Rn. 217.

⁶¹ Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 289.

b) Größenordnung der Entschädigung

Einen monetären Ankerpunkt für die Bemessung des Hinterbliebenengeldes liefert der Blick auf die gelebte Nähebeziehung indessen nicht, d.h. die „Oktave“, innerhalb derer die Geldentschädigung anzusiedeln ist, bleibt offen.

Wie groß die Spanne für die Wahl der Größenordnung des Hinterbliebenengeldes ist, zeigt eine aktuelle Entscheidung des EuGH zur Anwendung der Parallelvorschrift zu § 844 Abs. 3 BGB im bulgarischen Recht als international zwingende Norm iSd Art. 16 Rom II-VO.⁶² Der zugrunde liegende Sachverhalt betrifft einen Verkehrsunfall zweier in Deutschland lebender bulgarischer Staatsangehöriger auf deutschen Straßen, bei der die Tochter der Kläger ums Leben gekommen war. Da zum Zeitpunkt des Unfalls im Jahr 2014 das Hinterbliebenengeld noch nicht eingeführt war, konnten die Eltern lediglich ein Schmerzensgeld wegen eines eigenen Schockschadens verlangen, das die Haftpflichtversicherung des Unfallgegners mit 2.500 EUR für jeden Elternteil bezifferte. Mit ihrer Klage vor dem Stadtgericht Sofia verlangten die Eltern auf der Grundlage des bulgarischen Schadensersatzrechts die Zahlung von jeweils 125.000 EUR, wobei das Gericht einen Entschädigungsbetrag von 61.000 EUR je Elternteil für realistisch hielt. Der EuGH lehnte es ab, auf dieser Grundlage nationale Normen nach Art des § 844 Abs. 3 BGB nur deshalb als Eingriffsnormen zu qualifizieren, weil sie immaterielle Interessen höher bewerten als ihre Pendants in anderen Rechtsordnungen.⁶³

An welcher Stelle ist der Trauerschmerz in das Entschädigungsrasster des Immaterialschadensersatzes nach deutschem Recht einzuordnen? In der Gesetzesbegründung wird im Zusammenhang mit der Abschätzung der voraussichtlichen Kosten des Hinterbliebenengeldes der Betrag von 10.000 EUR genannt, der bisher von den Gerichten im Durchschnitt als Schmerzensgeld für einen Schockschaden gewährt worden sei.⁶⁴ Wörtlich genommen würde dies bedeuten, dass das Hinterbliebenengeld im Mittel unter dieser Schwelle anzusiedeln wäre, weil der Schockschadensersatz Verletzungen der (psychischen) Gesundheit des Hinterbliebenen kompensiert, die schwerer wiegen als der „normale“ Trauerschmerz, auf den § 844 Abs. 3 BGB reagiert.⁶⁵ Die Einführung des Hinterbliebenengeldes ist jedoch Ausdruck der

⁶² EuGH 5.9.2024, C-86/23, EuZW 2024, 1025.

⁶³ EuGH 5.9.2024, C-86/23, EuZW 2024, 1025 Rn. 49 ff.

⁶⁴ BT-Drs. 18/11397, 11; Oehler ZdtR 2019, 93 (105), BeckOGK BGB/Eichelberger, Stand 1.10.2024, BGB § 844 Rn. 214.

⁶⁵ Im Einzelnen unten, IV.

Wertung, das Leid der Angehörigen infolge der Tötung eines nahestehenden Menschen großzügiger zu bewerten als zuvor.⁶⁶ Diese Wertung steht einer Beschränkung der Angehörigen auf noch niedrigere Beträge entgegen. Sachgerecht erscheint es, die Summe von 10.000 Euro jedenfalls im engsten Angehörigenkreis, also zwischen Ehegatten und Lebenspartnern, minderjährigen Kindern und Eltern, als Sockelbetrag anzusehen, der im Normalfall ohne Weiteres, d.h. auch bei Gefährdungshaftung, geschuldet ist.⁶⁷

Beim Umgang mit dem Ankerbetrag von 10.000 Euro, wie auch mit den in Schmerzensgeldtabellen gesammelten Präjudizien muss die Geldentwertung berücksichtigt werden.⁶⁸ Die Gesetzesbegründung, in der die 10.000 Euro genannt sind, stammt vom März 2017. Seither sind die Verbraucherpreise um ca. 21,05 % gestiegen.⁶⁹ Der Sockelbetrag für die Entschädigung der nächsten Angehörigen beträgt im Jahr 2024 inflationsbereinigt also 12.105 Euro, nicht 10.000 Euro.

c) Berücksichtigung des Verschuldensgrads

Die Ausrichtung des Hinterbliebenengeldes (auch) auf die Genugtuungsfunktion hat zur Folge, dass der Verschuldensgrad bei seiner Bemessung eine Rolle spielen muss.⁷⁰ Genauso wie beim Schmerzensgeld ist dies auch deshalb ein Problem, weil die Gefährdungshaftungstatbestände gar kein Verschuldenserfordernis kennen, aber dennoch Schmerzens- wie Hinterbliebenengeld geschuldet ist (z.B. § 10 Abs. 3, § 11 S. 2 StVG).⁷¹ Die Rechtsprechung hat dies nicht zum Anlass genommen, die Genugtuungsfunktion zu verabschieden, liegt doch der Ton auf der Sanktionierung von Vorsatzdelikten. Aus Sicht des Geschädigten mache es keinen Unterschied, ob der Schaden ohne Verschulden oder durch fahrlässiges Verhalten zugefügt worden sei, doch die vorsätzliche Verletzung sei etwas anderes und schärfend zu berücksichtigen.⁷² Die Unterscheidung zwischen Haftungen ohne Verschulden sowie Fahrlässigkeitsdelikten einerseits und Vorsatzdelikten andererseits kennzeichnet auch die bisherige Rechtsprechung zu § 844 Abs. 3 BGB. Bei mehr oder weniger fahrlässig verursachten

⁶⁶ Wagner NJW 2017, 2641 (2645).

⁶⁷ Wagner NJW 2017, 2641 (2645).

⁶⁸ Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 291; Huber/Kadner/Graziano/Luckey/Huber, Hinterbliebenengeld, 2018, § 1 Teil 1, Rn. 147.

⁶⁹ Verbraucherpreisindex Deutschland, 1991–2023 (<https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/table/61111-0001/table-toolbar#filter>, abgerufen am 2.12.2024).

⁷⁰ BGHZ 235, 254 Rn. 15; Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 289; Jaeger VersR 2017, 1041 (1054); MüKoBGB/Oetker, 9. Aufl. 2022, BGB § 253 Rn. 49; vgl. oben, II.

⁷¹ Dazu Wagner NJW 2002, 2049 (2054).

⁷² BGHZ 128, 111, 121; vgl. auch schon BGH (GS) BGHZ 18, 149, 158.

Verkehrsunfällen mit Todesfolge für nahe Angehörige sprechen die Instanzgerichte Beträge deutlich unterhalb von 10.000 EUR, in der Größenordnung zwischen 5.000 und 7.500 Euro zu, während die Hinterbliebenengelder bei Mordtaten und anderen vorsätzlichen Tötungsdelikten an die 20.000 Euro pro Hinterbliebenen heranreichen.⁷³

Gerade bei Tötungsdelikten bleibt es häufig nicht bei der zivilrechtlichen Sanktion, sondern eine strafgerichtliche Verurteilung tritt hinzu, die die Genugtuungsfunktion bei der Bemessung des Immaterialschadensersatzes eigentlich ausschalten müsste. Im Kontext des Schmerzensgeldes lehnt es der BGH gleichwohl ab, eine wegen derselben Tat verhängte Kriminalstrafe ersatzmindernd zu berücksichtigen.⁷⁴ Die dafür maßgebliche subtile Abgrenzung zwischen einem öffentlichen Strafbedürfnis und einem privatrechtlichen Genugtuungsinteresse des Geschädigten, der in einer „besonderen Beziehung“ zum Schädiger stehe, bleibt ein Mysterium.⁷⁵ Gleichwohl ist zu erwarten, dass der BGH es auch für das Hinterbliebenengeld ablehnen wird, eine etwa verhängte Kriminalstrafe anzurechnen.

d) Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse?

Die Frage, ob bei der Bemessung des Schmerzensgeldes die wirtschaftlichen Verhältnisse des Schädigers eine Rolle spielen mit der Folge, dass der Entschädigungsbetrag bei „reichen“ Schädigern höher ausfällt als bei „armen“ und umgekehrt bei entsprechend ausgestatteten Opfern, war Gegenstand eines vom 2. Strafsenat angestoßenen Vorlageverfahrens zu den Vereinigten Großen Senaten des BGH.⁷⁶ Dieser Spruchkörper hat nicht nur die Genugtuungsfunktion des Schmerzensgeldes bekräftigt, sondern die Rechtsprechung des Großen Zivilsenats aus dem Jahr 1958 auch insoweit bestätigt, als die wirtschaftlichen Verhältnisse beider Parteien zu berücksichtigen sind.⁷⁷ Der Große Zivilsenat hielt seinerzeit dafür, nach dem Maßstab der Billigkeit dürfe das Schmerzensgeld nicht dazu führen, „den Schädiger in schwere und nachhaltige Not zu bringen“, dies gelte aber nicht bei „besonders verwerfliche[m] Verhalten des Schädigers, wie rücksichtsloser Leichtsinn oder gar Vorsatz“.⁷⁸ Danach geht die Genugtuungsfunktion der Entlastung mit Rücksicht auf prekäre wirtschaftli-

⁷³ Vgl. die tabellarische Übersicht der zu § 844 Abs. 3 BGB ergangenen Urteile in: Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld, November 2023, S. 7 ff.

⁷⁴ BGHZ 128, 111, 121 ff.; BGH NJW 1996, 1591.

⁷⁵ Vgl. oben, II. 3.

⁷⁶ BGH NStZ-RR 2015, 382.

⁷⁷ BGH (VGS) BGHZ 212, 48 Rn. 56 ff. = r+s 2017, 101; zuvor BGH (GS) BGHZ 18, 149 (159 f.); dazu auch Schulze BGB/Schulze BGB § 253 Rn. 20.

⁷⁸ BGH (GS) BGHZ 18, 149, 159.

che Verhältnisse vor. Das gilt sicher auch für § 844 Abs. 3 BGB, sodass die Reduzierung des Hinterbliebenengelds mit Blick auf die schwache wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Schädigers bei vorsätzlichen Straftaten oder rücksichtslosem Verhalten gegen das Leben ausgeschlossen ist. Fahrlässige Tötungen hingegen ereignen sich in aller Regel im motorisierten Straßenverkehr, an dem nur teilnehmen darf, wer durch eine Haftpflichtversicherung vor den Folgen der Schadensersatzpflicht geschützt ist (§ 1 PflVG). Unter dieser Voraussetzung kommt eine Anspruchsminderung mit Rücksicht auf beengte wirtschaftliche Verhältnisse von vornherein nicht in Betracht.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Hinterbliebenen, auf die es nach den Entscheidungen des Großen Zivilsenats und der Vereinigten Großen Senate ebenfalls ankommen soll, spielen nach einer insoweit grundlegenden Entscheidung des VI. Zivilsenats zu § 844 Abs. 3 BGB für die Bemessung des Hinterbliebenengelds als solche keine Rolle, sondern allenfalls indirekt, soweit sie nämlich Maß des erlittenen seelischen Leids beeinflussen.⁷⁹

Von dem Grundsatz, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse der Parteien bei der Bemessung des Immaterialschadensersatzes eine Rolle spielen, den die obersten Spruchkörper des BGH verteidigen, bleibt bei Licht besehen also nicht viel übrig. Besser wäre es, dieses Kriterium ganz aus der Schadensberechnung zu verbannen.

e) Die Praxis der deutschen Gerichte

Den vorstehenden Maßgaben wird die bisherige Praxis zu § 844 Abs. 3 BGB nur ungefähr gerecht. Selbst für nächste Angehörige wie Eltern im Verhältnis zu ihren (erwachsenen) Kindern werden bei Fahrlässigkeitstaten – es handelt sich durchweg um Verkehrsunfälle mit Todesfolge – lediglich 5.000 bis 7.000 Euro zuerkannt.⁸⁰ Hier erscheinen Beträge in der Größenordnung der genannten 10.000 Euro bzw. inflationsangepasst 12.105 Euro angemessener. Die Hinterbliebenengelder bei Mord oder sonst vorsätzlicher Tötung erreichen dagegen an die 20.000 Euro pro Hinterbliebenen.⁸¹ Daran zeigt sich die

⁷⁹ BGH NJW 2023, 2878 Rn. 14; MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 105; Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 290, Huber/Kadner/Graziano/Luckey/Huber, Hinterbliebenengeld, 2018, § 1 Teil 1, Rn. 146; Grüneberg/Sprau, 83. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 25.

⁸⁰ Vgl. die tabellarische Übersicht der zu § 844 Abs. 3 BGB ergangenen Urteile in: Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld, November 2023, S. 7 ff. Vgl. auch die Kasuistik bei MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 109.

⁸¹ Vgl. die tabellarische Übersicht der zu § 844 Abs. 3 BGB ergangenen Urteile in: Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld, November 2023, S. 7 ff.

große praktische Bedeutung, die die Genugtuungsfunktion auch bei der Bemessung des Hinterbliebenengelds hat.

f) Die deutsche Regelung im internationalen Vergleich

Der BGH hat ausgesprochen, rechtsvergleichende Informationen über die Höhe des Hinterbliebenengelds in anderen Ländern seien für die Auslegung des § 844 Abs. 3 BGB irrelevant.⁸² Demgegenüber ist daran zu erinnern, dass der Gesetzgeber mit der Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengelds ausdrücklich auch einer Forderung des EGMR nachkommen wollte.⁸³ Wie erwähnt, hat der EuGH zwar der Versuchung widerstanden, über Art. 16 Rom II-VO Druck auf eine Harmonisierung des Hinterbliebenengelds innerhalb der EU auszuüben, doch ein Störgefühl bleibt, wenn die Entschädigungsbeträge in Bulgarien bei Verlust eines Kindes durch einen Verkehrsunfall das sechsfache der in Deutschland durchschnittlich zugesprochenen Summe ausmachen.⁸⁴

Wo also steht die deutsche Praxis des Hinterbliebenengelds im internationalen Vergleich? – Entgegen einer verbreiteten Einschätzung, nach der die Entschädigungsbeträge für immaterielle Beeinträchtigungen hierzulande deutlich zu niedrig ausfallen, ist sie im europäischen Vergleich kein Ausreißer. Dies gilt jedenfalls dann, wenn nicht einfach Geldsummen verglichen werden, sondern diese ins Verhältnis zu den lokalen Lebenshaltungskosten gesetzt werden.⁸⁵ Niedriger als in Deutschland fällt die Entschädigung in England und Wales aus, wo sie gesetzlich auf 15.120 GBP festgeschrieben ist und sich mehrere Hinterbliebene diese Summe teilen müssen.⁸⁶ In den Niederlanden, wo das Angehörigenschmerzensgeld in 2019 nicht nur für Tötungen, sondern auch für schwere Verletzungen eingeführt wurde,⁸⁷ hat der Gesetzgeber die Entschädigungsbeträge ebenfalls selbst festgelegt. Je nachdem, ob die Tötung durch ein Verbrechen verursacht wurde oder nicht, stehen jedem Angehörigen 20.000 Euro bzw. 17.500 Euro zu.⁸⁸ Unter Berücksichtigung der höheren Lebenshaltungskosten im Nachbarland entspricht das jedenfalls bei Verbrechen dem deutschen Niveau.⁸⁹ In

⁸² BGHZ 235, 254 Rn. 22.

⁸³ BT-Drs. 18/11397, 8, mit Hinweis auf EGMR – 50196/99, Bubbins/Großbritannien, Rn. 166 ff.; EGMR – 27229/95, Keenan/Großbritannien, Rn. 125 ff.

⁸⁴ Vgl. oben, Fn. 68, 61.000 zu 10.000 €.

⁸⁵ So mit Recht BGHZ 235, 254 Rn. 22.

⁸⁶ Art. 1A (3) und (4) Fatal Accidents Act 1976, (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/30?view=extent>, abgerufen am 2.12.2024).

⁸⁷ Wet Affectieschade: Besluit vergoeding affectieschade i. V.m. Art. 6:108 NBW.

⁸⁸ Besluit vergoeding affectieschade 1.1.2019 (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0040907/2019-01-01>, abgerufen am 2.12.2024).

⁸⁹ Eurostat Datenbank: Kaufkraftparitäten (KKP) und vergleichende Preisniveauidizes für die Aggregate des ESVG 2024 (<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/>

Österreich wurde der Trauerschaden im Jahr 2018 von den Gerichten mit Entschädigungssummen zwischen 9.300 und 24.000 Euro je Hinterbliebenen bedacht.⁹⁰ In der Schweiz liegen die Ersatzbeträge deutlich höher, für überlebende Ehegatten bei 30.000 bis 50.000 CHF, beim Verlust eines Kindes bei um die 25.000 CHF,⁹¹ doch sind auch die Lebenshaltungskosten in der Schweiz 65 % höher als in Deutschland.⁹² Im Vergleich zu diesen Ländern ein wirklicher Ausreißer ist das bereits erwähnte Bulgarien,⁹³ aber auch Italien, wo bei Verlust eines Ehegatten oder eines Kindes von jedem Hinterbliebenen Entschädigungssummen zwischen 165.960 und 331.920 Euro verlangt werden können.⁹⁴

Im Vergleich zur Bemessung des Hinterbliebenengelds in den Nachbarländern liegt sie in Deutschland am unteren Rand der Verteilung. Zwar ist die Praxis in anderen Rechtsordnungen weder automatisch richtig noch als solche ein Argument, wohl aber ein Indiz dafür, wie vernünftige Menschen in anderen Jurisdiktionen den Verlust einer geliebten Person monetär einordnen. Dies legt es nahe, dass sich die deutschen Gerichte beim Hinterbliebenengeld etwas weniger zugeknöpft zeigen sollten als bisher. Den engsten Angehörigen, also Ehegatten, Eltern und minderjährigen Kindern sollten bei schuldloser oder fahrlässiger Tötung und bei Abwesenheit besonderer Umstände keine Beträge unterhalb von 10.000 Euro zugesprochen werden.⁹⁵

IV. Verhältnis zum Schockschaden

Das Hinterbliebenengeld ist vom Gesetzgeber als eine Erweiterung der Haftung für Todesfälle konzipiert worden, und zwar in Ergänzung zu der seit langem etablierten Rechtsprechung zum Ersatz für

view/prc_ppp_ind__custom_13726138/bookmark/table?lang=de&bookmarkId=d4b98a7d-3278-4e2f-b98f-13f9fa630d50, abgerufen am 2.12.2024).

⁹⁰ Huber/Kadner Graziano/Luckey/Huber, *Hinterbliebenengeld*, 2018, § 1 Teil 2, Rn. 85.

⁹¹ Huber/Kadner Graziano/Luckey/Kadner Graziano, *Hinterbliebenengeld*, 2018, § 2 Teil 2, Rn. 58, 60.

⁹² Eurostat Datenbank: Kaufkraftparitäten (KKP) und vergleichende Preisniveauintizes für die Aggregate des ESG 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/prc_ppp_ind__custom_13726138/bookmark/table?lang=de&bookmarkId=d4b98a7d-3278-4e2f-b98f-13f9fa630d50, abgerufen am 2.12.2024).

⁹³ Vgl. oben, Fn. 68.

⁹⁴ Huber/Kadner Graziano/Luckey/Gallmetzer, *Hinterbliebenengeld*, 2018, § 3 Teil 2, Rn. 58.

⁹⁵ Vgl. oben, III 2 b.

sog. Schockschäden.⁹⁶ Dabei handelt es sich um psychische Gesundheitsverletzungen, die Hinterbliebene erleiden, weil sie die Tötung einer geliebten Person mitansehen müssen oder von ihr benachrichtigt werden.⁹⁷ Die psychische Gesundheitsverletzung generiert unter den weiteren Voraussetzungen des § 823 Abs. 1, 2 BGB, 7 StVG einen eigenen Schadensersatzanspruch des Hinterbliebenen, der gemäß § 253 Abs. 2 BGB die Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes einschließt.

Der von dem Delikt gegen das Primäropfer abgeleitete Anspruch auf Hinterbliebenengeld und der Schmerzensgeldanspruch wegen Verletzung der eigenen Gesundheit sind klar voneinander geschieden.⁹⁸ Unter dem Gesichtspunkt der Intensität der Beeinträchtigung besteht zwischen beiden ein Steigerungsverhältnis: § 844 Abs. 3 BGB reagiert auf den „normalen“ Trauerschmerz, den jeder gesunde Mensch beim Tod eines nahen Angehörigen empfindet, der Schockschadensersatz auf schwere Fälle, in denen es zu psychischen Erkrankungen, etwa Depressionen, kommt. Folgerichtig muss das Niveau des Hinterbliebenengelds hinter demjenigen des Schmerzensgelds für Schockschäden zurückbleiben,⁹⁹ der Schockschadensersatz höher liegen als das Hinterbliebenengeld. Da beide Ansprüche auf kategorial identisches Leid reagieren, können sie nicht nebeneinander bestehen, sondern der Anspruch auf Schockschadensersatz „konsumiert“ den Anspruch auf Hinterbliebenengeld.¹⁰⁰ Deshalb ist es ausgeschlossen, dem Angehörigen beides zuzusprechen: Hinterbliebenengeld als Drittbetroffener auf der Grundlage von § 844 Abs. 3 BGB und Schmerzensgeld als Primäropfer einer Gesundheitsverletzung gemäß § 253 Abs. 2 BGB.¹⁰¹

⁹⁶ BT-Drs. 18/11397, 8.

⁹⁷ Vgl. nur RGZ 133, 270 (272 f.); BGHZ 222, 125 Rn. 7 mwN; MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 823 Rn. 247 ff.

⁹⁸ BGHZ 233, 1 Rn. 33; BGHZ 235, 254 Rn. 17; MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 111 ff.; Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 265; BeckOGK BGB/Eichelberger, 2024, BGB § 844 Rn. 226; Grüneberg/Sprau BGB § 844 Rn. 21.

⁹⁹ BGHZ 235, 254 Rn. 21; Wagner NJW 2017, 2641 (2645); Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 265; MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 823 Rn. 108.

¹⁰⁰ BT-Drs. 18/11397, 11; OLG Köln VersR 2022, 1109 (1112 f.); LG Tübingen VersR 2020, 236 (238); Wagner NJW 2017, 2641 (2645); Jaeger VersR 2017, 1041 (1055); Burmann/Jahnke NZV 2017, 401 (407); Schiemann GesR 2018, 69 (73); Walter MedR 2018, 213 (217); MüKoBGB/Oetker, 9. Aufl. 2022, BGB § 253 Rn. 28; Grüneberg/Sprau BGB § 844 Rn. 25; Staudinger/Röthel/Croon-Gestefeld, 2023, BGB § 844 Rn. 265.

¹⁰¹ Anders OLG Celle VersR 2023, 55 (58) m. Bespr. Jaeger; ablehnend BGHZ 235, 254 Rn. 21; MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 844 Rn. 112; zur Vermeidung Doppelkompensation Huber/Kadner Graziano/Luckey/Huber, Hinterbliebenengeld, 2018, § 1 Teil 1, Rn. 189.

An dieser Rechtslage hat sich nichts dadurch geändert, dass der VI. Zivilsenat seine Rechtsprechung zum sog. Schockschadensersatz modifiziert und die Voraussetzung fallen gelassen hat, dass die Gesundheitsbeeinträchtigung über dasjenige Maß hinausgehe, das normale Menschen beim Verlust eines nahen Angehörigen empfinden.¹⁰² Dieses Urteil datiert vom selben Tag wie die grundlegende Entscheidung zum Hinterbliebenengeld, ist also auf diese abgestimmt. Nunmehr setzt der Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 1 BGB wegen Schockschadens nur noch voraus, dass der Hinterbliebene infolge des Todes des nahen Angehörigen eine psychische Beeinträchtigung erlitten hat, die Krankheitswert erreicht und deshalb als Gesundheitsverletzung zu qualifizieren ist.¹⁰³ Damit hat der VI. Zivilsenat die bruchlose Kontinuität von Hinterbliebenengeld und Schockschadensersatz sichergestellt: Soweit die Trauer um den Verlust des Angehörigen unterhalb der Schwelle einer medizinisch fassbaren Gesundheitsverletzung bleibt, kompensiert das Hinterbliebenengeld des § 844 Abs. 3 BGB; jenseits der Schwelle einer psychischen Erkrankung erhält der Hinterbliebene ein Schmerzensgeld gemäß § 253 Abs. 2 BGB. Wo das Hinterbliebenengeld aufhört, fängt das Schmerzensgeld wegen schockbedingter Gesundheitsverletzung an.

Einen weiteren Unterschied zwischen Hinterbliebenengeld und Schockschadensersatz konnte der BGH nicht beseitigen: Während ersteres auf Todesfälle beschränkt bleibt, erfasst letzteres auch psychische Gesundheitsbeeinträchtigungen wegen der schweren Verletzung eines Angehörigen. Der niederländische Gesetzgeber ist in diesem Punkt dem deutschen Vorgänger nicht gefolgt und hat den Immaterialschadensersatz für Angehörige auch in Fällen schwerer Verletzungen zur Verfügung gestellt.¹⁰⁴ Hierzulande behält bei schweren Verletzungen der Schockschadensersatz exklusive Bedeutung für die Entschädigung der Angehörigen.¹⁰⁵

Klärungsbedürftig ist schließlich das Verhältnis des Hinterbliebenengeldes zum Schmerzensgeldanspruch des Primäröpfers, der mit dem Tode auf die Erben übergeht.¹⁰⁶ Da nicht alle Angehörigen, die Hinterbliebenengeld verlangen können, auch Erben sind, stehen dem Hinterbliebenen, der zugleich Erbe ist, beide Ansprüche kumulativ zu, d.h. sein Anteil an dem in die Erbmasse fallenden Schmerzens-

¹⁰² BGHZ 235, 239 Rn. 14; eingehend MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 823 Rn. 250 ff.

¹⁰³ BGHZ 235, 239 Rn. 14, 29.

¹⁰⁴ Art. 6:107 NBW.

¹⁰⁵ BT-Drs. 18/11397, 8; BeckOK BGB/Spindler/Scheuer, 2024, BGB § 844 Rn. 44; Grüneberg/Sprau BGB § 844 Rn. 21.

¹⁰⁶ Vgl. oben, Fn. 4.

geldanspruch des Verstorbenen ist nicht vom Hinterbliebenengeld abzusetzen.

V. Hat sich das Hinterbliebenengeld bewährt?

Die 2017 eingeführte Entschädigung Hinterbliebener ist von der Rechtsprechung zu Recht als Schmerzensgeld für Drittgeschädigte qualifiziert worden, im Anschluss an die auf Vermögensschäden bezogenen Ansprüche der Angehörigen auf Ersatz der Beerdigungskosten und des entgangenen Unterhalts. Damit hat der BGH das Hinterbliebenengeld in die bekannten Bahnen der Schmerzensgelddogmatik gesteuert. Dies schafft eine gewisse Rechtssicherheit, importiert aber auch die mit § 253 Abs. 2 BGB verbundenen Probleme insbesondere das Tandem von Ausgleichs- und Genugtuungsfunktion. Als zivilrechtliche „Sühne“ ist Genugtuung schwer zu rechtfertigen, weil sie nur beim Immaterialschadensersatz eine Rolle spielt und dort die Berücksichtigung des Verschuldensgrads erfordert, was in einer Abwägung sämtlicher Umstände des Einzelfalls kulminiert.

Was wäre eigentlich die Alternative gewesen? – Sie hätte darin bestanden, das Hinterbliebenengeld konsequent auf die Ausgleichsfunktion auszurichten und stärker zu pauschalisieren, mit Hilfe nach Verwandtschafts- und Nähegraden gestaffelter Entschädigungsbeträge. Diese wären am besten vom Gesetzgeber festgesetzt worden, wie in England und den Niederlanden, könnten aber auch von der Rechtsprechung erarbeitet werden. Ein solches System hätte zwei Vorteile, nämlich (viel) niedrigere administrative Kosten und eine höhere Durchsetzungsrate. Es ist nicht Gesetz geworden. Das stattdessen gewählte Modell der Einzelfallbeurteilung hat dazu geführt, dass Ansprüche auf Hinterbliebenengeld in vielen Fällen nicht geltend gemacht werden, wie von Haftpflichtversicherern zu hören ist.¹⁰⁷ Viele Opfer scheuen offenbar davor zurück, in zeitlicher Nähe zum Tod eines nahen Angehörigen einer Haftpflichtversicherung und später einem Gericht das Maß des erlittenen Leids zu schildern und die Tatsachen ggf. nachweisen zu müssen. Nun lässt sich der legislatorische Prozess nicht zurückdrehen, doch mit dem geltenden § 844 Abs. 3 BGB machbar wäre eine stärkere Objektivierung und Differenzierung der Bemessungsmaßstäbe. Dazu müssten die Gerichte die Praxis der Bemessung in „einem Schritt“ aufgeben und stattdessen in zwei Stufen aufgliedern: (1) Taxierung allein anhand des Ausgleichsprinzips, orientiert am Sockelbetrag von ca. 12.000 Euro, (2) ggf. Genugtuungszuschlag bei vorsätzlichem oder rücksichtslosem Verhalten.

¹⁰⁷ Referat Hegerfeld; auch BT-Drs. 18/11397, 11 f.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Beteiligten sollten keine Rolle spielen, schon gar nicht im Straßenverkehr mit seiner ubiquitären Haftpflichtversicherung. Eine solche Objektivierung verspricht niedrigere administrative Kosten und eine höhere Durchsetzungsrate.¹⁰⁸ Beim Hinterbliebenengeld ist weniger Einzelfallgerechtigkeit mehr Gerechtigkeit im Ganzen.

¹⁰⁸ Ähnlich die Kritik von Quaiser DAR 2017, 688 (691).

Hinterbliebenengeld und Schockschaden bei der Regulierung von Verkehrsunfällen

Rainer Hegerfeld

LVM Landwirtschaftlicher Versicherungsverein Münster a. G.

I. Einleitung

Bei der Regulierung tödlicher Unfälle ging es bis 2017 vor allem um materielle Schadenersatzansprüche. Neben den Beerdigungskosten nach § 844 I BGB sind dies häufig Unterhaltsansprüche nach § 844 II BGB. Insbesondere letztere spielen bei der Sicherung der wirtschaftlichen Existenz von Familien eine erhebliche Rolle. Hier geht es z.B. beim Tode von Eltern minderjähriger Kinder meist um hohe Beträge.

Immaterielle Schadenersatzansprüche spielten hingegen nur eine geringe Rolle, da sie nur in Ausnahmefällen in Betracht kamen. So konnte der Verstorbene einen eigenen Schmerzensgeldanspruch vererben, wenn der Tod erst eine gewisse Zeit nach dem Unfall eingetreten ist. Zudem konnten Angehörige im Rahmen des sog. Schockschadens einen eigenen Schmerzensgeldanspruch geltend machen, wenn sie vom Tode ihres Angehörigen erfahren und dadurch eine pathologisch fassbare psychische Gesundheitsbeeinträchtigung erlitten haben, die über den normalen Trauerschmerz hinausgeht.¹ Durch diese engen Voraussetzungen wird deutlich, dass nur Ausnahmefälle erfasst werden sollten, während den Angehörigen in der großen Mehrzahl der Fälle kein immaterieller Schadenersatzanspruch zustand.

Diese Situation wurde in der Literatur unter Verweis auf andere europäische Rechtsordnungen schon seit längerem kritisiert.² Vor allem aber nach dem Absturz eines Flugzeugs der Fluglinie Germanwings im Jahre 2015, bei dem durch den erweiterten Suizid des Copiloten 150 Menschen starben, wurde dieses Thema auch auf politischer Ebene diskutiert.³

In der Folge führte der Gesetzgeber mit Wirkung zum 22.7.2017 in § 844 III BGB einen Anspruch auf Hinterbliebenengeld ein, der Menschen, die mit dem Verstorbenen in einem besonderen persönlichen

¹ Z. B. MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 823 Rn. 250.

² Z. B. Huber NZV 2012, 5–11.

³ Deutscher Bundestag, Plenarprotokoll 18/221, 22190 ff.

Näheverhältnis standen, eine Entschädigung für das zugefügte seelische Leid gewährt.⁴ Dieser Anspruch setzt keine eigene gesundheitliche Beeinträchtigung der Hinterbliebenen voraus. Er kommt damit, anders als der Schockschaden, nicht nur in Ausnahmefällen, sondern in der großen Mehrheit der Fälle zur Anwendung, in denen ein Mensch getötet wird. Da die Regelung auch in § 11 III StVG eingeführt wurde, besteht der Anspruch auf Hinterbliebenengeld auch bei reiner Gefährdungshaftung.

Der Gesetzestext enthält zum Näheverhältnis lediglich die Vermutung, dass dieses auf Ehegatten, Lebenspartner, Eltern und Kinder zutrifft. Welche Voraussetzungen an das Näheverhältnis zu stellen sind und wie die Höhe des Hinterbliebenengeldes zu bemessen ist, lässt der Gesetzgeber weitgehend offen.

II. Systematik der Fallauswertung

Die folgende Auswertung bezieht sich auf 340 Verkehrsunfälle mit Todesfolge, die bei der LVM Versicherung gemeldet wurden und sich zwischen dem 22.7.2017 und dem 31.1.2024 ereignet haben. Die Schadenfälle beziehen sich ausschließlich auf die Sparte Kraftfahrt, so dass mindestens ein bei der LVM Versicherung versichertes Kraftfahrzeug beteiligt war. Unfälle an denen lediglich Fahrradfahrer oder Fußgänger beteiligt waren, sind nicht erfasst. Die Auswertung kann daher nur Aussagen über das Hinterbliebenengeld in Folge von Verkehrsunfällen treffen, in denen eine Eintrittspflicht der Kfz-Versicherung in Betracht kommt. Schadenfälle in denen Halter und Fahrer einen anderen Menschen vorsätzlich töteten sind damit ebenfalls nicht erfasst, da in diesen Fällen nach § 103 VVG keine Eintrittspflicht des Versicherers besteht. Ebenso wenig sind Fälle erfasst, in denen allein der Fahrer des versicherten Fahrzeugs ums Leben kam, da auch in diesen Fällen keine Eintrittspflicht der Kfz-Haftpflichtversicherung in Betracht kommt.

Der Zeitraum aus dem die erfassten Schadenfälle stammen, beginnt mit Inkrafttreten des § 844 III BGB am 22.7.2017. Das Ende des Erfassungszeitraumes (31.1.2024) ergibt sich daraus, dass die Schadenregulierung in den jüngeren Fällen zum Zeitpunkt der Auswertung im Herbst 2024 noch weitgehend offen war. So ist die polizeiliche Ermittlungsakte für die Beurteilung der Eintrittspflicht und die Bemessung der Haftungsquote in der Regulierungspraxis von erheblicher Bedeu-

⁴ Identische Regelungen wurden zeitgleich im Arzneimittelgesetz, im Gentechnikgesetz, im Produkthaftungsgesetz, im Umwelthaftungsgesetz, im Atomgesetz, im Straßenverkehrsgesetz, im Haftpflichtgesetz und im Luftverkehrsgesetz eingeführt.

tung. Gerade bei Unfällen mit Todesfolge dauern diese Ermittlungen jedoch häufig länger, da meist ein unfallanalytisches Gutachten in Auftrag gegeben wird. Für die Schadenfälle ab 1.2.2024 ließ sich daher noch nicht ausreichend sicher bestimmen, ob eine Eintrittspflicht besteht, wie hoch die Haftungsquote ist und in welcher Höhe Hinterbliebenengeld oder Schockschaden reguliert werden.

Auch in älteren Schadenfällen könnte, soweit nicht Verjährung eingetreten ist oder ein Abfindungsvergleich geschlossen wurde, noch eine weitere Hinterbliebenengeldforderung gestellt werden. Zumindest in den Schadenfällen ab 1.1.2021 ist die Regelverjährungsfrist von drei Jahren nach § 195 BGB zum Zeitpunkt der Auswertung noch nicht abgelaufen. Es kommt in der Praxis jedoch kaum vor, dass mehrere Jahre nach einem tödlichen Verkehrsunfall noch Direktansprüche gestellt werden. Das gleiche gilt für den Fall, dass der Anspruchsteller mit der Abrechnung des Hinterbliebenengeldes nicht einverstanden ist. Auch hier erfolgt die Monierung zumeist zeitnah nach der Abrechnung. Es erscheint für die Auswertung daher sachgerecht, Fälle, in denen auch ein Jahr nach dem Unfall keine Direktansprüche gestellt wurden oder in denen eine Abrechnung nicht innerhalb eines Jahres moniert wurde, als abgeschlossen zu betrachten.

Die Erfassung der Schadenfälle erfolgte manuell über eine Liste, in die der Schaden bei Übernahme in den Bereich Personengroßschaden eingetragen wurde. Es ist daher davon auszugehen, dass die Liste nicht vollständig ist, da Schadenfälle, in denen wir erst nach der Übernahme des Schadens vom Tod des Geschädigten erfahren haben, nicht aufgeführt sind.

Gleichwohl erscheint die Anzahl von 340 Schadenfällen groß genug, um belastbare Aussagen über die Regulierung von Schockschaden und Hinterbliebenengeld zu treffen.

Da sich die ausgewerteten Schadenfälle allein auf die LVM Versicherung beziehen, lassen sich daraus nicht ohne Weiteres Aussagen über die Schadenregulierung der Kfz-Haftpflichtversicherer im Allgemeinen treffen. Im Anschluss an die Fallauswertung erfolgt daher ein Abgleich der Ergebnisse mit dem Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld⁵ und der veröffentlichten Rechtsprechung. Die LVM Versicherung gehörte im Erhebungszeitraum zwischen 2017 und 2024 mit einem Marktanteil von ca. 5 % zu den größten Kraftfahrtversicherern in Deutschland.⁶

⁵ Abrufbar unter: www.bmj.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/DE/2016_Hinterbliebenengeld.html (abgerufen am 4.11.2024).

⁶ Z.B. Versicherungsbote, Diese Kfz Versicherer haben die größten Marktanteile, abrufbar unter: www.versicherungsbote.de/id/4899768/Diese-Kfz-Versicherer-haben-die-grossten-Marktanteile/ (abgerufen am 4.11.2024).

III. Auswertung zum Hinterbliebenengeld

1. Geltendmachung der Forderung

Von den 340 gemeldeten Schadenfällen mit Todesfolge wurde nur in 191 Fällen (56 %) Hinterbliebenengeld geltend gemacht. In den weiteren 149 Fällen wurde kein Hinterbliebenengeld gefordert.

Dies lässt sich zum Teil dadurch erklären, dass Schadenfälle gemeldet wurden, bei denen wegen des Zurücktretens der Betriebsgefahr keine Haftung besteht oder in denen es sich um einen Arbeitsunfall mit Haftungsausschluss nach §§ 104 ff. SGB VII handelt. So wurden in 78 Fällen keine Direktansprüche gestellt. In neun dieser Fälle lag ein Arbeitsunfall mit Haftungsausschluss vor, in den weiteren 69 Fällen fehlte es an einer Haftung, da die Betriebsgefahr des bei uns versicherten Kfz zurücktrat. Die Schadenmeldung erfolgte in diesen Fällen durch Sozialversicherungsträger oder die Versicherungsnehmer. Gerade bei tödlichen Verkehrsunfällen erfolgte die Schadenmeldung häufig vorsorglich, auch wenn der Versicherungsnehmer davon ausgeht nicht zu haften. Dass bei Arbeitsunfällen mit einem Haftungsausschluss kein Hinterbliebenengeld beansprucht werden kann, war zwar zunächst umstritten, wurde aber 2022 höchstrichterlich geklärt.⁷ Bis zu dieser Entscheidung wurde auch in diesen Fällen das Hinterbliebenengeld teilweise reguliert, seit dieser Entscheidung wird Hinterbliebenengeld bei Arbeitsunfällen mit Haftungsausschluss praktisch nicht mehr geltend gemacht, da eine gerichtliche Durchsetzung aussichtslos erscheint.

In drei Schadenfällen in denen ein Schockschaden geltend gemacht wurde, wurde ebenfalls kein Hinterbliebenengeld gefordert. Dies entspricht auch dem Willen des Gesetzgebers, der in der Gesetzesbegründung klargestellt hat, dass der Schockschaden dem Anspruch auf Hinterbliebenengeld vorgeht, bzw. das Hinterbliebenengeld im Schockschaden aufgeht.⁸ Wird ein Schockschaden geltend gemacht, kann somit nicht zusätzlich Hinterbliebenengeld gefordert werden.

In acht weiteren Schadenfällen wurde zwar Hinterbliebenengeld gefordert, aber auch ein Schockschaden geltend gemacht. Dies betraf Fälle, in denen zunächst lediglich Hinterbliebenengeld gefordert wurde und später erst ein Schockschaden, da sich eine gesundheitliche Beeinträchtigung von krankheitswert erst später entwickelt habe oder Fälle, in denen für einige Hinterbliebene Hinterbliebenengeld und für

⁷ BGH 8.2.2022 – VI ZR 3/21 mit weiteren Nachweisen zu den unterschiedlichen Ansichten in der Literatur.

⁸ BT-Drs. 18/11397, 12.

andere ein Schockschaden geltend gemacht wurde. Dass für denselben Hinterbliebenen zugleich Schockschaden und Hinterbliebenengeld geltend gemacht wurde, kam in keinem Fall vor.

In zwei Fällen, in denen kein Hinterbliebenengeld gefordert wurde, stellte sich heraus, dass der Tod nicht unfallbedingt eingetreten war. Hier ergab sich durch die Obduktion, dass schwere Herz-Kreislaufkrankungen zum Tode führten.

In 36 Schadenfällen wurden insgesamt keine Direktansprüche geltend gemacht, obwohl eine Eintrittspflicht besteht. In diesen Fällen liegen zumeist nur wenig Informationen über das Unfallopfer und mögliche Hinterbliebene vor, so dass keine gesicherten Aussagen über die Gründe der fehlenden Geltendmachung möglich sind. Dass ein möglicher Anspruch auf Hinterbliebenengeld den Angehörigen nicht bekannt war, kann dabei jedoch keine Rolle gespielt haben, da in diesen Fällen auch keine Beerdigungskosten nach § 844 I BGB geltend gemacht wurden.

Auffällig ist, dass in der Hälfte dieser Fälle (18), der Schadenfall durch Angehörige verursacht wurde. So waren die Getöteten häufig Beifahrer des Unfallverursachers. Möglicherweise sind die Hinterbliebenen sich nicht bewusst, dass auch in solchen Fällen Schadenersatzansprüche gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer möglich sind oder sie verzichten aus familiärer Rücksichtnahme auf die Geltendmachung dieser Ansprüche. Gerade diese Schadenfälle sind meist besonders dramatisch, da die Hinterbliebenen nicht nur den Verlust eines Angehörigen verkraften müssen, sondern der Verursacher zur eigenen Familie gehört und sich häufig selbst schwere Vorwürfe macht.

In drei dieser Schadenfälle wurde der Unfall durch ein anderes Kraftfahrzeug verursacht, so dass davon auszugehen ist, dass die Hinterbliebenen Ansprüche gegenüber dem anderen Unfallbeteiligten geltend gemacht haben.

In einem weiteren Teil dieser Fälle gibt es Anzeichen dafür, dass es keine nahen Angehörigen gibt. Sicher lässt sich dies jedoch nur für einen Schadenfall belegen, in dem die Beerdigungskosten durch die Kommune übernommen wurden.

In den verbleibenden 34 Schadenfällen wurden zwar Direktansprüche geltend gemacht und auch beglichen, es wurde aber weder ein Ersatz des Schockschadens noch Hinterbliebenengeld gefordert. In 31 dieser Fälle waren die Hinterbliebenen durch einen Rechtsanwalt vertreten. Es ist nicht auszuschließen, dass bewusst auf die Geltendmachung verzichtet wurde, da es an einem persönlichen Näheverhältnis zu dem Verstorbenen fehlte oder der Hinterbliebene keine Trauer empfunden hat, dies dürfte aber nur einen kleinen Teil der Fälle betreffen.

Näherliegend erscheint es, insbesondere in den Fällen in denen die Hinterbliebenen von der gesetzlichen Vermutung des Näheverhältnisses nach § 844 III S. 2 BGB erfasst werden (Eltern, Kinder, Ehe- und Lebenspartner), dass das Hinterbliebenengeld nicht bekannt war. Insbesondere Rechtsanwälte, die mit der Personenschäden nach Verkehrsunfällen nur selten befasst sind, könnte die Einführung des § 844 III BGB entgangen sein. Auch vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, dieses Thema auf dem Verkehrsgerichtstag erneut aufzugreifen.

2. Persönliches Näheverhältnis

Nach § 844 III S. 1 BGB muss zwischen dem Hinterbliebenen und dem Getöteten zur Zeit der Verletzung ein besonders persönliches Näheverhältnis bestanden haben. Dieses wird nach § 844 III S. 2 BGB vermutet, wenn der Hinterbliebene Ehegatte, Lebenspartner, Elternteil oder Kind des Getöteten war. Während das besondere persönliche Näheverhältnis in Satz 1 nicht näher definiert wird, ergibt sich aus der Zusammenschau mit Satz 2, dass damit ein Verhältnis gemeint ist, wie es typischerweise zu nahen Familienangehörigen, wie Eltern, Kindern oder Ehepartnern besteht. Auch aus der Gesetzesbegründung ergibt sich, dass das Näheverhältnis eine Intensität aufweisen muss, wie sie in den in Satz 2 aufgeführten Fällen zu erwarten ist. Dabei können auch andere Personen, wie Verlobte, Pflegekinder oder Geschwister anspruchsberechtigt sein, wenn sie darlegen und beweisen, dass sie ein vergleichbares Näheverhältnis zum Verstorbenen hatten.⁹ Bei den Anspruchsberechtigten handelt es sich damit typischerweise, aber nicht zwingend, um Familienmitglieder des Getöteten.¹⁰ Das persönliche Näheverhältnis muss zur Zeit der Verletzung bestanden haben. Dies bezieht sich auf Schadenfälle, bei denen der Tod erst mit zeitlicher Verzögerung eintritt.¹¹ Verstirbt ein Unfallopfer infolge seiner Verletzungen erst Monate nach dem Unfall, könnte jemand, der ihn erst nach dem Unfall kennenlernt somit kein Hinterbliebenengeld beanspruchen.

Von den 191 Schadenfällen in denen ein Hinterbliebenengeld geltend gemacht wurde, wurde die Regulierung in elf Fällen abgelehnt. In einem Fall, wegen zerrütteter Familienverhältnisse und damit dem Fehlen eines persönlichen Näheverhältnisses, in einem weiteren Fall, weil der Tod nicht durch den Unfall verursacht wurde und in einem dritten Fall, da es sich um einen Arbeitsunfall mit Haftungsausschluss

⁹ BT-Drs. 18/11397, 12 f.

¹⁰ So auch Zwickel MDR 2023, 880 (882).

¹¹ BT-Drs. 18/11394, 13.

handelte. In den verbleibenden acht Fällen haben wir uns darauf berufen, dass die Betriebsgefahr des bei uns versicherten Kraftfahrzeuges zurücktritt.

In den 180 Schadenfällen in denen Hinterbliebenengeld gezahlt wurde, ging es um 191 Getötete. Wir haben in diesen Fällen 462 Hinterbliebenengeldzahlungen erbracht. Dies entspricht ca. 2,4 Hinterbliebenen pro Todesfall. Dieser Wert kann dabei nur als Orientierungswert gelten. Er ist nicht exakt, da in Schadenfällen in denen z.B. beide Elternteile bei dem Unfall getötet wurden, jeweils nur eine Hinterbliebenengeldzahlung an jedes Kind erfolgte, die sich aber auf beide Elternteile bezog und damit entsprechend höher war. Dieser Wert zeigt aber dennoch, dass sich Befürchtungen, nach denen das Hinterbliebenengeld aufgrund des sehr offenen Gesetzeswortlauts von einer ausufernden Zahl von Angehörigen, Freunden oder Bekannten beansprucht werden könnte, nicht bewahrheitet haben.¹²

Erwartungsgemäß erfolgten die meisten Hinterbliebenengeldzahlungen an die Personengruppen, die von der gesetzlichen Vermutung erfasst sind. So erfolgten 215 Zahlungen an Kinder, 98 an Eltern und 70 an Ehepartner. Die in § 844 III S. 2 BGB genannten Lebenspartner spielten bei den ausgewerteten Fällen keine Rolle, da es sich um Lebenspartner nach § 1 I LPartG a.F. und damit um gleichgeschlechtliche Lebenspartner handelt.¹³ Derartige Lebenspartnerschaften können gemäß § 1 LPartG n.F. seit dem 1.10.2017 jedoch nicht mehr begründet werden. Da seit dem 1.10.2017 gemäß § 1353 BGB auch Personen gleichen Geschlechts die Ehe eingehen und eingetragene Lebenspartnerschaften nach § 20a LPartG in eine Ehe umgewandelt werden können, hat die eingetragene Lebenspartnerschaft kaum noch praktische Bedeutung.

Die weiteren Zahlungen erfolgten an Geschwister (39), Großeltern und Enkel (je 8), Schwiegerkinder (7) Lebensgefährten und Schwiegereltern (je 6). Die fünf verbleibenden Zahlungen erfolgten an eine Tante, einen Cousin und Ehepartner der Enkel.

In den zugrunde liegenden Schadenfällen gab es kaum Streit über das Bestehen des persönlichen Näheverhältnisses. Lediglich in einem Schadenfall wurden Zahlungen an die erwachsenen Kinder des Verstorbenen abgelehnt, da diese selbst im Rahmen der polizeilichen Ermittlungen angegeben hatten, keinen Kontakt mehr zu ihrem verstorbenen Vater gehabt zu haben. In einem weiteren Schadenfall wurde gerichtlich über das persönliche Näheverhältnis gestritten. Hierbei ging es um die Klage eines unehelichen Kindes, dessen Existenz der Verstorbene vor seiner Ehefrau und seinen ehelichen Kindern ver-

¹² Burmann/Jahnke NZV 2017 401 (405).

¹³ BT-Drs. 18/11397, 14.

heimlicht hatte. Das Hinterbliebenengeld war in diesem Prozess allerdings nur ein Randthema, da es vor allem um einen Unterhaltsschaden ging.

Die gesetzliche Vermutung erleichtert die Regulierung, da eine Ablehnung nur dann in Betracht kommt, wenn sich konkrete Anhaltspunkte ergeben, die gegen ein Näheverhältnis sprechen. Wichtig ist hierbei vor allem die polizeiliche Ermittlungsakte, da sich hieraus Anhaltspunkte zu möglichen Kontaktabbrüchen oder Besonderheiten im Verhältnis des Verstorbenen zu seinen Angehörigen ergeben können.

Bei den Angehörigen, die nicht unter die gesetzliche Vermutung fallen, ist eine Erläuterung zum Näheverhältnis erforderlich. Wie hoch die Anforderungen an die Begründung sind, kommt dabei auf die konkrete Situation an. So wurde bei minderjährigen Kindern, die eine Schwester verloren haben, mit der sie in häuslicher Gemeinschaft lebten, keine weiteren Anforderungen gestellt, da hier keine ernsthaften Zweifel an einem Näheverhältnis bestehen können. Neben einer häuslichen Gemeinschaft spielen die Art und die Intensität des Kontaktes eine maßgebliche Rolle. So wurde auch an die Tante eines Verstorbenen Hinterbliebenengeld gezahlt, da diese mit ihm zusammen in einem Haushalt lebte und nahezu täglich Kontakt zu ihm hatte.

Die gesetzliche Regelung zum persönlichen Näheverhältnis hat sich in der Praxis bewährt. Die in der Literatur teilweise als „Zweiklassengesellschaft“ kritisierte Unterscheidung zwischen Hinterbliebenen bei denen ein persönliches Näheverhältnis vermutet wird und solchen, die dieses darlegen und beweisen müssen,¹⁴ hat sich für die Anspruchsteller in den konkreten Schadenfällen nicht nachteilig ausgewirkt. Die Anforderungen an die Darlegung des besonderen Näheverhältnisses wurden nicht überspannt, was auch dadurch belegt wird, dass es kaum Gerichtsentscheidungen zu diesem Thema gibt.

In sämtlichen Fällen bestand das Näheverhältnis zwischen dem Verstorbenen und den Hinterbliebenen bereits vor dem Unfall. Die Schwierigkeit, dass sich ein Näheverhältnis erst zwischen dem Unfalltag und dem Todeseintritt ergeben hat, hat sich somit nicht gestellt. Derartige Fälle dürften auch insgesamt sehr selten sein.

3. Höhe des Hinterbliebenengeldes

Der Gesetzestext enthält keine näheren Angaben zur Höhe des Hinterbliebenengeldes. § 844 III S. 1 spricht lediglich von „einer angemessenen Entschädigung für das zugefügte seelische Leid“. In der Gesetzesbegründung heißt es hierzu: „Die Höhe des Schmerzensgeldes bei Schockschäden und die insoweit von der Rechtsprechung

¹⁴ Staudinger DAR 2019, 601.

entwickelten Grundsätze könnten eine gewisse Orientierung geben. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der Anspruch auf Hinterbliebenengeld keine außergewöhnliche gesundheitliche Beeinträchtigung voraussetzt.¹⁵ Zu der Einschätzung der durch die Einführung des Hinterbliebenengeldes verursachten Kosten heißt es in der Gesetzesbegründung: „Angesichts der durchschnittlichen Beträge von etwa 10.000 €, die derzeit von den Gerichten bei der Tötung eines Angehörigen als Entschädigung für sog. Schockschäden, die über das gewöhnliche Maß an Trauer und seelischem Leid hinausgehen, zugesprochen werden, ist mit jährlichen Gesamtkosten durch die Zahlung von Hinterbliebenengeld von nicht mehr als rund 240 Mio. Euro zu rechnen.“¹⁶ Der BGH hat inzwischen klargestellt, dass der in der Gesetzesbegründung genannten Wert in Höhe von 10.000 € eine Orientierungshilfe bietet, von der sowohl nach oben als auch nach unten abgewichen werden kann. Er betont, dass die konkrete seelische Beeinträchtigung des Hinterbliebenen und die Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles zu berücksichtigen seien.¹⁷

Ein Mitverschulden des Getöteten ist nach § 846 BGB bei der Bemessung des Hinterbliebenengeldes zu berücksichtigen.

Die 462 untersuchten Hinterbliebenengeldzahlungen bewegen sich in einem Rahmen zwischen 1.000 € und 20.000 €. Dabei ergeben sich folgende Durchschnittswerte: Ehepartner 9.757 € (70 Fälle), Eltern 8.592 € (98 Fälle) Lebensgefährte/Verlobte 8.333 € (6 Fälle), Kinder 7.372 € (215 Fälle), Geschwister 7.153 € (39 Fälle), Großeltern 5.750 € (8 Fälle), Enkel 4.000 € (8 Fälle), Schwiegereltern 2.250 € (6 Fälle), Schwiegerkinder 1.786 € (7 Fälle). Die Werte belegen, dass bei der Bemessung des Hinterbliebenengeldes zwischen den Verwandtschaftsgraden differenziert wird, wobei die Reihenfolge wenig überraschend ist. Die Angehörigengruppen mit geringen Fallzahlen sind mit Vorsicht zu bewerten, da hier bereits Einzelfälle den Durchschnitt stark beeinflussen können, sie fügen sich jedoch plausibel in das Gesamtbild ein. Das durchschnittliche Hinterbliebenengeld betrug insgesamt 7.687 €.

Bei der Höhe der Durchschnittswerte ist zu berücksichtigen, dass hier auch die Mithaftung der Getöteten anspruchsmindernd eingeflossen ist.

Von den 340 gemeldeten Schadenfällen konnte in 333 Schadenfällen bereits eine Haftungsquote festgelegt werden. In den verbliebenden sieben Fällen war dies noch nicht möglich, da noch Unterlagen, wie z.B. die polizeiliche Ermittlungsakte fehlen oder Gerichtsverfahren zur Haftung laufen. Von den 333 Fällen, in denen die Haftung bereits

¹⁵ BT-Drs. 18/11397, 14.

¹⁶ BT-Drs. 18/11397, 11.

¹⁷ BGH 6.12.2022 – VI ZR 73/21.

beurteilt werden konnte, bestand in 82 Fällen (25 %) keine Haftung, in 19 Fällen (6 %) eine Teilhaftung von unter 50 %, in 35 Fällen (11 %) eine Haftung von 50 % und in 23 Fällen (7 %) eine Teilhaftung von über 50 %, in den verbleibenden 174 Fällen (51 %) eine Haftung von 100 %.

Legt man nur die 251 Schadenfälle zugrunde, in denen überhaupt eine Haftung besteht, verbleibt in 174 Fällen (69 %) eine volle Haftung und in 77 Fällen (31 %) ist eine Mithaftung des Getöteten zu berücksichtigen. Die Höhe der Mithaftung betrug im Durchschnitt ca. 50 %.

Geht man davon aus, dass bei der Summe des insgesamt gezahlten Hinterbliebenengeldes in Höhe von 3.551.500 € in 31 % der Zahlungen eine Mithaftung in Höhe von 50 % berücksichtigt wurde, so ergibt ein fiktiver Gesamtbetrag in Höhe von 4.652.465 €, wenn man die Mithaftung unberücksichtigt lässt. Bei 462 Zahlungen ergäbe sich damit ohne Berücksichtigung der Mithaftung ein durchschnittlicher Betrag in Höhe von 10.070 €.

Der haftungsbereinigte Durchschnittsbetrag entspricht damit dem vom Gesetzgeber und BGH angenommenen Orientierungswert.

4. Besonderheiten bei der Regulierung des Hinterbliebenengeldes

In nahezu allen Schadenfällen in denen Hinterbliebenengeld gezahlt wurde, wurden auch Beerdigungskosten nach § 844 I BGB geltend gemacht und in vielen auch Unterhaltsschäden nach § 844 II BGB. Häufig kamen noch Schadenersatzansprüche für ein beschädigtes Fahrzeug und teilweise auch vererbte Schmerzensgeldansprüche des Getöteten hinzu. Das Hinterbliebenengeld musste daher in Zusammenhang mit anderen Schadenpositionen bewertet werden. Bei den Beerdigungskosten hat sich hierzu in den vergangenen Jahrzehnten eine detaillierte Kasuistik entwickelt, die für die Angehörigen oft schwer nachvollziehbar ist. So ist es in der Regulierungspraxis nicht leicht zu vermitteln, warum die Kosten für den Grabstein erstattet werden, die Kosten für die Grabpflege jedoch nicht.¹⁸

Gleiches gilt für den Unterhaltsschaden, der noch wesentlich komplexer ist und häufig auch deutlich höher ausfällt. Das Hinterbliebenengeld hingegen ist eine vergleichsweise simple Schadenposition, da sie nur einmalig anfällt und aus einem Betrag besteht.

Aus Sicht des Versicherers ist dabei vor allem die wirtschaftliche Betrachtung maßgeblich. Ob in einem Schadenfall mit einem Getöte-

¹⁸ M. w. N. Küppersbusch/Höher, Ersatzansprüche bei Personenschäden, 14. Aufl., Rn. 452 ff.

ten und einem Hinterbliebenen die Beerdigungskosten 13.000 € und das Hinterbliebenengeld 7.000 € betragen oder ob die Beerdigungskosten 10.000 € und das Hinterbliebenengeld ebenfalls 10.000 € betragen, ist unerheblich.

Dies hatte in den untersuchten Fällen zur Folge, dass teilweise auch ein überhöhtes Hinterbliebenengeld akzeptiert und eine Kompensation bei einer anderen Schadenposition durchgeführt wurde. Teilweise erfolgte auch keine Differenzierung zwischen verschiedenen Anspruchspositionen, sondern ein Vergleich auf einen für beide Seiten akzeptablen Gesamtbetrag. Für die Auswertung musste in diesen Fällen der Anteil des Hinterbliebenengeldes geschätzt werden.

Soweit die zur Hinterbliebenengeldhöhe ergangene höchstrichterliche Rechtsprechung betont, dass auf die konkrete Situation des Einzelfalles und die jeweilige Intensität und Dauer des seelischen Leids abzustellen sei,¹⁹ ist dies dogmatisch richtig, spielt aber in der Schadenregulierung nur eine geringe Rolle.

Dabei ist zu beachten, dass sich die Angehörigen nach dem Todesfall in der Regel in einer Ausnahmesituation befinden. Neben der Organisation der Beerdigung stehen häufig Fragen wie die Neuorganisation des Haushalts, die finanziellen Folgen des Todesfalles, die Betreuung von Kindern oder die Pflege von Angehörigen im Vordergrund. Teilweise kommen noch das Strafverfahren gegen den Unfallverursacher oder Erbauseinandersetzungen hinzu. Neben der Trauer um den Getöteten, sind die Angehörigen daher mit vielfältigen Herausforderungen konfrontiert.

Um den Anforderungen der Rechtsprechung gerecht zu werden, müsste für jeden Hinterbliebenen konkret ermittelt werden, wie langanhaltend und intensiv das seelische Leid war und wie sich dieses ausgewirkt hat. Es müssten Ermittlungen durch Befragungen oder Begutachtungen vorgenommen werden. Beim Unfalltod eines Familienvaters müsste dann z.B. für jedes Kind ein individuelles und entsprechend auch unterschiedlich hohes Hinterbliebenengeld ermittelt werden.

In den untersuchten Schadenfällen wurde auf derartige Ermittlungen verzichtet. Bei nahen Angehörigen wurden nur sehr geringe Anforderungen an die Schilderung des seelischen Leids gestellt. So liegt es auf der Hand, dass die minderjährigen Kinder, die mit ihrem Vater in einem Haushalt gelebt haben, einen Anspruch auf Hinterbliebenengeld haben, auch wenn sie nicht über ihr seelisches Leid berichten können. In derartigen Fällen wurde auf Darlegungen und Belege verzichtet. Es wurde an alle Kinder ein gleich hoher Betrag gezahlt. Differenzierungen wurden nur dann vorgenommen, wenn sich bereits

¹⁹ BGH 6.12.2022 – VI ZR 73/21 und BGH 13.5.2023 – VI ZR 161/22.

durch die äußeren Verhältnisse Unterschiede ergaben, wenn z.B. zwei Kinder mit dem Getöteten in einem Haushalt lebten, ein drittes Kind hingegen woanders lebte und nur selten Kontakt zum Vater hatte.

Dieses Vorgehen hat sich als praxisgerecht erwiesen, da dadurch möglichst wenig in die Privatsphäre der Trauernden eingegriffen werden muss. Gleiche Beträge für Angehörige mit ähnlichem Näheverhältnis wirken sich dabei eher positiv auf den Familienfrieden aus, da Streitigkeiten darüber, warum z.B. der Bruder einen höheren Betrag erhalten hat als die Schwester, vermieden werden. Zudem wird durch dieses Vorgehen vermieden, dass sich das seelische Leid durch eine langwierige Schadenregulierung verfestigt. Eine schnelle Regulierung erleichtert es den Hinterbliebenen den Tod ihres Angehörigen zu verarbeiten.

Dabei steht es den Hinterbliebenen natürlich frei, ihre individuelle Betroffenheit konkret darzulegen und deren konkrete Berücksichtigung zu verlangen. Die zuvor beschriebene Regulierungspraxis verkürzt nicht die Rechte der Hinterbliebenen, sondern bietet lediglich eine Lösung an, die von dem ganz überwiegenden Teil der Hinterbliebenen angenommen wird.

Nach der Rechtsprechung sind bei der Bemessung des Hinterbliebenengeldes auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Hinterbliebenen zu berücksichtigen, soweit sich diese auf seine seelische Verfassung in prägender Weise ausgewirkt haben.²⁰ In keinem der untersuchten Fälle wurde dieses Kriterium berücksichtigt, da wirtschaftlichen Verhältnisse zumindest nicht im Zusammenhang mit dem Hinterbliebenengeld thematisiert wurden. Es dürfte sich bei der vom BGH angesprochenen Fallgruppe ohnehin um seltene Ausnahmefälle handeln.

5. Gerichtliche Geltendmachung des Hinterbliebenengeldes

In zwölf Schadenfällen wurde der Anspruch auf Hinterbliebenengeld gerichtlich geltend gemacht. Dies entspricht 4 % der insgesamt gemeldeten 340 Schadenfälle und 6 % der 192 Schadenfälle, in denen ein Hinterbliebenengeld gefordert wurde. Diese geringe Prozessquote ist ein Indiz dafür, dass die zuvor beschriebene Regulierungspraxis von der ganz überwiegenden Mehrheit der Hinterbliebenen akzeptiert wird.

Von den zwölf Prozessen konnten bereits elf abgeschlossen werden, ein Verfahren läuft noch. Die Auswertung der Prozesse ergab, dass es nur bei zwei Klagen allein um die Höhe des Hinterbliebenengeldes ging. In sechs Fällen ging es vor allem um die Haftung, in zwei Fällen

²⁰ BGH 23.5.2023 – VI ZR 161/22.

um die Höhe des Unterhaltsschadens, in einem Fall um die Unfallbedingtheit des Todes und in einem Fall um den Anspruch auf Hinterbliebenengeld bei einem Arbeitsunfall mit Haftungsausschluss.

Von den elf bereits abgeschlossenen Verfahren endeten drei durch eine Klageabweisung, davon zwei Verfahren zur Haftung und das Verfahren zum Hinterbliebenengeld beim Arbeitsunfall. In einem Verfahren wurde der Klage stattgegeben, dabei ging es vor allem um die Höhe eines Unterhaltsschadens. In den sieben weiteren Verfahren wurde ein Vergleich geschlossen.

Bei dem Prozess um den Hinterbliebenengeldanspruch beim Arbeitsunfall mit Haftungsausschluss handelt es sich um das vom BGH 2022 entschiedene Verfahren.²¹ Der Fall ist ein gutes Beispiel für die Prozesse zum Hinterbliebenengeld.

Ein Landwirt wollte gemeinsam mit seiner Ehefrau und einem Helfer einen Weidezaun errichten. Der Helfer sollte mit einem Traktor mit Frontlader die Zaunpfähle in den Boden drücken, die Ehefrau sollte die Zaunpfähle dabei festhalten und der Ehemann koordinierte die Arbeiten. Dabei löste sich die Frontladerschaufel und erschlug die darunter stehende Ehefrau des Landwirts. Sie hinterließ neben zwei minderjährigen Kindern und ihrem Ehemann, auch ihre beiden Eltern. Der Schadenfall wurde von der landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaft als Arbeitsunfall anerkannt. Da die Frage, ob in derartigen Fällen ein Hinterbliebenengeld beansprucht werden kann, zum damaligen Zeitpunkt noch nicht entschieden war, zahlten wir im Rahmen von Abfindungsvergleichen jeweils 15.000 € an die beiden Kinder und den Ehemann und jeweils 4.000 € an die Eltern der Verstorbenen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich eine erhebliche Mithaftung der Getöteten aufdrängte, da sie sich bewusst in den Gefahrenbereich unterhalb des Frontladers begab und die Gefährlichkeit ihres Tuns hätte erkennen können. Zu dem Prozess, der letztlich zur Klärung der Rechtsfrage führte, kam es nur deshalb, da die Schwiegermutter der Getöteten mit dem angebotenen Hinterbliebenengeld in Höhe von 4.000 € nicht einverstanden war und eine höhere Zahlung beanspruchte.

Das Beispiel zeigt, dass die Sachbearbeiter in derartigen Fällen formaljuristische Einwände zurückstellen und wirtschaftlich vertretbare Lösungen suchen und damit der Tragik dieser Fälle gerecht werden. Dass die ganz überwiegende Zahl der Prozess mit einem Vergleich endet, verdeutlicht, dass dies auch im gerichtlichen Verfahren gilt. Die vier Fälle, die durch ein Urteil entschieden wurden, entsprechen gerade einmal 2 % der Fälle in denen Hinterbliebenengeld gefordert wurde.

²¹ BGH 8.2.2022 – VI ZR 3/21.

IV. Auswertung zum Schockschaden

Unter einem Schockschaden versteht man eine psychisch vermittelte Gesundheitsverletzung, die nicht einen der an dem jeweiligen Unfallgeschehen unmittelbar Beteiligten trifft, sondern einen Dritten, der Zeuge eines Unfalls wird oder vom Tod oder der schweren Verletzung eines Angehörigen benachrichtigt wird.²²

Anders als beim Hinterbliebenengeld, gibt es zum Schockschaden keine gesetzliche Regelung, die Schadenposition wurde von der Rechtsprechung entwickelt. Während die Rechtsprechung früher einen solchen Anspruch nur dann zugesprochen hat, wenn die medizinisch fassbare Auswirkung über das Maß hinausgeht, dem Angehörige bei entsprechenden Ereignissen üblicherweise ausgesetzt sind,²³ hat die höchstrichterliche Rechtsprechung die Voraussetzung für einen Schadenersatzanspruch 2022 gesenkt und lässt es nun ausreichen, dass eine psychische Beeinträchtigung pathologisch fassbar ist.²⁴

Schockschaden und Hinterbliebenengeld unterscheiden sich in der dogmatischen Herleitung, den Voraussetzungen und dem Umfang des Anspruchs erheblich voneinander.

Während das Hinterbliebenengeld keine eigene Gesundheitsschädigung voraussetzt, muss diese bei einem Schockschaden dargelegt und bewiesen werden. Ist dies gelungen, stehen dem Anspruchsteller aber auch die gleichen Ansprüche zu, die auch einem unmittelbar Geschädigten zustehen. Es kommen somit auch materielle Schadenersatzansprüche in Betracht. Zudem ist beim Schockschaden ein Anspruch auch bei einer schweren Verletzung eines Angehörigen möglich, während das Hinterbliebenengeld auf Todesfälle beschränkt ist.

Da beim Schockschaden ein eigener originärer Schadenersatzanspruch des Angehörigen besteht, entfällt dieser auch nicht, wenn es sich für den Getöteten um einen Arbeitsunfall mit Haftungsausschluss handelt.²⁵

Falls sowohl die Voraussetzungen für ein Hinterbliebenengeld als auch die Voraussetzungen für einen Schockschaden vorliegen, wird das Hinterbliebenengeld vom Schockschaden konsumiert.²⁶ Einzelne Literaturstimmen, die von einem Nebeneinander von Schockschaden

²² MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 823 Rn. 247.

²³ BGH 11.5.1971 – VI ZR 78/70.

²⁴ BGH 6.12.2022 – VI ZR 168/21.

²⁵ BGH 8.2.2022, – VI ZR 3/21.

²⁶ Lang/Nugel VersR 2023, 1416 (1421); LG Leipzig 8.11.2019 – 05 O 758/19.

und Hinterbliebenengeld ausgehen,²⁷ können angesichts der eindeutigen Gesetzesbegründung nicht überzeugen.²⁸

Um eine Vergleichbarkeit zum Hinterbliebenengeld zu gewährleisten, wurden für die Fallauswertung nur Fälle berücksichtigt, in denen ein Schockschaden infolge eines tödlichen Verkehrsunfalls geltend gemacht wurde. Zudem blieben materielle Ansprüche in Folge eines Schockschadens unberücksichtigt. Wenn im Folgenden von einem Schockschaden gesprochen wird, ist daher stets der daraus resultierende Schmerzensgeldanspruch gemeint. Wie beim Hinterbliebenengeld bezieht sich die Fallauswertung auf Verkehrsunfälle mit Todesfolge, die sich zwischen dem 22.7.2017 und dem 31.1.2024 ereignet haben.

Ein Schockschaden wurde lediglich in elf Schadenfällen geltend gemacht. Während die Regulierung in zehn Fällen bereits abgeschlossen wurde, ist in einem Schadenfall noch ein Prozess anhängig. In einem Fall wurde ein Gerichtsverfahren durch einen Vergleich abgeschlossen, neun Schadenfälle wurden außergerichtlich reguliert.

Von den 340 gemeldeten Schadenfällen wurden in 236 Fällen Direktansprüche geltend gemacht. Die elf Fälle in denen ein Schockschaden geltend gemacht wurde, entsprechen damit 5 %. Diese Zahl bestätigt, dass es sich beim Schockschaden um einen seltenen Ausnahmefall handelt. Die bereits angesprochene Lockerung der höchstrichterlichen Rechtsprechung im Jahr 2022 hat sich bei den untersuchten Fällen noch nicht ausgewirkt, da zehn der elf Fälle bereits vor Veröffentlichung der BGH-Entscheidung vom 6.12.2022 reguliert wurden. Da der elfte Fall noch nicht rechtskräftig entschieden ist, lässt sich hier noch nicht absehen, ob sich die Änderung der Rechtsprechung auswirkt.

In den zehn regulierten Schadenfällen lag das gezahlte Schmerzensgeld zwischen 1.000 € und 30.000 €. Es wurde in allen Fällen jeweils eine Person getötet. Während in acht Fällen jeweils eine Person einen Schockschaden geltend machte, waren es in zwei Fällen jeweils zwei Personen. In allen Fällen in denen ein Schockschaden geltend gemacht wurde, erfolgte auch eine Zahlung. In acht Fällen betrug die Haftung 100 %, in zwei Fällen bestand eine Mithaftung des Getöteten in Höhe von 30 %. In einem Fall bestand die Besonderheit darin, dass unser Versicherungsnehmer ein vierjähriges Kind anfuhr und tödlich verletzte. Die Haftung gegenüber dem Kind betrug zwar aufgrund § 828 I BGB 100 %, es lag jedoch eine Aufsichtspflichtverletzung der Eltern nahe, die einen Schockschaden geltend machten. Hierbei wurde ein Vergleich mit den Eltern geschlossen, bei dem zwar ein

²⁷ Staudinger DAR 2019, 601 f.

²⁸ BT-Drs. 18/11397, 12.

Schmerzensgeld in Höhe von insgesamt 5.000 € an die Eltern gezahlt, gleichzeitig aber auf Regressansprüche gegen die Eltern verzichtet wurde. Das relativ geringe Schmerzensgeld erklärt sich mit der Aufsichtspflichtverletzung der Eltern.

Insgesamt wurde an die zwölf Anspruchsteller ein Schmerzensgeld in Höhe von 100.000 € gezahlt, was einem durchschnittlichen Betrag in Höhe von 8.333 € entspricht. Ließe man die Mithaftung unberücksichtigt, ergäbe sich ein Durchschnittsbetrag in Höhe von 8.779 €.

Bei den zwölf Anspruchstellern handelte es sich in fünf Fällen um die Ehepartner des Verstorbenen, in jeweils drei Fällen um die Kinder und Eltern und in einem Fall um einen Enkel.

Während der Schockschaden bei drei Anspruchstellern damit begründet wurde, dass sie Zeugen des Unfalls wurden oder den Getöteten gefunden haben, wurde von neun Anspruchstellern ein Schockschaden in Folge der Todesnachricht geltend gemacht.

Während in einem Schadenfall ein Arbeitsunfall mit Haftungsausschluss vorlag und Ansprüche nach § 844 BGB damit ausgeschlossen waren, ging es in den neun anderen Fällen auch um Beerdigungskosten und Unterhaltsschäden.

In allen Fällen in denen ein Schockschaden geltend gemacht wurde, waren die Angehörigen durch einen Rechtsanwalt vertreten. Dabei fällt auf, dass teilweise die geltend gemachten Forderungen im Bereich von 1.000 € bis 5.000 € als Schockschäden bezeichnet wurden, obwohl in dieser Größenordnung auch ein Anspruch auf Hinterbliebenengeld bestanden hätte. Auf medizinische Belege wurde bei diesen Forderungen verzichtet, da es letztlich nicht darauf ankam, wie die Entschädigungsleistung bezeichnet wird.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Schockschaden nur in wenigen Fällen geltend gemacht wird und damit insgesamt eine deutlich geringere Rolle spielt als das Hinterbliebenengeld. Zwar wäre es durch die seit 2022 herabgesetzten Anforderungen leichter möglich einen Schockschaden geltend zu machen, es bleibt aber erforderlich, dass sich der Anspruchsteller in medizinische Behandlung begibt. Die Schwelle für das Hinterbliebenengeld bleibt damit geringer, vor allem bei den Angehörigen die unter die gesetzliche Vermutung in § 844 III S. 2 BGB fallen. Es ist davon auszugehen, dass der Schockschaden durch die Einführung des Hinterbliebenengeldes an Bedeutung verloren hat. Während er für Angehörige vor der Einführung des Hinterbliebenengeldes die einzige Möglichkeit darstellte einen immateriellen Schadenersatzanspruch durchzusetzen, ist ihnen dies heute durch das Hinterbliebenengeld einfacher und schneller möglich.

Bei der Höhe des Anspruchs ging der Gesetzgeber davon aus, dass das Hinterbliebenengeld geringer ausfällt als das Schmerzensgeld

beim Schockschaden.²⁹ Dies ist auch nachvollziehbar, da an einen Schockschaden mit der Gesundheitsschädigung höhere Voraussetzungen geknüpft sind. In der Regulierungspraxis hat sich dieses Stufenverhältnis jedoch nicht immer gezeigt. Dies liegt auch daran, dass von den Rechtsanwältinnen der Hinterbliebenen zum Teil keine klare Trennung zwischen Schockschaden und Hinterbliebenengeld erfolgt ist. Auch hinsichtlich der Begriffe wurde hier teilweise von „Angehörigenschmerzensgeld“ oder „Hinterbliebenenschmerzensgeld“ gesprochen, so dass offen blieb was damit konkret gemeint ist. Gerade bei den geringeren Beträgen wurde teilweise ein Schockschaden geltend gemacht, ohne dass etwas zu einer medizinisch fassbaren Gesundheitsschädigung vorgetragen wurde. Für die Schadenregulierung ist diese Unschärfe zwischen Schockschaden und Hinterbliebenengeld jedoch unerheblich, wenn es lediglich um immaterielle Ansprüche geht und wenn die Höhe der Forderung unter Berücksichtigung des konkreten Einzelfalls angemessen erscheint. So ist es z.B. bei einem Vater, dessen zehnjähriger Sohn bei einem Verkehrsunfall getötet wurde und der hierfür ein Schmerzensgeld in Höhe von 8.000 € fordert, gleichgültig, ob er hiermit einen Schockschaden oder ein Hinterbliebenengeld meint, da ihm der Anspruch in jedem Fall zusteht.

In diesem Bereich hat die Einführung des Hinterbliebenengeldes die Schadenregulierung vereinfacht, da nun auf eine medizinische Aufklärung verzichtet werden kann, wenn der Anspruch auch als Hinterbliebenengeld gerechtfertigt wäre. Vor der Einführung des Hinterbliebenengeldes war diese medizinische Aufklärung unabdingbar, da den Hinterbliebenen ohne medizinisch fassbare Gesundheitsschädigung auch kein immaterieller Schadenersatzanspruch zustand.

Bedeutung hat der Schockschaden lediglich bei absoluten Ausnahmefällen, in denen die Gesundheitsschädigung bei den Angehörigen tatsächlich zu schwerwiegenden und langanhaltenden Folgen führt. Von den 340 untersuchten Unfällen mit Todesfolge, traf dies lediglich in einem Fall zu, in dem ein Schmerzensgeld in Höhe von 30.000 € an den Ehemann der Verstorbenen gezahlt wurde.

V. Vergleich der Fallauswertung mit dem Bericht zur Evaluierung des Hinterbliebenengeldes

Da der Gesetzgeber mit dem Hinterbliebenengeld eine völlig neue Anspruchsposition geschaffen hat, war bereits im Gesetzentwurf vorgesehen, dass spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten des § 844 III BGB eine Evaluierung erfolgen soll, um unbeabsichtigte Nebenwir-

²⁹ BT-Drs. 18/11397, 14.

kungen, die Akzeptanz und die Praktikabilität der neuen Regelungen zu untersuchen.³⁰ Dies ist mit dem im November 2023 veröffentlichten Bericht der Bundesregierung geschehen.³¹

Der Bericht fußt auf der Auswertung der Rechtsprechung und Fachliteratur sowie der Konsultation von 13 Landesjustizverwaltungen, dem Bundesgerichtshof und neun Verbänden und Organisationen.³² Die Auswertung der Rechtsprechung ergab, dass bei Verkehrsunfällen Hinterbliebenengelder bis zu 15.000 € zugesprochen wurden, höhere Hinterbliebenengelder von bis zu 20.000 € wurden bei vorsätzlichen Tötungsdelikten ausgereutelt. Das Hinterbliebenengeld habe nach den Mitteilungen der Landesjustizverwaltungen in der Regel 10.000 € betragen.³³

Dieses Ergebnis deckt sich mit dem Ergebnis der Fallauswertung, wonach das Hinterbliebenengeld zwischen 1.000 € und 20.000 € lag und ohne Berücksichtigung einer Mithaftung im Durchschnitt 10.070 € betrug.

