



**60. Deutscher Verkehrsgerichtstag
17. bis 19. August 2022**

PRESSE – INFORMATION

**Eröffnungsansprache
des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages e. V.
Herrn Prof. Dr. Ansgar Staudinger
am 18. August 2022
in Goslar**

(Es gilt das gesprochene Wort)

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

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

in meiner Ansprache wird es unter anderem um folgende Aspekte gehen: Zum ersten Mal in der Geschichte des Deutschen Verkehrsgerichtstages findet die Veranstaltung in Goslar im Sommer statt. Die Verschiebung ist der Pandemie geschuldet. Denn sichergestellt werden sollte endlich wieder ein Gedankenaustausch in präsender Form. Anlass zur besonderen Freude ist aber nicht allein, dass wieder regulär Arbeitskreise tagen und vor allem ein Galavortrag vor Publikum in der Kaiserpfalz stattfinden darf. In diesem Jahr wird der Verkehrsgerichtstag 60 Jahre alt und begeht seinen runden Geburtstag in der Stadt Goslar, die ihrerseits allen Grund zu feiern hat. Denn sie erreicht das stolze Alter von 1.100 Jahren. Das Tandem – Deutscher Verkehrsgerichtstag und Goslar – feiert also gemeinsam Geburtstag. Zur Klarstellung: Der 61. Verkehrsgerichtstag wird turnusgemäß in Goslar im Januar 2023 stattfinden.

Das 60-jährige Bestehen ist Grund genug, auf das vergangene Jahrzehnt zurückzuschauen und kritisch zu hinterfragen, ob und inwieweit der Deutsche Verkehrsgerichtstag mit seinen Empfehlungen Eingang in Gesetzgebungsvorhaben gefunden, die Rechtsprechung und Verwaltungspraxis beeinflusst hat bzw. im wissenschaftlichen Schrifttum als gewichtige Stimme wahrgenommen worden ist. Als Give-away erhalten Sie eine Studie, die wir mit dem Ziel betrieben haben, dieser Frage nach dem Stellenwert des Deutschen Verkehrsgerichtstages einmal genauer auf den Grund zu gehen. Die Ergebnisse der Untersuchung sind überaus erfreulich und belegen, dass die Ergebnisse der Arbeitskreise über Goslar hinaus ein ungemein positives Echo ausgelöst haben. Dank gebührt dabei auch Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, die tatkräftig an dem Erfolg des Deutschen Verkehrsgerichtstages mitgewirkt haben. Denn die Strahlkraft der Tagung lebt nicht allein davon, dass aktuelle Themenfelder besetzt werden. Vielmehr ist entscheidend, dass unter geschickter Führung der Arbeitskreise hochkarätige Referentinnen und Referenten mit einem Fachpublikum interessengerechte Vorschläge dem Gesetzgeber in Berlin oder auf europäischer Ebene unterbreiten bzw. jene zu einem Wandel in der Rechtsprechung führen. Dank gebührt dabei rückschauend sowohl allen Mitwirkenden beim Deutschen Verkehrsgerichtstag als auch denjenigen, die von der Presse aus einen Multiplikator darstellen und über den Kongress berichten.

Die wissenschaftliche Studie über die letzten zehn Jahre ist jedenfalls ein Beleg dafür, dass nicht nur in Goslar über Verkehrsrecht, sondern weit über Goslar hinaus über den Verkehrsgerichtstag gesprochen wird und die Empfehlungen der Arbeitskreise von zentraler Bedeutung sind. Dies ist auch mit Blick auf die Zukunft ein Ansporn. Für das Fachpublikum, Interessenvertreter und Verbände folgt aus der Untersuchung im Gegenzug: Nur wer hier in Goslar am Diskurs teilnimmt, kann auch Einfluss nehmen auf Empfehlungen in den Arbeitskreisen. Die Teilnahme beim Deutschen Verkehrsgerichtstag ist demnach ein „Muss“.

