

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

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

nach dem runden Geburtstag im vergangenen Sommer findet der 61. Verkehrsgerichtstag in gewohnter Form wiederum im Januar statt. Letztlich handelt es sich um den ersten regulären Verkehrsgerichtstag in Präsenz zur typischen Jahreszeit nach nunmehr einer besonderen Phase der Pandemie. Der gesamte Vorstand ist hochofret, dass wir mit unseren vollbesetzten acht Arbeitskreisen es geschafft haben, mehr als 1.600 Personen nach Goslar zu locken. Dies ist ein großer Erfolg, nimmt man einmal die Entwicklung der Teilnehmerzahlen etwaiger anderer Kongresse aus dem vergangenen Jahr in den Blick. Denn im Ergebnis ist der 61. Verkehrsgerichtstag ein solcher, der tatsächlich in reiner Präsenz und nicht in hybrider oder virtueller Form angeboten wird, und das, nachdem der vorangehende 60. Verkehrsgerichtstag erst ein halbes Jahr zurückliegt.

Im letzten halben Jahr haben wir an der Modernisierung des Verkehrsgerichtstages gearbeitet, wie sich etwa an der Tagungs-App ablesen lässt. Aufgabe war es aber ebenso, auf nachwachsende Generationen zuzugehen. Auch hier hat der Verkehrsgerichtstag seine Hausaufgaben erledigt. So fand beispielsweise zusammen mit der Oberbürgermeisterin Frau Schwerdtner eine Informationsveranstaltung am vergangenen Mittwochmorgen in dem Christan-von-Dohm-Gymnasium statt. Überdies nehmen zum ersten Mal beim Verkehrsgerichtstag über 10 Studierende auf Einladung des Verkehrsgerichtstages und der Stadt Goslar hier an der Eröffnungsveranstaltung und später an den Arbeitskreisen teil. Denn angetreten waren wir ja von unserem Vorstand mit dem Ziel, Verkehrs- und Versicherungsrecht gerade den nachkommenden Generationen von Juristinnen und Juristen schmackhaft zu machen. Der Verkehrsgerichtstag hat Breiten-, hat Magnetwirkung. Möglicherweise ist es somit doch kein Zufall, dass dankenswerterweise „passgenau“ zur Veranstaltung im Januar kurz vor Toresschluss zentrale Entscheidungen aus Luxemburg vom Europäischen Gerichtshof und insbesondere vom Bundesgerichtshof in Karlsruhe ergehen, die thematisch mit dem Verkehrsgerichtstag verknüpft sind. Illustrieren möchte ich dies an einer ersten Entscheidung vom 6.12.2022 aus der Feder des VI. Zivilsenats zur Neuausrichtung des Schockschadens (VI ZR 168/21; dazu *Rahimi*, jurisPR-IWR 1/2023). Von der Begründung wie vom Ergebnis dogmatisch überzeugend nimmt der erkennende VI. Zivilsenat von einem bisherigen Filter Abstand. So war es in der Vergangenheit für Angehörige, die ein Verkehrsunfallgeschehen

miterleben mussten bzw. hiervon später erfahren, notwendig, dass bei ihnen zunächst eine eigene Gesundheitsverletzung diagnostiziert wurde. Doch diese Voraussetzung genügte nicht, um beispielsweise vom Unfallverursacher bzw. seinem Haftpflichtversicherer mit Erfolg ein Schmerzensgeld zu beanspruchen. Vielmehr war nach bisheriger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes erforderlich, dass die Störung der gesundheitlichen Beeinträchtigung über das hinausging, was Betroffene in der Regel bei der Verletzung eines Rechtsgutes eines nahen Angehörigen empfinden. Die Angehörigen mussten letztlich „über das Normalmaß hinaus“ trauern. Diese zusätzliche Hürde hat nunmehr die Revisionsinstanz in Karlsruhe zu Recht am Nikolaustag des vergangenen Jahres aufgegeben. Denn letztlich ließ sich die Differenzierung nicht rechtfertigen, weshalb bei einer unmittelbaren physischen Beeinträchtigung die Gesundheitsstörung an sich genügte, bei einer psychisch vermittelten Gesundheitsbeeinträchtigung von Angehörigen in der zweiten Reihe noch ein weiteres tatbestandliches Erfordernis hinzukommen sollte. Einmal mehr wird damit aber deutlich, dass dem Bundesgerichtshof die Gelegenheit gegeben werden muss, sich zu korrigieren. Die Revisionsinstanz ist damit abhängig von Rechtsstreitigkeiten, die im Instanzenzug bis nach Karlsruhe transportiert werden. Dementsprechend erweist es sich auch aus dem Blickwinkel der Anwaltschaft wie der Eingangs- und Berufungsinstanzen als notwendig zu erkennen, dass Recht und insbesondere auch das Richterrecht einem Wandel unterliegen kann.