Der Bericht kommt ferner zu dem Ergebnis, dass die höchsten Zahlungen an Ehe- bzw. Lebenspartner, Eltern und Kinder erfolgten.³⁴

Dies stimmt ebenfalls mit dem Ergebnis der Fallauswertung überein, nach der diese drei Personengruppen im Durchschnitt die höchsten Zahlungen erhalten haben.

Von Gerichten und Verbänden wurde kritisiert, dass der Anspruch Hinterbliebenen und ihren anwaltlichen Vertretern teilweise noch nicht bekannt sei.³⁵

Dass den Hinterbliebenen dieser Anspruch allgemein bekannt ist, wäre angesichts des komplexen deutschen Schadenersatzrechtes sicher zu viel verlangt, dass aber Rechtsanwälten dieser Anspruch nicht immer bekannt ist, legt auch die Fallauswertung nahe. So stehen den 192 Schadenfällen, in denen ein Hinterbliebenengeld gefordert wurde, immerhin 31 Schadenfälle gegenüber, in denen die durch einen Rechtsanwalt vertretenen Hinterbliebenen einen Anspruch auf Erstattung von Beerdigungskosten oder Unterhalt durchsetzen konnten, aber kein Hinterbliebenengeld geltend gemacht haben. Hier liegt es nahe, dass den Rechtsanwälten dieser Anspruch nicht bekannt war.

Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Einführung des § 844 III BGB das Ziel des Gesetzgebers erreicht worden sei, sich der Anspruch in der Praxis bewährt habe und sich keine unbeabsichtigten Nebenwirkungen gezeigt hätten.

³⁰ BT-Drs. 18/11397, 12.

³¹ Siehe Rn. 5.

³² BT-Drs. 18/11397, 4, zu den einzelnen Verbänden und Organisationen S. 24. ff.

³³ BT-Drs. 18/11397, 7 ff.; 15.

³⁴ BT-Drs. 18/11397, 12.

³⁵ BT-Drs. 18/11397, 21.

Dieses Ergebnis wird durch die Fallauswertung bestätigt. Von den 192 Schadenfällen, in denen ein Hinterbliebenengeld gefordert wurde, wurde nur in 6 % der Fälle eine Klage erhoben und nur in 2 % der Fälle ein Urteil gesprochen. Dies zeigt, dass in der ganz überwiegenden Mehrzahl der Fälle außergerichtliche Lösungen erzielt wurden. Dabei konnte in den untersuchten Fällen meist eine schnelle Einigung zum Hinterbliebenengeld gefunden werden.

Auch die seit der Evaluierung veröffentlichte Rechtsprechung steht in Einklang mit den Ergebnissen des Berichtes der Bundesregierung und der Fallauswertung. So sprach das OLG Brandenburg einem erwachsenen Sohn, bei einem erheblichen Mitverschulden des Getöteten, ein Hinterbliebenengeld in Höhe von 5.000 € zu,³⁶ das LG Köln urteilte ein Hinterbliebenengeld für einen Ehemann in Höhe von 10.000 € aus³⁷ und das OLG München sprach einer erwachsenen Tochter ein Hinterbliebenengeld in Höhe von 12.000 € zu.³⁸

Da die Ergebnisse der Fallauswertung mit der Evaluierung der Bundesregierung und der veröffentlichten Rechtsprechung zum Hinterbliebenengeld in Einklang stehen, ist davon auszugehen, dass die Fallauswertung repräsentativ für die außergerichtliche Regulierung des Hinterbliebenengeldes bei Verkehrsunfällen ist. Natürlich wird es in Einzelheiten Unterschiede bei der Schadenregulierung der verschiedenen Versicherer geben. Bei erheblichen Unterschieden wäre jedoch mit einer deutlich höheren Zahl von Gerichtsverfahren zu rechnen.

VI. Fazit

Die Auswertung von 340 Verkehrsunfällen mit Todesfolge und 462 Hinterbliebenengeldzahlungen hat bestätigt, dass sich die Einführung des Hinterbliebenengeldes im Jahre 2017 bewährt hat. Die sehr offene Regelung des Gesetzgebers, die sowohl die Festlegung des berechtigten Personenkreises als auch die Höhe des Hinterbliebenengeldes Kfz-Haftpflichtversicherern, Rechtsanwälten und Gerichten überlassen hat, hat sich als sachgerecht erwiesen. Die Rechtsanwälte der Hinterbliebenen und die Kfz-Haftpflichtversicherer gehen in aller Regel verantwortungsvoll mit dieser Position um, so dass nur ein sehr kleiner Teil der Fälle vor Gericht entschieden werden muss. Insbesondere die höchstrichterlichen Entscheidungen haben offene Fragen zum

³⁶ Brandenburgisches OLG 16.5.2024 – 12 U 173/23.

³⁷ LG Köln 13.2.2024 – 30 O 411/22.

³⁸ OLG München 19.3.2024 – 24 U 541/24.

Anspruchsgrund und zur Anspruchshöhe geklärt,³⁹ so dass davon auszugehen ist, dass die Zahl der Gerichtsentscheidungen zum Hinterbliebenengeld zukünftig eher sinkt als steigt.

Bisher ist das Hinterbliebenengeld noch nicht allen Rechtsanwälten, die Hinterbliebene vertreten, bekannt. Es sollte daher auch weiterhin Gegenstand von Schulungs- und Fortbildungsveranstaltungen sein.

Ebenso wie andere Entscheidungen des Gesetzgebers, wie z.B. die Einschränkung des Angehörigenprivilegs in § 116 VI SGB X zum 1.1.2021, führt auch das Hinterbliebenengeld zu einer Steigerung des Schadenaufwandes bei den Kfz-Haftpflichtversicherern, die über Versicherungsbeiträge an die Autofahrer weitergegeben wird. Es trägt damit zu den aktuellen Beitragssteigerungen in der Kfz-Versicherung bei, auch wenn hier sicherlich die Sachschadenpositionen, wie z.B. die Reparaturkosten im Vordergrund stehen.

Der Schockschaden spielt nur in Ausnahmefällen eine Rolle. Auch die Lockerung der höchstrichterlichen Rechtsprechung, die seit 2022 jede medizinisch fassbare Gesundheitsschädigung ausreichen lässt,⁴⁰ hat noch nicht zu einer Häufung geführt. Gerade in den Schadenfällen, in denen ein Schockschaden nahe liegt, wirkt sich das Hinterbliebenengeld positiv aus. Es ist durch das Hinterbliebenengeld möglich den Angehörigen einen immateriellen Schadenersatz zu gewähren, ohne ihnen medizinische Begutachtungen zumuten zu müssen.

Eine Änderung der Rechtslage durch den Gesetzgeber erscheint weder notwendig noch sinnvoll.

³⁹ Zum Hinterbliebenengeld beim Arbeitsunfall: BGH 8.2.2022 – VI ZR 3/21; zur Anspruchshöhe: BGH 6.12.2022 – VI ZR 73/21.

⁴⁰ BGH 6.12.2022 – VI ZR 168/21.

Hinterbliebenengeld und Schockschaden – Erfahrungen, Überlegungen und Abgrenzungen

Andreas Krämer

Rechtsanwalt, Fachanwalt für Versicherungsrecht und
Verkehrsrecht, Frankfurt am Main

Einleitung

Das im Jahr 2017 eingeführte Hinterbliebenengeld ist in der aktuellen Praxis nach wie vor eine eher unbekannte Anspruchsgrundlage. Das mag vielfältige Gründe haben. An hervorgehobener Stelle ist auch an die Tatsache zu denken, dass der klassische verkehrsrechtliche Geschädigtenvertreter im Tagesgeschäft vermutlich nur wenige Fälle zu bearbeiten hat. Ursache dafür ist nicht zuletzt der enorme Rückgang von Todesfällen im Straßenverkehr. Dazu kommt, dass auch in der Bevölkerung – und das haben Befragungen in meinem weitläufigen nicht juristisch vorgebildeten Bekanntenkreis ergeben – fast keine Kenntnis über das Hinterbliebenengeld besteht und damit auch kein notwendiges Anspruchsbewusstsein im Schadensfall vorhanden ist. Schließlich ist der im Gesetz normierte Kreis der Anspruchsberechtigten und auch die Höhe des Hinterbliebenengeldes so offen formuliert, dass dem paradoxerweise eine eher enge Alltagsauslegung folgt und deshalb gerichtliche Auseinandersetzungen unterbleiben. Und nicht zuletzt steht das Hinterbliebenengeld aufgrund der geänderten Rechtsprechung des BGH¹ in Konkurrenz zum sogenannten Schockschaden.

Ausgangslage

Bereits im Studium lernt man im Schuldrecht, Besonderer Teil, dass mittelbare Schäden von einem Schadenersatzanspruch nicht gedeckt sind. Dieses tief verwurzelte Wissen hat dazu geführt, dass in der Regulierungspraxis die Geltendmachung solcher Schäden letztlich nicht vorkam und es darüber auch nur wenige gerichtliche Entscheidungen gibt.

¹ BGH 6.12.2022 – VI ZR 168/21, BeckRS 2022, 38714.

Die Entschädigung für mittelbare Schäden ist und bleibt daher dem deutschen Schadenersatzrecht vom Grundsatz her fremd. Wer also durch einen von Dritten schuldhaft verursachten Verkehrsunfall stundenlang im Stau steht und ihm deshalb ein lukratives Geschäft entgeht, kann als mittelbar Geschädigter keinen Schadenersatz verlangen. Dieser Grundsatz gilt auch für Personenschäden, insbesondere beim Tod eines nahestehenden Menschen. Ausgangspunkt wäre hier § 253 Abs. 1 und 2 BGB, der wegen eines Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, Entschädigung in Geld nur in den durch das Gesetz bestimmten Fällen zuspricht. § 253 Abs. 2 BGB gewährt dann wegen einer Verletzung des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit oder der sexuellen Selbstbestimmung einen Schadenersatzanspruch, auch wegen desjenigen Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, in Form einer billigen Entschädigung in Geld.

Daraus folgt, dass zwar in bestimmten Fällen auch immaterieller Schaden zu ersetzen ist, aber eben nur an den unmittelbaren Geschädigten. Darunter fällt auch nicht der Tod eines nahen Angehörigen; auch das stellt einen nur mittelbaren Schaden für den Angehörigen dar.

Selbst schwere Schicksalsschläge sind zunächst einmal die Verwirklichung des allgemeinen Lebensrisikos und müssen entschädigungslos hingenommen werden.²

Gleichwohl war dem Gesetzgeber der Ersatz von mittelbaren Schäden nicht ganz fremd. So normiert § 844 Abs. 1 und 2 klassische Ansprüche von nur mittelbar Geschädigten in Form des Ersatzes von Beerdigungskosten und die Versorgung von Unterhaltsberechtigten. Damit wurde von Beginn an eine Gerechtigkeitslücke vermieden, die aufgetreten wäre, würde man etwa die Familie eines Getöteten insoweit sich selbst oder der öffentlichen Fürsorge überlassen.

Gesetzlich nicht normiert, aber in sehr engen Grenzen hat die Rechtsprechung in den Fällen der sog. Schockschäden geschädigten Angehörigen Schmerzensgelder zuerkannt. Notwendig war dazu eine besondere personale Sonderbeziehung zum unmittelbaren Geschädigten. Dabei war es oft von juristischem Vorteil, wenn der Angehörige selbst am Unfallgeschehen beteiligt oder anwesend war, etwa als Beifahrer, der das Versterben des unmittelbar Geschädigten miterlebt hat. Vor allem aber brauchte es eine pathologisch fassbare Beeinträchtigung von einigem Gewicht und einiger Dauer, die über das normale Maß von Reaktionen auf einen Trauerfall hinausgeht.³ Notwendig war die Abgrenzung zum allgemeinen Lebensrisiko. In der Praxis haben Versicherer durchaus in solchen Fällen freiwillig Regulierungen

² BGH 20.3.2012 – VI ZR 114/11, VersR 2012, 634.

³ BGH 11.5.1971 – VI ZR 78/70, NJW 1971, 1883.

vorgenommen, wenn auch eher moderat und letztlich auch, um den Angehörigen aber auch sich selbst lang dauernde gerichtliche Auseinandersetzungen mit notwendigen Sachverständigengutachten zu ersparen.

Vor dem Hintergrund, dass im europäischen Ausland Angehörige nach den dortigen deliktischen Vorschriften, wenn auch in unterschiedlichen Ausgestaltungen und unterschiedlichem Kreis von Anspruchsberechtigten, ein Angehörigenschmerzensgeld beanspruchen können,⁴ wurde die insoweit fehlende Regelung nach deutschem Recht als zunehmend unbefriedigend angesehen. Zudem kamen verschiedene Unglücksfälle hinzu, man denke insbesondere an den Germanwings Absturz, das ICE Unglück von Eschede, die Duisburger Love Parade oder der Eisenbahnzusammenstoß von Bad Aibling, die eine entsprechend fehlende Regelung im deutschen Recht nicht mehr für tragbar empfunden wurde bzw. die historische Entscheidung der Regelung im BGB hinterfragte.

Gesetzliche Lösung

Der Gesetzgeber hat dann mit dem § 844 Abs. 3 BGB normiert, dass

der Ersatzpflichtige hat dem Hinterbliebenen, der zur Zeit der Verletzung zu dem Getöteten in einem besonderen persönlichen Näheverhältnis stand, für das dem Hinterbliebenen zugefügte seelische Leid eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Ein besonderes persönliches Näheverhältnis wird vermutet, wenn der Hinterbliebene der Ehegatte, der Lebenspartner, ein Elternteil oder ein Kind des Getöteten war.

Wichtigste Voraussetzung ist danach der Tod des unmittelbar Geschädigten. Schwere oder schwerste Verletzungen führen hingegen nicht zu Ansprüchen.

In jedem Fall muss das schädigende Ereignis, also nicht der Tod selbst, vor dem 22.7.2017 eingetreten sein. Er muss dabei auch nicht binnen einer bestimmten Zeitspanne eintreten, dennoch darf ein sehr spät eintretendes Versterben nicht außerhalb jeder Lebenserfahrung liegen. Diese Problematik ist durchaus dann interessant, wenn Angehörige gegebenenfalls nach Jahren entscheiden einen im Koma liegenden Unfallverletzten durch Abschalten lebenserhaltender Maschinen sterben zu lassen und somit erst die Anspruchsvoraussetzung „Tod“

⁴ Vgl. Burmann/Jahnke NZV 2017, 401; EuGH DAR 2013, 700 betont jedoch, dass es jedem Mitgliedstaat freistehe, solche Leistungen gesetzlich zu normieren.

schaffen. Richtigerweise hat der Gesetzgeber den Anspruch auf Hinterbliebenengeld auch im Deliktsrecht⁵ verortet, um zu verdeutlichen, dass der Ansprüche auf rein vertraglichen Haftungsstatbeständen ausscheidet.⁶ Dies ist teilweise, aber durchaus zu Recht, kritisiert worden, weil es Ansprüche etwa aus ärztlichen Behandlungsverträgen dann ausschließt, wenn ein subjektives Fehlverhalten nicht nachweisbar ist und eine Gefährdungshaftung nicht vorliegt.⁷ Allerdings scheint es eine große praktische Bedeutung dieses Problems tatsächlich nicht zu geben, wie dies bereits im Gesetzgebungsverfahren dargestellt wurde.⁸

Allerdings wird bei uneingeschränkten gesetzlichen Verweisungen auf das Deliktsrecht im vertraglichen Schuldrecht, es auch zu einem Anspruch auf Hinterbliebenengeld kommen.⁹

Zudem ist Anspruchsvoraussetzung nicht nur der Nachweis des Verschuldens eines Schädigers notwendig, sondern ausreichend ist bereits die Gefährdungshaftung. Der Verzicht eines Verschuldensnachweises ist aus Sicht des Geschädigten/Hinterbliebenen als äußerst positiv zu werten, weil mit dem Hinterbliebenengeld kein Sanktionsstatbestand sondern ein Entschädigungs- und Ausgleichsanspruch geschaffen werden sollte.

§ 844 Abs. 3 BGB ist trotzdem ein eigener immaterieller Anspruch.

Demzufolge gibt es gleichlautende Normen in § 10 Abs. 3 StVG, aber auch in § 7 III ProdHaftG, § 86 III AMG, § 5 HaftPflG, § 12 III UmweltHG oder § 35 III, § 72 VI LuftVG.

Die gesetzliche Regelung ist außerdem so offen und schlank formuliert, dass sie, was begrüßenswert ist, erheblichen Spielraum für die Praxis zulässt. In das Gesetz wurden neue Rechtsbegriffe eingebracht, etwa ein Näheverhältnis. Dabei fällt insbesondere auf, dass sich der Gesetzgeber bewusst gegen ein reines Angehörigenschmerzensgeld entschieden und dennoch familiäre Vermutungen für ein Näheverhältnis vorgenommen hat.

Praxisprobleme

Fehlende Bekanntheit

Bereits in der Einleitung wurde darauf verwiesen, dass das in § 844 Abs. 3 BGB normierte Hinterbliebenengeld nach wie vor kei-

⁵ Gesetzesbegründung in BT-Drs. 18/11397, 9.

⁶ Dies hätte dann eher zu einem Abs. 3 in § 253 BGB geführt.

⁷ Jaeger VersR 2017, 1041 (1051); Huber Editorial NZV 3/2017.

⁸ So die Gesetzesbegründung BT-Drs. 18/11397, 8f.

⁹ Etwa in § 618 Abs. 3 BGB; dazu Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke/Jahnke, 27. Aufl., BGB § 844 Rn. 92.

nen überragenden Bekanntheitsgrad hat. Dies ist auch erklärbar mit der offenbar nicht allzu großen Zahl von Fallkonstellationen, die in der Folge dann auch nicht zu gerichtlichen Auseinandersetzungen geführt haben. Allerdings haben – sicher nicht repräsentative – Gespräche mit Schadensregulierern von Personengroßschäden ergeben, dass es anwaltlich vertretene Hinterbliebene gibt, die die Geldtendmachung von Hinterbliebenengeld schlicht „vergessen“. Glücklicherweise ist das Hinterbliebenengeld kein Massengeschäft. Hätte man eine gleichlautende Vorschrift in den 1970er eingeführt, würde das ganz anders aussehen. So gab es im Jahr 1970 mit 21.332 Verkehrstoten einen bislang traurigen Allzeithöhepunkt. Im Jahr 2017, der Einführung des Hinterbliebenengeldanspruchs, waren es 3.180, in 2023 2.839 und im 1. Halbjahr 2024 gar nur 1.292.¹⁰ Dazu kommt, dass nicht jeder Verkehrstote anspruchsberechtigt ist, etwa bei selbstverschuldeten Unfällen ohne jegliche Fremdbeteiligung.

Unbestimmte Rechtsbegriffe

Gerade bei dem sehr offen formulierten Gesetzestext liegen die Probleme durchaus auf der Hand, als da wären unbestimmte Rechtsbegriffe, unbestimmter Personenkreis und ein unbestimmter Entschädigungsbetrag.

Bereits der Tod, welcher sicher kein unbestimmter Rechtsbegriff ist, kann als Anspruchsvoraussetzung in subjektiver Sicht eines Hinterbliebenen zu einem Gefühl der Ungerechtigkeit führen.

Denn es muss tatsächlich ein bereits geborener Mensch gestorben sein. Das ergibt sich bereits aus § 1 BGB, wonach die Rechtsfähigkeit mit der Vollendung der Geburt beginnt. Man stellte sich vor, die bereits im 9. Monat schwangere Frau verliert den Nasziturus durch ein Unfallereignis. Sie erhält kein Hinterbliebenengeld, wie wohl eine besondere Nähe der werdenden Mutter zu dem Kind und umgekehrt man kaum wird abstreiten können und das ungeborene Kind nach der Rechtsprechung des BVerfG¹¹ bereits Träger der nach Art. 1 Abs. 1 GG Menschenwürde ist und nach Art. 2 Abs. 2 GG Anspruch auf körperliche Unversehrtheit und Leben hat. Und auch die Tötung eines Tieres, das für viele den Status eines gleichberechtigten Angehörigen haben kann, fällt nicht hierunter.¹²

¹⁰ https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html.

¹¹ BVerfG 25.2.1975 – 1 BvF 1,2,3,4,5,6/74, NJW 1975, 573.

¹² Zum Schockschaden bei Tötung eines Hundes BGH 20.3.2012 – VI ZR 114/11, VersR 2012, 634.

Das Näheverhältnis – das Kernstück des Anspruchs

Der Ersatzpflichtige hat dem Hinterbliebenen, der zur Zeit der Verletzung, also nicht irgendwann einmal in der Vergangenheit, in einem besonderen Näheverhältnis stand, für dessen seelisches Leid eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen.

Der Gesetzgeber hat sich hier ausdrücklich gegen ein Angehörigen-schmerzensgeld ausgesprochen, wenngleich er in dem „Verwandtenprivileg“ nach § 844 Abs. 3, S. 2, das ein besonderes persönliches Näheverhältnis vermuten lässt, einen bestimmten Angehörigenkreis wie Eltern, Kinder, Ehegatten und Lebenspartner nach LPartG aufführt. Meiner Ansicht nach hätten in diese Auflistung von privilegierten Verwandten in vorrangiger Weise auch die Geschwister Berücksichtigung finden müssen. Gerade Geschwister verbindet oft ein Leben lang eine besondere Beziehung, die z. B. über die generationsübergreifende Eltern-Kind-Beziehung weit hinausgeht. Hier wäre eine Nachjustierung des Gesetzes angezeigt, um vor allem Geschwistern einen eventuellen „Seelenstriptease“ zu ersparen, die außerhalb der Vermutungswirkung das besondere Näheverhältnis zum getöteten Bruder oder Schwester erst beweisen müssen.

Umgekehrt kann dieses vermutete Näheverhältnis auch widerlegt werden, § 292 ZPO. Allerdings obliegt hier die Beweislast dem Schädiger. Für den mit dessen konkreten Verhältnissen zum Getöteten nicht vertrauten Schädiger oder dessen Versicherer dürften schlechte Chancen bestehen an Hinweise zu kommen.

Und es dürfte auch schwierig sein, wenn er zum entsprechenden Vortrag keinen Ansatz hat, da ihm der Einblick in familiäre Zusammenhänge fehlen, ein Vortrag ins Blaue hinein, wäre unbeachtlich. Solche Ansätze sollen beispielsweise gegeben sein, wenn ein privilegierter Angehöriger in der Traueranzeige fehlt,¹³ oder Scheidungskinder zum anderen Elternteil keinen Kontakt und Ehepaare unterschiedliche Adressen haben.¹⁴

In jedem Fall wird man eine sekundäre Darlegungslast des privilegierten Angehörigen annehmen müssen, denn nur er kennt die näheren Umstände familiärer Verhältnisse.¹⁵ Hierin ist keine Umkehr der Beweislast zu sehen, sondern nur eine Darlegungsumkehr. Aus diesem Grund bleibt die gesetzliche Vermutung bestehen, wenn ein Ehepartner nachvollziehbar darlegt, dass trotz unterschiedlicher Anschrift zum Getöteten eine besondere Nähe und Verbundenheit bestand. Auch das bedeutet eine doch sehr ins Intime gehende Beweisaufnahme. Ehepaaren hingegen, die seit Jahrzehnten zutiefst zer-

¹³ Steenbuck r+s 2017, 449.

¹⁴ Burmann/Hefß/Hühnermann/Jahnke/Jahnke, 27. Aufl., BGB § 844 Rn. 175.

¹⁵ BGH NJW 2025, 947.

stritten sind und sich innerlich längst voneinander verabschiedet haben, bleibt bei gleicher Wohnadresse eine solche Darlegung und gegebenenfalls Beweisaufnahme erspart.

Der Nasciturus hat in den Fällen, wo er zum Verletzungszeitpunkt zwar noch nicht, aber im Todeszeitpunkt geboren war, kommt zunächst als Anspruchsberechtigter in Betracht, es wird jedoch an dem vom Gesetzgeber postulierten „beiderseits gelebten Näheverhältnis“¹⁶ fehlen.

Der Bundesrat war von der Vorstellung eines fest umrissenen Kreises von Anspruchsberechtigten ausgegangen,¹⁷ dennoch hat der Gesetzgeber seinerseits in der Gesetzesbegründung¹⁸ darauf hingewiesen, dass die Vielfalt denkbarer sozialer Beziehungen zu berücksichtigen ist. Daraus folgt, dass alle nur denkbaren Hinterbliebenen sich auf dieses Näheverhältnis berufen können. Dabei kennt das BGB den Begriff Hinterbliebener nicht, er ist ein weiterer unbestimmter Rechtsbegriff.¹⁹

In erster Linie wird gleichwohl an weitere klassische Verwandte zu denken sein. Das wären vor allem die schon erwähnten Geschwister, aber auch Großeltern oder Stiefkinder. Ihnen wird, weil sich eine emotionale Verbundenheit nicht im Sinne des § 286 ZPO beweisen lässt, zugemutet über Indizien Einzelumstände darzulegen, die in der Gesamtschau auf ein Näheverhältnis schließen lassen. Dazu sollen auch der Nachrichtenaustausch etwa über WhatsApp und andere soziale Medien geeignet sein. Die Vorstellung, dass ein Bruder im Detail nachweisen muss, wann und wie lange er mit seiner getöteten Schwester telefoniert oder sich über soziale Medien ausgetauscht hat und wie unter Umständen eine 2monatige Telefonpause nachvollziehbar zu erklären ist, scheint kaum erträglich. Und in der Praxis hilft oft das vermutete Näheverhältnis nicht weiter, wenn es um die Kriterien der Höhe des Hinterbliebenengeldes geht. Genau das führt wiederum selbst bei dem privilegierten Personenkreis zu ganz hässlich empfundenen Beweisaufnahmen, wenn etwa bei der Mutter lebende Scheidungskinder nachweisen müssen, *wie* nah das Näheverhältnis zum getrennt lebenden Vater war, um nicht nur 5.000 € sondern 10.000 € Hinterbliebenengeld zu erhalten.

Zu dem nicht privilegierten Personenkreis gehören auch Verlobte, so dass auch diese ein Näheverhältnis beweisen müssen.

Man wird trotz der Vielfalt an sozialen Beziehungen, wie sie der Gesetzgeber vor Augen hatte, allerdings sagen können, dass familiäre

¹⁶ BT-Drs. 18/11397, 13.

¹⁷ BR-Drs. 127/1/17, 1.

¹⁸ BT-Drs. 18/11615, 13.

¹⁹ Auf Französisch „survivant“; im Englischen „survivor“; im Niederländischen „achterblijvende“.

Bindungen durchaus den entscheidenden Faktor für das Näheverhältnis bilden und je weiter entfernt innerhalb und außerhalb eines Verwandtschaftsverhältnisses ein Hinterbliebener, der Leistungen begehrt, ist, desto höher dürfte seine Darlegungs- und Beweislast für das behauptete Näheverhältnis sein. Von Bedeutung wird dabei auch sein, welche – vor allem familiäre – Strukturen und Bedeutung die Familie in anderen Kulturkreisen hat. Man wird hier auf das Gesellschafts- und Rechtssystem Deutschlands abstellen müssen,²⁰ so dass entfernte Mitglieder von Großfamilien oder gar Familienclangs entsprechend hohe Darlegungs- und Beweishürden nehmen müssen, um sich auf ein Näheverhältnis berufen zu können.

Was aber ist mit „besten Freunden“ oder, um ein gänzlich absurdes Beispiel aufzuführen, mit Gefängnisinsassen, die 20 Jahre in einer Zelle zusammen abgebrummt haben? Das besondere Näheverhältnis des § 844 Abs. 3 BGB wird man kaum in Abrede stellen können.

Folgendes Beispiel zeigt aber, wie weit der Anspruch durchaus gehen kann:²¹

Eine 20jährige Frau verunglückte mit dem PKW des Freundes. Jener Freund dieser 20jährigen, die sich 3–4 Jahre kannten, aber erst eine Liebesbeziehung von 3 Monaten führten, bei der beide nicht zusammenwohnten, erhielt 5.000 € Hinterbliebenengeld, wobei das kurze Näheverhältnis zur Kürzung führte.

Seelisches Leid

Ein weiterer unbestimmter Rechtsbegriff als echtes Tatbestandsmerkmal ist das seelische Leid. Wie jedes anspruchsbegründende Tatbestandsmerkmal muss auch dieses mit dem vollen Beweismaß bewiesen werden. Ein solches seelisches Leid ist aber m.E. nicht beweisbar, wenn man nicht ein Mindestmaß an körperlicher oder psychischer Verletzung fordert. In diesem Bewusstsein hat daher der Gesetzgeber für das seelische Leid keine medizinisch fassbare Gesundheitsbeeinträchtigung gefordert, dann aber im Hinblick auf die Höhe festgehalten, dass dabei zu berücksichtigen ist, „dass der Anspruch keine außergewöhnliche gesundheitliche Beeinträchtigung voraussetzt“.²² Letzteres könnte indizieren, dass doch eine irgendwie geartete gesundheitliche Beeinträchtigung vorliegen müsse. Richtig dürfte in der Praxis sein, dass das seelische Leid bereits durch das nachgewiesene besondere Näheverhältnis inkludiert ist und sich eine Beweisaufnahme über das Maß des seelischen Leids verbietet.

²⁰ Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Jahnke, 27. Aufl., BGB § 844 Rn. 166.

²¹ OLG Celle 21.9.2022 – 5 U 97/22, NZV 2023, 180.

²² BT-Drs. 18/11615, 13.

In diesem Zusammenhang schließt sich die Problematik an, ob solch ein seelisches Leid auch bei privilegierten Verwandten trotz ihres Status entfallen kann. In der Literatur wird dies z. B. bei dementen Personen, schwer geistig Behinderten oder auch bei Säuglingen und selbst bei Kleinkindern bejaht.²³ Eine solche Sichtweise ist abzulehnen, denn in letzter Konsequenz wird ein gesunder Erwachsener seelisches Leid nur aus seiner Sicht und Wahrnehmung bewerten. Demente und geistig Behinderte können aber genauso wie Kleinkinder und Säuglinge auf eine einem normalen Erwachsenen unzugänglichen Weise auf ihre eigene Art seelisches Leid empfinden.

Wie ist der gleichzeitige Tod von mehreren nahestehenden Personen zu entschädigen? Fernliegend ist diese Konstellation, dass durch ein Kausalereignis mehrere Menschen getötet werden, gerade nach Unfällen nicht.

Nach dem Gesetzeswortlaut müsste es für jeden Getöteten einen Anspruch geben, was nicht zwingend bedeuten muss, dass hier die Beträge zu addieren sind. Denn das seelische Leid, das ja Voraussetzung des Anspruchs ist, wird wohl eher nicht additionsfähig sein.

Aber es ist m. E. eben auch nicht subtraktionsfähig, so dass dem Schädiger quasi eine Art „Mengenrabatt“ zu Gute kommen würde.

Teilweise wird deshalb von einem einheitlich zu bemessenem Anspruch ausgegangen.²⁴

Wer jedoch als Kind Vater *und* Mutter bei einem Unfallereignis verliert, wird seelisch zweifellos mehr leiden als beim Tod nur eines Elternteils. Das gilt vor allem auch dann, wenn das Versterben der Eltern zeitlich versetzt erfolgt. Würde das Kind seine Eltern bei unterschiedlichen Unfallereignissen verlieren, wäre zweimal Hinterbliebenengeld zu zahlen, so dass es aus meiner Sicht keinen vernünftigen Grund gibt, dem hinterbliebenen Kind nicht das jeweils zustehende Hinterbliebenengeld sowohl für Vater als auch für Mutter zuzusprechen, wenn deren Tod aus ein und demselben Unfallereignis stammt.

Bemessungsgrundlagen

Den Wert eines Menschen kann man nicht in Geld umrechnen, so dass das Hinterbliebenengeld daher reinen Symbolcharakter hat. Der Gesetzgeber hat keine Vorgaben zur Höhe gemacht, die dann möglicherweise auch jährlich inflationsbereinigt anzupassen wäre. Sinnvollerweise hat er dies ebenso wie beim Schmerzensgeld der Rechtsfortbildung überlassen. Grundsätzlich ist eine Individualbetrachtung vorzunehmen. Der BGH hat hier praktische Anleitungen gegeben.

²³ Steenbuck r+s 2017, 449; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Jahnke, 27. Aufl., BGB § 844 Rn. 235.

²⁴ Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Jahnke, 27. Aufl., BGB § 844 Rn. 187.

Dabei ist die Bemessung der Höhe der Hinterbliebenenentschädigung grundsätzlich Sache des nach § 287 ZPO besonders frei gestellten Tatrichters. Dieser hat die konkrete seelische Beeinträchtigung des betroffenen Hinterbliebenen zu bewerten und hierbei die Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles zu berücksichtigen. Ähnlich wie beim Schmerzensgeld sind dabei sowohl der Ausgleichs- als auch der Genugtuungsgedanke in den Blick zu nehmen.²⁵ Maßgebend für die Höhe der Hinterbliebenenentschädigung sind dabei im Wesentlichen die Intensität und Dauer des erlittenen seelischen Leids und der Grad des Verschuldens des Schädigers. Dabei lassen sich aus der Art des Näheverhältnisses, der Bedeutung des Verstorbenen für den Anspruchsteller und der Qualität der tatsächlich gelebten Beziehung indizielle Rückschlüsse auf die Intensität des seelischen Leids ableiten. Der in dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD genannte Betrag in Höhe von 10.000 €²⁶ bietet eine Orientierungshilfe für die Bemessung der Hinterbliebenenentschädigung, von der im Einzelfall sowohl nach unten als auch nach oben abgewichen werden kann. Damit steht für die Praxis fest, dass der oft als feststehende Größe kolportierte Betrag von 10.000 € keine Obergrenze darstellt, aber ebenso auch keine Untergrenze. Weil die Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld dem Zweck diene, den Hinterbliebenen für immaterielle Beeinträchtigungen unterhalb der Schwelle einer Gesundheitsverletzung einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld einzuräumen muss deshalb im Regelfall der zuerkannte Hinterbliebenengeldbetrag hinter demjenigen zurückbleiben, der ihm zustünde, wenn das von ihm erlittene seelische Leid die Qualität einer Gesundheitsverletzung hätte.²⁷ Zudem sei davor gewarnt, Beträge, wie sie im Ausland gezahlt werden, auch hier zur Grundlage heranzuziehen. Denn die Anspruchsvoraussetzungen sind in anderen (europäischen) Rechtsordnungen durchaus sehr unterschiedlich. Es gibt solche, in denen nach feststehenden Tabellen entschädigt wird oder auch solche, die den Kreis der Anspruchsberechtigten sehr eng fassen.²⁸

Je nach Umständen des Todesfalls und der besonderen Qualität der persönlichen Beziehung zwischen Getöteten und Hinterbliebenen, kann seelisches Leid durchaus ganz schnell die Stufe einer Verletzung erreichen. Dabei ist irrelevant, dass Menschen auf den letztlich plötzlich passierenden Tod eines nahestehenden Menschen in ganz unterschiedlicher Weise reagieren, einen „Standard“ gibt es nicht. Auch hierbei hat der Schädiger einen Geschädigten – hier den Hinterbliebe-

²⁵ BGH 6.12.2022 – VI ZR 73/21, VersR 2023, 256.

²⁶ BT-Drs. 18/11397, 11.

²⁷ BGH 6.12.2022 – VI ZR 73/21, VersR 2023, 256.

²⁸ Beispiele bei Bergmann DAR 2025, 12.

nen – so zu nehmen, wie er ihn vorfindet.²⁹ Das Hinterbliebenengeld will ja gerade ohne den Nachweis eines im Ausmaß und Ursache konkreten Schmerzes den Hinterbliebenen entschädigen. Das ist der grundsätzliche Unterschied zum klassischen Schmerzensgeld. Nun ist für die Geltendmachung von Schadenersatz für psychische Beeinträchtigungen aufgrund der Verletzung eines nahen Angehörigen nur noch eine medizinisch fassbare Erkrankung Voraussetzung.³⁰ Damit verlangt der BGH für die Geltendmachung eines Schockschadens im Gegensatz zu seiner früheren Rechtsprechung nicht mehr, dass der Angehörige stärker beeinträchtigt wurde, als es bei Tod oder Verletzung eines nahestehenden Menschen typischerweise zu erwarten gewesen wäre. Diese Änderung der Rechtsprechung ist richtig, weil es eben – wenn man schon einmal die Schadenersatzbüchse des mittelbaren Schadens öffnet – keinen allgemeingültigen Standard gibt, nachdem die bislang stärkere Beeinträchtigung in Bezug gesetzt werden kann.

Wenn das seelische Leid auch nur im Geringsten pathologisch fassbar eine Krankheitsdiagnose auslöst, werden Schockschaden und Hinterbliebenengeld verschwimmen. Das bedeutet in der Konsequenz, dass der Hinterbliebene zum Arzt gehen sollte, und es erscheint in der Praxis geradezu ausgeschlossen, dass dieser etwa beim Tod des Kindes der Mutter *kein* Attest über eine pathologisch fassbare Erkrankung ausstellen wird. Immerhin können bereits solche Verletzungen der Psyche mit Krankheitswert schon bei Angstzuständen³¹ oder Übelkeit³² vorliegen.

Das „Weniger“ im Hinterbliebenengeld gegenüber dem Schockschaden wird dann kaum mehr eine Rolle spielen. Im Umkehrschluss wäre angesichts der sich aktuell abzeichnenden höheren Hinterbliebenengelder abzuleiten, dass bei Schockschäden eben noch höhere Schmerzensgelder verlangt und zugesprochen werden können.

Mitverschulden und Arbeitsunfall

Mitverschulden des Getöteten führt wie beim Schmerzensgeld nicht zu einer Quotierung des Hinterbliebenengeldes, sondern zu einem angemessenen Betrag unter Berücksichtigung aller Umstände. Dies wird auch von Tatsachengerichten regelmäßig übersehen, stattdessen wird eine Haftungsquote auch auf das Hinterbliebenengeld übertragen.

²⁹ BGH 6.12.2022. – VI ZR 168/21, BeckRS 2022, 38714 = NJW 2023, 983.

³⁰ BGH 6.12.2022. – VI ZR 168/21, BeckRS 2022, 38714 = NJW 2023, 983; ebenso BGH 26.7.2022 – VI ZR 58/21, VersR 2022, 1309.

³¹ BGH 21.5.2019 – VI ZR 299/17, VersR 2019, 260.

³² BGH 26.7.2022 – VI ZR 58/21, VersR 2022, 1309.

Das Mitverschulden des Hinterbliebenen selbst ist ebenfalls denkbar. Man denke hier an das von den Eltern unsachgemäß angeschnallte Kind, das auf der späteren unverschuldeten Unfallfahrt deshalb ver stirbt.

Lange Zeit war streitig, ob bei einem Arbeitsunfall die Sperrwirkung des § 104 SGB VII greift und damit zum Ausschluss führt. Gerade aufgrund der Systemfremdheit und der Tatsache, dass es sich um einen Anspruch eigener Art handelt, war dies nicht ganz abwegig. Diese Frage ist nunmehr im Sinne der Haftungsprivilegierung entschieden.³³ Auch die Hinterbliebenen eines „Wie-Beschäftigten“ i.S.d. § 2 Abs. 2 SGB VII erhalten kein Hinterbliebenengeld,³⁴ was rechtsdogmatisch richtig ist, aber Hinterbliebenen gerade bei Wie-Beschäftigten kaum zu vermitteln ist. Hier wäre aufgrund der gesetzgeberischen Intention, seelisches Leid zu entschädigen, überlegenswert, die Sperrwirkung des § 104 SGB VII bei Wie-Beschäftigten herauszunehmen.

Bemessungsgrundlagen

Auffällig ist, dass eine Vielzahl von veröffentlichten Entscheidungen aus dem strafrechtlichen Adhäsionsverfahren stammen. Dabei handelt es sich aber oft um Todesfälle, die nicht der straßenverkehrsrechtlichen Haftung unterfallen.

Neben den Angehörigenverhältnissen, die in der Praxis überwiegend Gegenstand zivilrechtlicher Entscheidungen waren, sind häufig auch unterschiedliche Ansätze Grundlage der Bemessung gewesen, etwa das Alter des Verstorbenen. Die oft schematisch vorgenommene Abstufung je nach Grad des Verwandtschaftsverhältnisses, also 5.000 €³⁵ für den Bruder und 12.000 €³⁶ für den Ehegatten Einige nicht repräsentative Urteile sollen nachstehend die Vielfalt der Möglichkeiten aufzeigen.

So gab es 0 Euro Hinterbliebenengeld bei einer erst drei Monate bestehenden aber noch geheimen Beziehung, die erst eine Woche vor dem Tod in täglichen gemeinsamen Übernachtungen mündete.³⁷ Das OLG Brandenburg³⁸ berücksichtigt einerseits, dass die Mutter der Klägerin bereits 82 Jahre und damit in einem Alter war, in dem die verbliebene Lebenserwartung und damit die Aussicht auf weitere gemeinsam mögliche Jahre naturgemäß geringer war. Der Umstand,

³³ BGH 8.2.2022 – IV ZR 3/21, VersR 2022, 586.

³⁴ OLG Saarbrücken 12.7.2024, 3 U 59/23, VersR 2024, 1171.

³⁵ LG Tübingen 17.5.2019 – 3 O 108/18, VersR 2020, 236.

³⁶ LG Tübingen 17.5.2019 – 3 O 108/18, VersR 2020, 236; LG Wiesbaden 13.10.2018 – 3 O 219/18, SVR 2020, 142 (sogar nur 10.000 €).

³⁷ BGH 28.10.2021 – 4 StR 300/21, NStZ-RR 2022, 123.

³⁸ OLG Brandenburg 16.8.2022 – 12 U 30/22.

dass die Klägerin die jüngste Tochter der Verstorbenen war, ist aus Sicht des Senats dagegen für die Bemessung des Hinterbliebenengeldes ohne Bedeutung, da nicht anzunehmen ist, dass allein deswegen die Schwestern der Klägerin weniger um ihre Mutter trauern als die Klägerin selbst. Auch das LG Heidelberg schlägt in diese Kerbe.³⁹ Hinterbliebenengeld von 5.000 € bei Tod der 89-jährigen Mutter an 57jährige Tochter. Das hohe Alter und krankheitsbedingte Vorschädigungen hätten auch den natürlichen Verlust des Elternteils schon vorgezeichnet, und zwar auch dann, wenn durch Obduktion bewiesen ist, dass der Tod kausal durch den Unfall eingetreten ist.

Ganz anders sah das das OLG München⁴⁰ welches Hinterbliebenengeld von 12.000 € bei Tod der 77-jährigen Mutter und enger Beziehung, zu der in eigener Wohnung lebenden Tochter zusprach. Das hohe Alter eines unfallbedingt Verstorbenen, so das OLG München, stellt für sich genommen keinen Grund dar, das Hinterbliebenengeld zu reduzieren. 7.500 € erhielten 14 und 19 Jahre alte Kinder in Ausbildung eines getöteten 60jährigen Vaters. Die Kinder lebten als Scheidungskinder zwar bei der Mutter, konnten aber wechselseitige Besuche sowie Telefonate nachweisen und durch WhatsApp Nachrichten belegen, dass trotzdem ein Näheverhältnis besteht.⁴¹

Zusammenfassung

Das Hinterbliebenengeld hat sich – obgleich systemfremd – als eigenständiger Anspruch etabliert und dürfte als erfolgreich in der Entschädigung, weniger Linderung, seelischen Leids von Menschen mit besonderem Näheverhältnis zum Getöteten sein. Allerdings scheint in der Praxis das Hinterbliebenengeld noch relativ unbekannt zu sein. Das gilt insbesondere im Zusammenhang mit dem vom Gesetz bestimmten Personenkreis. Daher gibt es auch kaum Entscheidungen, die den Kreis der anspruchsberechtigten Hinterbliebenen „ausloten“.

Wer substantiiert zum Näheverhältnis vorträgt, hat auch die Möglichkeit ein Hinterbliebenengeld zu erhalten, selbst wenn die Anspruchsperson nicht in den Kreis der Personen mit Vermutungsprivileg fällt. Dabei ist gerade beim Hinterbliebenengeld darauf zu achten, dass nicht schematisch mit dem Grad der Verwandtschaft argumentiert wird. Auch bei denjenigen, die sich auf das Verwandtenprivileg berufen können, ist umfassender Tatsachenvortrag notwendig, um die Latte der Orientierungsgröße von 10.000 € zu überspringen.

Es empfiehlt schließlich sich bei Tötungsfällen die Schockschäden parallel geltend zu machen, weil das Hinterbliebenengeld als „Minus“

³⁹ LG Heidelberg 19.1.2023 – 5 O 93/21, NJW 2023, 2953.

⁴⁰ OLG München 19.3.2024 – 24 U 541/24, zfs 2024, 313.

⁴¹ LG München II 18.12.2020 – 1 Ks 31 Js 47130/18, BeckRS 2020, 51657.

in jedem Fall übrigbleibt, vor allem dann, wenn eine medizinisch fassbare Gesundheitsbeschädigung des Hinterbliebenen dann doch nicht nachweisbar ist. Da im Strafverfahren das seelische Leid für erkennende Richter meist aufgrund der Hauptverhandlung greifbarer ist, sollte auch vom Adhäsionsverfahren Gebrauch gemacht und Nebenklage beantragt werden.

Arbeitskreis IV:

**Die „sieben Todsünden“ des § 315c StGB
auf dem Prüfstand**

Die „sieben Todsünden“ des § 315c StGB auf dem Prüfstand

EPHK Ewald Ternig
Büchenbeuren

Wenn man sich den Titel des Arbeitskreises betrachtet, ist ein Blick in die geschichtliche Entwicklung der Bestimmung von Interesse. Görlinger¹ stellt dazu fest:

„Die Vorschrift wurde als solche durch das Zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs v. 26.11.1964¹ eingeführt. Zuvor existierte eine durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs v. 19.12.1952² geschaffene Vorgängerregelung, die noch Elemente des aktuellen § 315b StGB enthielt. Der Wortlaut der Vorschrift war bereits 1964 nahezu derselbe wie heute. Lediglich Absatz 1 Nr. 2f. enthielt damals nur die Begehungsweise des (auch versuchten) Wendens auf Autobahnen, und die Strafdrohung lautete auf „Gefängnis“ (Absatz 1) bzw. „Gefängnis bis zu zwei Jahren“ oder Geldstrafe.

Mit Art. 19 Nr. 176 des EGStGB v. 2.3.1974³ wurde in Absatz 1 Nr. 2f. auch das (auch versuchte) Rückwärtsfahren erfasst und der Anwendungsbereich auf Kraftfahrstraßen ausgedehnt. Außerdem wurde durch Art. 19 Nr. 207 die gesetzliche, noch heute geltende Überschrift eingeführt.

Durch Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze v. 7.7.1986⁴ wurde Absatz 1 Nr. 2f. erneut ergänzt und um das (auch versuchte) Fahren entgegen der Fahrtrichtung („Geisterfahrer“) erweitert.

Durch das 6. Strafrechtsreformgesetz v. 26.1.1998⁵ ergab sich lediglich eine redaktionelle Änderung.“

In der Fassung des § 315a von 1952 war formuliert:

Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, dass er

1. Anlagen oder Beförderungsmittel beschädigt, zerstört oder beseitigt, Hindernisse bereitet oder einen ähnlichen Eingriff vornimmt,

¹ Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht/Görlinger, 2. Aufl. (Stand 1.12.2021), StGB § 315c Rn. 1–5.

2. ein Fahrzeug führt, obwohl der infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist das Fahrzeug sicher zu führen,
3. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann und keine Vorsorge getroffen hat, dass er andere nicht gefährdet oder
4. in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise die Vorfahrt nicht beachtet, falsch überholt oder an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen oder -einfahrungen zu schnell fährt und dadurch ...

Im Jahr 1964, somit ein Jahr vor dem Geburtsjahr des Verfassers, wurde § 315c StGB in der jetzigen Form geschaffen. Bei Buchstabe f sind die Kraftfahrstraßen dazugekommen, zuvor waren nur Autobahnen genannt. Ansonsten war die Strafandrohung „Gefängnisstrafe“.

Stellt sich somit die Frage, ob dies heute noch die Todsünden sind, die man auch vor mehr als 60 Jahren erkannt hat.

I. Die aktuellen Todsünden

Den Begriff der „sieben Todsünden“ findet man z.B. bei Görlinger,² Hecker³ oder auch bei Pegel.⁴

Wenn man sich die Straßenverkehrsunfallstatistik betrachtet, dürfte bei der Vorfahrt, beim Überholen oder auch beim zu schnellen Fahren kein Zweifel daran bestehen, dass dies weiterhin sehr schwere Verstöße sind, die man weiterhin als Todsünde ansehen kann.

1. Vorfahrt

Zur Vorfahrt soll festgehalten werden, dass hier der so genannte erweiterte Vorfahrtbegriff zu nennen ist. Somit nicht nur Verstöße im Zusammenhang mit der Vorfahrt aus § 8 StVO, sondern auch Verstöße gg. § 6, 9, 10, 18, 36, 37 StVO, also immer dann wenn jemand vor einem anderen fahren darf. Quarch⁵ führt aus, dass ein Nichtbeachten der Vorfahrt isd Norm nach dem von der Rechtsprechung aufgestellten „erweiterten Vorfahrtbegriff“ auch dann zu konstatieren ist, wenn gegen irgendeine weitere Vorfahrtsregel der StVO, z.B. § 6 oder § 10, verstoßen wird ...

Bei dieser Todsünde sieht der Verfasser keinen Veränderungsbedarf.

² Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht/Görlinger, 2. Aufl. (Stand 1.12.2021), StGB § 315c Rn. 40.

³ Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB § 315c, Rn. 12.

⁴ MüKoStGB/Pegel, 4. Aufl. 2022, StGB § 315c Rn. 4.

⁵ Quarch, *Gesamtes Verkehrsrecht*, § 315 S. 2673, 2674.

2. Überholen

Die 2. Todsünde hängt mit dem Überholen zusammen. Überholen wird in § 5 StVO behandelt. In dieser Norm sind in zehn Absätzen zahlreichen Verhaltensvorschriften im Zusammenhang mit dem Überholen dargestellt. Unter „**Überholen**“ versteht man nach allgemeiner Auffassung, dass ein Verkehrsteilnehmer von hinten kommend an einem anderen vorbeifährt, der sich auf demselben Straßenteil in derselben Richtung bewegt oder nur mit Rücksicht auf die Verkehrslage hält. Auch **Fußgänger**, die dasselbe Straßenteil benutzen, werden überholt.⁶

Interessant dazu auch die VwV zu den §§ 5, 6 StVO.

An Teilnehmern des Fahrbahnverkehrs, die sich in der gleichen Richtung weiterbewegen wollen, aber warten müssen, wird nicht vorbeigefahren; sie werden überholt. Wer durch die Verkehrslage oder durch eine Anordnung aufgehalten ist, der wartet.

Aktuell musste das BayObLG⁷ entscheiden. Hier hatte ein Pkw-Fahrer außerorts, nicht BAB, im Sinne des § 5 StVO einen Lkw überholt. Der Fahrzeugführer fuhr mit 100 km/h, der Lkw mit 68 km/h. Sechzehn Meter vor dem Lkw fuhr der Pkw-Fahrer wieder auf den rechten Fahrstreifen und bremste sodann sein Fahrzeug fast bis zum Stillstand ab. Im Leitsatz stellt das Gericht fest:

„Ein Fehlverhalten nach Abschluss des Überholens wird nicht von § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB erfasst. Ob ein bewusst scharfes Abbremsen unter Verstoß gegen § 4 Abs. 1 S. 2 StVO, das in einem engen zeitlichen und situativen Zusammenhang mit dem Wiedereinscheren in die Fahrspur des Überholten erfolgt, vom Begriff des falschen Überholens im Sinne von § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB noch oder nicht mehr erfasst ist, beurteilt sich danach, ob der Überholer vor dem zu betrachtenden Bremsmanöver zunächst auf die Fahrspur des Überholten mit so ausreichendem Abstand zum überholten Fahrzeug eingeschert ist, dass er den Überholten unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeugen gefahrenen Geschwindigkeiten nicht behinderte.“

Zunächst wird vom Verfasser bezweifelt, dass beim Einscherabstand von 16 Metern, der sich dann allerdings noch etwas vergrößert, auf einen Abschluss des Überholvorganges geschlossen werden kann. Wenn man von den 68 km/h ausgeht, würde der Sicherheitsabstand bei 34 Metern liegen, die Hälfte des halben Tachowertes wäre dann

⁶ Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht/Helle, 2. Aufl. (Stand 9.6.2023), StVO § 5.

⁷ BayObLG 22.7.2024 – 203 StRR 287/24.

noch ein Abstand von 17 Metern. Selbst wenn man dies annimmt, ist der Vorgang für den Verfasser immer noch im Zusammenhang mit dem Überholvorgang zu sehen.

Interessant dazu auch das OLG Hamm.⁸ Hier ereignete sich folgender Sachverhalt:

„...Kurz nach 19:00 Uhr bemerkte die Zeugin L hinter sich den Angeklagten in seinem PKW ..., da sich dieser mit hoher Geschwindigkeit dem Fahrzeug der Zeugin L näherte und sodann dicht auffuhr. Noch bevor die Zeugin die linke Fahrspur räumen konnte um den Angeklagten passieren zu lassen, zog dieser mit seinem Fahrzeug auf die rechte Fahrspur, überholte von dort das Fahrzeug der Zeugin L und scherte nur wenige Meter – unter deutlicher Unterschreitung des Sicherheitsabstands – vor dem Fahrzeug der Zeugin L wieder ein. Sodann bremste er seinen Wagen – ohne dass hierzu eine verkehrsbedingte Veranlassung bestanden hätte – auf eine Geschwindigkeit von ca. 150 km/h ab. Aufgrund des geringen Abstandes zwischen den Fahrzeugen konnte L einen Zusammenstoß nur durch eine sehr starke Bremsung verhindern. Aufgrund der hohen Geschwindigkeit einerseits und dem geringen Abstand andererseits verspürte L große Angst und Panik, da sie nicht einschätzen konnte, ob es ihr gelingen würde, das Fahrzeug rechtzeitig abzubremsen und vor einem unkontrollierten Manöver zu bewahren. Unmittelbar nach dem Bremsvorgang beschleunigte der Angeklagte sein Fahrzeug erneut und vollzog ein vergleichbares Fahrmanöver – bei hoher Geschwindigkeit rechts überholen, links einscheren, starke Bremsung – erneut bei dem vor ihm fahrenden Genaue Angaben zu den gefahrenen Geschwindigkeiten sowie den Abständen zwischen diesen Fahrzeugen können insofern nicht getroffen werden.

Nach einigen Kilometern Fahrstrecke zog der Angeklagte mit seinem Fahrzeug wiederum auf die rechte Fahrspur und verlangsamte seine Geschwindigkeit erheblich. So gelang es der Zeugin L, sowie dem immer noch vor ihr fahrenden Mercedes, den Angeklagten mit einer Geschwindigkeit von ca. 200 km/h auf der linken Spur zu überholen. Unmittelbar nach diesem Überholmanöver scherte der Angeklagte erneut nach links aus und beschleunigte sein Fahrzeug stark. Als er L eingeholt hatte zog er sein Fahrzeug wiederum auf die rechte Spur, überholte von dort das Fahrzeug der Zeugin L erneut und scherte nach links ein. Wiederum bremste er sein Fahrzeug ohne verkehrsbedingte Veranlassung auf eine Geschwindigkeit von 130–150 km/h ab, so dass L einen Zusammenstoß wiederum nur durch eine starke Bremsung verhindern konnte. Ein weiterer Überholversuch des Angeklagte bei dem Mercedes miss-

⁸ OLG Hamm 11.9.2014 – III-4 RVs 111/14.

lang, da dieser zwischenzeitlich beide Fahrstreifen blockierte und so ein Passieren auf der rechten oder linken Seite unmöglich machte. Bei sämtlichen dieser drei Überholmanöver setzte sich der Angeklagte grob verkehrswidrig und rücksichtslos über die Sicherheitsinteressen der anderen Verkehrsteilnehmer hinweg.“

Das OLG Hamm lehnt hier wegen folgender Begründung ab:

„... Auch ein falsches Fahren beim Überholvorgang i.S.v. § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB lässt sich den Urteilsfeststellungen nicht ohne Weiteres entnehmen. Hierfür ist ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Überholvorgang erforderlich. Ein Fehlverhalten nach Abschluss des Überholens wird von Nr. 2b nicht erfasst.⁹ Abgeschlossen ist der Überholvorgang bei einem Überholen mit Spurwechsel dann, wenn sich das überholende Fahrzeug in die ursprüngliche Fahrspur eingeordnet hat und der Überholte seine Fahrt ungehindert und ungefährdet fortsetzen kann.¹⁰ Daher ist auch ein Ausbremsmanöver beim Wiedereinordnen in die ursprüngliche Fahrspur vom falschen Überholen erfasst.¹¹ Dass die vom Amtsgericht festgestellten – drei – Ausbremsmanöver in diesem Sinne *beim Wiedereinordnen* in die linke Fahrspur erfolgt sind, lässt sich den Feststellungen nicht hinreichend deutlich entnehmen. Die Formulierungen „sodann“ (...), „links einscheren, starke Bremsung“ (...) sowie „scherte nach links ein. Wiederum bremste er“ (...) lassen vielmehr die Möglichkeit offen, dass das jeweilige Abbremsmanöver bereits nach Abschluss des Überholvorgangs erfolgt ist...“

Hier soll aber noch erwähnt werden, dass das Gericht auch festhält: „Ferner weist der Senat darauf hin, dass die bisherigen Feststellungen zum ersten Überholvorgang eine Verurteilung gem. § 315c I Nr. 2b StGB tragen können.“

Zu § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB hatte sich das BVerfG¹² geäußert:

Es ging dabei um das „Rechtsüberholen“, als der Standstreifen mitgenutzt wurde. Da ein Überholvorgang auf demselben Straßenteil stattfinden muss, damit § 5 StVO zur Anwendung kommt, ist ein solches Verhalten durch Nutzung des Standstreifens oder auch eines Gehweges, sofern man die Fahrbahn komplett verlässt, nicht unter die Bestimmung zu subsumieren. Trotzdem sah das BVerfG § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB als einschlägig an. In der Entscheidung wird ausgeführt:

⁹ Vgl. Schönke/Schröder/Sternberg-Lieben/Hecker, 29. Aufl., StGB § 315c Rn. 17 m. w. N.

¹⁰ Vgl. Schönke/Schröder/Sternberg-Lieben/Hecker, 29. Aufl., StGB § 315c Rn. 17 m. w. N.

¹¹ Vgl. Schönke/Schröder/Sternberg-Lieben/Hecker, 29. Aufl., StGB § 315c Rn. 18 m. w. N.

¹² BVerfG 22.8.1994 – 2 BvR 1884/93.

„...Weder aus dem Wortlaut der Vorschrift noch aus deren Sinn und Zweck ergibt sich, dass nur ein Verstoß gegen die Überholvorschriften der StVO die Strafbarkeit begründen soll, der Begriff des „Überholens“ in § 315c I Nr. 2b StGB und in den §§ 2 I, 5 StVO identisch sein muss. In § 315c StGB werden vielmehr ganz allgemein verschiedene, für Menschen und Sachen besonders gefährliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr unter Strafe gestellt (darunter auch das grob verkehrswidrige und rücksichtslos falsche Überholen). § 315c StGB dient vornehmlich dem Schutz des Lebens, der Gesundheit und bedeutender Sachwerte in besonders gefahrenträchtigen Situationen im Verkehr. Die Vorschrift zielt aber nicht primär auf die Einhaltung der Regeln der StVO, wie dies für die Bußgeldtatbestände der StVO gilt¹³. Es ist deshalb in fachgerichtlicher Rechtsprechung und Literatur unstrittig, dass der Begriff des „falschen Überholens“ in § 315c I Nr. 2b StGB wesentlich weitergeht als der entsprechende Begriff in der StVO.¹⁴ Diese Auslegung, nach der – ungeachtet der Bestimmung des Begriffs des Überholens in der StVO – von § 315c I Nr. 2b StGB auch ein Verhalten im Straßenverkehr unter Strafe gestellt ist, das durch besondere Rücksichtslosigkeit im Zusammenhang mit einem „Überholvorgang“ eine gesteigerte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer heraufbeschwört, wie dies gerade auch für ein Überholen auf dem Seitenstreifen der Autobahn oder unter Benutzung anderer, nicht der Fahrbahn zugehöriger Straßenteile, wie etwa dem Grünstreifen, gilt, ist aus verfassungsrechtlicher Sicht unbedenklich...“

Mit Bezugnahme auf die Entscheidung des BVerfG müsste es sich bei allen Vorgängen, bei denen ein Fahrzeug an einem anderen vorbeifährt oder vorbeifahren will – Stichwort zu dichtes Auffahren – um einen Überholvorgang möglich zu machen, um ein Überholen handeln und somit eine Todsünde angenommen werden, wenn die sonstigen Tatbestandsmerkmale des § 315c StGB erfüllt sind.

Zur Klarstellung könnte in Buchstabe b formuliert werden:

„falsch überholt oder *im Zusammenhang mit* Überholvorgängen falsch fährt“.

Natürlich kann in den genannten Fällen mit Verweis auf § 240 StGB, Nötigung, festgehalten werden, dass auch dieses Verhalten, das die Fahrzeugführer zeigten, als Straftatbestand angenommen werden kann. Allerdings ist § 315c StGB im § 69 Abs. 2 StGB, ein so genann-

¹³ Vgl. Schönke/Schröder/Sternberg-Lieben/Hecker, 29. Aufl., StGB § 315c Rn. 1; Dreher/Tröndle StGB § 315c Rn. 2 m. w. N.

¹⁴ Vgl. Mühlhaus/Janiszewski, 13. Aufl. 1993, StGB § 315c Rn. 22a; Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 32. Aufl. 1993, StGB § 315c Rn. 33; Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl., StGB § 315c Rn. 18; Dreher/Tröndle StGB § 315c Rn. 6, jeweils m. w. N.

tes „Regelbeispiel“, bei dem in der Regel -und nicht generell- von einer Ungeeignetheit eines Kraftfahrzeugführers ausgegangen werden kann. Der Richter muss somit nur in besonderen Fällen darlegen, wieso gerade hier noch eine Geeignetheit vorliegt, bei § 240 StGB muss er die Ungeeignetheit begründen. Dies gilt auch bei zu dichtem Auffahren, wobei in dem Fall schon von einem Überholen gesprochen werden kann. Denn *Quarch* stellt fest:¹⁵ „... Das Überholmanöver ... beginnt mit den ersten Maßnahmen, z.B. dem Betätigen der Lichthupe oder der Verkürzung des Sicherheitsabstandes zum Vordermann, und ist beendet, wenn der Überholer in die Ausgangsspur zurückgekehrt ist und der Überholte seine Fahrt ungehindert fortsetzen kann.“

3. Fußgängerüberweg

Ein falsches Fahren an Fußgängerüberwegen ist bei Buchstabe c genannt. Häufig wird dagegen verstoßen, ohne dass es zu Verkehrsunfällen kommt. Jede/Jeder die/der als Schülerlotse¹⁶ oder auch als so genannter „Elternlotse“ (Erwachsene, die allmorgendlich an gefährlichen Stellen – auch an Zebrastreifen oder lichtzeichengeregelten Fußgängerfurten, jungen Schülern das gefahrlose Überqueren der Fahrbahn ermöglichen wollen) eingesetzt ist, wird etliche Sachverhalte schildern können, bei denen der Verdacht des Straftatbestandes vorliegend gewesen sein kann.

Die weit überwiegende Literatur, wohl auch bezugnehmend auf den BGH,¹⁷ sieht diese Todsünde nur an so genannten Zebrastreifen. Im Leitsatz stellt der 4. Senat fest:

„Die vorsätzliche Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe c StGB erfasst nur das Falschfahren an Fußgängerüberwegen im Sinne des § 26 StVO. Das sind allein die durch Zebrastreifen markierten Fahrbahnflächen. Die Verwendung des Rechtsbegriffes „Fußgängerüberweg“ in den Urteilsgründen vermag die Angabe der zu dessen Ausfüllung erforderlichen Tatsachen nicht zu ersetzen.“

¹⁵ Quarch, *Gesamtes Verkehrsrecht*, 3. Aufl., S. 2674, Rn. 16.

¹⁶ Siehe dazu auch: Schülerlotsen – Deutsche Verkehrswacht, Schülerlotsen in Aktion: Seit 1953 sind Schülerlotsen in Deutschland im Einsatz. Die Einführung geht auf eine Initiative mehrerer Partner zurück, darunter auch die DVW. Heute liegt die Weiterentwicklung des Ausbildungskonzepts und die Ausstattung der Verkehrshelfer mit ihrer Dienstkleidung allein bei der DVW. Unterstützt wird sie durch die Polizei, die sich in der Lotsenausbildung stark engagiert, und den Schulen. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) sponsert das Projekt.

¹⁷ BGH 21.5.2015 – 4 StR 164/15 und BGH 15.4.2008 – 4 StR 639/07.

Der Verfasser sieht die Entscheidung kritisch.¹⁸ Dabei zählt für ihn auch hier die Begründung des BVerfG.¹⁹

Bezogen auf den Fußgängerüberweg dürfte nichts anderes gelten. Bei Vorträgen und ähnlichen Veranstaltungen fragt der Verfasser schon mal gerne, wo man sich als Fußgänger sicherer fühlt, an Zebra-streifen oder lichtzeichengeregelten Fußgängerüberwegen, so genannten Fußgängerfurten. Die Antwort ist in aller Regel eindeutig, an der Lichtzeichenanlage, die im Übrigen nicht unbedingt an einer Kreuzung oder Einmündung vorliegen muss, wie dieses Beispiel zeigt.

Wenn man im Vergleich dazu einen Zebrastrreifen betrachtet, stellt sich für den Verfasser schon die Frage, wieso der BGH einen solchen Weg nicht als Fußgängerüberweg im Sinne der Bestimmung sieht.



Eine aktuelle Entscheidung des LG Lübeck²⁰ stellt fest:

Gemäß § 26 Abs. 2 StVO dürfen Fahrzeuge, wenn der Verkehr stockt, nicht auf Fußgängerüberwege fahren, wenn sie dort warten müssten.

Kommt es zur Kollision zwischen einer Fußgängerin, die einen Fußgängerüberweg bei grün gewordener Ampel gequert hat, und einem Lkw, der zunächst vor oder auf der Fußgängerfurt gestanden hat und sich nach Auflösung eines vorgelagerten Staus wieder in Bewegung setzt, tritt ein etwaiges Mitverschulden der Fußgängerin vollständig zurück.

Hier wurde § 315c StGB nicht behandelt, allerdings geht das Gericht auch davon aus, dass ein lichtzeichengeregelter Fußgängerüberweg ein solcher im Sinne des § 26 StVO sein kann. Dazu ist allerdings weder in der Bestimmung noch der VwV zu § 26 StVO etwas zu entnehmen. Darin wird unter IV. festgehalten:

Die Markierung erfolgt mit Zeichen 293. Auf Fußgängerüberwege wird mit Zeichen 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.

¹⁸ Ternig DAR 2015, 703–704 und VD 2009, 31 ff.

¹⁹ AaO, Fn. 9, BVerfG (2. Kammer des 2. Senats) 22.8.1994 – 2 BvR 1884/93.

²⁰ LG Lübeck 29.9.2023 – 3 O 336/22.

Weiterhin soll an dieser Stelle noch ein Hinweis auf die VwV zu § 25 StVO erfolgen. Darin wird u.a. festgehalten:

Wo der Fahrzeugverkehr so stark ist, dass Fußgänger die Fahrbahn nicht sicher überschreiten können, und da, wo Fußgänger den Fahrzeugverkehr unzumutbar behindern, sollten die Fußgänger entweder von der Fahrbahn ferngehalten werden (Stangen- oder Kettengeländer), oder der Fußgängerquerverkehr muss unter Berücksichtigung zumutbarer Umwege an bestimmten Stellen zusammengefasst werden (z.B. Markierung von Fußgängerüberwegen oder Errichtung von Lichtzeichenanlagen). Erforderlichenfalls ist bei der Straßenbaubehörde der Einbau von Inseln anzulegen.

... Die Markierungen an Lichtzeichenanlagen für Fußgänger, sogenannte Fußgängerfurten, bestehen aus zwei in der Regel 4 m voneinander entfernten, unterbrochenen Quermarkierungen. Einzelheiten ergeben sich aus den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS). Vgl. zu § 41 Absatz 1, Anlage 2 Abschnitt 9.

...

Wo der Fußgängerquerverkehr dauernd oder zeitweise durch besondere Lichtzeichen geregelt ist, sind Fußgängerfurten zu markieren. Sonst ist diese Markierung, mit Ausnahme an Überwegen, die durch Schülerlotsen, Schulweghelfer oder sonstige Verkehrshelfer gesichert werden, unzulässig.

...

Mindestens 1 m vor jeder Fußgängerfurt ist eine Haltlinie (Zeichen 294) zu markieren; nur wenn die Furt hinter einer Kreuzung oder Einmündung angebracht ist, entfällt selbstverständlich eine Haltlinie auf der der Kreuzung oder Einmündung zugewandten Seite.

Somit wäre die Forderung des Referenten, auch diese Stellen (lichtzeichengeregelte Fußgängerfurten) als Fußgängerüberweg im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit.c StGB und ein entsprechendes Fehlverhalten als Todsünde anzusehen. Festgestellt hat dies das LG Ravensburg,²¹ das ausführt:

Das rücksichtslose falsche Überholen eines an einer roten Fußgängerampel wartenden Fahrzeugs steht in einem Rechtswidrigkeitssammenhang mit der konkreten Gefährdung eines die Ampel bei Grünlicht querenden Fußgängers.

Die durch eine Fußgänger-Bedarfsampel gesicherte Fußgängerfurt ist ein Fußgängerüberweg im Sinne von § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. c StGB.²²

²¹ LG Ravensburg 28.6.2013 – 6 Ns 36 Js 412/13.

²² Entgegen OLG Stuttgart 19.12.1968 – 2 Ss 752/68, NJW 1969, 889 f.

Um es klar auszudrücken wäre im Gesetzestext festzuhalten „an Fußgängerüberwegen und lichtzeichengeregelten Fußgängerfurten falsch fährt“.

4. Geschwindigkeit

Wenn man an zu schnelles Fahren denkt, hat sich der Gesetzgeber im Jahr 2017 zur Einfügung des § 315d StGB entschlossen. Hier geht es um verbotene Kraftfahrzeugrennen. Genannt ist dort auch der Einzelraser. Nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 macht sich auch strafbar, wer sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.

Die Geschwindigkeit spielt auch bei § 315c Abs. 1 Nr. 2d eine entscheidende Rolle, dort aber nur an den genannten Stellen. Es muss sich dabei um unübersichtliche Stellen, um Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergänge handeln, an denen zu schnell gefahren wird.

Der Verfasser kann sich auch Stellen vorstellen, die zwar übersichtlich sind, aber sehr gefährlich werden können. Hierbei denkt er insbesondere an Kindergärten, Schulen, Sportstätten, somit Stellen an denen häufig Fußgängerverkehr herrscht. Nach seiner Ansicht sollte der Bereich hier erweitert werden um Stellen, an denen mit viel Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

5. Rechtsfahrgebot

Das Rechtsfahrgebot aus § 315c Abs. 1 Nr. 2e StGB ist immer mal wieder für die Rechtsprechung interessant, hat in der Kommentierung jedoch nicht den größten Stellenwert. Diesen Passus zu streichen hält der Verfasser jedoch nicht für angezeigt.

Interessant hierzu eine Entscheidung des OLG Zweibrücken.²³ „Wer sich sieben Wochen in einem Land mit Linksverkehr aufhielt, handelt regelmäßig lediglich aus Unachtsamkeit und nicht rücksichtslos, wenn er bei seiner ersten Fahrt in Deutschland gegen das Rechtsfahrgebot verstößt.“ Hier war eine Person nach Rückkehr und wenig Schlaf davon ausgegangen, dass sie noch immer in einem Land ist, in dem Linksverkehr gilt. Sie fuhr mehrere Kilometer außerhalb geschlossener Ortschaften auf der linken Fahrbahnseite und kollidierte mit dem Gegenverkehr. Das Tatbestandsmerkmal sah das Gericht als erfüllt an, konnte allerdings keine „Rücksichtslosigkeit“ erkennen.

²³ OLG Zweibrücken 28.11.2022 – 2 Ss 34/22.

6. „Geisterfahrer“

Als Todsünde wird auch angesehen, wenn man auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen wendet, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung fährt oder dies versucht. Auch für diesen Fall bedarf es nach der Ansicht des Verfassers keiner Änderung der Regelung.

7. Liegegebliebene oder haltende Fahrzeuge

Bei Buchstabe g wird formuliert: haltende oder liegegebliebene Fahrzeuge nicht auf ausreichende Entfernung kenntlich macht, obwohl das zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist.

Dazu soll ein Beispiel dargestellt werden. Auf der Bundesautobahn 6, vom Autobahnkreuz Frankenthal in Richtung Kaiserslautern, befindet sich kurz nach der Ausfahrt Grünstadt eine dreispurige Strecke. Ein Seitenstreifen ist nicht vorhanden. Die rechte Fahrbahnseite wird von einem ca. ein Meter breiten Streifen begrenzt, an den unmittelbar eine Mauer anschließt. Auf dieser Strecke befindet sich eine langgezogene Rechtskurve. Der Verfasser befuhr mit einem Kollegen diesen Streckenabschnitt. Am Ende der Kurve stand auf dem rechten Fahrstreifen ein Fahrzeug, nicht mehr fahrbereit. Ein Warndreieck wies nicht auf die Gefahrenstelle hin. Ihr Fahrzeug stellten sie mit Warnblinklicht ab und einer begab sich ca. 100 m vor die Gefahrenstelle um den Verkehr zu warnen. Während des Zeitraums, in dem Warnhinweise gegeben wurden, konnte man etliche gefährliche Situationen beobachten, die noch nicht zu einer konkreten Gefahr führten, insbesondere weil Lkw's vom rechten auf den mittleren Fahrstreifen wechseln mussten. Die Vorstellung, was hätte passieren können, ohne die Warnhinweise, ist an der Stelle in der Situation grauenhaft.

Dies wäre somit eine Örtlichkeit, bei der man auch an diesen Buchstaben denken könnte. Man kann sagen, dass diese Ziffer nicht die wesentliche Todsünde im Vergleich zu alltäglichen Verhaltensweisen darstellt, eine Streichung wäre für den Verfasser allerdings auch nicht zielführend.

II. Was gehört zusätzlich in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB?

Müssen weitere Verhaltensweisen in die Bestimmung integriert werden?

1. Verlorene Ladung/Fahrzeugteile

Viele Gefahrenmeldungen, die bei der Polizei eingehen, hängen mit verlorener Ladung oder verlorenen Fahrzeugteilen zusammen. So hat die Polizeiautobahnstation (PAST) Kaiserslautern auf ihren 258 BAB-Kilometern (beide Fahrtrichtungen zusammen) vom 1.1.2024 – 15.11.2024 1.290 Gefahrenmeldungen erhalten, die auch mit verlorenen Fahrzeug- oder Ladungsteilen im Zusammenhang stehen. Die PAST Heidesheim bei Mainz, hatte im Jahr 2023 2.183 Gefahrenmeldungen und im Jahr 2024 bis Mitte September 1.123 entsprechende Informationen. Dies auf einer Länge von 124 Gesamtkilometern auf den Hauptfahrstrecken, ohne Kreuze und Auf- und Abfahrten.

Wie unter I. Nr. 7 festgehalten, sieht § 315c Abs. 1 Nr. 2g als Todsünde, dass haltende oder liegengebliebene Fahrzeuge nicht auf ausreichende Entfernung kenntlich gemacht sind, obwohl das zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist.

Hier geht es somit nur um das gesamte Fahrzeug. In § 15 StVO, Liegenbleiben von Fahrzeugen, wird festgehalten:

bleibt ein mehrspuriges Fahrzeug an einer Stelle liegen, an der es nicht rechtzeitig als stehendes Hindernis erkannt werden kann, ist sofort Warnblinklicht einzuschalten. Danach ist mindestens ein auffällig warnendes Zeichen gut sichtbar in ausreichender Entfernung aufzustellen, und zwar bei schnellem Verkehr in etwa 100 m Entfernung; vorgeschriebene Sicherungsmittel, wie Warndreiecke, sind zu verwenden. Darüber hinaus gelten die Vorschriften über die Beleuchtung haltender Fahrzeuge.

Bei einem weiteren Blick in die StVO kann man einige Bestimmungen finden, die auch mit verlorener Ladung in Zusammenhang stehen können.

So wird in § 16 StVO, Warnzeichen, dargelegt:

(1) Schall- und Leuchtzeichen darf nur geben,...

2. wer sich oder Andere gefährdet sieht.

Hierbei ist z. B. an Warnblinklicht zu denken, wenn von Fahrzeugen Gefahren ausgehen.

Wenn es um die Ladung geht, muss § 22 Abs. 1 StVO betrachtet werden:

Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

Weiterhin gehört in diese Aufzählung § 23 Abs. 1 S. 2 StVO:

Wer ein Fahrzeug führt, hat zudem dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet.

Besondere Bedeutung gewinnt bei der Aufzählung § 32 StVO, **Verkehrshindernisse**

(1) Es ist verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Wer für solche verkehrswidrigen Zustände verantwortlich ist, hat diese unverzüglich zu beseitigen und diese bis dahin ausreichend kenntlich zu machen. Verkehrshindernisse sind, wenn nötig (§ 17 Absatz 1), mit eigener Lichtquelle zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen.

Häufig wird bei Verkehrsunfällen in diesem Zusammenhang § 315b StGB genannt. Hierin ist ausgeführt: Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, dass er ...

2. Hindernisse bereitet oder

3. einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff vornimmt,

und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

In der Literatur wird dabei darüber gestritten, ob diese Bestimmung dazu angewendet werden kann. § 315b StGB behandelt vom Grundsatz verkehrsfremde Eingriffe, Eingriffe, die somit von außen auf den Verkehr einwirken. Man denkt gerne an den Gullydeckel, der entfernt wird, an Leinen, die über Radwege gespannt werden oder auch an Steinwerfer von Autobahnbrücken. Zur Ladung stellt Hecker²⁴ fest: „Ein gefährlicher Eingriff kann auch durch **pflichtwidriges Unterlassen** vorgenommen werden.“²⁵ Das Nichtbeseitigen von Gefahrzuständen (zB Ölspur, verlorene Ladung auf Fahrbahn) wird jedoch regelmäßig bereits von der Tatvariante des Hindernisbereitens (o. 6) erfasst.“

Pegel²⁶ führt mit Verweis auf weitere Quellen aus: „Gegenstände (abgesehen vom geführten Fahrzeug) die unfallbedingt auf die Fahrbahn gelangen oder vom Täterfahrzeug gefallen sind, werden nach zutr. hM von Nr. 2 erfasst, *soweit* es der Täter als Garant anschließend zumindest fahrlässig **unterlässt**, andere Fahrzeugführer vor diesen gefährlichen Hindernissen zu schützen.“

²⁴ Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB § 315b Rn. 13.

²⁵ Fischer StGB § 315b Rn. 15; LK-StGB/König § 315b Rn. 56, NK-StGB/Zieschang § 315b Rn. 16.

²⁶ MüKoStGB/Pegel, 4. Aufl. 2022, StGB § 315b Rn. 32 mit Verweis auf weitere Quellen.