Doch wie steht es um den Nachwuchs beim Verkehrsgerichtstag? Die Reform der Juristenausbildung ist auf Bundes- wie Landesebene eine unendliche Geschichte. Der Pflichtfachstoff mit Blick auf das Erste wie Zweite juristische Staatsexamen wächst und wächst, und das vielfach in Bereichen, in denen mit Blick auf spätere berufliche Tätigkeiten womöglich dessen Praxisrelevanz fehlt. Leider werden zunehmend detaillierte Kenntnisse der Rechtsprechung abverlangt, ohne dass stupendes Wissen um Einzelfallentscheidungen den Blick für Strukturen schärft. Ein wirkliches Manko besteht aber darin, dass das Versicherungsrecht in der juristischen Ausbildung viel zu stiefmütterlich behandelt wird. Gerade der normale Verkehrsunfall als Massenphänomen ist indes ohne versicherungsrechtliche Kenntnisse nicht zu lösen. Überdies begleiten den Menschen von der Wiege bis zur Bahre Versicherungsformulare. Daher lautet meine Empfehlung, dringend dem Versicherungsrecht in der Ausbildung stärkere Aufmerksamkeit zu schenken, natürlich nicht, ohne dass an anderer Stelle der Prüfungstoff verschlankt wird. Dies hat womöglich den weiteren positiven Effekt, beim juristischen Nachwuchs in stärkerem Maße Interesse am Versicherungs- und Verkehrsrecht zu wecken.

Doch blicken wir nun nach Europa! So veröffentlicht die EU-Kommission seit 2020 einmal im Jahr ihren sogenannten Rechtsstaat- „TÜV“. Der aktuelle Bericht fällt für Deutschland zwar auf der einen Seite positiv aus. Allerdings befürchtet die EU-Kommission in Deutschland einen Mangel an Richterinnen und Richtern. Um dies zu verhindern, sollte ihrer Ansicht nach eine bessere Bezahlung den Beruf attraktiv machen. Dem kann ich mich nur anschließen und hoffe, der Staat erkennt, wie wichtig neben den weiteren Organen der Rechtspflege, etwa der Anwaltschaft auch die Richterschaft ist. Auf der einen Seite hohe Anforderungen an die Examensnoten zu stellen, dann allerdings auf der anderen Seite nur mit einem krisensicheren Job und der richterlichen Unabhängigkeit punkten zu können, ohne angemessene Bezahlung, könnte im Laufe der Zeit dazu führen, dass sich die Justiz als nicht mehr wettbewerbsfähig erweist. Denn

neben der besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind sicherlich ebenso das Einstiegsgehalt und seine Fortentwicklung nicht unwesentliche Faktoren.

Nach Europa zu schauen, heißt aber auch, der wachsenden Bedeutung des Europarechts in stärkerem Maße gerecht zu werden. Zur Illustration mag die kleine Schuldrechtsreform vom 1.1.2022 dienen. Das Thema etwa der richtlinienkonformen Auslegung und Rechtsfortbildung beherrscht zunehmend den Alltag der Anwalt- wie der Richterschaft. Ob und inwieweit die Justiz eine Umsetzungsvorschrift „nachbessern“ darf, um sie auf die Linie der zwingenden Vorgaben einer Richtlinie des Europäischen Gesetzgebers zu bringen, betrifft nicht nur die Gewaltenteilung innerhalb unseres Rechtsstaates, die Reichweite der Staatshaftung, sondern ganz grundlegend auch das Rangverhältnis von Europarecht und nationalem Recht. Dieses Zusammenspiel von Europarecht und nationalem Recht will gelernt sein. Deshalb gehört dieses Thema verstärkt in die juristische Ausbildung wie auch in das Jahresprogramm von Richterakademien.

Vielfach wirft das Europarecht offene und entscheidungserhebliche Fragen auf. Derartige Fragen gehören nach Luxemburg zum Europäischen Gerichtshof. Als positives Beispiel mag aus jüngster Zeit der Vorlagebeschluss des Bundesgerichtshofes vom 2. August 2022 dienen (X ZR 53/21). Das Verfahren betrifft verkürzt den Reiserücktritt unter der Herrschaft der Pandemie. Ob nun Reisende kostenlos von Pauschalreisen Abstand nehmen dürfen oder ihren Veranstaltern Stornogebühren schulden, ist eine offene und entscheidungserhebliche Frage, welche unmittelbar mit der neuen Pauschalreise-Richtlinie zu tun hat. Die Antwort betrifft nicht nur hiesige Touristinnen und Touristen, sondern Reisende aus der gesamten EU. Allein der Europäische Gerichtshof in Luxemburg vermag jedoch im Binnenmarkt für Rechtseinheit und -sicherheit zu sorgen.