Der Bundesgerichtshof verdient jedenfalls für seine Entscheidung am 6.12.2022 Lob und Anerkennung. Womöglich ist die bisherige aufgegebenen Rechtsprechungslinie dadurch motiviert gewesen, dass man in der Vergangenheit die Thematik der Schockschäden mit spitzen Finger anfasste und dementsprechend vermeiden wollte, dass allzu schnell Angehörige immateriellen Schadensersatz verlangen konnten.

Am 6.12.2022 ist allerdings nun eine weitere Entscheidung des VI. Zivilsenats zum sogenannten Trauergeld bzw. zur Angehörigenentschädigung ergangen (VI ZR 73/21). Hier geht es um eine Fallgruppe, bei denen Personen keine tatbestandliche Gesundheitsbeeinträchtigung erleiden, gleichwohl einen nahen Angehörigen, zu dem sie im Zeitpunkt der Tötung ein Näheverhältnis hatten, beispielsweise durch einen Verkehrsunfall verlieren. Es geht hier also letztlich um Angehörige, die keine eigene Rechtsgutverletzung davontragen, gleichwohl eine Entschädigung für den Verlust eines nahen Angehörigen beanspruchen wollen. Die im Zentrum stehende Vorschrift, nämlich § 844 Abs. 3 BGB, ist erst im Jahr 2017 erlassen worden, insbesondere vor dem Hintergrund der damals besonders strengen Anforderungen an den Schockschaden. Die Vorschrift sollte dementsprechend eine

Lücke im Schutzsystem schließen. Diese Lücke ergab sich auch vor dem Hintergrund der Rechtsvergleichung, da Deutschland besonders strenge Anforderungen aufstellte, wenn es um Ansprüche von Angehörigen im Nachgang etwa zu der Tötung eines Ehemannes oder Ehefrau bzw. Kindern ging. Die Einführung eines Trauergelds hat jedenfalls bereits der 50. Verkehrsgerichtstag gefordert, wie wir auch im vergangenen Jahr in unserer Rückschau dargelegt haben.