Bei so genannten Inneneingriffen, wenn das Fahrzeug beim Rammen z.B. als „Waffe“ eingesetzt wird, verlangt der BGH²⁷ seit dem Jahr 2003 einen zumindest bedingten Schädigungsvorsatz.

Der Verfasser hat sich mit der Problematik umfassend in der ZfS²⁸ befasst: Zusammenfassend stellte er fest:

Die herrschende Lehre geht davon aus, dass bei verlorenen Ladung- oder Fahrzeugteilen § 315b StGB einschlägig ist, sofern es zur konkreten Gefahr für fremde Sachen von bedeutendem Wert bzw. anderer Personen kam.

Der Mindermeinung ist beizupflichten, dass nicht jeder kriminalisiert werden soll, der verlorene Ladung nicht entfernt, dies insbesondere auf Autobahnen, auf denen eine Entfernung ebenfalls zu großen Gefahren führen kann. Allerdings wäre zu verlangen, unverzüglich die Polizei zu verständigen.

Insbesondere seit der Änderung der Rechtsprechung des BGH im Jahr 2003 kann man es bei Verkehrsvorgängen nicht als selbstverständlich ansehen, dass § 315b StGB auch bei Nichtentfernung verlorener Ladung oder Fahrzeugteile angewendet wird.

Es wäre eine Überlegung wert, § 315c Abs. 1 Nr. 2g StGB für entsprechende Fälle zu erweitern.

Verlorene Ladung ist nach der Ansicht des Verfassers als so genannter Inneneingriff zu werten, weil die damit im Zusammenhang stehenden Vorschriften in der StVO normiert sind. Damit wäre bei Anwendung des § 315b StGB an den bedingten Schädigungsvorsatz zu denken.

Derjenige, der bewusst einen Gegenstand auf die Fahrbahn bringt, geht schon mit einer anderen Intensität vor, als der Verkehrsteilnehmer, der Ladung aus fahrlässigen Gründen nicht ordnungsgemäß gesichert hat und diese verloren geht. Dies ist ein Umstand, der jedem Verkehrsteilnehmer unterlaufen kann, insbesondere dem, der damit nicht täglich zu tun hat.

Wenn die Ladung verloren geht (Verstoß gg. § 22 StVO) kommt häufig der zweite Fehler, diese Gegenstände, die nun auf der Fahrbahn liegen, werden nicht beseitigt bzw. nicht gesichert (§ 32 StVO auch in Verbindung mit § 16 StVO), auch dann nicht, wenn der Betroffene dies bemerkt.

Hier müsste nun § 315c StGB ins Spiel kommen, der besonders gefährliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr unter Strafe stellen will, die mit Verkehrsvorgängen im Zusammenhang stehen. Da das nicht gesicherte Fahrzeug, das in der Regel besser zu erkennen ist als ein verlorenes Fahrzeugteil, dort genannt ist, könnte man die Überlegung

²⁷ BGH 20.2.2003 – 4 StR 228/02, DAR 5/2003, 228.

²⁸ Zfs 2011, 189–192.

anstellen, dass dann ein solches Teil erst recht dazu zählt. Möchte man ein solches Verhalten als Straftat ansehen, wäre der Gesetzgeber gefordert, § 315c Abs. 1 Nr. 2g entsprechend um diese Fälle zu erweitern. Eine unterschiedliche Sanktionsfähigkeit würde sich so dann aus Abs. 3 der Bestimmung ergeben. Ein vorsätzliches Verhalten bezüglich des Verhaltens und der daraus resultierenden konkreten Gefahr würde mit einer Strafandrohung von bis zu 5 Jahren Freiheitsstrafe im Strafgesetzbuch stehen, ansonsten liegt die Strafandrohung bei bis zu zwei Jahren.

2. Handy-Verstöße

Was man bei Rücksprachen mit Polizeibeamtinnen und -beamten immer wieder hört, wenn es um die Todsünde geht, ist das Telefonieren oder auch das Schreiben von Nachrichten mittels Smartphone oder die Nutzung von anderen elektronischen Geräten.

Der Verfasser will hier auf zwei Entscheidungen eingehen. Das LG Paderborn²⁹ verhängte eine Freiheitsstrafe ohne Bewährung, nachdem ein Pkw-Fahrer eine kurze Textnachricht seiner Freundin mit zwei Worten beantwortete. Er war a.g.O. mit 84 km/h bei erlaubten 70 km/h unterwegs und kollidierte mit einer Mutter, die eines ihrer Kinder auf dem Fahrrad transportierte und deren Tochter, die allein mit dem Fahrrad fuhr. Die Mutter kam ums Leben. Die Kammer sah hier, dass eine Bewährungsstrafe nicht in Frage kam. Es wird u.a. ausgeführt: „Die Erwägungen, dass das Verbot in § 23 Abs. 1a StVO nicht ernst genommen werde, dass der telefonierende und der Kurznachrichten eintippende Fahrzeugführer mit dem Mobiltelefon in der Hand bedauerlicherweise zum täglichen Verkehrsgeschehen gehöre, derartige Verstöße stets vorsätzlich begangen würden und diese Verhaltensweisen – trotz des Umstands, dass Unfallereignisse im Straßenverkehr regelmäßig auf eine zu lange Blick-Ablenkung durch Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmittel zurückzuführen seien – von einer Vielzahl an Fahrzeugführern nicht als sozialschädlich oder verkehrsgefährdend eingeschätzt würden,³⁰ hatte erst im Jahr 2017 zu einer diesbezüglichen deutlichen Verschärfung der Bußgeldkatalogverordnung geführt.“ In der Kommentierung zu dieser Entscheidung stellt der Verfasser³¹ u.a. fest: „Das Gericht verweist auf den Geschwindigkeitsverstoß und den vorsätzlichen Handy-Verstoß. Gefordert wird, damit eine Bewährungsstrafe nicht mehr ausgesprochen wird, eine besonders grobe und rücksichtslose

²⁹ LG Paderborn 5.10.2021 – 5 Ns 8/21.

³⁰ Vgl. BR-Drs. 556/17.

³¹ LG Paderborn NZV 2022, 526.

Pflichtverletzung. Die beiden Begriffe kennt man aus § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB, den so genannten sieben Todsünden. Auch wenn § 23 Abs. 1a StVO im Jahr 2001 in die StVO aufgenommen und im Jahr 2017 verschärft werden musste, ist beim Beobachten vieler Verkehrsvorgänge, sei es als zu Fuß Gehender oder auch als Fahrzeug Führender, dies weiterhin ein alltägliches Verhalten. Daher dürfte die Überlegung angestellt werden, ob man bezüglich des § 23 Abs. 1a StVO eine weitere „Todsünde“ mit in den Tatbestand der Straßenverkehrsgefährdung aufnimmt.“

Eine Entscheidung des LG Stuttgart gelangte zum BGH.³² Hier hatte eine junge Kfz-Führerin Nachrichten gelesen und beantwortet und somit den Blick nicht auf der Fahrbahn. Sie kollidierte mit zwei Radfahrern und kümmerte sich nicht um diese sondern fuhr letztendlich weiter. Einer der beiden Radfahrer verstarb. Die junge Dame wurde u.a. wegen versuchten Mordes zu einer Bewährungsstrafe (Jugendstrafrecht) verurteilt.

Allein an diesen beiden Sachverhalten ist erkennbar, dass gerade das Schreiben von Textnachrichten oder auch „nur“ das Lesen besonders gefährlich ist. Die Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen führt dazu, dass man die Fahrbahn nicht mehr im Blick hat. Der VGT behandelte das Thema in den Jahr 2015 und 2017. Beim KBA waren im Jahr 2023 insgesamt 404.741 Verstöße (Handyverstöße (Aufnahme und Nutzung mobiler Endgeräte) registriert.³³ Interessant dazu: Rotlichtverstöße lagen bei 327.230; häufigste Ordnungswidrigkeit der Männer waren Geschwindigkeitsverstöße (1.890.005), bei Frauen waren die meisten Verstöße auch bei der Geschwindigkeit, allerdings „nur“ bei 547.088.

Daher sieht der Verfasser die Notwendigkeit, dass entsprechende Verhaltensweisen in den § 315c StGB integriert werden müssen. Wenn es um Ablenkung geht, stehen den Unfall aufnehmenden Polizeibeamtinnen und -beamten zwei Ursachen nach dem Unfallursachenverzeichnis zur Verfügung. Aufgeführt sind die Unfallursachen 05, die die Ablenkung im Sinne von § 23 Abs. 1 a StVO behandelt und 06 für die Ablenkung in anderen Fällen. Bei Fortbildungen ist jedoch immer wieder zu hören, dass diese Ursachen-Nr. nicht besonders häufig ausgewählt werden.

3. Abstand/Nötigung

Insbesondere im Zusammenhang mit dem Überholen kommt es häufig zu Nötigungshandlungen. Siehe dazu auch die Entscheidungen

³² BGH 4.8.2016 – 4 StR 142/16 (LG Stuttgart).

³³ Kraftfahrt-Bundesamt – Verkehrsauffälligkeiten.

bei I. 2, Überholen. Sollte man zu einer Empfehlung kommen, diese Möglichkeit umfassender zu gestalten, erübrigt sich für den Verfasser eine Aufnahme in § 315c StGB für viele Fälle. Allerdings ist es auch eine Überlegung wert, § 4 StVO, nicht genügender Sicherheitsabstand, in der Bestimmung eigens zu nennen. Wer, und dies ist immer vorausgesetzt, „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ den Abstand nicht einhält und dadurch ...

Gerade auf Autobahnen kommt es immer wieder zu verheerenden Verkehrsunfällen. Ein heute noch bekannter Unfall ist der Fall von Rolf F.,³⁴ Höhe Karlsruhe. Hier wurde die Person auch wegen § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB verurteilt. Manchmal reicht es allerdings „nur“ zur Nötigung.

4. Sonstige gefährliche Verhaltensweisen

Um das BVerfG erneut zu nennen, mit § 315c StGB sollen besonders gefährliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr sanktioniert werden. Muss man dazu den bestehenden Katalog der sieben Todsünden umfangreich erweitern oder kann man einen Blick in § 315b StGB werfen, wie man darin mit Eingriffen von außen umgeht. Im Tatbestand wird neben den Bereiten von Hindernissen auch unter Strafe gestellt, wenn die Verkehrssicherheit durch das Zerstören, Beschädigen oder Beseitigen von Anlagen oder Fahrzeuge beeinträchtigt wird und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet werden. In der Bestimmung gibt es in Abs. 1 Nr. 3 noch eine weitere Formulierung: „einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff“ vorzunehmen.

Wäre dies eine Möglichkeit, auch den Tatbestand der Straßenverkehrsfährdung entsprechend zu erweitern? An was wäre somit noch zu denken? An Personen, die nicht die Fahrbahn, sondern z.B. einen Radweg oder auch einen Fußweg mit dem Kraftfahrzeug nutzen bzw. durch eine Fußgängerzone fahren.

Immer weniger freier Parkraum, Trennung von Fahrradfahrenden und Kfz-Führenden, somit weniger Platz im Straßenverkehr insgesamt. Kann ein falsches Parken, z.B. komplett auf dem Gehweg, u.U. an besonders gefährlichen Stellen, dazu führen, dass es zu schädigenden Ereignissen kommt? Es geht dem Verfasser hier weniger um die Kenntlichmachung der Fahrzeuge, sondern darum, wenn aufgrund der -sichtbar- abgestellten Fahrzeuge auf Flächen, auf denen nicht gehalten werden darf, andere am Verkehr Teilnehmende die Fahrbahn benutzen müssen, weil sie auf dem Geh- oder Radweg nicht weiterkommen. Der Verfasser denkt dabei an einen Fall des OLG Saarbrü-

³⁴ Verkehrsunfall auf der Bundesautobahn 5 im Juli 2003 – Wikipedia.

cken,³⁵ bei dem ein Radfahrer gegen die Gabel eines Gabelstaplers fuhr, der abgestellt vor dem Firmengelände im öffentlichen Verkehrsraum stand.

Anlehnend an § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB wäre eine solche Formulierung, „wer grob verkehrswidrig und rücksichtslos beim Führen eines Fahrzeugs ähnliche, ebenso gefährliche Verhaltensweisen zeigt und dadurch ...“ auch in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB denkbar.

Abschließend bleibt für den Verfasser aus polizeilicher Sicht festzustellen.

Die bestehenden sieben Todsünden könnten durch kleine Formulierungsänderungen zu mehr Möglichkeiten der Anwendung der Norm führen.

Zusätzlich müssen aber auch weitere Verhaltensweisen in die Norm integriert werden, damit dem heutigen Straßenverkehr Rechnung getragen wird.

Zur Eingangsfrage zurückkommend. Die Verfasser der Norm hatten vor 60 Jahren Verhaltensweisen im Blick, die heute noch gezeigt werden. Zusätzlich kamen Situationen hinzu, die die Verfasser damals noch nicht im Blick haben konnten. Der Verfasser ist sich sicher, dass sie die Norm erweitert hätten, wenn ihnen bewusst gewesen wäre, was noch so im Laufe der Jahre an besonders gefahrenträchtigen Situationen im Straßenverkehr dazu kommt.

³⁵ Saarländisches OLG 11.2.2021 – 4 U 8/20, SVR 2021, 460 ff.

Die „sieben Todsünden“ des § 315c StGB auf dem Prüfstand

Dr. Philipp Schulz-Merkel

Rechtsanwalt, Fachanwalt für Strafrecht, Fachanwalt für
Versicherungsrecht,
Rechtsanwälte Dr. Schulz-Merkel & Coll., Nürnberg

I. Einleitung

Die Norm des § 315c StGB wurde ursprünglich im Jahr 1952 als § 315a StGB eingeführt. Ziel war es, diejenigen Verkehrsverstöße unter Strafe zu stellen, die mit dem höchsten Unfallrisiko einhergingen, und so den Straßenverkehr sicherer zu machen.¹ Die letzte – lediglich sprachliche Anpassung – erfuhr die Norm im Jahr 1998.² Im Einführungsjahr des § 315a StGB wurden 393.520 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle registriert, die insgesamt zu 7.775 Todesopfern und 242.719 Verletzten führten. Im Jahr 1998, dem Jahr der letzten sprachlichen Änderung, lag die Zahl der Verkehrsunfälle bei 2.257.649, wobei 7.792 Menschen ums Leben kamen und 497.319 Personen verletzt wurden. Im Jahr 2023 wurden 2.519.525 Verkehrsunfälle polizeilich erfasst, wobei die Zahl der Todesopfer bei 2.839 und die der Verletzten bei 366.557 lag.³

Die Entwicklung zeigt seit der Einführung des § 315a StGB a.F. trotz einer erfreulichen Abnahme der Zahl der Verunglückten einen erheblichen Anstieg der Häufigkeit von Verkehrsunfällen in Deutschland. Ein Blick auf die Unfallursachen zeigt, dass insbesondere die Nichteinhaltung eines Sicherheitsabstands ein gewichtiger Faktor für Unfälle mit Personenschäden im Straßenverkehr ist.⁴ Vor diesem Hintergrund erscheint die Forderung nach einer Erweiterung des Katalogs der „7 Todsünden“ in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB um spezifische Verstöße wie Abstandsverstöße aber auch von sogenanntem „Drängeln“ und der Nutzung von Mobiltelefonen nachvollziehbar. Aller-

¹ Spöhr/Karst NZV 1993, 254.

² BGBl. 1998 I 164.

³ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Ta-bellen/liste-strassenverkehrsunfaelle.html#251628> (abgerufen am 2.8.2024).

⁴ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Ta-bellen/fehlerverhalten-fahrzeugfuehrer.html> (abgerufen am 2.8.2024).

dings birgt die Implementierung dieser Vergehen in den Katalog des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB eine Reihe von Problemen. Ein Blick auf die derzeitigen Sanktionsmöglichkeiten zeigt zudem, dass eine Erweiterung des Tatbestandes des § 315c StGB nicht indiziert ist und das Augenmerk auf Präventionsmaßnahmen abseits des Strafrechts gelegt werden sollte.

II. Probleme einer Erweiterung des Katalogs des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB

Eine zentrale Hürde einer Erweiterung des § 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB stellt die Wahrung des verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgrundsatzes dar. Aber auch praktische Beweisschwierigkeiten sowie die Verknüpfung mit den Tatbestandsmerkmalen der groben Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit stellen erhebliche Schwierigkeit in der Praxis in Aussicht.

1. Keine Strafe ohne Gesetz

Zentrale Leitlinie bei der Einführung neuer Straftatbestände muss der verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgrundsatz (Art. 103 II GG) sein. Hiernach kann eine Tat nur bestraft werden, wenn die Strafbarkeit gesetzlich bestimmt war, bevor die Tat begangen wurde. Eine Strafnorm muss folglich im Tatbestand so konkret gefasst sein, dass der Einzelne die Möglichkeit hat, sein Verhalten danach auszurichten.⁵ Unbestimmte und inhaltsleere Tatbestände würden dafür sorgen, dass die Gesetzgebung in die Rechtsprechung verlagert wird.⁶

Insbesondere die Aufnahme von Abstandsverstößen in den Tatbestand des § 315c StGB begegnet vor diesem Hintergrund Bedenken. So müsste sich aus den gesetzlichen Normierungen zumindest durch Auslegung konkret ermitteln lassen, welche Abstandsunterschreitung zu einem strafbaren Verhalten führt. Dies hat zur Folge, dass die Strafbarkeit einer Handlung von marginalen Abweichungen, etwa von wenigen Zentimetern, abhängen kann, was wiederum mit einer erheblichen Rechtsunsicherheit für den Normunterworfenen einhergeht. Eine trennscharfe Linie zur Abgrenzung zwischen sozialüblichen Verhalten und strafwürdigem Unrecht kann im objektiven Tatbestand mithin nur schwerlich gezogen werden.

⁵ BVerfG 11.11.1986 – 1 BvR 713/83.

⁶ Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB § 1 Rn. 17.

Zudem müsste geregelt werden, wie lange die Abstandsunterschreitung andauern muss, um den Tatbestand zu erfüllen. Für einen Fahrer wäre es kaum möglich abzusehen, wann er sich im Bereich des strafbaren Verhaltens bewegt. Insbesondere bei einem dynamischen Verkehrsgeschehen, in welchem Abstände oft kurzfristig schwanken, könnte sich ein Grad der Rechtsunsicherheit ergeben, der mit den Grundsätzen des Bestimmtheitsgebots unvereinbar ist.

Dieselben Erwägungen gelten entsprechend für eine etwaige Erweiterung des Katalogs des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB um das sogenannte „Drängeln“. Sowohl die maßgebliche Abstandsunterschreitung als auch die Dauer eines Verhaltens, das die Schwelle zur Strafbarkeit überschreitet, müssen erkennbar sein. Ebenso müsste die für das „Drängeln“ typische Betätigung der Licht-/Signalhupe oder des Blinkers mit aufgenommen werden, wobei hier ein einmaliges Betätigen der Lichthupe nicht ausreichend sein dürfte.

2. Nachweisbarkeit

Praktische Schwierigkeiten ergeben sich im gerichtlichen Verfahren regelmäßig hinsichtlich der Nachweisbarkeit sämtlicher Tatbestandsvoraussetzungen des § 315c StGB. Diese würden im Falle einer Erweiterung des gesetzlichen Katalogs der „7 Todsünden im Straßenverkehr“ nur perpetuiert werden.

a) Zeugen

Als Beweismittel kommt regelmäßig neben dem Sachverständigenbeweis lediglich die Zeugenvernahme in Betracht, welche gleichzeitig das am wenigsten verlässlichste Beweismittel ist. Die Schwierigkeit einer trennscharfen Fassung des Tatbestandes des Abstandsverstosses, respektive des „Drängelns“ setzt sich hier in den tatsächlichen Feststellungen fort. Ein Beweis durch Zeugenvernahme dürfte insbesondere hinsichtlich eines Abstandsverstosses höchstens bei besonders eklatanten Abstandsunterschreitungen zu erwarten sein, nicht jedoch bei Grenzfällen, die für den Fall einer entsprechenden Gesetzeserweiterung indes zu erwarten sind.

Zeugenaussagen als Beweismittel hinsichtlich der Nutzung eines Mobiltelefons sind bereits jetzt in der Praxis kaum zielführend, sodass diese den Nachweis nur schwerlich erbringen können. Schon heute muss ein Verfahren wegen eines Verstosses gegen § 23 Abs. 1a StVO eingestellt werden und der Bußgeldbescheid aufgehoben werden, wenn Fragen wie „in welcher Hand hatte der Angeklagte das Mobiltelefon gehalten?“, „welche Farbe hatte das Mobiltelefon?“⁷ wider-

⁷ Simon NZV 2017, 7.

sprüchlich, falsch oder nicht beantwortet werden können. Gleiches gilt bei sonstigen Verkehrsverstößen, sofern sich die Zeugenaussagen in wesentlichen Details widersprechen und nur diese zur Verfügung stehen.

Auch das durchaus verbreitete Phänomen fingierter bzw. absichtlich provozierter Unfälle – sog. „Autobumser-Masche“ – darf bei der Beweiswürdigung von Zeugenaussagen, insbesondere von Geschädigten, nicht ausgeblendet werden. Hierin muss vielmehr Anlass für eine besonders kritische Auseinandersetzung mit dem Beweiswert einer Zeugenaussage gesehen werden. Die für eine Verurteilung erforderliche Gewissheit im Sinne des § 261 StPO dürfte daher nur in Ausnahmefällen allein auf einen Zeugenbeweis gestützt werden können.

b) Dashcam-Aufnahmen

Privat genutzte Dashcams erfreuen sich immer größerer Beliebtheit im Straßenverkehr und sind daher für Beweisbarkeitsfragen von zunehmender Bedeutung.

Auf diesem Wege erlangte Aufzeichnungen sind zwar regelmäßig datenschutzrechtlich unzulässig, gleichwohl jedoch meist verwertbar. So ist das permanente anlasslose Aufzeichnen des Fahrtverlaufs nach § 4 I BDSG unzulässig, hat jedoch kein gesetzlich normiertes Beweisverwertungsverbot zur Folge. Es ist daher eine Abwägung zwischen dem staatlichen Strafverfolgungsinteresse und den Persönlichkeitsrechten der betroffenen Verkehrsteilnehmer, insbesondere deren Recht auf informationelle Selbstbestimmung aus Art. 2 Abs. 1, 1 Abs. 1 GG, anzustellen.⁸ Zentrale Abwägungsfaktoren sind hierbei die Intensität und Reichweite des Eingriffs sowie die Erheblichkeit der aufgezeichneten Straftat.⁹

Ein Verwertungsverbot kommt demnach in Betracht, wenn die Videoaufnahmen den Kernbereich privater Lebensführung betreffen.¹⁰ Dies ist in Fällen zu verneinen, in denen sich der Betroffene durch die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr freiwillig der Wahrnehmung und Beobachtung durch andere Verkehrsteilnehmer aussetzt. In diesen Fällen wird der Kernbereich privater Lebensgestaltung nicht betroffen. Etwas anderes gilt nur für die Aufzeichnung des Innenraums eines Kraftfahrzeugs.¹¹

Das OLG Stuttgart hat in seinem Beschluss v. 4.5.2016 – 4 Ss 543/15 – ausgeführt, dass der Tatrichter grundsätzlich nicht gehindert ist, eine Videoaufzeichnung, die keine Einblicke in die engere Privatsphäre ge-

⁸ Meyer-Goßner/Schmitt/Köhler StPO § 100h Rn. 1a.

⁹ OLG Stuttgart 4.5.2016 – 4 Ss 543/15.

¹⁰ MüKoStPO/Rückert, 2. Aufl. 2023, StPO § 100h Rn. 43.

¹¹ OLG Stuttgart NZV 2016, 588.

währt, sondern lediglich Verkehrsvorgänge dokumentiert und eine mittelbare Identifizierung des Betroffenen über das Kennzeichen des Fahrzeugs zulässt, zu verwerten, wenn dies zur Verfolgung einer besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeit erforderlich ist.¹²

Dashcam-Aufnahmen dürften somit zumindest dann verwertbar sein, wenn der Fahrzeugführer nicht anhand der Darstellung seiner Person identifiziert werden kann, sondern lediglich das Verhalten des Betroffenen im öffentlichen Straßenraum zu sehen ist.

Derartige Aufnahmen sind folglich für den Nachweis von sog. „Drängeln“ und Abstandsverstößen meist verwertbar, da sie lediglich das äußere objektive Unfallgeschehen aufzeichnen, ohne in die Privatsphäre des Betroffenen einzudringen.

Für den Nachweis, dass die Nutzung des Mobiltelefons für den Unfall ursächlich war, müsste die Dashcam jedoch den Innenraum des Unfallverursachers mitfilmen. Zum einen wäre dies nur bei Unfällen aufgrund Frontalzusammenstoßes möglich. Zum anderen würde es dazu führen, dass der Fahrzeugführer anhand seiner Person zu identifizieren wäre und eine Identifizierung nicht nur mittelbar über das Kennzeichen erfolgen würde. Die Aufnahme wäre folglich – zumindest in Fällen ohne schwere Folgen – regelmäßig unverwertbar.

3. Grobe Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit

Auch die Annahme einer grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Begehung im Zusammenhang mit den diskutierten neuen Tatbestandsalternativen ist problemträchtig. Beide Tatbestandsmerkmale müssen kumulativ vorliegen, um den hohen Strafraum von bis zu fünf Jahren zu rechtfertigen. Grob verkehrswidrig ist ein Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift dann, wenn er besonders schwer wiegt.¹³ Ob dies der Fall ist, bemisst sich nicht allein nach dem eingetretenen Verletzungserfolg.¹⁴ Vielmehr ist eine objektive Würdigung des Tatverhaltens unter Berücksichtigung der konkreten Verkehrssituation erforderlich.¹⁵

Rücksichtslos handelt, wer sich zwar seiner Pflicht als Verkehrsteilnehmer bewusst ist, sich aber aus eigensüchtigen Gründen über diese

¹² OLG Stuttgart NJW 2016, 2280.

¹³ Fischer StGB § 315c Rn. 13.

¹⁴ BeckOK StGB/Kudlich, 61. Ed. 2024, StGB § 315c Rn. 38; MüKoStGB/Pegel, 4. Aufl. 2022, StGB § 315c Rn. 78; Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 27.

¹⁵ MüKoStGB/Pegel, 4. Aufl. 2022, StGB § 315c Rn. 78; NK-StGB/Zieschang, 6. Aufl. 2023, StGB § 315c Rn. 34; Matt/Renzikowski/Renzikowski, 2. Aufl. 2020, StGB § 315c Rn. 17; Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 27.

hinwegsetzt. Ebenso, wenn er sich aus Gleichgültigkeit nicht auf seine Pflichten besinnt, Hemmungen gegen seine Fahrweise gar nicht erst in sich aufkommen lässt und unbekümmert um die Folgen seiner Fahrweise drauf los fährt.¹⁶

Das KG hat in seinem Beschluss v. 25.5.2007 – (3) 1 Ss 103/07 – ausgeführt, dass die Annahme rücksichtslosen Verhaltens i.S.d. § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB nicht allein mit dem objektiven Geschehensablauf begründet werden kann, sondern vielmehr ein sich aus zusätzlichen Umständen ergebendes Defizit verlangt, das – geprägt von Leichtsinn, Eigennutz oder Gleichgültigkeit – weit über das hinausgeht, was normalerweise jedem – häufig aus Gedankenlosigkeit oder Nachlässigkeit – begangenen Verkehrsverstoß innewohnt.¹⁷

Es bedarf also des Nachweises, dass im konkreten Einzelfall eine insbesondere von Leichtsinn, Eigensucht, Gleichgültigkeit oder unverständlicher Nachlässigkeit geprägte üble Verkehrsgesinnung des Fahrzeugführers zum Ausdruck gelangt ist.¹⁸ Eine formelhafte Begründung reicht für den Nachweis der Rücksichtslosigkeit nicht aus, vielmehr muss dieser vom Tatrichter in den Urteilsgründen angegeben und begründet werden.¹⁹ An diese Begründung ist ein strenger Maßstab anzulegen.²⁰ Ein „Augenblicksversagen“, also schlichte Unaufmerksamkeit, falsche Lagebeurteilung oder hochgradige Erregung reicht für die Begründung der Rücksichtslosigkeit nicht aus, selbst dann nicht, wenn eine konkrete Gefährdung eingetreten ist.²¹

a) Abstandsverstöße

Bei Abstandsverstößen wird eine grobe Verkehrswidrigkeit meist nicht angenommen werden können, da es sich hierbei in der Regel um alltägliche Fahrlässigkeitsverstöße handelt, die weder in ihrer Gefähr-

¹⁶ MüKoStGB/Pegel, 4. Aufl. 2022, StGB § 315c Rn. 82; BeckOK StGB/Kudlich, 61. Ed. 2024, StGB § 315c Rn. 40; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Niehaus, 28. Aufl. 2024, StGB § 315c Rn. 10; NK-StGB/Zieschang, 6. Aufl. 2023, StGB 315c Rn. 35; Matt/Renzikowski/Renzikowski, 2. Aufl. 2020, StGB § 315c Rn. 25; Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 28.

¹⁷ KG NStZ-RR 2008, 257.

¹⁸ Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 28; BeckOK StGB/Kudlich, 61. Ed. 2024, StGB § 315c Rn. 40.2; MüKoStGB/Pegel, 4. Aufl. 2022, StGB § 315c Rn. 85; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Niehaus, 28. Aufl. 2024, StGB § 315c Rn. 10.

¹⁹ Matt/Renzikowski/Renzikowski, 2. Aufl. 2020, StGB § 315c Rn. 25.

²⁰ MüKoStGB/Pegel, 4. Aufl. 2022, StGB § 315c Rn. 85.

²¹ Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Niehaus, 28. Aufl. 2024, StGB § 315c Rn. 10, 12; BeckOK StGB/Kudlich, 61. Ed. 2024, StGB § 315c Rn. 40.2; MüKoStGB/Pegel, 4. Aufl. 2022, StGB § 315c Rn. 84, 86, 87; NK-StGB/Zieschang, 6. Aufl. 2023, StGB 315c Rn. 35, 37; Matt/Renzikowski/Renzikowski, 2. Aufl. 2020, StGB § 315c Rn. 26; Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 29.

lichkeit noch in ihrer Intensität die Schwelle eines besonders schweren Verstoßes erreichen.

Insbesondere die subjektive Komponente einer gesteigerten subjektiven Vorwerfbarkeit wird meist nicht vorliegen, da Abstandsverstöße in der Regel nicht Ausdruck eigensüchtiger Ziele oder grober Gleichgültigkeit sind sondern aus Fehleinschätzungen der Geschwindigkeit, Unaufmerksamkeit oder kurzzeitiger Unterschreitung des Abstands in dynamischen Verkehrssituationen resultieren. Eine üble Verkehrsgesinnung wird sich hieraus in aller Regel nicht begründen lassen.

b) Mobiltelefonnutzung

Auch die Handynutzung während der Fahrt lässt sich nur schwer in die Systematik des § 315c I Nr. 2 StGB einfügen.

Es stellt sich insbesondere die Frage, wann eine Handynutzung am Steuer einen besonders schwerwiegenden Verstoß darstellt. Hierunter wird man wohl die ununterbrochene aktive Nutzung über einen längeren Zeitraum oder in einer besonders komplexen Verkehrssituation dergestalt fassen, dass der Fahrer seinen Blick über eine gewisse Dauer auf den Touchscreen des Smartphones gerichtet hat. Allerdings ergeben sich hieraus Wertungswidersprüche, da mindestens ebenso gefährliche Ablenkungen auch durch andere Geräte, wie etwa das Autoradio denkbar sind.

Ebenso ist ein solcher Verstoß regelmäßig nicht von einer gesteigerten subjektiven Vorwerfbarkeit getragen, sondern von einfacher Fahrlässigkeit. Eine Aufnahme in den gesetzlichen Katalog der Norm würde daher entweder zu einem praktischen Leerlaufen des Anwendungsbereich oder zu einer Strafbarkeitsausuferung führen, die gerade im Hinblick auf die erhebliche Strafandrohung von bis zu fünf Jahren Freiheitsstrafe nicht gerechtfertigt erscheint.

4. Überlastung der Justiz

Schließlich ist mit Blick auf den bereits jetzt schwierigen Weg hin zu einer Verurteilung wegen § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB zu bedenken, dass eine Erweiterung des Strafkatalogs dieses Problem nur verschärft und damit die ohnehin überlastete Strafjustiz zusätzlich belastet und bestehende Ressourcen übermäßig beansprucht würden. Eine abnehmende Verfolgungs- und Verurteilungspraxis wiederum lässt einen weiteren Rücklauf des Vertrauens der Bevölkerung in die Normgeltung sowie deren Akzeptanz befürchten. Dem berechtigten Anliegen der Sicherheit im Straßenverkehr könnte damit ein Bärendienst erwiesen werden.

III. Aktuelle Sanktionsmöglichkeiten

Bereits jetzt sieht die bestehende Rechtslage mehrere Instrumente vor, gegen Verhaltensweisen wie Handynutzung am Steuer, Abstandsunterschreitungen oder „Drängeln“ vorzugehen. So werden diese zum einen als Ordnungswidrigkeiten verfolgt und können ein Bußgeld, Fahrverbot oder eine Entziehung der Fahrerlaubnis zur Folge haben. Zum anderen bietet auch die derzeitige Fassung des StGB Mechanismen, das zu sanktionierende Verhalten zumindest für gravierende Verstöße teilweise erfassen.

1. Ordnungswidrigkeiten

a) Abstandsverstöße

Abstandsverstöße werden gemäß §§ 4 Abs. 1, 49 Abs. 1 Nr. 4 StVO i. V.m. § 24 Abs. 1, Abs. 3 Nr. 5 StVG als Ordnungswidrigkeit geahndet. Der Regelsatz liegt je nach Geschwindigkeit und Grad der Unterschreitung des Sicherheitsabstands zwischen 25,- € und 400,- €. Bei besonders schweren Verstößen kann zudem ein Fahrverbot von einem bis drei Monaten ausgesprochen werden. Damit reagiert die bestehende Rechtslage bereits mit einer abgestuften Sanktionspraxis, die den Schweregrad der Abstandsverletzung berücksichtigt.

b) Mobiltelefonnutzung

Die Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer ist nach §§ 23 Abs. 1a, 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO i. V.m. § 24 Abs. 1, Abs. 3 Nr. 5 StVG und dem Bußgeldkatalog (Nr. 246.1 BKat) verboten. Bereits die folgenlose Nutzung wird mit einem Regelsatz von 100,- € geahndet, ohne dass es einer Gefährdung oder eines Schadenseintritts bedarf. Bei einer konkreten Gefährdung steigt der Regelsatz auf 150,- €, verbunden mit einem einmonatigen Fahrverbot. Kommt es zu einer Sachbeschädigung, liegt der Regelsatz bei 200,- € mit ebenfalls einmonatigem Fahrverbot.

c) Erhöhung des Regelsatzes

Will man eine negativ-generalpräventive Wirkung erzielen, ohne auf das scharfe Schwert des Strafrechts zurückzugreifen, so bietet sich eine Anhebung des Regelsatzes der jeweiligen Ordnungswidrigkeiten an. Die abschreckende Wirkung eines empfindlichen Bußgelds dürfte in diesem Fall nicht geringer ausfallen als die bereits verhängten 30 bis 50 Tagessätze bei einer Erstverurteilung wegen eines Verstoßes – ohne

Personen- oder Sachschaden – gegen § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB.²² Nach § 24 Abs. 3 Nr. 5 StVG liegt hier der Spielraum bei einer Geldbuße bis zu 2.000,– €.

d) Fahrverbot

Ergänzend bietet § 25 Abs. 1 StVG die Möglichkeit, bei einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 Abs. 1 StVG, die unter grobem oder beharrlichem Pflichtenverstoß begangen wurde, ein Fahrverbot von bis zu drei Monaten zu verhängen. Diese Regelung gewährleistet eine angemessene Reaktion auf wiederholte oder besonders gravierende Verstöße.

2. Drängeln bereits § 315c I Nr. 2b) StGB

Bereits jetzt kann das „Drängeln“ zur Ermöglichung eines Überholvorgangs den Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 2 lit. b) StGB erfüllen.

Die Norm erfasst Fälle des Fehlverhaltens beim Überholen bzw. Überholvorgangs. Demnach fällt es bereits unter § 315c Abs. 1 Nr. 2b) StGB, wenn der Fahrzeugführer in erkennbarer Überholabsicht (z.B. durch Verkürzung des Sicherheitsabstandes, Betätigung von Licht- und Signalhupe oder linkem Blinker) dicht an den Vordermann heranfährt, um diesen zum Überholenlassen zu zwingen.²³

Dies ist auch verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. Das BVerfG hat eine weite Auslegung des Begriffs des Überholens im Sinne von § 315c Abs. 1 Nr. 2b) StGB gebilligt. Demnach sind die Strafgerichte bei der Anwendung des § 315c Abs. 1 Nr. 2b) StGB nicht dazu angehalten, den straßenverkehrsrechtlichen Begriff des Überholens im Sinne der §§ 2 Abs. 1, 5 Abs. 1 StVO zugrunde zu legen.²⁴

3. Nötigung im Straßenverkehr

Ebenso kann die Nötigung gem. § 240 StGB als strafrechtlicher Auffangtatbestand, insbesondere für Fälle des „Drängelns“ dienen.

Die Rechtsprechung sieht es zur Annahme von Gewalt im Sinne des § 240 StGB als ausreichend an, wenn durch bedrängende Fahr-

²² Schäfer/Sander/Gemmeren, Praxis der Strafzumessung, 6. Aufl. 2017, Rn. 1792.

²³ Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB § 315c Rn. 16, 18; LG Karlsruhe NJW 2005, 915.

²⁴ BVerfG NJW 1995, 315.

weise unter Betätigung von Signal- und Lichthupe²⁵ „eine Gefahrenlage geschaffen wird, die geeignet ist, einen durchschnittlichen (besonderen) Fahrer in Sorge und Furcht zu versetzen, und von ihm als körperlicher (nicht bloß seelischer) Zwang empfunden wird, seinen Willen dem des Täters unterzuordnen.“²⁶

Für die Annahme, dass sich der ausgeübte Zwang beim Opfer körperlich auswirkt, ist nach der Rechtsprechung eine „physisch merkbare Angstreaktion“ ausreichend. Eine solche körperliche Auswirkung muss festgestellt werden, da das Angstpfinden eines jeden Menschen unterschiedlich ist.²⁷

Von Bedeutung für die Feststellung der körperlichen Auswirkung sind unter anderem die Dauer und Intensität des bedrängenden Auffahrens, die gefahrenen Geschwindigkeiten, die allgemeine Verkehrssituation zum Zeitpunkt des täterschaftlichen Handelns und ob der Täter bei dem Auffahrvorgang zugleich Signal- und Lichthupe und/oder Blinker betätigt hat.²⁸

Die durch ein solches Verhalten ausgelöste Zwangswirkung auf den Genötigten kann sich bei diesem grundsätzlich auch körperlich auswirken und erschöpft sich nicht ohne weiteres in einer bloß psychischen Einwirkung.²⁹

4. Weitere Straftatbestände

Überdies bleibt bei Verkehrsverstößen, die mit Körperverletzungen oder gar Todesopfern einhergehen, die Möglichkeit einer Anwendung der §§ 229, 222 StGB sowie der vollendeten und versuchten Körperverletzungs- und Tötungsdelikte, gegebenenfalls mit der Erfolgsqualifikation des § 227 StGB.

5. Sonstige Möglichkeiten

In den Fällen einer Straftatbegehung ist zudem die Möglichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 I StGB eröffnet. In besonders schwerwiegenden Fällen kann die Fahrerlaubnisbehörde auch ein medizinisch-psychologisches Gutachten von Betroffenen gem. § 2 Abs. 8 StVG fordern.

²⁵ Krumm NZV 2015, 582; Schönke/Schröder/Eisele, 30. Aufl. 2019, StGB Vor. § 234 Rn. 13.

²⁶ OLG Köln NStZ-RR 2006, 280.

²⁷ Eisele JA 2009, 698.

²⁸ Krumm NZV 2015, 582; OLG Köln NStZ-RR 2006, 280.

²⁹ Maatz NZV 2006, 337.

IV. Zusammenfassung

Die Erweiterung des Katalogs der „7 Todsünden“ in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB um weitere Verstöße wie etwa der Mobiltelefonnutzung, des Sicherheitsabstands und des Drängelns scheint auf den ersten Blick eine konsequente Reaktion auf die steigende Zahl an Verkehrsunfällen zu sein, die auf derartige Verhaltensweisen zurückzuführen sind.

Gleichwohl zeigt eine eingehendere Betrachtung, dass eine solche Strafbarkeitserweiterung sowohl aus verfassungsrechtlicher als auch praktischer Perspektive erhebliche Probleme mit sich bringt.

Die Wahrung des Bestimmtheitsgrundsatzes stößt bei einer Aufnahme von Abstandsverstößen und dem „Drängeln“ an seine Grenzen: Die Schwelle von unvermeidlichen und sozialadäquaten Abstandsunterschreitungen hin zu strafwürdigem Verhalten ist fließend. Die Verkehrsdynamik – geprägt durch ständige Abstandsveränderungen – erschwert diese Abgrenzung zusätzlich. Die Aufnahme in den Katalog der „7 Todsünden“ hätte eine erhebliche Rechtsunsicherheit zur Folge, die den Anforderungen des Bestimmtheitsgebotes nicht gerecht wird. Auch die nötige Erfassung der Dauer eines Verstoßes, etwa beim Drängeln, schafft zusätzliche Abgrenzungsprobleme, die in der Praxis kaum zu lösen sein werden.

Hinzu kommen praktische Schwierigkeiten der Beweisführung. Die Nachweisbarkeit sämtlicher Tatbestandsvoraussetzungen des § 315c I Nr. 2 StGB ist bereits im Rahmen der bestehenden normierten Verkehrsverstöße eine große Herausforderung.

Insbesondere das Merkmal der Rücksichtslosigkeit ist bei den bestehenden Katalogtaten oft nicht nachweisbar, sodass Verurteilungen in Berufungs- oder Revisionsverfahren häufig aufgehoben werden.³⁰ Dies hat dazu beigetragen, dass die Staatsanwaltschaft bereits bei einigen Taten aufgrund der hohen Anforderungen an die tatsächlichen Feststellungen von einer Verfolgung hinsichtlich § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB absieht. Eine Erweiterung des Tatbestands würde diese Problematik nur verschärfen.

Zeugenaussagen, die ohnehin wenig verlässlich sind, würden nur bei klaren und eindeutigen Verstößen, wie besonders eklatanten Abstandsunterschreitungen ergiebig sein, nicht jedoch in Grenzfällen, die im Falle einer Erweiterung vorprogrammiert sind. Auch eine zunehmende Verbreitung von Dashcam-Aufnahmen vermag dieses Problem nicht zufriedenstellend zu lösen. Die nötigen Feststellungen

³⁰ OLG Koblenz SVR 2016, 353; KG NStZ-RR 2008, 257; OLG Koblenz SVR 2009 Heft 11, 426; SVR 2018, 151.

hinsichtlich der groben Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit werden in den meisten Fällen nicht getroffen werden können. Eine Erweiterung des Tatbestands würde die Aufnahme meist alltäglicher Fahrlässigkeitsdelikte bedeuten, die weder eine gesteigerte subjektive Vorwerfbarkeit noch einen besonders schweren Verstoß erkennen lassen. Insbesondere die Handynutzung am Steuer mag zwar objektiv gefährlich sein, beruht jedoch häufig auf bloßer Unaufmerksamkeit und nicht auf einer eigensüchtigen Gesinnung. Der Versuch, solche Verstöße unter die strengen Voraussetzungen des § 315c StGB zu subsumieren, würde daher entweder praktisch keinen Anwendungsbereich haben oder zu einer Ausweitung der Strafbarkeit führen, die mit Blick auf die erhebliche Strafandrohung des Delikts zu Friktionen führt. Dass dies zugunsten einer vermuteten präventiven Wirkung in Kauf zu nehmen sei, überzeugt nicht.

Statt einem immer größer werdenden Katalog der (noch) „7 Todsünden“ sollte die konsequente Anwendung bestehender Sanktionsmechanismen und gezielte Präventionsmaßnahmen priorisiert werden. Eine Erhöhung der Bußgeldsätze für Ordnungswidrigkeiten könnte bereits eine spürbare abschreckende Wirkung erzielen, ohne durch eine Erweiterung des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB mit dem verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgrundsatz in Konflikt zu treten. Insbesondere der verstärkte und verpflichtende Einsatz technischer Fahrassistenzsysteme, gepaart mit intensiven Aufklärungskampagnen in Fahrschulen über die Gefahren des Straßenverkehrs, stellt eine zukunftsweisende Möglichkeit dar, um Unfälle im Straßenverkehr aufgrund von Unachtsamkeit wirksam zu verhindern. Hierin sind effektive Präventionsmaßnahmen zu sehen, die nicht auf das Erreichen einer abschreckenden Wirkung durch Sanktionen angewiesen sind.

Eine solche Kombination aus präventiven Maßnahmen und bestehenden rechtlichen Instrumenten ist nicht nur ausreichend, sondern auch praktikabel und verhältnismäßig, um die Verkehrssicherheit in Deutschland nachhaltig zu verbessern.

Die „sieben Todsünden“ in der Unfallstatistik

Jörg Ortlepp

Leiter Verkehrsinfrastruktur, Unfallforschung der Versicherer,
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.,
Berlin

Oliver Borsellino

Referent Verkehrsinfrastruktur, Unfallforschung der
Versicherer, Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V., Berlin

Einleitung

Unfälle im Straßenverkehr geschehen nicht einfach so. Unfälle werden durch die am Verkehr Teilnehmenden verursacht. Individuelle Fehler sind Auslöser, die zu Unfällen führen. Auch wenn diese Fehler oft durch weitere Faktoren wie Witterung oder infrastrukturelle Gegebenheiten verstärkt werden, so verlangt die Deutsche Straßenverkehrs-Ordnung doch jederzeit eine entsprechende Rücksichtnahme und Aufmerksamkeit, so dass Unfälle vermieden werden.

Fehler sind jedoch menschlich und Unfälle daher kaum vermeidbar. Sie werden daher oft als Ordnungswidrigkeit angesehen. Jedoch gibt es bestimmte Fehler, die zu einer besonderen Gefährdung führen und die deswegen auch strafrechtlich belangt werden. Gemäß § 315c Absatz 1 Nummer 2 Strafgesetzbuch (StGB) umfassen die „sieben Todsünden“ folgende gravierende Regelmissachtungen:

„Wer im Straßenverkehr [...]

2. grob verkehrswidrig und rücksichtslos
 - a) die Vorfahrt nicht beachtet
 - b) falsch überholt oder sonst bei Überholvorgängen falsch fährt,
 - c) an Fußgängerüberwegen falsch fährt,
 - d) an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell fährt,
 - e) an unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahrbahn einhält,
 - f) auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen wendet, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung fährt oder dies versucht oder
 - g) haltende oder liegengebliebene Fahrzeuge nicht auf ausreichende Entfernung kenntlich macht, obwohl das zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist,

und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“

Es stellt sich jedoch die Frage, ob diese 1964 eingeführten und zuletzt 1986 geringfügig ergänzte Aufzählung noch dem tatsächlichen Gefährdungspotenzial im Straßenverkehr entspricht.

Unfallanalyse

Um dies zu prüfen, hat die Unfallforschung der Versicherer die ihr zu Forschungszwecken vorliegenden anonymisierten polizeilichen Unfalldaten aus 12 Bundesländern (nicht enthalten sind Unfälle aus Bayern, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein) der Jahre 2021 bis 2023 analysiert. Dabei wurden nur Unfälle mit mehreren Beteiligten berücksichtigt, da es um Unfälle geht, bei denen Dritte geschädigt oder gefährdet werden. Der Analyse liegen 3.235.822 Unfälle zugrunde, davon 474.254 Unfälle mit Personenschaden. Teil der Unfälle mit Personenschaden sind 3.801 Unfälle mit Getöteten.

Todsünde „Die Vorfahrt nicht beachtet“

Die Ursache „Vorfahrt missachtet“ umfasst eine Vielzahl einzelner unterschiedlicher Unfallursachen:

- Nichtbeachtung der Regel „rechts vor links“ oder der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen
- Missachtung der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen
- Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren oder beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Vorfahrtmissachtung durch Fahrzeuge aus Feld- und Waldwegen
- Missachtung des Vorrangs des durchgehenden Verkehrs auf BAB oder Kraftfahrstraßen
- Nichtbeachtung des Vorrangs entgegenkommender Fahrzeuge (Zeichen 208)
- Nichtbeachtung des Vorrangs von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen

Diese Ursachen haben einen Anteil von 26 % bei Unfällen mit Sachschaden, 42 % bei Unfällen mit Personenschaden und 28 % bei Unfällen mit Todesfolge. Damit ist diese Ursache die auf deutschen Straßen mit Abstand häufigste Unfallursache bei Unfällen mit mehreren Beteiligten. Von den dabei Getöteten entfallen 46 % auf die den Unfall verursachende Person und ihre Mitfahrende.

Todsünde „Falsch überholt oder sonst bei Überholvorgängen falsch gefahren“

Überholunfälle sind insbesondere auf Landstraßen besonders folgenschwer. Zu den Ursachen beim Überholen gehören:

- Unzulässiges Rechtsüberholen
- Überholen trotz Gegenverkehr, unklarer Verkehrslage oder unzureichender Sichtverhältnisse
- Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs
- Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts
- Sonstige Fehler beim Überholen oder Fehler beim Überholtwerden

Gemessen am Gesamtunfallgeschehen entfällt auf diese Ursache nur ein Anteil von 2 % an den Unfällen mit Sachschaden, jedoch ein Anteil von 4 % an den Unfällen mit Personenschaden und 8 % an den Unfällen mit Getöteten. Dies verdeutlicht die hohe Gefahr für schwere Unfälle, die von Fehlern beim Überholen ausgeht. Von den dabei Getöteten entfallen 58 % auf die den Unfall verursachende Person und ihre Mitfahrenden.

Todsünde „An Fußgängerüberwegen falsch gefahren“

Das falsche Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) führt im Vergleich mit den anderen „Todsünden“ zu wenigen Unfällen. Der Anteil an den Sachschadenunfällen beträgt lediglich 0,01 %, der Anteil an den Unfällen mit Personenschaden und Getöteten beträgt jeweils 0,7 %. Auch wenn der Anteil sehr gering ist, zeigt sich damit die hohe Gefahr dieses Fehlverhaltens für Zufußgehende. Alle bei diesen Unfällen Getöteten sind die den Fußgängerüberweg nutzenden Personen.

Todsünde „An unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell gefahren“

Die Unfallursache „Geschwindigkeit“ umfasst in der polizeilichen Unfallaufnahme zwei Ursachen:

- Nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen

Diese beiden Ursachen werden im Gesamtunfallgeschehen recht häufig angegeben. In 2023 hatten sie einen Anteil von 24 % an allen Unfällen mit Getöteten und 11 % an allen Unfällen mit Personenschaden.¹ Dies zeigt die hohe Relevanz dieser Ursache im Unfallgeschehen, auch wenn sich darunter viele Alleinunfälle befinden.

Werden nur Unfälle mit mehreren Beteiligten betrachtet, so werden aber immer noch 2 % der Sachschadenunfälle, 6 % der Unfälle mit Personenschaden und 17 % der Unfälle mit Getöteten durch nicht angepasste Geschwindigkeit verursacht. Die dabei Getöteten sind zu 64 % die den Unfall Verursachenden und Ihre Mitfahrenden.

Mit der Einschränkung auf Kreuzungen, Einmündungen und Bahnübergänge haben die Ursachen zur nicht angepassten Geschwindigkeit einen Anteil von 0,5 % an den Unfällen mit Sachschaden, 1,3 % an den Unfällen mit Personenschaden und 1,7 % an den Unfällen mit Getöteten. Die dabei Getöteten sind zu 47 % die Unfallverursachenden und ihre Mitfahrenden. Nicht angepasste Geschwindigkeit an Bahnübergängen wird insgesamt nur sehr selten als Ursache aufgenommen. Die Anzahl der Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeit an unübersichtlichen Stellen kann aus der Unfallanalyse nicht abgeleitet werden.

Todsünde „An unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahrbahn eingehalten“

Die Ursache „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“ hat einen Anteil von 3 % an den Sachschadenunfällen und 4 % an den Unfällen mit Personenschaden, aber 13 % an den Unfällen mit Getöteten. Dies zeigt, dass von diesem Verstoß eine besonders hohe Gefährdung ausgeht. Ob es sich jedoch bei den in der polizeilichen Unfallstatistik erfassten Unfällen auch um unübersichtliche Stellen handelt, kann den Daten nicht entnommen werden. Die bei diesen Unfällen Getöteten entfallen zu 66 % auf die Unfallverursachenden und ihre Mitfahrenden.

Todsünde „Auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen wenden, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung fahren oder dieses versuchen“

Wenden, Rückwärtsfahren und entgegen der Fahrtrichtung fahren wird durch drei verschiedene Unfallursachen erfasst:

¹ Verkehrsunfälle 2023, Statistisches Bundesamt, 2024.

- Falschfahrt auf Straßen mit nach Fahrtrichtung getrennten Fahrbahnen
- Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in anderen Fällen
- Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren

Unfälle auf Autobahnen können in der polizeilichen Unfallstatistik gefiltert werden. Insgesamt entstehen durch diese Ursachen zwar nur relativ wenige Unfälle, diese führen aber überproportional oft zu Getöteten. Kraftfahrstraßen werden aber in der Unfallstatistik nicht gesondert erfasst, daher ist eine detaillierte Aussage aus den Unfalldaten nicht ableitbar. Bei Begrenzung auf Autobahnen haben die Ursachen einen Anteil von 0,2 % an den Sachschadenunfällen und 0,03 % an den Unfällen mit Personenschaden, jedoch von 0,5 % an den Unfällen mit Getöteten.

Erkennbar ist aber, dass die meisten der durch diese Ursachen verursachten Unfälle im innerörtlichen Bereich stattfinden und sich daher zumeist nicht auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen ereignen. Das betrifft 97 % der durch diese Ursachen verursachten Sachschadenunfälle, 90 % der Personenschadenunfälle und 63 % der Unfälle mit Getöteten. Die bei diesen Unfällen Getöteten sind mit 24 % die Unfallverursachenden und ihre Mitfahrenden, zu 76 % jedoch die anderen am Unfall Beteiligten. Insofern ist eine Beschränkung der Ursache auf Kraftfahrstraßen und Autobahnen zu hinterfragen.

Todsünde „Haltende oder liegengebliebene Fahrzeuge nicht auf ausreichende Entfernung kenntlich machen, obwohl das zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist“

Diese Ursache hat kein eigenes Merkmal in der Unfallstatistik. Bei Filterung über die Tatbestandsnummern 115600 bis 115607 zeigt sich keine Relevanz für das Unfallgeschehen. Diese Ursache hat einen Anteil von 0,00 % an den Sachschadenunfällen, von 0,01 % an den Unfällen mit Personenschaden und 0,03 % an den Unfällen mit Getöteten.

Zusammenfassung und Empfehlungen

Die Vision Zero, also keine Unfälle mehr mit schwer Verletzten oder Getöteten, ist inzwischen auch in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO zu § 1 als Grundlage aller verkehrlicher Maßnah-

men verankert. Aus Sicht der Verkehrssicherheit geht es daher im Wesentlichen darum, die Unfälle mit Personenschaden zu reduzieren. Es ist vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar, weshalb im Strafgesetzbuch die Gefährdung von Leib und Leben der Gefährdung von Sachen von bedeutendem Wert gleichgesetzt wird. Es macht für alle Beteiligten einen deutlichen Unterschied, ob bei einem Verkehrsunfall durch individuelles Fehlverhalten ein Blechschaden entsteht, oder ob eine Person schwer geschädigt wird. Aus diesem Grunde sollte zur Bewertung, ob ein Fehlverhalten zu einer „Todsünde“ erklärt wird, insbesondere die Gefährdung von Leib und Leben in den Mittelpunkt gerückt werden und die Gefährdung von Sachen entfallen.

Es ist daher folgerichtig, die nicht angepasste Geschwindigkeit nicht nur an unübersichtlichen Stellen oder an Kreuzungen, Einmündungen und Bahnübergängen als besonders gefährlich einzustufen. Das Unfallgeschehen zeigt, dass nicht angepasste Geschwindigkeit grundsätzlich eine besondere Gefährdung darstellt. Ähnlich verhält es sich mit der Nichteinhaltung des Rechtsfahrgebots. Auch hier ist in Anbetracht der Bedeutung dieser Ursache im Unfallgeschehen eine Einschränkung auf unübersichtliche Stellen nicht sachgerecht. Die nicht ausreichende Kennzeichnung von liegengebliebenen Fahrzeugen ist hingegen im Unfallgeschehen ausgesprochen selten. Ob dieses Fehlverhalten tatsächlich eine gravierende Regelmissachtung im Sinne der „sieben Todsünden“ darstellt, scheint fraglich und müsste sicher noch einmal detailliert analysiert werden. Es gibt jedoch andere Fehlverhalten, die aus Sicht der Verkehrssicherheitsforschung deutlich gravierendere Folgen haben.

Von den bisherigen „sieben Todsünden“ haben insbesondere die Vorfahrtsmissachtung, falsches Überholen und Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot eine wesentliche Relevanz bei den Unfällen mit Todesfolge. Wesentliche weitere Ursachen sind gemäß Analyse der polizeilichen Unfalldaten

- die unangepasste Geschwindigkeit abseits von Kreuzungen, Einmündungen und Bahnübergängen, die bei 15 % der Unfälle mit Todesfolge als Ursache angegeben wird,
- das falsche Verhalten von Fußgängern, das Ursache für 12 % der Unfälle mit Getöteten darstellt, hierbei werden fast ausschließlich die Zufußgehenden tödlich verletzt,
- ungenügender Sicherheitsabstand, der ursächlich ist für 8 % der Unfälle mit Getöteten und
- das falsche Verhalten gegenüber Fußgängern abseits von Fußgängerüberwegen, das für 7 % der tödlichen Verkehrsunfälle ursächlich ist.

Diese Ursachen könnten im Sinne der Vision Zero ebenfalls zu den „Todsünden“ gezählt werden.

Denkbar ist auch, dass nicht nur Unfälle mit Todesfolge, sondern auch die Unfälle mit lebensgefährlichen Verletzungen (MAIS 3+) zur Einstufung gravierender Regelmissachtungen herangezogen werden. Dazu müsste aber zunächst eine neue Unfallkategorie eingeführt werden. Solange dies nicht erfolgt ist, könnten auch alle Unfälle mit Personenschaden zur Bewertung herangezogen werden.

Insgesamt ist sicher noch eine Schärfung hinsichtlich der einzelnen Unfallursachen erforderlich, da im Rahmen der durchgeführten Analyse nicht alle Details betrachtet werden konnten. Deutlich ist aber, dass die bisherige Einstufung der „sieben Todsünden“ als gravierende Regelmissachtung hinsichtlich der tatsächlichen Relevanz für die Verkehrssicherheit und die Verursachung von schweren Personenschäden überarbeitet werden sollte.

Arbeitskreis V:

**Kfz-Schadensgutachten:
Gut ist nicht genug!**

Die neue VDI-Richtlinie 5900 MT zum Berufsbild der Kfz-Sachverständigen

Prof. Dr.-Ing. Hans Bäumler

Büro für Unfallanalytik, Münchner Arbeitskreis für
Straßenfahrzeuge – MAS

1. Einleitung

Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle ist mit jährlich etwa 2,5 Millionen polizeilich aufgenommenen Fällen seit Jahren konstant, wobei die Kfz-Versicherer etwa 3,5 Millionen Haftpflichtschäden regulieren und etwa 5,5 Millionen Kaskofälle, insgesamt 9 Millionen Fälle. Von den 4,6 Millionen staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahren entfallen etwa 20 % bzw. 920.000 Fälle auf Verkehrsdelikte.

Zur Regulierung und Aufklärung von Verkehrsunfällen werden in großen Umfang Sachverständige für Kfz-Schäden und -Bewertung ebenso wie Sachverständige für Straßenverkehrsunfälle herangezogen. Den Sachverständigen für Schäden und Bewertung und für Straßenverkehrsunfälle kommt demnach bei der juristischen Aufarbeitung von Verkehrsunfällen eine Schlüsselrolle zu, bestimmen sie doch einerseits die Höhe des Schadens und klären andererseits den Unfallhergang. Trotz dieser verantwortungsvollen Tätigkeiten gibt es nach wie vor kein einheitliches Berufsbild für Kfz-Sachverständige, was auch den Deutschen Verkehrsgerichtstag immer wieder beschäftigte, beispielsweise auch auf dem 50. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2012.

Der Münchner Arbeitskreis für Straßenfahrzeuge – MAS ist daher zur Schaffung einer entsprechenden Richtlinie an den Verein Deutscher Ingenieure – VDI herantreten. Diese Initiative mündete in der Richtlinie VDI 5900 MT „Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr“, die Grundlagen für ein einheitliches Berufsbild der Kfz-Sachverständigen beschreibt. An der modular aufgebauten Richtlinie haben alle wesentlichen Verbände, Vereine und Organisationen des Kfz-Sachverständigenwesens mitgearbeitet. Die Richtlinie gliedert sich in vier Teile:

1. Grundlagen
2. Schäden und -Bewertung

3. Unfallanalyse

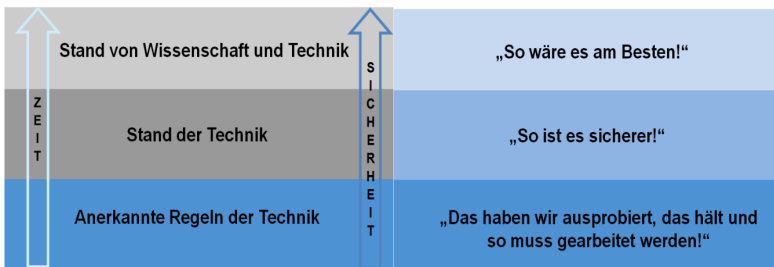
4. Assistiertes, automatisiertes und vernetztes Fahren

Aus Zeitgründen wird im folgenden auf die zur Schadenregulierung wesentlichen Teile „Schäden- und Bewertung“ und „Unfallanalyse“ eingegangen.

2. VDI und VDI-Richtlinien

Der Verein Deutscher Ingenieure – VDI ist mit 130.000 Mitgliedern eine der größten Ingenieurvereinigungen Europas und gehört mit dem Deutschen Institut für Normung – DIN und dem Verein Deutscher Elektroingenieure – VDE zu den wichtigsten technischen Regelsetzern Deutschlands.

VDI-Richtlinien sind ein Maßstab für das „technisch Richtige“ und definieren die „anerkannten Regeln der Technik (aRdT)“. Sie sind keine Lehrbücher und keine Vorschriften, vgl. Abbildung 1.



Quelle: sogenannte „Kalkar-Entscheidung“ von 1978

Abbildung 1: Zu den anerkannten Regeln der Technik, Quelle¹

Verweise auf VDI-Richtlinien oder die anerkannten Regeln der Technik finden sich jedoch beispielsweise in den Förderrichtlinien der Kreditanstalt für Wiederaufbau, KfW, oder in der Straßenverkehrsordnung, StVO, beispielsweise im § 22 StVO Ladungssicherung.

Grundlagen der VDI-Richtlinienarbeit sind die VDI-Richtlinie 1000 und das VDI-Richtlinien-Redaktionshandbuch. Die VDI-Richtlinie 1000 legt fest, wie VDI-Richtlinien zu erarbeiten sind, das VDI-Redaktionshandbuch regelt Struktur, Formatierung u. ä.

¹ Kerkhoff, „Richtlinienreihe VDI-MT 5900 Sachverständige für Kraftfahrwesen und Strassenverkehr“, 88. MAS-Fachtagung, München 11. – 13.10.2024.

3. VDI-Richtlinie 5900 MT Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr

Wie bereits angeführt, ist die Richtlinie 5900 MT (MT für Mensch und Technik, eine über die reine Techniksetzung hinausgehende Richtlinie) modular aufgebaut, so daß sie je nach Notwendigkeit erweitert werden kann. So enthält die Richtlinie neben den Blättern 1 bis 4 mittlerweile auch sogenannte Expertenempfehlungen zu

- Blatt 2.1: Empfehlungen für die Tätigkeit des Sachverständigen für klassische Fahrzeuge, in Arbeit
- Blatt 3.1: Durchführung von Crash- und Fahrversuchen, erscheint in Q1/2025
- Blatt 3.2: Aufnahme von Verkehrsunfällen, in Arbeit

Aus den bisherigen Erweiterungen, die jeweils auf entsprechende Anträge relevanter Gruppen zurückzuführen sind, ist abzuleiten, daß im Bereich des Kfz-Sachverständigenwesens ein hoher Regelungsbedarf besteht, dem bisher nicht Rechnung getragen wurde.

3.1 Blatt 1 Grundlagen

Dieses Blatt der Richtlinie stellt die Kompetenzen dar, über welche die Sachverständigen nach Abschluß ihrer (Befugnis-) Ausbildung verfügen sollen. Zudem wird erläutert, wie bei der Erstellung weiterer Blätter der Richtlinienreihe für die spezifischen Tätigkeitsbereiche der Sachverständigen vorgegangen werden soll.

3.2 Blatt 2 Schäden- und Bewertung

Blatt 2 listet die Kompetenzen mit zugehörigen Kompetenzstandards sowie Lehr- und Lerninhalte auf, über die die Sachverständigen für Schäden- und Bewertung nach dem Abschluß ihrer Ausbildung verfügen müssen. Die Richtlinie richtet sich an alle, die mit der Ausbildung zum oder mit der Prüfung von Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -Bewertung befaßt sind oder den Beruf des Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -Bewertung ausüben. Die Richtlinie definiert die Schulung und Ausbildung der Sachverständigen sowie die Eingangsvoraussetzungen zur Ausübung der Sachverständigentätigkeit im Fachgebiet Fahrzeugschäden und -Bewertung.

Diese sind

- Geistige und körperliche Eignung
- Geordnete wirtschaftliche Verhältnisse

- Unbescholtenheit, keine Vorstrafen
- Allgemeine Bildungsvoraussetzungen

Der allgemeine Bildungsstand des Sachverständigen muß mindestens dem europäischen Qualifikationsniveau 6 oder höher entsprechen, d.h. Dipl.-Ing., Bachelor, Meister. Ferner muß der Sachverständige ein Sprachniveau gemäß GER C1, das entspricht dem Verfassen wissenschaftlicher Texte, aufweisen.

Voraussetzung für die Teilnahme an Schulungen bzw. einer Ausbildung zum Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -Bewertung ist eine abgeschlossene Meister-/Technikerausbildung im Bereich Fahrzeugtechnik, Karosseriebau, Kfz-Lackiertechnik incl. Kfz-Technikmodul oder ein abgeschlossenes Studium als Dipl.-Ing., Bachelor oder Master der Fachrichtungen Fahrzeugtechnik, Maschinenbau oder vergleichbar.

Definiert werden auch die Qualifikation der Referenten, die Qualitätsmerkmale der Schulungseinrichtungen und Schulungen sowie die Lehr- und Lerninhalte und damit die Kenntnisse, über die ein Sachverständiger für Fahrzeugschäden und -Bewertung verfügen muß. Hierzu gehören beispielsweise die

- Grundsätze der Sachverständigentätigkeit
- Kenntnis grundlegender Vorgehensweisen
- Kenntnis der Fahrzeug- und Karosseriebauteile und deren Funktion
- Kenntnisse der Reparaturkostenermittlung
- Kenntnisse der Fahrzeugbewertung

Einen Ausschnitt aus der Tabelle zum fachlichen Professionswissen im Bereich der Fahrzeugbewertung zeigt Abbildung 2.

9.5 Kenntnisse der Fahrzeugbewertung (fachliches Professionswissen)

	Kompetenzen	Kompetenzstandards	Lehr-/Lerninhalte
		Die Sachverständigen können ...	z. B.
9.5.1	Allgemeines	die zur Fahrzeugwertermittlung erforderlichen Daten benennen und erläutern.	Grunddaten, Hersteller, Typ, Ausführungsvariante, Serien- und Sonderausstattung, Baujahr, Erstzulassung, Anzahl der Besitzer, Laufleistung
9.5.2	Werte bei der Fahrzeugbewertung	die relevanten Werte im Rahmen einer Fahrzeugbewertung nennen und definieren.	Neupreis, Wiederbeschaffungswert, Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreis, Zeitwert, Marktwert, gemeiner Wert, Gebrauchswert, Handelsspanne, hypothetischer Wert, theoretischer Wert, Restwert
9.5.3	Kenntnisse der Wertermittlung	Systeme und Hilfsmittel zur Fahrzeugbewertung nennen und anwenden.	DAT, Audatex-Schwacke, Bewertungstabellen, Marktanalyse, Onlinerecherche, Sondermärkte
9.5.4	Wertbeeinflussende Faktoren	wertbeeinflussende Faktoren identifizieren und erläutern.	Vor- und Altschäden, Einsatzart, Zubehör, Besonderheiten, durchgeführte Wartungen, Reparaturstatus, Pflege- und Erhaltungszustand, Re-Import, Tauschaggregate, Bereifung, Batteriezustand bei E-Fahrzeugen (SOH)

Abbildung 2: Fachliches Professionswissen im Bereich Fahrzeugbewertung

Unter Punkt 10 der Richtlinie werden die Anforderungen an die Prüfung zum Sachverständigen, die Zulassungsprüfung, an die Prüfungsorganisation und den Prüfungsausschuß beschrieben. Die Hauptprüfung besteht aus einem mündlichen, einem schriftlichen und einem praktischen Teil, die Zulassungsprüfung besteht aus der Überprüfung dreier eingereichter Gutachten, die aus einer Liste von 10 ausgewählt werden. Die Prüforganisationen haben die Anforderungen der Deutschen Akkreditierungsstelle – DakkS zu beachten.

Die Sachverständigen haben ihre Aufgaben unparteiisch zu erfüllen.

Punkt 16 regelt die Berücksichtigung bisheriger und anderer Qualifikationsnachweise. Danach erfüllen öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige (IHK und HWK) sowie Sachverständige, die bei einer DakkS akkreditierten Zertifizierungsstelle zertifiziert sind, die Anforderungen der Richtlinie. Sachverständige ohne diese Qualifikation und mindestens 10-jähriger Berufstätigkeit können sich bei einer Prüforganisation, die die Anforderungen der DakkS beachtet, bestätigen lassen, daß sie die Inhalte dieser Richtlinie erfüllen.

Die Richtlinie VDI 5900 MT – Schäden und Bewertung wird Anfang 2025 als Weißdruck veröffentlicht und tritt damit in Kraft.

3.3 Blatt 3 Unfallanalyse

Das Blatt „Unfallanalyse“ der Richtlinie trat im April 2024 in Kraft und liegt damit zeitlich vor dem Blatt 2 „Schäden und Bewertung“. Beide Blätter weisen einen ähnlichen Aufbau auf. Unterschiede ergeben sich u. a. in den Eingangsvoraussetzungen. Sachverständige für Unfallanalyse müssen mindestens ein abgeschlossenes Studium als Dipl.-Ing. (FH/BA) oder Bachelor der Fachrichtungen Fahrzeugtechnik, Maschinenbau, Elektrotechnik, Mechatronik oder Physik aufweisen sowie eine dreijährige praktische Tätigkeit in einem entsprechenden Sachverständigenbüro. Bei einem Masterabschluß (M.Sc., M.Eng.) oder einem Abschluß als Dipl.-Ing. (TU, Uni, TH) verkürzt sich die erforderliche praktische Tätigkeit auf zwei Jahre.

Auch in Blatt 2 finden sich Regelungen zur Qualifikation der Referenten, Schulungseinrichtungen und Schulungen sowie ein umfassendes Kapitel zu Lehr- und Lerninhalten (fachliches Professionswissen).

In diesem Kapitel wird auch auf das jeweils erforderliche Niveau bzw. die Relevanz des jeweiligen Lehrinhalts eingegangen. Hier-zu

zeigt Abbildung 3 einen beispielhaften Ausschnitt aus Kapitel 9 „Lehr-/Lerninhalte“.

9.5 Bewegungsverhalten von Verkehrsteilnehmern und Fahrzeugen (fachliches Professionswissen)

	Kompetenzen	Kompetenzstandards	Lehr-/Lerninhalte	Niveau/ Relevanz
		Die Sachverständigen können ...		
9.5.1	Allgemeine Voraussetzungen	die physikalischen Grundlagen der geradlinigen Bewegung herleiten, die physikalischen Grundlagen der Kinematik von Drehbewegungen herleiten, die Dynamik geradliniger Bewegungen analysieren, die Dynamik der Drehbewegung analysieren, Fahrzeugbeeinflussung durch äußere Kräfte beurteilen.	Geschwindigkeit, (Momentan-, Durchschnitts-) Beschleunigung, Richtung von Bewegungen (Vektorrechnung), Bahngeschwindigkeiten Radialbeschleunigung/Verzögerung, Winkelgeschwindigkeit Kräfte (newtonsche Axiome), Kräftechluss zwischen Reifen und Fahrbahn, kammscher Kreis Zentripetal-/Zentrifugalkraft, Massenträgheitsmoment, Drehmoment aerodynamische Kennwerte, Staudruck, Längs-, Seiten-, Normalkraftbeiwert, Auftrieb, Windstärke/Windgeschwindigkeit, Seitenwindablenkung	(6) ++

Abbildung 3: Fachliches Professionswissen zum Bewegungsverhalten von Verkehrsteilnehmern, Beispiel

Hinsichtlich der die Prüfung zum Sachverständigen für Unfallanalyse abnehmenden Stelle wird explizit auf eine Bestellungskörperschaft oder eine DakKS-akkreditierte Zertifizierungsgesellschaft abgestellt, d.h. der Sachverständige für Unfallanalyse gemäß VDI 5900 MT muß entweder öffentlich bestellt und vereidigt oder bei einer DakKS-akkreditierten Zertifizierungsstelle zertifiziert sein.

Die durchzuführende Prüfung besteht aus einer Gutachtenprüfung, von der die Zulassung zur Hauptprüfung abhängt und einer Hauptprüfung, die wiederum aus einem schriftlichen und einem mündlichen Teil besteht.

Blatt 3 regelt auch Qualitätssicherungsmaßnahmen in Form wiederkehrender Arbeitsproben und die Anerkennung bisheriger Berufszugänge in einem vereinfachten Verfahren, das durch eine DakKS-akkreditierte Zertifizierungsstelle durchgeführt wird.

3.4 Blatt 4 Assistiertes, automatisiertes und vernetztes Fahren

Blatt 4 ist ähnlich aufgebaut wie die Blätter 2 und 3, setzt jedoch hinsichtlich der Vorbildung, der Ausbildung und der Prüfung andere Schwerpunkte, da hier neben der Kraftfahrzeugtechnik auch Vernetzung, Mensch-Maschine-Interaktionen und ethische sowie rechtliche Aspekte einfließen, Abbildung 4.

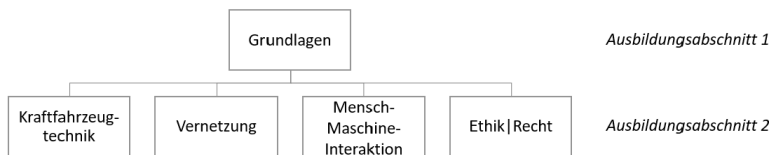


Abbildung 4: Grundlagenausbildung und mögliche Spezialisierungsrichtungen

4. Zusammenfassung

Mit der VDI-Richtlinie 5900 MT „Sachverständige für Kraftfahrwesen und Strassenverkehr“ steht zum erstenmal ein Richtlinienwerk zur Verfügung, das zur Etablierung eines Berufsbilds für Kraftfahrzeugsachverständige die Grundlage bilden kann, insbesondere da alle relevanten Verbände, Vereine und Organisationen des Kfz-Sachverständigenwesens an deren Erstellung beteiligt waren und mitgearbeitet haben.

Es liegt jetzt an den an der Regulierung von Verkehrsunfällen beteiligten Organisationen und Gruppen, die Richtlinie umzusetzen und so ein Berufsbild für Kfz-Sachverständige zu etablieren. Der Anfang ist gemacht.

Die Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 Auswirkungen auf Schadensregulierung aus Geschädigtensicht

Rechtsanwalt Gunnar Stark

Fachanwalt für Verkehrs- und Versicherungsrecht,
Hüsing | Stark | Partner, Hamburg

Thema im Rahmen des Arbeitskreises V des Verkehrsgerichtstages 2025 „Kfz-Schadengutachten: Gut ist nicht gut genug!“ ist die Richtlinie VDI MT 5900 Blatt 2. Dieser Beitrag soll hierbei die Sicht auf die Richtlinie insbesondere als Vertreter von Geschädigten wiedergeben.

Richtlinie kein Berufsbild

Die Begrifflichkeit des Sachverständigen und insbesondere des Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung ist in Deutschland weder eine geschützte Berufsbezeichnung, noch ein Berufsbild.

Es gibt in Deutschland verschiedene geschützte Berufe. Dazu gibt es unterschiedliche gesetzliche Regelungen, zum Beispiel sind in § 132a Abs. 1 Nr. 2 StGB verschiedene Berufsbezeichnungen genannt:

„Berufsbezeichnung Arzt, Zahnarzt, Psychologischer Psychotherapeut, Kinder- und Jugendlichenpsychotherapeut, Psychotherapeut, Tierarzt, Apotheker, Rechtsanwalt, Patentanwalt, Wirtschaftsprüfer, vereidigter Buchprüfer, Steuerberater oder Steuerbevollmächtigter“

Hierunter fällt der Begriff des Sachverständigen nicht, auch nicht nach Landesrecht, wie zum Beispiel bei der Bezeichnung Ingenieur.¹ Der Schutz der Berufsbezeichnung ist in diesem Zusammenhang Ländersache, es gibt in Deutschland viele länderspezifische Ingenieurgesetze.

Die Bezeichnung Sachverständiger ist weder ein akademischer Grad (wie z.B. der Diplom-Ingenieur), noch eine staatliche Abschlussbe-

¹ ZB Ingenieurgesetz (IngG) B-W. abrufbar unter: <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/jlr-IngGBW2016>.

zeichnung, wie sie zum Beispiel von Berufsakademien, Fachschulen oder Berufsfachschulen verliehen werden oder ein Abschluss auf Meisterebene (wie z. B. Meister im Kfz-Techniker-Handwerk).

Auch setzt die Bezeichnung Sachverständiger für Fahrzeugschäden und -bewertung grundsätzlich nicht einmal eine Ausbildung voraus und stellt vor allem keine Ausbildung im Sinne des Berufsbildungsgesetzes (BBiG) dar.

Schließlich sind die Regelungen des Gesetzes über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (Kraftfahrtsachverständigengesetz – KfSachvG) nicht einschlägig. In diesem Gesetz finden sich Regelungen zu Sachverständigen und Prüfern, die hoheitliche Aufgaben wahrnehmen, insbesondere Hauptuntersuchungen für Fahrzeuge durchführen und Einzelabnahmen vornehmen.

Es gibt allerdings einen wettbewerbsrechtlichen Schutz. In diesem Zusammenhang hat der für Wettbewerbsrecht zuständige Senat des BGH ausgeführt, dass zunächst grundsätzlich sich jeder Sachverständiger nennen darf, der sich dazu berufen fühlt, der „*Sachverständige kraft Selbstbezeichnung*“.² Dennoch muss ein solcher Sachverständiger über die erforderliche Sachkunde für die Begutachtung von Unfallschäden und Fahrzeugbewertungen verfügen, die auch bei anderen auf diesem Fachgebiet tätigen Sachverständigen vorhanden ist und die die Bezeichnung „Sachverständiger“ rechtfertigt, er also über fundiertes Fach- und Erfahrungswissen verfügt.³

Bei der VDI-Richtlinie handelt es sich „nur“ um eine Richtlinie des VDI Verein Deutscher Ingenieure e. V. Zur Verdeutlichung: der VDI e. V. ist im Januar 1856 gegründet worden, um „*alle geistigen Kräfte der Technik zum gemeinsamen Wirken*“ zu bündeln.⁴ Er ist nach eigenen Angaben der mitgliederstärkste Verein Europas für Naturwissenschaftler*innen und Ingenieur*innen, mit dem Eigenverständnis, die Interessen aller Mitglieder zu vertreten.⁵

Der VDI e. V. hat insgesamt über 2.000 sogenannte VDI-Richtlinien veröffentlicht. Die Arbeit an den Richtlinien wird von ehrenamtlich für den VDI tätigen Experteninnen und Experten interessierter Kreise durchgeführt.⁶

Rein rechtlich betrachtet ist eine VDI-Linie nicht bindend, sie stellt lediglich eine Empfehlung dar, in der Regel gibt eine solche Richtlinie das wieder, was den anerkannten Regeln der Technik entspricht.