Ermuntern möchte ich angesichts dessen gerade die Eingangs- und Berufungsinstanzen, ihr *Vorlagerecht* zu nutzen. Es erscheint nicht stets zielführend, einen Rechtsstreit über Jahre im Instanzenzug erst bis nach Karlsruhe zum Bundesgerichtshof gelangen zu lassen, in der Erwartung, von dort werde dann ein Vorlageverfahren zum Europäischen Gerichtshof angestoßen. Also nur zu: Blinker setzen, sich auf die Überholspur und dem direkten Wege nach Luxemburg begeben, natürlich unter Beachtung des Tempolimits. Dies gilt umso mehr, weil doch bei dem einen oder anderen Mal Senate des Bundesgerichtshofes und ebenso Oberlandesgerichte als letzte Instanzen das Wort „Vorlagepflicht“ eher kleingeschrieben bzw.

mit kritikwürdiger Begründung davon abgesehen haben, sich an den Europäischen Gerichtshof zu wenden.

Als Beispiele mögen die Urteile des Bundesgerichtshofs vom 3. März 2021 und 5. Mai 2021 dienen. In beiden Verfahren geht es um Verkehrsunfälle in Deutschland, ausgelöst durch Fahrzeuggespanne, also eine Zugmaschine mit Anhänger. Welches Recht gilt nun für den Innenausgleich zwischen dem deutschen Haftpflichtversicherer der Zugmaschine und dem ausländischen Haftpflichtversicherer des Anhängers, etwa aus Tschechien oder Dänemark? Der IV. Zivilsenat in Karlsruhe ist sich da ganz sicher, es könne nur deutsches Recht sein und danach müsse der ausländische Haftpflichtversicherer im Innenverhältnis die Hälfte des Schadens tragen. Auch der Europäische Gerichtshof – so die Revisionsinstanz – würde zu demselben Ergebnis gelangen. Dies gelte gleichermaßen für die Kolleginnen und Kollegen in den Gerichtssystemen unserer Nachbarstaaten. Mir fehlen leider diese prophetische Gabe und letztlich vor allem das Verständnis. Denn die eine und einzige Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs, welche der Bundesgerichtshof für seine Argumentation ins Feld führt, datiert vom 21. Januar 2016 (C- 359/14 u.a.). Sie verhält sich jedoch zu der Frage des Innenausgleichs von zwei Haftpflichtversicherern in grenzüberschreitenden Sachverhalten gerade nicht, jedenfalls nicht in der angeblichen Eindeutigkeit. Was vergibt man sich aber in Karlsruhe, in einer dogmatisch hochkomplizierten und millionenschweren Frage, letzte Zweifel durch eine Vorlage zu beseitigen?

Zweites Beispiel: Die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 9. September 2021 (C-33/20 u.a.) zum drittfinanzierten Autokauf, initiiert vom Landgericht Ravensburg, einer Eingangsinstanz, welche verschiedene Fragen gebündelt vorgelegt hatte. Die Antworten des Europäischen Gerichtshofs ziehen derzeit weite Kreise. Es geht insbesondere darum, ob man einem Verbraucher Rechte wie etwa sein Rücktrittsrecht abschneiden darf, wenn er hierüber unzutreffend belehrt oder informiert wurde. Der Europäische Gerichtshof ist hier streng und sieht den schwarzen Peter beim Kreditgeber, welcher ihm obliegende Pflichten, den Verbraucher ordnungsgemäß zu informieren und insbesondere über sein Widerrufsrecht zu belehren, nicht nachgekommen ist. Ein solches Fehlverhalten erfordere effektive Sanktionen, um den Kreditgeber davon abzuschrecken, gegen die im nach dem Europarecht obliegenden Pflichten gegenüber dem Verbraucher zu verstoßen (siehe im Nachgang OLG Stuttgart, 2. November 2021, 6 U 32/19 und BGH, Vorlagebeschluss vom 31. Januar 2022, XI ZR 113/21 u.a.). Dies gilt aber womöglich nicht nur für den drittfinanzierten Autokauf im Lichte der