Unklar war allerdings, wie die angemessene Entschädigung in § 844 Abs. 3 BGB zu beziffern sein sollte. In der damaligen Gesetzesbegründung war an einer „versteckten Stelle“ eine Berechnung aufgestellt worden, mit welchem finanziellen Mehraufwand die Reform beispielsweise bei Verkehrsunfallgeschehen bestimmte Akteure, insbesondere die Haftpflichtversicherungssparte treffen würde. Man sah eine gewisse Verbindungslinie zwischen dem Trauergeld auf der einen sowie dem Schockschaden und dem daraus resultierenden Schmerzensgeld auf der anderen Seite. Nun war man hingegangen und hatte im Jahr 2017 rückschauend analysiert, welche Höhe bei einem Schmerzensgeld von Schockgeschädigten im Durchschnitt ausgeurteilt worden war. Diese Datensammlung basierte also auf Entscheidungen, die denkwürdig vor dem Jahr 2017, also in den vorangehenden Jahren ein Abbild der Rechtsprechung boten. Durch diesen Datenbefund gelangte man in der Gesetzesbegründung zum Ergebnis, dass in der Vergangenheit im Durchschnitt die Höhe des Schmerzensgeldes bei einem Schockschaden 10.000 € betraf. Daraus folgerte man in der Gesetzesbegründung, dass das Trauergeld die kleine Schwester vom großen Bruder, dem Schockschaden sei, und dementsprechend ins Verhältnis gesetzt werden müsse. Daraus leitete dann die Gesetzesbegründung ab, dass ein Trauergeld in der Regel weniger als 10.000 € betragen müsse. Klar war, dass dieses Limit von 10.000 € nie als wirklich fixe Obergrenze zu verstehen sein konnte. So las der Richter und die Richterin ja im Haupttext des Bürgerlichen Gesetzbuches in § 844 Abs. 3 BGB, dass eine angemessene Entschädigung anhand der Einzelfallumstände zu beziffern sei. Es bot also letztlich die Gesetzesbegründung und die darin verankerte Zahl von 10.000 € lediglich eine Orientierungshilfe. Dies war auch die vorherrschende Ansicht im Schrifttum bzw. in den Eingangs- und Berufungsinstanzen. Nunmehr hat der Bundesgerichtshof in einer Entscheidung vom vergangenen Nikolaustag klargestellt, dass die 10.000 € in der Tat keine starre Obergrenze bilden, sondern lediglich eine Orientierungshilfe. So richtig diese Formulierung auch im Leitsatz sein mag, so bedenklich erscheint gleichwohl folgender Umstand. In der Begründung des Entscheids deutet der VI. Zivilsenat selbst an, dass die Auswertung der Judikatur im Jahr 2017, also die rückschauende Datenerhebung, möglicherweise angreifbar sei, lässt dies allerdings dahinstehen. Nun kann man

allerdings vor einer Entwicklung die Augen nicht verschließen. Denn die Höhe von Schmerzensgeldern im klassischen Feld bei Körperverletzungen und Gesundheitsschäden wie auch bei Schockschäden ist in den letzten Jahren angestiegen, selbst wenn auch nur moderat. Das heißt, ein Mittelwert von 10.000 € würde sich bei einer Analyse fünf Jahre später nach Inkrafttreten der Regelung im Jahr 2023 als empirisch unzutreffend darstellen. Demensprechend halte ich es für gefährlich, 10.000 € auch nur als Orientierungshilfe in einem Leitsatz zu adeln, die letztlich doch im Kopf der Gerichte zu einer faktischen Begrenzung bei aktuellen Anlassstreitigkeiten führen. Richtig ist, dass das Trauergeld in einer Verbindungslinie zum Schmerzensgeld bei einem Schockschaden steht. Nur handelt es sich um zwei unterschiedliche und selbständige Anspruchsgrundlagen, wie bereits der Bundesgerichtshof am 8.2.2022 des vergangenen Jahres ausgeführt hat (VI ZR 3/21). Zwei unabhängige Anspruchsgrundlagen heißt nicht, dass sie nicht auch in einem systematischen Verhältnis zu sehen und Wertungswidersprüche zu vermeiden sind. Aber so dynamisch sich die Höhe des Schmerzensgeldes beim Schockschaden fortentwickelt, muss gleichlaufend auch das Trauergeld von der Höhe Schritt halten. Zusammengefasst: Es wäre misslich, wenn eine Orientierungsmarke, die letztlich auf Urteilen aus den Jahren 2017, 2016, 2015, 2014 resultieren mag, noch fünf Jahre später für zukünftige Fälle weiterhin eine Orientierung bieten soll, obschon sich der Datensatz von Urteilen verändert hat.