² Vgl. BGH 6.2.1997 – I ZR 234/94.

³ BGH 6.2.1997 – I ZR 234/94.

⁴ <https://www.vdi.de/ueber-uns/organisation>.

⁵ S. o.

⁶ Verein Deutscher Ingenieure (Hrsg.): VDI 1000 – VDI-Richtlinienarbeit – Grundsätze und Anleitungen. Beuth Verlag, Berlin Februar 2017, S. 5.

Die hier vorgestellte Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 ist Teil der Richtlinien Mensch und Technik und der Richtlinienammlung für Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr.

Zunächst sollten in der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 1 die Grundlagen für die Durchführung und die Anerkennung der (Befugnis-) Ausbildung und der Fortbildung der Sachverständigen sowie der Qualitätssicherung in diesem Bereich bereitgestellt werden.⁷ Nunmehr beschäftigt sich die Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 mit den Anforderungen und Qualifikationen der Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung. Anlass hat man dazu gesehen, da sich im Jahr 2019 – vor dem Ausbruch der Corona Pandemie – in Deutschland rund 2,6 Millionen Verkehrsunfälle ereignet haben, die seitens der Polizei aufgenommen wurden, und Kfz-Haftpflichtversicherer rund 4 Millionen Schäden zu regulieren hatten. So wurden im Jahr 2020 gerundet 14 Milliarden Euro im Rahmen von Kfz-Haftpflichtversicherungen als Schadenersatz aufgewendet, hinzu kommen weitere rund 8,6 Milliarden Euro in Vollkaskoversicherungsverträgen.⁸

Wie unschwer zu erkennen ist, wird auch nach Veröffentlichung und Inkrafttreten dieser Richtlinie der Begriff des Kfz-Sachverständigen weder ein geschützter Berufsbegriff, noch ein akademischer Grad, eine staatliche Abschlussbezeichnung oder eine Ausbildung im Sinne des BBiG sein.

Das bedeutet, dass auch weiterhin jede oder jeder, die oder der sich dazu befähigt sieht, sich „Sachverständige oder Sachverständiger für Fahrzeugschäden und -bewertung“ nennen kann, unabhängig davon, ob sie/er die Anforderungen der VDI-Richtlinie erfüllt (oder nicht), insbesondere unabhängig davon, ob sie/er den Nachweis der Qualifikation oder den Ablauf zur Erlangung der Zertifizierung nach VDI-Richtlinie erfüllt. Eingangs-Qualifikationsstandards sind hierfür nicht notwendig, es kommt nicht darauf an, ob die Person Kfz-Meisterin oder -Meister ist oder ein qualifiziertes Studium absolviert hat.

Bereits seit längerer Zeit gibt es Möglichkeiten, sich als zertifizierter Sachverständiger akkreditieren zu lassen. Hierfür gibt es zum Beispiel die europäische DIN EN ISO/IEC-Norm 17024. Dies ist eine Personenzertifizierung, mit der Kenntnisse auf den betreffenden Fachgebieten nachgewiesen werden, z.B. als Sachverständiger für Kraftfahrzeuge. Daneben sind in Deutschland Personenzertifizierungen möglich, zum Beispiel durch Zertifizierungsstellen, die durch die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) akkreditiert sind.

⁷ Vgl. VDI-MT 5900 Blatt 1, Einleitung.

⁸ Vgl. VDI-MT 5900 Blatt 2, Einleitung.

Es gibt hier also verschiedene Möglichkeiten der Zertifizierung, die alle allerdings nicht den Rang einer geschützten Berufsbezeichnung oder eines Ausbildungsberufes erlangen.

Eine hohe Qualität der Sachverständigengutachten ist in der außergerichtlichen Schadenregulierung wichtig!

Bei der Geltendmachung von Verkehrsunfallschäden ist es für Geschädigte wichtig, dass die Gutachten eine hohe Qualität aufweisen.

Qualität bedeutet in diesem Zusammenhang zum einen eine inhaltliche Richtigkeit, zum anderen aber auch eine Verständlichkeit.

Hierfür muss ein Sachverständiger unabhängig und weisungsfrei ein Gutachten erstellen, welches zum einen den aktuellen technischen Stand berücksichtigt, zum anderen die rechtlichen Voraussetzungen, insbesondere wofür und wie es zu erstellen ist. Hierbei sind exemplarisch die besonderen vertraglichen Regelungen aus dem Kaskovertrag, die Rechtsprechung des BGH zum Schadenersatzrecht („Porsche“-/„VW“-Entscheidung, 130 %-Rechtsprechung, etc) oder Besonderheiten der Berechnung des Schadens in der Hakenlastversicherung als Beispiele zu nennen.

Hierdurch steigt die Durchsetzbarkeit der eigenen Forderungen, insbesondere bei Abrechnung auf Basis des Gutachtens („fiktive Abrechnung“) und für den Fall einer daraus resultierenden Auseinandersetzung sinkt das Prozessrisiko.

Bei qualitativ hochwertigen Gutachten besteht der Vertrauensschutz des Geschädigten offensichtlich, die Gefahr, dass Teilforderungen gerichtsfest nicht zu erstatten sind, sinkt.

Im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zum Werkstatttrisiko sichert ein qualitativ hochwertiges Gutachten den Geschädigten ab. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Geschädigte im Vertrauen auf das Gutachten den Reparaturweg auswählt und den Reparaturbetrieb damit beauftragt, nach den Vorgaben des Sachverständigen zu reparieren. Dann trifft das sogenannte Werkstatttrisiko den Schädiger und seinen Haftpflichtversicherer, nicht den Geschädigten. So führt der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidung vom 16.1.2024 wörtlich aus:

„Zur Begründung hat der Senat in seinem diesbezüglichen Grundsatzurteil vom 29. Oktober 1974 – VI ZR 42/73 (BGHZ 63, 182) ausgeführt, dass sich der Geschädigte zwar bei der Auftragserteilung sowie bei den weiteren Vorkehrungen für eine ordnungsmäßige, zügige Durchführung der Reparatur von wirtschaftlich ver-

tretbaren, das Interesse des Schädigers an einer Geringhaltung des Schadens mitberücksichtigenden Erwägungen leiten lassen muss, dass aber nicht außer Acht gelassen werden darf, dass seinen Erkenntnis- und Einwirkungsmöglichkeiten bei der Schadensregulierung regelmäßig Grenzen gesetzt sind, dies vor allem, sobald er den Reparaturauftrag erteilt und das Unfallfahrzeug in die Hände von Fachleuten übergeben hat. Es würde dem Sinn und Zweck des § 249 Absatz 2 Satz 1 BGB widersprechen, wenn der Geschädigte bei Ausübung der ihm durch das Gesetz eingeräumten Ersetzungsbefugnis im Verhältnis zu dem ersatzpflichtigen Schädiger mit Mehraufwendungen der Schadensbeseitigung belastet bliebe, deren Entstehung seinem Einfluss entzogen ist und die ihren Grund darin haben, dass die Schadensbeseitigung in einer fremden, vom Geschädigten nicht kontrollierbaren Einflussphäre stattfinden muss.“⁹

Hiervon ausgenommen sind im Ergebnis lediglich einerseits Reparaturarbeiten, die nur bei der Gelegenheit der Instandsetzungsarbeiten mit ausgeführt worden sind, also nicht unfallbedingt waren,¹⁰ andererseits sind solche Kosten, die nur aufgrund eines mangelnden Interesses der Vertragsbeteiligten an einer marktgerechten Abwicklung der Instandsetzung im Kostenniveau ihren Niederschlag finden.¹¹

Insbesondere unter den zweiten Punkt fällt das Auswahl- und Überwachungsverschulden des Geschädigten. Um ein solches Verschulden zu begründen genügt allerdings nicht der Umstand, dass der später von dem Reparaturbetrieb abgerechnete Betrag die Kalkulation des vorherigen Gutachters übersteigt, insbesondere dann nicht, wenn sie sich wie im vom BGH entschiedenen Streitfall in einem Bereich von 6 % bewegte.¹²

Folgerichtig ist bei qualitativ hochwertigen Gutachten und einer darauf basierenden Reparatur der Vertrauensschutz offensichtlich, die Grundzüge des Werkstatttrisikos greifen und es bestehen bei der Durchsetzung konkreter Reparaturkosten bei einer Reparatur nach den Vorgaben des Sachverständigen nur geringe Prozessrisiken. Gleichzeitig ist bei einem hohen Qualitätsstandard des Gutachtens, insbesondere bei einer Abrechnung nach Gutachten und der Geltendmachung der Schäden aus dem Gutachten, von einer hohen Durchsetzbarkeit auszugehen, da mit gestiegener Qualität die Wahrschein-

⁹ Vgl. BGH16.1.2024 – VI ZR 253/22, Rn 15.

¹⁰ Vgl. BGH16.1.2024 – VI ZR 253/22, Rn. 18; BGH 26.4.2022 – VI ZR 147/21, Rn. 15; BGH29.10.1974 – VI ZR 42/73, Rn. 14.

¹¹ Vgl. BGH aaO, Rn 19.

¹² Vgl. BGH aaO, Rn. 34.

lichkeit steigt, dass dieses Gutachten von einem gerichtlich zu bestellenden Sachverständigen bestätigt werden wird.

Gerade bei Geschädigten, die die Prozesskosten selber finanzieren müssen oder ein erhebliches eigenes wirtschaftliches Risiko tragen (ohne Rechtsschutzversicherung, auf PKH-Basis etc.), verringert sich damit das Kostenrisiko einer gerichtlichen Auseinandersetzung erheblich.

Genau dieser hohe Standard ist das Ziel der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2.

So heißt es bereits in der Einleitung der Richtlinie:

„Hierbei kommt es einerseits auf eine hohe fachliche Kompetenz der Sachverständigen, deren unbedingte Neutralität und persönliche Zuverlässigkeit und andererseits auf die Beweissicherung und -kraft der Gutachten an.“¹³

Konkretisiert wird dies in den unter „9. Lehr-/Lerninhalte“ genannten notwendigen Kenntnissen der Sachverständigen.

So setzt Punkt 9.1.1 als Grundsatz der Sachverständigentätigkeit voraus, dass der Sachverständige als Lehr-/Lerninhalt die Unabhängigkeit, Neutralität, Objektivität und Integrität erlernt.

Punkt 9.8 setzt juristische und versicherungsrechtliche Kenntnisse des Sachverständigen als fachliches Professionswissen voraus. Explizit genannt ist unter Punkt 9.8.7 die einschlägige Rechtsprechung zum Kfz-Recht, unter anderem die Rechtsprechung zur Möglichkeit des Schädigers zum Verweis auf eine andere, günstigere Werkstatt („Porsche“-Urteil) zur 130 % Regelung oder zur Rechtsprechung hinsichtlich der Beilackierung.

Diese Punkte sind bei der Erstellung von Sachverständigengutachten im Außergerichtlichen entscheidend, da hiermit der Schadensersatzanspruch des Geschädigten geltend gemacht wird. Ein Sachverständiger sollte also wissen, dass grundsätzlich bei der Ermittlung der Reparaturkosten die Stundenverrechnungssätze eines markengebundenen Fachbetriebes am örtlichen Markt zu berücksichtigen sind.¹⁴

Ferner wird in Punkt 15 der VDI Richtlinie nochmals ausdrücklich die notwendige unparteiische Aufgabenerfüllung des Sachverständigen betont, wenn es heißt:

„Die Sachverständigen haben ihre Aufgaben unabhängig, weisungsfrei, persönlich, gewissenhaft und unparteiisch zu erfüllen und ihre Gutachten in diesem Sinne nach bestem Wissen und Gewissen zu erstatten. [...]“

¹³ Vgl. VDI-MT 5900 Blatt 2, Einleitung.

¹⁴ Vgl. BGH 29.4.2003 – VI ZR 3987/02.

Den Sachverständigen ist insbesondere untersagt:

- a) *Weisungen zu berücksichtigen, die das Ergebnis der Sachverständigenleistung und die hierfür maßgebenden Feststellungen verfälschen können;*
- b) *Vereinbarung zu treffen, die ihre Unparteilichkeit oder Unabhängigkeit beeinträchtigen können;*
Sachverständigenleistungen in eigener Sache oder für Objekte oder Leistungen eines Dienstherrn oder Arbeitgebers zu erstatten
- c) *sich oder Dritten für Ihre Sachverständigentätigkeit außer der gesetzlichen oder vertraglich vereinbarten Vergütung Vorteile versprechen oder gewähren zu lassen;*
- d) *Objekte oder Leistungen, die sie im Rahmen ihrer Sachverständigentätigkeit begutachtet haben, gegen Entgelt anzubieten, selbst anzukaufen oder an diesen handwerkliche Dienstleistungen zu erbringen.*¹⁵

Das spiegelt das wider, was in der außergerichtlichen Geltendmachung von Schäden für Geschädigte wichtig ist: Der Geschädigte muss sich auf das Gutachten verlassen können, es muss unparteiisch erfolgen und es dürfen keine eigenen wirtschaftlichen Interessen des Sachverständigen bestehen oder diesem Weisungen durch wirtschaftlich profitierende Auftraggeber oder Dienstherrn vorgegeben werden.

Auswahl und Erstattungsfähigkeit der Kosten des Sachverständigen

Zur Feststellung der Schadenhöhe am Fahrzeug ist es Geschädigten erlaubt, diese durch einen Sachverständigen schätzen zu lassen. Die gemäß § 249 Abs. 2 BGB zu erstattenden Folgeschäden umfassen auch die Kosten für ein Sachverständigengutachten, soweit diese zur Ermittlung des unfallkausalen Schadens erforderlich sind.¹⁶

Sachverständigenkosten gehören dementsprechend ganz offensichtlich zum zu ersetzenden Teil des Schadenersatzes im Sinne des § 249 Abs. 2 BGB.

Ausnahmen hiervon können sich lediglich dann ergeben, wenn das Gutachten aufgrund des Verschuldens der Geschädigten oder des Geschädigten unbrauchbar ist – zum Beispiel wenn gegenüber dem Sachverständigen ein Vorschaden nicht angegeben wird, dessen Kenntnis

¹⁵ VDI-MT 5900 Blatt 2, Punkt 15.

¹⁶ Vgl. BGH 23.1.2007 – VI ZR 67/06, NJW 2017, 1875, NJW 2020, 1001; Grüneberg/Grüneberg, 83. Aufl., BGB § 249 Rn. 58.

zu Erstellung eines brauchbaren Gutachtens wesentlich ist – oder die Geschädigte oder den Geschädigten ein Auswahlverschulden hinsichtlich des Sachverständigen trifft.¹⁷

Der Geschädigte ist nach schadensrechtlichen Grundsätzen in der Wahl der Mittel zur Schadensbehebung frei,¹⁸ er ist berechtigt, einen Sachverständigen seiner Wahl hinzuziehen.¹⁹ Der Gesetzgeber hat dem Geschädigten gerade die Möglichkeit eingeräumt, die Behebung des Schadens unabhängig vom Schädiger und dessen Versicherer in die eigenen Hände zu nehmen und in eigener Regie durchzuführen.²⁰ Für Geschädigte sind die verschiedensten Qualifikationsmerkmale, z.B. Qualifikationen von unterschiedlichen Zertifizierungsstellen (DAkkS zertifiziert oder nicht) nicht oder nur schlecht erkennbar und unterscheidbar.

Bei der Frage der Erstattungsfähigkeit von Sachverständigenkosten spielen diese dementsprechend keine Rolle.

Auch die Sachverständigenkosten von Sachverständigen, die nicht den Qualifikationsstandard der VDI-Richtlinie oder die entsprechenden Zertifizierungen erfüllen, sind schadensersatzrechtlich zu erstatten, es sei denn, den Geschädigten trifft ein Auswahlverschulden. Hierbei sind also nur Extremsituationen auszuklammern. Dies zeigt die jüngste BGH-Rechtsprechung.²¹

Insbesondere, wenn ein Geschädigter aufgrund von Empfehlungen, sei es von anderen Geschädigten oder z.B. Reparaturbetrieben, erfährt, dass ein Sachverständiger qualifiziert ist in der tatsächlichen Erstellung der Gutachten, kann einem Geschädigten hier kein Auswahlverschulden vorgeworfen werden.

Dementsprechend kann die Erstattungsfähigkeit der Sachverständigenkosten nicht von der Frage abhängen, ob der vom Geschädigten gewählte Sachverständige ein Sachverständiger ist, der die Anforderungen der VDI-MT 5900 Blatt 2 erfüllt.²²

So sieht die neue Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes vor, dass die Grundzüge des Werkstatttrisikos vollumfänglich auf das sogenannte Sachverständigenrisiko zu übertragen sind. Der BGH führt hierzu wörtlich aus:

¹⁷ Vgl. OLG München 25.1.2019 – 10 U 441/18; OLG Celle 13.7.2016 – 14 U 64/16, BeckRS 2016, 14760.

¹⁸ Vgl. BGH 29.4.2003 – VI ZR 393/02; NJW 2003, 2085; BGH 15.2.2005 – VI ZR 70/04; DS 2006, 193; BGH 20.6.1989 – VI ZR 334/88; NJW 1989, 3009.

¹⁹ Vgl. BGH 13.12.2022 – VI ZR 324/21; NJW 2023, 1057; BGH 17.12.2019 – VI ZR 315/18; NJW 2020, 1001; BGH 28.2.2017 – VI ZR 76/16; NJW 2017, 1875, 145; Grüneberg/Grüneberg, 83. Aufl., BGB § 249 Rn. 58.

²⁰ Vgl. BGH 24.6.2019 – VI ZR 358/18, Rn. 14 mwN.

²¹ Z.B. BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22.

²² So auch Balke/Degen SVR 2025, 21 (22).

„Bei einem Kfz-Sachverständigen, der sein Grundhonorar nicht nach Stunden, sondern nach Schadenshöhe berechnet (vgl. dazu Senatsurteile vom 24. Oktober 2017 – VI ZR 61/17, NJW 2018, 693 Rn. 24; vom 23. Januar 2007 – VI ZR 67/06, VersR 2007, 560 Rn. 20; BGH, Urteil vom 4. April 2006 – X ZR 122/05, BGHZ 167, 139 Rn. 18), kommt ein für den Geschädigten nicht erkennbar überhöhter Ansatz beispielsweise auch dann in Betracht, wenn der Gutachter den Schaden unzutreffend zu hoch einschätzt (vgl. dazu Senatsurteil vom 24. Oktober 2017 – VI ZR 61/17, NJW 2018, 693 Rn. 25).“²³

Damit ist alles gesagt. Die Sachverständigenkosten sind erstattungsfähig, unabhängig davon, welche Abrechnungsmethode (Stundensatz oder nach Schadenshöhe) der Sachverständige wählt und auch dann, wenn diese Kosten übersetzt sind. Ausnahmen hiervon gibt es nur dann, wenn – wie oben ausgeführt – den Geschädigten ein Auswahlverschulden trifft oder die Kosten derart deutlich übersetzt sind, dass dies sich dem Geschädigten hätte aufdrängen müssen.²⁴

Sofern der Geschädigte also einen Sachverständigen wählt, der ihm empfohlen wird oder der zumindest nach seinem Außenauftritt eine entsprechende Qualifikation als Sachverständiger aufweist, sind die dadurch entstandenen Kosten vom Schädiger und seinem Haftpflichtversicherer zu erstatten. Ob und welche Zertifikate hierbei vorgelegt werden, ist nicht wesentlich, insbesondere, da es hierfür weder einen einheitlichen Standard gibt, noch eine laienbekannte oder -erkennbare Abstufung der Zertifikate.

Regressverfahren des Versicherers gegen Sachverständige

Im Fall eines Regressverfahrens eines Versicherers gegen einen die Anforderungen der VDI-Richtlinie nicht erfüllenden Sachverständigen wird es nicht allein darauf ankommen, ob der Sachverständige die Anforderungen der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 erfüllt.

Hier greifen nicht die Grundzüge des Sachverständigenrisikos nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, wie im Schadensersatzprozess des Geschädigten gegen den Versicherer.

Zunächst ist zu beachten, dass hier der klagende Versicherer darlegungs- und beweisbelastet ist, dass die von ihm zunächst gezahlten und dann zurückgeforderten Sachverständigengebühren tatsächlich überhöht wären. Hierbei handelt es sich um ein Verfahren, welches aufgrund der Situation, dass die angeblichen Ansprüche der Geschädigten an den Versicherer abgetreten sind, sich im Ergebnis um die

²³ Vgl. BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22, Rn. 14.

²⁴ Vgl. BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22, Rn. 15.

Frage der Rückforderung von Werklohn handelt, also werkvertragliche Züge hat.

Ein denkbarer Angriffspunkt wäre also, dass der Versicherer meint, dass das Honorar des Sachverständigen aufgrund der Nicht-Erfüllung der Vorgaben der VDI-Richtlinie niedriger anzusetzen sei.

Allerdings wird Grundlage der Frage der Abrechnung der Sachverständigenkosten insbesondere die zwischen den Parteien des Sachverständigenvertrages getroffene Gebührenvereinbarung sein.²⁵ Wenn eine solche gegeben ist, verbietet sich eine Schätzung des Üblichen im Sinne des § 632 Abs. 2 BGB. Das, was die Parteien vereinbart haben, hat immer Vorrang, auch, wenn nur einzelne Elemente der Vergütung – zum Beispiel die Grundgebühr – vereinbart wären.²⁶

Sollte der Sachverständige mit seinem Kunden keine konkrete Honorarvereinbarung getroffen haben, wäre es an dem Versicherer, darzulegen und zu beweisen, dass die Vergütung des Sachverständigen über dem Üblichen nach § 632 Abs. 2 BGB liegt. Hierbei wäre als Maßstab anzusetzen, was für Kfz-Sachverständige am örtlichen Markt ein üblicher Kostenfaktor wäre. Üblich ist das, was zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses nach allgemeiner Auffassung der beteiligten Kreise am Ort der Werkleistung gewährt zu werden pflegt.²⁷ Ansatzpunkt ist also die Werkleistung an und für sich, also das Gutachten über die Schäden am Fahrzeug. Da – wie bereits ausgeführt – die unterschiedlichen Qualifikationen und Zertifikate für den Laien nicht ersichtlich sind, können diese nicht in die Bewertung des Sachverständigenhonorars mit einfließen. Insoweit bilden alle Sachverständige am örtlichen Markt, die Kfz-Gutachten anbieten, einen einheitlichen Markt. Es gibt keinen Markt der „zertifizierten“ Sachverständigen oder der „nicht zertifizierten“ Sachverständigen, alle Sachverständige konkurrieren miteinander am gleichen Markt um die Gunst der Auftraggeber für Schadensgutachten.

Zur Ermittlung des „Üblichen“ im Sinne des § 632 Abs. 2 BGB können bei der Schadensschätzung Listen oder Tabellen – prozessual als antizipierte Sachverständigengutachten zu behandeln – Verwendung finden.²⁸ Hierbei sind die entsprechenden Bandbreiten der Kosten für Sachverständige und in den Tabellenwerken zu berücksichtigen. Der Bundesgerichtshof führte insoweit wörtlich aus:²⁹

„Sind die Leistungen einem als einheitlich empfundenen Wirtschaftsbereich zuzuordnen, wie es etwa bei Leistungen aus den Ge-

²⁵ Vgl. BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22, Rn. 15.

²⁶ Vgl. Grüneberg/Retzlaff BGB § 632 Rn. 6; BGH 1.2.2000 – X ZR 198/97; NJW 2000, 1107.

²⁷ Vgl. BGH 26.10.2000 – VII ZR 239/98; NJW 2001, 151.

²⁸ Vgl. BGH 24.10.2017 – VI ZR 61/17, Rn. 29.

²⁹ Vgl. BGH 4.4.2006 – X ZR 122/05, Rn. 10.

werken der Handwerker oder – wie im vorliegenden Fall – bei Sachverständigen der Fall sein wird, kann sich eine Üblichkeit im Sinne des § 632 Abs. 2 BGB auch über eine im Markt verbreitete Berechnungsregel ergeben. Darüber hinaus ist die übliche Vergütung regelmäßig nicht auf einen festen Betrag oder Satz festgelegt, sondern bewegt sich innerhalb einer bestimmten Bandbreite (Staudinger/Peters, BGB Bearb. 2003, § 632 BGB Rdn. 38), neben die darüber hinaus aus der Betrachtung auszuschheidende und daher unerhebliche "Ausreißer" treten können.“

Es wäre also am klagenden Versicherer, darzulegen und zu beweisen, dass die abgerechneten Sachverständigengebühren über dem „Üblichen“ liegen und außerhalb dieser Bandbreite.

Nicht relevant ist hierbei, ob ein Sachverständiger nach Stundensätzen oder in Anlehnung an die Schadenhöhe sein Grundhonorar bemisst,³⁰ nicht relevant kann sein, ob er bestimmten Sachverständigenorganisationen angehört, wenn deren Gebührentabellen als allgemeine Schätzgrundlage üblicherweise herangezogen werden.³¹

Entscheidend wird hierbei höchstens noch die Qualität des konkreten Gutachtens und dessen Brauchbarkeit zur Dokumentation und Bezifferung der Schäden am konkret betroffenen Fahrzeug sein. Wenn ein Sachverständiger ohne die formale Qualifikation nach VDI-Richtlinie dennoch qualitativ hochwertige Gutachten – z. B. aufgrund langjähriger Berufserfahrung – anfertigt, kann aus den oben genannten Gründen ein Regress nicht erfolgreich sein. Insbesondere, da die VDI-Richtlinie neben der eigentlichen grundsätzlichen fachlichen Qualifikation des Sachverständigen auch einen formalen Ablauf vorsieht, den womöglich der Sachverständige nur nicht erfüllt hat, kann dies nicht zu einer Einschränkung der Sachverständigenhonorare führen.

Aufklärungspflichten eines Anwaltes

Aus dem Vorgenannten ergibt sich, dass rückzuschließen ist, dass eine Empfehlung eines Rechtsanwaltes an einen bislang ohne Gutachten ausgestatteten Geschädigten nicht zwingend auf einen Sachverständigen abzielen muss, der die Qualifikation der VDI-Richtlinie erfüllt.

Prinzipiell gilt der Grundsatz des sichersten Weges, also, dass eine Rechtsanwältin oder ein Rechtsanwalt bei der Beratung seines Man-

³⁰ Vgl. BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22, Rn. 14; BGH 24.10.2017 – VI ZR 61/17, Rn. 24.

³¹ Vgl. AG München 15.10.2024 – 333 C 18037/24, mit Verweis auf LG München 8.11.2023 – 19 S 10686/23; AG Braunschweig 20.4.2023 – 118 C 1829/22.

danten den sichersten Weg einzuschlagen hat. Erforderlich ist, dass der Anwalt die einschlägigen aktuellen Gesetze beherrscht und Rechtsprechung auswertet. Insbesondere dann, wenn höchstrichterliche Rechtsprechung zu einer Thematik nicht existiert, kann von einem Anwalt nicht verlangt werden, diese zu prognostizieren,³² die anwaltliche Beratung muss sich dann ggfls. mit unterinstanzlicher Rechtsprechung auseinandersetzen.³³ Auch diese existiert vorliegend jedoch (noch) nicht.

Folgerichtig ist – wie allgemein – primär das Interesse der Mandantschaft zu berücksichtigen. Diese hat ein Interesse an einem qualitativ hochwertigen Gutachten, welches zum einen die Chancen der Durchsetzbarkeit steigert und zum anderen die Prozessrisiken verringert (siehe oben). Eine anwaltliche Empfehlung muss sich also hauptsächlich an der Qualität der Gutachten orientieren und erst danach an der formalen Qualifikation des Sachverständigen. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass auch nach der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 verschiedenste Qualifikationen gleichgestellt sind. Ein Sachverständiger, der öffentlich bestellt und vereidigt und/oder durch eine von einer DakkS akkreditierten Zertifizierungsstelle zertifiziert wurde, ist bereits nach VDI-MT 5900 Blatt 2 gleichgestellt und erfüllt die Anforderung dieser VDI-Richtlinie.³⁴ Aber auch Sachverständige, die diese Anforderung nicht erfüllen, aber eine mindestens 10-jährige einschlägige Berufstätigkeit nachweisen können, können sich bestätigen lassen, dass sie die Inhalte der Richtlinie erfüllen (sog. Altgesellenregelung).³⁵

Damit ist die Frage der Gleichwertigkeit von Zertifizierungen und die Frage, ob ein Sachverständiger zwar grundsätzlich gleich qualifiziert, allerdings womöglich nur den Schritt der Bestätigung der Qualifikation nicht gegangen ist, nicht auf dem Rücken von Geschädigten oder Rechtsanwältinnen oder Rechtsanwälten auszufechten.

Da im Rahmen der Schadenregulierung lediglich entscheidend ist, ob eine möglichst hohe Qualität der Gutachten gegeben ist, kommt es auf die formale Qualifikation auch im Bereich der anwaltlichen Beratung nur sehr untergeordnet an.

Gutachten von Hausgutachtern und Prüfberichte

Der Beweiswert von Gegengutachten/Prüfberichten im Auftrag eines KH-Versicherers wird durch die VDI-Richtlinie massiv infrage gestellt.

³² Vgl. BGH 30.9.1993 – IX ZR 211/92; NJW 1993, 3325.

³³ Vgl. BGH 8.10.1992 – IX ZR 98/91; NJW-RR 1993, 245.

³⁴ Vgl. VDI-MT 5900 Blatt 2, 16 Abs. 1.

³⁵ Vgl. VDI-MT 5900 Blatt 2, 16 Abs. 2.

Neben der Frage der Voraussetzungen einer Zertifizierung durch den VDI legt die Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 – wie bereits oben ausgeführt – den Stand der Technik bei der Erstellung von Gutachten und zu der Frage, wann und wie ein Gutachter ein qualitativ hochwertiges Gutachten erstellen kann, fest.

So sieht Punkt 15 der VDI-Richtlinie vor, dass die Sachverständigen ihre Aufgaben „*unabhängig, weisungsfrei, persönlich, gewissenhaft und unparteiisch zu erfüllen*“ haben:

„Den Sachverständigen ist insbesondere untersagt:

- a) *Weisungen zu berücksichtigen, die das Ergebnis der Sachverständigenleistung und die hierfür maßgebenden Feststellungen verfälschen können*“.
- b) [...] *Sachverständigenleistungen in eigener Sache oder für Objekte oder Leistungen eines Dienstherrn oder Arbeitgebers zu erstatten*.

Diese Punkte sind bei der Erstellung von Prüfberichten und Gutachten von hauseigenen Sachverständigen der Versicherer nicht erfüllt. Konsequenterweise erfüllen diese Stellungnahmen allgemein schon nicht den Stand der Technik hinsichtlich der Erstellung von Gutachten.

Ansichts der dauerhaften Geschäftsbeziehungen zwischen Prüfdienstleistern und Versicherern und entsprechend immer wieder vorgenommenen gleichen Kürzungstatbeständen kann – auch aufgrund von Äußerungen entsprechender Dienstleister – vermutet werden, dass hier z.B. im Rahmen des Beauftragungsweges Vorgaben oder Weisungen an die Dienstleister erfolgen, welche Positionen im Rahmen einer Abrechnung nach Gutachten z.B. nicht oder nur in vorgegebener Höhe zu berücksichtigen seien. Dass entsprechende Vorgaben erfolgen, lässt sich auch durch Formulierungen wie „auftragsgemäß“ in Prüfberichten rückschließen.

Danach liegt gemäß 15a) der VDI-MT 5900 Blatt 2 ein Punkt vor, der den Sachverständigen untersagt ist und damit eine Verletzung der unabhängigen und weisungsfreien Erstellung des Gutachtens. Folgerichtig liegt damit keine sachverständige Leistung im Sinne der VDI-MT 5900 Blatt 2 vor. Derartige Auftragsarbeiten sind also nicht gleichwertig zu einem vom Geschädigten eingeholten unabhängigen (und weisungsfrei erstellten) Sachverständigengutachten.

Darüber hinaus ist es nach 15b) Sachverständigen untersagt, Sachverständigenleistungen für Objekte oder Leistungen seines Dienstherrn oder Arbeitgebers zu erstatten. Folgerichtig fallen hausinterne Sachverständige der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer oder der Kaskoversicherer aus dem Spektrum der Sachverständigen im Sinne der VDI-MT 5900 Blatt 2 heraus, ihre Arbeiten sind folgerichtig keine

Gutachten nach dem Stand der Technik. Diese hauseigenen Sachverständigen erstatten Gutachten für ihren Arbeitgeber, der entweder der Versicherer des Objektes und damit leistungs verpflichtet ist oder der Versicherer des Schädigers und damit leistungs verpflichtet ist. Der Arbeitgeber dieser hausinternen Sachverständigen könnte also ein eigenes wirtschaftliches Interesse an der Dokumentation und der Höhe des Schadens haben, was eine unabhängige Sachverständigenleistung ausschließt. Es ist Sachverständigen im Sinne der VDI-MT 5900 Blatt 2 gerade untersagt, Sachverständigenleistungen für Gegenstände oder Leistungen des Dienstherrn zu erbringen. Damit liegt auch in diesen Fällen keine sachverständige Leistung im Sinne der VDI-Richtlinie vor und damit keine gleichwertige Leistung zu einem vom Geschädigten eingeholten unabhängigen Sachverständigengutachten.

Auf jeden Fall wird mit einem Prüfbericht oder einem Gegengutachten eines hauseigenen Sachverständigen nicht der Vertrauensschutz in das unabhängige Gutachten, welches der Geschädigte eingeholt hat, erschüttert.

Problematisch wird es insbesondere dann, wenn im Rahmen einer fiktiven Abrechnung der Versicherer mittels eines Prüfberichts auf eine angeblich günstigere Werkstatt verweist. Der Versicherer ist nach Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes³⁶ zwar berechtigt, auf eine kostengünstigere Reparatur zu verweisen, wenn diese technisch gleichwertig ist. Hierzu muss der Schädiger oder sein Versicherer darlegen, dass die Reparatur tatsächlich günstiger ist. Dieser Vorgabe der Rechtsprechung wird mit einem Prüfbericht, der den Vorgaben der VDI – MT 5900 Blatt 2 eklatant widerspricht, allerdings nicht Genüge getan. Wie bereits ausgeführt, stellt ein derartiger Prüfbericht keine sachverständige Leistung dar. Selbst wenn die im Prüfbericht üblicherweise wiedergegebenen Stundenverrechnungssätze noch als einfacher Parteivortrag gewertet werden sollten, fehlt es an einer für Geschädigte als Laien nachvollziehbaren Darlegung, dass die Reparatur tatsächlich günstiger wäre. Hierfür muss den Geschädigten konkret präsentiert werden, dass die Reparaturkosten tatsächlich unter den Kosten in der Werkstatt des unabhängigen Sachverständigengutachtens liegen. Dies gelingt in den Prüfbereichen bereits grundsätzlich nur selten, da in der Regel keine Kalkulationen mit den Arbeitszeiten/Stundenverrechnungssätzen/Arbeitsschritten der angeblich günstigeren Werkstatt erfolgt. Wenn die in diesen Prüfberichten angefügte (Teil-)Kalkulation des Schadens allerdings auch noch wegen des Verstoßes gegen die notwendige Unabhängigkeit und Weisungsfreiheit unbrauchbar und unbeachtlich ist, liegt kein Nachweis vor, dass tatsächlich eine günstigere Reparatur in der Verweiswerkstatt möglich wäre.

³⁶ Vgl. BGH 20.10.2009 – VI ZR 53/09.

Den Versicherern ist die Richtlinie bekannt, auch vor dem Hintergrund sind sie also nicht schützenswert.

Gleiches gilt spiegelbildlich für die Geschädigten, die Sachverständigen Weisungen erteilen, welche Arbeiten diese in den Gutachten vorsehen sollen. Wenn also ein Geschädigter einem Sachverständigen zum Beispiel vorschreiben würde, dass ein Seitenteil zu ersetzen sei und nicht instand zu setzen oder gleich sich selbst sein eigenes Gutachten über seinen eigenen Schaden schreibt, läge auch hier keine unabhängige und weisungsfreie Arbeit vor, auch dieses Gutachten würde nicht nach den Regeln der Kunst erstellt sein und könnte schlechterdings eine objektive Grundlage für die Darlegung des Schadens sein. Nichts anderes würde im Übrigen ein einstandspflichtiger Versicherer vortragen.

Fazit

Es ist begrüßenswert, dass Versuche unternommen werden, die Qualität von Sachverständigengutachten zu halten oder gar zu erhöhen. Dies ist im Interesse der Geschädigten. Eine qualitativ hochwertige Sachverständigenausbildung führt zu qualitativ hochwertigen Sachverständigengutachten. Derartige Gutachten erhöhen die Chancen der Durchsetzbarkeit der Forderungen und reduzieren das Prozessrisiko für Geschädigte. In einer Vielzahl von Verfahren wird womöglich, aufgrund qualitativ gestiegener Gutachten auch die Notwendigkeit gerichtlicher Schritte sinken.

Die Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 hat allerdings keine schadensersatzrechtlichen Auswirkungen. Sie stellt lediglich eine Empfehlung dar, ohne bindenden Rechtscharakter. Auch weiterhin kann sich zunächst jeder „Kfz-Sachverständiger für Fahrzeugschäden und -bewertung“ nennen, die/der sich dazu berufen fühlt.

Die Geschädigten im Rahmen eines Verkehrsunfallgeschehens entstandenen Sachverständigenkosten bleiben dann erstattungsfähig, wenn der von den Geschädigten beauftragte Sachverständige die Anforderungen der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 nicht erfüllt, solange eine fehlende Qualifikation des Sachverständigen für den Geschädigten nicht offensichtlich ist und damit das Gutachten vom Geschädigten selbstverschuldet unbrauchbar ist.

Kraftfahrzeugversicherer werden (Teile der) Sachverständigenkosten nicht allein aufgrund einer fehlenden Zertifizierung des im Auftrag der Geschädigten tätigen Sachverständigen zurückfordern können. Hier müssten ganz erhebliche weitere Aspekte der Unbrauchbarkeit des Gutachtens oder der mangelnden Qualität hinzutreten.

Begutachtungen durch hausinterne Sachverständige der Kraftfahrzeugversicherer oder Prüfberichte externer Dienstleister stellen keine sachverständige Leistung dar. Die Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 ist insoweit eindeutig, dass damit erkennbar die Grundvoraussetzungen einer Sachverständigentätigkeit verletzt werden, was dazu führt, dass derartige Stellungnahmen nicht geeignet sind, vom Geschädigten eingeholte Sachverständigengutachten zu erschüttern.

Bedeutung der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 für Kfz-Versicherer

Dipl.-Ing. (FH) Melanie Kreutner

Einleitung

Im Rahmen des Arbeitskreises V „Kfz-Schadengutachten: Gut ist nicht genug!“ wird die Sicht der Versicherer berücksichtigt, denn für die Kraft-Versicherungsbranche sind im Schadenfall oberhalb der Bagatellschadengrenze und ab einer gewissen Komplexität der Schäden qualitativ hochwertige Gutachten von nachvollziehbar qualifizierten Sachverständigen die Regulierungsgrundlage. Der Richtlinienausschuss VDI-MT 5900 „Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr“ im Fachgebiet Schäden und Bewertung wurde von Versicherern unterstützt und der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hatte einen Platz als Beobachter in den Kommissionssitzungen. Die Kfz-Versicherungsbranche bewegt sich stets im Spannungsfeld zwischen Kosteneffizienz und Qualität der Schadenregulierung. Wenn man den Kern des Versicherungsgeschäfts betrachtet, nämlich dass die Kfz-Versicherungen Kfz-Halterinnen und -Halter, -Eigentümerinnen und -Eigentümer, -Nutzerinnen und -Nutzer sowie -Fahrerinnen und -Fahrer vor dem finanziellen Risiko durch Schadenersatzansprüche geschädigter Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer oder durch Schäden am eigenen Kfz schützen sollen, wird die Bedeutung des Gutachtens im Schadenfall schnell klar. Im Idealfall liegen damit vollständige und strukturierte Schadendaten vor, in denen der Schadenumfang objektiv und umfassend bewertet wurde. Auf dieser Grundlage wird eine effiziente, digitale und schnelle Schadenbearbeitung ermöglicht, bei der Manipulationsversuche und überzogene finanzielle Forderungen eingegrenzt werden können. Nur so behält die Versicherungsbranche die Kostenkontrolle und gewährleistet einen wirtschaftlichen Versicherungsprozess, der dabei hilft, die Prämien für alle Versicherten stabil zu halten. Das Hauptziel der Versicherungsgemeinschaft kann damit erreicht werden: eine sichere, bezahlbare und nachhaltige Mobilität.

Bedeutung der Schadengutachten und die Rolle der Kfz-Sachverständigen in der Schadenregulierung

Bei rund neun Millionen Schäden im Jahr 2023 leisteten die Kfz-Versicherer über 30 Milliarden Euro bundesweit an Kompensationszahlungen.¹ Die Tendenz ist steigend. Trotzdem versuchten die Kfz-Versicherer die Prämien für die Kunden stabil zu halten. Tabelle 1 des GDV mit der Geschäftsentwicklung in der Kraftversicherung 2023 zeigt, dass die Kraftversicherer zunehmend unter finanziellen Druck geraten sind. Die Schadenquote lag 2023 bei 99,5 %. Das bedeutet, dass nahezu alle Einnahmen durch Versicherungsbeiträge auch wieder durch Versicherungsleistungen ausbezahlt wurden. Wenn man die Eigenkosten der Versicherer berücksichtigt, ergab sich im Jahr 2023 eine Combined Ratio in Höhe von 111,3 %. In Euro ausgedrückt bedeutete dies Verluste in Höhe von drei Milliarden Euro in der Kraftfahrtversicherungsbbranche. Die Versicherer reagierten mit durchschnittlichen Beitragsanpassungen in Höhe von plus 20 %². Honorare von Kfz-Sachverständigen für Schadengutachten sind ein nennenswerter Kostenfaktor in der Kfz-Schadenregulierung, jedoch nicht der Kostentreiber Nummer eins. So stieg die Kfz-Schadeninflation stärker als die generelle Inflationsrate in Deutschland,³ obwohl sich die Versicherer bereits in den letzten Jahrzehnten auf die Honorare der Sachverständigen fokussiert und immer wieder Honorarkürzungen vorgenommen hatten. Die Teuerungsrate im Kfz-Schaden wird allgemein mit Ersatzteilpreis- und Stundenlohnentwicklung in den Werkstätten erklärt. Die Frage müsste also nicht nur sein, wie hoch Honorare für Kfz-Sachverständige sein dürfen, sondern auch wann ein vollumfängliches Schadengutachten erforderlich ist und welchen Umfang es haben soll. Da es bis heute weder ein Berufsbild noch eine Honorartabelle oder ähnliches gibt, ist eine technische Richtlinie, die klar regelt, welche Anforderungen an Sachverständige und deren Gutachten gestellt werden können, ein erster Schritt in die richtige Richtung.

¹ Internet; Schaden- und Unfallversicherung, Link online abgerufen am 13.12.2024.

² Gebuchte Brutto-Beiträge; ohne Versicherungssteuer. Siehe dazu Tabelle 1.

³ Internet; Kfz-Versicherung 2025: Prämienerrhöhung und Wechselwahn, Link online abgerufen am 13.12.2024.

Geschäftsentwicklung¹ in der Kraftfahrtversicherung 2023			
Beiträge ²	Leistungen ³	Schadenquote ⁴	Combined Ratio ⁵
in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Prozent	in Prozent
30.604	30.036	99,5	111,3

Tabelle 1: Geschäftsentwicklung in der Kraftfahrtversicherung insgesamt für 2023 gemäß GDV

¹ inländisches Direktgeschäft

² gebuchte Brutto-Beiträge; ohne Versicherungssteuer

³ Brutto-Aufwendungen für Versicherungsfälle des Geschäftsjahres

⁴ Brutto-Aufwendungen für Versicherungsfälle des Geschäftsjahres in Relation zu den verdienten Brutto-Beiträgen

⁵ Schaden-Kostenquote nach Abwicklung; in Relation zu den verdienten Brutto-Beiträgen

Wann ein Schadensgutachten erforderlich ist, wird in der Rechtsprechung mit der Bagatellschadengrenze beantwortet. So soll oberhalb dieser Grenze ein Gutachten erforderlich sein und unterhalb dieser eine Reparaturkalkulation mit Lichtbildern ausreichen. Ein Bagatellschaden bei einem Pkw wird allgemein als ein geringfügiger Schaden definiert, dessen Netto-Reparaturkosten in Deutschland gemäß der Rechtsprechung der letzten Jahre unter einem Schwellenwert von etwa 800 bis 1.000 Euro liegen. Aus technischer Sicht ist eine rein finanzielle Definition eines Bagatellschadens jedoch nicht sinnvoll, da diese Grenze bei hohen Ersatzteilkosten wie z. B. bei Scheinwerfern schnell überschritten wird, ohne dass die Komplexität des Schadenumfangs steigt und somit die Notwendigkeit für ein vollumfängliches Gutachten gegeben ist. Deshalb sollte auch die Eindeutigkeit der Haftung und die Komplexität der Ermittlung der notwendigen Regulierungswerte im individuellen Fall berücksichtigt werden. So kann bei klarer Haftung, einem unstrittigen Unfallhergang, einem eindeutigen Schadenbild und einer klaren Reparaturwürdigkeit auch bei deutlich höheren Reparaturkosten kein vollumfängliches Schadensgutachten erforderlich sein. Gerade die ersten beiden Punkte, Haftung und Unfallhergang, sollten vor einer Entscheidung gegen ein vollumfängliches Gutachten jedoch im Sinne der Versichertengemeinschaft ausführlich geprüft werden. Denn ohne eine ausreichende Beweissicherung, die ein Schadensgutachten gemäß der Richtlinie VDI-MT 5900 beinhalten sollte, kann im weiteren Regulierungsprozess ein größerer finanzieller Aufwand durch manipulierte Schäden, nicht begründete finanzielle Forderungen, allgemeine Streitigkeiten zum Unfallhergang und einen damit verbundenen langen Schadenbearbeitungsprozess entstehen.

Laut GDV wird 2024 der durchschnittliche Schaden in der Kfz-Haftpflichtversicherung 4.000 € kosten.⁴ Bei diesen hohen Schaden-durchschnittswerten ist es verständlich, dass das Gutachten als die Abrechnungsgrundlage möglichst unangreifbar sein sollte. Ein detailliertes Gutachten dient als rechtssicheres Dokument, das im Falle von Streitigkeiten oder rechtlichen Auseinandersetzungen als Beweis herangezogen werden kann. Es hilft, die jeweilige Position der Parteien zu stärken und potenzielle Konflikte unter den Beteiligten zu minimieren. Risiken in und durch Gerichtsprozesse können so reduziert werden. Ein qualitativ hochwertiges Schadengutachten gemäß der Richtlinie VDI-MT 5900 ist somit für Versicherer aus mehreren Gründen entscheidend, um einen Kfz-Schaden effizient und schnell abzurechnen und um eine hohe Kundenzufriedenheit zu erreichen.

Vollständige Struktur und Objektivität der Informationen: Ein vollumfängliches Gutachten liefert alle notwendigen Parameter für eine Schadenanlage sowie eine präzise und umfassende Analyse des Schadens inklusive einer Prüfung der Plausibilität und der Verkehrssicherheit. Es beinhaltet u. a. Beschreibungen der Beteiligten, des Unfallhergangs, der beschädigten Sache, der Schäden, aussagekräftige Fotografien und nachvollziehbar ermittelte Werte zu Reparaturwegen, Wiederbeschaffung, Wertminderung, Wertverbesserung oder Restwert. Diese umfangreichen Ausführungen helfen den Versicherern, die tatsächlichen Kosten des Schadens korrekt einzuschätzen und unnötige Ausgaben zu vermeiden. Denn qualifizierte Gutachten werden gemäß der Richtlinie von Sachverständigen erstellt, die unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit unabhängig, weisungsfrei, persönlich, gewissenhaft und unparteiisch arbeiten. Da Kfz-Sachverständige für Schäden und Bewertung als Freiberufler in der freien Marktwirtschaft beauftragt werden oder als Angestellte arbeiten, unterliegen diese Eigenschaften jedoch Grenzen. Eine Erfüllung der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 für bei Versicherern angestellten oder durch die Versicherer beauftragten Sachverständigen ist möglich. Objektivität und damit verbunden eine persönliche Eignung sowie eine ausreichende Aus- und Weiterbildung muss gefordert und gefördert werden, um sicherzustellen, dass die Schadenbewertung fair und nachvollziehbar erfolgt. Transparenz in der Schadenregulierung ermöglicht Vertrauen zwischen Versicherern, Versicherungsnehmerinnen und Versicherungsnehmer sowie Anspruchstellerinnen und Anspruchsteller.

Beweissicherung und Betrugsabwehr: Der GDV berichtete, dass die Hälfte der dubiosen Schadenmeldungen auf die Kfz-Versicherung

⁴ Internet: Kfz-Versicherungsstatistiken Deutschland 2024 (allianzdirect.de), abgerufen am 11.12.2024.

entfallen.⁵ Nach den Ausführungen des GDV sei jede 10. Schadenmeldung dubios und die Versicherungswirtschaft schätzt den Schaden durch Versicherungsbetrug in allen Sparten auf mehr als sechs Milliarden Euro pro Jahr. Bei diesen großen Kennzahlen wird schnell klar, dass der Kfz-Schaden ein Massengeschäft ist, das belastbare Kontrollgrößen in der Schadenbearbeitung braucht. Je nachvollziehbarer und somit unstrittiger die regulierungsrelevanten Werte dargestellt werden, desto schneller kann die Schadenregulierung erfolgen. Gutachten gemäß der Richtlinie VDI-MT 5900 helfen dabei, überhöhte oder unberechtigte Ansprüche zu identifizieren und zu reduzieren. Durch eine umfangreiche Dokumentation des Fahrzeugzustands sowie eine Überprüfung der Plausibilität des Unfallhergangs und des Schadenausmaßes können Unstimmigkeiten aufgedeckt werden, die auf einen möglichen Betrug oder eine Manipulation hindeuten. Vorschäden können so berücksichtigt oder unsachgemäße Reparaturen festgestellt werden. Je früher im Regulierungsprozess eine Prüfung der Ansprüche erfolgt, desto schneller kann darauf reagiert und unnötige Kosten für beispielsweise Prüfdienstleister, ergänzende Stellungnahmen von Sachverständigen, Anwaltshonorare oder Standzeiten reduziert oder ganz vermieden werden.

Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit: Einheitlich strukturierte und klar formulierte Gutachten würden Versicherern ermöglichen, die relevanten Informationen digital sowie automatisiert zu erfassen und zu verarbeiten. Dies könnte den gesamten Abrechnungsprozess beschleunigen, das Fehlrisiko reduzieren und die Kundenzufriedenheit durch eine schnellere und unkompliziertere Schadenregulierung verbessern. So könnte ein möglichst schlanker Prozess entstehen, der die Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt stellt, eine Skalierbarkeit erlaubt und Crossfunktionalität in andere Sparten zulässt. Anspruchstellerinnen und Anspruchsteller oder Versicherungsnehmerinnen und Versicherungsnehmer müssten während der Schadenregulierung seltener mit dem Versicherer in Kontakt treten. Im Nachgang könnten die Versicherer durch Process-Mining die Schadendaten gezielt auswerten und die Ergebnisse in Produkt- und Prozessverbesserungen einfließen lassen. Je höher die Qualität der eingespeisten Daten ist, desto erfolgreicher können Produkte und Prozesse angepasst werden. Kostentreiber in der Schadenkompensation könnten so einfacher identifiziert und im besten Fall reduziert werden. Dies würde zur allgemeinen Wirtschaftlichkeit der Versicherungsprozesse beitragen und helfen, die Prämien für alle Versicherten stabil zu halten. Ein präzises Gutachten beinhaltet aber nicht nur eine

⁵ Internet; Versicherungsbetrug verursacht Schäden von über sechs Milliarden Euro im Jahr (gdv.de), Link online abgerufen am 22.11.2024.

wirtschaftliche Betrachtung des Schadens, sondern auch nachhaltige sowie fachgerechte Reparaturwege. Gerade die Berücksichtigung des regionalen Marktes oder die Reparatur in einer nächstgelegenen Werkstatt halten die Wege kurz und den CO₂-Ausstoß geringer. Mit dem Fachwissen von qualifizierten Sachverständigen kann in den Werkstätten ein nachhaltiger Reparaturweg durchgesetzt werden, der mehr Instandsetzungsarbeiten und weniger Neuteile beinhaltet. Laut einer Umfrage der Allianz aus August 2022 erwarten 69 Prozent der deutschen Verbraucher nachhaltige Versicherungslösungen und eine möglichst „grüne“ Schadenregulierung von ihrer Kfz-Versicherung.⁶ Dazu ist ein klar gesteuerter Prozess erforderlich. Ein Gutachten dient Laien als Anleitung, wie am geeignetsten im Sinne von Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit zu verfahren ist.

Insgesamt ist ein qualitativ hochwertiges Schadensgutachten somit ein unverzichtbares Instrument für Versicherer, um komplexe Schäden oberhalb der Bagatellschadengrenze effizient, korrekt und fair abzuwickeln. Es unterstützt die Versicherer dabei, ihre finanziellen Risiken zu managen und gleichzeitig die Kundenzufriedenheit zu gewährleisten.

Notwendigkeit einheitlicher Qualifikationsmerkmale für Kfz-Sachverständige

Um sicherzustellen, dass in allen Bereichen rund um das Kraftfahrwesen und den Straßenverkehr qualifizierte Sachverständige auch in Zukunft zur Verfügung stehen, müssen bereits in der heutigen Zeit bundesweit einheitliche Vorgaben geschaffen werden. Die Zahl der öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen war in den letzten Jahren rückläufig und der Altersdurchschnitt liegt je nach Region zum Teil über 55 Jahre.⁷ Um den sich ankündigenden Nachwuchsmangel abzuwehren, leistet die Richtlinie VDI-MT 5900 einen ersten Schritt. Sie beschreibt nicht nur was ein vollständiges Gutachten und eine ausreichende Beweissicherung ausmacht, sondern auch wie eine entsprechende Qualifikation der Sachverständigen erreicht werden kann. So können junge Menschen, die an dieser Tätigkeit interessiert sind, einen Zugang zum Fachgebiet ihrer Wahl finden. Mit Hilfe der in der Richtlinie detailliert aufgeführten Anforderungen an Sachverständige kann ein breiteres Ausbildungsangebot als bisher entstehen.

⁶ Internet: Nachhaltig reparieren: Das sagt die Allianz (lackiererblatt.de), abgerufen am 12.12.2024.

⁷ Internet: Stark nachgefragt und dringend gesucht: Sachverständige – Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz (ihk-rlp.de), Link online abgerufen am 6.12.2024.

Außerdem werden durch die festgesetzten und allgemein zugänglichen Qualifikationsmerkmale die Wertigkeit des Titels Sachverständiger und Sachverständiger erhöht und eine leichtere Identifizierung mit dem Aufgabengebiet gewährleistet. Wenn man die Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 erfüllt, kann man nicht mehr als einfacher „Schätzer“ oder „Dellenzähler“ abgewertet werden. Ein Gutachten im Fachgebiet Kfz-Schäden und -Bewertung ist weit mehr als eine Reparaturkalkulation oder gar eine Schätzung. Es umfasst die Beweissicherung, eine Plausibilitätsprüfung, die Bewertung der Schadenhöhe, die Beurteilung der Reparaturmöglichkeiten sowie der Verkehrssicherheit und alle weiteren regulierungsrelevanten Werte. Die Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 macht das Tätigkeitsfeld der Sachverständigen für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr attraktiv und schafft Transparenz. Klar definierte, einheitliche und nachvollziehbare Qualifikationsmerkmale von Kfz-Sachverständigen bieten besonders Versicherern Vorteile.

Konsistenz und Vergleichbarkeit: Einheitliche Standards reduzieren den Schulungs-, Einarbeitungs- oder Prüfaufwand für neu angestellte oder extern beauftragte Sachverständige, da Versicherer sich nicht mit unterschiedlichen individuellen Qualifikationen auseinandersetzen müssen. Dies spart Zeit und Kosten. Wenn alle Sachverständigen nach denselben Kriterien arbeiten, erleichtert dies die Bewertung von Schadensfällen und die Entscheidungsfindung. Versicherungsnehmerinnen und Versicherungsnehmer können zudem mehr Vertrauen in den Regulierungsprozess haben, wenn sie wissen, dass die Sachverständigen – egal, ob von ihnen selbst oder vom Versicherer beauftragt – nach einheitlichen und anerkannten Standards arbeiten. Dieses Vertrauen schafft Kundenzufriedenheit.

Qualitätssicherung und Rechtssicherheit: Durch festgelegte fachliche und persönliche Qualifikationsmerkmale wird sichergestellt, dass alle Sachverständigen über ein bestimmtes Maß an Fachwissen, Kompetenz und persönlicher Eignung verfügen. Dies führt zu einem professionelleren Umgang mit Geschädigten, einer höheren Qualität der Gutachten, minimiert das Risiko von Fehlern und grenzt Manipulationsversuche ein. Einheitliche Qualifikationsstandards können helfen, rechtliche Auseinandersetzungen zu vermeiden, da sie klare Kriterien schaffen, die Kfz-Sachverständige oder Gutachten zu erfüllen haben. Dies kann die Anzahl der Streitfälle reduzieren und die Auswahl geeigneter Sachverständiger beschleunigen.

Marktstabilität: Einheitliche Qualifikationsmerkmale und die Unabhängigkeit der Sachverständigen, wie sie die Richtlinie fordert, tragen zur Stabilität des Marktes bei. So wird verhindert, dass unseriöse Dienstleistungsunternehmen mit Sachverständigenleistungen von minderer Qualität in den Markt drängen und sich durch unlautere

Provisionszahlungen Aufträge sichern können. Durch diese Provisionszahlungen, die zum Teil in Aussagen wie „innerhalb von 20 Minuten ca. 310 € für Ihren Kfz-Betrieb“⁸ versteckt sind, werden Abhängigkeiten geschaffen, die die Objektivität der Schadenbeurteilung negativ beeinflussen und den Wettbewerb verzerren. Die damit verbundenen höheren Kosten hat die gesamte Versichertengemeinschaft zu tragen.

Insgesamt werden bundesweit einheitliche Qualifikationsmerkmale für Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr die Effizienz, Qualität und Transparenz im Umgang mit Kfz-Schadensfällen aus Sicht der Versicherer und Kundinnen oder Kunden steigern. Die objektivierbaren Qualitätsmerkmale der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr im Fachgebiet Schäden und Bewertung geben eine zielgerichtete Orientierung, um den richtigen Sachverständigen oder die richtige Sachverständige für die individuelle Fragestellung zu finden. Da in Deutschland für mehr als die Hälfte der versicherten 60,7 Millionen Kraftfahrzeuge nur eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen wurde,⁹ werden auch überwiegend Schadenfälle nach Kfz-Haftpflicht-Versicherungsgesichtspunkten reguliert. So wählen meist die Anspruchsteller selbst ihre Kfz-Sachverständigen aus. Für Laien ist es deshalb besonders wichtig, Sachverständige anhand nachvollziehbarer Qualifikationen beauftragen zu können. Eine Untergliederung des Fachgebiets Kfz-Schäden und -Bewertung in weitere Spezialgebiete, so wie sie die Richtlinie VDI-MT 5900 auch für Blatt 2 vorsieht, erscheint hier besonders sinnvoll.

Steigende Anforderungen an Kfz-Sachverständige für Schäden und Bewertung

Mit zunehmender Komplexität des Karosseriebaus und der Vielfalt an Materialien, Fügetechniken und Antriebstechnologien steigt der Anspruch an ein Schadensgutachten und damit auch die Anforderungen an Kfz-Sachverständige. Dies zeigt sich in den vielfältigen Aufgabenstellungen von Kfz-Sachverständigen für Schäden und Bewertung, die wissenstechnisch oder thematisch oft weit auseinander liegen. Im Folgenden werden Beispiele aufgeführt, warum von Kfz-Sachverständigen nicht nur tiefgehende Kenntnisse zum eigenen Tätigkeitsbild, sondern auch zu ethischen Grundlagen, zu diversen fachübergreifen-

⁸ Internet; Irreführende Werbung: Gericht verbietet Geschäftsmodell von Gutachten-App, Link abgerufen am 4.2.2025.

⁹ Internet; Kfz-Versicherungsstatistiken Deutschland 2024, Link abgerufen am 13.12.2024.

den Gebieten, zu wissenschaftlichen und methodischen Grundlagen und zu psychologischen Aspekten verlangt und regelmäßig aufgefrischt werden müssen:

Bewertung und Reparatur von historischen Fahrzeugen bis zur neuesten Technologieinnovation: Je länger die Geschichte des Automobils andauert, umso mehr unterschiedliche Entwicklungen und Technologien sind auf dem Markt zu finden. Kfz-Sachverständige ohne Festlegung auf Spezialgebiete müssten nicht nur ausreichend Fachkunde über die neuesten Technologieinnovationen haben, sondern auch über die Technik von älteren oder historischen Fahrzeugmodellen. Bei Oldtimern spielen jedoch nicht nur der aktuelle Zustand des Fahrzeugs, sondern auch die Verfügbarkeit von Ersatzteilen und zwischenzeitliche Materialverbote eine große Rolle. Trotzdem müssen Kfz-Sachverständige in der Lage sein, den Wert eines Oldtimers realistisch zu bewerten und eine fachgerechte Reparatur zu planen. Um dies zu verdeutlichen, wird hier das Praxisbeispiel „Chrom“ näher beleuchtet. Das zwischenzeitlich in der EU reglementierte und zulassungsbeschränkte Chrom VI¹⁰ wurde in vielen industriellen Prozessen, einschließlich der Verchromung im Automotive-Bereich, verwendet. Diese Verbindungen sind heute für ihre gesundheits- und umweltschädlichen Eigenschaften bekannt. Für die Oldtimerreparatur bedeutet das, dass traditionelle Verchromungsverfahren, die sechswertiges Chrom verwenden, nicht mehr legal oder praktikabel sein können, aber nicht müssen. Dies bringt mehrere neue Herausforderungen für Kfz-Sachverständige mit sich. Sie sollten für eine Bewertung oder Reparaturkalkulation Kenntnisse über die entsprechenden Regulierungen, Ersatzverfahren, deren Kosten und deren Konsequenzen haben. So könnte auf alternative Verfahren zurückgegriffen werden, die weniger schädlich sind, wie zum Beispiel die Verwendung von dreifachem Chrom (Chrom III)¹¹ oder anderen Beschichtungsverfahren, die ähnliche ästhetische Ergebnisse liefern. Die Umstellung auf alternative Verfahren kann jedoch zu höheren Ersatzteilkosten führen. Außerdem ist die Verfügbarkeit nicht immer gegeben. Ein alternativer Werkstoff hat auch Einfluss auf die Originalität des Fahrzeugs. Für Sammler und Enthusiasten, die Wert auf Originalität legen, könnte das Fehlen traditioneller Verchromungsverfahren ein Problem darstellen, da die Alternativen möglicherweise nicht exakt den ursprünglichen Look und die Haptik reproduzieren. Dadurch könnte der Wert des instandgesetzten historischen Fahrzeugs sinken und eine hohe merkantile Wertminderung anfallen.

¹⁰ Internet; Chrom 6-Verbot – wichtige Fakten & Möglichkeiten zur Verwendung – plasmotion, Link online abgerufen am 16.12.2024.

¹¹ Internet; Hundertprozentiger Chrom(VI)-Ersatz; Link online abgerufen am 16.12.2024.

Zur Schadenregulierung mit involvierten historischen Fahrzeugen ist somit eine korrekte Wertermittlung und eine nachhaltige sowie praktikable Reparaturprognose zwingend erforderlich, was ein breites Fachwissen über die reine Kfz-Technik hinaus erfordert. Aber auch bereits beim Abschluss einer Versicherung eines historischen Fahrzeugs ist der aktuelle Marktwert die Basis der Prämienberechnung. Gut erhaltene historische Fahrzeuge überschreiten oft den Wert von fabrikneuen Fahrzeugen. Somit kann es sich um sehr hohe zu versichernde Werte handeln, zu denen nur wenig Statistik vorliegt, auf die sich die Risikokalkulation für die Prämienberechnung stützen kann. Eine korrekte Bewertung durch Kfz-Sachverständige ist deshalb für Versicherer unverzichtbar. Andererseits stellen historische Fahrzeuge nur 1,2 % des Bestandes der zugelassenen Kfz und Kfz-Anhänger dar.¹² Somit scheint es nicht erforderlich, dass alle Kfz-Sachverständigen ein 100-prozentiges Wissen über historische Fahrzeuge in sich tragen. Eine eindeutig ersichtliche Teilspezialisierung, wie sie in der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 angedacht ist, erscheint sinnvoll.

Im Gegenzug zeigt ein Beispiel aus der neueren Antriebstechnologie, dass z.B. Umgang, Bergung, Transport, Befundung, Wiederbeschaffungswertermittlung oder Reparatur von Hochvolt (HV)-Fahrzeugen und besonders von schwer verunfallten HV-Fahrzeugen ganz neue Wissensanforderungen mit sich bringen. Zunächst sind die allgemeinen Sicherheitsrisiken zu beachten, da Hochvolt-Fahrzeuge mit Spannungen arbeiten, die potenziell lebensgefährlich sind. Sachverständige sollten Gefährdungen durch beschädigte Hochvoltkomponenten erkennen, um Unfälle oder Verletzungen zu vermeiden. Ebenso sollten sie einen sicheren Zustand des Fahrzeugs feststellen können, um nicht unnötige Maßnahmen, wie zum Beispiel Quarantänezeiten, im Gutachten zu kalkulieren. Die Technologie von Hochvolt-Fahrzeugen entwickelt sich derzeit schnell weiter. Sachverständige müssen sich mit den unterschiedlichen Generationen der elektrischen Antriebssysteme, von Batteriemanagement, Leistungselektronik und anderen spezifischen Komponenten insoweit auskennen, dass sie diese nicht nur augenscheinlich, sondern auch mit geeigneten Diagnosegeräten befunden können. Spezielle Diagnosegeräte, die für Hochvoltanwendungen geeignet sind, und den Gesundheitszustand der Batterie, den so genannten State of Health (SoH) indirekt messen können, kommen gerade erst auf den Markt.¹³ Die Bewertung des Batteriezustands ist ein wesentlicher Bestandteil der Befundung

¹² Internet; Oldtimer-Statistik 2023 – Bestandszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes zum 1.1.2023 | Oldtimerevents, Link online abgerufen 16.12.2024.

¹³ Internet; Messung des Gesundheitszustandes (SoH) einer Hochvoltbatterie im AZT – Themen – Allianz Zentrum für Technik, Link online abgerufen am 16.12.2024.

und Wertermittlung des HV-Fahrzeugs, erfordert aber spezifisches Wissen über Batterietechnologien, Ladezyklen und Alterungseffekte. Der Zugang zu detaillierten technischen Informationen und Herstellervorgaben ist entscheidend, um eine genaue Bewertung durchführen zu können. Dies stellt eine Herausforderung dar, insbesondere bei neueren Modellen oder Marken, die ihre Informationen nicht leicht zugänglich machen. Nicht selten ist eine interdisziplinäre Zusammenarbeit mit anderen Fachleuten erforderlich, z. B. Batterieentwicklern oder Hochschulen, um eine umfassende Bewertung und Befundung durchzuführen. Sachverständige müssen kontinuierlich lernen und sich weiterbilden, um mit den neuesten Entwicklungen Schritt zu halten. Da der Fahrzeugbestand von HV-Fahrzeugen stetig steigt,¹⁴ sollte diesbezügliches Spezialwissen gemäß der Richtlinie von Kfz-Sachverständigen im Allgemeinen nachgewiesen werden.

Instandsetzung von und mit neuen Materialien: Ein weiteres Beispiel für die Notwendigkeit von nicht nur fachlichem, sondern auch methodischem Professionswissen von Kfz-Sachverständigen ist die Instandsetzung und Erneuerung mit neuen Materialtechnologien. In den letzten Jahren herrschte ein bunter Materialmix¹⁵ bei Karosserieteilen vor, der spezielle Fügeverfahren wie Kleben oder Nieten erforderte, um die Kontaktkorrosion einzudämmen. Nun ist ein neuer Trend ersichtlich. Fahrzeughersteller verbauen statt des Materialmixes immer öfter und immer größere Gussteile im Vorder- und Hinterbau des Fahrzeugs, um die Produktionskosten zu senken.¹⁶ Da die Großgussteile wie bei Teslas Model Y aus Aluminium mit speziellen Legierungen bestehen, ist wieder anderes spezialisiertes Fachwissen erforderlich, um den Beschädigungsgrad und die Reparaturmöglichkeiten zu beschreiben.¹⁷ Einerseits erfordert die Reparatur von Aluminiumgussteilen spezielle Werkzeuge und Ausrüstung. Andererseits verhält sich Aluminium anders als Stahl, insbesondere in Bezug auf Wärmeausdehnung und -leitfähigkeit. Im Gegensatz zu früherem Wissen sind Instandsetzungen oder Schweißung der Gussteile eingegrenzt möglich. Da die Ersatzteilpreise hoch sind und der Ersatz der großen Bauteile erhebliche Zusatzarbeiten erfordert, ist eine Instandsetzung unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit erstrebenswert. Dabei ist es wichtig, die Herstellervorgaben genau zu befolgen, um die strukturelle Integrität und Sicherheit des Fahrzeugs

¹⁴ Internet; Der Deutschlandatlas – Wie wir uns bewegen – Elektro-Pkw im Pkw-Bestand; Link online abgerufen am 16.12.2024.

¹⁵ Internet; Karosserie: Leichtbau durch gezielten Materialmix | AMS Professional, Link online abgerufen am 16.12.2024.

¹⁶ Internet; Was ist Giga- bzw. Mega-Casting? – marketSTEEL.de, Link online abgerufen am 16.12.2024.

¹⁷ Internet; Unfallreparaturverfahren Model Y; online abgerufen am 16.12.2024.

weiterhin zu gewährleisten. Tesla stellt spezifische Richtlinien und Verfahren für die Befundung und Reparatur der Großussteile online und kostenfrei bereit. Andere Hersteller stellen diese notwendigen Informationen jedoch oft nur in speziellen Portalen und kostenpflichtig zur Verfügung. Kfz-Sachverständige sehen sich allein bei der Informationsbeschaffung oft großen Hürden ausgesetzt, die mit einem strukturierten sowie methodischen Vorgehen überwunden werden können. Analytisches Denken, Kompetenz in der Kommunikation und eine strukturierte Arbeitsweise werden deshalb in der Richtlinie ebenfalls von Kfz-Sachverständigen gefordert.

Automatisierung und Datenspeicherung im Fahrzeug: Mit der zunehmenden Automatisierung und Vernetzung der Fahrzeuge gewinnen Elektronik, Software und Datenspeicherung im Fahrzeug oder auf externen Servern sowie Plattformen an Bedeutung, um eine Schadendiagnose und Schadenaufklärung erreichen zu können.¹⁸ Der Zugang zu unfall- oder schadenrelevanten Fahrzeugdaten ist heute jedoch ein sehr komplexes Thema, das verschiedene rechtliche, technische und ethische Aspekte umfasst. So sind moderne Fahrzeuge zwar mit zahlreichen Sensoren und Systemen ausgestattet, die Daten live verarbeiten und zum Teil auch speichern, darunter Event Data Recorder (EDR), Telematik-Systeme oder Bordcomputer. Diese Systeme speichern für die Schadenaufklärung nützliche Informationen wie Systemfehler, Geschwindigkeit, Bremsverhalten, Airbag-Auslösung, Gurtstatus, Lenkwinkel und andere relevante Faktoren. Der tatsächlich gespeicherte Umfang dieser Daten, die Genauigkeit und der Zugang sind jedoch oft unklar und die Interpretation der Daten erfordert Expertenwissen. So gibt es internationale Standards,¹⁹ die zum Beispiel im Falle eines Unfalls eine Datenspeicherung von bestimmten Parametern vorschreiben. Es ist europaweit jedoch nicht geregelt, mit welchem Gerät auf diese Daten zugegriffen werden kann. Manche Fahrzeugmodelle sind nur in den Niederlassungen des jeweiligen Herstellers auslesbar, andere Modelle sind mit einem frei erwerblichen Gerät auslesbar und bei wieder anderen müssen Steuergeräte zum Auslesen ausgebaut und verschickt werden. In Deutschland ist ein Auslesen der Fahrzeuge im Auftrag der Versicherer gemäß der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) nur mit der Zustimmung des Fahrzeughalters möglich. Fahrzeughersteller geben sogar mit dem Argument, den Schutz personenbezogener Daten zu gewährleisten, Daten oft nur mit Vorlage einer richterlichen Anordnung heraus. Es ist

¹⁸ Internet; Diese Fahrzeugdaten sammelt ein modernes Auto | ADAC, online abgerufen am 16.12.2024.

¹⁹ Internet; Fahrzeugsicherheit – Ereignisdatenspeicher (neue Vorschriften für die Typgenehmigung von schweren Nutzfahrzeugen und selbstständigen technischen Einheiten), online abgerufen am 16.12.2024.

noch nicht abzusehen, wie in Zukunft bei Unfällen mit hochautomatisierten Fahrzeugen die zur Schadenaufklärung notwendigen Daten von technischen Aufsichten oder Fernlenkleitständen zugänglich gemacht werden. Kfz-Sachverständige müssen bei ihrer Beweissicherung und Analyse die jeweiligen Interessen wahren und die entsprechenden Rechtsgrundlagen beachten. Der Zugriff auf schadenrelevante digitale Daten sowie Analyse und Interpretation erfordern spezielle technische Kenntnisse und Ausrüstung. Mit der Weiterentwicklung vernetzter und hochautomatisierter Fahrzeuge wird die Menge und Vielfalt der erfassten Daten rasch zunehmen. Dies wird den Zugang zu und die Nutzung von unfall- und schadenrelevanten Daten weiter erschweren und neue gesetzliche und technische Lösungen erforderlich machen. Insgesamt erfordert der Zugang zu unfallrelevanten und schadenrelevanten Fahrzeugdaten sowie Reparaturinformationen eine sorgfältige Abwägung zwischen verschiedenen Interessen und die Einhaltung zahlreicher Gesetze und Vorschriften. Daher ist es nachvollziehbar, dass in der Richtlinie VDI-MT 5900 für dieses weitere Spezialgebiet ein eigenes viertes Richtlinienblatt zu den Anforderungen erarbeitet wird.

Diese wenigen Beispiele zeigen bereits anschaulich, dass Kfz-Sachverständige ein breites und ständig wachsendes Wissen und ganz spezifisches Fachwissen benötigen, um Fahrzeuge jeden Alters zu bewerten und andererseits deren Reparatur zu kalkulieren. Dieses Wissen und die Erfahrung müssen über Jahre aufgebaut werden und können nicht an einem Wochenendkurs vermittelt oder anhand von allgemeinen Parametern errechnet werden. Immer am Puls der Zeit zu bleiben, setzt eine fundierte Grundausbildung sowie eine stetige und breit gefächerte Weiterbildung der Kfz-Sachverständigen zu fachlichen, juristischen, methodischen und ethischen Themen voraus. Durch den schnelleren technologischen Fortschritt steigen die Anforderungen an Kfz-Sachverständige ständig an. Eine Nachweispflicht zur Weiterbildung, wie sie in der Richtlinie VDI-MT 5900 in allen Blättern gefordert wird, ist notwendig, um die Sach- und Fachkunde von Kfz-Sachverständigen dauerhaft zu gewährleisten. Außerdem fördert die Untergliederung der Richtlinie in einzelne Fachgebiete und in Ergänzungen durch Expertenempfehlungen die Transparenz der Kompetenzen und Wissensschwerpunkte.

Fazit

Durch die Einführung von standardisierten Prozessen und die Nutzung von digitalen Lösungen kann die Effizienz in der Schadenbear-

beutung erhöht werden. Kleinere Schäden, wie Bagatellschäden, können automatisiert und mit Unterstützung von KI bearbeitet werden, was aus Sicht der Versicherer die Kosten senkt und die Bearbeitungszeit der Schadenregulierung verkürzt.²⁰ Für komplexe Schäden sollten jedoch nachvollziehbar qualifizierte Kfz-Sachverständige herangezogen werden. Durch eine nachvollziehbare Qualifizierung aller Sachverständigen für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr kann eine ausreichende Qualität der Gutachten sichergestellt werden, um eine faire und transparente Schadenregulierung zu ermöglichen. Eine Beweissicherung und Plausibilitätsprüfung am Fahrzeug und möglichst zum Beginn des Regulierungsprozesses dämmt Manipulationsversuche ein und gibt Rechtssicherheit. Aus Sicht der Versicherer ist es wichtig, die Kosten und die Schadeninflation im Griff zu halten, ohne dabei die Qualität der Gutachten zu gefährden. Ungenügende Gutachten oder von unlauteren Provisionszahlungen abhängige Sachverständige führen zu höheren Kosten in der Schadenregulierung, da die regulierungsrelevanten Werte das Risiko bergen, unvollständig, fehlerhaft oder überzogen zu sein. Damit erzeugen sie einen erhöhten Prüfaufwand, verlängern die Bearbeitungszeit, reduzieren das Vertrauen zwischen Versicherern und Geschädigten und senken die Kundenzufriedenheit im Allgemeinen.

Der immer raschere Technologiewandel bei Materialien, Antriebskonzepten, Instandsetzung oder Automatisierung macht eine kontinuierliche und nachvollziehbare Aus- und Weiterbildung der Kfz-Sachverständigen zwingend erforderlich. Die Richtlinie ermöglicht in einer bisher einzigartigen Weise eine Spezialisierung von Sachverständigen auf bestimmte Fachgebiete und gleichzeitig erlaubt sie dem Laien, den geeigneten Sachverständigen für eine spezielle Fragestellung anhand transparenter und nachvollziehbarer Kriterien auszuwählen.

Eine nachvollziehbare Qualifizierung der Sachverständigen ist die Basis für eine strukturierte und objektive Beweissicherung und Schadenprognose. Eine Konsistenz der Schadendaten ist wiederum die Voraussetzung für einen höheren Automatisierungsgrad in der Schadenbearbeitung, der die Schadenregulierung maßgeblich beschleunigt und das Fehlerrisiko durch manuelle Eingaben reduziert. Die Nutzung von automatisierten und digitalen Lösungen trägt entscheidend dazu bei, die Schadenregulierung zu skalieren, gezielte Kontrollgrößen einzurichten, Kostentreiber in der Schadenregulierung zu identifizieren und diese zu reduzieren. Dieses enorme Potential, die Effizienz zu steigern und die Schadeninflation einzudämmen, darf nicht

²⁰ Internet; Automatische Schadenerkennung durch künstliche Intelligenz, online abgerufen am 16.12.2024.

ungenutzt bleiben, damit die Mobilität der Zukunft im Sinne der gesamten Versichertengemeinschaft sicher, bezahlbar und nachhaltig gestaltet werden kann.

Von Versicherern ist die Richtlinie VDI-MT 5900 somit aus vielerlei Hinsicht ausdrücklich zu begrüßen.