Verbraucherkreditrichtlinie (2008/48). Was gilt bei Lebensversicherungsprodukten und den dortigen Lebensversicherungsrichtlinien im Fall einer ausgebliebenen oder unzutreffenden Belehrung über das Widerspruchsrecht? Nun, viele Oberlandesgerichte, so auch das OLG Koblenz (9. Februar 2022, 10 U 246721; 2. November 2021, 10 U 246/21) wollten diese Frage nicht dem Europäischen Gerichtshof unterbreiten, obschon es sich im Anlassstreit um die letzte Instanz handelte. Am 22. Juli 2022 hat nun der Verfassungsgerichtshof Rheinland-Pfalz (B 70/21) klargestellt: Das OLG Koblenz hätte vorlegen müssen.

Ein vergleichbares Dilemma zeigt sich bei Kraftfahrzeug-Leasingverträgen B2C mit Kilometerabrechnung, die im Fernabsatz zustande kommen. Welche Richtlinien hier tatsächlich einschlägig sind und mit welcher Folge, erscheint unklar. Auch wenn hier der einen oder anderen RichterIn bzw. Richter beim Bundesgerichtshof scheinbar alles klar und eindeutig vorkommt, ist es begrüßen, dass sich nun endlich Berufungsinstanzen (etwa OLG München, 21. Juni 2022, 32 U 557/22) ein Herz fassen, und den Europäischen Gerichtshof in Luxemburg einbinden.

Festzuhalten bleibt: Wenn ein Gericht seine Vorlagepflicht missachtet, dies mag ein Land-, ein Oberlandesgericht oder den Bundesgerichtshof betreffen, droht die Gefahr, dass den Parteien ihr gesetzlicher Richter in Luxemburg entzogen, das rechtliche Gehör sowie Europarecht verletzt werden. Und nicht immer ergibt das Zuwarten über Jahre und das Abarbeiten des deutschen Instanzenweges Sinn, um dann möglicherweise nach weiteren Jahren zu erfahren, dass hunderte und tausende Fehlurteile mittlerweile in Rechtskraft erwachsen sind, weil uns der Europäische Gerichtshof leider viel zu spät die Augen öffnen konnte. Und auch bei der Annahme, eine Vorlage erscheine nicht geboten, weil man überzeugt sei, die zutreffende Anwendung des Europarechts erweise sich als derart offenkundig, dass für einen vernünftigen Zweifel keinerlei Raum verbleibe (*acte clair*), sollte man vorsichtiger agieren. Allzu schnell gelangen ab und an innerstaatliche Instanzen zu der Einschätzung, für die Gerichte der übrigen Mitgliedstaaten und den Europäischen Gerichtshof bestehe die gleiche Gewissheit. Nicht von der Hand zu weisen ist, dass hier oftmals mit nationaler Brille, also getrübbtem Blick ergebnisorientiert in die europäische Glaskugel geschaut wird.

Im Zweifel muss also Vorfahrt für die Vorlage gelten. Ansonsten droht, dass man als Bundesgerichtshof zähneknirschend einräumen muss, man sei, ohne sich selbst an den EuGH gewendet zu haben, durch eine Vorlage einer Eingangsinstanz nunmehr aus Luxemburg eines

Besseren belehrt worden und gezwungen, seine eigene Rechtsprechung zu korrigieren. Dieses Schicksal traf beispielsweise am 12. April 2022 den XI. Zivilsenat vom Bundesgerichtshof (XI ZR 179/21). Also: Mehr und früher Vorlagen an den Europäischen Gerichtshof wagen.

Und wenn es dann bereits ein Vorlageverfahren gibt und schon Schlussanträge eines Generalanwalts vorliegen, ist es zwar zutreffend, dass sich der Europäische Gerichtshof der Ansicht des Generalanwalts nicht anschließen *muss*. Er tut es aber statistisch sehr häufig. In einem Parallelverfahren ist es daher im Zweifel geboten, dieses Verfahren entsprechend § 148 ZPO auszusetzen und die Antwort des Europäischen Gerichtshofs abzuwarten.