Festhalten lässt sich damit, dass es nunmehr für Angehörige zumindest mit Blick auf den Schockschaden leichter geworden ist, allein gestützt auf eine medizinisch nachgewiesene Gesundheitsbeeinträchtigung ein Schmerzensgeld zu verlangen. Wenige Tage, nachdem der Bundesgerichtshof am 6.12.2022 des letzten Jahres seine Kehrtwende verlautbaren ließ, entschied am 15.12.2022 der Europäische Gerichtshof (C-577/21), dass das deutsche Modell des Schockschadens keinen europarechtlichen Bedenken ausgesetzt sei. Im konkreten Fall verlangten minderjährige Töchter eines bulgarischen Paares von einer deutschen Haftpflichtversicherung Schmerzensgeld für den Unfalltod ihrer Mutter in Deutschland. Die psychischen Folgen der beiden Töchter hatten nicht den Grad einer Gesundheitsstörung erreicht. Dementsprechend lag nach deutschem Deliktsrecht tatbestandlich kein Schockschaden vor, so dass ebensowenig ein Schmerzensgeld angedacht werden konnte. Lediglich ein Trauergeld ohne eine solche Gesundheitsbeeinträchtigung kam noch als Reserve in Betracht. Und hier hatte der gegnerische Haftpflichtversicherer den Mädchen jeweils 5.000 € gezahlt. Der Fall gelangte von der bulgarischen Justiz aus per Vorlage an den Europäischen Gerichtshof mit der Frage, ob hier nicht möglicherweise die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie die strengen Anforderungen, welche das deutsche Recht aufstellte, verbieten würden.

Allerdings betreffen die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinien bis zur jüngsten Generation nicht das Haftungsrecht, sondern behandeln lediglich die Deckung wie beispielsweise den Direktanspruch. Das Deliktsrecht und insbesondere Ansprüche von Angehörigen und deren Voraussetzungen sind nicht Regelungsgegenstand dieser Sekundärrechtsakte.

Der Europäische Gerichtshof folgerte jedenfalls in dem Vorlageverfahren zutreffend, dass weder die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie noch andere europäischen Rechtsquellen Deutschland zwingen würden, von bestimmten strengen Erfordernissen Abstand zu nehmen. Kurzum: Das deutsche Recht mag bei unseren Nachbarstaaten auf Bedenken stoßen, ja gar den dortigen *ordre public* als Abwehrmechanismus aktivieren, von supranationaler Warte aus geschaut erweist sich das hiesige Recht dennoch nicht als europarechtswidrig.

Der Europäische Gerichtshof musste in seinem Fall noch auf die frühere Rechtslage in Deutschland abstellen, bevor der Bundesgerichtshof die Anforderungen in seinem Entscheid vom 6.12.2022 absenkte. Das neue Modell, welches letztlich für die Angehörigen die Geltendmachung eines Schockschadens erleichtert, ist natürlich ebenso europarechtskonform wie auch das Trauergeld in § 844 Abs. 3 BGB auf keine europarechtlichen Bedenken stößt. Nicht verschließen darf man allerdings die Augen vor einem, dass letztlich das deutsche Recht vor der ausländischen Justiz teils als Verstoß gegen die dortige öffentliche Ordnung angesehen wird. Dies hat damit zu tun, dass der Schutz der Familie in einigen Rechtsordnungen einen höheren Stellenwert genießt.

Stichwort *ordre public*, also öffentliche Ordnung: Auch diesbezüglich ergab sich der Zufall, dass am 7.12.2022 und mithin ein Tag nach Nikolaus nunmehr der XII. Zivilsenat (XII ZR 34/22) eine Entscheidung fällen konnte, die eine Fortführung seiner Judikatur vom 28.9.2022 bedeutete (XII ZR 7/22). Es ging nämlich um die Frage, ob die Erhebung einer Straßenmaut gegenüber einem inländischen Fahrzeugvermieter als Halter gegen die deutsche öffentliche Ordnung verstoßen konnte. Als Argument war beispielsweise vom Landgericht München insbesondere angeführt worden, ein Fundamentalprinzip bestehe im deutschen Recht darin, dass es keine Verträge zulasten Dritter geben dürfe. Fahre nun aber ein Mieter mit einem Fahrzeug von Deutschland aus in Ungarn über eine dort mautpflichtige Straße und begründe ein Nutzungsverhältnis, so könne letztlich für die Maut nicht der Fahrzeugvermieter und Halter in Deutschland in Anspruch genommen werden. Andernfalls würde die Begründung des Nutzungsverhältnisses einen Vertrag zulasten Dritter bedeuten. Das Landgericht München