Mangelhafte Schadengutachten – (K)Ein Problem im Verkehrshaftpflichtprozess

Dominik Mersch

Richter am Saarländischen Oberlandesgericht,
Saarbrücken

I. Einleitung

Vorgerichtlich eingeholte Schadengutachten bilden im Haftpflichtprozess nahezu ausnahmslos den Ausgangspunkt der Schadensberechnung. Dies gilt nicht nur dann, wenn der Geschädigte den Schaden gestützt auf das Schadengutachten fiktiv abrechnet, sondern auch in den Fällen, in denen er den Schaden tatsächlich beheben lässt und die konkret angefallenen Kosten der Schadensbehebung vom Schädiger ersetzt verlangt. Auch der Geschädigte, der von vorneherein beabsichtigt, den Schaden tatsächlich zu beheben, wird schon deshalb nicht umhinkommen, ein Schadengutachten einzuholen, weil er bei der Schadensbehebung gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB im Rahmen des ihm Zumutbaren und unter Berücksichtigung seiner individuellen Lage den wirtschaftlichsten Weg zu wählen hat.¹ Aufschluss hierüber wird ihm aber regelmäßig nur die Kostenschätzung des Schadengutachters vermitteln, auf deren Grundlage er disponieren wird. Zudem wird der Geschädigte, wenn er das Fahrzeug reparieren lässt, in der Regel den Reparaturauftrag auf Grundlage des Schadengutachtens erteilen, sodass sich die Werkleistung der Reparaturwerkstatt als bloße Umsetzung des vom Schadengutachter ermittelten Reparaturwegs darstellt.

Die Schadensberechnung des Geschädigten ist im Haftpflichtprozess vielfältigen Einwänden der Schädigerseite ausgesetzt. So wird bspw. in Reparaturfällen die Berechtigung der angesetzten Materialpreise und Stundelöhne, die Notwendigkeit der einzelnen Reparaturschritte oder die für die Durchführung der Reparatur angesetzte Arbeitszeit in Frage gestellt. Infrage gestellt sein kann ferner, ob die gewählte Schadensberechnung mit dem Wirtschaftlichkeitsgebot in Einklang steht, etwa anstelle des geltend gemachten Reparaturaufwands nur der Wiederbeschaffungsaufwand zu ersetzen ist oder um-

¹ BGH 2.7.2024 – VI ZR 211/22, Rn. 18.

gekehrt. Nicht selten anzutreffen ist auch der Einwand, die Schadensberechnung betreffe nicht (nur) den Unfallschaden, sondern umfasse auch unfallunabhängige Schäden.

Grundsätzlich können derartige Einwendungen gegen die Schadensberechnung sowohl die Höhe des erstattungsfähigen Sachschadens, als auch der erstattungsfähigen Sachverständigenkosten beeinflussen. Gleichwohl ist es nicht in jedem Fall geboten, die Richtigkeit und Angemessenheit der Schadensberechnung im Haftpflichtprozess aufzuklären.

II. Relevanz (behaupteter) Mängel des Schadensgutachtens für den erstattungsfähigen Sachschaden

Ist wegen der Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Geschädigte gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Sein Anspruch ist dabei auf Befriedigung seines Finanzierungsbedarfs in Form des zur Wiederherstellung objektiv erforderlichen Geldbetrags und nicht etwa auf Ausgleich von ihm bezahlter Rechnungsbeträge gerichtet. Der Geschädigte ist nach schadensrechtlichen Grundsätzen in der Wahl der Mittel zur Schadensbehebung frei und darf grundsätzlich den Weg einschlagen, der aus seiner Sicht seinen Interessen am besten zu entsprechen scheint.² Er ist dabei nicht dazu verpflichtet, den Schaden tatsächlich beheben zu lassen, sondern kann diesen auf der Grundlage eines Sachverständigengutachtens auch fiktiv abrechnen.³ Unter mehreren zum Schadensausgleich führenden Möglichkeiten hat der Geschädigte grundsätzlich diejenige zu wählen, die den geringeren Aufwand erfordert. Nur der für diese Art der Schadensbehebung nötige Geldbetrag ist im Sinne des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB zur Herstellung erforderlich.⁴ Dabei ist der zur (Wieder-)Herstellung erforderliche Aufwand aber nach der besonderen Situation zu bemessen, in der sich der Geschädigte befindet; auf seine individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten ist Rücksicht zu nehmen.⁵ Das Wahlrecht des Geschädigten findet eine weitere Schranke in dem Verbot, sich durch Schadensersatz zu bereichern. Der Geschädigte soll zwar vollen Ersatz verlangen können, aber an dem Schadensfall nicht verdienen.⁶ Obschon diese Grundsätze sowohl für konkrete Abrech-

² BGH 13.12.2022 – VI ZR 324/21, Rn. 10.

³ BGH 17.9.2019 – VI ZR 396/18, Rn. 9.

⁴ BGH 26.5.2023 – VI ZR 274/22, Rn. 7.

⁵ BGH 25.6.2019 – VI ZR 358/18, Rn. 17.

⁶ BGH 18.10.2011 – VI ZR 17/11, Rn. 6.

nung als auch für die fiktive Schadensabrechnung gelten,⁷ ist die Frage, ob im Haftpflichtprozess die Aufklärung der (richtigen) Schadenshöhe zur Feststellung des erstattungsfähigen Sachschadens geboten ist, unterschiedlich zu beantworten, je nachdem, ob der Geschädigte seinen Schaden konkret oder fiktiv abrechnet.

1. Der Geschädigte rechnet den Schaden konkret ab

a) Abrechnung des Reparaturaufwands

aa) Lässt der Geschädigte das Fahrzeug tatsächlich reparieren und rechnet den konkret angefallenen Kostenaufwand ab, kann bei der Bestimmung des nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB für die Herstellung erforderlichen Betrags nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten maßgeblich auch von dessen Abhängigkeit von den Fachleuten mitbestimmt werden, die er zur Instandsetzung des Unfallfahrzeugs heranziehen muss. Seinen Erkenntnis- und Einwirkungsmöglichkeiten sind dabei regelmäßig Grenzen gesetzt, sobald er den Reparaturauftrag erteilt und das Unfallfahrzeug in die Hände von Fachleuten übergeben hat. Da es dem Sinn und Zweck des § 249 Absatz 2 Satz 1 BGB widersprechen würde, wenn der Geschädigte bei Ausübung der ihm durch das Gesetz eingeräumten Ersetzungsbefugnis im Verhältnis zum Schädiger mit Mehraufwendungen der Schadensbeseitigung belastet bliebe, deren Entstehung er nicht beeinflussen kann und die ihren Grund darin haben, dass die Schadensbeseitigung in einer fremden, vom Geschädigten nicht kontrollierbaren Einflussphäre stattfinden muss, verbleibt das sog. „Werkstattrisiko“ – ebenso wie bei § 249 Abs. 1 BGB – auch im Rahmen des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB beim Schädiger.⁸ Daneben trifft den Schädiger auch das Risiko, dass der Geschädigte nach entsprechender Information den Weg der Schadensbehebung mit dem vermeintlich geringeren Aufwand wählt, diese Wahl sich im Nachhinein aber als unzutreffend erweist. Wählt der Geschädigte daher auf der Grundlage eines entsprechenden Gutachtens die Reparatur als den vermeintlich wirtschaftlicheren Weg, wird die Reparatur aber überraschend und unvorhersehbar teurer, hat der Schädiger damit die tatsächlich angefallenen Reparaturkosten zu ersetzen, sofern den Geschädigten nicht ausnahmsweise ein (Auswahl-)Verschulden trifft.⁹

bb) Übergibt der der Geschädigte das beschädigte Fahrzeug an eine Fachwerkstatt zur Instandsetzung, ohne dass ihn ein (insbesondere

⁷ BGH 29.10.2019 – VI ZR 45/19, Rn. 12.

⁸ Grundlegend BGH 29.10.1974 – VI ZR 42/73, BGHZ 63, 182.

⁹ BGH 16.11.2021 – VI ZR 100/20, Rn. 7; BGH 20.6.1972 – VI ZR 61/71, Rn. 22.

Auswahl- oder Überwachungs-) Verschulden trifft, sind als Ausfluss des Werkstatttrisikos die dadurch anfallenden Reparaturkosten im Verhältnis des Geschädigten zum Schädiger auch dann vollumfänglich ersatzfähig, wenn sie aufgrund unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Arbeitsweise der Werkstatt im Vergleich zu dem, was für eine entsprechende Reparatur sonst üblich ist, unangemessen sind; in einem solchen Fall gegebenenfalls bestehende Ansprüche des Geschädigten gegen den Werkstattbetreiber spielen nur insoweit eine Rolle, als der Schädiger im Rahmen des Vorteilsausgleichs deren Abtretung verlangen kann.¹⁰ Auch Rechnungspositionen, die sich auf – für den Geschädigten nicht erkennbar – tatsächlich nicht durchgeführte einzelne Reparaturschritte und -maßnahmen beziehen, unterfallen dem Werkstatttrisiko.¹¹ Die Anwendung der Grundsätze zum Werkstatttrisiko setzt dabei nicht voraus, dass der Geschädigte die Reparaturrechnung bereits bezahlt hat. Ist die Rechnung noch nicht (vollständig) bezahlt, kann sich der Geschädigte aber nur dann auf das Werkstatttrisiko berufen, wenn er vom Schädiger die Zahlung des noch offenen Honorars an die Werkstatt verlangt, Zug um Zug gegen Abtretung etwaiger (das Werkstatttrisiko betreffender) Ansprüche des Geschädigten gegen die Werkstatt.

cc) Soweit der Schädiger das Werkstatttrisiko trägt, verbietet sich im Haftpflichtprozess mangels Entscheidungserheblichkeit eine Beweisaufnahme über die objektive Erforderlichkeit der in Rechnung gestellten Reparaturkosten. Wird sie gleichwohl durchgeführt, reichen die hieraus gewonnenen Erkenntnisse dem Geschädigten nicht zum Nachteil; insbesondere kann aus diesen Erkenntnissen nicht auf ein Verschulden des Geschädigten bei der Überwachung der Werkstatt geschlossen werden.¹² Gleichwohl kann nicht stets von einer Aufklärung abgesehen werden. Sie ist in allen Konstellationen erforderlich, in denen der Schädiger im Schadensersatzprozess entgegen der vorstehenden Grundsätze mit dem Werkstatttrisiko nicht belastet ist.

(1) Dem Geschädigten kommen die Grundsätze des Werkstatttrisikos nicht zugute, wenn ihn ein Verschulden an der Überhöhung der Aufwendungen trifft. Die Grundsätze zur Verteilung des Werkstatttrisikos dürfen insoweit nicht dazu führen, dass sich – letztlich zum Schaden der Allgemeinheit – mangelndes Interesse der Vertragsbeteiligten an einer marktgerechten Abwicklung der Instandsetzung im Kostenniveau niederschlägt. Der Geschädigte muss daher den Nachweis führen, dass er wirtschaftlich vorgegangen ist und sowohl bei der Beauftragung als auch der Überwachung der Reparaturwerkstatt den

¹⁰ BGH 26.4.2022 – VI ZR 147/21, Rn. 12.

¹¹ BGH 16.1.2024 – VI ZR 51/23, Rn. 15.

¹² BGH 16.1.2024 – VI ZR 266/22, Rn. 24.

Interessen des Schädigers an Geringhaltung des Herstellungsaufwandes Rechnung getragen hat.¹³ Ein Verschulden des Geschädigten liegt aber nicht schon darin, dass er den Reparaturauftrag ohne vorherige Einholung eines Sachverständigengutachtens erteilt oder einen „Schadensservice aus einer Hand“ in Anspruch nimmt.¹⁴ Auch eine Überschreitung des im Schadensgutachten kalkulierten Betrags reicht für sich gesehen nicht zwingend aus, um ein Verschulden des Geschädigten zu bejahen.¹⁵ Ein Auswahlverschulden des Geschädigten liegt vor, wenn die von der Werkstatt bei Vertragsschluss verlangten Preise für ihn im Rahmen der gebotenen Plausibilitätskontrolle erkennbar deutlich überhöht sind.¹⁶

(2) Der Geschädigte selbst ist ferner mit Werkstatttrisiko belastet, wenn er bei offener Rechnung Zahlung nicht an die Werkstatt, sondern an sich selbst verlangt. Er muss dann im Haftpflichtprozess beweisen, dass die abgerechneten Reparaturmaßnahmen tatsächlich durchgeführt wurden und die Reparaturkosten nicht etwa wegen überhöhter Ansätze von Material oder Arbeitszeit oder wegen unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Arbeitsweise der Werkstatt nicht erforderlich sind.¹⁷ Gleiches gilt, wenn er vom Schädiger statt Zahlung die Befreiung von der Verbindlichkeit gegenüber der Werkstatt verlangt. Für die Höhe der zu befreienden Verbindlichkeit ist allein die werkvertragliche Beziehung zwischen dem Geschädigten und der Werkstatt maßgeblich, so dass es nur auf die tatsächlich geschuldete Verbindlichkeit ankommt.¹⁸

(3) Tritt der Geschädigte seine Schadensersatzforderung an die Reparaturwerkstatt ab, ist zu berücksichtigen, dass sich die Option des Geschädigten, sich auch bei unbeglichener Rechnung auf das Werkstatttrisiko zu berufen, nach dem Rechtsgedanken des § 399 Alt. 1 BGB nicht im Wege der Abtretung auf Dritte übertragen lässt. Damit trägt im Schadensersatzprozess stets der klagende Zessionar das Werkstatttrisiko und muss im Bestreitensfall beweisen, dass die abgerechneten Reparaturmaßnahmen tatsächlich durchgeführt wurden und dass die geltend gemachten Reparaturkosten nicht etwa wegen überhöhter Ansätze von Material oder Arbeitszeit oder wegen unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Arbeitsweise der Werkstatt zur Herstellung nicht erforderlich waren.¹⁹ Diese Grundsätze gelten auch dann, wenn der Geschädigte den an die Werkstatt abgetretenen Scha-

¹³ BGH 16.1.2024 – VI ZR 253/22, Rn. 19.

¹⁴ BGH 16.1.2024 – VI ZR 51/23, Rn. 21 f.

¹⁵ BGH 16.1.2024 – VI ZR 266/22, Rn. 27.

¹⁶ BGH 23.4.2024 – VI ZR 348/21, Rn. 18.

¹⁷ BGH 16.1.2024 – VI ZR 239/22, Rn. 15 ff.

¹⁸ BGH 16.1.2024 – VI ZR 253/22, Rn. 28.

¹⁹ BGH 16.1.2024 – VI ZR 38/22, Rn. 27.

densersatzanspruch gegen den Schädiger oder dessen Haftpflichtversicherer in gewillkürter Prozessstandschaft geltend macht.²⁰

(4) Generell nicht vom Werkstatttrisiko umfasst ist schließlich die Instandsetzung unfallunabhängiger Schäden. Der Geschädigte kann sich insoweit auch nicht auf eine sich als unzutreffend erweisende Einschätzung des von ihm eingeschalteten Privatgutachters berufen. Gleiches gilt bzgl. der Frage, ob die abgerechneten Instandsetzungsarbeiten Teil der Reparatur dieser Unfallschäden sind.²¹ Diesen Fragen sind daher im Haftpflichtprozess grundsätzlich aufzuklären.

b) Abrechnung des Wiederbeschaffungsaufwands

Der Grundsatz des Einstehenmüssens für unrichtige Prognosen wird ebenso gelten müssen, wenn der Geschädigte im Vertrauen auf das Schadengutachten die Wiederbeschaffung als den vermeintlich wirtschaftlicheren Weg wählt, sich diese Prognose im Nachhinein aber als unzutreffend herausstellt.²² Der Geschädigte, der in berechtigtem Vertrauen auf die Angaben seines Sachverständigen von einem Totalschadensfall ausgeht und eine Wiederbeschaffung vornimmt, darf daher den konkreten Wiederbeschaffungsaufwand abrechnen, auch wenn der Schädiger nachträglich Einwände erhebt, die geeignet sind, die Annahme eines Totalschadensfalls in Frage zu stellen.²³

Die Zuweisung des Prognoserisikos an den Schädiger dürfte darüber hinaus auch zur Folge haben, dass es im Haftpflichtprozess keiner Aufklärung des objektiv erforderlichen Wiederbeschaffungsaufwands bedarf, wenn der tatsächliche Wiederbeschaffungsaufwand des Geschädigten mit den im Schadengutachten ausgewiesenen Werten überstimmt. Anerkanntermaßen leistet der Geschädigte eines Verkehrsunfalls dem Wirtschaftlichkeitsgebot des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB im Allgemeinen Genüge, wenn er die Veräußerung seines beschädigten Kraftfahrzeugs zu dem Preis vornimmt, den ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger in einem Gutachten, das eine korrekte Wertermittlung erkennen lässt, als Wert auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat; er ist nicht verpflichtet, über die Einholung des Sachverständigengutachtens hinaus eigene Marktforschung zu betreiben.²⁴ Nichts Anderes kann in Bezug auf den Wiederbeschaffungswert gelten. Lässt das Schadengutachten auch insoweit eine korrekte Wertermittlung erkennen, ist das Vertrauen des Geschädigten auch in diesem Punkt schützenswert. Erwirbt der Geschädigte im be-

²⁰ Looschelders/Hoffmann JR 2025, 1 (9).

²¹ BGH 16.1.2024 – VI ZR 253/22, Rn. 18.

²² Freymann r+s 2024, 341.

²³ LG Saarbrücken 15.9.2017 – 13 S 59/17.

²⁴ BGH 2.7.2024 – VI ZR 211/22 Rn. 21.

rechtigten Vertrauen auf das Schadengutachten daher ein Ersatzfahrzeug zu dem dort ausgewiesenen Preis, erscheint es gerechtfertigt, ihm einen Ersatzanspruch gegen den Schädiger in Höhe des tatsächlich aufgewendeten Betrags auch dann zuzugestehen, wenn der Schadengutachter den Wiederbeschaffungswert – für den Geschädigten nicht erkennbar – unzutreffend zu hoch einschätzt.²⁵ Der Schädiger ist in diesem Fall auf Regressansprüche gegen den Schadengutachter zu verweisen.²⁶

2. Der Geschädigte rechnet den Schaden fiktiv ab

Rechnet der Geschädigte den Fahrzeugschaden fiktiv ab, genügt es hierbei im Allgemeinen, dass er den Schaden auf der Grundlage des von ihm eingeholten Sachverständigengutachtens berechnet, sofern das Gutachten hinreichend ausführlich ist und das Bemühen erkennen lässt, dem konkreten Schadensfall vom Standpunkt eines wirtschaftlich denkenden Betrachters gerecht zu werden.²⁷ Zwar ist auch bei der fiktiven Schadensabrechnung – zugunsten des Geschädigten oder des Schädigers – Rücksicht auf die eingeschränkten oder erhöhten Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten sowie auf gerade für ihn bestehende Schwierigkeiten oder Erleichterungen zu nehmen.²⁸ Nicht außer Betracht bleiben kann aber, dass der Geschädigte, bei der fiktiven Abrechnung dahin disponiert, dass er sich mit einer Schadensberechnung auf einer abstrahierten Grundlage zufrieden gibt.²⁹ Der Tatrichter kann daher zwar grundsätzlich den geschuldeten Schadensersatzbetrag im Schätzwege nach § 287 ZPO allein auf Grundlage des vom Geschädigten vorgelegten Schadengutachtens feststellen, insbesondere wenn von Schädigerseite keine substantiierten Einwände gegen das Schadengutachten vorgebracht werden.³⁰ Gleichwohl bestimmen die Angaben des Schadengutachters nicht verbindlich den Geldbetrag, der im Sinne des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB zur Herstellung erforderlich ist.³¹ Dem Schädiger bleibt daher unbenommen, durch substantiierte Einwände die Annahmen des Sachverständigen in Einzelpunkten in Zweifel zu ziehen.³² Werden derartige substantiierte Einwände gegen die Richtigkeit und Angemessenheit

²⁵ Vgl. BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22, Rn. 14 zum überhöhten Kostenansatz des Sachverständigen.

²⁶ Hierzu BGH 13.1.2009 – VI ZR 205/08.

²⁷ BGH 25.9.2018 – VI ZR 65/18, Rn. 6.

²⁸ BGH 29.10.2019 – VI ZR 45/19, Rn. 12.

²⁹ BGH 5.4.2022 – VI ZR 7/21, Rn. 11.

³⁰ BGH 20.6.1989 – VI ZR 334/88, Rn. 11.

³¹ BGH 17.9.2019 – VI ZR 396/18, Rn. 9.

³² BGH 20.6.1989 – VI ZR 334/88, Rn. 11.

der Kostenprognose des Schadengutachtens vorgebracht – wie dies im Haftpflichtprozess regelmäßig unter Vorlage von Prüfberichten erfolgt –, hat das Gericht den objektiv gebotenen Herstellungsaufwand weiter aufzuklären und mit Hilfe eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens festzustellen.³³ Auf das Schadengutachten, das rechtlich als besonders substantiierter, urkundlich belegter Parteivortrag einzuordnen ist,³⁴ darf sich das Gericht in diesem Fall ohne die Einholung von Sachverständigenbeweis zur Feststellung der Schadenshöhe nicht stützen; das Absehen von einer Beweiserhebung entspräche nicht mehr pflichtgemäßen Ermessen i.S.d. § 287 Abs. 1 Satz 2 ZPO.³⁵

Eine gerichtliche Aufklärung kann bei der fiktiven Abrechnung auch nicht unter Vertrauensgesichtspunkten unterbleiben. Denn der fiktiv Abrechnende genießt keinen Vertrauensschutz.³⁶ Das bei einer Abrechnung auf fiktiver Basis bestehende Prognose- und Werkstattribisiko trägt daher – anders als im Fall der konkreten Abrechnung – grundsätzlich der Geschädigte.³⁷ Die Richtigkeit und Angemessenheit der Kostenprognose des Sachverständigen ist damit im Haftpflichtprozess regelmäßig umfassend zu überprüfen. Gelingt es dem Geschädigten dabei nicht, die Einwände der Schädigerseite überzeugend auszuräumen, muss er sich in den zweifelhaften Einzelpositionen Abschlüsse gefallen lassen.³⁸

III. Relevanz (behaupteter) Mängel des Schadengutachtens für die Erstattungsfähigkeit der Sachverständigenkosten

1. Die Kosten eines vom Geschädigten vorgerichtlich eingeholten Schadengutachtens gehören grundsätzlich zu den mit dem Schaden unmittelbar verbundenen und gemäß § 249 BGB auszugleichenden Vermögensnachteilen, soweit die Begutachtung zur Geltendmachung des Schadensersatzanspruchs erforderlich und zweckmäßig ist.³⁹ Dieser Grundsatz wird weder dadurch infrage gestellt, dass der Geschä-

³³ Freymann/WellnerPK-Straßenverkehrsrecht/Freymann/Rüßmann, 2. Aufl., BGB § 249 Rn. 86.

³⁴ BGH 21.9.2022 – IV ZR 501/21, Rn. 12.

³⁵ BGH 17.4.1997 – X ZR 2/96, Rn. 33; BGH 11.5.1993 – VI ZR 243/92, Rn. 11; Geigel Haftpflichtprozess/Schmidt, 29. Aufl. 2024, Kap. 36 Rn. 18.

³⁶ Freymann ZfSch 2019, 4 (8).

³⁷ OLG Düsseldorf 7.2.2017 – 1 U 34/16, Rn. 13; OLG Hamm 18.3.1999 – 6 U 104/98, Rn. 23; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Wimber, 28. Aufl. 2024, BGB § 249 Rn. 35a.

³⁸ BGH 29.10.2019 – VI ZR 45/19, Rn. 13.

³⁹ BGH 28.2.2017 – VI ZR 76/16, Rn. 6.

digte zur substantiierten Darlegung des mit der Klage geltend gemachten Schadens grundsätzlich kein Privatgutachten vorlegen muss,⁴⁰ noch durch den Umstand, dass sich der Geschädigte auch dann auf das Werkstattisiko berufen kann, wenn er vor der Beauftragung einer Fachwerkstatt kein Sachverständigengutachten eingeholt und den Reparaturauftrag nicht auf Grundlage eines Gutachtens erteilt hat.⁴¹

2. Die behauptete Mangelhaftigkeit des Schadengutachtens wird im Haftpflichtprozess von Schädigerseite regelmäßig zugleich zum Anlass genommen, diese grundsätzliche Erstattungsfähigkeit der Sachverständigenkosten in Frage zu stellen. Die Erstattungsfähigkeit hängt indes nicht davon ab, ob sich das Gutachten als inhaltlich richtig und für die Anspruchsverfolgung brauchbar erweist. Die Sachverständigenkosten sind vielmehr auch dann vom Schädiger zu ersetzen, wenn das Gutachten objektiv mangelhaft oder gar unbrauchbar ist.⁴² Denn der Sachverständige ist kein Erfüllungsgehilfe des Geschädigten, so dass eine Zurechnung von Fehlern des Sachverständigen nach § 278 BGB ausscheidet.⁴³

Die Sachverständigenkosten sind daher nur dann nicht zu erstatten, wenn der Geschädigte die Mangelhaftigkeit oder Unbrauchbarkeit des Gutachtens verschuldet hat.⁴⁴ Dies kann zum einen der Fall sein, wenn ihn ein Auswahlverschulden trifft.⁴⁵ Hiervon kann zwar ausgegangen werden, wenn der Geschädigte einen erkennbar ungeeigneten Sachverständigen mit der Begutachtung betraut.⁴⁶ Im Hinblick darauf, dass für den Kfz-Sachverständigen kein geschütztes Berufsbild besteht,⁴⁷ wird ein Auswahlverschulden aber erst dann anzunehmen sein, wenn sich die fachliche Ungeeignetheit des Gutachters dem Geschädigten aufdrängen musste.⁴⁸ Ob demgegenüber ein Auswahlverschulden auch darin gesehen kann, dass sich der Geschädigte vor Beauftragung des Schadengutachters nicht nach dessen Qualifikation erkundigt hat,⁴⁹ erscheint zweifelhaft.⁵⁰

⁴⁰ BGH 30.7.2024 – VI ZR 122/23, Rn. 12.

⁴¹ BGH 16.1.2024 – VI ZR 51/23, Rn. 21.

⁴² OLG Hamm 11.4.2022 – 7 U 33/21, Rn. 17.

⁴³ OLG Saarbrücken 15.3.2024 – 3 U 7/24, Rn. 17; OLG Düsseldorf 13.6.2023 – 1 U 173/22, Rn. 4; OLG München 8.7.2020 – 10 U 3947/19, Rn. 38.

⁴⁴ OLG Stuttgart 16.2.2023 – 2 U 226/21, Rn. 29.

⁴⁵ OLG Düsseldorf 9.3.2021 – 1 U 72/20, Rn. 50; OLG Saarbrücken 28.2.2019 – 4 U 56/18, Rn. 35; OLG Hamm 6.9.2016 – 9 U 118/15, Rn. 11; KG Berlin 15.11.2004 – 12 U 18/04, Rn. 2.

⁴⁶ OLG Düsseldorf 5.3.2019 – 1 U 84/18, Rn. 17.

⁴⁷ VG Berlin 13.9.2013 – 4 K 48.12, Rn. 23.

⁴⁸ AG Hamburg 22.5.2006 – 644 C 168/05, Rn. 10; *Vuia NJW* 2013, 1197.

⁴⁹ So LG Paderborn 25.7.2002 – 1 S 68/02, Rn. 16 für den Fall, dass der Schadengutachter weder öffentlich bestellt und vereidigt noch Dipl.-Ing. für Kfz-Technik ist.

⁵⁰ Ablehnend Diehl *ZfSch* 2003, 75.

Ein Verschulden des Geschädigten wird vor allem unter dem Blickwinkel in Betracht kommen, dass er gegenüber dem von ihm beauftragten Schadengutachter erhebliche Vorschäden verschweigt und der Gutachter deshalb zu einem fehlerhaften Ergebnis gelangt.⁵¹ Den Geschädigten trifft grundsätzlich die Obliegenheit, den Schadengutachter von sich aus über alle Schäden aufzuklären, die nicht auf das Unfallereignis zurückzuführen sind.⁵² Zwar gilt dies nicht bezüglich solcher Schäden, die offensichtlich oder dem Schadengutachter bereits aus früherer Tätigkeit bekannt sind.⁵³ In diesem Fall gilt es aber zu beachten, dass der Geschädigte auch gehalten ist, nach Erhalt des Schadengutachtens zu prüfen, ob unreparierte Vorschäden irrtümlich mitkalkuliert wurden.⁵⁴ Ist dies der Fall, muss der Geschädigte den Sachverständigen darauf hinweisen und auf eine Korrektur des Gutachtens hinwirken. Unterlässt er dies, ist die Unbrauchbarkeit des Schadengutachtens vom Geschädigten zu vertreten.⁵⁵

3. Die Frage, ob der Schadengutachter den Schaden zutreffend ermittelt hat, kann aber auch unter einem weiteren Gesichtspunkt relevant werden:

a) Dem Schadengutachter ist es grundsätzlich unbenommen, sein (Grund-)Honorar an der Schadenshöhe zu orientieren. Eine solche an der Schadenshöhe orientierte angemessene Pauschalierung des Honorars trägt dem Umstand Rechnung, dass das Honorar des Sachverständigen die Gegenleistung für die Feststellung des wirtschaftlichen Wertes der Forderung des Geschädigten ist. Ein Sachverständiger, der für Routinegutachten sein Honorar auf einer solchen Bemessungsgrundlage bestimmt, überschreitet daher die Grenzen des ihm vom Gesetz eingeräumten Gestaltungsspielraums grundsätzlich nicht.⁵⁶ Folgerichtig kann nach einem Verkehrsunfall ein in Relation zur Schadenshöhe berechnetes Sachverständigenhonorar grundsätzlich als erforderlicher Herstellungsaufwand im Sinne des § 249 Abs. 2 BGB verlangt werden.⁵⁷

b) Berechnet der Schadengutachter sein Grundhonorar in Anlehnung an die Höhe des Kfz-Schadens, ist der von ihm ermittelte Schadensaufwand für die Ableitung der Höhe des Honorars allerdings grundsätzlich nur dann maßgeblich, wenn er zutreffend ermittelt ist. Denn aus der Sicht des verständigen, wirtschaftlich denkenden Geschädigten ist in diesem Fall als Anknüpfungspunkt für die Berech-

⁵¹ OLG Düsseldorf 13.6.2023 – 1 U 173/22, Rn. 4.

⁵² OLG Düsseldorf 5.3.2019 – 1 U 84/18, Rn. 18.

⁵³ OLG Bremen 30.6.2021 – 1 U 90/19, Rn. 33.

⁵⁴ OLG Düsseldorf 27.2.2018 – 1 U 64/17, Rn. 13.

⁵⁵ OLG Saarbrücken 3.5.2024 – 3 U 13/23, Rn. 15.

⁵⁶ BGH 4.4.2006 – X ZR 122/05, BGHZ 167, 139, Rn. 18.

⁵⁷ BGH 23.1.2007 – VI ZR 67/06, Rn. 15.

nung des Grundhonorars die vom Sachverständigen zu ermittelnde tatsächliche Schadenshöhe vereinbart und erforderlich.⁵⁸ Dies hatte bisher zur Folge, dass – jedenfalls in Fällen, in denen der Geschädigte die Rechnung des Schadengutachters nicht bezahlt hatte – die zutreffende Schadenshöhe im Haftpflichtprozess aufzuklären war, um die Höhe des zu erstattenden Grundhonorars abschließend zu beziffern.⁵⁹ Mit seiner Entscheidung vom 12. März 2024⁶⁰ hat der Bundesgerichtshof nunmehr aber die Grundsätze zum Werkstattrisiko auch auf überhöhte Kostenansätze eines Kfz-Sachverständigen, den der Geschädigte mit der Begutachtung seines Fahrzeugs zur Ermittlung des unfallbedingten Schadens beauftragt hat, übertragen. Ersatzfähig im Verhältnis des Geschädigten zum Schädiger sind damit auch im Bereich der Schadensermittlung grundsätzlich diejenigen Rechnungspositionen, die ohne Schuld des Geschädigten etwa wegen überhöhter Ansätze von Material oder Arbeitszeit oder wegen unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Arbeitsweise unangemessen, mithin nicht zur Herstellung erforderlich im Sinne des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB sind. Ein für den Geschädigten nicht erkennbar überhöhter Ansatz kann dabei auch dann vorliegen, wenn der Schadengutachter sein Grundhonorar nach der Schadenshöhe berechnet und den Schaden unzutreffend zu hoch einschätzt.⁶¹ Wie beim Werkstattrisiko kann sich der Geschädigte auch im Fall einer unbezahlten Rechnung auf das Sachverständigenrisiko berufen, sofern er die Zahlung an den Sachverständigen Zug um Zug gegen Abtretung seiner etwaigen (dieses Risiko betreffender) Ansprüche gegen den Sachverständigen verlangt.⁶²

c) Auch in den Fällen, in denen der Schadengutachter sein Grundhonorar an der Schadenshöhe orientiert, bedarf es zukünftig damit im Haftpflichtprozess nicht mehr in jedem Fall der Aufklärung der zutreffenden Schadenshöhe, um die erstattungsfähigen Sachverständigenkosten zu ermitteln. Eine Aufklärung bleibt aber auch hier in den Konstellationen erforderlich, in denen sich der Geschädigte nicht auf das Sachverständigenrisiko berufen kann. Dies ist namentlich der Fall, wenn der Geschädigte bei nicht (vollständig) bezahlter Rechnung Zahlung der Sachverständigenkosten an sich selbst verlangt, wenn er statt Zahlung die Befreiung von der Verbindlichkeit gegenüber dem Sachverständigen begehrt oder wenn die Schadensersatzforderung des Geschädigten in Höhe der Honorarforderung an den Sachverständigen (oder einen sonstigen Dritten) abgetreten wurde und der Zessionar die abgetretene Forderung gegen die Schädigerseite geltend

⁵⁸ BGH 24.10.2017 – VI ZR 61/17, Rn. 25.

⁵⁹ BGH 24.10.2017 – VI ZR 61/17, Rn. 25.

⁶⁰ BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22.

⁶¹ BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22, Rn. 14.

⁶² BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22, Rn. 16.

macht.⁶³ Ferner gilt es auch beim Sachverständigenrisiko zu beachten, dass die Kosten der Begutachtung unfallbedingt sein müssen.⁶⁴ Auch das Sachverständigenrisiko greift daher nicht ein, wenn die Überhöhung des Kostenansatzes darauf beruht, dass der Sachverständige unfallunabhängige Vorschäden in seine Kalkulation eingestellt hat.⁶⁵ Der Einwand, der Schadengutachter habe bei der Schadensbemessung unfallunabhängige Vorschäden mitberücksichtigt, erfordert damit im Haftpflichtprozess – sofern der Gutachter sein Honorar von der Schadenshöhe ableitet – stets eine weitergehende Aufklärung zur Feststellung der erstattungsfähigen Sachverständigenkosten unabhängig davon, ob der Geschädigte von den Vorschäden Kenntnis hatte.

IV. Ausblick

Die Frage nach der (korrekten) Schadensbemessung und damit (auch) die Frage der Qualität vorgerichtlicher Schadengutachten dürfte im Haftpflichtprozess künftig im Wesentlichen nur noch in den Fällen Bedeutung erlangen, in denen der Geschädigte seinen Schaden fiktiv abrechnet, sowie – unabhängig von einer konkreten oder fiktiven Abrechnung – in den Fällen der Vorschadensproblematik. Wie bisher wird das Qualifikationsniveau des Schadengutachters die Gerichte dabei nicht von der Notwendigkeit entbinden, Streitfragen durch Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens zu klären.

In den Fällen, in denen sich der Geschädigte auf das Werkstatt- und Prognoserisiko bzw. das Sachverständigenrisiko berufen kann, wird die Frage demgegenüber regelmäßig nicht mehr im Verhältnis zwischen Geschädigten und Schädiger und damit nicht im Haftpflichtprozess zu klären sein, zumal das Gericht auf eine Antragstellung des Geschädigten hinzuwirken hat, bei der die Grundsätze zum Werkstatttrisiko zu seinen Gunsten Anwendung finden, wenn der Geschädigte sich zur Begründung seines Klageantrags hierauf berufen hat.⁶⁶ Mit Blick auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bleibt auch abzuwarten, ob Werkstätten und Schadengutachter weiterhin aus abgetretenem Recht den Anspruch des Geschädigten unter Inkaufnahme des Werkstatt- bzw. Sachverständigenrisikos geltend machen werden. Zu erwarten ist eher, dass künftig eine Rückabtretung an den

⁶³ BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22, Rn. 20 ff.

⁶⁴ BGH 12.3.2024 – VI ZR 280/22, Rn. 15.

⁶⁵ Freymann/WellnerPK-Straßenverkehrsrecht/Freymann/Rüßmann, 2. Aufl., BGB § 249 Rn. 249, 1.

⁶⁶ BGH 16.1.2024 – VI ZR 253/22, Rn. 30.

Geschädigten erfolgen wird, die diesem sodann die Berufung auf das Werkstatttrisiko (wieder) eröffnet.⁶⁷ Insbesondere in Fällen, in denen der Geschädigte selbst den an die Werkstatt oder den Sachverständigen abgetretenen Anspruch in gewillkürter Prozessstandschaft verfolgt, wird ein solches Vorgehen naheliegen.

Im Anwendungsbereich des Werkstatt- und Sachverständigenrisikos werden sich die Fragen rund um die Erforderlichkeit und Angemessenheit von Reparatur- und Sachverständigenkosten damit auf den Regressprozess des Haftpflichtversicherers gegen die Reparaturwerkstatt bzw. den Schadengutachter verlagern. In diesem Bereich sind wesentliche Fragen bislang ungeklärt, insbesondere die Frage, welche Prüf- und Aufklärungspflichten die Werkstatt treffen, wenn der Geschädigte den Reparaturauftrag auf Grundlage eines von ihm eingeholten Schadengutachtens erteilt hat.⁶⁸ Umfassende Prüf- und Aufklärungspflichten der Reparaturwerkstatt erscheinen in einem solchen Fall keinesfalls zwingend.⁶⁹ In Betracht zu ziehen ist vielmehr, dass auch die Reparaturwerkstatt einen gewissen Vertrauensschutz in das vorgelegte Schadengutachten in Anspruch nehmen und ihr daher nicht als Pflichtverletzung vorgeworfen kann, dass sie nicht jede einzelne Position aus dem Sachverständigengutachten dahingehend hinterfragt, ob diese tatsächlich erforderlich oder möglicherweise überhöht angesetzt ist.⁷⁰ Da die Erkenntnismöglichkeiten der Reparaturwerkstatt aufgrund ihrer eigenen fachlichen Qualifikation die Erkenntnismöglichkeiten des Geschädigten in der Regel bei weitem übersteigen, kann ein Vertrauensschutz der Reparaturwerkstatt – so man ihn zugesteht – allerdings nicht losgelöst von der Qualität des Schadengutachtens bestehen. Ein Vertrauensschutz der Werkstatt wird damit nur dann in Betracht kommen können, wenn der Sachverständige über eine hinreichende Qualifikation verfügt und das Gutachten gewissen Qualitätsstandards entspricht. Die VDI-Richtlinie MT 5900 bietet insoweit eine gute Grundlage, um die Anforderungen auszuschärfen, die an die Qualifikation des Schadengutachters und die Qualität des Schadengutachtens zu stellen sind.

Für den Bereich des gerichtlichen Sachverständigenwesens wird die Richtlinie keine Veränderung bedeuten. Für die Erstattung gerichtlicher Gutachten werden auch weiterhin vorrangig öffentlich bestellte Sachverständige heranzuziehen sein (§ 404 Abs. 3 ZPO), die zugleich auch die Anforderungen der VDI-Richtlinie erfüllen.⁷¹

⁶⁷ Freymann r+s 2024, 341 ff.

⁶⁸ Freymann r+s 2024, 341 ff.

⁶⁹ Für weitreichende Informations-, Prüf- und Aufklärungspflichten aber Exeter VersR 2022, 729 ff.

⁷⁰ AG Stade 4.6.2021 – 61 C 127/21, Rn. 9.

⁷¹ Punkt 16 der Richtlinie VDI-MT 5900.

Arbeitskreis VI:

**Fußgänger im Straßenverkehr –
Opfer oder Täter?**

Infrastruktur, Verhalten, Fahrzeug – Defizite für sicheren Fußverkehr

Kirstin Zeidler

Leiterin Unfallforschung der Versicherer (UDV),
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft Berlin

Gehen ist die häufigste Form der Fortbewegung und damit Basismobilität, mit der jede weitere Mobilitätsform verbunden ist. Es ist zudem nachhaltig, klima- und gesundheitspolitisch erwünscht. Dabei sind die Bedürfnisse Gehender im Straßenverkehr nicht adäquat berücksichtigt, insbesondere die Anforderungen von Kindern, Älteren und Mobilitätseingeschränkten werden vernachlässigt. Daher ist es begrüßenswert, dass der Bund an einer nationalen Fußverkehrsstrategie arbeitet. Verkehrssicherheit für Gehende muss darin eine wesentliche Rolle spielen, denn diese hat sich in den letzten 15 Jahren zu wenig verbessert: Die Zahl verunglückter Fußgängerinnen und Fußgänger stagniert seither auf einem Niveau von rund 30.000 Verletzten pro Jahr. Auch das relative Unfallrisiko bezogen auf die Gehleistung hat sich nicht verbessert. Zwar gibt es unter Gehenden weniger Verkehrstote und Schwerverletzte als noch vor 15 Jahren (2023: 437 Getötete, 5.368 Schwerverletzte; 2008: 653 Getötete, 8.651 Schwerverletzte), dennoch bleiben diese Zahlen besorgniserregend, zumal sie wieder steigen: 2023 starben auf Deutschlands Straßen mehr Gehende (437) als vor der Coronapandemie (417). Dies ist umso kritischer, wenn man berücksichtigt, dass die Gruppe besonders Verletzlicher im Zuge der immer älter werdenden Gesellschaft zunimmt. So stieg die Zahl der über 70-jährigen in Deutschland zwischen 1990 und 2022 von acht auf 14 Millionen, ein weiterer Anstieg ist prognostiziert. Insbesondere wächst die Zahl der Menschen jenseits der 80 Jahre beständig.

Kinder und Ältere mit höchstem Unfallrisiko

Fußgängerunfälle geschehen vor allem dort, wo die meisten Gehenden unterwegs sind und die meisten Berührungspunkte mit anderen Verkehrsteilnehmenden stattfinden: in Städten. Gehende sind die schwächste aller mobilen Gruppen, sie sind der Energie aller Fahrzeuge ausgesetzt – Autos, Krafträder, Fahrräder und E-Scooter.

Eine Analyse der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zu Fußverkehrsunfällen mit zwei Beteiligten und Verletzten zeigt: Gut die Hälfte dieser Unfälle verursachen Pkw-Lenkende, gut ein Viertel Gehende selbst, für etwa jeden zehnten Unfall sind Radfahrende verantwortlich, für fünf Prozent der Unfälle Fahrende von Lkw und Bussen. Basis dieser Zahlen sind die polizeiliche Unfalldaten 2023 aus 13 Bundesländern (nicht enthalten Bayern, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein).

Die UDV hat die Unfälle bezogen auf die Geheleistung betrachtet: Hier zeigt sich ähnlich wie bei Autounfällen die statistische „Badewanne“. Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren und Ältere ab 80 Jahren haben ein doppelt bis dreifach höheres Unfallrisiko. Warum? Bei Kindern müssen sich die notwendigen Fähigkeiten für das sichere Gehen erst entwickeln. So sind die körperlichen Fähigkeiten wie Sehen, Hören oder Motorik schon früh entwickelt. Aber Aufmerksamkeit, Wahrnehmung und Motorik zielgerichtet zu koordinieren, gelingt erst später und zuerst auch nur in einfachen Verkehrssituationen. Komplexere kognitive Fähigkeiten, etwa die Geschwindigkeit herannahender Fahrzeuge richtig einzuschätzen und die Straße sicher zu überqueren, sind auch im Alter von 14 Jahren noch nicht voll ausgebildet. Hinzu kommt, dass Jugendliche entwicklungsbedingt risikobereiter sind. Daher sind Querungsangebote für Kinder und Jugendliche (überlebens-)wichtig. Aber auch für Seniorinnen und Senioren, für die eingeschränkte Muskelkraft, Motorik und Beweglichkeit ebenso typisch sind wie längere Entscheidungs- und Reaktionszeiten.

Das Verkehrssystem Deutschlands ist für Gehende wenig geeignet, vor allem für Kinder und Ältere ist es zu komplex. Nötig sind klare, einfach verständliche und sichere Fußverkehrsnetze.

Zwei Drittel der Fußverkehrsunfälle auf freien Strecken

Gehende verunglücken überwiegend auf Strecken, typischerweise beim Überqueren der Straße oder des Radwegs. Die Hälfte dieser Überschreiten-Unfälle verursachen Gehende, teils infolge von Fehleinschätzungen oder weil sie nicht auf den bevorrechtigten Verkehr geachtet haben. Kinder sind daran auffällig oft beteiligt – aus bereits genannten Gründen. Pkw sind für rund 40 Prozent dieser Überschreiten-Unfälle verantwortlich. Überschreiten-Unfälle sind oft schwere Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten. Problematisch sind parkende Autos am Fahrbahnrand, die Sehen und Gesehenwerden erschweren und Unfälle durch plötzliches Hervortreten auf Radwege oder Fahrbahnen fördern. Nach einer UDV-Studie spielen bei jedem

fünften Fuß- und Radverkehrsunfall parkende Autos eine Rolle. Parkplätze am Straßenrand sind daher kritisch zu überprüfen und zu reduzieren, wo viele Gehende unterwegs sind. Städte werden für den Fußverkehr sicherer mit deutlich mehr Angeboten für sicheres Überqueren von Fahrbahnen wie Zebrastreifen, Mittelinseln oder Ampeln an den richtigen Stellen. Dafür müssen Fußverkehrsflüsse und -stärke analysiert werden.

Kommunen sind zudem aufgerufen, die neuen Möglichkeiten der novellierten Straßenverkehrsordnung (StVO) maximal zu nutzen. So können Tempo-30-Strecken inzwischen ohne Nachweis der Gefahrenlage an Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, Behinderteneinrichtungen sowie frequentierten Schulwegen angeordnet werden – auch abseits des Schulgebäudes. Nach wie vor wünschen wir uns noch mehr Freiräume für Kommunen, etwa an Stellen mit hohem Fußverkehr Geschwindigkeiten präventiv reduzieren zu können.

Auch viele von Radfahrenden verursachte Unfälle geschehen entlang der Fahrbahn. Zum Beispiel bei schmalen, dicht nebeneinander liegende Geh- und Radwegen oder wenn Radfahrende erlaubt oder unerlaubt Gehwege benutzen. Ein UDV-Forschungsprojekt zeigt, dass gemeinsame Flächen für Fuß- und Radverkehr für Gehende gefährlich sind. Radfahren boomt, Räder und Lastenräder werden schneller und schwerer, damit steigt auch die Unfallgefahr für Gehende. Der Lieferverkehr per Lastenfahrrad wächst mit massiven Massen und Massen, die rechtlich als Fahrrad gelten und die Radinfrastruktur nutzen dürfen. „Rad frei“-Gehwege sind daher generell kritisch zu sehen, auch in Grünanlagen oder Parks. Besonders kritisch sehen wir das Vorhaben, E-Scooter rechtlich mit Fahrrädern gleichzustellen und auch noch auf Gehwegen zuzulassen, die für Räder freigegeben sind. Dies gefährdet den Fußverkehr zusätzlich. Statt das Problem zu verschärfen, sollten Fußgängerzonen weder für Radfahrende noch für E-Scooter freigegeben werden. Stattdessen sind Rad- und Fußverkehr strikt zu trennen. Auch belasten quer liegende E-Scooter und parkende, große Liefer-Lastenräder den Fußverkehr. Bei hoher Frequenz Gehender sollte auf Zweirichtungsradwege verzichtet und insbesondere Querungsstellen von parkenden Autos freigehalten werden, um Sicht zu schaffen.

Ein Drittel der Unfälle an Knotenpunkten

Rund ein Drittel der Gehenden verunglückt an Kreuzungen, Einmündungen oder Kreisverkehren. Pkw-Lenkende verursachen Unfälle mit Gehenden vor allem an Kreuzungen und Grundstückszu-

fahrten (rund die Hälfte von Pkw verursachter Unfälle), etwa beim Abbiegen. Kommunen sind aufgerufen hier deutlich mehr Sicht schaffen – etwa durch größere freizuhaltende Flächen über die in der StVO geforderten Minimalanforderungen hinaus (§ 12 Absatz 3 Nr. 2 StVO), durch Verhindern illegalen Parkens mit Pollern und konsequentes Abschleppen. Die mancherorts eingeführten Countdown-Ampeln leisten keinen relevanten Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Große Sicherheit für Gehende hingegen bringt es, wenn Abbiege- und Fußverkehr an Ampeln nicht gleichzeitig „Grün“ bekommen. Halten sich alle an die Ampelregelungen, sind Kollisionen ausgeschlossen. Gut jeder zehnte von Gehenden verursachte Unfall passiert durch Rotlichtverstoß. Kurze Anforderungszeiten und häufige, ausreichend lange Grünphasen für den Fußverkehr helfen „Rotgänger“ zu vermeiden.

Aktiv bremsende Fahrerassistenzsysteme als Pflicht

Viele folgenschwere Fußverkehrsunfälle passieren bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten. Jeder vierte tödliche Unfall und knapp jeder fünfte Unfall mit Schwerverletzten geschieht bei so genannten „sonstigen Unfällen“. Verursacher sind vor allem Pkw, Lkw und Busse. Wenden, Rückwärtsfahren und Parken auf Parkplätzen zählen dazu. Um Gegenmaßnahmen für diese schweren Unfälle entwickeln zu können, ist eine detaillierte polizeiliche Unfallaufnahme nötig.

Die Unfallforschung der Versicherer fordert verpflichtend für Pkw und Lkw aktiv bremsende Fahrerassistenzsysteme. Warum? Die Unfalldatenbank der Versicherer zeigt als typisches Unfallmuster zwischen Lkw und Gehenden das Kreuzen direkt vor oder hinter dem Fahrzeug. Das für Lkw gesetzlich vorgeschriebene Warnsystem (Moving Off Information System) sollte durch ein direkt eingreifendes und bremsendes System erweitert werden. Ein nur informierendes System ist nicht effektiv genug. Gleiches gilt für Rückfahrassistenten, die heute nur ein Kamerabild in die Fahrerkabine übertragen. Sie sollten verpflichtend über eine Bremsfunktion mit Fußgängererkennung verfügen – für das Zugfahrzeug ebenso wie für Auflieger oder Anhänger. Gleiches fordern wir auch für Pkw. Hier sollten zukünftig die durch EuroNCAP formulierten Anforderungen auch in die Gesetzgebung übernommen werden.

Fahrzeugtechnisch gilt es, die bestehenden Anforderungen an Notbremsysteme um komplexere Verkehrssituationen zu erweitern, um die Systeme wirksamer zu gestalten. Dabei kann zukünftig auch die intelligente Kreuzung helfen, die mittels Fahrzeug-to-X Direktkom-

munikation Informationen über im Kreuzungsbereich befindliche Fußgänger an betreffende und empfangsbereite Fahrzeuge bereitstellt. Die dazu notwendige Technologie ist vorhanden und sollte möglichst schnell auf Fahrzeug- und Infrastrukturseite ausgerollt werden.

Schärfere Kontrollen und höhere Sanktionen

In die Debatte gehören auch verstärkte Kontrollen und höhere Strafen für Geschwindigkeits-, und Parkverstöße von Autofahrenden, für Radfahren auf Gehwegen sowie für Rotlichtverstöße aller Verkehrsteilnehmenden. Sowohl bei der Entdeckungswahrscheinlichkeit als auch beim Strafmaß hat Deutschland Nachholbedarf. Die repräsentative UDV-Befragung „Verkehrsklima in Deutschland“ zeigt, dass Menschen es für eher unwahrscheinlich halten, bei Verkehrsverstößen erwischt zu werden. Ein weiteres UDV-Forschungsprojekt zeigt, dass die Menschen sich eher an Verkehrsregeln halten, wenn die derzeit geltenden Sanktionen deutlich angehoben würden. Beides, Entdeckungswahrscheinlichkeit und Strafmaß, hat unmittelbar positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit. Dafür benötigen Polizei, Ordnungsämter und Bußgeldstellen ausreichend Kapazitäten.

Fußgänger im Straßenverkehr – Opfer oder Täter?

Wolfgang Packmohr, PD a. D.

Vorstand FUSS e.V., Vorstand DVR, Lehrbeauftragter an der HSPV NRW

Fußgänger als Täter sind Opfer

„Zu Fuß Gehende sind im Straßenverkehr am meisten gefährdet. Sie haben keine Knautschzone. Umso wichtiger ist es, dass sie vor den negativen Einflüssen des Straßenverkehrs wirksam geschützt werden.“¹

Die wenigsten Fußgänger betreten die Fahrbahn in suizidaler Absicht. Unfälle mit Fußgängern rühren auch nicht daher, dass sie Autofahrer durch ihr plötzliches Erscheinen auf der Fahrbahn erschrecken möchten.

Im Gegenteil leben Zufußgehende in dem Bewusstsein, dass Fehler im Straßenverkehr sie wie ein Bumerang treffen. Unachtsamkeit, falsche Einschätzung der Geschwindigkeit oder des Abstandes zum Fahrverkehr oder schlechte Sicht auf die Fahrbahn sind zumeist die Ursache dafür, dass Fußgänger „selbstverschuldet“ unter die Räder geraten.

Wer Täter oder Opfer ist oder anders gesagt, „Schuld am Verkehrsunfall hat“, richtet sich z. B. nach der Infrastruktur für Zufußgehende. Querungshilfen gewähren Zufußgehenden keinen Vorrang. Geschieht auf dem Weg zur Mittelinsel ein Fußgängerunfall und hätte man an dieser Stelle statt der Querungshilfe einen Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen) eingerichtet, würde dies zu einer Schuldumkehr führen.²

Was macht Fußverkehr aus?

Zu Fuß zu gehen ist die klimafreundlichste und gesündeste Art der Mobilität, vorausgesetzt man kommt unverseht an. Im Jahr 2023 wurden 28.470 Fußgängerinnen und Fußgänger bei Unfällen verletzt,

¹ UDV zur Verkehrsteilnahme von Fußgängern, abrufbar unter: <https://www.udv.de/udv/verkehrsteilnahme/82186/zu-fuss>.

² https://www.juraforum.de/news/zebrastrreifen-was-verkehrsteilnehmer-beachten-muessen_257927, abgerufen am 29.11.2024 Haftungsfrage auf FGÜ.

etwa 2.000 mehr als im Vorjahr, 437 Zufußgehende starben.³ Die Bedeutung des Fußverkehrs ist vielen nicht bewusst. Ca. 20–30 Prozent der innerstädtischen Strecken werden laut modal split zu Fuß gegangen. Gezählt wird hier das ausschließliche Zufußgehen um von A nach B zu kommen. Hinzu kommt allerdings, dass man zu Fuß zum Auto, zum Fahrrad, zum Bus oder zur Straßenbahn läuft und nach dem Verlassen des benutzten Fahrzeuges erst zu Fuß zum Zielort angelangt. Außendienstmitarbeiterinnen und Außendienstmitarbeiter auf der Straße, die z. B. Tiefbauarbeiten durchführen, Lieferboten, die das Fahrzeug verlassen, um das Paket zuzustellen, Polizisten, die zur Kontrolle von Verkehrsteilnehmern aussteigen ...sind Fußgänger! Auch Rollstuhlfahrer werden den Fußgängern zugerechnet.⁴

Das zielorientierte Zufußgehen von A nach B hat in verschiedenen Altersgruppen sehr unterschiedliches Gewicht. Kinder und ältere Menschen sind weitaus häufiger Fußgänger als Menschen im mittleren Lebensalter.

Gefährdung von Zufußgehenden

Fußgänger geraten immer mehr unter die Räder, sie stehen in der Verkehrshierarchie ganz unten. Nicht nur PKW „stehlen“ Ihnen durch rechtswidriges Parken den zugewiesenen Raum, sondern auch der Radverkehr verlagert sich zunehmend auf Gehwege. Als vulnerabelste Verkehrsteilnehmergruppe sind aber gerade Zufußgehende auf den Schutzraum „Gehweg“ angewiesen.

Der Gehweg ist bislang nicht legal definiert. Von der Stadt Essen wurden ein 50 bis 60 cm schmaler Gehweg schlichtweg zum Schrammbord degradiert, um darauf das Parken von Pkw zu ermöglichen.⁵ Obwohl das Bundesverwaltungsgericht⁶ geurteilt hat, dass das nicht ausdrücklich angeordnete Gehwegparken wirklich nicht erlaubt ist, es auch kein Gewohnheitsrecht gibt, auf das man sich hier beziehen könnte, gehen Kommunen nur schleppend oder gar nicht gegen das rechtswidrige Gehwegparken vor.

Fahrräder sind Fahrzeuge und gehören grundsätzlich auf die Fahrbahn.⁷ Die Unfallforschung der Deutschen Versicherer (UDV) hat unmissverständlich festgestellt, dass Unfälle zwischen Radfahrende

³ Destatis 2024, abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html.

⁴ Gemäß § 2 Abs 1 Z 19 StVO ist ein Rollstuhl kein Fahrzeug, wer im Rollstuhl sitzt – Zufußgehenden gleichgestellt.

⁵ Schriftwechsel des ASV der Stadt Essen mit FUSS e. V. Essen aus Februar 2023.

⁶ BVerwG 6.6.2024 – 3 C 5.23.

⁷ § 2 (1) StVO, Ausnahme § 2 (5) StVO.

und Zufußgehenden zunehmend ein Problem darstellen.⁸ In der Planung sollten Gehwege und Radwege deswegen möglichst getrennt geführt werden.

Hat die Novellierung des Straßenverkehrsrechts Einfluss auf die Unfalllage mit Zufußgehenden?

Neben der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sollen folgende Anordnungsgründe bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen seit der Reform des StVG⁹ berücksichtigt werden können: Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und städtebauliche Entwicklung. Die neuen Ziele sind dabei nicht wirklich gleichwertig, sie erhöhen die Lebensqualität in den Städten, aber Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind weiterhin die maßgeblichen Parameter für einen funktionierenden Straßenverkehr. Geändert hat sich allerdings die Ansicht, Sicherheit und Leichtigkeit seien nur für den Autoverkehr erforderlich. Auch der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV laufen unter den gleichen Kautelen. Änderungen in der StVO lassen auf mehr hoffen, Verwaltungen warten aber immer noch auf die begleitende Änderung der Verwaltungsvorschrift zur StVO.

Wie ist es um die Sicherheit des Fußverkehrs bestellt?

Zur Sicherheit im Straßenverkehr sagt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV StVO) seit dem 28.11.2021: „Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die Vision Zero (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“¹⁰ Sicherheit heißt, ungefährdet und unbeschadet am Zielort anzukommen.

Der wesentliche Maßstab für die Sicherheit von Zufußgehenden im Straßenverkehr ist, in welchem Umfang Fußgängerunfälle stattfinden. Um Unfälle zu verhindern, muss man den entscheidenden Schritt weitergehen und Beinahe- Unfälle erheben. Aus der Unfallforschung weiß man aber auch, dass gerade an Stellen, an denen die Gefahr für alle offensichtlich ist, unfallträchtiges Verhalten i.d.R. vermieden

⁸ <https://www.udv.de/udv/presse/stress-auf-dem-gehweg-studie-zeigt-probleme-zwischen-radfahrern-und-fussgaengern-154810>.

⁹ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/kompromiss-beim-stvg.html>,
Zehntes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 12.7.2024 § 6 StVG.

¹⁰ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).

wird. Deswegen sind diese Stellen trotzdem Gefahrenstellen und sollten entschärft werden. Das gilt nicht nur für den öffentlichen Verkehrsraum, die BG ETEM¹¹ fordert z. B. Fußgängerwege auch auf Firmengelände deutlich zu kennzeichnen. „Personen zu Fuß oder im Fahrzeug nutzen auf dem Betriebshof dieselben Wege und Flächen. Deshalb müssen Fußgängerwege klar und deutlich gekennzeichnet sein. Wo es möglich ist, sollten Absperungen durch Geländer, Pfosten, Absperketten angebracht werden“.¹²

Ein Blick zurück

Mit der Einführung der Reichsstraßenverkehrsordnung 1937¹³ wurde bestimmt, dass zu Fuß Gehende die Gehwege benutzen müssen und Fahrbahnen und andere nicht für den Fußgängerverkehr bestimmte Straßenteile auf dem kürzesten Wege quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten seien. Die Automobilität geriet absolut in den Vordergrund, andere Verkehrsarten hatten sich unterzuordnen. Diese StVO von 1937 blieb mit Änderungen bis 1971 in der BRD in Kraft.

Den Höchststand an Unfalltoten in Deutschland gab es 1970. 21.332 Menschen kamen bei Verkehrsunfällen ums Leben,¹⁴ darunter waren 6056 Fußgänger.

Betriebshaftung

Der Betrieb von Kraftfahrzeugen in Bezug auf eine Gefährdung anderer ist nicht gleichzusetzen mit der Teilnahme eines Fußgängers am Straßenverkehr. Durch Kraftfahrzeuge besteht eine Betriebsgefahr. Sie basiert auf dem Gedanken, dass bereits der Betrieb einer Maschine (eines Kraftfahrzeuges) zur Gefahrenquelle für die Allgemeinheit wird.¹⁵

¹¹ Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse.

¹² Die sieben häufigsten Gefahrensituationen erkennen und lösen ESV-Redaktion Arbeitsschutz/BG ETEM v. 3.8.2022.

¹³ Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung – StVO) vom 13.11.1937. (RGBl. I 1179).

¹⁴ Verkehrs und Unfalldaten Kurzzusammenstellung der Entwicklung in Deutschland 1970 bis 2022 BAST Bergisch Gladbach, Januar 2024.

¹⁵ Straßenverkehrsgesetz (StVG) § 7 Haftung des Halters, (1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Allerdings beschränkt sich die Betriebshaftung ausschließlich auf Kraftfahrzeuge. Das Fahrrad und damit auch das dem Fahrrad gleichgestellte Pedelec sind von der Betriebshaftung ausgenommen. Ebenso nicht betroffen sind Kraftfahrzeuge, die auf einer ebenen Bahn nicht schneller als 20 km/h fahren können,¹⁶ also zum Beispiel E-Scooter. Dass diese Fahrzeuge, die ebenfalls maschinellen Charakter haben, von einer Betriebshaftung ausgenommen sind, ist nicht mehr zeitgemäß. Hier besteht dringend Änderungsbedarf, insbesondere in Hinblick auf die Entwicklung des Fahrradmarktes mit Lastenrädern, mehrspurigen Fahrrädern mit Anhängern usw. Das Fahrrad stellt für Zufußgehende eine zunehmende Gefahr dar.¹⁷ Da Geschwindigkeit und Masse die entscheidenden Einflussgrößen für den Ausgang eines Unfalls sind, muss auch zumindest für diese neue Art von Fahrrädern aber auch für Elektrokleinstfahrzeuge eine Betriebshaftung konstituiert werden.

Ursachen von Fußgängerunfällen

Aus den Unfallstatistiken lässt sich entnehmen, dass Fußgänger verunglücken beim Queren von Fahrbahnen, beim plötzlichen Hervortreten hinter Hindernissen in Kreuzungsbereichen mit und ohne Lichtsignalanlagen.

Von den 28.470 Unfällen mit Fußgängern im Jahr 2023 wurden 16.632 durch andere Verkehrsteilnehmer verursacht.

Eine Ursache, die selbst von der den Unfall aufnehmenden Polizei häufig verkannt wird, ist die nicht angepasste Geschwindigkeit.

Der § 3 (2a) StVO ist bei vielen Autofahrern nicht im Bewusstsein: „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“ Untersuchungen nach Einführung dieser Regel in den 80er Jahren ergaben, dass Autofahrende sich mit der Einführung dieser Norm über-

¹⁶ Straßenverkehrsgesetz (StVG) § 8 Ausnahmen: Die Vorschriften des § 7 gelten nicht, 1. wenn der Unfall durch ein Kraftfahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 Kilometer in der Stunde fahren kann, es sei denn, es handelt sich um ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion im Sinne des § 1d Absatz 1 und 2, das sich im autonomen Betrieb befindet...

¹⁷ Stress auf dem Gehweg: Studie zeigt Probleme zwischen Radfahrern und Fußgängern, mehr als 720 Personen wurden im Jahr 2022 bei Kollisionen zwischen einem Radfahrer und einem Fußgänger schwer verletzt, davon 13 tödlich. Ältere häufig schwer. Abrufbar unter: <https://www.udv.de/udv/presse/stress-auf-dem-gehweg-studie-zeigt-probleme-zwischen-radfahrern-und-fussgaengern-154810>.

fordert fühlten und eine konkrete Geschwindigkeit vorgegeben haben wollten.

Weit über 1000 Kommunen¹⁸ fordern heutzutage die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts selbst bestimmen zu können. Viele dieser Kommunen wünschen sich innerorts grundsätzlich 30 km/h. In Städten muss man ständig mit Kindern, älteren oder hilfsbedürftigen Menschen rechnen. Die Sicht auf Gehwege ist durch immer größer werdende Fahrzeuge, die legal am Straßenrand oder illegal auf Gehwegen parken, weitestgehend verhindert.

Mit der grundsätzlichen Anordnung von Tempo 30 in Städten würde man der Überlegung zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer, die durch § 3 (2a) StVO gefordert wird, Rechnung tragen und dem Wunsch der Autofahrer selbst „wie schnell sollen wir denn fahren“ eine klare Orientierung geben: „30!“

Rechtlich eigentlich eindeutig, aber von vielen Autofahrern ignoriert:

Zufußgehende haben vor Abbiegern Vorrang.

Zufußgehende werden von abbiegenden Fahrzeugen erfasst, ob an Kreuzungen oder Einmündungen. § 9 (3) Satz 3 StVO sagt dazu „Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten“. Befragungen hierzu ergeben, dass diese Regelung vielen Autofahrenden nicht bekannt ist. Möglicherweise liegt das auch an der durchaus missverständlichen Formulierung „wenn nötig“. Zur Klarstellung sollte es heißen „...ist anzuhalten und Zufußgehenden ist Vorrang zu gewähren“. Begrüßenswert wären Aufklärungskampagnen nicht nur für das Thema des Abbiegens von LKW und deren tote Winkel. Dringender ist eine Kampagne für das allgemeine Abbiegen des Fahrverkehrs, hier muss der Vorrang von Zufußgehenden deutlicher thematisiert werden.

Sogenannte „Freie Rechtsabbieger“, die den Rechtsabbieger an der Lichtsignalanlage ohne Wartezeiten vorbeiführen, lenken die Aufmerksamkeit des Autofahrers auf den von links kommenden Fließverkehr und von Fußgänger und Radfahrern ab. Die AGFS NRW¹⁹ hat ihre Mitgliedskommunen schon seit einiger Zeit darauf hingewiesen, diese Konstellationen zu überprüfen und zurückzubauen.

Fußgängerinnen und Fußgänger als Unfallverursacher, in 11.838 Fällen waren laut Statistik Fußgänger die Verursacher.

Laut Statistik zählen zum ursächlichen Fehlverhalten der Fußgänger u. a. das Betreten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu

¹⁸ In der Initiative engagieren sich bereits 1124 Städte, Gemeinden, Landkreise und ein Regionalverband für mehr Entscheidungsfreiheit, abrufbar unter: <https://lebenswerte-staedte.de/de/>.

¹⁹ Weniger freie Rechtsabbieger für mehr Nahmobilität, abrufbar unter: <https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/planung-und-nahmobilitaet/rechtsabbieger>.

achten, das Queren der Fahrbahn abseits vorhandener Querungsstellen, das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen und das Missachten des Rotlichtes an Lichtsignalanlagen.

Fußgänger als Rotlichtgeher:

Ampeln sind widersprüchlich. Kindern wird „eingebläut“: „bei Grün sollst du gehen, bei Rot musst du stehen“, aber am Ende der kurzen Grünzeiten von häufig nur fünf Sekunden stehen sie vor einem Dilemma und hin und wieder mitten auf der Fahrbahn, ohne sich zu rühren. Lange Wartezeiten und „rote Wellen“ mit zusätzlicher Wartezeit auf Mittelinseln tun ein Übriges dazu, dass das Grün der Fußgängerampel nicht abgewartet wird.

Wer aber bei Grün geht, wiegt sich nur allzu häufig in falscher Sicherheit. Oft ist es kein exklusives Grün für Zufußgehende.²⁰ Sogenannte „konfliktarme“ Ampelschaltungen,²¹ bei denen der Autoabbiegeverkehr gleichzeitig mit der Fußquerung freigegeben wird, führen zu etwa doppelt so vielen Unfällen mit Fußgängern an Lichtsignalanlagen wie das Gehen bei Rot. Dabei wäre es vielerorts möglich, Abbiegern und Fußgänger getrennt (konfliktfrei) Grün einzuräumen. Es wird häufig deshalb nicht umgesetzt, weil die Umlaufzeiten sich dadurch erhöhen und die Leichtigkeit des Fahrzeugverkehrs immer noch unverhohlen dominant ist.

Fraglich ist auch, ob die statistische Erfassung richtig ist. Schließlich sollen Zufußgehende in der Räumphase, die genauso aussieht wie die Verbotsphase, nämlich ROT, weitergehen. Bei einer Vielzahl von Unfällen mit Fußgängern werden diese schnellst möglich durch Rettungsdienste in Krankenhäuser verbracht, noch bevor die Polizei eintrifft. Fragt die Polizei nun den Autofahrer, so wird er zumeist sagen, der Fußgänger hatte Rot, er kann ja nicht unterscheiden ob die Ampel die Verbotsphase oder die Räumphase anzeigte, als er den Fußgänger anfuhr. Die meisten Zeugen nehmen einen Unfall auch erst in dem Augenblick wahr, in dem er passiert. Ob der Fußgänger bei Grün oder bei Rot losgegangen ist, wird von Zeugen häufig gar nicht gesehen, sondern auf die Ampel wird erst in dem Augenblick geschaut, wenn es „knallt“.²² Auf die Frage, in wie vielen Fällen hier eine Falscherfassung vorliegt, gibt es bislang keine Antwort.

Eine Konsequenz daraus sollte sein, wo immer es möglich ist, auf die konfliktfreie Ampelschaltung zu setzen: Abbieger und Fußgänger bekommen getrennt voneinander eine Grünphase. Das steht allerdings im Konflikt mit einer anderen Anforderung: Die Wartezeiten müssen verkürzt werden, die Querungszeiten verlängert. Dass die Sicherheit

²⁰ <https://fuss-ev.de/?view=article&id=936:bei-gruen-einfach-gehen-bloss-nicht&catid=83>.

²¹ Formulierung aus den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA).

²² <https://de.wikipedia.org/wiki/Knallzeuge>.

vor Leichtigkeit des Verkehrs geht, sollte nicht nur im Gesetz stehen, sondern endlich praktiziert werden. Möchte man die Zufußgehenden gegenüber dem anderen Verkehr aufgrund starker Fußgängerströme an Lichtsignalanlagen bevorzugen, kann man sogar über ein Rundumgrün nachdenken – gleichzeitiges Grün für Gehende in alle Richtungen. Das ist nicht nur sicher, weil nirgendwo ein Fahrzeug quert. Es erspart auch mehrfaches Warten für diejenigen, die diagonal über eine Kreuzung gehen oder die an Mittelinseln erneut Rot bekämen.

Um auf die sowieso erforderliche Interaktion zwischen Zufußgehenden und dem Fahrverkehr abzustellen, scheinen Fußgängerüberwege sogar eher das Maß der Dinge für unfallarme Querungen zu sein. An Zebrastreifen hat man gelernt, Blickkontakt zum Fahrenden aufzunehmen und erst dann zu gehen, wenn sicher ist, dass der Wagen anhält, anders als beim Grün der Fußgängerampel, an der man darauf vertraut Vorrang zu haben.²³ Auch Fahrende achten mehr auf die Gehenden als auf Leuchtsignale. Auch das Beschleunigen, um noch bei Gelb über die Ampel zu kommen, findet nicht mehr statt. Positiv ist auch: Niemand muss sinnlos bei Rot warten, obwohl kein anderer Verkehrsteilnehmer quert.

Ampelschaltungen in der Realität sind heute oft weder sicher noch realitätsgerecht. Selbst an einer Unfallhäufungsstelle, wie der Martinstr. in Essen (s. Unfallatlas NRW),²⁴ wird den Zufußgehenden zugemutet mit einer Geschwindigkeit von 4,3 km/h die Fahrbahn zu überqueren, um innerhalb der Schaltzeit für Fußgänger den rettenden gegenüberliegenden Gehweg zu erreichen. Ein wachsender Teil der Menschen – besonders Ältere – schaffen das nicht.

Statistisch auffällig ist auch das plötzliche Hervortreten beim Überschreiten der Fahrbahn.

Gehwege sind von Autos zugeparkt, erlaubt oder nicht erlaubt, Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmern kommen nicht mehr zu Stande durch immer größere und bis in Kreuzungs- und Einmündungsbereiche hinein parkende PKW.²⁵ Kommunen sprechen hier teilweise von „Duldungen“ wegen des sogenannten „Parkdrucks“. Jegliches staatliche Handeln bedarf einer Grundlage, der Gesetzgeber hat hier Ermessensentscheidungen vorgesehen, das Rechtsinstrument der Duldung existiert in diesem Rechtsbereich nicht. Ermessenseinschränkungen können durch vorgesetzte Stellen verfügt werden. Gilt das aber auch für Ermessenserweiterungen durch die Anordnung in bestimmten Stadtteilen erst gar nicht zu kontrollieren, oder geraten wir hier in

²³ <https://www.udv.de/udv/themen/sicherheit-von-zebrastreifen-75434>, Sicherheit für Zufußgehende an Zebrastreifen.

²⁴ <https://unfallatlas.statistikportal.de/>.

²⁵ UDV 9.7.2020 Zu Fuß, Stadtstraße Stadtstraße, Unfallrisiko Parken für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

den Bereich der Rechtsbeugung? Darf die Exekutive sich einfach über den Willen des Gesetzgebers hinwegsetzen bei Delikten, die sich an der oberen Grenze des Verwarnungsgeldes (55€) befinden. Der konsequente Vollzug gegen Falschparker wäre ein Anfang, Fußgänger zu ihrem Recht zu verhelfen. Parkverbotsbereiche vor Schulen, auf Schulwegen, an Spielplätzen, Pflegeeinrichtungen müssten entsprechend der heutigen Richtlinien nachgebessert werden.

Fußgänger werden beim Queren der Fahrbahn erfasst. Aber warum laufen Fußgänger auf die Fahrbahn?

Um einen ungehinderten Begegnungsverkehr zwischen Zufußgehenden zu ermöglichen, müssten Gehwege gem. der einschlägigen Richtlinien RASt 06 und E FA eine Breite 2,5m²⁶ aufweisen. In vielen Städten sind Gehwege schmaler (auch ohne, dass sie zugeparkt sind) und es ist immer wieder zu beobachten, dass Menschen die Seite wechseln, um der Begegnung im engen Raum zu entgehen. Wo der Gehweg das Ausweichen auf die Fahrbahn erzwingt – auch im Begegnungsverkehr – sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit heruntersgesetzt werden.

Mit Leichtigkeit im Straßenverkehr gemeint ist der Zeitansatz möglichst ungehindert von A nach B zu kommen. Da das Zufußgehen mit ca. 4 bis 5 km/h die langsamste der Verkehrsarten ist, ist jeder Umweg ein „NO GO“. Befindet sich der Supermarkt zum Einkauf auf der gegenüberliegenden Seite an einer vielbefahrenen Straße und muss man/frau erst 200m zur nächsten Ampel laufen, dann auf Grün warten und wieder 200m zurücklaufen, um sicher über die Straße zu kommen, bedeutet das für gesunde Erwachsene für den Hin- und Rückweg zehn Minuten zusätzlich; für Ältere oder mit kleinen Kindern das Doppelte. Das erklärt, dass man/frau direkt gegenüber dem Markt und damit risikoreich die Straße überquert.

Leichtigkeit für den Fußverkehr heißt Lücken in sicheren Fußwegenetzen²⁷ erkennen und Lücken zu schließen. Unfälle mit Fußgängern werden durch eine auf die Phänomenologie des Fußverkehrs abgestimmte Infrastrukturplanung verhindert. Das gilt besonders um Schulen, in Seniorenwohngemeinschaften, Einkaufs- bzw. Mittelzentren oder an Sehenswürdigkeiten. Das Aufkommen an Fußverkehr ist mit heutiger Messtechnik leicht zu erfassen. Bei kartografischer Darstellung werden Wegelücken schnell sichtbar. Das größte Problem sind Querungen: Alle 100 bis 200 Meter geht man in Städten und Dörfern zu Fuß über eine Fahrbahn. Will man den Fußverkehr fördern, dann muss sicheres Queren gewährleistet werden.

²⁶ <https://www.fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/breite-2-50-meter>.

²⁷ Handbuch zur Fußwegenetzplanung, abrufbar unter: <https://www.fuss-ev.de/component/content/article/handbuch-fusswegenetzplanung?catid=102:literatur&Itemid=137>.

Gerade im Fußverkehr sollte die normative Kraft des Faktischen gelten. Zufußgehende laufen nicht im Rechteck, sondern diagonal und schaffen Wunschwege, vielen bekannt als „Trampelpfade“. Dem auch planerisch zu folgen und danach die Wegeführung festzulegen, erscheint zielführend.

Tragen Fußgänger zum Unfallgeschehen bei, wenn sie keine reflektierende Kleidung tragen?

Sichtbarkeit ist Zufußgehenden sehr zu empfehlen. Aber es gibt keine Vorschrift sich als Leuchtkugeln kleiden müssen, um besser erkennbar zu sein. Auch nach der Rechtsprechung ist dunkle Kleidung kein unfallverursachender Faktor (z.B. OLG München vom 30.6.2017 Aktenzeichen 10 U 4244/6). Es ist also nicht der richtige Weg, das Problem fast ausschließlich an die Fußgänger zu adressieren. Erkennen kann man Fußgänger tatsächlich nur rechtzeitig, wenn man sie sehen kann. Im Autoverkehr überprüft werden Scheinwerfer,²⁸ dem Autofahrer wird es überlassen selbst einzuschätzen, ob die Sehkraft reicht, dabei ist Sehen und Gesehen werden das Wichtigste im Straßenverkehr. Wer Auto fährt, sollte regelmäßig zum Augenarzt gehen. Das kann man den Autofahrenden eben nicht einfach selbst überlassen, Sehtests²⁹ in periodischen Abständen müssen für Autofahrer zum Beibehalt der Fahrerlaubnis vorgeschrieben werden. Ebenso wichtig ist es, bei schlechtem Wetter die Geschwindigkeit anzupassen. Es muss immer wieder daran erinnert werden, dass mit der nach Beschilderung jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur bei optimalen Straßen- und Sichtverhältnissen gefahren werden darf.

Forderungen:

Entscheidende Änderungen um einen fehlerverzeihenden Verkehrsraum für die vulnerabelste Gruppe der Verkehrsteilnehmer und damit für weniger Fußgängerunfälle:

- Sicherheit und Leichtigkeit gelten auch für den Fußverkehr, er muss auf Augenhöhe mit den anderen Verkehrsarten gestellt werden
- Statt eines § 3 (2a) StVO grundsätzlich Tempo 30 innerorts anzuordnen mit möglichen Ausnahmen, wo Fahrbahnen nicht oder nur sehr selten von Zufußgehenden gequert werden
- Kampagne für den Vorrang von Fußgängern gegenüber Abbiegenden (§ 9 (3) Satz 3 StVO)

²⁸ <https://www.licht-test.de/>.

²⁹ Ein bestandener Sehtest ist Voraussetzung für den Erwerb des Führerscheins, Die nach dem Bestehen des Tests ausgehändigte Bescheinigung ist zwei Jahre lang gültig. Abrufbar unter: <https://www.brille24.de/ratgeber/augenoptik/fuehrerschein-sehtest>.