Beispiel: Seit dem 2. Juni 2022 liegen die Schlussanträge der Generalanwaltschaft in der Rechtssache C-100/21 vor. Es geht um eine unzulässige Abschaltanlage, das „Thermofenster“ als möglicher Anlass für die Haftung eines deutschen Automobilherstellers. Dessen ungeachtet entschließt sich das Landgericht Frankfurt am 21. Juli 2022 (2-17 O 141/21) „durchzuentcheiden“ und die Haftung des Autoherstellers abzulehnen, und zwar mit der Begründung, die Kammer teile die abweichende Rechtsansicht der Generalanwaltschaft nicht (so auch Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, 27. Juni 2022, 7 U 44/22; beachte allgemein auch OLG München, 28. Juni 2022, 5 U 6845/20; OLG Bamberg, 20. Juni 2022, 1 U 565/21). Jedenfalls, wenn anderslautende Schlussanträge eines Generalanwalts bereits veröffentlicht wurden, erscheint mir die Aussetzung eines Parallelverfahrens analog § 148 ZPO überzeugender. Es bleibt jedenfalls spannend, ob der Europäische Gerichtshof wie die Generalanwaltschaft ebensolche oder womöglich sogar weitergehende abschreckende Sanktionen gegenüber Automobilherstellern bei unzulässigem „Thermofenster“ fordert oder von derartigen Sanktionen absieht.

Europa ist aber auch selbst in der Pflicht, und zwar bei der Absicherung von Vorauszahlungen von Kunden an Luftfahrtunternehmen. Die jetzige Regierung hat in ihrem Koalitionsvertrag (Seite 113) ausgeführt, sich der Thematik der Kundengeldabsicherung bei gebuchten Flügen anzunehmen. Und es ist in der Tat an der Zeit, hier endlich etwas zu tun. Der Zustand, dass ein Verbraucher 100% des Flugpreises vorauszahlen muss, ohne dass diese Gegenleistung in irgendeiner Form abgesichert ist, der Flug aber möglicherweise erst in Wochen oder Monaten, wenn überhaupt, durchgeführt wird, lässt sich kaum rechtfertigen. Und all diejenigen, welche darauf verwiesen haben, für Kunden bestehe kein Risiko, da insbesondere deutsche Luftfahrtunternehmen ausreichend kapitalstark seien und keine Insolvenz drohe, sind mehrfach Lügen gestraft worden, siehe nur die vergangenen Insolvenzen von Air Berlin und Germania.

Die Lösung kann aber letztlich keine deutsche Insellösung sein. Hier muss die Bundesregierung Stichwortgeber sein auf europäischer Ebene, damit dort eine einheitliche Lösung geschaffen wird. Und das beliebte Argument, es drohe dadurch ein Wettbewerbsnachteil, dass Drittstaatenunternehmen nicht gleichermaßen einer solchen Absicherung unterlägen, verfängt nicht. Denn so wie die Fluggastrechte-Verordnung Drittstaaten-Carrier erfasst, die beispielsweise von Europa aus starten, ist es ohne Weiteres möglich, eine solche Kundengeldabsicherung auf Unternehmen aus Drittstaaten zu erstrecken, soweit hinreichende Bezüge zum Binnenmarkt gegeben sind.

Europa ist schließlich an einer weiteren Stelle gefordert: Der Brexit hat dazu geführt, dass gerade bei internationalen Verkehrsunfällen Geschädigten bestimmte Schutzgerichtsstände nicht mehr offenstehen. Dieses Dilemma zeigt sich zunehmend bei inländischen Gerichtsverfahren. So kann eine geschädigte Person, die in Deutschland ansässig ist, nicht mehr wie vor dem Brexit englische Haftpflichtversicherer hier an ihrem Wohnsitz verklagen. Die einzige sinnvolle Lösung besteht im Ausbau des revidierten Lugano-Übereinkommens. Zwar haben mittlerweile viele der Vertragsstaaten grünes Licht gegeben. Nur die EU-Kommission selbst ist zögerlich, wie teils auch aus Regierungskreisen in Deutschland ein Vorbehalt formuliert wird. Aus dem Blickwinkel allerdings der Betroffenen, also der Verkehrsunfallopfer, erscheint ein solcher Ausbau dringend notwendig.

Prof. Dr. Ansgar Staudinger