(Urteil vom 4.2.2021 – 31 S 10317/20; ablehnend *Staudinger/Schnarnetzki*, DAR 2021, 191 ff.) sah zudem einen Verstoß gegen die deutsche öffentliche Ordnung darin, dass die geltend gemachte Forderung von der Betreiberfirma der mautpflichtigen Straße mittlerweile angewachsen war. Denn die Nicht-Entrichtung der Maut löste als Folge eine erhöhte Maut, die verweigerte Zahlung des Autovermieters und Halters wiederum weitere Zinsen und Erhöhungen aus. Aber auch dieser Umstand wie der erst genannte führten aus dem Blickwinkel des XII. Zivilsenates überzeugend zu keinem *ordre public*-Verstoß. Gerade mit Blick auf die bei dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag anstehende Diskussion der Halterhaftung ist zu vermerken, dass man genauer hinsehen muss, ob und inwieweit deutsche zivilrechtliche Grundsätze wirklich zu Fundamentalprinzipien mit Verfassungsrang zählen und es rechtfertigen, Ergebnisse ausländischer Rechtssätze mit Hilfe des *ordre-public*-Vorbehalts als Notbremse abzuwehren. Jedenfalls ist dankenswerterweise durch die Entscheidung des XII. Zivilsenates klargestellt, dass Autovermieter und Halter in Anspruch genommen werden können, falls ihre Kunden und Kundinnen im Ausland Parkflächen nutzen wie in Kroatien, ohne die Parkgebühr zu entrichten, bzw. in Ungarn mautpflichtige Straßen in Anspruch nehmen, ohne die Maut zu bezahlen. Sofern das ungarische Recht eine unmittelbare Inanspruchnahme des Halters erlauben sollte, kann diesem Ergebnis das Bollwerk der inländischen öffentlichen Ordnung nicht entgegengesetzt werden.

Ein derzeit diskutiertes Thema ist die Reform des Prozessrechts. Richtig ist sicherlich, über die Streitwertgrenzen zwischen Amts- und Landgerichten nachzudenken. So hatten sich die Justizminister und -ministerinnen der Länder auf ihrer Herbstkonferenz in 2022 dafür ausgesprochen, die Zuständigkeit der Amtsgerichte zu erweitern. Letztlich soll einem Phänomen vorgebeugt werden, dass möglicherweise die Fallzahlen bei den Amtsgerichten zurückgehen, deren praktische Bedeutung schwindet, während demgegenüber die Landgerichte als Eingangsinstanz mit immer mehr Verfahren befasst werden. Aktuell besteht noch eine Wertgrenze von 5.000 €. Die letzte Änderung geht zurück auf den 1.1.2002. Dort erfolgte indes allein eine Euro-Umstellung. Seit dem Jahr 1993 ist der Zuständigkeitsstreitwert an sich nicht mehr der Preisentwicklung in unserer Gesellschaft angepasst worden. Hier besteht in der Tat Korrekturbedarf. Dies geht einher mit der Änderung sonstiger Wertgrenzen, wie beispielsweise in Bezug auf die Berufungs- und Beschwerdewertgrenzen.

Teils ist dann allerdings Stellungnahmen überdies zu entnehmen, dass darüber nachgedacht wird, Schwerpunktgerichte zu schaffen bzw. eine Spezialisierung voranzutreiben. Auch dies ist im Ausgangspunkt zu begrüßen und lässt sich beispielsweise als positive Entwicklung derzeit

schon festmachen an bestimmten Kammern bzw. Senaten bei Oberlandesgerichten bis hin zum Bundesgerichtshof etwa in Versicherungssachen. Ein solcher Ansatz erscheint im Ergebnis als Gegenstück zur Spezialisierung der Anwaltschaft mit Blick auf die Fachanwaltschaften Verkehrs- und Versicherungsrecht.