- Gehwege von Park- und Fahrverkehr frei zu halten (Vollzug der geltenden Bestimmungen)
- Gehwege, wo es möglich ist, auf die notwendige Breite von mind. 2,50 m auszubauen
- Fußwegenetze zu benennen und Lückenschlüsse vorzunehmen
- Zebrastreifen statt bloße Querungsstellen (Mittelinseln) einzurichten
- Konfliktfreie Ampelschaltungen zu schaffen, Anforderungszeiten und Querungszeiten an die Bedürfnisse einer älter werdenden Gesellschaft anzupassen
- Sogenannte „Freie Rechtsabbieger“ zurückzubauen
- Sichtbeziehungen in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen zu überwachen oder infrastrukturell das Parken in diesen Bereichen zu verhindern
- Verpflichtende Sehtests zur Beibehaltung der Fahrerlaubnis einführen

Zufußgehen im Straßenverkehrsrecht – aus kommunaler Sicht

Thomas Kiel d’Aragon

Referat Verkehr und Tiefbau, Dezernat Stadtentwicklung,
Bauen Wohnen und Verkehr, Deutscher Städtetag, Berlin

Deutscher Städtetag – Fußverkehr aus Sicht eines kommunalen Spitzenverbandes

Der Deutsche Städtetag vertritt die Interessen der Städte bei Bund, Ländern und EU. Er versteht sich als Stimme der Städte.

Die Wiederentdeckung des Fußverkehrs in der Stadt

Fußverkehr spielt in Städten eine immer wichtigere Rolle. Jeder zurückgelegte Weg hat auch einen Fußverkehrsanteil. Fuß- und Radverkehr werden daher gemeinsam mit dem ÖPNV als Umweltverbund betrachtet. Der Deutsche Städtetag setzt sich besonders für eine Förderung der „aktiven Mobilität“ ein. Generelles Ziel der Stadtentwicklung ist es, Anreize zu setzen, unnütze Verkehrswege im motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, auf ein Auto zu verzichten, Wohnen, Arbeiten und Versorgungseinrichtungen zu verbinden. Die „Stadt der kurzen Wege“, die „15-Minuten-Stadt“, sind Planungsparadigmen, die gerade auch den Fußverkehr stärken und auf ihm bauen.

Grundlegende Forderungen an die Politik für einen nachhaltige städtische Mobilität

Wesentliche Forderungen an die Politik hat der DST in einem Positionspapier zu nachhaltiger städtischer Mobilität festgehalten.¹

¹ Positionspapier 5.7.2018: Nachhaltige städtische Mobilität für alle, Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht, abrufbar unter: <https://www.staedtetag.de/positionen/positionspapiere/nachhaltige-staedtische-mobilitaet-2018>.

Als Beispiel kann ein Pressestatement des Präsidenten des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Markus Lewe, aus dem November 2024 dienen: "Wir wollen, dass unsere Städte lebenswerte Orte bleiben. Die Städte haben sich längst auf den Weg gemacht und sind mitten in der Mobilitätswende. Wir werden in den kommenden Jahren und Jahrzehnten unsere Verkehrssysteme umstellen und weiter umbauen. Weg vom Fokus der „autogerechten Stadt“, hin zu einem nachhaltigen und klimaschonenden Verkehrsmix, der die Mobilitätsbedürfnisse unserer Bürgerinnen und Bürger erfüllt. Da spielt der Fußverkehr eine ganz wichtige Rolle.“

Die Städte haben Anforderungen an den Straßenraum im Blick, die weit über die verkehrliche Funktion hinausgehen. Straßen und Plätze sind Lebensraum; sie sollen zum Verweilen und Flanieren einladen, dienen der Regeneration, haben Bedeutung für den Klimaschutz und die Klimaanpassung. Es geht um Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Menschen.

Einige Städte haben eine gesamtstädtische Fußverkehrsstrategie [Fußnote: vgl. auch Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen der AGFS NRW oder Fußverkehrsstrategie der Stadt Aachen zum Aufbau von Prädikatsfußwegen] oder eine/n Fußverkehrsbeauftragte (z.B. Aachen, Frankfurt, Hannover, Köln). In Hamburg und Berlin haben Rad- und Fußverkehr eigene oder zusammengefasste Referate, so auch im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), das Referat RV1. Damit sind wichtige organisatorische Voraussetzungen geschaffen, die ein Spiegel für eine zunehmende Problemsicht und mögliche Lösungsbeiträge sind.

Was steht in einer Fußverkehrsstrategie?

Als Grundlage für zentrale Aussagen dient meist eine gesamthafte Mobilitätsstrategie einer Stadt. Dazu kann z.B. eine Vision (ähnlich der Vision Zero für Verkehrssicherheit) für einen überschaubaren Planungshorizont, z.B. das Jahr 2050, beitragen:

„Erlebe und entdecke deine Stadt zu Fuß. Jeden Tag. Die Menschen in der Stadt können zu Fuß vieles erledigen und bewegen sich gerne zu Fuß. Die Straßenräume und Fußwege sind gefahrlos nutzbar, barrierefrei, begrünt und attraktiv für Fußgänger jeden Alters. Besucher erleben die Stadt beim Flanieren als europäische Wissenschaftsstadt zwischen Innovation und Tradition.“²

² Vgl. Fußverkehrsstrategie der Stadt Aachen.

Konkrete aktuelle Aufgaben im Verkehrsbereich des Städtetages zum Fußverkehr verdeutlichen den neuen Fokus der letzten Jahre:

- Mitarbeit in Bund-Länder-AG zu StVO-Reformen Radverkehr und Fußverkehr
- Begleitung der Novellen von StVG und StVO
- Mitwirkung in der Jury für den Deutschen Fußverkehrspreis 2024
- Mitwirkung im Begleitkreis zur Gestaltung des Fußverkehrskongresses 2025
- Mitarbeit in Begleitkreisen zu Forschungsvorhaben/Förderprojekten, u. a. Fußverkehrsheftschecks
- Betreuung von Fachkommissionen zu Verkehrsplanung, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrslenkung, auch Unterarbeitskreise z.B. UAK Lichtsignalanlagen.

Erfassung und Planung für bedarfsgerechten Fußverkehr

Bund, Länder und Städte erheben Daten zur Mobilität, z.B. den sog. „Modal Split“: Die Ergebnisse zeigen, dass die Zahl der Wege und auch der relative Anteil bei den Verkehrsarten ÖPNV, Rad- und Fußverkehr in den Städten und Ballungsräumen zunimmt. Fußgänger und Radfahrer stellen vermehrt berechnigte Raumanprüche. Die Ausbau- und Gestaltungsqualitäten sind aber häufig noch unzureichend.

Die Städte reagieren darauf. Als neuen Planungsleitsatz setzen sie auf eine bedarfsgerechte **Neuverteilung des Verkehrsraums**.

Die Städte teilen die Sorge über Defizite bei der aktiven Mobilität bei Kindern und Jugendlichen und wollen mit Strategien, Konzepten und Programmen das Zufußgehen intensivieren. Sie setzen auf bessere Unterhaltung, Ausbau und Erweiterung der Fußverbindungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, engagieren sich für die Verkehrs- und ganz besonders die Schulwegsicherheit. Sie werten die Unfallstatistik aus, diskutieren gemeinsam mit Polizei und allen beteiligten Fachbereichen in Unfallkommissionen, entschärfen Gefahrenpunkte und planen Umgestaltungen von Ortszufahrten, Innenstadt, Straßen und Plätzen.

Mittel für den Kfz-Verkehr übersteigen auch in den städtischen Haushalten zumeist deutlich den Anteil für ÖPNV, Rad- und den Fußverkehr; allerdings gibt es auch häufig Schwierigkeiten, diese statistisch den einzelnen Verkehrsarten zuzurechnen. Das verlangt nach Korrektur. Für den Radverkehr gibt es bereits bezifferte Vergleiche und Ausgabenforderungen (EUR/Einwohner), für den Fußverkehr gibt es das noch nicht. Es geht heute darum, eine Gleichberechtigung der Nutzenden im öffentlichen Raum zu schaffen durch Anbindung,

ÖPNV-Grundversorgung, vernetzte Mobilität und mehr Bewegungs- und Entfaltungsraum für Zufußgehende.

Der Bürgersteig – ein Gestaltungselement der Europäischen Stadt³

Die Idee, die Zufußgehenden – aber auch die Händler am Straßenrand – zu schützen, ihnen insbesondere auch die sichere Verbindung trockenen Fußes in der Stadt zu ermöglichen, ist deutlich älter als das Automobil. Bereits im antiken Rom hatten Fußgänger unter rücksichtslosen Wagenlenkern zu leiden. Das führte im Jahr 45 v. Chr. zu ersten Fahrverboten am Tag. Der Wirtschaftsverkehr der dicht besiedelten Millionenstadt fand in den Nachtstunden statt. Nur Fahrzeuge mit „Ausnahmegenehmigung“ auch untertags. Die Städte im römischen Imperium besaßen – mindestens in den zentralen Lagen – gepflasterte Bürgersteige und Steinbrücken als Querungshilfen, die wohl auch der Verkehrsberuhigung dienten. Diese antiken Fußgängerübergänge sind heute etwa noch in Pompeji zu bestaunen.

Erst in der Renaissance wurde der Gehsteig in London und Paris wiederentdeckt. Er sollte die Passanten in erster Linie vor Pferdemist und anderem Unrat auf der Straße schützen. Eine Idee, die sich schnell ausbreiten sollte.

Auch auf alten Stichen deutscher Städte findet man den Bürgersteig an der zumeist noch unbefestigten Straße. Gleichwohl sieht man dort aber auch Fußgänger auf der Straße, die dort auch verweilen. Zuvor war die Straße „Allmende“, sie durfte „von jedermann zum Gehen, Reiten, Kutschfahren, Viehtreiben und später auch Radfahren benutzt werden; etwas, was sich als Gemeingebrauch der Straße im Straßenrecht niedergeschlagen hat. Mit dem Bürgersteig war erstmals physisch ein Straßenteil bestimmt, welcher der allgemeinen Nutzung entzogen wurde und abweichende Nutzungsbedingungen insbesondere unter Ausschluss der Tiere und Fuhrwerke erhielt. Der Bürgersteig galt als fortschrittlicher Ausdruck des aufsteigenden Bürgertums in den europäischen Städten. Erst die Reichs-StVO vom 28.5.1934 beendete in Deutschland die Fahrbahnnutzung für alle: „Ist eine Straße für einzelne Arten des Verkehrs bestimmt (Fußweg, Fahrradweg, Reitweg), so ist dieser Verkehr auf den ihm zugewiesenen Straßenteil beschränkt“.⁴

³ Vgl. zur geschichtlichen Entwicklung von Bürgersteig und Querung eine lesenswerte Kurzfassung im Internet abrufbar unter: <https://www.bund-berlin.de/themen/mobilitaet/fussverkehr/buengersteige-und-fussgaengeruebergaenge/>.

⁴ RGBI. I 455.

Diese Nutzungsbestimmung wird durch entsprechenden Widmungsakt außerhalb des Straßenverkehrsrechts vorgegeben und entspricht der Regel: das Straßenverkehrsrecht folgt dem Straßenrecht. Nachdem der den Fahrzeugen vorbehaltene Straßenteil nicht mehr zum Gehen benutzt werden durfte, stellte sich die Frage der Querung. Hier schließen sich die geschichtliche Entwicklung von Zebrastreifen (amtlich: Fußgängerüberweg) und Verkehrsampel (amtlich: Lichtzeichenanlage) schlüssig an.

Welchen Grundsätzen folgt die städtische Planung?

Eine Straße sollte im Straßenquerschnitt **„von außen nach innen“** geplant werden. Aber: die Erstanlage einer Straße erfolgte und erfolgt allerdings ganzheitlich. Der städtische Straßenraum war und ist begrenzt. Sie können diesen Grundsatz aber heutigen Straßenplanungen zumeist ansehen: Dort ist i.d.R. die Fahrbahn fast unsichtbar, weiß oder grau innen, die Gestaltung der Außenräume „farblich“ und dominierend außen zu sehen.

Auch für die Verkehrssicherheit gilt es zwei wichtige Planungsgrundsätze zu beachten:

1. Die **„selbsterklärende Straße“** – jeder findet seinen Teil der Infrastruktur, auf der er sich sicher bewegen kann. – Heute durch Regelwerke/städtische Gestaltungskonzepte. Der Grundsatz adressiert alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen, jeder soll die entsprechende Infrastruktur für seine Verkehrsart finden.
2. Die **„fehlerverzeihende Infrastruktur“** – Macht jemand im Verkehr einen Fehler, muss er dies nicht mit Leben/Gesundheit bezahlen. Fraglich ist aber, welcher Fehler tatsächlich verzeihlich ist. Für den Rotlichtverstoß des Fußgängers oder das falsche Abbiegen des Radfahrers gibt es häufig kein Pardon. Der Grundsatz funktioniert gut auf der Landstraße. Dort ist etwa ein Fahrfehler des Autofahrers verzeihlich, wenn es Leitplanken gibt. Für Abstände, Schutzräume fehlt im städtischen Raum in aller Regel der Platz. Und: Wir können Radfahrende und Zufußgehende nicht überall „einmauern“ oder Sicherungen durch Poller und Lkw-Sperren anbringen.

Für die subjektive Verkehrssicherheit spielen beide Grundsätze – bei aller Kritik und realen Grenzen – gleichwohl eine wichtige Rolle. Eine schlechte oder als unsicher wahrgenommene Infrastruktur ist ein Hemmnis für das Zufußgehen.

Wer ist der „Fußgänger“, für den die Städte planen?

Statistisch ein 40-jähriger Mann, der billig und gerecht denkt und die Regeln der StVO nicht aus dem Blick verliert?

Der Zufußgehende ist sehr vielfältig. Kinder und alte Menschen, Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck, kleine und große Menschen, schnelle und langsame, Menschen mit Behinderung, Gehhilfe oder Rollstuhl, Besucher und Menschen mit Migrationshintergrund, für die sich Verkehrsregeln nicht unmittelbar erschließen. Der Fußgänger des Straßenverkehrsrechts verlässt seine Rolle und Funktion, wenn er einen Hauseingang betritt oder sich auf eine Bank im Straßenraum setzt, um sie wieder aufzunehmen, wenn er sich von der Parkbank erhebt. Wenn der „Fußgänger“ so unterschiedlich ist, wie wird man den unterschiedlichen Anforderungen an einen „Einheitsfußweg“ gerecht?

Ein Grundsatz, mit dem die Städte heute eine **Planung „für alle“** gewährleisten, ist der Aspekt der **Barrierefreiheit**. Menschen sollen eigenverantwortlich und ohne fremde Hilfe Zugang und Querungshilfe erhalten. Sie sollen nicht an unüberwindlichen Barrieren scheitern. Dabei lassen sich zwischen den Ansprüchen unterschiedlicher Menschen mit Einschränkungen die Anforderungen nicht immer einfach harmonisieren. Bei Bürgersteigabsenkungen geht man heute davon aus, dass eine Absenkung auf 2 cm blinden Menschen wie Rollstuhlfahrenden gleichermaßen Rechnung trägt. Der Blinde kann Sie ertasten, die Rollstuhlfahrerin mühelos überwinden. Senkt man den Bürgersteig nicht ab, sondern führt den Fußweg erhöht über einen Seitenstraßenabzweiger, dann separieren sich die Gruppen: Für den Rollstuhlfahrer barrierefrei, für die Blinde nicht wahrnehmbar; für die gefahrlose Wahrnehmung der Straßenquerung braucht sie zusätzliche Hinweise.

Die Städte denken integrativ planerisch – dem sollte auch die Verkehrsregelung stärker entsprechen

Die Städte fordern vehement eine stärkere Verzahnung von Verkehrsplanung und Verkehrslenkung. Entsprechend hatten die Städte große Erwartungen an die zurückliegenden StVG-Novelle, mit der die **Ziele Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung** in das Gesetz eingefügt wurden.⁵ Die Städte (als planende und bauende Verwaltung und/oder zuständige Straßenver-

⁵ Zehntes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, BGBl. 2024 I Nr. 233 v. 16.7.2024.

kehrsbehörde) wollten mehr Handlungsfreiheit, insbesondere auch zur Festlegung von abweichenden Geschwindigkeiten innerorts und in den Ortszufahrten. Einer entsprechenden Städteinitiative sind mehr als 1100 Gemeinden beigetreten.⁶

Auf der StVG-Änderung fußend wurde die StVO novelliert.⁷

In drei Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) wird den Kommunen nun grundsätzlich die Möglichkeit eingeräumt, neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei ihren Entscheidungen, auch Aspekte des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen.

Mit der StVO-Novelle können die Straßenverkehrsbehörden zukünftig flexibler Busspuren, Spuren für moderne Mobilität, einschließlich von Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung, und Radfahrstreifen einrichten und zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Fuß- und Radverkehr Anordnungen treffen. Sie können Tempo 30 an weiteren sensiblen Bereichen ohne besonderen Gefahrennachweis anordnen und isolierte Tempo 30-Strecken über eine Distanz von bis zu 500 m verbinden. Streckenbezogen kann Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zusätzlich an Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen und Fußgängerüberwegen sowie vor Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (Heime, Tageseinrichtungen, Werkstätten) ohne besonderen Gefahrennachweis angeordnet werden. Ferner kann die Einrichtung und Ausweitung des Parkraummanagements ausdrücklich mit Prognosen zum Parkdruck begründet werden.

Die Novelle hat der Deutsche Städtetag verhalten positiv kommentiert. Sie ist aus städtischer Sicht ein „kleiner Schritt in die richtige Richtung“, aber „nicht der ganz große Wurf“.

Die weitere Umsetzung, insbesondere als Hilfe bei der Auslegung neuer unbestimmter Rechtsbegriffe, in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) steht zum Zeitpunkt des VGT 2025 noch aus.

Entsprechend stellen sich die folgenden Fragen:

Sind die aktuellen Regelungen der StVO noch richtig und zeitgemäß? Was haben die letzten Novellen für den Fußverkehr getan? Was bleibt für eine neue Bundesregierung/einen neuen Bundestag zu tun?

Zur Bestandsaufnahme bin ich zunächst sehr dankbar, dass sich der VGT ehrgeizig der Fragestellung (hier: Der Fußgänger – Täter oder Opfer) annimmt. Für eine erste Annäherung würde ich sagen: Ja, die

⁶ S. Initiative für stadtverträgliche Geschwindigkeit, abrufbar unter: <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/>.

⁷ Siebenundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrs-rechtlicher Vorschriften vom 2.10.2024, BGBl. 2024 I Nr. 299 v. 10.10.2024.

Grundregeln für „Zufußgehende“ – als Begriff schon lange in die StVO eingeführt und neben den „Fußgänger“ gestellt, bevor wir intensive Debatten über Genderfragen führen – sind damals wie heute wichtig und richtig. Es stellen sich aber auch hier Auslegungsfragen im Detail. Eine überkommene „Kfz-Fokussierung“ in Text und Auslegung der StVO ist weiterhin anzugehen („Leichtigkeit des Verkehrs“ ist auch Leichtigkeit des Fußverkehrs!), der Fußgänger ist – wo möglich – im ordnungsrechtlichen Sinne zu „entkriminalisieren“, ihm sind Haftungserleichterungen zu gewähren; es sind ihm dort – wo nötig – aber auch Grenzen aufzuzeigen, die zu seinem eigenen Schutz im nicht ungefährlichen Straßenraum dienen.

Eine „**Fußverkehrsnovelle**“ wie zuvor durch die sog. „Radverkehrsnovelle“ hat es trotz entsprechender Forderungen der Verkehrsministerkonferenz (VMK) nicht gegeben.⁸ Eine ad-hoc AG der Länder hatte einen entsprechenden Bericht über „Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“ am 3.3.2021 zur Frühjahrs-VMK vorgelegt.⁹ Es wurden anschließend in der 57. Änderung nur besonders prioritäre und konsensuale Änderungen von Bund und Ländern umgesetzt. Um deren Auswahl und Benennung hatte das BMDV gebeten.¹⁰ Es lohnt sich also ein Blick in die noch offenen Forderungen der VMK zum Fußverkehr.

Die ursprünglichen Vorschläge der VMK ad-hoc-AG dienten „folgenden Zielen:

1. „Der Fußverkehr wird gestärkt und als gleichberechtigter Verkehrsmodus anerkannt, wobei der besonderen Schutzbedürftigkeit der zu Fuß Gehenden gebührend Rechnung getragen wird.
2. Die Sicherheit des Fußverkehrs wird erhöht. Die Anzahl der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung wird deutlich gesenkt. Übergeordnetes Ziel ist die Vision Zero.
3. Die Anzahl der zu Fuß zurückgelegten Wege und Wegeanteile wird erhöht. Dazu wird die Attraktivität des Fußverkehrs gesteigert, wofür unter anderem die Bereitstellung ausreichender Flächen, die Schaffung durchgängiger und barrierefreier Netze, die Ermöglichung einfacher und sicherer Straßenquerungen und ein hohes Sicherheitsgefühl von besonderer Bedeutung sind.

⁸ Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 20.4.2020 BGBl. I 814.

⁹ Vgl. TOP 6.3 der Verkehrsministerkonferenz am 15./16.4.2021, Link: aaO.

¹⁰ Eine länderoffene Arbeitsgruppe zur Vorbereitung praxisgerechter Anpassungen des Straßenverkehrsrechts hat entsprechend des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz v. 4./5.5.2022 konkrete Handlungsvorschläge für konsensuale Problemlösungen im Straßenverkehrsrecht vorgelegt, s. Beschluss zu TOP 6.2 „Praxisgerechte Anpassung des Straßenverkehrsrechts“ der Sonder-VMK am 29.11.2022.

4. Die Aufenthaltsfunktion der innerörtlichen Straßenräume wird in ihrer Bedeutung gestärkt.

Die Entscheidungsspielräume der Kommunen und Verkehrsbehörden sind entsprechend der

vorgenannten Punkte zu verdeutlichen und zu erweitern.“

Eine im Koalitionsvertrag vorgesehene „**Fußverkehrsstrategie**“ wurde überraschend noch im Februar 2025.¹¹ Das BMDV hat eine Nationale Fußverkehrskonferenz gefördert, eine Modellförderung ermöglicht und sich am Fußverkehrspreis beteiligt. Der Bund will sich in Strategie, Konferenzen und Preisen den regulativen Fragen des Fußverkehrs nicht stellen, sondern Maßnahmen auf der bestehenden rechtlichen Grundlage umsetzen und anregen.

Es hat Änderungen in der „Fahrradnovelle“ und der „Klimaschutznovelle“ der StVO gegeben, die auf den Fußverkehr einzahlen. Die Sichtdreiecke wurden in der Fahrradnovelle durch höhere Abstände (Straßenecken, FGÜ) vergrößert, ein gefährdeter FGÜ kann nach der Klimaschutznovelle durch Anordnung von Tempo 30 zusätzlich geschützt werden, Tempo 30 kann nun an „Kinderspielflächen“, „Behinderteneinrichtungen“ und „hochfrequentierten Schulwegen“ ohne besonderen Gefahrennachweis angeordnet werden. In § 25 Absatz 3 Satz 1 StVO wurde die Anforderung des Querens auf „dem kürzesten“ Weg durch die Worte „auf kurzem Weg“ ersetzt. Letzteres ist unter haftungsrechtlichen Aspekten zu begrüßen, auch wenn es verhaltensrechtlich nicht zwingend den richtigen Impuls setzt.

Im Übrigen können – gestützt etwa auf ein Klimaschutz- oder ein verkehrsplanerisch-städtebauliches Konzept nun Bodenmarkierungen, Busspuren und Parkraummanagement angeordnet werden. Die Voraussetzungen dafür werden gerade im Entwurf zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) festgelegt. Zeitplan im BMDV: März 2025.¹²

Die Umsetzung der neuen Ziele in der neuen eigenständigen und subsidiären Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 4a StVG ist so zaghaf und sparsam, dass 100 zusätzliche Beitritte in der Städteinitiative nach der StVO-Novelle erfolgten.¹³

¹¹ Abweichend noch die Einschätzung im Januar 2025 auf dem VGT; das Bundeskabinett hat die Fußverkehrsstrategie am 12.2.2025 verabschiedet und das BMDV veröffentlicht, abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/010-wissing-fussverkehr-in-der-alltagsmobilitaet.html>.

¹² Vgl. Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, BR-Drs. 50/25; Beschluss im BR-Plenum ist am 21.3.2025 vorgesehen.

¹³ Der Autor schätzt in diesem Zusammenhang die Kommentierung von Rupert Schubert (VGT): Der Bund hat die Anforderungen aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt, aber auf „allerkleinster Flamme“.

Das weiterhin vernachlässigte Thema der „**stadtverträglichen Geschwindigkeit**“ sollte uns keine Ruhe lassen. Die Geschwindigkeit ist entscheidend für Fahrzeugbremsweg und Vermeidbarkeit von schweren oder tödlichen Unfällen – auch und gerade mit ungeschützten Zufußgehenden. Welche Auswirkungen die Entschleunigung auf die Unfallstatistik hat, können sie an städtischen Beispielen außerhalb Deutschlands gut nachvollziehen: In Helsinki sank die Zahl der Verkehrstoten nach fast durchgängiger Einführung von Tempo 30 (nur noch einige Hauptverkehrsstraßen erlauben Tempo 50 oder 60) auf die Zahl 0, wo sie inzwischen mehrjährig bleibt. Paris, mit Tempo 30 im Innenstadtbereich und Tempo 60 auf der Peripherie, verzeichnet eine ganz erhebliche Reduktion der Verkehrsunfälle, gleichzeitig werden Stauanfälligkeiten vermindert. Die neue Straßenverkehrsordnung in Spanien sieht eine Geschwindigkeitsvorgabe nach Straßengröße vor, 50 praktisch nur noch auf mehrspurigen Straßen oder Straßen mit Mittelstreifen, im Übrigen 30 sowie in engen Straßen und Gassen 20 km/h. Spanien hatte lange Zeit viel Luft nach oben bei der Reduzierung von Verkehrstoten und Verletzten. Einige Länder – insbesondere die Skandinavischen – sind uns weit voraus, andere werden uns bei der Umsetzung der Vision Zero bald überholen.

In Deutschland gab und gibt es weiterhin keine Verankerung der „Vision Zero“ in StVG und StVO, obwohl dies in Entschließungen des Bundesrates gefordert wird und in der der 19. Legislatur auch in einer Entschließung des Bundestages quasi als Kritik an der 54. Änderung enthalten war.¹⁴ Sie wurde stattdessen bei der Umsetzung der Novelle in der VwV-StVO als „Auslegung des § 1 StVO“ der Grundregeln im Verkehr niedergelegt: „I. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

Es könnte rechtlich einen Unterschied machen, ob man die Formulierung vor oder hinter die Überschrift zu § 1 setzt. Vom Wortlaut, der eine generelle Zielbestimmung der StVO wiedergibt, gehört die Aussage in Rdnr. 1 (zu § 1, I.) vor den § 1. Es hätte auch keiner das Nachsehen, wenn die Vision Zero im Gesetz oder der StVO selbst verankert wird. Eher das Gegenteil. Adressat sind bisher nicht die Verkehrsteilnehmenden. Adressat sind diejenigen, die verkehrliche Maßnahmen treffen, also vor allem die Kommunen, die diese Vision beim im Grundsatz nicht-verkehrsrechtlichen Infrastrukturausbau haben sollen. Die verkehrsrechtlichen Anordnungen Gründen nicht auf § 1. Sie unterliegen weiter den verkehrsrechtlichen Einschränkungen.

¹⁴ „Vision Zero – Unser Leitbild für die Verkehrssicherheit“, BT-Drs. 19/29766.

Ein paar Worte zum Fußgänger als Täter. Ich bin skeptisch, dem Fußgänger wieder alle Rechte einzuräumen, in jeder Form die Fahrbahn zu nutzen, an jeder beliebigen Stelle zu queren oder Kinder zum Spielen auf der Fahrbahn zu animieren. Kinder müssen klare Grundregeln lernen und dazu gehört auch die Einschätzung, dass die Fahrbahn gefährlich ist. Ob Kinder verstehen, warum sonntags Spielstraße ist und montags nicht, darüber mögen sich die Verkehrspsychologen die Köpfe zerbrechen. Ich selbst bin an einer 4-spurigen Ausfallstraße mit straßenbündiger Tram groß geworden, vielleicht hat mich das geprägt. Ich kann auch heute solche Straßen (ggf. nicht ganz straßenverkehrskonform) angstfrei überqueren, weiß aber immer, dass ich mich mit hoher Vor- und Umsicht bewegen muss, an jeder Einbiegung oder Kreuzung. Das verlernen Kinder insbesondere dann, wenn sie aus Übervorsicht morgens 500m zur Schule gefahren werden.

In Berlin sieht man Menschen in ruhigeren Nebenstraßen diagonal das Auto aufsuchen, Jogger die Straße nutzen, den Einkaufsrolli besser (und lärmfreier) über die asphaltierte Straße schieben. Man kann das als positives Zeichen werten, als Zeichen des „Sich-sicher-Fühlens“, manchmal vielleicht sogar als eine heroische Rückeroberung des nur den Fahrzeugen vorbehaltenen Raums. Häufig ist es aber eben auch naiver Leichtsinn. Und ganz sicher ist es nie ein gutes Vorbild für Kinder. Lässt man Menschen mehr Freiheiten zur Querung, dann werden Wege abgekürzt, Furten und Markierungen verlassen und damit Haftungsfragen verändert. Der Fußgänger wird vom unschuldigen Opfer zum „Mittäter“ eines Unfalls, den ein fehlerverzeihende Infrastruktur nicht retten kann, nur die fehlerverzeihenden anderen Verkehrsteilnehmenden.

Bei der Rotlichtlichttreue von Fußgängern bin ich dagegen etwas positiver gestimmt. Wir sind nach meiner Wahrnehmung durchweg regelkonformer als die Menschen in unseren Nachbarländern. Bleiben Sie im Nachbarland an einer roten Ampel stehen, obwohl kein Fahrzeug sichtbar ist, stehen sie häufig allein da, und alle andren drehen sich um und denken: Das muss ein Deutscher sein! Aber dieses preußische Erbe sollten wir hochhalten. Wichtig ist, dass man die Entscheidung zum bewussten Verstoß ganz häufig nicht allein für sich selbst trifft, sondern andere verleitet. Daher ganz bei meinem Vorredner, ja auch Rotlichtverstöße von Fußgängern und Radfahrern gehören geahndet. Das allerdings ist schwierig, den „fließenden Verkehr“, auch die Fußgänger, kontrolliert die Polizei, nicht das Ordnungsamt. Und beide Verkehrsarten tragen keine Kennzeichen, können also immer nur auf frischer Tat ertappt werden. Es spielt daher größtenteils erst im Verkehrsprozess eine Rolle, ob jemand bei Rot die Straße überquert hat und dann ggf. sogar ordnungsrechtlich infolge der Verfolgungsverjährung mit der Geldbuße davonkommt.

Ein Wort auch zu Lichtsignalanlagen. Es gibt kaum etwas, was höhere Emotionen auslöst als ein Fußballspiel – die Verkehrsampel gehört jedenfalls dazu. Eine Ampel der Stadt Halle hat sogar einen eigenen sehr erfolgreichen Internetauftritt.¹⁵ Ohne den Standort zu kennen, handelt es sich vermutlich um eine sog. „Pfortnerampel“, in der Schweiz auch gern als „Dosierampel“ bezeichnet. Besonders wortgewaltig beim Thema sind allerdings vor allem die Autofahrenden. Die Stadt Dresden musste in Windeseile ihren Verkehrsrechner umprogrammieren, weil in den beiden Zufahrten auf die eingestürzte Carolabrücke die längeren und nun leerlaufenden Grünphasen jetzt die Rechts- und Linksabbiegenden auch nervlich wie physisch aufgestaut und belastet haben. Erinnerung ist mir die Diskussion um eine Fußgängerampel in der Innenstadt von Stuttgart, in die sich sogar der damalige Staatssekretär des BMVI mit Argumenten eingebracht hat, man solle doch nicht die Autofahrenden benachteiligen.

Ob eine Verlängerung der Grünphasen zu weniger Rotlichtverstößen von Fußgängern führt, wage ich allerdings zu bezweifeln. Auch die Grünphasen für Zufußgehende müssen bedarfsgerecht sein, etwa dann, wenn zwei Straßenhälften mit Mittelinsel in einer Phase überquert werden sollen oder zwei Teile einer Fußgängerzone einer Fußverkehrsverbindung von einer Straße getrennt werden. Natürlich sind kurze Grünphasen vor allem für ältere Menschen eine Zumutung. Aber Rot während des Überquerens heißt ja weder stehenbleiben, noch schneller von der Straße eilen. Die „Räumzeit“ der LSA ist in aller Regel für Fußgänger so bemessen, dass das Weitergehen ohne einsetzenden Autoverkehr stattfinden kann. Schließlich ist auch der Autofahrer wartepflichtig, solange ein sehr langsamer Fußgänger die Straße überquert, selbst wenn die Fahrspur schon grün hat. Hupen oder Vorfahren ist in diesem Fall ein Verstoß gegen die Grundpflichten und ggf. sogar Nötigung.

Die Nachtabschaltung von Verkehrsampeln findet jedenfalls bedeutend höheren Zuspruch in Städten als das Errichten einer neuen Ampelanlage. Die Argumente der Seniorenbeiräte und Behindertenverbände für längere Grünphasen werden dagegen häufig übertönt. Und schließlich: Der letzte Schrei – die KI-gesteuerte Ampel. Eine Ampel die Verkehrsmengen eigenständig erfasst und danach Grünphasen verteilt. Sie kann für sich allein hochintelligent sein, sie kann aber zwischen allen anderen Anlagen im Verlauf den größtmöglichen Unsinn anstellen, wenn sie sich nicht in den Verkehrsfluss einfügt.

¹⁵ Zitate aus dem Facebookauftritt: „A...-Ampel, es kann NUR EINE GEBEN ... ROT!!! STANDHAFT!!! EINZIGARTIG!!!“, „Acht Minuten Rot, ist das Deutschlands schlimmste Ampel“ „In anderen Ländern baut man einen Kreisverkehr, um keine Ampeln zu haben. Hier baut man einen Kreisverkehr mit Ampeln.“

Deswegen: Erproben und die Erwartungen an KI ein gutes Stück dämpfen! Die politischen Zauberworte zur Besänftigung des Autoverkehrs in der Stadt heißen im Übrigen „Grüne Welle“ oder „umweltsensitive LSA-Steuerung“. Das klingt höchst harmonisch, und irgendwie ist man ja selbst immer derjenige, der auf der grünen Welle reitet, und vergisst, dass „Dauergrün“ für mich immer auch „Dauerrot“ für die Querenden bedeutet.

M.E. sind kurze Umlaufzeiten der LSA der entscheidende Schlüssel, damit – bedarfsgerecht – keiner zu lange warten muss. Das könnte zumindest die Rotlichtverstöße von „Ungeduldigen“ vermindern. Kurze Umläufe sind allerdings immer schwieriger zu gewährleisten, weil es zunehmend den Wunsch nach gesonderter Signalisierung von Zufußgehenden, Radfahrenden und allen Kfz-Spuren/Fahrtrichtungen an der Kreuzung gibt. Und: Es empfiehlt sich an einer funktionierenden Lichtsignalanlage nicht allzu viel und allzu häufig zu ändern. Die Verkehrsteilnehmenden stellen sich darauf ein, und veränderte Grünzeiten und Umlaufphasen können so zu einem falschen Gewohnheitsverhalten beitragen.

Dazu kommt der Faktor Aufmerksamkeit. Heute sind Ablenkungen groß, gerade auch bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die mehr auf ihr Handy achten als auf den Straßenverkehr. Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit für alle Altersgruppen ist daher weiterhin eine bedeutsame Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden.

Der Deutsche Städtetag ist in der 2018 gegründeten Bund-Länder-AG Verkehrssicherheit vertreten, unterstützt den im Mai 2021 geschlossenen „Pakt für Verkehrssicherheit“ und ist ideelles Mitglied im Deutschen Verkehrssicherheitsrat. Von dort gibt es wichtige Impulse und Lösungsvorschläge bis auf die kommunale Ebene. Die Schulwegsicherung wird dabei seit jeher als eine der wichtigsten städtischen Aufgaben im Straßenverkehr angesehen. Geförderte Initiativen können allen Beteiligten die Augen öffnen und helfen Maßnahmenkataloge zu erstellen und Gefahren aufzuzeigen, bevor diese sich realisieren.

Damit kommen wir auch zum Handlungsbedarf: Wir leisten uns in Deutschland im Verkehrsrecht weiterhin ein System, dass die Rechte auf höhere Fahrtgeschwindigkeiten (50 km/h in der Stadt) höher bewertet als Leben und Gesundheit der Menschen. Mit dem doppelten Gefährdungsnachweis in § 45 Abs. 9 StVO wird eine vorbeugende Anordnung praktisch verunmöglicht.

Es ist heute rechtssystematisch bedingt teilweise einfacher Tempo 20 (geschützter Geschäftsbereich) anzuordnen als die ursprünglich von der Stadt angestrebte aber von den Aufsichtsbehörden verhin- derte Anordnung von Tempo 30 (Beispiele dafür finden sich etwa in

Frankfurt a.M. oder in Ulm). Die neuen Gefahrstellenindikationen in der StVO (hochfrequentierter Schulweg, Behinderteneinrichtungen) verlängern die Liste der Ausnahmen und können an der ein oder anderen Stelle auch hilfreich sein. Eine schlüssige Verbindung von Verkehrsplanung („Wo will ich in der Stadt Geschwindigkeit reduzieren?“) und Verkehrsregelung („Habe ich für diese Planung auch Anordnungsgründe?“) stellen sie weiterhin nicht dar. Schließlich kann bezüglich der „Gefahrenpunkte“ eine numerische Aufzählung auch nie vollständig sein, sondern wird immer nur zu neuen Ungerechtigkeiten/Fehlstellen führen. Nicht weitgehend genug ist auch die jetzt rechtlich ausdrücklich in der StVO ermöglichte Verbindung von zwei Tempo 30-Abschnitten. Gegenüber der zuvor bereits bestehenden (rechtlich nicht abgesicherten) Auslegung in der VwV zur Verbindung von zwei Geschwindigkeitsbegrenzungen, ist sie nun vom Wortlaut ausdrücklich auf Tempo 30 eingeschränkt. Ein Lückenschluss zwischen z.B. Tempo 20 und 30 ist damit vom Wortlaut ausgeschlossen. Ohne eigenen Anordnungsgrund muss in diesem Fall zwangsweise in der Lücke Tempo 50 bestehen bleiben. Das ist weder für den Fußverkehr noch für den Umwelt- und Klimaschutz förderlich.

Jedes Umweltrecht aus den 70er Jahren erlaubt, mit Vorsorgewerten Gefahren prophylaktisch anzugehen, Vorsorge zu betreiben in Teilen sogar Restrisiken auszuschließen. Im Verkehrsrecht braucht es dagegen auch in den 2020er Jahren einen doppelten Gefahrennachweis – nicht ganz übertrieben gesprochen: zwei tot gefahrene Kinder – um eine Anordnung mit weniger als 2000 Seiten Text zu begründen. Es wäre daher an der Zeit, den immer unübersichtlicher werdenden Ausnahmekatalog zu beerdigen und das Regel-/Ausnahmeverhältnis von Tempo 50 und geringeren Geschwindigkeiten durch ein Klassifikationsmodell zu ersetzen, bei dem die „oberen“ staatlichen Aufsichtsbehörden nur bezüglich der klassifizierten Hauptverkehrsstraßen eine Mitsprache über die festzulegende Geschwindigkeit haben, diese Befugnis im Übrigen aber den Gemeinden/unteren Behörden zu übertragen. Auch eine Abweichungsbefugnis von Tempo 50 jenseits des verkehrsrechtlichen Gefahrenbegriffs wäre erwägenswert.¹⁶ Das reine Gefahren-Modell hat aus unserer Sicht jedenfalls seine Mindesthaltbarkeitsgrenze deutlich überschritten.

Rechtlich nur als Verkehrsversuch möglich ist heute beispielsweise eine Tempo 30-City-Zone aus Haupt- und Nebenstraßen zu bilden (z.B. in dem in der Kernstadt 10 Innenstadtstraßen zusammenfasst). Ein solches Modell würde eine Vielzahl der Städte bevorzugen. Es ist weit entfernt von einer vorgeblichen Forderung nach „flächendeckend Tempo 30“, die die allerwenigsten Städte und auch der Deut-

¹⁶ S. dazu die Beispiele der österreichischen StVO, der französischen StVO.

sche Städtetag ausdrücklich nicht anstreben.¹⁷ Seit 1989 setzt sich der Deutsche Städtetag für beschränkte Modelle der Regelumkehr zwischen Tempo 50 und Tempo 30 ein, dazu war u. a. das Vorgehen der Stadt Graz in Österreich ein Vorbild.

Die Gefährdungen von Zufußgehenden durch den fließenden und ruhenden Verkehr sehe ich wie meine Vorredner. Kreuzung, Signalisierung, Querung sind die entscheidenden Stichworte. Eine Hauptverkehrsstraße hat darüber hinaus auch heute noch eine gravierende Trennungswirkung im Stadtgebiet. Diese Trennungen zu vermindern, ist eine wesentliche Aufgabe der integrierten Stadtentwicklung. Sie kann nicht stets durch Unter- oder Überführungen erfolgen, die den zu Fußgehenden zusätzlich längere Wege abverlangen.

Last but not least das Verhältnis zum ruhenden Verkehr. Ganz häufig haben parkende Fahrzeuge einen erheblichen Einfluss auf das Unfallgeschehen, weil sie die Sicht verstellen, etwa vor einem Zebrastreifen oder einer Straßenecke. Die Städte nehmen sich gerade auch des Vollzugs der Bestimmungen des § 12 Abs. 3 StVO aus der vorletzten StVO-Reform an und kennzeichnen unterstützend die vom Parken freizugehaltenen Flächen. Dabei zeigt sich allerdings, dass bloße Kennzeichnung ohne zusätzliche Sicherung häufig nicht ausreichend ist. Dabei leidet unter dem regelwidrigen Parken an Straßenecken und Bürgersteigabsenkungen häufig nicht nur die Verkehrssicherheit. Auch Müllabfuhr, Feuerwehr und Rettungsdienste haben erhebliche Mühe durch vollgeparkte Straßen zu kommen und z. B. Rettungszeiten einzuhalten. Das Grundproblem des Parkens in der Stadt ist dabei ein immer noch anwachsender Fahrzeugbestand in Deutschland, ohne dass Stellflächen im öffentlichen Straßenraum mitwachsen können. Gegenläufig wird der Platz heute durch viele andere Nutzungsbedarfe eingeschränkt, sei es für die Priorisierung von Carsharing und Elektrofahrzeugen, sei es, um Ladeinfrastruktur am Straßenrand zu errichten, sei es, um einen geschützten Fahrradweg zu bauen oder eine Fahrradstraße anzuordnen. Folge bei zu geringen verbleibenden Fahrbahnbreiten ist praktisch, dass auf mindestens einer Straßenseite parkenden Fahrzeugen entfallen müssten. Das löst erbitterte Widerstände bei Geschäftsinhabern und Anwohnern aus.

Bezüglich dieser Problemlage ist das Urteil des BVerwG zum aufgesetzten Gehwegparken ein Lichtblick und schafft richtige Handlungsanreize.¹⁸ In der Begründung salomonisch tänzelnd, beinhaltet es einen Interessenausgleich zwischen berechtigten Anwohnerinteresse auf Einhaltung von Restgehwegbreiten und den Interessen der Parkenden wie auch der betroffenen Stadt. Diese muss erst über Kon-

¹⁷ Vgl. dazu auch die Beschlusslagen des Deutschen Städtetages, abrufbar unter: https://www.staedtetag.de/suchergebnisse?tx_solr%5Bq%5D=tempo+30.

¹⁸ BVerwG 6.6.2024 – 3 C 5.23.

zepte Quartiersgaragen und andere Ersatzparkräume schaffen, wenn sie erfolgreich betroffene Straßen mit beidseitig aufgesetzten Parken vollziehen, also das seit Jahren geduldete nicht angeordnete und damit rechtswidrige aufgesetzte Parken auflösen will. Dazu wird der Drittschutz der Anwohnenden auf ihren Straßenabschnitt und ihre Straßenseite eingeschränkt und gleichzeitig der Stadt die Möglichkeit der Priorisierung eingeräumt. In der Folge muss nicht ein beklagter Straßenabschnitt der Raum für erste Maßnahmen nach objektiver Prioritätenliste sein. Das Urteil hat für viel Aufsehen gesorgt und etliche Städte mit vergleichbaren Problemlagen haben begonnen, nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Es gibt in vielen Großstädten Quartiere, wo man nach 22 Uhr absehbar keinen freien Parkplatz findet. Spätkommende können dann gar nicht oder eben nur verkehrswidrig parken. Die fehlende Parkmöglichkeit ist kein seltener Grund, ein Quartier zu verlassen und wegzuziehen. Andersherum gelingt es heute mit neuen Konzepten, Wohngebiete von vornherein autoarm zu planen.¹⁹ Das ist ein Angebot für diejenigen, die bewusst in einem solchen Umfeld wohnen möchten. Schwierig ist dagegen die Umwandlung eines bestehenden Quartiers, dass zum Zuzugszeitpunkt Parkmöglichkeiten vorsah, in ein autoarmes Quartier.

Der Fußverkehr bedarf zusätzlicher Aufmerksamkeit. Es macht Sinn, ihm als eigenständiger Verkehrsart bedeutend mehr Beachtung beizumessen. Zufußgehen ist nicht nur Beiwerk des Verkehrs mit Fahrzeugen. Er ist in den Konzepten nachhaltiger Mobilität ausdrücklich gewünscht und gewollt. Dann müssen die objektiven und die subjektiven Hemmnisse beseitigt und als Entrechtung empfundene Regelungen aufgehoben werden.

Der Fußverkehr, insbesondere auch die barrierefreie Nutzbarkeit von Fußwegen, bedarf besondere Beachtung. Diese sind ernstlich in Gefahr, wenn im Wege des Gemeingebrauchs Leihfahrzeuge, insbesondere E-Scooter, ungeordnet auf Straßen und Plätzen abgestellt werden dürfen. Es bedarf daher der weiteren Klarstellung und Verstärkung, dass das Abstellen von Leihfahrzeugen durch Anbieter kein Gemeingebrauch, sondern Sondernutzung des Gehweges ist. Entsprechend ist weder das Abstellen von Motorrädern, Mopeds, Fahrrädern, noch das von Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen vom Gemeingebrauch gedeckt. Es kann toleriert oder im Wege der Sondernutzung gestattet werden und ähnlich wie das zuvor angesprochene aufgesetzte Parken auch angeordnet werden kann. Vorschriften, die durch Zusammenführung von StVO und Elektrokleinstfahrzeu-

¹⁹ Beispiele sind etwa Freiburg-Vauban, München-Rosensteinpark, Darmstadt-Lincolnsiedlung.

geverordnung ein vorgebliches „Fahrradparken“ oder „Rollerparken“ legalisieren wollen, gilt es zu vermeiden. Das gilt auch für Ergänzungen der Verordnung mit neuen Typen solcher Fahrzeuge ohne Bundesratsbeteiligung (vorgesehene Unterverordnungsermächtigung) oder eine Freigabe von Elektrokleinstfahrzeugen beim Befahren einer Fußgängerzone durch einheitliche Gleichstellung mit dem Symbol „Radfahrer frei“. Hier würde aus unserer der Verkehrssicherheit ein Bärendienst erwiesen. Den Referentenentwurf für eine entsprechende Änderungsverordnung hatte das BMDV, vorgeblich zur Harmonisierung von Regelungen und Umsetzung von Ergebnissen der Evaluation, Mitte 2024 vorgelegt. Nach deutlichen Einwänden wurde der Entwurf bisher nicht Kabinett und Bundesrat zugeleitet.

Das BMDV wollte eine **Nationale Fußverkehrsstrategie** entwickeln.²⁰ Sie lag zum Zeitpunkt des VGT 2025 noch nicht vor. Finanzierungsrelevante Festlegungen kann die abgängige Bundesregierung nicht mehr treffen. Sie kann eine neue Bundesregierung mit dem Programm auch nicht binden. Die von einem Dialogprozess mit den Ländern, Verbänden, Experten und der Öffentlichkeit begleitete weit fortgeschrittene Aufstellung der Strategie läuft damit ins Leere. Eine neue Bundesregierung sollte daher aufgefordert werden, an die vorangehenden Gutachten und die Vortätigkeiten anzuknüpfen und dem Radverkehr ebenbürtig nun einen **„Nationalen Fußverkehrsplan“** an die Seite zu stellen. Ziel der Strategie war die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für zu Fuß Gehende in Deutschland durch die Stärkung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart auf allen föderalen Ebenen als Teil einer modernen klimaneutralen Mobilität. Die Grundlagen dafür sind gut. Im BMDV ressortieren Rad- und Fußverkehr bereits in einem Referat (BMDV RV 1) einer Stabstelle für Radverkehr und Straßenverkehrssicherheit. Auch die der anfänglichen Radverkehrsförderung entsprechenden Modellförderungen im Fußverkehr wurden bereits begonnen. Diese Bemühungen sollten konsequent fortgesetzt werden.

Wesentliche aktuelle Forderungen für eine Fußverkehrspolitik in der 21. Legislaturperiode

Entscheidenden Einfluss auf die Umsetzung der StVO-Novelle hat die laufende Überarbeitung der VwV-StVO. Sie sollte den Kommunen den eröffneten Handlungsspielraum gewähren und diesen nicht

²⁰ S. Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und FDP, Rdnr. 703 f.: „Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen“.

nachträglich durch zusätzliche Anforderungen einschränken. So ist eine zahlenmäßige Festlegung für die Auslegung des Begriffes „hochfrequentierter Schulweg“ zu vermeiden, Schulwegpläne als eine mögliche Grundlage zu bestimmen und die jeweilige „Hauptschlagader“ unter den aderartig verzweigten Schulwegebeziehungen, über die sich ein Großteil der Schülerinnen und Schüler bewegt, zu Fuß vom Bus oder mit dem Fahrrad, stets als ein solcher „hochfrequentierten Schulweg“ anzuerkennen. Es geht darum, nicht nur Querungen solcher Schulwege zu sichern, sondern auch die Längsachse des Weges etwa durch radfahrende Schulkinder gefahrenfrei auszugestalten.

Die Anordnung des neuen § 45 Abs. 1 Nr. 7 StVO sieht konkret vor, dass Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können auch „zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich

- a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und
- b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“

Die drei neuen Ziele geben den Kommunen zusätzliche Handlungsmöglichkeiten, sie stellen aber selbst auch bezüglich des Verfahrens implizit vier neue zusätzliche Anforderungen:

1. Erforderlich ist ein vom Gemeinderat beschlossenes Konzept im Vergleich zu einer Anordnung der Straßenverkehrsbehörde im Wege der laufenden Verwaltung.
2. Das Konzept muss für eines oder mehrere der drei neuen Ziele Umwelt/Klima, Gesundheit, städtebauliche Entwicklung eine fachlich-planerische Umsetzung aufzeigen, die den verkehrsfremden Belang des Ziels verkehrsrechtlich generell wirksam umsetzen kann. (Es wäre aus unserer Sicht praktisch nicht möglich für jede Maßnahme eines Klimakonzepts eine Klimawirkung nachzuweisen. Wie soll man die Umwelt- oder Klimawirkung einer Busspur oder einer Bodenmarkierung für den Fußverkehr im Einzelnen prüfen?).
3. Der Einfluss der Anordnung auf die Leichtigkeit des Verkehrs muss geprüft und in einer Abwägungsentscheidung berücksichtigt werden. Auch hier sollten praktische Erwägungen ausreichen.
4. Die Verkehrssicherheit muss in dieser Entscheidung stets gewährleistet sein. Das sollte heißen: Die Maßnahmen müssen grundsätzlich die Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllen und z.B. wie die Neuanlage von Straßen durch Verkehrssicherheitsaudit geprüft werden. Das sollte auch typspezifisch zugelassen werden.

Abzulehnen ist aus meiner Sicht, wenn für Busspuren und Bodenmarkierungen nachzuweisen wäre, dass diese dasselbe Sicherheitsniveau wie eine vorherige Fahrspur haben. Im Gegenteil wird man für Spurtrennungen bei regelkonformer standardgerechter Planung/Umsetzung als Regelvermutung unterstellen müssen, dass diese grundsätzlich verkehrssicherer sind, als eine Straße, auf der Spuren frei gewählt und gewechselt werden können.

Der Mehraufwand der Städte und ihrer Straßenverkehrsbehörden für diese vier Anforderungen muss in einem gerechten und handhabbaren Verhältnis zum Ergebnis einer verkehrsrechtlichen Anordnung bzw. einer Gruppe solcher Anordnungen bleiben.

Die neue Anordnungsmöglichkeit nach § 45 Abs. 1 Nr. 7 Buchstabe b) StVO („Anordnungen hinsichtlich der Bereitstellung angemessener Flächen für den ... Fußverkehr“) erscheint in besonderem Maße auslegungsbedürftig. Eine „Flächenbereitstellung“ erfolgt zunächst durch Widmungsakt (Straßenrecht) bzw. die physische Herstellung der Straße. Diese Bereitstellung kann aber unterstützt werden durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen. Entsprechend können oder sollten Linien, Bodenmarkierungen, Poller und Schutzeinrichtungen auf Basis der o.g. Zielkonzepte erstellt werden können. Denkbar sind etwa auf die Fahrbahn/in den Parkstreifen verlagerte Schutzbereiche für den Fußverkehrs. Auch die infrastrukturelle Sicherung (z. B. Poller, Schutzbakken) sollten von der Anordnungsmöglichkeit umfasst sein. Wünschenswert wäre, dass auch ein etwaiges Tempolimit oder andere Einschränkungen, die die konkrete Flächenbereitstellung begleiten, mitumfasst sind.

Die Fußverkehrsförderung des Bundes ist fortzusetzen und zu stärken. Insbesondere im Bereich des Fußverkehrs sind die Mittelansätze in der mittelfristigen Finanzplanung anzuheben und gegenüber dem Haushalt 2024 erkennbar zu steigern.

Arbeitskreis VII:

Fahrtüchtigkeitstest der Polizei

Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg

PHK'in Christin Schalhorn,¹
Polizei Hamburg

Einführung

Die Verkehrssicherheitsarbeit – und hier insbesondere die präventive, aber auch repressive Überprüfung von Fahrzeugführenden auf ihre Fahrtüchtigkeit – gehört mitunter zu den Kernaufgaben der polizeilichen Aufgabenfelder.

Gemäß § 36 (5) StVO sind Polizeibeamte ermächtigt verdachtsunabhängige und somit präventive Verkehrskontrollen durchzuführen und Verkehrsteilnehmende auf ihre Verkehrstüchtigkeit hin zu überprüfen.

Repressiv kontrolliert die Polizei Fahrzeugführende immer dann, wenn eine Rechtsnorm verletzt wurde und die Polizei als Verwaltungsbehörde gemäß § 35 OWiG oder Strafverfolgungsbehörde gemäß § 163 StPO tätig werden muss. So zum Beispiel auch im Rahmen der Verkehrsunfallaufnahme.

In den vergangenen Jahren hat die Anzahl der durch die Polizei überprüften Fahrzeugführenden, die unter der Wirkung oder dem Einfluss von berauschenden Substanzen standen, zugenommen. Das kann verschiedene Gründe haben: der allgemeine Konsum von berauschenden Substanzen stieg in den vergangenen Jahren nachweislich an, die Teillegalisierung von Cannabis erfolgte, die Aus- und Fortbildung im Bereich der Drogenerkennung im Straßenverkehr der Polizei Hamburg wurde verstärkt und zuletzt generieren sich die Zahlen über die Aufnahme von Verkehrsunfällen und die Durchführung von Verkehrskontrollen. Das heißt, nur wenn die Polizei über ausreichend fachkompetente Mitarbeitende verfügt, kann das Dunkelfeld durch Verkehrskontrollen und über die Verkehrsunfallaufnahme erhellt und damit der Anteil der berauschten Fahrzeugführenden sichtbar gemacht werden.

¹ Die Verfasserin ist in der Akademie der Polizei Hamburg für die Aus- und Fortbildung rund um das Thema Fahrtüchtigkeit von Fahrzeugführenden zuständig.

Des Weiteren wirkt sich der demografische Wandel auf den Straßenverkehr aus. Älter werdende Fahrzeugführende nehmen immer länger aktiv am Straßenverkehr teil. Bei dieser Gruppe von Fahrzeugführenden spielt die Einnahme von Medikamenten nachweislich eine immer größer werdende Rolle. Sowohl zentral als auch peripher wirkende Medikamente können selbst bei bestimmungsmäßiger Einnahme die Fahrfähigkeiten so stark beeinträchtigen, dass eine Fahrtüchtigkeit im Sinne des StGB vorliegen kann. Das Älterwerden an sich kann degenerative Veränderungen und damit einhergehend Einschränkungen mit sich bringen, die die Fahrtüchtigkeit ebenfalls beeinträchtigen oder gar aufheben können.

Neben berauschten Fahrzeugführenden kommt die Polizei zunehmend mit körperlich und gesundheitlich eingeschränkten Fahrzeugführenden in Kontakt. Auch wenn in dem Anlassgeschehen keine Straf- bzw. Ordnungswidrigkeitentatbestände verwirklicht werden, kann eine unmittelbare Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung bestehen.

Für die Überprüfung der Fahrtüchtigkeit nutzt die Polizei Hamburg Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests, deren Ergebnisse gefahrenabwehrrechtliche, aber auch strafprozessuale Maßnahmen zur Folge haben können.

Das Erkennen von berauschten Fahrzeugführenden, welche keinen Alkohol konsumiert, sondern andere berauschende Mittel zu sich genommen haben, stellt nach wie vor hohe Anforderungen an die tätig werdenden Beamten. Aktuell genutzte Drogenvortestsysteme können beim Erkennen von berauschten Fahrzeugführenden nur unterstützend eingesetzt werden. Die Tests werden nie das erforderliche Gespür der Beamten ersetzen können. Zumal ein Drogenvortest erst dann zum Einsatz kommen darf, wenn der Verdacht auf eine Intoxikation vorliegt.

Der Prüfumfang bei allen Drogenvortestsystemen ist auf bestimmte Substanzgruppen beschränkt, so dass die Gefahr besteht, dass Fahrzeugführende, aufgrund eines negativen Vortestergebnisses und einer zu hohen „Gerätegläubigkeit“ als nicht berauscht erkannt und deshalb auch nicht an der Weiterfahrt gehindert werden bzw. wurden. Der in Hamburg eingesetzte Drogenvortest detektiert Cannabis, sowie Substanzen und/oder deren Abbauprodukte aus der Anlage des § 24a StVG, also Kokain, Amphetamine, Metamphetamine und Opiate. Dabei gibt es darüber hinaus noch so viele weitere Substanzen, die auch relevant für die Fahrtüchtigkeit sein können.

Es bestand somit der Bedarf nach einem geeigneten Prüfverfahren, das ohne ein Testgerät eine Aussage zur Fahrtüchtigkeit ermöglicht.

Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT)

Um diesem Erfordernis gerecht zu werden, wurde im Frühjahr 2009 das SFT-Projekt „Optimierung neurologischer Testverfahren – SFT“ bei der Polizei Niedersachsen initiiert. An diesem Projekt waren die Bundesländer Niedersachsen, Baden-Württemberg, Bremen, Hessen, Thüringen, Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz und Hamburg beteiligt.

Ziel des Projektes war es, die Sachkunde der einschreitenden Beamten derart zu erhöhen, dass körperlich und/oder geistig beeinflusste Fahrzeugführende auch ohne einen Vortest erkannt werden, eine Prognose über die Art der konsumierten Substanz abgegeben und eine Einschätzung der Fahrtüchtigkeit vorgenommen werden kann.

Im Rahmen dieser Projektgruppe wurde das Standardisierte Fahrtüchtigkeitstestverfahren, so wie es die Polizei Hamburg anwendet, entwickelt.

Grundlage dieses Testverfahrens bildeten die Erkenntnisse der US-amerikanischen Polizei, die im dortigen SFST-Programm (Standardized Field Sobriety Tests²) sowie im DECP-Programm (Drug Evaluation and Classification Programm) dokumentiert sind. Die speziell ausgebildeten DRE's (Drug Recognition Experts) entscheiden auf der Grundlage von drei vor Ort durchgeführten Tests, ob Fahrzeugführende fahrtüchtig sind und treffen darauf aufbauend ihre Maßnahmen. Dafür nutzen die DRE's folgende wissenschaftlich validierte Tests:

- Nystagmusüberprüfung
- Geh- und Drehtest
- Einbeinstand.

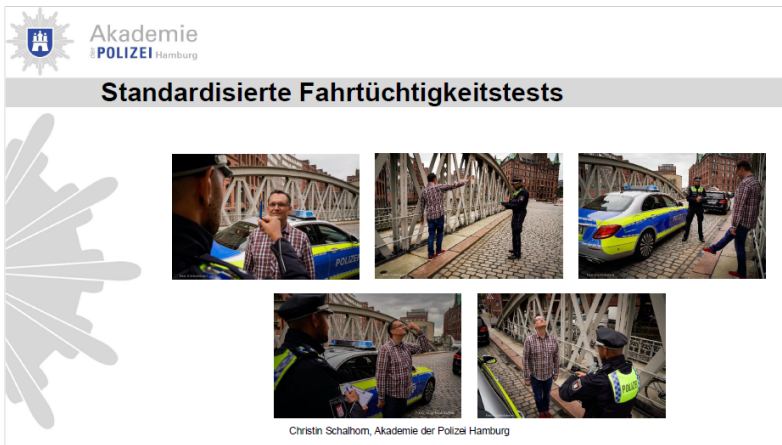
Diese drei Tests wurden in den 1970er Jahren durch die NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) finanzierte Forschung des Southern California Research Institute validiert. In dem Validierungszeitraum wurde den Fahrzeugführenden, die von einem DRE mit den besagten Tests als fahruntüchtig eingestuft wurden, auf freiwilliger Basis eine Blutprobe entnommen. Das toxikologische Gutachten ergab bei 93 % der Proben einen Substanznachweis im Blut, welcher ein psychophysisches Leistungsdefizit analog eines Blutalkoholwertes von 1,0 Promille hervorrufen kann.³

² Burns/Moskowitz, Psychophysiological Tests For DWI Arrest, Final Report, DOT-Hs.-802-424 (1977); Tharp et al., Development and field Test od Psychophysiological Tests for DWI Arrest, Final Report, DOT-Hs.-805-864 (1981); Anderson et al., Field Evaluation of a Behavioral Test Battery for DWI, DOT-Hs.-806-475 (1983).

³ Rubenzer, The Standardized Field Sobriety Tests: A Review of Scientific and Legal Issues, DOI 10.1007/s10979-007-9111-y- (2008).

Das amerikanische Testverfahren wurde für die in Deutschland geltende Rechtslage überarbeitet. Es beinhaltet neben der rechtlichen Belehrung eine Belehrung über die Freiwilligkeit zur Testdurchführung und Belehrung zur Freiwilligkeit über die Angaben zum Gesundheitsstatus. Des Weiteren beinhaltet das Testverfahren zwei weitere Bewegungs- und Koordinationstests, welche aus der jahrelangen Praxis zur Drogenerkennung stammen:

- einen Test nach Romberg
- Finger-Nase-Test.



Der Name für das Testverfahren wurde abgeleitet aus dem Amerikanischen und der polizeilichen Befugnisnorm über die Durchführung von Verkehrskontrollen (§ 36 Abs. 5 StVO).

Bei den Standardisierten Fahrtüchtigkeitstests handelt es sich um ein Testverfahren, mit dessen Hilfe die Fahrtüchtigkeit von Fahrzeugführenden überprüft werden. Es umfasst die Beeinträchtigung durch Substanzkonsum und erbringt Hinweise auf Erkrankungen oder Störungen, die ggf. nach der Fahrerlaubnis-Verordnung für die Beurteilung der Fahreignung relevant sein können.

Das Testverfahren wurde im Jahr 2010 anhand von 569 SFT-bezogener Blutentnahmen über die biostatistische Auswertung und der forensischen Interpretation von Gutachtern analysiert.⁴ Ein Jahr später fand eine Vergleichsgruppenstudie unter Beteiligung von Herrn Prof. Dr. Tönnis (GTFCh Vorsitzender) mit unbeeinflussten Fahrzeugführenden in Hamburg statt. Die Auswertung dieser Vergleichsgruppenstudie bestätigte, dass sich nüchterne Personen im Standardisierten Fahrtüchtigkeitstestverfahren signifikant von beeinflussten Personen

⁴ Kanngießner/Wallis BA 60/2023, 397.

unterscheiden.⁵ Die Aussagekraft des Standardisierten Fahrtüchtigkeitstestverfahrens wurde damit erhöht.

Testverfahren Erkrankungen/Störungen

Das Standardisierte Fahrtüchtigkeitstestverfahren wurde im Jahr 2014 bei der Polizei Hamburg pilotiert und im Jahr 2015 eingeführt. Schon während der Pilotierung war erkennbar, dass erheblicher Handlungsbedarf bei der Beurteilung erkrankter und älterer Fahrzeugführenden bestand.

So wurden SFT-Beamte zu Verkehrsunfällen oder Verkehrskontrollen hinzugezogen, wenn die einschreitenden Beamten vor Ort Zweifel an der Fahrtüchtigkeit hatten, obwohl eine vermeintliche Intoxikation nicht wahrscheinlich schien.

Es kam also vermehrt vor, dass Fahrzeugführende bei den Standardisierten Fahrtüchtigkeitstests unsicher und auffällig waren und über das standardisierte Fahrtüchtigkeitstestverfahren als fahruntüchtig eingestuft wurden, sich Verdachtsmomente hinsichtlich einer Intoxikation jedoch nicht erhärteten, sondern deutlich wurde, dass ggf. Symptome einer Erkrankung als Ursache für ein festgestelltes psychophysisches Leistungsdefizit in Frage kommen könnten.

Aus diesem Grund wurde ein alternatives und angepasstes Testverfahren für die Zielgruppe der kranken und älteren Fahrzeugführenden entwickelt, welches die grundlegenden Fähigkeiten überprüft, die zum Führen eines Fahrzeuges benötigt werden. An diesem Prozess war eine Fahrerlaubnisbehörde aus Niedersachsen, ein TÜV- & MPU-Gutachter, Ärzte verschiedener Fachrichtungen, Juristen und die Polizeiinspektion Hildesheim (Niedersachsen) maßgeblich beteiligt.⁶

Das alternative Testverfahren „Erkrankungen und Störungen“ überprüft die Augen, die Mobilität (u.a. der Extremitäten) und die kognitive Leistungsfähigkeit. Es werden dabei fahrrelevante Grundfunktionalitäten überprüft. Bei den Tests handelt es sich um einfache Tests aus dem Bereich der Orthopädie, der Allgemeinmedizin, der Neurologie und der Augenheilkunde, die auch von medizinischen Laien mit den Probanden durchgeführt und dokumentiert werden.

Im Rahmen der Augenüberprüfung schauen sich SFT-Beamte die medizinischen Indikatoren wie Pupillengröße, Blickachse und Ruhenystagmus an. Sie dokumentieren den Zustand der Bindehäute, führen einen Pupillenlichtreaktionstest durch, testen die Augenmotilität,

⁵ Kanngießer/Wallis BA 60/2023, 398.

⁶ Kanngießer/Wallis BA 60/2023, 398.

die Sehleistung und das Gesichtsfeld. Auch die Sehleistung und Gesichtsfeldüberprüfung kann vor Ort durch eine angepasste „car-side“-Überprüfung mittels Unterstützung der klassischen Sehtest-Tafel oder zu Büro- und Geschäftszeiten durch einen Besuch bei einem naheliegenden Optiker oder Augenarzt durchgeführt werden. Eine ruhige und wetterunabhängige Örtlichkeit, wie zum Beispiel das Polizeikommissariat oder alternative Örtlichkeit, wird für die Testdurchführung bevorzugt, hängt aber vom Einverständnis der überprüfenden Person ab.



Testverfahren Erkrankungen / Störungen → Augen

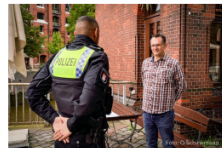
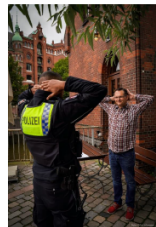


Christin Schalhom, Akademie der Polizei Hamburg

Im Rahmen der Mobilitätsüberprüfung wird die Oberkörpermobilität mittels des Nacken- und Schürzengriffes und des Schulterblickes, sowie die Mobilität der Fußgelenke mit dem Hacke-Spitze-Stand überprüft.



Testverfahren Erkrankungen / Störungen → Mobilität



Christin Schalhom, Akademie der Polizei Hamburg

Des Weiteren wird ein Uhrentest nach der Vorlage von Shulman⁷ durchgeführt, bei dem die Fahrzeugführenden in einen vorgefertigten Kreis die Ziffern einer Analoguhr sowie eine bestimmte Uhrzeit einzeichnen sollen. SFT- Beamte beobachten und dokumentieren bei der Ausführung dieser Aufgabe die Vorgehensweise und bewerten am Ende den Gesamteindruck.



Testverfahren Erkrankungen / Störungen → kognitive Leistungsfähigkeit



Christin Schahom, Akademie der Polizei Hamburg

Eine genaue Auswertung nach Shulman, Watson oder Sunderland⁸ wird vor Ort nicht vorgenommen, diese obliegt den Fachärzten.

Mit Hilfe dieses Testverfahren können Defizite der Augen, Bewegungseinschränkungen und kognitive Beeinträchtigungen festgestellt werden, welche die Fähigkeit ein Fahrzeug sicher im Straßenverkehr führen zu können beeinträchtigen oder gar aufheben. Etwaige Feststellungen können für ein Ermittlungsverfahren von Bedeutung sein. Parallel wird die Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen der Mitteilungspflicht gemäß § 2 (12) StVG über etwaige Feststellungen in Kenntnis gesetzt. Ohne ein tatbestandsmäßiges Handeln seitens des Fahrzeugführenden wird die weitere Bearbeitung damit in den Kompetenzbereich der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde übergeben.

⁷ Ein weltweit verbreitetes Schnell-Screening Verfahren für erste Hinweise in Richtung demenzieller Erkrankungen nach Vorlage von dem Wissenschaftler Kenneth Shulman.

⁸ Weitere Wissenschaftler, welche Abwandlungen des Uhrentests nach Shulman entwickelt und getestet haben. Der Unterschied zu der Shulman Variante liegt in der Aufgabenstellung und der Auswertung.

Maßnahmen seitens der Polizei

Die Testergebnisse können zum einen den Verdacht hinsichtlich eines Tatbestandes gem. § 316 StGB, § 315c (1) Nr. 1a) StGB oder § 24a StVG erhärten. In diesen Fällen trifft die Polizei alle erforderlichen Maßnahmen für das Verfahren. Dazu gehören zum Beispiel die Anordnung einer Blutprobenentnahme, die Untersagung der Weiterfahrt und bei Verkehrsstraftaten die strafprozessuale Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins.

Zum anderen kann das Testergebnis aber auch, selbst wenn in dem Anlassgeschehen keine Straftatbestände verwirklicht wurden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung begründen. In diesen Fällen erstellt die Polizei anhand von Tatsachen eine Gefahrenprognose hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit, nimmt eine Rechtsgüterabwägung im Vergleich zu den anderen Verkehrsteilnehmern vor und führt ggf. polizeiliche Anschlussmaßnahmen, wie z.B. die Untersagung der Weiterfahrt und die Sicherstellung des Führerscheins im Rahmen der Gefahrenabwehr durch.

Die Sicherstellung des Führerscheins zur Abwehr einer unmittelbaren Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung (§ 14 Abs. 1 Satz 1 lit. a) SOG HA) unterliegt – nach Auffassung des Justiziarats der Polizei Hamburg, J 21 – der originären Zuständigkeit der Polizei für die gefahrenabwehrende Überwachung des Straßenverkehrs und somit dem Polizeirecht.

Sie ist nicht dem Fahrerlaubnisrecht und damit der originären Zuständigkeit der Fahrerlaubnisbehörde für den Regelungsbereich der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zuzuordnen.

Die Sicherstellung des Führerscheins nach § 14 Abs. 1 Satz 1 lit. a) SOG HA lässt die Fahrerlaubnis unberührt.

Laut Entscheidungen des Verwaltungsgerichts Hamburg in mehreren Eilverfahren (Beschl. v. 29.5.2019, 15 E 66/19, nicht veröffentlicht (n.v.); VG Hamburg, Beschl. v. 11.7.2023, 17 K 1869/23, n.v.; VG Hamburg, Beschl. v. 13.9.2023, 15 K 835/23, n.v.) stellt die polizeiliche Sicherstellung eines Führerscheins nach § 14 Abs. 1 Satz 1 lit. a) HmbSOG grundsätzlich eine rechtlich zulässige Überbrückungsmaßnahme dar, bis die originär zuständige Fahrerlaubnisbehörde eigene Maßnahmen zur Überprüfung der Fahreignung treffen kann.

Ein Hauptsacheverfahren wegen polizeirechtlicher Sicherstellung eines Führerscheins (§ 14 Abs. 1 Satz 1 lit. a) SOG HA) wurde vor dem Verwaltungsgericht Hamburg bisher nicht geführt.⁹

⁹ Auffassung des Justizariat der Polizei Hamburg.

Die Polizei Hamburg nutzt das Testverfahren zur Beweisführung und um nachfolgenden Instanzen die darauf basierenden Entscheidungen zu erleichtern. Die Tests dienen der Beweissicherung und können durch die zeitnahe und umfassende Einschätzung des psychophysischen Leistungsbildes in einem Ermittlungsverfahren von großer Bedeutung sein.

Die Testergebnisse unterstützen die Justiz und die Fahrerlaubnisbehörden im weiteren Verfahrensablauf.

Die Hamburger Staatsanwaltschaft berichtet über eine erhebliche Optimierung der Beurteilung einer zum Tatzeitpunkt vorliegenden Fahruntüchtigkeit bei SFT- basierten Fällen und begrüßt das Testverfahren sowie deren Dokumentationsweise zur Beweisführung ausdrücklich.

Die auf das Gefahrenabwehrrecht gestützte Führerscheinsicherstellung wird bei der Hamburger Fahrerlaubnisbehörde -Landesbetrieb Verkehr (LBV) – priorisiert behandelt und spätestens 14 Tage nach Eingang bearbeitet.

Der Arbeitsumfang bei dem LBV hat sich über die Jahre mit Einführung des Standardisierten Fahrtüchtigkeitstestverfahrens nachvollziehbar verändert. Die Zahl der MPU-Anordnungen in einem Betrachtungszeitraum von 2014 – 2022 sind bei

- Alkoholdelikten leicht gesunken,
- Drogendelikten gestiegen und
- Erkrankungen massiv gestiegen ist (die Zahl hat sich im Betrachtungszeitraum versiebenfacht).¹⁰

Die Polizei Hamburg steht im regelmäßigen Kontakt mit dem Landesbetrieb Verkehr. Der Leiter der Führerscheinstelle begrüßt die hohe Qualität der Berichte. Besonders hervorgehoben wurden die Kompetenzen der Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten im Bereich der Augenüberprüfung, denn im überwiegenden Maß bestätigt sich der Verdacht durch ein augenärztliches Gutachten im Nachgang. Gleiches gilt für die Verdachtsmomente hinsichtlich einer möglichen Hirnleistungsstörung nach einem Uhrentest im Zusammenhang mit dem Gesamteindruck der betreffenden Fahrzeugführenden.

Schlusswort

Die Durchführung von Standardisierten Fahrtüchtigkeitstests mag für viele neu klingen, wird in Hamburg aber bereits seit 10 Jahren praktiziert.

¹⁰ Auskunft des Abteilungsleiters Kai Podewski (Landesbetrieb Verkehr Hamburg Mitte).

Es ist ein akzeptiertes und erfolgreiches Testverfahren, welches sich stetig weiterentwickelt und angepasst wird.

Die Standardisierten Fahrtüchtigkeitstests geben den durchführenden Beamten Handlungssicherheit und schaffen bei den Fahrzeugführenden durch die objektive Beurteilung anhand von Tatsachen Transparenz.

Die Testverfahren werden zur Beweisführung in einem Strafverfahren genutzt und helfen den nachfolgenden Instanzen (Justiz oder Fahrerlaubnisbehörde) bei ihren Entscheidungen.

Auf Basis der detaillierten Beobachtung und Dokumentation, kann ein psychophysisches Leistungsdefizit zeitnah sichtbar gemacht werden, welches in einem Ermittlungsverfahren von großer Bedeutung sein kann. Mit der standardisierten Testdurchführung und der umfangreichen Dokumentation sind somit die Weichen für ein weitestgehend objektiveres Verfahren gestellt, in dem Sachverständige, Gutachter und letztendlich Richter alle Details würdigen und zu einem sachgerechten Ergebnis kommen können. Auch Fahrerlaubnisbehörden können auf Grundlage eines SFT- Berichtes sach- und zielgerichteter Maßnahmen treffen.

Die Polizei hat mit diesen beiden Prüfverfahren die Überprüfung der Fahrtüchtigkeit von Fahrzeugführern insofern revolutioniert, dass Sachverhalte objektiver bewertet werden können.

Im Rahmen der Strafverfolgung oder Gefahrenabwehr trifft die Polizei Maßnahmen in originärer Zuständigkeit. Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit wird fahruntüchtigen Personen, soweit eine (unmittelbar) bevorstehende Gefahr für die Person selbst als auch für andere Verkehrsteilnehmende durch die Polizei angenommen wird, das Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr untersagt.

Der demographische Wandel hat Auswirkungen auf die Mobilität. Fahrzeugführende möchten auch im hohen Alter noch aktiv am Straßenverkehr teilnehmen. Mögliche Einschränkungen durch Erkrankungen werden zum Teil selbst nicht wahrgenommen oder bewusst ignoriert.

Fahruntüchtige Fahrzeugführende, ob aufgrund von Substanzkonsum oder Erkrankungen/Störungen stellen ein unkalkulierbares Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Es ist Auftrag der Polizei dem mit allen erforderlichen Maßnahmen entgegenzuwirken und so die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Erfassung von Leistungseinschränkungen

Prof. Dr. Sven Hartwig,

Direktor des Instituts für Rechtsmedizin der

Universitätskliniken Gießen und Marburg, Gießen

Die Aufnahme psychotrop wirksamer Substanzen kann zu einer Herabsetzung der psychophysischen Leistungsfähigkeit führen, die dem sicheren Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr entgegensteht. Neben Alkohol und Betäubungsmitteln trifft dies auch auf eine Vielzahl an Medikamenten zu.¹ Die Feststellung von fahrsicherheitsrelevanten Leistungseinschränkungen bei Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern ist herausfordernd, insbesondere in Abwesenheit beobachteter Fahrauffälligkeiten.

Für die Annahme einer Fahrunsicherheit, die Anlass für eine Strafverfolgung und Verurteilung im Sinne einer „Trunkenheitsfahrt“ gemäß § 316 StGB sein kann, können sich aus dem gegenwärtigen psychophysischen Leistungsbild und Verhalten einer Person Anhaltspunkte ergeben, welche im Rahmen einer polizeilichen Maßnahme erfasst werden.² Beobachtungen von unprovzierten körperlichen und geistigen Auffälligkeiten und weitere Feststellungen von Polizeibeamten haben hierbei einen besonderen Stellenwert, da diese in der Regel den ersten direkten Kontakt zu einer Person in zeitlicher Nähe zu einer aktiven Verkehrsteilnahme haben. Ärztliche Untersuchungen erfolgen regelhaft erst nach polizeilicher Verdachtsgewinnung – beispielsweise im Rahmen einer Blutentnahme und damit mit einem gewissen Zeitverzug. Die Verdachtsgewinnung selbst gibt dabei Anlass für eine weitergehende Überprüfung der Fahrsicherheit.³

Für die Erfassung von Beobachtungen und Testergebnissen beispielsweise im Rahmen der ärztlichen Untersuchungen stehen in den Bundesländern Standarderfassungsbögen (sog. „Torkelbögen“) zur

¹ Skopp/Graw/Musshoff Rechtsmedizin 2020/30(6), 471–479 (Medikamente und Fahrsicherheit).

² Musshoff/Madea Rechtsmedizin 2006/16, 88–107 (Fahrunsicherheit durch Drogen und Medikamente – Teil 1, Polizeiliche Verdachtsgewinnung und Drogenkunde).

³ Wagner/Müller/Kipfel, Leitfaden Drogenerkennung und Fahreignung, 2. Aufl. 2024.

Verfügung. Die Bögen zur Erfassung alkoholbedingter Ausfallerscheinungen haben eine lange Tradition in Deutschland. Abbildung 1 zeigt einen Bogen aus Berlin, der in den 1930er Jahren entwickelt wurde.⁴ Die Gestaltung und Erfassungstiefe der Bögen ist in den Bundesländern nicht einheitlich und fokussiert trotz der seit Ende der 1990-iger Jahre nach einer Änderung des StVG verfolgten Intention, eine Drogenbeeinflussung zu erkennen, dennoch überwiegend Aspekte einer alkoholischen Beeinflussung.⁵ Die Durchführung von psychophysischen Leistungstests ist in diesem Zusammenhang in der Regel der Ärztin oder dem Arzt vorbehalten.

Medizinische Sachverständige, die das Vorliegen einer Fahrunsicherheit bei aktiver Teilnahme am Straßenverkehr infolge Alkohol- oder Drogenkonsum sowie nach Medikamenteneinnahme beurteilen sollen, sind auf Angaben der betroffenen Personen, Beobachtungen von Zeuginnen und Zeugen, zu denen auch Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte zählen, ärztliche Einschätzungen und Laborbefunde angewiesen. Für die gutachterliche Einschätzung sind der Ausprägungsgrad und die Anzahl psychophysischer Leistungsdefizite, deren verkehrsmedizinische Relevanz sowie die Plausibilität eines Zusammenhangs zwischen Auffälligkeiten und Substanznachweis oder Medikation entscheidend.⁶ Eine Verbesserung der Grundlage solcher Begutachtungen ist daher im Sinne eines Mehrgewinns an Informationen grundsätzlich zu befürworten.⁷

In den vergangenen Jahren wurden nach einer bundesweiten Pilotierung in einigen Bundesländern Verfahren seitens der Polizei etabliert, die eine Standardisierung der Erfassung und Dokumentation psychophysischer Leistungseinschränkungen im Rahmen polizeilicher Kontrollen/Maßnahmen beinhalten.⁸ Hierbei sollen insbesondere nicht-alkoholische Substanzbeeinflussungen erkannt werden. Bei den sog. standardisierten Fahrtüchtigkeitstests (SFT) [Anmerkung: abweichend „Feststellung und Steigerung der Fahrtüchtigkeit von Verkehrsteilnehmenden im öffentlichen Verkehrsraum durch die Polizei Niedersachsen“ – FSVR; „Qualifizierte Fahrtüchtigkeitsprüfung“ – QFP durch die Polizei Sachsen] werden für den Laien zu treffende Feststellungen mit teils modifizierten medizinischen Untersu-

⁴ Buhtz, Der Verkehrsunfall, 1938, S. 65 ff.

⁵ Kanngießer/Wallis Blutalkohol 2023/60(5), 396–400 (Qualifizierte Fahrtüchtigkeitsprüfung in Niedersachsen).

⁶ Veit, Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr – Leitfaden zur Begutachtung, 2020.

⁷ Grellner/Klitschar/Goldmann Blutalkohol 2023/60(5), 379–387 (Projekt zur verbesserten Beurteilung der Fahrsicherheit ohne Fahrauffälligkeiten bei nicht-alkoholischer Substanzbeeinflussung).

⁸ Kanngießer/Wallis Blutalkohol 2023/60(5), 396–400 (Qualifizierte Fahrtüchtigkeitsprüfung in Niedersachsen).

chungen aus der Nervenheilkunde, Augenheilkunde und Orthopädie kombiniert.⁹ Die an ärztliche Anamnese- und Untersuchungsbögen erinnernden Erfassungsbögen sind teils sehr umfangreich und sollen nur von speziell geschulten Beamtinnen und Beamten angewandt werden. Der Begriff Fahrtüchtigkeit ist in diesem Zusammenhang unbestimmt und vermischt Aspekte der Fahrsicherheit und Fahreignung.¹⁰

In einer Standardisierung von polizeilichen Maßnahmen zur Feststellung von psychophysischen Leistungseinbußen liegt die Chance, einerseits die Entscheidungsgrundlage für die Staatsanwaltschaften hinsichtlich der Gewinnung eines Anfangsverdachts für eine „Trunkenheitsfahrt“ und andererseits die Begutachtungsgrundlage für den medizinischen Sachverständigen, der sich mit der Frage der Fahrsicherheit zu befassen hat, durch eine umfangreichere Informationssammlung zu verbessern. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn ein zeitnahe Arztkontakt nicht möglich ist.¹¹

Die Anwendung medizinischer Testverfahren durch medizinische Laien setzt dabei allerdings zwingend eine entsprechende verbindliche Schulung der durchführenden Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten voraus, um eine qualifizierte Feststellung von Leistungsdefiziten zu gewährleisten. Dabei erfordern die tatsächlich angewandten medizinischen Tests teils (fach-)ärztliche Erfahrung bei der Durchführung und Beurteilung. Die Sachverständige Beurteilung der Testergebnisse und Beobachtungen setzt voraus, dass die befassten Sachverständigen über die polizeilichen Modifikationen angewandter etablierter Testverfahren orientiert sind.

Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) der Polizei können im Sinne einer Verdachtsgewinnung Hinweise auf eine Fahrunsicherheit zum Erfassungszeitpunkt liefern. Sie sollten als polizeiliche Vorüberprüfung allerdings keine abschließende/zusammenfassende Bewertung oder Beurteilung vorwegnehmen, sondern abklärungsbedürftige Auffälligkeiten respektive deren Abwesenheit fokussieren. SFT können eine gutachterliche verkehrsmedizinische Einschätzung der Fahrsicherheit unter Würdigung der Gesamtumstände nicht ersetzen. Erste Evaluationen unterstreichen den Stellenwert der SFT bei der

⁹ Wagner/Müller/Kipfel, Leitfaden Drogenerkennung und Fahreignung, 2. Aufl. 2024; Kanngießer/, Blutalkohol 2023/60(5), 396–400 (Qualifizierte Fahrtüchtigkeitsprüfung in Niedersachsen); Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in: Brandt/Halecker/Brieler/Püschel, Verkehrseignung Senioren – Krankheit, Medikamente, Alkohol, 2023.

¹⁰ Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

¹¹ Grellner/Klintschar/Goldmann Blutalkohol 2023/60(5), 379–387 (Projekt zur verbesserten Beurteilung der Fahrsicherheit ohne Fahrauffälligkeiten bei nicht-alkoholischer Substanzbeeinflussung).

qualifizierten Erfassung vorfallsnaher psychophysischer Leistungsdefizite.¹²

Die mit diesen Tests ebenfalls teils verfolgte Erfassung von Fahreignungsmängeln und die Ableitung restriktiver polizeilicher Maßnahmen ist in diesem Zusammenhang aus verkehrsmedizinischer Sicht grenzüberschreitend.¹³ Die Überprüfung der Fahreignung liegt in der Zuständigkeit der Fahrerlaubnisbehörde, die sich der gutachterlichen Expertise von für diesen Zweck ausgebildeten Medizinern und Verkehrspsychologen versieht. In diesem Zusammenhang kann auf Seiten der Polizei nur ein Verdacht gewonnen werden, der eine entsprechende Meldung und Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde nach sich ziehen kann.¹⁴ Die im Rahmen der SFT zur Verdachtsgewinnung eingesetzten Tests (z.B. Mobilitätsüberprüfung, Uhrentest, Sehtest) sind an eine standardisierte Testumgebung gebunden, die nicht immer gegeben ist. Die Testdurchführung und deren Bewertung erfordern einmal mehr eine spezifische Schulung der Anwenderinnen und Anwender. Zudem liegen derzeit keine wissenschaftlichen Validierungen der für diesen Zweck angewandten Testverfahren vor. Im Kontext der SFT, die körperliche und geistige Mängel adressieren, werden durch die Polizei auch sensible Gesundheitsdaten erfasst. Das ist zumindest kritisch zu hinterfragen.

Die Feststellung der Fahruneignetheit aus medizinischen Gründen ist eine gutachterliche Feststellung.¹⁵ Gesundheitliche Einschränkungen schließen dabei eine Fahreignung nicht aus, da auch individuelle Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen sind.¹⁶ Die Erfassung und Beurteilung von Fahreignungsmängeln setzt (fach-)spezifische Testverfahren voraus, die von verkehrsmedizinisch fortgebildeten Fachärztinnen und Fachärzten der durch die zugrundegelegte Störung definierten medizinischen Fachrichtung sowie Verkehrspsy-

¹² Wagner/Müller/Kipfel, Leitfaden Drogenerkennung und Fahreignung, 2. Aufl. 2024; Kanngießer/, Blutalkohol 2023/60(5), 396–400 (Qualifizierte Fahrtüchtigkeitsprüfung in Niedersachsen); Grellner/Klitschar/Goldmann Blutalkohol 2023/60(5), 379–387 (Projekt zur verbesserten Beurteilung der Fahrsicherheit ohne Fahrauffälligkeiten bei nicht-alkoholischer Substanzbeeinflussung).

¹³ Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in: Brandt/Halecker/Brieler/Püschel, Verkehrseignung Senioren – Krankheit, Medikamente, Alkohol, 2023.

¹⁴ Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte); Müller SVR 2007/7, 241–248 (Inhalte und Grenzen polizeilicher Mitteilungspflichten an Fahrerlaubnisbehörden).

¹⁵ Fromm Deutsches Autorecht 2025/95(1), 53–54 (Fahrtüchtigkeitstests im Rahmen von allgemeinen Verkehrskontrollen i. S. v. § 36 Abs. 5 StVO).

¹⁶ Brunnauer Z. f. Verkehrssicherheit 2020/66(2), 69–72 (Demenzielle Syndrome und Autofahren – ein Update empirischer Evidenz); Rückriegel Z. f. Verkehrssicherheit 2020/66(2), 124–125 (Überprüfung psychometrischer Testverfahren hinsichtlich ihres Einsatzes bei älteren Kraftfahrern).

chologinnen und Verkehrspsychologen angewandt werden.¹⁷ Grundlage sind das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Fahrerlaubnisverordnung (FeV), die Begutachtungsleitlinien (BGL) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die Beurteilungskriterien (BK) und stets der aktuelle wissenschaftliche Kenntnisstand.¹⁸

Eine flächendeckende Einführung vereinheitlichter Testverfahren zur verbesserten Erkennung von verkehrsmedizinisch relevanten psychophysischen Leistungsdefiziten unter Etablierung von Standards bei der Schulung der anwendenden Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten ist prinzipiell zu befürworten. Hierbei sollten rechts- und verkehrsmedizinische Aspekte Berücksichtigung finden.

Zwischen polizeilicher Verdachtsgewinnung hinsichtlich der Fahrsicherheit und verkehrsmedizinischer sowie verkehrspsychologischer Begutachtung der Fahreignung ist dabei zu differenzieren.

¹⁷ Zellner/Brunnauer Z.f. Verkehrssicherheit 2022/68(3), 246–249 (Drivescreen – Entwicklung eines Screening-Verfahrens zur Einschätzung der Fahrsicherheit bei älteren Personen mit kognitiver Beeinträchtigung).

¹⁸ Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung v. 27.1.2014 (Verkehrsblatt, S. 110) Fassung v. 17.2.2021 (Verkehrsblatt S. 198), in Kraft getreten am 1.6.2022 mit der Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 11 vom 25. März 2022; Brenner-Hartmann/Fastenmeier/Graw, Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung Beurteilungskriterien, 4. Aufl. 2022; Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

An das
Institut für gerichtliche und soziale Medizin der Universität Berlin
Direktor: Professor Dr. Müller-Hess
BERLIN NW 7, Hannoversche Straße 6

Genau ausfüllen! **Alkohol-Untersuchungsbogen** Genau ausfüllen!

Name Beruf

Alter Wohnort

Genauer Zeitpunkt des Unfalls

Genauer Zeitpunkt der Blutentnahme

Am Unfall beteiligt als: Kraftwagenführer, Beifahrer, Insasse — Motorradführer, Beifahrer — Radfahrer, Beifahrer — Fußgänger Berufsfahrer Privatfahrer

Art und Hergang des Unfalles

.....

Anzahl der Verletzten Anzahl der Toten

Körperform: fettleibig — normal — mager. Körpergewicht

Aussehen: Gesichtsfarbe blaß — gerötet — normal

Allgemeinbefinden: (Erschöpfung, Erbrechen)

.....

Alkoholgeruch der Atemluft

Bewegungsstörungen: Gang sicher — unsicher; beim Wenden: sicher — unsicher

Verschärfter Romberg'scher Versuch

Finger-Fingerprobe: sicher — unsicher

Aufheben von Gegenständen: sicher — unsicher

Benahmen: beherrscht — erregt — unhöflich — abgestumpft

Zeitliche und örtliche Orientierung:

Vorstellungsvermögen: klar — unklar — verwirrt

Sprachstörungen

Verletzungen durch Unfall

Gehirnerschütterung oder schwere Kopfverletzung

Hat vor Blutentnahme Narkose stattgefunden?

Liegt Diabetes vor? (Urinuntersuchung)

Beginn des Alkoholgenusses und Angabe über Menge und Art der Getränke

.....

Zur Untersuchung sind mindestens **drei** gut gefüllte Kapillaren erforderlich, wenn diese nicht vorrätig sind, kann bei sofortiger Einsendung an das Institut eine Venüle verwandt werden.

Die zur Füllung der Kapillaren nötige Blutmenge wird am zweckmäßigsten aus dem Ohr-läppchen entnommen; **bei der Blutentnahme selbst ist strengstens darauf zu achten, daß die Säuberung der Hautteile nicht mit Alkohol, Benzin, Ather oder Jodtinktur vorgenommen wird.** Zur Reinigung wird am besten eine einpromillige Sublimatlösung verwandt und danach gut getrocknet. Weiterhin ist darauf zu achten, daß die zur Blutentnahme benötigten Instrumente vorher nicht mit Alkohol in Berührung gekommen sind.

.....

Auftraggeber Unterschrift des Arztes

Abbildung 1 (privat): Alkohol-Untersuchungsbogen aus dem Institut für gerichtliche und soziale Medizin der Universität Berlin um 1940

Fahrtüchtigkeitstests der Polizei: Senioren im Fokus der Verkehrspolizei

Rechtsanwalt Marc Mühlen,
Berlin¹

Bei Verkehrskontrollen oder Unfallaufnahmen zieht die Polizei in einzelnen Bundesländern speziell ausgebildete Beamte hinzu, wenn Zweifel an der Fahrtüchtigkeit eines Verkehrsteilnehmers bestehen.² Diese speziell ausgebildeten Beamten führen dann standardisierte Fahrtüchtigkeitstests durch, die eine möglicherweise fehlende Fahrtüchtigkeit aufgrund von Drogenbeeinflussung, Erkrankungen oder medizinischen Störungen aufdecken sollen.³

Der in Hamburg verwendete sogenannte Standardisierte Fahrtüchtigkeitstest SFT wurde auf der Grundlage von Verfahren zum Nachweis von Alkohol- und Drogenbeeinflussung entwickelt.⁴ In der praktischen Anwendung dieses Standardisierten Fahrtüchtigkeitstests gab es immer wieder Verkehrsteilnehmer, die dabei Auffälligkeiten zeigten, obwohl sie augenscheinlich nicht unter Alkohol- oder Drogenbeeinflussung standen. Dies betraf namentlich ältere oder kranke Fahrzeugführer, die beispielsweise Probleme hatten auf einer Linie zu balancieren oder für eine halbe Minute auf einem Bein zu stehen, so dass sie das Testverfahren nicht bestanden und als fahruntüchtig hätten eingestuft werden müssen.⁵

¹ Der Verfasser ist Rechtsanwalt in Berlin, Fachanwalt für Verkehrsrecht und Sprecher des Arbeitskreises Verkehrsrecht im Berliner Anwaltsverein.

² Schäler SVR 2025, 31–36 (34) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung).

³ Vgl. zu allem: Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in diesem Heft.

⁴ Zu den Ursprüngen siehe Kanngießner/Wallis Blutalkohol 2023, 396–400 (396 f.) (Qualifizierte Fahrtüchtigkeitsüberprüfung in Niedersachsen);

Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in: Brandt/Halecker/Brieler/Püschel, Verkehrseignung Senioren – Krankheit, Medikamente, Alkohol, 2023, S. 110.

⁵ Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in: Brandt/Halecker/Brieler/Püschel, Verkehrseignung Senioren – Krankheit, Medikamente, Alkohol, 2023, S. 109–118 (111); abrufbar unter: [https://pabst-publishers.com/neuerscheinungen/detailansicht?cmd\[fa\]=10015](https://pabst-publishers.com/neuerscheinungen/detailansicht?cmd[fa]=10015).

1. SFT „Erkrankungen/Störungen“ für Senioren oder körperlich eingeschränkte Verkehrsteilnehmer

Für diesen Anwendungsfall modifizierte die Hamburger Polizei den ursprünglichen Fahrtüchtigkeitstest und entwickelte ein angepasstes Testverfahren für die Zielgruppe der kranken und älteren Fahrzeugführenden.⁶ Das alternative Testverfahren „SFT Erkrankungen und Störungen“ soll fahrrelevante Grundfunktionalitäten überprüfen.⁷

Dabei werden für den Laien zu treffende Feststellungen mit teils modifizierten medizinischen Untersuchungen aus der Nervenheilkunde, Augenheilkunde und Orthopädie kombiniert.⁸ Zum Einsatz kommen ein standardisierter Erfassungsbogen, eine klassische Sehtest-Tafel oder eine Handy-App⁹ und ein Uhrentest, bei dem der Proband in einen vorgefertigten Kreis die Ziffern einer Analoguhr sowie eine bestimmte Uhrzeit einzeichnen soll.¹⁰

Die Untersuchungen sind so ausgelegt, dass sie an der Kontrollörtlichkeit durchgeführt werden können („Car-side-Testing“).¹¹ Eine Fortsetzung des Testverfahrens ist jedoch auch auf einem Polizeikommissariat möglich, um eine möglichst ruhige und wetterunabhängige Umgebung zu haben.¹² Auch ein gemeinsamer Besuch des Polizeibeamten mit dem Probanden bei einem naheliegenden Optiker oder Augenarzt ist möglich.¹³

a) Erfassungsbogen „SFT Erkrankungen/Störungen“

Der hierfür entwickelte Erfassungsbogen „SFT Erkrankungen/Störungen“ wird von den SFT-Beamten vor Ort genutzt, um Fahrun-

⁶ Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in diesem Heft.

⁷ Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in diesem Heft.

⁸ Hartwig, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Erfassung von Leistungseinschränkungen, in diesem Heft.

⁹ Bartram/Kanngießer/Hufendiek/Schalhorn/Framme Ophthalmologie 2024, 18–26 (21) (Überprüfung visueller Defizite durch die Polizei bei Verkehrsteilnehmern in Deutschland), abrufbar unter: <https://doi.org/10.1007/s00347-023-01928-z>.

¹⁰ Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in: Brandt/Halecker/Brieler/Püschel, Verkehrseignung Senioren – Krankheit, Medikamente, Alkohol, 2023, S. 112.

¹¹ Bartram/Kanngießer/Hufendiek/Schalhorn/Framme Ophthalmologie 2024, 18–26 (19) (Überprüfung visueller Defizite durch die Polizei bei Verkehrsteilnehmern in Deutschland), abrufbar unter: <https://doi.org/10.1007/s00347-023-01928-z>; Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in diesem Heft.

¹² Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in diesem Heft.

¹³ Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in diesem Heft.

tüchtigkeit aufgrund von Erkrankungen oder medizinischen Störungen zu dokumentieren; dieser wird regelhaft abgefragt.¹⁴ Erfasst werden zunächst die Personaldaten des Probanden und das Datum. Abgefragt werden verschiedene Erkrankungen, beispielsweise Depressionen, Epilepsie, Schlafstörungen, Erkältung und eingenommene Medikamente.¹⁵ Im Rahmen der Augenüberprüfung werden ein Pupillenlichtreaktionstest durchgeführt und Visus, Augenmotilität und Gesichtsfeld getestet.¹⁶ Der Beamte erfasst seinen Eindruck von den Skleren, die Pupillengröße, Blickachse und Ruhenystagmus. Abgefragt wird, ob eine Brille verordnet wurde, wann die letzte Augenuntersuchung stattgefunden hat. Die aus dem ärztlichen Bericht zum Protokoll und Untersuchungsantrag einer Blut-/Urinprobe¹⁷ bekannten Erfassungsfelder zu Stimmung und Bewusstsein sind ebenfalls vorhanden.

Im Rahmen der Mobilitätsüberprüfung werden die Oberkörpermobilität mittels des Nacken- und Schürzengriffes und des Schulterblickes, sowie die Mobilität der Fußgelenke mit dem Hacke-Spitze-Stand überprüft.¹⁸ Beim Nackengriff wird der Proband gebeten, die offenen Hände simultan über den Kopf und anschließend an den Nacken zu führen. Beim Schürzengriff wird der Proband angewiesen seinen Arm nach hinten und innen zu drehen, so als ob er eine Schürze zubinden wollte. Der durchführende Beamte dokumentiert die Endposition der Hände und kreuzt jeweils an, ob nach seinem Dafürhalten die Beweglichkeit beeinträchtigt ist oder nicht. Mit dem Hautfaltentest soll erfasst werden, ob Hinweise auf Flüssigkeitsdefizite vorliegen.

Auf der Rückseite des Bogens befindet sich ein Freitextfeld für Bemerkungen sowie ein Erfassungsfeld für die Bewertung des Polizeibeamten, ob die Feststellungen für eine Fahruntüchtigkeit sprechen oder nicht. Der Bogen endet mit einer Schweigepflichtentbindungserklärung, auf der der Proband die Einwilligung unterschreibt, dass sein

¹⁴ Bartram/Kanngießer/Hufendiek/Schalhorn/Framme *Ophthalmologie* 2024, 18–26 (19) (Überprüfung visueller Defizite durch die Polizei bei Verkehrsteilnehmern in Deutschland), abrufbar unter: <https://doi.org/10.1007/s00347-023-01928-z>.

¹⁵ Die Rückseite des Erfassungsbogens ist nachfolgend abgedruckt, die Vorderseite ist abgedruckt in Bartram/Kanngießer/Hufendiek/Schalhorn/Framme *Ophthalmologie* 2024, 18–26 (20) (Überprüfung visueller Defizite durch die Polizei bei Verkehrsteilnehmern in Deutschland), abrufbar unter: <https://doi.org/10.1007/s00347-023-01928-z>.

¹⁶ Schalhorn, *Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg*, in: Brandt/Halecker/Brieler/Püschel, *Verkehrseignung Senioren – Krankheit, Medikamente, Alkohol*, 2023, S. 112.

¹⁷ Vgl. Anlage 1 zu den jeweiligen Verwaltungsvorschriften der Länder über die Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten und über die Sicherstellung von Führerscheinen; im polizeilichen und verkehrsmedizinischen Volksmund „*Tokelbogen*“ genannt.

¹⁸ Schalhorn, *Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg*, in diesem Heft.

Arzt zur Überprüfung seiner Fahrtüchtigkeit eine Diagnoseabfrage und einen Medikationsplan fertigt, sowie die Frage beantwortet, ob gesundheitliche Störungen bekannt sind, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

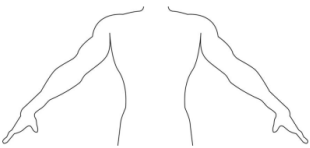
Hautfaltentest	
☐ es liegen Hinweise für ein Flüssigkeitsdefizit vor	☐ es liegen <u>keine</u> Hinweise für ein Flüssigkeitsdefizit vor
Nackengriff	Schürzengriff
Endposition der Hände mit (x) markiert	Endposition der Hände mit (x) markiert
	
☐ Beweglichkeit beeinträchtigt, ☐ Beweglichkeit <u>nicht</u> beeinträchtigt	☐ Beweglichkeit beeinträchtigt, ☐ Beweglichkeit <u>nicht</u> beeinträchtigt
Bemerkungen:	
Bewertung	
☐ es liegen keine Hinweise für eine, die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigende, Einschränkung / Störung oder Erkrankung vor	
☐ es liegen Hinweise für eine eingeschränkte Fahrtüchtigkeit vor	
☐ die Feststellungen sprechen für eine Fahruntüchtigkeit	
☐ eine Fahreignungsüberprüfung wird angeregt	
..... (Unterschrift)	
Schweigepflichtentbindung	
Hiermit willige ich, (Proband/in), ein, dass	
Frau / Herr (Arzt, Ärztin)	
zur Überprüfung meiner Fahrtüchtigkeit einmalig eine Diagnoseabfrage und einen Medikationsplan fertigt sowie die unten stehende Fragestellung beantwortet und die Ergebnisse der Fahrerlaubnisbehörde / Polizei* zur Verfügung stellt.	
Mir ist bekannt, dass ich diese Erklärung über die Entbindung von der Schweigepflicht jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen kann.	
Fragestellung:	
Sind insbesondere Erkrankungen / gesundheitliche Störungen bekannt, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen? Falls ja, benennen Sie den Umfang und die Ausprägung.	
.....	
Datum, Unterschrift	
*) nicht zutreffendes streichen	

Abbildung: Rückseite des Erfassungsbogens „SFT Erkrankungen/Störungen“¹⁹

¹⁹ Die Vorderseite des Erfassungsbogens ist abgedruckt in Bartram/Kanngießer/Hufendiek/Schalhorn/Framme Ophthalmologie 2024, 18–26 (20) (Überprüfung visueller

b) Folge: Sicherstellung des Führerscheins, MPU, Fahrerlaubnisentziehung

Wirkt der Proband mit, können sich aus Sicht des Polizeibeamten Hinweise für eine Fahruntüchtigkeit oder eingeschränkte Fahrtüchtigkeit ergeben, reduzieren oder verstärken.

Wenn der Polizeibeamte meint, die von ihm getroffenen Feststellungen sprechen für eine Fahruntüchtigkeit, wird dem Probanden direkt vor Ort die Weiterfahrt untersagt und sein Führerschein wird ggfs. sichergestellt.²⁰ Nach erfolgter Information durch die Polizei wird die Fahrerlaubnisbehörde dem Probanden aufgeben, ein Gutachten eines Arztes einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung vorzulegen.²¹ und für den Fall der Nichtbefolgung die Fahrerlaubnisentziehung androhen.

2. Rechtliche Einordnung

Das Fahren in fahruntüchtigem bzw. fahrunsicherem²² Zustand ist nicht ohne Weiteres strafbar. § 316 StGB sieht eine Strafbarkeit nur dann vor, wenn die Fahrunsicherheit Folge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel ist. § 315c StGB sieht eine Strafbarkeit für den Fahrzeugführer zwar auch dann vor, wenn die Fahrunsicherheit die Folge geistiger oder körperlicher Mängel ist; hinzutreten muss jedoch eine konkrete Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert (sog. Beinaheunfall).²³ Eine Strafbarkeit nach §§ 222 oder 229 StGB kommt in Betracht, falls der Fahrzeugführer seine Fahruntüchtigkeit erkennen konnte, hinzutreten muss eine Körperverletzung oder Tötung.²⁴

Wenn der Fahrtüchtigkeitstest nicht aus Anlass einer (fahrlässigen) Tötung, Körperverletzung, oder zumindest eines Unfalls oder Bei-

Defizite durch die Polizei bei Verkehrsteilnehmern in Deutschland), abrufbar unter: <https://doi.org/10.1007/s00347-023-01928-z>.

²⁰ so jedenfalls in Hamburg: Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in: Brandt/Halecker/Brieler/Püschel, Verkehrseignung Senioren – Krankheit, Medikamente, Alkohol, 2023, S. 112.

²¹ § 46 Abs. 3 FeV in Verbindung mit § 11 Abs. 2 Nr. 5, Abs. 6 FeV.

²² Der Begriff „Fahruntüchtigkeit“ wird vielfach synonym gebraucht, Müller/Schubert/Huettner Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (656) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte); vgl. Schäler SVR 2025, 31–36 (32) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung).

²³ Vgl. BGH NJW 1995, 3131; Fischer StGB § 315c Rn. 15.

²⁴ Zu den weiteren Tatbestandsmerkmalen vgl. Fischer StGB § 15 Rn. 1; § 229 Rn. 1.

naheunfalls durchgeführt wird, wird die Polizei daher ausschließlich im Rahmen des Gefahrenabwehrrechts tätig, soweit der Verdacht einer Alkohol- oder Drogenbeeinflussung nicht besteht.

a) Rechtsgrundlage für die Durchführung Fahrtüchtigkeitstests/Freiwilligkeit

Nach § 36 Abs. 5 S. 1 StVO dürfen Polizeibeamte „*Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit*“ anhalten. Daraus abgeleitet haben die Testverfahren der verschiedenen Polizeibehörden den Namen *Fahrtüchtigkeitstest* erhalten.²⁵

Einzelstimmen halten § 36 Abs. 5 StVO für rechtswidrig, weil er nicht auf eine ausreichende gesetzliche Ermächtigungsgrundlage zurückzuführen sei.²⁶ Die ganz herrschende Meinung sieht § 36 Abs. 5 S. 1 StVO jedoch als durch § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG ausreichend gedeckt an; dies deshalb, weil eine Verkehrskontrolle wegen Geringfügigkeit und kurzzeitiger Dauer nur die allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) tangiere.²⁷

Dies bedeutet jedoch im Umkehrschluss, dass diese Regelung eben auch nur geringfügige und kurzzeitige Eingriffe in die allgemeine Handlungsfreiheit rechtfertigt. Fahrtüchtigkeitstests sind jedoch alles andere als kurzzeitig und stellen in ihren möglichen Folgen auch keine geringfügigen Eingriffe dar. Daher sind diese nicht mehr von § 36 Abs. 5 S. 1 StVO gedeckt.²⁸

Eine Verkehrskontrolle ermöglicht lediglich beiläufige Feststellungen der körperlichen Konstitution des Verkehrsteilnehmers (z.B. unsicherer Stand oder gerötete Augen).²⁹ Weitergehende Weisungen als die zum Anhalten und die unmittelbar mit der Durchführung der Kontrolle erforderlichen Anweisungen sind durch § 36 Abs. 5 StVO nicht gedeckt.³⁰ Auch eine Verpflichtung der kontrollierten Verkehrsteilnehmer an einem Atemalkoholtest aktiv mitzuwirken, wird durch § 36 Abs. 5 StVO nicht begründet.³¹ Aus dem gleichen Grund kann

²⁵ Schallhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in diesem Heft; vgl. Namensgebungen: „Feststellung und Steigerung der Fahrtüchtigkeit von Verkehrsteilnehmenden im öffentlichen Verkehrsraum durch die Polizei Niedersachsen“ (FSVR), „Qualifizierte Fahrtüchtigkeitsprüfung“ (QFP) der Polizei Sachsen.

²⁶ Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, StVO § 36 Rn. 24.

²⁷ Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, StVO § 36 Rn. 24.

²⁸ Wie hier: Schäler SVR 2025, 31–36 (35) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung).

²⁹ Schäler SVR 2025, 31–36 (35) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung).

³⁰ Rebler/Müller SVR 2017, 1–6 (5) (Polizeiliche Kontrollen im Straßenverkehr).

³¹ Vgl. Begründung zur ÄndVO vom 19.3.1992 (VkB1. 1992, 187); Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, StVO § 36 Rn. 10, 25.

eine Teilnahme an Fahrtüchtigkeitstests nicht erzwungen werden.³² Fahrtüchtigkeitstests können also allenfalls auf freiwilliger Basis durchgeführt werden.³³ Grundvoraussetzung für das Durchführen einer Untersuchung ist die Zustimmung des Betroffenen.³⁴ Es handelt sich um eine freiwillige Maßnahme, die von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ohne rechtliche Konsequenzen verweigert werden darf.

b) Belehrungserfordernis

Die Standardisierten Fahrtüchtigkeitstests beinhalten eine rechtliche Belehrung,³⁵ eine Belehrung über die Freiwilligkeit der Testdurchführung und eine Belehrung zur Freiwilligkeit über die Angaben zum Gesundheitsstatus.³⁶ Es ist also davon auszugehen, dass diese Belehrungen gemacht werden.

Für den handelnden Polizeibeamten ergibt sich die Erforderlichkeit bereits aus der Einhaltungsverpflichtung der dienstlichen Vorgaben. Auch ohne diese Vorgaben sind die Belehrungen zur Aussagefreiheit und Freiwilligkeit erforderlich.

Die Belehrung über die Aussagefreiheit ist nach § 136 StPO³⁷ erforderlich, wenn der Polizeibeamte den Verdacht einer Ordnungswidrigkeit³⁸ oder Straftat hegt. Neben einer vermuteten Alkohol- oder Drogenbeeinflussung ist diese beim SFT Erkrankungen und Störungen insbesondere nach einem vorangegangenen Verkehrsunfall oder Beinaheunfall erforderlich.³⁹

Nach dem Wortlaut des § 136 Abs. 1 Satz 2 Hs. 1 StPO ist zwar lediglich bei Beginn von „*Vernehmungen*“ zu belehren. Bei einer Vernehmung tritt der Vernehmende der Auskunftsperson in amtlicher Funktion gegenüber und verlangt in dieser Eigenschaft von ihr eine

³² Wie hier: Soiné NZV 2016, 411 – 415 (412) (Selbstbelastungsfreiheit und Beweisverwertung bei Verkehrsstraftaten und -ordnungswidrigkeiten); Schäler SVR 2025, 31–36 (35) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung).

³³ Wie hier: Schäler SVR 2025, 31–36 (35) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung); Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (656, 658) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

³⁴ Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (657) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

³⁵ Hier dürfte die Belehrung zur Aussagefreiheit gemeint sein.

³⁶ Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in diesem Heft.

³⁷ Über § 163a Abs. 4 Satz 2 StPO.

³⁸ Anwendbarkeit über § 46 Abs. 1 OWiG, vgl. Hecker NJW 1997, 1833–1834 (Verwertungsverbot infolge unterlassener Betroffenenbelehrung?).

³⁹ Möglicher Straftatverdacht nach §§ 222, 229 oder 315c StGB, siehe oben.

Auskunft. Die Fahrtüchtigkeitstests werden in amtlicher Funktion durchgeführt und sehen ausdrücklich die mündliche Befragung der Probanden und die schriftliche Erfassung ihrer Antworten vor. Aufgrund der enthaltenen Vernehmungselemente ist über die Aussagefreiheit vorab zu belehren.⁴⁰

Auch die Belehrung über die Freiwilligkeit der Teilnahme am Fahrtüchtigkeitstest ist erforderlich. Die Durchführung von standardisierten Fahrtüchtigkeitsprüfungen sollte zwingend mit einer polizeilichen Belehrung über die Freiwilligkeit der Teilnahme verknüpft werden.⁴¹ Ohnehin ist es gängige Praxis der verschiedenen Länderpolizeien, über die Freiwilligkeit der Teilnahme zu belehren.⁴²

Die Belehrung ist auch deshalb erforderlich, weil Art. 1 Abs. 1 GG es verbietet, den Menschen zum bloßen Objekt eines staatlichen Verfahrens herabzuwürdigen.⁴³ Aus der Fahrschule dürfte den Kraftfahrern bekannt sein, dass Weisungen von Polizeibeamten Folge zu leisten ist.⁴⁴ Demgemäß halten die späteren Probanden auf entsprechende Weisung an und dulden die Verkehrskontrolle. Dem nicht juristisch vorgebildeten Verkehrsteilnehmer wird sich nicht aufdrängen, dass er einer höflich formulierten Bitte zur Teilnahme am Fahrtüchtigkeitstest nicht nachkommen muss. Fahrtüchtigkeitstests dürfen nach Belehrung über deren Freiwilligkeit und mit Zustimmung des betreffenden Fahrers durchgeführt werden.⁴⁵

Dass einzelne Oberlandesgerichte eine Belehrungspflicht vor der Teilnahme am *Atemalkoholtest* verneinen, weil eine solche bisher nicht gesetzlich normiert sei,⁴⁶ erlaubt keine Rückschlüsse auf das Belehrungserfordernis bei Fahrtüchtigkeitstests. Denn ein Fahrtüchtigkeitstest und die damit verbundene Mitwirkung und Kommunikation des Probanden geht ganz erheblich über einen Atemalkoholtest hinaus. Beim Atemalkoholtest bezieht sich die Mitwirkung lediglich auf das Ausatmen. Beim Fahrtüchtigkeitstest werden nicht nur mehr Mitwirkungshandlungen erbracht, sondern auch konkrete Fragen beantwortet. Die Situation ist daher mit einem Atemalkoholtest nicht vergleichbar.

⁴⁰ Im Ergebnis ebenso: Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (658) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

⁴¹ Wie hier: Schäler SVR 2025, 31–36 (36) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung).

⁴² Zum SFT in Hamburg siehe Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in diesem Heft; im Fall des OLG Celle 30.11.2017 – 1 Ss 61/17, Blutalkohol 2018, 159–161, wurde ebenfalls über die Freiwilligkeit belehrt.

⁴³ Vgl. BVerfGE 57, 250, 274 f.

⁴⁴ § 36 Abs. 1 Satz 1 StVO.

⁴⁵ Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (658) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

⁴⁶ Vgl. KG 30.7.2014 – 3 Ws (B) 356/14.

Ohnehin sehen aber die jeweiligen Verwaltungsvorschriften der Länder über die Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten und über die Sicherstellung von Führerscheinen eine Belehrungspflicht vor. *Vor Durchführung der Atemalkoholmessung ist die betroffene Person ausdrücklich darüber zu belehren, dass die Messung nur mit ihrem Einverständnis durchgeführt wird und die Messung ihre Mitwirkungsbereitschaft voraussetzt.⁴⁷ Ablauf und Zweck der Messung sind zu erläutern.⁴⁸*

Das Verbot des § 136a StPO ist in jedem Fall zu beachten. Die Freiheit der Willensentschließung und der Willensbetätigung des Beschuldigten darf insbesondere nicht durch Täuschung beeinträchtigt werden. Dies gilt nicht nur im Bereich der Strafverfolgung. Vielmehr ist die Anwendbarkeit des § 136a StPO auch in fast allen Polizeigesetzen ausdrücklich vorgeschrieben.⁴⁹

Bei Vorspiegeln einer Mitwirkungspflicht oder bewusstem Ausnutzen eines Irrtums über eine solche Pflicht kommt eine Unverwertbarkeit in Betracht.⁵⁰ Eine bewusste Irreführung durch die Angabe, der Proband könne sich durch die freiwillige Teilnahme an Fahrtüchtigkeitstests sowohl be- als auch entlasten, liegt nicht vor, wenn der Polizeibeamte davon ausgeht, dass zum Zeitpunkt der freiwilligen Mitwirkung eine entlastende Wirkung noch eintreten konnte.⁵¹

c) Wissenschaftliche Validität

Grundlage des SFT-Projekts bildeten die Erkenntnisse der amerikanischen Polizei.⁵² In den 1970er Jahren wurden dort Tests zur Drogen- und Alkoholbeeinflussung ursprünglich von Polizisten erdacht oder übernommen und modifiziert und später standardisiert und wissenschaftlich validiert; die Verfahren zur Drogenerkennung durch speziell ausgebildete Polizisten (DREs)⁵³ und zur Alkoholerkennung

⁴⁷ Nr. 2.1.1. Verwaltungsvorschrift über die Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten und über die Sicherstellung von Führerscheinen (Berlin).

⁴⁸ Ebenda.

⁴⁹ Mit Ausnahme von Baden-Württemberg, vgl. Soiné Blutalkohol 2018, 89–100 (91) (Die polizeiliche Befragung und Vernehmung alkoholisierter Personen).

⁵⁰ So zur Atemalkoholmessung: KG 30.7.2014 – 3 Ws (B) 356/14.

⁵¹ OLG Celle 30.11.2017 – 1 Ss 61/17, Blutalkohol 2018, 159–161 (161).

⁵² Kanngießer/Wallis Blutalkohol 2023, 396 (397).

⁵³ Drug Recognition Expert (DRE)-Program, später in Drug Evaluation and Classification Program (DECP) umbenannt, vgl. <https://www.theiacp.org/projects/the-international-drug-evaluation-classification-program>.

(Einbeinstand, Geh- und Drehtest, Nystagmusüberprüfung)⁵⁴ werden bis heute benutzt.

Die dabei entwickelten Verfahren wurden gerade nicht für die Feststellung der Fahrtüchtigkeit von älteren oder körperlich eingeschränkten Verkehrsteilnehmern entwickelt, sondern für die Feststellung der Fahrtüchtigkeit aufgrund von Drogen- oder Alkoholkonsums. Zwar waren an der Entwicklung des SFT „Erkrankungen/Störungen“ auch ein MPU-Gutachter und Ärzte verschiedener Fachrichtungen beteiligt.⁵⁵ Jedoch werden für den Laien zu treffende Feststellungen mit teils modifizierten medizinischen Untersuchungen kombiniert,⁵⁶ die für den medizinischen Laien eine nicht unerhebliche Komplexität⁵⁷ entfalten.

Medizinische Fachverfahren können bei nicht fachgerechter Durchführung, ungeeigneter Untersuchungsumgebung und in psychologischen Stresssituationen zu ungenauen oder gar falschen Ergebnissen führen.

Zwar versucht die Polizei, einer fehlerhaften Durchführung und damit einhergehenden Fehldeutungen⁵⁸ vorzubeugen. Die Durchführung von Fahrtüchtigkeitstests obliegt ausschließlich speziell ausgebildeten Polizeibeamten, die in einer modularen Fortbildung mit einer Dauer von mehreren Wochen geschult werden. Nach erfolgreicher Prüfung erhalten die Beamten eine Bescheinigung als zertifizierte Fahrtüchtigkeitsprüfer, die einer zeitlichen Befristung unterliegt und durch wiederkehrende Fortbildungsveranstaltungen und den Nachweis der praktischen Anwendung verlängert werden muss.⁵⁹

Ein Fahrtüchtigkeitstest darf sich auch nicht von vornherein darauf beschränken, eventuelle Unzulänglichkeiten des Probanden zu ermitteln. Auch der Umgang mit den Einschränkungen durch Erkrankungen und/oder Leistungseinbußen ist zu bewerten, um eine mögliche

⁵⁴ Standardized field sobriety tests (SFST), vgl. M. Burns & H. Moskowitz (Juni 1977), Psychophysical Tests for DWI Arrest, NHTSA report DOT HS-802 424.

⁵⁵ Zu den weiteren Beteiligten: Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in: Brandt/Halecker/Brieler/Püschel, Verkehrseignung Senioren – Krankheit, Medikamente, Alkohol, 2023, S. 111.

⁵⁶ Hartwig, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Erfassung von Leistungseinschränkungen, in diesem Heft.

⁵⁷ Schäler SVR 2025, 31–36 (34) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung).

⁵⁸ Schäler SVR 2025, 31–36 (34) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung).

⁵⁹ Schäler SVR 2025, 31–36 (34) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung); vgl. auch Bartram/Kanngießer/Hufendiek/Schalhorn/Framme Ophthalmologie 2024, 18–26 (19) (Überprüfung visueller Defizite durch die Polizei bei Verkehrsteilnehmern in Deutschland), abrufbar unter: <https://doi.org/10.1007/s00347-023-01928-z>.

Kompensation festzustellen.⁶⁰ Bei der Begutachtung der Fahreignung geht es um die Erfüllung von Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, denn die Teilnahme als Fahrzeuglenker ist keine Eliteveranstaltung.⁶¹ Gesundheitliche Einschränkungen schließen dabei eine Fahreignung nicht aus, da auch individuelle Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen sind.⁶²

Anders als die amerikanischen Tests zur Alkohol- und Drogenerkennung ist der „SFT Erkrankungen und Störungen“ bisher nicht wissenschaftlich evaluiert worden. Die enthaltenen Testverfahren werden darauf zu prüfen sein, welche Bedeutung sie im Einzelfall für die Einschätzung der Fahrtüchtigkeit/Fahreignung eines älteren Verkehrsteilnehmers überhaupt haben können, ob ihr Einsatz durch (geschulte) medizinische Laien überhaupt eine ausreichende Anwendungssicherheit gewährleisten kann und ob ausreichend gewährleistet ist, dass die (unterschiedlich geschulten) Sachbearbeiter in den ca. 500 Fahrerlaubnisbehörden die Ergebnisse richtig einordnen können, bevor der „SFT Erkrankungen und Störungen“ weiter angewendet oder sogar auf weitere Bundesländer ausgeweitet wird. Die angewandten Testverfahren und ihr Aussagegehalt über eine Fahrunsicherheit des betroffenen Fahrzeugführers sind wissenschaftlich zu überprüfen⁶³ und ggf. zu optimieren.⁶⁴

d) Anordnung der MPU

Die Polizei sendet ihren Tätigkeitsbericht nebst Erfassungsbogen auf der Rechtsgrundlage des § 2 Abs. 12 StVG an die Fahrerlaubnisbehörde des Wohnorts des Probanden.⁶⁵ Wenn die Erkenntnisse auch aus Sicht der Fahrerlaubnisbehörde Zweifel an der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen begründen, wird dem Probanden aufgegeben, ein Gutachten eines Arztes einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung vorzulegen.⁶⁶ Weist der Proband seine

⁶⁰ Vgl. auch Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (657) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

⁶¹ Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (657) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

⁶² Hartwig, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Erfassung von Leistungseinschränkungen, in diesem Heft.

⁶³ Ähnlich auch Schäler SVR 2025, 31–36 (36) (Fahrtüchtigkeitstests im Straßenverkehr, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Verkehrsüberwachung).

⁶⁴ So auch die Empfehlung des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstags; abrufbar unter: https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/63_VGT/AK_VII_Fahrtuechtigkeitstest_der_Polizei.pdf.

⁶⁵ Vgl. dazu Müller DAR 2013, 69–73 (Probleme des Fahreignungsrechts und die Pflichtmitteilungen der Polizei gem. § 2 Abs. 12 StVG).

⁶⁶ § 46 Abs. 3 FeV in Verbindung mit § 11 Abs. 2 Nr. 5, Abs. 6 FeV.

Kraftfahreignung nicht fristgerecht durch Gutachtenvorlage nach, ist ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen.⁶⁷ In eindeutigen Fällen wird die Fahrerlaubnisbehörde auch ohne vorherige Anordnung der Begutachtung die Fahrerlaubnis sofort entziehen.⁶⁸

Gegen die Anordnung einer Begutachtung durch eine amtlich anerkannte Begutachtungsstelle für Fahreignung besteht keinerlei eigenständige Rechtsschutzmöglichkeit. Da diese Aufforderung nur der Vorbereitung einer eventuell erforderlichen Maßnahme dient, ist ein Rechtsbehelf dagegen unzulässig.⁶⁹ Zwar steht dem Probanden frei, ob er der Anordnung folgen will. Für den Fall einer Weigerung kündigt die Behörde jedoch die Entziehung der Fahrerlaubnis an.

Zuständig für den Probanden ist die Fahrerlaubnisbehörde seines Wohnsitzes.⁷⁰ Daher wird der durchführende Beamte seine Erkenntnisse an verschiedenste Fahrerlaubnisbehörden übermitteln. Zugleich können Fahrerlaubnisbehörden mit Fahrtüchtigkeitstests aus verschiedenen Bundesländern in der jeweiligen Ausprägung konfrontiert werden. Sinnvoll erscheint daher zum einen eine gewisse Vereinheitlichung der Fahrtüchtigkeitstests der verschiedenen Bundesländer (ggfs. nach wissenschaftlicher Evaluierung und Optimierung, s.o.), zum anderen eine ausreichende Kenntnis der empfangenden Fahrerlaubnisbehörden.

Es ist ureigene Aufgabe der Fahrerlaubnisbehörde, zu entscheiden, ob sich aus den vorgelegten Erkenntnissen überhaupt Fahreignungszweifel ableiten lassen. Die Fahrerlaubnisbehörde darf die Einschätzung des Polizeibeamten nicht ohne inhaltliche Prüfung übernehmen. Eine solche Prüfung ist jedoch nur möglich, wenn der Fahrerlaubnisbehörde die angewendeten Testverfahren vertraut sind und sie die Ergebnisse einordnen kann. Fehlende Kenntnis kann hier dazu führen, dass die Fahrerlaubnisbehörde ihre eigentliche Prüfkompetenz nicht vollumfänglich nutzt. Die Fahrerlaubnisbehörden sind mit der polizeilichen Anwendung von Fahrtüchtigkeitstests vertraut zu machen.⁷¹

e) Sicherstellung des Führerscheins

Die Sicherstellung des Führerscheins im Anschluss an den Fahrtüchtigkeitstest ist kritisch zu sehen.

⁶⁷ §§ 46 Abs. 3, 11 Abs. 8 Satz 1 FeV.

⁶⁸ § 46 Abs. 1 FeV.

⁶⁹ BVerwG 28.11.1969, – 7 C 18/69.

⁷⁰ § 73 Abs. 2 FeV.

⁷¹ So auch die Empfehlung des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstags; abrufbar unter: https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/63_VGT/AK_VII_Fahrtuechtigkeitstest_der_Polizei.pdf.

Die Sicherstellung erfolgt nicht aufgrund Straftatverdachts nach § 94 Abs. 1 StPO, sondern zur polizeirechtlichen Abwehr einer unmittelbaren Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung. Die Befugnis hierzu wird von der Polizei zwar aus der allgemeinen Befugnis zur Sicherstellung im Rahmen des Polizeirechts abgeleitet,⁷² bedarf aber stets einer Anknüpfunggrundlage im materiellen Verkehrsrecht, die hier nicht existiert.⁷³ Auch ist eine dem § 94 Abs. 3 StPO entsprechende ausdrückliche Erstreckung der Regelungen zur Sicherstellung auf Führerscheine in den Polizeigesetzen nicht angeordnet.⁷⁴

Zwar geschieht die Sicherstellung im guten Willen, der Fahrerlaubnisbehörde nach erfolgter Entziehung der Fahrerlaubnis die möglicherweise erforderliche Durchsetzung der Verpflichtung zur Ablieferung des Führerscheins zu ersparen. Übersehen wird hierbei jedoch, dass ein tatsächliches Erfordernis hierfür nicht in ausreichendem Maße vorhanden ist. Anders als bei Personen, die durch eine Trunkenheits- oder Drogenfahrt mutmaßlich bereits fehlende Rechtstreue unter Beweis gestellt haben, ist bei Fahrerlaubnisinhabern, die durch eine (auch nur mögliche) Verkennung ihrer eigenen Fahrtüchtigkeit aufgefallen sind (und gerade nicht durch eine Straftat), nicht von vorneherein davon auszugehen, dass sie den Führerschein auf Anforderung der Fahrerlaubnisbehörde nicht freiwillig abliefern würden.

Ohnehin sind Polizisten keine Hilfsbeamten der Fahrerlaubnisbehörden. Einzige Schnittstelle der Polizei zur Fahrerlaubnisbehörde ist § 2 Abs. 12 StVG, der lediglich die Weitergabe von Informationen, nicht von Führerscheinen regelt.

Auch eine der Sicherstellung und Beschlagnahme des Führerscheins als Einziehungsgegenstand im Strafprozessrecht gem. §§ 94, 98 StPO vergleichbare Maßnahme der Verfahrenssicherung existiert im Fahr-eignungsrecht nicht und eine solche dürfte auch nicht durch die Polizei auf dem Weg über das allgemeine Gefahrenabwehrrecht konstruiert werden.⁷⁵

⁷² Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in diesem Heft mit Verweis auf § 14 Abs. 1 Satz 1 lit. a) SOG Hamburg.

⁷³ Ähnlich wie hier zum Verbot der Weiterfahrt: Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (656) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

⁷⁴ Vgl. jeweils Wortlaut von § 37 Polizeigesetz BaWü; Art. 25 PAG Bayern; § 25 BbgPolG; § 38 ASOG Bln; § 21 BremPolG; § 14 SOG Hamburg; § 40 HSOG; § 61 SOG M-V; § 26 NPOG; § 43 PolG NRW; § 22 POG Rheinland-Pfalz; § 21 SPolG; § 26 Polizeigesetz des Freistaates Sachsen; § 45 SOG LSA; § 210 LVwG SH; § 27 Thüringer PAG.

⁷⁵ Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (656) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

In der Strafprozessordnung wird die allgemeine strafprozessuale Befugnis zur Sicherstellung und Beschlagnahme ausdrücklich auch auf Führerscheine erstreckt.⁷⁶ Der Beamte soll binnen 3 Tagen die gerichtliche Bestätigung der Beschlagnahme beantragen, wenn der Betroffene Widerspruch erhoben hat.⁷⁷ Gegen die Beschlagnahme kann der Betroffene jederzeit Widerspruch erheben⁷⁸ und gerichtliche Entscheidung beantragen.⁷⁹ Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist ausdrücklich geregelt.⁸⁰ Ein Beschuldigter kann jederzeit Aufhebung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis beantragen; es handelt sich hierbei um einen besonderen Rechtsbehelf, der neben die allgemein mögliche Beschwerde tritt.⁸¹

Im Polizeirecht existiert ein rechtmäßiger Verfahrensgang der Sicherstellung von Führerscheinen zur Weiterleitung an die Fahrerlaubnisbehörde nicht.⁸² Es existiert jedenfalls kein vergleichbarer Rechtsschutz, schon wegen der langen Verfahrensdauer verwaltungsrechtlicher Rechtsbehelfe (oft mind. 6 Monate).

Dem kann auch nicht entgegengehalten werden, dass die polizeirechtliche Sicherstellung des Führerscheins formal gesehen keine vergleichbare Wirkung hat, wie die strafprozessuale Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins. Nachdem der Führerschein nach § 94 StPO sichergestellt wurde, ist das Führen eines Kraftfahrzeugs strafbar.⁸³ Wer demgegenüber nach einer polizeirechtlichen Sicherstellung ohne Führerschein fährt, verwirklicht lediglich eine Ordnungswidrigkeit wegen Fahrens ohne Mitführen des Führerscheins.⁸⁴ Dies zu erkennen ist einem nicht juristisch vorgebildeten Fahrerlaubnisinhaber jedoch kaum möglich. Bereits die Unterscheidung zwischen Fahrerlaubnis und Führerschein bereitet oftmals große Probleme. Der Führerschein repräsentiert die Fahrerlaubnis. Daher entfaltet die polizeirechtliche Sicherstellung des Führerscheins faktisch dieselbe Wirkung, wie die strafprozessuale Sicherstellung.

Falls der Proband nach Sicherstellung seines Führerscheins dahingehend anwaltlich beraten wird, dass er trotzdem Fahrerlaubnisinhaber ist und straffrei weiter Kraftfahrzeuge führen darf, kann er dies nur unter vorsätzlicher Begehung einer Ordnungswidrigkeit des Un-

⁷⁶ Vgl. Wortlaut von § 94 Abs. 3 StPO.

⁷⁷ Vgl. § 98 Abs. 2 Satz 1 StPO.

⁷⁸ § 98 Abs. 2 Satz 1 StPO.

⁷⁹ § 98 Abs. 2 Satz 2 StPO.

⁸⁰ Vgl. § 111a StPO.

⁸¹ § 111a Abs. 2 StPO.

⁸² Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (656) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

⁸³ „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ nach § 21 Abs. 2 Nr. 2 StVG.

⁸⁴ Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, StVG § 21 Rn. 24; OLG Köln NJW 1968, 666 (667); derzeit geregelt in § 75 Nr. 4, 4 Abs. 2 FeV.

terlassenen Mitführens des Führerscheins. Durch die Sicherstellung vereitelt die Polizei vorsätzlich, dass der Proband die bestehende Fahrerlaubnis durch Führerscheinvorlage nachweisen kann und stiftet damit faktisch zu dieser Ordnungswidrigkeit an.

Es ist auch ein unehrliches Signal, den Führerschein sicherzustellen, obwohl die eigentliche Fahrerlaubnis unberührt bleibt und von ihr weiterhin Gebrauch gemacht werden kann. Der Führerschein soll im Rechtsverkehr die Fahrerlaubnis repräsentieren. Die Fahrerlaubnis ist durch den Führerschein nachzuweisen.⁸⁵ Beim Führen eines Kraftfahrzeuges ist ein dafür gültiger Führerschein mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.⁸⁶ Obwohl der Proband nach dem Fahrtüchtigkeitstest seine Fahrerlaubnis behält und von dieser straflos Gebrauch machen darf, wird der Führerschein als Repräsentant der Fahrerlaubnis sichergestellt. Dies überzeugt nicht.⁸⁷

f) Regelung des SFT in einer Verwaltungsvorschrift

Die Praxis der SFT ist bislang in keinem Bundesland in einer Verwaltungsvorschrift verbindlich geregelt worden.⁸⁸ Bisher existieren zu Ausbildungszwecken dienende Lernunterlagen und die Erfassungsbögen. Es handelt sich dabei weder um eine Verwaltungsvorschrift noch um einen Erlass oder eine Weisung, die für sämtliche Beamten der betreffenden Bundesländer als verbindliche Arbeitsgrundlage dient.⁸⁹

In den jeweiligen Verwaltungsvorschriften zur Überwachung des Straßenverkehrs sind verschiedene polizeiliche Maßnahmen zu Recht geregelt.⁹⁰ Zur Gewährleistung einer transparenten und rechtssicheren Anwendung sollten auch die Fahrtüchtigkeitstests in Verwaltungsvorschriften geregelt werden. Die Richtlinien zur Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten und über die Sicherstellung von Führerscheinen sind entsprechend zu ergänzen.

⁸⁵ § 4 Abs. 2 Satz 1 FeV.

⁸⁶ § 4 Abs. 2 Satz 2 FeV.

⁸⁷ Die polizeiliche Sicherstellung des Führerscheins ohne Straftatverdacht wurde auch vom 63. Deutschen Verkehrsgerichtstag kritisch gesehen: vgl. Empfehlung des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstags; abrufbar unter: https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/63_VGT/AK_VII_Fahrtuechtigkeitstest_der_Polizei.pdf.

⁸⁸ Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (656) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

⁸⁹ Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (656) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

⁹⁰ Siehe beispielsweise die Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Überwachung des Straßenverkehrs.

g) Obligatorische Gesundheitsprüfung durch die Hintertür?

Der Gesetzgeber hat sich bei der Fahrerlaubnis-Klasse B bewusst gegen eine obligatorische Gesundheitsprüfung im Alter entschieden. Eine ärztliche Untersuchung ist gerade nur für die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnisklassen für Lkw und Busse⁹¹ oder der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung⁹² erforderlich. Hierbei müssen Fahrerlaubnisbewerber oder -Inhaber sich untersuchen lassen, ob Anzeichen für Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen können⁹³ oder sie müssen besondere Anforderungen hinsichtlich Belastbarkeit, Orientierungsleistung, Konzentrationsleistung, Aufmerksamkeitsleistung und Reaktionsfähigkeit erfüllen.⁹⁴ Demgegenüber brauchen sich Erwerber oder Inhaber der Klassen für Pkw, Krafträder, Arbeitsmaschinen und Traktoren keinen ärztlichen Untersuchungen zu unterziehen.

Auch die kommende 4. Führerscheinrichtlinie der EU soll nach dem Willen des EU-Parlaments obligatorische Gesundheitsuntersuchungen für Senioren gerade nicht enthalten.

Zugleich zeigt ein Blick in die Anlage 4 der Fahrerlaubnisverordnung, dass der Gesetzgeber auch gesundheitlich eingeschränkten Bürgern die Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr ermöglichen will.

Zwar wird darauf verwiesen, dass ein erheblicher Anteil der durch Fahrtüchtigkeitstests geschaffenen Verdachtsmeldungen letztlich zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Jedoch wird hierbei ausschließlich auf die Erfolgsrate geblickt. Dieser steht jedoch ein großer Anteil von Verdachtsmeldungen gegenüber, die letztlich zu Unrecht erfolgten, die Betroffenen aber in erhebliche Kosten und Aufregung gestürzt haben.

Die systematische Durchführung Fahrtüchtigkeitstests hintertreibt diese gesetzgeberischen Entscheidungen. Jeder Proband, der nach erfolgter Gutachterbringung keine Fahrerlaubnisentziehung erhalten hat, wurde zu einer Gesundheitsprüfung gezwungen, die gerade nicht dem Willen des Gesetzgebers entspricht (noch dazu zu einer ziemlich teuren).

3. Fazit

Fahrtüchtigkeitstests waren ursprünglich zur Feststellung von Alkoholfahrten und Drogenfahrten vorgesehen. Hier sind Fahrtüch-

⁹¹ § 11 Absatz 9 FeV.

⁹² § 48 Absatz 4 und 5 FeV.

⁹³ Nr. 1 der Anlage 5 zur FeV.

⁹⁴ Nr. 2 der Anlage 5 zur FeV.

tigkeitstests eine sinnvolle Ergänzung zu den bereits vorhandenen Ermittlungsmöglichkeiten der Polizei. Jedoch werden Fahrtüchtigkeitstests nunmehr auch gezielt zur Überprüfung der Fahrtüchtigkeit älterer und gesundheitlich beeinträchtigter Verkehrsteilnehmer eingesetzt.

Die Belehrung über die Freiwilligkeit der Maßnahme muss in einer gewissen Ausführlichkeit erfolgen und den Zweck der Maßnahme umfassen. Wenn während der Durchführung des Fahrtüchtigkeitstests eine Verdachtslage entsteht, die den Verdacht einer Straftat begründet, ist gegebenenfalls erneut zu belehren.

Der SFT „Erkrankungen/Störungen“ entfaltet eine für den medizinischen Laien nicht unerhebliche Komplexität. Die an ärztliche Anamnese- und Untersuchungsbögen erinnernden Erfassungsbögen sind teils sehr umfangreich und sollen nur von speziell geschulten Beamtinnen und Beamten angewandt werden.⁹⁵ Die Fahrerlaubnisbehörden müssen in die Lage versetzt werden, die Testergebnisse richtig einzuordnen, um die eigene Ermessensentscheidung treffen zu können, zu der sie berufen sind.

Das gut gemeinte Projekt droht derzeit juristisch aus dem Ruder zu laufen. Die Fahrtüchtigkeitstests kommen faktisch einer obligatorischen Gesundheitsprüfung für Senioren gleich, die der Gesetzgeber für die Pkw-Führerscheinklasse gerade nicht vorgesehen hat, und sind daher kritisch zu sehen. Mit der Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist ein tiefgreifender Grundrechtseingriff verbunden.⁹⁶ Sie beeinträchtigt in erheblicher Weise das allgemeine Persönlichkeitsrecht, zumal von der Vorlage des Gutachtens die Fahrerlaubnis abhängt; diese hat ihrerseits erheblichen Einfluss auf die Ausübung von grundrechtlich geschützten Freiheiten.⁹⁷

Mit der Ausweitung auf den ursprünglich nicht für SFT vorgesehenen Bereich der Fahreignung hat sich der Versuch eines „Schattenbegutachtungssystems“ etabliert.⁹⁸ Die polizeiliche Sicherstellung des Führerscheins ohne Straftatverdacht ist abzulehnen.

⁹⁵ Hartwig, Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Erfassung von Leistungseinschränkungen, in diesem Heft.

⁹⁶ BVerfG 24.6.1993 – 1 BvR 689/92, BVerfGE 89, 69–91, Rn. 67.

⁹⁷ BVerfG 24.6.1993 – 1 BvR 689/92, BVerfGE 89, 69–91, Rn. 74.

⁹⁸ Müller/Schubert/Huetten Deutsches Autorecht 2020, 90(11), 655–659 (658) (Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) durch Polizeibeamte).

Arbeitskreis VIII:

**Aktuelle Probleme bei Fahrgastrechten
im Schienenersatzverkehr**

Schienenersatzverkehr: Problem für Fahrgäste und Unternehmen

Rainer Engel

Stellvertretender Vorsitzender PRO BAHN

Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V., Detmold

Die wachsende Bedeutung des Schienenersatzverkehrs lässt die Probleme deutlich werden, denen Fahrgäste wie Verkehrsunternehmen in der Praxis ausgesetzt sind. Wie sehen diese Probleme aus? Können Fahrgastrechte dazu beitragen, die Probleme zu mindern? Müssen Rahmenbedingungen geändert werden, damit Fahrgastrechte sinnvoll wirksam werden können?

Schicksal oder Fahrgastrechte-Fall?

Störungen im Bahnverkehr stellen Fahrgäste vor unerwartete Probleme. Die Folgen beginnen bei zusätzlichen Verlusten und reichen bis zur Körperverletzung mit gravierenden Folgen:

- Fahrgäste müssen unerwartete Barrieren verschiedenster Art überwinden.
- Fahrgäste erreichen den Ersatzbus nicht rechtzeitig.
- Fahrgäste finden den Ersatzbus nicht.
- Fahrgäste müssen bei Wind und Wetter, Hitze und Kälte und ohne Information auf einen Bus warten.
- Fahrgäste steigen in den falschen Bus.
- Busse sind überfüllt.
- Fahrgäste stürzen infolge Andrang und Hetze.

Was müssen Passagiere als Schicksal hinnehmen, und wann greifen Fahrgastrechte?

Mangelhafte Information ist Standard

Schienenersatzverkehr ist in vielen Fällen planbar. Schienenersatzverkehr muss aber auch funktionieren, wenn kurzfristig das Schienennetz oder die Züge nicht zur Verfügung stehen. Schon bei der Information im Bahnhof und in den Online-Medien hapert es. Es ist die

eigentliche Schwachstelle der Reise. Das Problem: Verkehrsunternehmen, mit denen Fahrgäste in rechtliche Beziehung treten, haben kaum einen Einfluss auf die Qualität der Information und können kaum etwas zur Besserung beitragen, und das Recht regelt so gut wie nichts.

Wenn es um Schienenersatzverkehr geht, haben die meisten Fahrgäste davon gehört, dass kein Zug fährt und ein Bus gesucht werden muss. Doch Busse und Bushaltestellen gibt es vor dem Bahnhof viele. Und schon sind wir mitten im Problem: Wo fährt der Ersatzbus?

Allein die von Werbung geprägte Informationsfülle in mittleren und großen Bahnhöfen macht Schwierigkeiten. Die Wegweisung fällt aus dem System der einheitlichen Farbgebung der spezifischen Wegweisung auf die Gleise heraus und ist so klein wie Hinweise auf Taxi und Toiletten, ist oft nachgerüstet, ungeschickt angebracht und oft aus dem normalen Blickwinkel nicht zu sehen.

Mehr noch: Wenn der Stadtverkehr an der einen Seite des Bahnhofs und der Ersatzbus an der anderen Seite fährt, stehen der Hinweis „Bus“ und ein Piktogramm für den Ersatzverkehr nebeneinander und weisen in zwei verschiedene Richtungen. Wer „Bus“ gehört hat, läuft in die falsche Richtung. Es kommt sogar vor, dass freundliche Zugbegleiter ansagen, der Ersatzverkehr fahre auf dem Bahnhofsvorplatz, weil sie es nicht besser wissen. So laufen Fahrgäste in die Irre.

Zwar werden bei gut geplanten Ersatzverkehren zunehmend gute Wegweisungen auf die Wege geklebt. Wenn aber wegen einer aktuellen Störung Busse aushelfen müssen, stehen solche Wegweisungen nicht zur Verfügung.

Welchen Einfluss haben die Verkehrsunternehmen auf die Information in den Stationen? Stationen stehen im Eigentum des Betreibers der Infrastruktur.

Mangelhafte Information in den Medien

Das Informationsdefizit setzt sich in den Medien der Bahn-Unternehmen fort. Während in Fahrplanauskünften in Deutschland in der Regel das Gleis der Abfahrt angegeben ist, fehlt diese Angabe für den Ersatzverkehr. Meistens fehlt sie ganz, manchmal wird „SEV“ angegeben, was Fahrgäste nicht deuten können, manchmal auch als „k.A.“ bezeichnet, was durchaus als „keine Ahnung“ interpretiert werden darf. Diese Nicht-Information setzt sich in den elektronischen Abfahrtstafeln auf Bahnhöfen und Bahnsteigen fort. Zwar begann die Deutsche Bahn um die Jahreswende 2024/2025 mit Nachbesserungen, aber sie sind noch nicht praxistauglich. Es gibt jetzt Lagepläne der Er-

satzhaltestellen, aber Praxistest zeigen, dass sie nicht sorgfältig erstellt wurden. Erreichbar sind die Lagepläne nur über eine Internetseite „bahnhof.de“, die den meisten Fahrgästen unbekannt ist. Ein Zugriff aus der bekanntesten App „DB-Navigator“ ist nur nach vielen Klicks möglich, und auch das Datenformat „pdf“ stellt sich als Barriere dar, weil zur Anzeige weitere Apps benötigt werden.

Selbst bei gut vorbereiteten Ersatzverkehren wie dem zur Generalisierung der Riedbahn findet man unvollständige Angaben. Zwar wird in den Ersatzfahrplänen die Haltestelle genauer angegeben als üblich, aber es steht nicht dabei, auf welcher Straßenseite der gesuchte Bus hält. Das muss sich der Fahrgast vor Ort erschließen.

Bei aktuellen Störungen versagt das gesamte elektronische Informationssystem vollständig. „Verbindung fällt aus“ wird angezeigt. Dass ein Ersatzverkehr eingerichtet ist, wird in Fußnoten mitgeteilt. Umweg-Verbindungen werden vom System unterdrückt, weil das System solchen Situationen nicht gewachsen ist.

Ist ein Bus überhaupt Schienenersatzverkehr? Das kann der Fahrgast oft nicht erkennen. Fahrten werden in den Medien oft einfach nur als „Bus“ bezeichnet, manchmal auch als „Sonderfahrt“. So können Fahrgäste nicht unterscheiden, womit sie es zu tun haben. Das führt dann auch zu rechtlichen Irritationen bei der Geltendmachung von Fahrgastrechten.

Wie können Verkehrsunternehmen besser informieren? Die meistgenutzten Medien sind nicht ihre Homepages, sondern insbesondere der DB Navigator, der eigentlich nur eine Verkaufsplattform von DB Fernverkehr ist.

Vor dem Bahnhof wird es dunkel und gefährlich

Um den Schienenersatzverkehr zu erreichen, muss der Bahnhof in aller Regel verlassen werden. Das Gewimmel vor dem Bahnhof ist schon an sich ein Problem. Viele Haltestellen liegen im öffentlichen Verkehrsraum und so endet oft nicht nur die Wegweisung, sondern auch der Mindeststandard, auf den ein Fahrgast in Nahverkehr, aber erst recht im Fernverkehr auf dem Bahnhof rechnen darf. Haltestellen



ohne jeden Komfort, an denen man bei Wind und Regen, aber auch in praller Sonne aushalten muss, sind noch die harmlose-

ren Varianten. Mangelhafte Beleuchtung gehört vielerorts zum Standard.

Vom Bahnsteig zu mancher Haltestelle und umgekehrt muss man verkehrsreiche Straßen ohne jeglichen Schutz überqueren, was zu extrem gefährlichen Situationen führt, in denen Fahrgäste vor und hinter dem Bus hervorspringen.

Behinderte Fahrgäste sind mit solchen Situationen oft überfordert. Dies gilt aber auch für Fahrgäste mit Einschränkungen, die weit unterhalb der rechtlichen Beurteilung als Behinderung liegen, und gerade diese Menschen sind auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs existenziell angewiesen. Dies gilt vor allem für Einschränkungen beim Sehen. Normalsichtige können in aller Regel das Problem nicht nachvollziehen. Während diese Menschen solche Situationen meiden können, indem sie Umwege nutzen und Zeitverluste einplanen, müssen sie sich der Gefahr unter Zeitdruck aussetzen, den Fahrpläne mit sich bringen. Beispielsweise fordern Vorschriften für die Anlage von Zebrastreifen Mindestmengen an Querungen und werden auf dem Weg zu Ersatzhaltestellen nicht vorsorglich eingerichtet. So wirken sie diskriminierend, weil sie die Not der Sehbehinderten ignorieren, die auf dem Weg zum Schienenersatzverkehr entstehen.

Im Jahr 2024 kam es bei der Sperrung der Rheintalbahn zwischen Baden-Baden und Rastatt zu anderen kritischen Situationen mit Stürzen und Verletzungen, weil die Flächen für den Andrang der Fahrgäste nicht ausreichten, die auf einer internationalen Fernstrecke umsteigen mussten. Wer haftet für solche Situationen, denen Fahrgäste oft unfreiwillig und unvorhergesehen ausgesetzt werden?

Barrierefrei endet an der Bahnhofstür

Während innerhalb des Systems der Bahnstationen schon ein recht hoher Standard besteht und bei entsprechender Vorbereitung Wege trotz Rollstuhl oder Sehbehinderung selbständig zurückgelegt werden können, ist es damit in der Regel vorbei, sobald Schienenersatzverkehr angesagt ist. Die Barrieren beginnen bei nicht abgesenkten Bordsteinen und einem Blindenleitstreifen, der einfach endet. Manchmal führt eine gekennzeichnete Wegführung einfach eine Treppe hinauf oder hinab, ohne dass erkennbar ist, wie man ohne Treppen anders zum Ziel kommt.

Die eingesetzten Busse sind heute zumeist niederflurig und können Rollstühle mitnehmen. Ob aber der Bussteig dafür geeignet ist, ist eine

andere Frage: Weil die Ersatzhaltestelle nicht ständig genutzt wird, fehlt oft der hohe Bordstein. Busse sind oft immer noch schlecht beschildert. Dass vorhandene Anzeigen nicht gesehen werden können, weil das Glas spiegelt, wird oft nicht beachtet. Geradezu unübersichtlich wird es, wenn mehrere Ersatz-Buslinien am gleichen Punkt abfahren müssen und keine verständliche Richtungsangabe vorhanden ist. Und das Prinzip der Zwei-Sinne-Information – optisch und akustisch – ist bedeutungslos, denn an keiner Bushaltestelle gibt es Lautsprecher wie am Bahnsteig.

Personal – ein unlösbares Problem

Zuallererst brauchen Fahrgäste in Krisen, in denen Schienenersatzverkehr notwendig wird, Hilfestellung vor Ort. Daran hapert es aber. Anders als im Flugverkehr gehört Service-Personal der Verkehrsunternehmen, die die Fahrscheine verkauft haben, nicht zum Standard des Schienenverkehrs. Auch auf Bahnstationen hat Personal heute Seltenheitswert. Wo überhaupt noch Menschen vorhanden sind, sind diese in aller Regel nicht zuständig und mit der Aufrechterhaltung des Betriebes vollständig ausgelastet.

Meistens ist der erste Mensch der Unternehmen, dem ein Fahrgast beim Schienenersatzverkehr begegnet, der Busfahrer oder die Busfahrerin. Engagiertes und qualifiziertes Buspersonal kann in mancher Hinsicht Hilfestellung geben, und manches Unternehmen und deren Personal ist auch qualifiziert und engagiert. Aber woher nehmen von jetzt auf gleich, wenn plötzlich ein Baum auf die Schienen stürzt oder sonst ein ungeplantes Ereignis dazu zwingt, einen Bus heranzuholen? Was muss das Personal leisten, und was nicht? Muss das Personal die deutsche Sprache beherrschen? Muss angesagt werden, dass noch ein Bus kommt, wenn zu viele Fahrgäste an der Haltestelle stehen? Was müssen Unternehmen leisten, und was muss ein Fahrgast selbst können?

In sehr vielen Fällen sind Fahrgäste auf Eigeninitiative angewiesen. Viele Fahrgastrechte setzen aber voraus, dass Fahrgäste die Hilfestellung anfordern müssen, bevor sie selbst organisierte Ersatzleistungen wie Hotelübernachtungen oder Taxifahrten erstattet bekommen. Bei welchem Personal sollen sie diese Ersatzleistungen anfordern können, wenn es gar nicht vorhanden ist oder aber wie Lokführer im Führerstand nicht ansprechbar sind oder sich nicht zuständig fühlen? Und wie sollen Fahrgäste sich die nötigen Beweise sichern, wenn sie gerade in der Not sind, sich aus der misslichen Situation zu befreien?

Tickets: Fahrgäste bleiben auf der Strecke

Ist mein Ticket im Ersatzverkehr gültig? In der Regel müssen sich Fahrgäste diese Frage nicht stellen. Aber dies gilt nicht etwa, weil der Gesetzgeber das sinnvoll geregelt hätte, sondern wegen mehrerer Glücksfälle: Im Nah- und Regionalverkehr sorgen die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs bei der Vergabe der Leistungsaufträge dafür, dass die Verkehrsunternehmen auch Ersatzverkehr zu organisieren haben. Der am Markt dominierende Fernverkehr der Deutschen Bahn AG kooperiert mit dem Nahverkehr tariflich so, dass im Störfall auch Fernverkehrsfahrscheine im Nah- und Regionalverkehr gelten. Und wo Verbundfahrscheine gelten, können Fahrgäste sogar auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

Andere Verkehrsunternehmen verzichten aber auf die Organisation des Ersatzverkehrs und überlassen Fahrgäste der Eigeninitiative, deren Kosten nach dem Recht auf Weiterbeförderung geltend gemacht werden können. Das ist für die Unternehmen in der Regel billiger, als selbst etwas zu organisieren.

Fahrgastrechte und Infrastrukturbetreiber

Die Bahnreform von 1994 hat ein System der Verantwortungslosigkeit gegenüber den Endkunden der Eisenbahn geschaffen. Fahrgäste treten mit dem Betreiber der Infrastruktur nicht in unmittelbare rechtliche Beziehung, sondern nur mit dem Verkehrsunternehmen. Die Infrastrukturbetreiber ihrerseits haben ein natürliches Monopol und nutzen dies mit Nutzungsbedingungen, die die Verkehrsunternehmen weitgehend rechtlos machen. Seit Mitte 2024 steigert sich die daraus ergebende Rechtlosigkeit so sehr, dass die Verkehrsunternehmen nicht mehr in der Lage sind, ihre Fahrgäste rechtzeitig über Baustellen zu informieren und Ersatzverkehr in geeigneter Form zu organisieren. Pressemitteilungen der Unternehmen und Dokumente aus Sitzungen der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs zeugen davon. Eine Lösung ist nicht in Sicht.

Es stellt sich daher die Frage, ob nicht der Betreiber der Infrastruktur mehr Verantwortung übernehmen muss, damit Verkehrsunternehmen ihren Verpflichtungen gegenüber den Fahrgästen überhaupt gerecht werden können.

Der Betreiber der Infrastruktur ist

- dauerhaft Betreiber der Schieneninfrastruktur und der Bahnhöfe,
- über Störungen der Infrastruktur viel besser und viel früher informiert,

- hat aufgrund seines dauerhaften Eigentums auch dauerhaft Kontakt zu den Betreibern der Infrastruktur, die der Schienenersatzverkehr rund um die Stationen benötigt,
- hat in Bahnhöfen und Stationen dauerhaft und unmittelbar den Kontakt zu den Fahrgästen.

Es ist geradezu grotesk, dass eine Information, vor allem bei ungeplanten Störungen, den Umweg vom Betreiber der Infrastruktur über die Betriebszentrale des Verkehrsunternehmens nehmen muss, bevor sie aus einem Lautsprecher oder einer Anzeige auf dem Bahnhof des Infrastrukturbetreibers den Fahrgast erreicht. Es ist genauso grotesk, dass bei einer solchen Störung jedes einzelne Verkehrsunternehmen für Ersatz sorgen muss. Das Ergebnis: Mehrere Verkehrsunternehmen fragen beim gleichen Busunternehmer nach Ersatzbussen. Streiten um dieselben Haltestellen, müssen alle Arbeit doppelt und dreifach machen.

Die an sich sinnvolle Trennung von Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber benachteiligt Fahrgäste im Störfall. Anders als im Flugverkehr steht nicht auf jedem Start-, Unterwegs- und Zielbahnhof ein Serviceteam des Verkehrsunternehmens zur Verfügung. Die Digitalisierung des Vertriebs führt vielmehr dazu, dass Verkehrsunternehmen auf solches Personal ganz verzichten können. Selbst in den Fällen, in denen ein Fahrzeug, das seinen Einsatz begonnen hat, unterwegs nicht weiterkommt, erfährt das in der Regel zuallererst der Betreiber der Infrastruktur und könnte handeln, wenn er denn dafür Verantwortung übernehmen müsste.

Erst die Generalsanierung der Riedbahn im Jahr 2024 hat den Blick dafür geschärft, dass die bisherige Organisation des Ersatzverkehrs nicht taugt. Aber solange die Rechtslage so bleibt, wie sie ist, werden Interessen und Rechte der Fahrgäste bedeutungslos bleiben: Jeder handelt nur im eigenen Interesse. Die Schweiz hat bereits Konsequenzen gezogen: Dort muss der Infrastrukturbetreiber den Ersatzverkehr organisieren.

Selbstverständlich gibt es auch Fälle, in denen Verkehrsunternehmen die Verantwortung allein übernehmen müssen, insbesondere, wenn Züge wegen Personalmangel ausfallen. In der Praxis ist das aber der geringere Anteil der Fälle, in denen Schienenersatzverkehr notwendig wird.

Fahrgastrechte verkehren sich ins Gegenteil

Nach alledem fragt man sich: Was nützen Fahrgastrechte überhaupt? Schon bisher zeigt sich, dass Fahrgastrechte die drastische Verschlechterung der Qualität des Schienenverkehrs in den letzten Jahren nicht aufgehalten haben und kein Treiber für die Verbesserung der Qualität sind.

Verkehrsunternehmen stellen die Frage nach der Wirtschaftlichkeit: Ist es billiger, Fahrgäste auf der Strecke, in kleinen Bahnhöfen ohne Infrastruktur oder in großen Bahnhöfen ohne jede Hilfestellung sich selbst zu überlassen? Bisher ist das Ergebnis, dass Vorsorge und Hilfestellung sehr kleingeschrieben werden.

Die wenigsten Fahrgäste machen Ansprüche geltend, weil das kompliziert und aufwändig ist. Der Unterschied zwischen dem Anspruch von Rechten und dem praktischen Nutzen für den Verbraucher ist sehr groß. Und wenn die Verkehrsunternehmen Ersatz leisten müssen, haben sie keine Chance, bei denen Rückgriff zu nehmen, die dafür hätten Sorge tragen müssen, dass Fahrgäste besser informiert und geleitet werden.

Wie kann veranlasst werden, dass für die Weiterbeförderung gesorgt wird, ohne dass die Verkehrsunternehmen überfordert werden? Wie können Fahrgastrechte so gestaltet werden, dass sie effizient wirken?

Werden diese Fragen nicht beantwortet, besteht die Gefahr, dass gut gemeinte Fahrgastrechte aufgrund der Einwendungen der Unternehmen gar nicht erst gesetzlich umgesetzt werden oder aber sehr bald wieder auf Druck der Unternehmen so reduziert werden, dass sie nicht wirken. Die Fahrgastrechte wegen Zugausfall und Verspätung sind aus solchen Gründen bereits reduziert worden. Das sollte eine Lehre sein.

Fazit und Forderungen

Jenseits dieser Fragen, die eine intensive Diskussion verlangen, schält sich aber eine Kernforderung heraus, die aus Sicht der Fahrgäste zu stellen ist:

- Der Betreiber der Infrastruktur muss mehr Verantwortung für die Störungen übernehmen, die aus der Infrastruktur resultieren, für Informationen und Ersatzverkehr.
- Im öffentlichen Verkehrsraum ist dem Schienenersatzverkehr eine Stellung zu verschaffen, der seiner stark gewachsenen Bedeutung entspricht.
- Da Fahrgäste mit dem Betreiber der Infrastruktur nicht in vertraglicher Beziehung stehen, sind Fahrgastrechte so zu regeln, dass Rechte effizient ausgeübt werden können, gegebenenfalls auch gegen den Betreiber der Infrastruktur.
- Die Rechte der Verkehrsunternehmen gegenüber dem Infrastrukturbetreiber sind so zu stärken, dass diese den Anforderungen gerecht werden können, die Fahrgäste und Fahrgastrechte an sie stellen.

Aktuelle Probleme bei Fahrgastrechten im Schienenersatzverkehr

Dr. Thomas Hilpert-Janßen

Rechtsanwalt, Köln

I. Was ist das Zielbild der Eisenbahnunternehmen?

Der Schienenersatzverkehr (SEV) sollte besser sein.

Nein, er sollte optimal sein.

Noch besser wäre es, wenn er gar nicht nötig wäre.

Denn der SEV ist kein Wunschprodukt der Eisenbahn.

Das Wunschprodukt der Eisenbahn ist die Eisenbahn.

Der SEV ist eine Notlösung. Manchmal eine von längerer Hand geplante Notlösung, manchmal eine ad hoc-Notlösung. Aber immer etwas, das aus der Natur der Sache bestenfalls eine B-Lösung darstellt.

Vor diesem Hintergrund sind alle Aktivitäten zu sehen.

Schauen wir uns daher entsprechend dem Titel des Arbeitskreises zunächst die Herausforderungen und Schwierigkeiten und anschließend die Fahrgastrechte im SEV an.

II. Was sind die Herausforderungen und Schwierigkeiten für die Eisenbahnen?

Wenn wir uns die Herausforderungen und Schwierigkeiten für die Eisenbahnen anschauen, fällt auf, dass diese sehr stark in Bereichen liegen, auf die die Eisenbahnen keinen Einfluss haben.

1. Marodes Netz

Ein Eisenbahnsystem ist wie ein Wald. Wer hier in Quartalszahlen denkt, hat das System nicht verstanden. Denn Langfristigkeit zählt. Aber schon seit langem wurden die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur von der Politik vernachlässigt.¹ Das rächt sich

¹ Vgl. Deutscher Bundestag, Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses am 13.5.2019 zu den Anträgen von CDU/CSU und SPD (19/9918), der AfD-Fraktion (19/7941), der FDP-Fraktion (19/6284), der Fraktion Die Linke (19/7024) und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (19/7452) – dazu auch <https://www.bundes-tag.de/dokumente/textarchiv/2019/kw20-pa-verkehr-bahn-634996>.

jetzt. Und es ist nicht sofort behebbar. Wie das Waldsterben. Die Konsequenz ist mehr SEV.

2. Strecke der Straße entspricht meist nicht der Strecke der Bahnlinie
Eisenbahnverkehr geht direkt von Bahnhof zu Bahnhof. Das ist logisch, aber eben nicht beim SEV. Dieser findet auf der Straße statt und eine Straße geht in den seltensten Fällen direkt von Bahnhof zu Bahnhof. Denn die Straßen führen selten parallel zur Eisenbahnstrecke. Bereits dies bedingt, dass die Wege länger sind – und damit auch die Fahrzeiten.

3. SEV bedient nur Teilstrecken der Bahn

Weiter gilt zu bedenken, dass der SEV i.d.R. nicht die gesamte Bahnreise ersetzt, sondern nur einen Teil dieser. Der SEV ist damit wie ein Flicker auf der Hose. Er soll ein Loch in der Hose überbrücken, aber er kann das Loch in der Hose nicht negieren. Daher ist meist eine ein- bis zweimalige Umsteigenotwendigkeit gegeben, obgleich keine optimierten Umsteigewege bestehen und es vielfach an Ortskenntnis und Routinen bei den Beteiligten fehlt.

4. SEV hat selten eine Bevorrechtigung im Straßenverkehr

Die Eisenbahn verkehrt häufig ohne Kreuzung mit dem Straßenverkehr, d.h. über Brücken bzw. durch Tunnel. Falls doch eine Kreuzung der Eisenbahnstrecke mit der Straße existiert, ist die Eisenbahn in der Regel durch das Andreaskreuz gegenüber dem Straßenverkehr vorrangberechtigt. Auch dies gibt es beim SEV nicht.

5. Thema Bahnhöfe und Haltestellen

Wird ein SEV notwendig, begegnen den Verkehrsunternehmen an Bahnhöfe und Haltestellen gleichfalls mannigfaltige Herausforderungen und Schwierigkeiten:

- a) Dies beginnt vielfach bereits damit, eine Haltestelle vor dem Bahnhof zu finden. Denn in den seltensten Fällen ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen Eigentümer entsprechender Flächen.
- b) Ferner mangelt es – unabhängig vom Flächeneigentum – oft am Platz für eine Haltestelle oder an einer von der Straße zugänglichen Fläche für mobile Fahrertoiletten.
- c) Darüber stehen nicht immer geeignete Aufstellflächen für die Busse zur Verfügung. Denn nicht selten werden mehrere Busse als Ersatz für einen Zug benötigt. Hierfür sind Aufstellplätze notwendig, von denen aus die Busse nach der Abfahrt des vorhergehenden Busses losfahren können.
- d) Außerdem müssen die Busse auf die Fahrgäste warten. Daher ist – anders als sonst bei der Haltestellenbedienung im ÖPNV zwischen zwei Endpunkten – nicht nur ein kurzer Haltestellenaufenthalt gegeben, sondern eine deutlich längere Haltestellenstandzeit, die eher der einer Endhaltestelle im ÖPNV entspricht.

- e) Aber selbst dann, wenn Platz für eine Haltestelle gegeben ist, stellt die An- und Abfahrt oft ein Problem dar. Denn die Zu- und Abfahrten sind nicht unbedingt für Busverkehre ausgelegt.
 - f) Hinzu kommt die Frage, ob ein Halt, so wie es für die SEV-Planung sinnvoll wäre, straßenverkehrsrechtlich überhaupt zulässig ist.
 - g) Und selbst wenn diese Fragen geklärt werden können, bleibt es wichtig, dass der lokale und regionale Buslinienverkehr nicht behindert wird.
6. Ein Bus ist kein Zug
Züge sind länger als Busse. Daher sind bestimmte Elemente, die im Zug meist gegeben sind, in Bussen nur selten oder nicht vorhanden: eine erste und zweite Klasse, (barrierefreie) Toiletten, Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten und viele Fahrgastplätze.
7. Eine SEV-Haltestelle ist kein Bahnhof
Bestimmte Dinge sind im SEV nicht möglich, die bei neueren Eisenbahnhaltepunkten, -bahnhöfen und Bahnsteigen Standard sind. So lassen sich z.B. Bahnsteighöhen oder taktile Bodenführungen für einen SEV-Verkehr nicht einrichten, während Bahnhöfe zunehmend häufiger damit ausgestattet sind.
8. Busbeschaffung und Personalmangel
Das Thema SEV ist aktuell.² Sicherlich zum einen wegen der Korridorsanierungen.³ Allerdings auch, weil es derzeit ein großes Problem darstellt, überhaupt Busse mit Fahrern zu angemessenen Preisen zu erhalten. Denn es gibt einen großen Mangel an Angeboten von Subunternehmen, SEV zu fahren. Und es mangelt an Personal, den SEV qualifiziert, d.h. durch Fahrer mit deutschen Sprachkenntnissen und Streckenkunde durchzuführen.⁴
9. Verhalten von Fahrgästen
Obendrauf kommt gelegentlich das Verhalten von Fahrgästen, das ebenfalls Schwierigkeiten bereiten kann. So beklagen sich manche Fahrgäste über fehlende Informationen, tragen aber Kopfhörer, Ohrstöpsel oder telefonieren mit dem Handy, während Durchsagen erfolgen oder sie ihre Aufmerksamkeit auf Markierungen und Schilder hätten richten sollen.⁵ Auch wenn man von Fahrgästen nicht die gleiche ablenkungsfreie 360°-Aufmerksamkeit mit allen

² Vgl. aktuell die Generalsanierung Riedbahn – <https://www.riedbahn.de/home.html>.

³ Siehe hierzu § 11c (Generalsanierung Hochleistungskorridore) Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz).

⁴ Vgl. z.B. FAZ v. 26.9.2023 „EVG befürchtet Personalmangel für Ersatzverkehr“.

⁵ Die Aufmerksamkeit stellt im Verkehr allgemein ein Problem dar; hierzu das Schulungsvideo der Polizei Lausanne, abrufbar unter: <https://www.youtube.com/watch?v=P9UxWcZbGMQ>.

Sinnen verlangen kann, wie sie im Straßenverkehr meist notwendig ist,⁶ so ist gleichwohl eine hohe Aufmerksamkeit dann erforderlich, wenn ungewohnte Situationen entstehen oder Informationen von Dritten erwartet werden.

Dies alles hat längere Reisezeiten, weniger Bequemlichkeit und ggf. Schwierigkeiten in der Reisekette zur Folge.

III. Wie sind die Fahrgastrechte beim SEV zu beurteilen?

Zunächst muss man bei dem Titel des Arbeitskreises „Aktuelle Probleme bei Fahrgastrechten im Schienenersatzverkehr“ festhalten, dass es SEV sowohl für die Eisenbahnen als auch für die PBefG-Verkehre mit Straßenbahn (U-Bahn, Stadtbahn, Hochbahn, Schwebelbahn, H-Bahn etc.) gibt. Zwar sollen die PBefG-Verkehre nicht der Schwerpunkt dieses Arbeitskreises sein, gleichwohl muss es an dieser Stelle erwähnt werden, da dies die rechtliche Einordnung von Fahrgastrechten bei Schienenersatzverkehren erweitert.

Die Frage nach PBefG- und Eisenbahnverkehr ist gleichfalls zu stellen, wenn es z.B. um Verbundtickets oder Deutschlandtickets geht. Diese Fahrausweise sind sowohl solche des Eisenbahn- als auch des PBefG-Verkehrs.

Und in Verbünden kann es durchaus vorkommen, dass der vermeintliche Eisenbahn-SEV ein regulärer Buslinienverkehr des kommunalen Unternehmens nach dem PBefG ist. Denn in Städten verbinden Eisenbahn-, Straßenbahn- oder Busverkehre oft gleiche Ziele, nur über andere Wege. Hier ist bei einer Streckensperrung ein Verweis auf das andere Verkehrsmittel kein Verweis auf einen Sonder-Ersatzverkehr, sondern ein Verweis auf einen genehmigten, geplanten und dauerhaft verkehrenden Regelverkehr nach dem PBefG.⁷

Schaut man sich die Fahrgastrechte bei einem SEV wegen einer Eisenbahnfahrt an, stellen sich weitere Fragen der rechtlichen Einordnung: Sind die Fahrgastrechte beim SEV überhaupt nach den Eisenbahnfahrgastrechten zu beurteilen? Oder ist hier – da die Beförderung mit einem Bus durchgeführt wird – die Busfahrgastrechteverordnung (EU) Nr. 181/2011 einschlägig?⁸ Für beide Ansichten gibt es gute Argumente. Denn einerseits ist eine Busfahrt keine Eisenbahnfahrt, andererseits kann es jedoch sein, dass eine Eisenbahnfahrt nach dem Beförderungsvertrag geplant war. Da diese Frage vertieft in den

⁶ Hierzu Hilpert-Janßen NZV 2022, 457 (462) (Überholen durch Kraftfahrzeuge im Stadtverkehr).

⁷ § 42 PBefG.

⁸ Zur Busfahrgastrechteverordnung vertiefend: Hilpert-Janßen MDR 2014, 508 ff. (Die Fahrgastrechte im Nahverkehr mit Bussen nach der Verordnung (EU)181/2011).

nachfolgenden Vorträgen dieses Arbeitskreises behandelt wird, soll hier nur das Thema in den Raum gestellt werden.

Eine weitere Differenzierung hinsichtlich der rechtlichen Beurteilung ist bei der Frage notwendig, ob die rechtliche Einordnung des SEV zu einer öffentlich-rechtlichen oder einer zivilrechtlichen Fragestellung erfolgen soll. Zwar dürfen gemäß Art. 7 Verordnung (EU) 2021/782 „*die Verpflichtungen gegenüber Fahrgästen [...] – insbesondere durch abweichende oder einschränkende Bestimmungen im Beförderungsvertrag – nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden*“. Gleichwohl bedeutet dies nicht, dass damit die zivilrechtlichen Verpflichtungen gegenüber den Fahrgästen immer die gleichen sind, wie die öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen, die in Deutschland das Eisenbahn-Bundesamt⁹ als Durchsetzungsstelle¹⁰ zu überwachen hat.

Sollte man schließlich im Einzelfall zu dem Ergebnis kommen, dass eine Beurteilung nach der Verordnung (EU) 2021/782 zu erfolgen habe, ist die notwendige Differenzierung noch nicht am Ende. Hier stellen sich verschiedene weitere Fragen:

- Denn soweit es beispielsweise um das Fahrgastrecht wegen einer Verspätung geht, gilt es zu klären, ob die Beförderung mittels eines SEV bereits „*vor dem Fahrkartenkauf*“ bekannt war. Wenn dies der Fall ist, wird in aller Regel schon der Ausschlussgrund des Art. 19 Abs. 9 Verordnung (EU) 2021/782 greifen,¹¹ so dass bereits deshalb keine Rechte wegen einer Verspätung geltend gemacht werden können.
- War der SEV vor dem Fahrkartenkauf nicht bekannt, bleibt weiter zu prüfen, ob der Grund für den SEV unter einen Ausschlussgrund nach Art. 19 Abs. 10 Verordnung (EU) 2021/782 fällt, insbesondere in einem außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegenden, außergewöhnlichen Umstand.¹²
- Schließlich steht die Frage des Anspruchsgegners in Rede. Hierbei ist nicht gemeint, ob der Fahrgast sich auch gegen den Subunternehmer oder einen Infrastrukturbetreiber wenden kann. Unter fahrgastrechtlicher Sicht ist vielmehr bedeutend, ob es sich beispielsweise um eine durch den Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter auf eigene Initiative kombinierte Fahrkarte handelt.¹³ Denn in diesem Fall ist nach Art. 12 Abs. 4 Verordnung (EU)

⁹ Zuständige Stelle gemäß § 5 Abs. 4a Satz 2 AEG.

¹⁰ Durchsetzungsstelle gemäß Art. 31 ff. Verordnung (EU) 2021/782.

¹¹ Hierzu Hilpert-Janßen MDR 2024, 542 (546) (Die neuen Eisenbahn-Kundenrechte: Übersicht, erste Erfahrungen und Einordnungen).

¹² Dazu ebenfalls Hilpert-Janßen MDR 2024, 542 (546) (Die neuen Eisenbahn-Kundenrechte: Übersicht, erste Erfahrungen und Einordnungen).

¹³ Zur Kombination in eigener Initiative: Hilpert-Janßen MDR 2024, 542 (543 f.) (Die neuen Eisenbahn-Kundenrechte: Übersicht, erste Erfahrungen und Einordnungen).

2021/782 „der Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter, der die Fahrkarte oder Fahrkarten verkauft hat, für die Erstattung des im Rahmen dieser Transaktion für die Fahrkarte oder Fahrkarten gezahlten Gesamtbetrags zuzüglich einer Entschädigung in Höhe von 75 % dieses Betrags haftbar, wenn der Fahrgast einen oder mehrere Anschlüsse verpasst.“

Allerdings gilt zu überlegen, ob die Beantwortung all dieser Fragen überhaupt zentral ist. Denn in der Praxis ist festzustellen, dass es aus der Sicht der Kunden im Wesentlichen nur zwei relevante Probleme gibt: Informationen und Verspätungen.

Hinsichtlich der Information ist es aber aus Fahrgastsicht nicht entscheidend, ob z. B. eine rechtliche Notwendigkeit für eine Durchsage der nächsten Haltestelle aus dem Eisenbahnfahrgastrecht und damit aus Art. 9 Abs. 2 i. V. m. Anhang II, Teil II Punkt 2 Verordnung (EU) 2021/782 (*Nächster Haltebahnhof*) erfolgt oder ob die Information ihre Rechtsgrundlage in § 8 Abs. 2 BOKraft („die nächste Haltestelle rechtzeitig anzukündigen“) hat.¹⁴ Die Kunden wollen informiert werden.¹⁵

Bei dem Thema, ob Fahrpreisminderungsansprüche wegen einer Verspätung geltend gemacht werden können, bestehen in der Praxis kaum rechtlich offene Fragen. Denn soweit sich ein Fahrgast etwaiger Ansprüche rühmt, kann er die entsprechenden Fahrgastrechte beispielsweise bei dem Servicecenter Fahrgastrechte geltend machen. Hier werden die Fälle professionell abgearbeitet. Sollten Streitigkeiten verbleiben, besteht die Möglichkeit, sich an eine Schlichtungsstelle¹⁶ zu wenden. Entsprechend ist – zumindest nach den bislang veröffentlichten Gerichtsentscheidungen – kein Fall bekannt, in dem eine Streitigkeit wegen einer Verspätung durch den SEV den Weg zu einem Gericht gefunden hat.

IV. Verbesserungen für die Fahrgäste

Unser aller Ziel ist es, für die Fahrgäste eine gute, bequeme, pünktliche und angenehme Reise zu ermöglichen. Wenn wir uns die vorstehenden Ausführungen vergegenwärtigen, bestehen praxisrelevante

¹⁴ Hierzu Hilpert, Fahrgastrechte und -pflichten der ÖPNV-Linienvetehre nach dem PBefG, Edition KVV 2012, Nachdruck 2019, Kapitel 5.12.1.4 BOKraft.

¹⁵ Hierzu Hilpert-Janßen MDR 2024, 542 (545) (Die neuen Eisenbahn-Kundenrechte: Übersicht, erste Erfahrungen und Einordnungen).

¹⁶ Z. B. Schlichtungsstelle Reise und Verkehr (sruf – früher söp); Schlichtungsstelle Nahverkehr (snv – für NRW zuständig); SNUB (ursprünglich Niedersachsen und Bremen, mittlerweile bundesweit).

Probleme, die die Fahrgäste mitbekommen, nur bei der Frage der Informationen. Hier gilt es anzusetzen. Bei allen Beteiligten.

Die Unternehmen müssen die Fahrgäste leiten. Sie müssen erreichen, dass die Fahrgäste, auch die mit dem Eisenbahnsystem nicht so vertrauten Fahrgäste, das Ziel, den SEV erreichen.

Die Fahrgäste müssen aufmerksam die angebotenen Informationen zur Kenntnis nehmen.

Die weiteren Player im Bereich der Infrastruktur müssen Informationen ermöglichen.

Bei allen Maßnahmen, die hier überlegt werden können, gelten aber folgende Grundsätze zu bedenken:

1. Verkehrsmittelangemessen – Ein Bus kann nur das leisten, was ein Bus leisten kann. Er fährt z.B. im Straßenverkehr mit und hält an Ersatzhaltestellen, die keinen niveaugleichen Einstieg ermöglichen können.
2. Keine Meistbegünstigung – Fahrgastrechte sind sinnvoll und wichtig. Soweit ein SEV angeboten wird, können Fahrgastrechte gegebenenfalls nach Bus- oder Bahnrechten bestehen. Allerdings immer nur entweder – oder. Es darf hierbei keine Auswahl nach dem Meistbegünstigungsprinzip geben.
3. Keine Fahrgastrechtekumulation – Das Prinzip des entweder – oder bedeutet auch, dass es keine Fahrgastrechtekumulation geben darf – weder zwischen Bus und Bahn, noch mit multimodalen Fahrgastrechten.
4. Mitwirkungs- und Schadenminderungspflicht – Der SEV ist für alle Beteiligten eine Herausforderung. Keiner will den SEV. Allen Beteiligten wäre eine reguläre Bahnreise lieber. Dies bedingt, dass alle gemeinsam dazu beitragen müssen, diese Ausnahmesituation zu bewältigen. Hierfür bedarf es zusätzlich der Mitwirkung der Fahrgäste, z.B. durch Aufmerksamkeit.

Darüber hinaus sind die Möglichkeiten zu verbessern, dass vor den Bahnhöfen und Haltepunkten sinnvolle und ortsnahe Halteplätze für den SEV bereitgestellt werden können, die für den SEV notwendigen Halteverbotszonen ausgewiesen werden oder auch kurzfristig Einbahnstraßen und pop-up-Regelungen zur Beschleunigung von Schienenersatzverkehren eingerichtet werden.

Bei allem Vorgenannten darf jedoch eins nicht vergessen werden: Die beste Hilfe für die Fahrgäste ist eine Verbesserung der Infrastruktur; denn dann gibt es weniger Störungen und mehr Ausweichmöglichkeiten.

Schienenersatzverkehr und Fahrgastrechte: Rechtsrahmen

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL. M. Eur.

Jena¹

I. Grundlagen

Störungen und Verspätungen lassen sich im Verkehr auch unter optimalen Bedingungen nicht völlig vermeiden. Im öffentlichen Personenverkehr werden hiervon vor allem die Fahrgäste betroffen. Die Inanspruchnahme der Verkehrsdienstleistung geht insoweit unvermeidbar mit dem Risiko einher, dass das Reiseziel nicht wie geplant oder ggf. auch gar nicht erreicht werden kann, ohne dass hierauf Einfluss genommen werden könnte.

1. Fahrgastrechte

Die Rechtsordnung hat aus dieser Situation eine besondere Schutzbedürftigkeit der Fahrgäste abgeleitet und darauf mit der Schaffung von Fahrgastrechten reagiert. Das Europarecht hat sich diesbezüglich als Vorreiter erwiesen. Es weist dabei einen verkehrsträgerspezifischen Ansatz bei unmittelbarem Geltungsanspruch auf. Derzeit² existieren:

- Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr,³
- Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004⁴
- Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für

¹ Der Autor ist Inhaber des Lehrstuhls für Öffentliches Recht, insbesondere Öffentliches Wirtschaftsrecht, sowie Leiter der Forschungsstelle für Verkehrsmarktrecht an der Friedrich-Schiller-Universität Jena.

² Für einen früheren Entwicklungsstand siehe ausführlich und vergleichend Krüger, Die Passagierrechte im Flug-, Bahn-, Schiffs- und Busverkehr, 2016, S. 41 ff.

³ ABL 2021 L 172/1.

⁴ ABL 2011 L 55/1.

Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91⁵

- Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Fluggreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität⁶
- Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004.⁷

Da diese Vorgaben gemäß Art. 288 Abs. 2 AEUV unmittelbar anwendbar sind, kann sich das nationale Recht auf punktuelle Ergänzungen beschränken. Von der – hinsichtlich ihrer Existenz umstrittenen – Möglichkeit der Gewährung weitergehender Rechte für Fahrgäste⁸ hat der deutsche Gesetzgeber keinen Gebrauch gemacht.

a) Begrifflichkeit

Bei genereller Betrachtung sind Fahrgastrechte Ansprüche, die im Zusammenhang mit einem Beförderungsvertrag insbesondere bei Problemen mit der Verkehrsleistung entstehen. Es handelt sich stets um spezielle Normierungen, die den Besonderheiten des jeweiligen Verkehrsträgers und den damit durchgeführten Reisen Rechnung tragen. Infolgedessen verzichten die einschlägigen Regelungen sämtlich auf eine Legaldefinition des Begriffs der Fahrgastrechte, sondern gestalten diese jeweils spezifisch aus.

b) Ausprägungen

Verkehrsträger- und regelungsübergreifend lassen sich Fahrgastrechte gleichwohl systematisieren. Aufgrund der jeweils eigenständigen normativen Ausgestaltung ist eine Übertragung einzelner Gewährleistungsgehalte zwischen den Verkehrsträgern zur Lückenfüllung auf interpretativem Wege allerdings grundsätzlich nicht möglich. Vielmehr sind die bestehenden rechtlichen Abweichungen als bewusste politische Entscheidung hinzunehmen, mag dies auch gerade im Rahmen einer Reisekette zu praktisch wenig überzeugenden Ergebnissen führen.

⁵ ABl. 2004 L 46/1.

⁶ ABl. 2006 L 204/1.

⁷ ABl. 2010 L 334/11.

⁸ Dazu im Überblick Gaedtke, Fahrgastrechte im öffentlichen Personenverkehr und ihre Durchsetzung in der Praxis, 2011, S. 82 ff.

Als erster Anknüpfungspunkt für eine Differenzierung können die Berechtigten dienen. Zahlreiche Fahrgastrechte gelten für alle Fahrgäste gleichermaßen. Bei gegebenem Tatbestand stehen die betreffenden Rechte jedermann zu. Daneben existieren Fahrgastrechte für einzelne Nutzergruppen. Von Bedeutung sind dabei insbesondere diejenigen Rechte, die für in ihrer Mobilität beschränkte Personen gelten. Deren spezifische Hilfsbedürftigkeit schlägt sich normativ in weitergehenden Rechten gegenüber dem Beförderungsunternehmen nieder, die insbesondere aktive Hilfeleistungen auch unter „normalen“ Verkehrsbedingungen umfassen.

Des Weiteren lassen sich Fahrgastrechte nach ihrem Gegenstand unterscheiden. Bezogen auf akute Problemstellungen bei der Beförderung, etwa Ausfälle und Verspätungen, finden sich

Informations-, Unterstützungs- und Entschädigungsrechte, die mit entsprechenden Pflichten der Beförderungsunternehmen korrespondieren. Hinzu kommen Diskriminierungsverbote und Haftungsregeln.

2. Schienenersatzverkehr

Besondere Herausforderungen bei der rechtlichen Bewältigung von Problemstellungen stellen sich in Bezug auf den Schienenersatzverkehr. Für diesen existieren keine eigenständigen Vorgaben.

a) Begrifflichkeit

Die Bezeichnung eines (Schienen-)Ersatzverkehrs verweist darauf, dass ein anderes Verkehrsmittel zur Bedienung einer Strecke anstelle einer eigentlich vorgesehenen Eisenbahnverkehrsleistung vorgesehen wird. Typischerweise handelt es sich dabei um Busse.⁹

Eine Legaldefinition des Begriffs existiert nicht. Auch an normativen Vorgaben für oder auch nur Bezugnahmen auf den Schienenersatzverkehr fehlt es weithin. Im Eisenbahnrecht verweist Anhang VII Abs. 11 Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums¹⁰ allein im Zusammenhang mit Kapazitätsbeschränkungen der Eisenbahninfrastruktur allgemein auf die Möglichkeit von „Ersatz durch andere Verkehrsträger“. Die Fahrgastrechteverordnungen verzichten ebenfalls auf Konkretisierungen. Art. 20 Abs. 1 S. 1 Verordnung (EU) 2021/782 verweist generell auf „Ersatzverkehrsdienst[e]“; die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 er-

⁹ Siehe auch Dörrfuß/Felger NZV 2025, 45.

¹⁰ ABl. 2012 L 343/32, zuletzt geändert durch Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075, ABl. 2017 L 295/69.

wähnt diese nicht einmal. Art. 31 Abs. 3 Verordnung (EU) 2021/782 gibt allerdings begrifflich unscharf die Situation des Schienenersatzverkehrs zu erkennen. Die Haftungsregelung bezieht sich auf die Situation, dass „der Eisenbahnbetrieb infolge außerordentlicher Umstände vorübergehend unterbrochen ist und die Reisenden mit einem anderen Beförderungsmittel befördert werden“.

Im Soft Law der EU-Kommission ist die Wahrnehmung von Schienenersatzverkehren etwas deutlicher ausgeprägt. In ihrer Bekanntmachung über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße führt sie in Bezug auf die Möglichkeit einer wettbewerbsfreien Direktvergabe von Eisenbahnverkehrsdiensten gemäß Art. 5 Abs. 6 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 aus: „Diese Ausnahme von der allgemeinen Vorschrift für wettbewerbliche Vergabeverfahren ist ebenfalls restriktiv anzuwenden. So kann Schienenersatzverkehr, beispielsweise Verkehrsdienste mit Bussen, der von dem Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste im Falle einer Unterbrechung des Schienennetzes vertraglich gefordert sein kann, nicht als Eisenbahnverkehr gelten und fällt somit nicht unter Artikel 5 Absatz 6. Das Eisenbahnunternehmen sollte solche Schienenersatzverkehrsdienste durch Busse gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge an Unterauftragnehmer vergeben.“¹¹ Dem liegt die Wertung zugrunde, dass Schienenersatzverkehr rechtlich grundsätzlich gemäß dem tatsächlich verwendeten Verkehrsmittel als Busverkehr zu qualifizieren ist; ein Bezug zu Fahrgastrechten besteht freilich nicht.¹²

b) Ausprägungen

Auch wenn Schienenersatzverkehr stets eine gestörte Eisenbahnverbindung ersetzt, weist er verschiedene Ausprägungen auf. Diese wiederum können – zumindest rechtspolitisch – als Ansatzpunkt für die Beantwortung der Frage nach Fahrgastrechten im Schienenersatzverkehr dienen. In jedem Falle handelt es sich allerdings unabhängig von der Streckenlänge um keinen eigenständigen Busverkehr. Insbesondere erfolgt eine Beauftragung der Busverkehrsleistung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Partner des Beförderungsvertrags mit dem Fahrgast bleibt, so dass auch die Eisenbahnfahrkarte Verwendung findet.

Zum einen kann Schienenersatzverkehr planmäßig erfolgen. Dies geschieht etwa während einer Streckensperrung infolge von turnusmäßigen Wartungs- oder sonst vorhersehbaren Bauarbeiten. In diesem Fall erfolgt ein fahrplanmäßiger Einsatz, so dass eine Berechen-

¹¹ ABl. 2023 C 222/20.

¹² Hierauf zu Recht hinweisend Dörrfuß/Felger NZV 2025, 45 (47).

barkeit des Verkehrsangebots für die Fahrgäste grundsätzlich ebenso gewährleistet ist wie eine Abstimmung mit Zubringer- und Anschlussverbindungen erfolgen kann.

Zum anderen erfolgt Schienenersatzverkehr unplanmäßig als Reaktion auf eine spontane Störung im Eisenbahnverkehr, die dessen Fortführung während einer nicht zu vernachlässigenden Dauer hindert. Dann steht allein die Weiterbeförderung der Fahrgäste im Sinne einer Überbrückung der Problemstelle im Eisenbahnverkehr im Fokus; die Erreichbarkeit von Anschlussverbindungen oder ein fahrplanmäßiges Angebot dürften im Regelfall nicht erreichbar sein. In diesem Falle bildet der Schienenersatzverkehr zugleich eine Maßnahme der Realisierung von Fahrgastrechten. Art. 20 Verordnung (EU) 2021/782 sieht unter der Überschrift „Hilfeleistung“ diesbezüglich vor: „Ist der Verkehrsdienst unterbrochen und besteht überhaupt oder innerhalb einer vertretbaren Frist keine Möglichkeit zu seiner Fortsetzung, so bietet das Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich einen alternativen Verkehrsdienst für die Fahrgäste an und trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen“ (Abs. 3). Zudem sind „[b]ei einer Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft oder einem Zugausfall ... die Fahrgäste durch das Eisenbahnunternehmen oder den Bahnhofsbetreiber über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit des Verkehrsdienstes oder Ersatzverkehrsdienstes zu unterrichten, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen“ (Abs. 1 S. 1).

Die vorstehende Kategorisierung ist allerdings nur grundsätzlicher Natur und trägt den Herausforderungen der Praxis insofern nicht uneingeschränkt Rechnung, als in dieser auch atypische Fälle auftreten können. So kann im Bereich unplanmäßiger Schienenersatzverkehre sich eine zunächst spontan auftretende Störung für eine längere Zeit perpetuieren, was zu einer „fahrplanmäßigen“ Reaktion auf das Problem führt und damit deren Umwandlung in planmäßige Schienenersatzverkehre zur Folge hat. Auch ist bei Fahrkartenbuchungen längere Zeit vor der Reise nicht ausgeschlossen, dass die Eisenbahnverkehrsleistung nachträglich teilweise planmäßig um eine Schienenersatzverkehrsleistung ersetzt wird, ohne dass sich dies auf den Beförderungsvertrag auswirken würde. Aus Gründen der Klarheit sollen derartige atypische Fälle – zumal sie rechtlich nicht ausgestaltet werden – im Folgenden unberücksichtigt bleiben.

II. Eisenbahn

Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr werden im Wesentlichen durch die Verordnung (EU) 2021/782 ausgestaltet; mit § 10 Eisen-

bahnverkehrs-Verordnung (EVO) tritt nationales Recht punktuell ergänzend hinzu.

1. VO (EU) 2021/782

Die Verordnung (EU) 2021/782 bildet die Grundlage für Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr. Sie ist mit Wirkung vom 7. Juni 2023 an die Stelle der zuvor maßgeblichen Verordnung (EG) Nr. 1371/2007¹³ getreten.¹⁴

a) Anwendungsbereich

Gemäß Art. 2 Abs. 1 Verordnung (EU) 2021/782 gilt die Verordnung „unionsweit für internationale und inländische Eisenbahnfahrten und Schienenverkehrsdienste, die von einem oder mehreren nach der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates genehmigten Eisenbahnunternehmen erbracht werden.“ Ein Eisenbahnunternehmen ist dabei gemäß Art. 3 Nr. 1 Verordnung (EU) 2021/782 i. V. m. Art. 3 Nr. 1 Richtlinie 2012/34/EU „jedes ... zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen“.¹⁵ Die Begriffe des Eisenbahnverkehrsdienstes und des Schienenverkehrsdienstes sind nicht legaldefiniert. Jedoch bezeichnet Art. 3 Nr. 10 Verordnung (EU) 2021/782 verkürzt als Dienst „einen Schienenpersonenverkehrsdienst, der zwischen Bahnhöfen nach einem Fahrplan betrieben wird, einschließlich Verkehrsdienste, die für eine Weiterreise mit geänderter Streckenführung angeboten werden“.

Die nachfolgenden Absätze des Art. 2 Verordnung (EU) 2021/782 normierten einige Ausnahmen. Potenziell bedeutsam ist insbesondere die fakultative Ausnahme für Stadt-, Vorort- und Regionalverkehre gemäß Art. 2 Abs. 6 lit. a Verordnung (EU) 2021/782. Dabei handelt es sich nach Art. 3 Nr. 13 f. Verordnung (EU) 2021/782 i. V. m. Art. 3 Nr. 6 f. Richtlinie 2012/34/EU um Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland oder einer Region abzu-

¹³ ABl. 2007 L 315/14.

¹⁴ Zu Hintergründen und Entstehung im Überblick Feldbaum RRA 2021, 266 (266 f.).

¹⁵ Vgl. auch auf Grundlage der Vorgängerregelung Gaedke, Fahrgastrechte im öffentlichen Personenverkehr und ihre Durchsetzung in der Praxis, 2011, S. 70 ff.;

Krüger, Die Passagierrechte im Flug-, Bahn-, Schiffs- und Busverkehr, 2016, S. 116 ff., 124.

decken. Der deutsche Gesetzgeber hat von dieser Einschränkungsmöglichkeit durch § 2 Abs. 1 EVO nur teilweise Gebrauch gemacht, so dass die Fahrgastrechte der Verordnung (EU) 2021/782 weithin¹⁶ auch im SPNV zur Anwendung kommen.

Zugleich liegt der Verordnung (EU) 2021/782 ein technologiespezifischer Ansatz zugrunde.¹⁷ Der Begriff des Eisenbahnunternehmens sowie die Bezugnahmen auf Eisenbahnfahrten, Schienenverkehrsdienste und Eisenbahnverkehrsdienste verdeutlichen, dass der europäische Gesetzgeber ausschließlich den auf Eisenbahninfrastruktur betriebenen Schienenverkehr vor Augen hatte. Auf Busverkehre ist die Verordnung (EU) 2021/782 daher nicht anwendbar; für diese gilt vielmehr die Verordnung (EU) Nr. 181/2011.

Für Schienenersatzverkehre gilt daher bei strikter Anknüpfung am Wortlaut, dass diese von der Verordnung (EU) 2021/782 nicht erfasst werden. Dieses Verständnis legen auch weitere Regelungen der Verordnung nahe. Im Regelungszusammenhang fehlt es jenseits des bereits oben zitierten Art. 20 Verordnung (EU) 2021/782 an jeglicher expliziter oder impliziter Bezugnahme auf andere oder alternative Beförderungsmittel, was eine strikte Beschränkung auf Eisenbahnverkehrsleistungen ebenfalls nahe legt. Dies wird durch den Umstand bekräftigt, dass Anhang I der Verordnung (EU) 2021/782 die enthaltenen Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) inkorporiert, die ihrerseits den Anhang A zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) bildet. Insoweit sieht die tatbestandlich eng begrenzte Vorschrift des Anhang I Art. 31 Verordnung (EU) 2021/782 zum einen vor, dass „[d]ie Bestimmungen über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden ... nicht auf Schäden anzuwenden [sind], die während einer Beförderung entstehen, die gemäß Beförderungsvertrag nicht auf der Schiene erfolgt“ (Abs. 1).¹⁸ Zum anderen haftet der Beförderer, wenn „der Eisenbahnbetrieb infolge außerordentlicher Umstände vorübergehend unterbrochen ist und die Reisenden mit einem anderen Beförderungsmittel befördert werden, ... gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften“ (Abs. 3). Darüber hinaus finden sich eine Bezugnahme auf andere Beförderungsmittel nur in Anhang I Art. 18 Abs. 3 Verordnung (EU) 2021/782,

¹⁶ Ausgeschlossen werden Art. 20 Abs. 2 lit. a, Art. 29 und Art. 30 Abs. 1 S. 1 Verordnung (EU) 2021/782. Art. 9 Abs. 2 Verordnung (EU) 2021/782 gilt mit der Maßgabe, dass bei den Reiseinformationen eine Information über Anschlussverbindungen nicht erforderlich ist.

¹⁷ Siehe auch BeckOGK/Sliwiok-Born, Stand 12/2022, Bahngastrechte-VO Art. 1 Rn. 4 ff.

¹⁸ Vgl. für einen daraus folgenden Haftungsausschluss bei einem planmäßigen Schienenersatzverkehr Filthaut NZV 2009, 417 (420).

wonach „[d]er Beförderer ... das Reisegepäck mit einem anderen Zug oder mit einem anderen Beförderungsmittel und über einen anderen Weg befördern [kann], als sie vom Reisenden benutzt werden.“ Zudem gilt nach Anhang I Art. 32 Abs. 2 lit. a Verordnung (EU) 2021/782 in Bezug auf die Haftung des Beförderers bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis, dass diese ausgeschlossen ist, wenn die Ursache auf „außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände [zurückzuführen ist], die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte“. Ein Schienenersatzverkehr liegt insoweit bereits begrifflich „außerhalb des Eisenbahnbetriebs“.

b) Spezifische Ausgestaltung der Fahrgastrechte

In ihren Anwendungsbereich gestaltet die Verordnung (EU) 2021/782 zahlreiche Fahrgastrechte aus.¹⁹ Dies betrifft insbesondere:

- Anwendung nichtdiskriminierender Vertragsbedingungen und Tarife (Art. 5)
- Anspruch auf Fahrradmitnahme (Art. 6)
- Bereitstellung von Informationen (Art. 9f., 20 Abs. 1 und 4)
- Haftung für Fahrgäste und Gepäck (Art. 13ff.)
- Haftung für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle (Art. 17)
- Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung (Art. 18)
- Entschädigung bei Verspätung (Art. 19) und
- Hilfeleistungen (Art. 20).

Ausführlich werden des Weiteren besondere Fahrgastrechte für Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestaltet (Art. 21ff.). Praktisch bedeutsam sind überdies die Vorgaben für das Beschwerdemanagement (Art. 28) und Dienstqualitätsnormen (Art. 29).

2. § 10 Eisenbahnverkehrs-Verordnung (EVO)

Das ergänzende nationale Recht beschränkt sich in § 10 EVO auf die Vorgabe, dass die Fahrgäste beim Fahrkartenverkauf im SPNV über die für sie geltenden Fahrgastrechte zu informieren sind.

III. Bus

Fahrgastrechte im Busverkehr werden im Detail abweichend von den Regelungen für den Eisenbahnverkehr vor allem durch die Ver-

¹⁹ Kritisch zur Ausgestaltung im Einzelnen Ruks DAR 2025, 55 (55f.).

ordnung (EU) Nr. 181/2011 ausgestaltet. Mit dem EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz und der Verordnung zur Durchsetzung von Fahrgastrechten der Europäischen Union im Kraftomnibusverkehr treten punktuelle Ergänzungen im nationalen Recht hinzu.

1. Verordnung (EU) Nr. 181/2011

Die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 normiert seit ihrem Inkrafttreten im Jahr 2013 unverändert die im Busverkehr geltenden Fahrgastrechte.

a) Anwendungsbereich

aa) sachlich

In ihrer Gesamtheit gilt die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 gemäß ihrem Art. 2 Abs. 1 (nur) „für Fahrgäste von Linienverkehrsdiensten für nicht näher bestimmte Gruppen von Fahrgästen, bei denen der Abfahrts- oder der Ankunftsort des Fahrgastes im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt und bei denen die planmäßige Wegstrecke 250 km oder mehr beträgt.“²⁰ Als Linienverkehrsdienst definiert Art. 3 lit. a Verordnung (EU) Nr. 181/2011 „Dienste zur Beförderung von Fahrgästen mit Kraftomnibussen in festgelegten Abständen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden“. Erfasst werden mithin (qualifizierte) Fernlinienbusverkehre.

Zusätzlich sieht Art. 2 Abs. 2 Verordnung (EU) Nr. 181/2011 eine Geltung einzeln benannter Vorschriften für Linienbusverkehre mit kürzeren planmäßigen Wegstrecken vor. Diesbezüglich werden kürzere Fernlinienbusverkehre als auch Busverkehre erfasst, die nach deutschem Recht gemäß § 8 Abs. 1 PBefG dem ÖPNV zuzurechnen sind.

Darüber hinaus gilt die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 gemäß ihrem Art. 2 Abs. 3 „mit Ausnahme der Artikel 9 bis 16, des Artikels 17 Absatz 3 und der Kapitel IV, V und VI für Passagiere von Gelegenheitsverkehrsdiensten, wenn der ursprüngliche Abfahrtsort oder der endgültige Ankunftsort des Fahrgastes im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt.“ Zwar wird der Begriff des Gelegenheitsverkehrs nicht legaldefiniert; im Gegenschluss aus Art. 3 lit. a Verordnung (EU) Nr. 181/2011 sowie dem Regelungszusammenhang ergibt sich jedoch, dass es sich um nicht fahrplanmäßig und linienunabhängig erbrachte Busverkehrsleistungen handelt.

²⁰ Hilpert-Janßen MDR 2014, 508 (509), verweist insoweit zu Recht auf die Irrelevanz der nationalen Abgrenzung von Nah- und Fernverkehr.

bb) persönlich

Die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 verzichtet darauf, ihren Anwendungsbereich in persönlicher Hinsicht explizit festzulegen. Zentraler Adressat der Verpflichtungen ist jedoch der Beförderer. Dabei handelt es sich gemäß Art. 3 lit. e Verordnung (EU) Nr. 181/2011 um „eine natürliche oder juristische Person, die kein Reiseveranstalter, kein Reisevermittler und kein Fahrscheinverkäufer ist und die im Rahmen eines Linien- oder Gelegenheitsverkehrsdienstes Beförderungen für die allgemeine Öffentlichkeit anbietet“. Hieraus folgt zum einen, dass das Verkehrsangebot nicht von vornherein auf bestimmte Nutzergruppen beschränkt sein darf. Generell folgt aus der Bezugnahme auf Linienverkehrsdienste i.S.v. Art. 3 lit. a Verordnung (EU) Nr. 181/2011, dass es sich um Busverkehre handeln muss. Für Schienenersatzverkehre folgt daraus die Notwendigkeit einer differenzierenden Bewertung.

Eisenbahnunternehmen sind jedenfalls dann nicht als Beförderer i.S.d. Verordnung (EU) Nr. 181/2011 zu qualifizieren, wenn sie unplanmäßige Schienenersatzverkehre durchführen (lassen), da das Verkehrsangebot an die allgemeine Öffentlichkeit in diesem Falle auf eine Eisenbahnverkehrsleistung gerichtet ist. Zugleich ist auch ein vom Eisenbahnunternehmen mit deren Durchführung beauftragtes Busverkehrsunternehmen nicht als Beförderer anzusehen. Insoweit fehlt es am Leistungsangebot an die allgemeine Öffentlichkeit, da der Verkehrsdienst nur den Fahrgästen des gestörten Eisenbahnverkehrs zur Verfügung steht.

Anders verhält es sich bei planmäßigen Schienenersatzverkehren. In diesem Fall besteht die gemäß dem Beförderungsvertrag i.S.v. Art. 3 lit. c Verordnung (EU) Nr. 181/2011²¹ durchgeführte Verkehrsleistung von vornherein aus unterschiedlichen Komponenten, nämlich Eisenbahn- und Busverkehrsleistungen. In Bezug auf letztere folgt aus dem Umstand, dass es sich bei dem Beförderer eigentlich um ein Eisenbahnunternehmen handelt und dessen primärem Interesse, Eisenbahnverkehrsleistungen anzubieten, kein Ausschluss der Anwendbarkeit der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 in persönlicher Hinsicht. Der Begriff des Beförderers ist insoweit vielmehr offen gefasst. Beauftragt das Eisenbahnverkehrsunternehmen (wie häufig) Dritte mit der Erbringung von Schienenersatzverkehren mit Bussen, handelt es sich bei diesem um einen ausführenden Beförderer i.S.v. Art. 3 lit. f Verordnung (EU) Nr. 181/2011, nämlich „eine andere natürliche oder juristische Person als den Beförderer, die die Beförderung tatsächlich ganz oder teilweise durchführt“, für dessen

²¹ Vgl. auch auf vertragsrechtliche Grundlage Hilpert-Janßen, Fahrgastrechte und -pflichten der ÖPNV-Linienverkehre nach dem PBefG, 2012/2019, S. 55.

Handeln der Beförderer nach Art. 5 Verordnung (EU) Nr. 181/2011 eintreten muss.²²

b) Spezifische Ausgestaltung der Fahrgastrechte

Die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 normiert zahlreiche Fahrgastrechte für den Busverkehr. Anknüpfend an die in Art. 2 Verordnung (EU) Nr. 181/2011 angelegte Unterscheidung hinsichtlich ihrer Geltung jedoch zu differenzieren.

Für alle Linienbusverkehre gelten:

- Anwendung nichtdiskriminierender Vertragsbedingungen und Tarife (Art. 4 Abs. 2)
- Bereitstellung von Reiseinformationen (Art. 24)
- Unterrichtung über Fahrgastrechte (Art. 25)
- effektive Beschwerdemöglichkeit (Art. 26–27)
- in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität:
 - grundsätzliches Verbot der Benachteiligung hinsichtlich Beförderung und Tarife (Art. 9, Art. 10 Abs. 1)
 - Personalschulung (Art. 16 Abs. 1 lit. b, Abs. 2)
 - Haftung für Verluste oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgütern (Art. 17 Abs. 1 und 2).

Zusätzlich gelten für Linienbusverkehre mit Wegstrecken über 250 km:

- Haftung und Hilfeleistungen bei Unfällen (Art. 7f.)
- bei Störungen Fortsetzung der Fahrt, Weiterreise mit geänderter Streckenführung und Fahrpreiserstattung (Art. 19)
- Informationen und Hilfeleistung bei Annullierung oder Verspätung (Art. 20f.)
- zusätzliche Rechte für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (Art. 10–18)

Geplante Schienenersatzverkehre sind abhängig von ihrer Länge einer dieser Kategorien zuzuordnen. Gelegenheitsverkehre sind als Schienenersatzverkehr im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 nicht denkbar.

2. EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz und Verordnung zur Durchsetzung von Fahrgastrechten der Europäischen Union im Kraftomnibusverkehr

Die nationalen Regelungen im EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz und in der Verordnung zur Durchsetzung von Fahrgastrechten der Europäischen Union im Kraftomnibusverkehr begründen

²² Siehe auch Krüger, Die Passagierrechte im Flug-, Bahn-, Schiffs- und Busverkehr, 2016, S. 120f.

keine eigenständigen Fahrgastrechte. Die Vorgaben beschränken sich auf (abgelaufene) Ausnahmen, administrative Aspekte und die Festlegung von Ordnungswidrigkeiten.

IV. Folgerungen

1. De lege lata: unterschiedliche Schutzstandards und punktuelle Schutzlücken

Die rechtliche Ausgestaltung der Fahrgastrechte im Schienenersatzverkehr ist wenig übersichtlich. Insbesondere fehlt es an expliziten Regelungen.²³ Dennoch sind die Fahrgäste nicht schutzlos gestellt. Grundsätzlich ist zwischen planmäßigen und unplanmäßigen Schienenersatzverkehren zu unterscheiden.

Für unplanmäßige Schienenersatzverkehre gelten weder die Fahrgastrechte der Verordnung (EU) 2021/782 noch diejenigen der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 unmittelbar. Sie sind jedoch als Hilfeleistung i. S. v. Art. 20 Abs. 3 Verordnung (EU) 2021/782 zu qualifizieren. Infolgedessen ist für die Geltendmachung von (sonstigen) Fahrgastrechten auf die Verordnung (EU) 2021/782 im Hinblick auf die gestörte Eisenbahnverkehrsleistung anzuknüpfen.²⁴

Bei geplanten Schienenersatzverkehren unterfallen diese grundsätzlich der Verordnung (EU) Nr. 181/2011. Handelt es sich – wie im Regelfall – um Verkehre mit einer Wegstrecke von nicht mehr als 250 km, weisen die Fahrgastrechte nur ein vergleichsweise geringes Niveau auf. Dies gilt insbesondere im Vergleich mit Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr, so dass geplanter Schienenersatzverkehr mit einer Absenkung des Schutzstandards einhergeht. Diese ließe sich interpretativ nur dadurch vermeiden, dass die gesamte Reise im Hinblick auf die „eigentlich“ gewollte Durchführung mit der Eisenbahn einheitlich als Eisenbahnverkehrsleistung qualifiziert wird. Dem steht nach hier vertretener Auffassung allerdings der verkehrstechnologische Ansatzpunkt der Verordnung (EU) 2021/782 entgegen.

2. De lege ferenda: Ausbau von Fahrgastrechten

Die EU-Kommission hat im November 2023 Vorschläge zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens der Fahrgastrechte vorgelegt. Der Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 261/2004, (EG) Nr. 1107/2006, (EU) Nr. 1177/2010, (EU) Nr. 181/

²³ Kritisch zur Ausgestaltung auch Ruks, DAR 2025, 55 (57).

²⁴ Im Ergebnis dafür generell Dörrfuß/Felger, NZV 2025, 45 (47f.).

2011 und (EU) 2021/782 in Bezug auf die Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte in der Union²⁵ zielt auf eine Verbesserung und verkehrsträgerübergreifende Angleichung der Fahrgastrechte ab. Ein ergänzender Verordnungsvorschlag betrifft Fahr- bzw. Fluggastrechte im Zusammenhang mit multimodalen Reisen (im Folgenden: MMR-VOE).²⁶

Schienerersatzverkehre werden in beiden Vorschlägen nicht ausdrücklich angesprochen. Jedoch unterfallen sie dem MMR-VOE. Dieser betrifft gemäß Art. 2 Abs. 1 MMR-VOE multimodale Reisen, bei denen alle betreffenden Verkehrsdienste in den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften der Union über Fahr- bzw. Fluggastrechte fallen. Als multimodale Reise gilt „eine Reise eines Passagiers zwischen einem Abfahrtsort und einem endgültigen Zielort, die mindestens zwei Verkehrsdienste und mindestens zwei Verkehrsträger umfasst“, Art. 3 Nr. 1 MMR-VOE. Als Verkehrsdienst gilt nach Art. 3 Nr. 10 MMR-VOE „ein Personenverkehrsdienst, der zwischen Terminals nach einem Flug- bzw. Fahrplan verkehrt, einschließlich Verkehrsdiensten, die für eine anderweitige Beförderung angeboten werden“; der Begriff Terminal bezeichnet dabei nach Art. 3 Nr. 19 MMR-VOE „ein Flughafen, ein Bahnhof, ein Hafenterminal oder ein Busbahnhof“. Dabei wird ein geplanter Schienerersatzverkehr aufgrund eines einzigen multimodalen Vertrags i.S.v. Art. 3 Nr. 7 MMR-VOE angeboten, nämlich „ein[es] Beförderungsvertrag[s] für eine multimodale Reise mit aufeinanderfolgenden Verkehrsdiensten, die von einem oder mehreren Beförderern durchgeführt werden“. Als Beförderer ist gemäß Art. 3 Nr. 2 lit. b MMR-VOE i.V.m. Art. 3 Nr. 1 Verordnung (EU) 2021/782 das Eisenbahnunternehmen zu qualifizieren.

Der MMR-VOE normiert insbesondere folgende Fahrgastrechte:

- nichtdiskriminierende Vertragsbedingungen und Tarife (Art. 4)
- Reiseinformationen (Art. 5)
- Erstattung und anderweitige Beförderung bei verpasstem Anschluss (Art. 7f.)
- Hilfeleistungen (Art. 9)
- Besondere Rechte von Personen mit Mobilitätseinschränkungen (Art. 12ff.).

Sofern der MMR-VOE verabschiedet wird, hätte dies eine weitgehende, wenn auch nicht vollständige Angleichung der Fahrgastrechte im geplanten Schienerersatzverkehr an den Standard bei Eisenbahnverkehren zur Folge. Der entscheidende Fortschritt liegt dabei in der Adressierung der spezifischen Probleme, die mit der Nutzung verschiedener Verkehrsträger einhergehen.

²⁵ COM(2023) 753 final.

²⁶ COM(2023) 752 final; näher dazu Stamer RRA 2024, 217 ff.

Nicht erfasst ist freilich weiterhin der Fall, dass Fahrgäste infolge von Problemen im Schienenersatzverkehr Anschlüsse verpassen, die nicht aufgrund eines einzigen multimodalen Vertrags oder mit einem kombinierten multimodalen Beförderungsausweis i.S.v. Art. 3 Nr. 8 MMR-VOE, mithin „ein[em] oder mehrere[n] Beförderungsausweis[en] für eine multimodale Reise, bei denen es sich um getrennte Beförderungsverträge handelt, die von einem Beförderer oder Vermittler auf eigene Initiative kombiniert und vom Passagier gegen eine einmalige Zahlung erworben werden“, erbracht werden. Derartige Situationen dürften jedoch nicht selten auftreten. Insoweit bleibt es auf Grundlage des MMR-VOE bei den verkehrsträgerspezifischen Fahrgastrechten nach der Verordnung (EU) 2021/782 und der Verordnung (EU) Nr. 181/2011.

Schienenersatzverkehr aus Sicht der Nationalen Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte

Susanne Schrader

Oberregierungsrätin, Eisenbahnbundesamt

I. Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes als Nationale Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr

Zur Schaffung eines hohen Verbraucherschutzniveaus wurden die Rechte der Bahnreisenden auf europäischer Ebene geregelt.¹ Die Fahrgastrechte beinhalten insbesondere Bestimmungen für den Fall von Verspätungen und Zugausfällen, zur Reisendeninformation sowie zum Umgang mit mobil eingeschränkten Personen. Sie traten am 3.12.2009 in Kraft und wurden mit der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.4.2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (VO (EU) 2021/782) neu gefasst.

Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht als Nationale Durchsetzungsstelle für die Fahrgastrechte die Einhaltung der europäischen Fahrgastrechteverordnung.² Hält ein Eisenbahnunternehmen³ oder ein sonstiger Adressat seine sich aus der Verordnung (EU) 2021/782 ergebenden Pflichten nicht ein, kann das Eisenbahn-Bundesamt im Verwaltungsverfahren gemäß § 5a Abs. 2 Satz 1 AEG geeignete Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen. Zugleich können sich Fahrgäste beim Eisenbahn-Bundesamt als Nationaler Durchsetzungsstelle über mutmaßlich nicht eingehaltene Fahrgastrechte beschweren. Sie müssen sich zuvor erfolglos an das Unternehmen gewandt haben. Das Eisenbahn-Bundesamt geht dem Sachverhalt nach pflichtgemäßem Ermessen nach und prüft, ob das Unternehmen gegen seine gesetzlichen Verpflichtungen verstoßen hat.

¹ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates v. 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 S. 14).

² Für Eisenbahnen, die nicht die Regelspurweite verwenden, sind die Länder zuständig.

³ Dem europäischen Begriff des „Eisenbahnunternehmens“ gemäß Art. 3 Nr. 1 VO (EU) 2021/782 entspricht im Wesentlichen der deutsche Begriff des „Eisenbahnverkehrsunternehmens“ (vgl. Hermes/Sellner, Beck'scher AEG Kommentar/Fehling, 2. Aufl. 2014, § 2 Rn. 29).

II. Schienenersatzverkehr in der praktischen Arbeit der Nationalen Durchsetzungsstelle

Wie unter I. dargelegt, ist das EBA als Nationale Durchsetzungsstelle für die Überwachung der Einhaltung der Fahrgastrechteverordnung (EU) 2021/782 zuständig. Sucht man in dem Verordnungstext nach dem Thema dieses Arbeitskreises – „Schienenersatzverkehr“ – so wird man bei der Wortsuche jedoch enttäuscht. Das Wort „Schienenersatzverkehr“ findet sich in der VO (EU) 2021/782 nicht. Am nächsten kommt diesem der Begriff „Ersatzverkehrsdienst“ in Art. 20 Abs. 1 Satz 1 VO (EU) 2021/782. Auch dieser wird jedoch in der Verordnung nur einmal erwähnt.

1. Was also ist „Schienenersatzverkehr“?

Eine gesetzliche Definition gibt es nicht. Der Sachverhalt, um den es geht, kann jedoch den Bestimmungen der Fahrgastrechteverordnung entnommen werden. Gemeint ist die Unterbrechung des Verkehrsdienstes auf einer Zugstrecke, d. h. ein Zugbetrieb kann nicht stattfinden, und die dadurch erforderliche Ersatzbeförderung der Reisenden mit anderen Verkehrsmitteln (insbesondere Bussen). Der erwähnte Art. 20 Abs. 1 Satz 1 VO (EU) 2021/782 geht davon aus, dass es bei einem Zugausfall einen „Ersatzverkehrsdienst“ geben kann. Art. 20 Abs. 3 VO (EU) 2021/782 konkretisiert: „Ist der Verkehrsdienst unterbrochen und besteht überhaupt oder innerhalb einer vertretbaren Frist keine Möglichkeit zu seiner Fortsetzung, so bietet das Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich einen alternativen Verkehrsdienst für die Fahrgäste an und trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen.“. Daneben findet sich in Art. 31 Abs. 3 Anhang I der VO (EU) 2021/782 folgende Beschreibung: „Wenn der Eisenbahnbetrieb infolge außerordentlicher Umstände vorübergehend unterbrochen ist und die Reisenden mit einem anderen Beförderungsmittel befördert werden, ...“. Sucht man außerhalb der Fahrgastrechteverordnung, stößt man in der Mitteilung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße⁴ auf folgende Definition: „So kann Schienenersatzverkehr, beispielsweise Verkehrsdienste mit Bussen, der von dem Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste im Falle einer Unterbrechung des Schienennetzes vertraglich gefordert sein kann, ...“.

⁴ ABl. C 222 v. 26.6.2023, 20.

2. Weitere Unterscheidungen des Schienenersatzverkehrs

Teilweise wird in der Praxis der Eisenbahnverkehrsunternehmen begrifflich weiter differenziert in „Busnotverkehr“ und „Schienenersatzverkehr“. Während der „Schienenersatzverkehr“ dann als geplante und vorab kommunizierte Ersatzbeförderung definiert wird (z.B. bei Instandhaltungsmaßnahmen), wird der „Busnotverkehr“ als Ersatzbeförderung bei einer unvorhergesehenen und damit ungeplanten Störung des Eisenbahnbetriebs gesehen. Das Thema des Arbeitskreises verwendet den Begriff „Schienenersatzverkehr“ als Oberbegriff für beide Formen des Ersatzverkehrs. Im Folgenden wird auch für dieses Referat regelmäßig der Begriff „Ersatzverkehr“ bzw. „Schienenersatzverkehr“ als Oberbegriff verwendet.

Exkurs

Seit 2022 wurde seitens der Deutschen Bahn AG ein weiterer Begriff geprägt, der ebenfalls unter den „Ersatzverkehr“ fällt. In Vorbereitung der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurde ein „Neuer Ersatzverkehr“ (NEV) konzipiert. Nach § 11c Abs. 1 BSWAG sieht das Konzept der Generalsanierung das Vorziehen und die Bündelung von Instandhaltungsmaßnahmen und Investitionen vor. Erfasst sind gemäß § 11 Abs. 2 BSWAG insgesamt 41 Hochleistungskorridore. Im Rahmen der Generalsanierung sollen die Strecken mehrere Monate vollständig gesperrt und der Schienenpersonennahverkehr durch einen „hochwertigen“ straßengebundenen⁵ Ersatzverkehr ersetzt werden (vgl. § 11c Abs. 3 BSWAG).

Nach den Konzepten der DB soll sich der NEV für die Fahrgäste insbesondere durch eine

- hochwertige Ausstattung der Busse (z.B. WC, Internet und Gepäckregale)
- Reisendeninformation mittels Echtzeitdaten
- eindeutige Wegeleitung
- gute Ausstattung der Ersatzhaltestellen (z.B. Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten) und
- eindeutige Kennzeichnung der Fahrzeuge auszeichnen.⁶

⁵ § 11c Abs. 6 BSWAG ermöglicht auch einen „schienengebundenen“ Ersatzverkehr.

⁶ Vgl. Broschüre DB Regio AG „Mit dem neuen Ersatzverkehr fährt man besser“, Stand: Juli 2024, https://sev.db-ersatzverkehr.de/resource/blob/13092560/c2fd82c58e0a797f57a0a581182f3a83/DB-Bro-SEV-E2_16zu9-data.pdf#13092560 (abgerufen am: 26.2.2025).

Der NEV wurde erstmals 2023 auf dem durch Bauarbeiten gesperrten Streckenabschnitt zwischen Nürnberg und Würzburg eingesetzt. Der bisher größte Einsatz des NEV erfolgte bei der Generalsanierung der „Riedbahn“ (Strecke Frankfurt am Main – Mannheim) vom Juli bis Dezember 2024.

Im Rahmen der Fahrgastrechte ist der NEV rechtlich nicht anders zu behandeln als der sonstige Ersatzverkehr. Die VO (EU) 2021/782 kennt hierfür keine speziellen Regelungen. Besondere Anforderungen, die sich für den NEV aus dem BSWAG ergeben, sind daher für die Fahrgastrechte nicht relevant. In der Wahrnehmung der Fahrgäste dürfte der von der DB konzipierte NEV aufgrund der hochwertigeren Ausstattung jedoch gegenüber dem sonstigen Ersatzverkehr als eine andere „Welt“ des Ersatzverkehrs wahrgenommen werden.

3. Anwendungsfälle des Schienenersatzverkehrs in der Praxis der Nationalen Durchsetzungsstelle

Die zunehmende praktische Bedeutung des Ersatzverkehrs spiegelt sich auch in der Arbeit der Nationalen Durchsetzungsstelle wieder und hat ein bisheriges Nebenthema in den Fokus gerückt.

Sowohl bei der aktiven Überwachung und reaktiven Kontrolle („Aufsichtstätigkeit“) als auch im Rahmen der Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden ist die Nationale Durchsetzungsstelle mit dem Ersatzverkehr befasst. Prüf- bzw. Beschwerdepunkte sind hierbei insbesondere:

- unzuverlässiger Ersatzverkehr
- fehlende Information vor und während der Fahrt im Bus
- unklare Wegeleitung/mangelnde Beschilderung der Ersatzhaltestellen und des Busses

III. Rechtliche Bewertung des Schienenersatzverkehrs durch die Nationale Durchsetzungsstelle und praktische Schwierigkeiten bei der Rechtsanwendung

Die faktische Umsetzung eines Ersatzverkehrs erfordert Maßnahmen, die den Bahnhof, den Zug und die eigentliche Busfahrt (Ersatzbeförderung) betreffen. Beteiligte Akteure sind neben dem Eisenbahnverkehrsunternehmen insbesondere der Bahnhofsbetreiber/Infrastrukturbetreiber, das ausführende Busunternehmen sowie im weiteren Sinne auch die Kommunen. Damit der Fahrgast bei einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes auf der Zugstrecke seine Reise

fortsetzen kann und die Reisekette erhalten bleibt, müssen u.a. folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Einrichtung eines Ersatzverkehrs und Information über den eingerichteten Ersatzverkehr (in den Fahrplandaten/im Bahnhof/im Zug)
- Wegeleitung zum Ersatzverkehr (innerhalb und außerhalb des Bahnhofes)
- Beschilderung der Ersatzhaltestellen und des Busses
- während der Busfahrt Informationen über die Unterwegshalte und Verspätungen

Wie oben ausgeführt, fehlt es bereits an einer gesetzlichen Definition des Schienenersatzverkehrs in der VO (EU) 2021/782. Die Fahrgastrechteverordnung enthält auch inhaltlich keine in sich geschlossene umfassende Regelung des Ersatzverkehrs. Die Möglichkeit, dass es im Eisenbahnbetrieb zu einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes kommt und es der Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel bedarf, ist jedoch erkannt und zumindest teilweise ausdrücklich geregelt worden.

Nach Einschätzung der Nationalen Durchsetzungsstelle kann als Rechtsgrundlage für die Einrichtung eines Ersatzverkehrs Art. 20 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 VO (EU) 2021/782 herangezogen werden.

Gemäß Art. 20 Abs. 3 VO (EU) 2021/782 hat das Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich einen alternativen Verkehrsdienst für die Fahrgäste anzubieten, wenn der Verkehrsdienst unterbrochen ist und überhaupt oder innerhalb einer vertretbaren Frist keine Möglichkeit zu seiner Fortsetzung besteht. Diese Verpflichtung zur Weiterbeförderung knüpft nach ihrem Wortlaut nicht an das Ereignis an, das zur Unterbrechung geführt hat. Daher fällt aus Sicht der Nationalen Durchsetzungsstelle sowohl der geplante als auch der ungeplante Ersatzverkehr hierunter und ist insoweit gleich zu behandeln.

Art. 20 Abs. 1 Satz 1 VO (EU) 2021/782 unterscheidet hinsichtlich des „Zugausfalls“ ebenfalls nicht nach der Ursache und wird daher entsprechend für beide Arten des Ersatzverkehrs als einschlägig betrachtet. Aus Art. 20 Abs. 1 Satz 1 VO (EU) 2021/782 lassen sich die Verpflichtungen zur Information über die Einrichtung des Ersatzverkehrs einschließlich der Wegeleitung herleiten. Sie können unter den Begriff der „Situation“ subsumiert werden. Die Unterrichtung über die Abfahrtszeit des Ersatzverkehrsdienstes liefe ins Leere, wüsste der Fahrgast nicht, wie und wo er den Ersatzverkehrsdienst findet. Vergleichbares dürfte für die ggf. erforderliche Einrichtung von Haltestellen gelten. Zu der Frage der Qualität der Ersatzhaltestellen oder der Art der Wegeleitung äußert sich die Verordnung jedoch nicht. Seitens der Durchsetzungsstelle wird daher grundsätzlich eine Mindestausstattung für ausreichend erachtet. So kann eine Ersatzhaltestelle in

der Basisversion aus einem Mast, dem Fahrplanaushang und dem Haltestellenschild bestehen. Die Wegeleitung kann z.B. über ausgehängte Pläne nebst enthaltener Wegbeschreibung erfolgen.

Während sich die vorstehenden Anforderungen an den Ersatzverkehr noch hinreichend aus der Fahrgastrechteverordnung (EU) 2021/782 herleiten lassen, stellt sich spätestens ab dem Einstieg des bisherigen „Zug-Fahrgastes“ in den Bus die Frage, ob hiermit der Eisenbahnbereich fahrgastrechtlich verlassen wird.

Fahrt im Bus des Ersatzverkehrs – Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 oder der Verordnung (EU) 181/2011

Bei Aufsichtsmaßnahmen der Nationalen Durchsetzungsstelle in Bussen des (ungeplanten und geplanten) Schienenersatzverkehrs hat das Eisenbahn-Bundesamt in der Vergangenheit wiederholt fehlende Kennzeichnungen von Bussen als Ersatzbusse sowie fehlende Zielanzeigen festgestellt. Während der Fahrt im Bus unterblieben Informationen zur nächsten Haltestelle oder zur Verspätung.

Nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 VO (EU) 2021/782 erteilen die Eisenbahnunternehmen dem Fahrgast während der Fahrt mindestens die in Anhang II Teil II genannten Informationen. Zu diesen gehören insbesondere die Information über den nächsten Haltebahnhof sowie über Verspätungen. Die Information über Anschlussverbindungen ist demgegenüber bei Beförderungen im Schienenpersonennahverkehr – wie er ganz überwiegend im Ersatzverkehr stattfindet – gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 EVO nicht erforderlich.

Nach Ansicht der Nationalen Durchsetzungsstelle gilt die Regelung des Art. 9 Abs. 2 Satz 1 VO (EU) 2021/782 im Ersatzverkehr fort. Denn die Beförderung im Bus erfolgt auf Grundlage des zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Fahrgast geschlossenen Beförderungsvertrages. Für diesen Beförderungsvertrag gelten daher die Beförderungsbedingungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens sowie die gesetzlichen Fahrgastrechte unverändert weiter. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen bleibt auch für die Teilstrecke des Busverkehrs vertraglicher Beförderer. Demgegenüber bestehen zwischen dem von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragten Busunternehmen und dem Fahrgast keine vertraglichen Beziehungen. Das beauftragte Busunternehmen ist lediglich als ausführender Beförderer Erfüllungsgehilfe des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

So beispielsweise auch die Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG (Stand: 20.2.2025) Nr. 1.3.6 und Nr. 1.3.7 (BB Personenverkehr):

„Bei der Nutzung von Schienenersatzverkehren, welche bei Bauarbeiten oder Störungen des Betriebsablaufes gemäß Bekanntmachung vorübergehend mit anderen Verkehrsmitteln (z.B. Bussen oder Taxen) durchgeführt werden, bleibt vertraglicher Beförderer das jeweilige EVU. Der Betreiber der Ersatzverkehre ist lediglich ausführender Beförderer im Sinne von Nr. 1.3.7.“ (Nr. 1.3.6)

„Ein vertraglicher Beförderer kann sich zur Durchführung der geschuldeten Beförderung eines dritten EVU als sogenannten ausführenden Beförderer bedienen. In diesem Fall bestehen keine unmittelbaren vertraglichen Ansprüche zwischen dem Reisenden und dem ausführenden Beförderer.“ (Nr. 1.3.7)

Nach Art. 3 Nr. 6 VO (EU) 2021/782 ist der „Beförderungsvertrag“ ein Vertrag über die entgeltliche oder unentgeltliche Eisenbahnbeförderung zwischen einem Eisenbahnunternehmen und einem Fahrgast über die Durchführung eines oder mehrerer Verkehrsdienste. Im Falle des Ersatzverkehrs hat der Fahrgast nur einen Beförderungsvertrag mit dem Eisenbahnunternehmen geschlossen. Dieser Vertrag hat als ursprüngliche Leistung für die Gesamtstrecke eine Eisenbahnbeförderung zum Gegenstand. Der Wechsel in den Bus als alternativen Verkehrsdienst nach Art. 20 Abs. 3 VO (EU) 2021/782 erfolgt alleine als Ersatz für die nicht mögliche Eisenbahnbeförderung und wird vom Eisenbahnunternehmen selbst zur Verfügung gestellt. Dieser Fall unterscheidet sich daher beispielsweise von dem Fall einer anderweitigen Beförderung, in dem der Fahrgast einen (weiteren) Vertrag mit anderen Anbietern von Verkehrsdiensten schließt.⁷ Da die Busbeförderung bei einem (geplanten oder ungeplanten) Schienenersatzverkehr (nur) eine Folge des geschlossenen Beförderungsvertrags gemäß Art. 3 Nr. 6 VO (EU) 2021/782 ist, wird es für vertretbar erachtet, bezüglich der Fahrgastrechte weiterhin auf die ursprüngliche Eisenbahnverkehrsleistung abzustellen. Verkauft wurde nur eine Eisenbahnbeförderung.

Dieses gilt auch für den Fall der geplanten Ersatzbeförderung. Auch hier dürfte jeweils nur eine durchgängige Eisenbahnverkehrsleistung verkauft sein. Da Fahrkarten der Bahn länger im Voraus gekauft werden können, ist es dem Eisenbahnunternehmen nicht möglich, geplante Ersatzverkehre jeweils zum Verkaufszeitpunkt zu

⁷ Die Fahrt im Bus des Ersatzverkehrs erfordert demgegenüber keine neue Fahrkarte. Das bereits erworbene Ticket für die Eisenbahn gilt hier. Vgl. auch Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich (Version: 2025.02; gültig ab: 20.1.2025) A 2.1.1.4:

„Unsere Beförderungsbedingungen und Nutzungsbestimmungen für Tickets, nach Abschnitt B. [→ 43], gelten auch in Bussen, die als Schienenersatzverkehr gekennzeichnet sind. Diese Busse ersetzen unsere mit Zügen geplanten Verkehre, wenn diese beispielsweise wegen Bauarbeiten oder Streckenunterbrechungen nicht fahren können.“

berücksichtigen. Würde man auf die Kenntnis zum Verkaufszeitpunkt abstellen, könnte dies dazu führen, dass bei einer Fahrt in demselben Ersatzbus für die einzelnen Fahrgäste unterschiedliche Rechtsregime zur Anwendung kommen. Ebenso gibt es ungeplante Ersatzverkehre, die wegen der Dauer der Störungsbeseitigung in einen geplanten Ersatzverkehr übergehen. Auch hier wäre ein Wechsel des Rechtsregimes von der Verordnung (EU) 2021/782 in die Verordnung (EU) 181/2011 wenig praktikabel.

Da die VO (EU) 2021/782 für den Anwendungsbereich wesentlich auf den Beförderungsvertrag abstellt, wird diesem der Vorrang eingeräumt gegenüber einer Betrachtung, die alleine auf das technische Verkehrssystem abstellt.

Für diese Auslegung spricht auch die Regelung in Art. 31 Abs. 3 Anhang I der VO (EU) 2021/782: „Wenn der Eisenbahnbetrieb infolge außerordentlicher Umstände vorübergehend unterbrochen ist und die Reisenden mit einem anderen Beförderungsmittel befördert werden, haftet der Beförderer gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften.“ Danach ist ein Festhalten an den Bestimmungen aus dem Eisenbahnbereich für eine Beförderung, die technisch nicht mehr mit einer Eisenbahn erfolgt, möglich.

Die Zuordnung der Busfahrt zu den Eisenbahnleistungen entspricht auch dem Sinn und Zweck der Fahrgastrechte. Wie sich aus den Erwägungsgründen 2 bis 5 der VO (EU) 2021/782 ergibt, bezwecken diese insbesondere den Schutz der Rechte des Fahrgastes als der schwächeren Partei unter Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus. Für den Fahrgast würde die Anwendung der VO (EU) 181/2011 zu einem verminderten Schutz führen.

Es bleibt daher nach Sicht der Durchsetzungsstelle auch im Fall des Ersatzverkehrs (geplant und ungeplant) insgesamt bei der Anwendung der VO (EU) 2021/782 (und damit für den konkreten Fall bei der Heranziehung des Art. 9 Abs. 2 Satz 1 VO (EU) 2021/782). Bei dieser Auslegung scheidet auch die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.2.2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (VO (EU) 181/2011) für die Busfahrt aus. Denn ein Beförderungsvertrag über eine Beförderung mit Kraftomnibussen wurde nicht geschlossen.

Neben den rechtlichen Überlegungen, die an den Beförderungsvertrag und Art. 20 VO (EU) 2021/782 anknüpfen, sprechen auch Praktikabilitäts Gesichtspunkte für eine Zuordnung der gesamten Beförderung zu den eisenbahnrechtlichen Fahrgastrechten. Ein Wechsel zwischen den Fahrgastrechteverordnungen für den Eisenbahn- und Kraftomnibusverkehr würde die Durchsetzung der Fahrgastrechte sowohl für den Fahrgast als der schwächeren Partei als auch für die Durchsetzungsstelle erschweren.

IV. Fazit

Der Schienenersatzverkehr ist in der europäischen Fahrgastrechteverordnung (EU) 2021/782 nur rudimentär geregelt. Insbesondere fehlt eine gesetzgeberische Klarstellung, welche Fahrgastrechte – „Bus“ oder weiterhin „Bahn“ – für den Ersatzverkehr Anwendung finden. Dies wirft Fragen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Fahrgästen auf sowie erschwert die Arbeit der Nationalen Durchsetzungsstelle.