Allerdings ist Augenmaß notwendig. Wenn beispielsweise angedacht werden sollte, sämtliche Körperverletzungen aus Verkehrsunfallgeschehen streitwertunabhängig bei Amtsgerichten von der Eingangsinstanz anzusiedeln, so stößt dieser Ansatz auf erhebliche Bedenken. Zunächst möchte ich davor warnen, bei der Themenstellung in ein bestimmtes Lagerdenken zu verfallen. Wenn sich der DAV, also der Deutsche Anwaltverein kritisch gegenüber einer solchen streitwertunabhängigen Zuständigkeit bei Personenschäden aus Verkehrsunfällen vor den Amtsgerichten ausspricht, so sollte man nicht vorschnell und reflexhaft darin die Idee der Bestandswahrung sehen. Denn sicherlich gilt vor Amtsgerichten kein Anwaltszwang, womöglich ist allerdings die Kritik des DAV nicht allein davon getrieben, weiterhin im Geschäft zu bleiben. Ebenso wenig darf man den Amtsrichterinnen und -richtern unterstellen, sie seien nicht in der Lage, auch schwere oder schwerste Personenschäden aus Verkehrsunfallgeschehen zu durchdenken und derartige Streitigkeiten per Prozessvergleich konsensual oder halt durch ein Endurteil einer Lösung zuzuführen. Entscheidend muss vielmehr sein, ob sich eine solche Monopolisierung rechtfertigen lässt. Dies wirft zunächst erst einmal die Frage auf, welche Schäden aus Verkehrsstreitigkeiten erfasst sein sollten. So dürfte es sich wohl gleichermaßen um Körper- wie Gesundheitsschäden von Verkehrsunfallopfern handeln. Doch was macht denn genau einen Verkehrsunfall aus? Muss es zwingend um die Beteiligung von einem Kraftfahrzeug oder gar mehrerer gehen? Was soll gelten bei Körper- oder Gesundheitsschäden, die möglicherweise aus einem Unfall mit einem Pedelec bzw. E-Bike oder E-Scooter bzw. einem „normalen“ Fahrrad resultieren? Sicherlich wird man in der Abgrenzung auch zu bedenken haben, ob letztlich Gesundheitsschäden aus Verkehrsunfallgeschehen etwa von Angehörigen einer abweichenden Beurteilung unterliegen sollen. Was ist mit Verkehrsunfällen und etwaigen Köperschäden von unmittelbar Betroffenen, sofern der Sachverhalt einen Auslandsbezug aufweist? Soll der Verkehrsunfall von Touristen im Bus eines Reiseveranstalters anders behandelt werden, nur weil sich jener im Kontext einer Pauschalreise abspielt? Was macht einen Personenschaden bei einem Autounfall so anders als im Luftverkehr? Ein weiterer Widerspruch droht, wenn Personenschäden und Gesundheitsbeeinträchtigungen aus einer ärztlichen Behandlung weiterhin streitwertabhängig mal vor das Amts- bzw. Landgericht gelangten, indes bei Verkehrsunfallgeschehen immer streitwertunabhängig eine Amtsrichterin oder ein Amtsrichter mit dem Fall befasst würde.

Verunfallt also eine Person auf dem Weg zum Krankenhaus, gar im Krankenwagen, so wäre der Sachverhalt anders zu beurteilen, als wenn der Mensch das Krankenhaus erreichte, dort aber im Zuge einer Operation einen Körper- oder Gesundheitsschaden erleiden würde.

Im Ergebnis sollte man also tatsächlich die Streitwertgrenzen der Lebenswirklichkeit anpassen, eine Spezialisierung in Form von Schwerpunktgerichten weiterhin betreiben, wie es in Versicherungssachen bereits state-of-the-art ist. Allerdings erscheint ein Modell, streitwertunabhängig Personenschäden aus Verkehrsunfällen bei Amtsgerichten anzusiedeln, kritikwürdig. Denn ein solcher Ansatz lässt sich kaum überzeugend im Tatsächlichen abgrenzen noch überzeugend legitimieren.

Schaut man nach Europa, wie wir das seit je her in meinen Eröffnungsansprachen tun, so bleibt festzuhalten, dass wir seit einem Jahr eine Schuldrechtsreform 2.0 haben, und zwar infolge der Umsetzung der Warenkauf-Richtlinie bzw. der Richtlinie über digitale Inhalte. Diese Reform hat wieder einmal dazu geführt, dass der Kundenschutz verstärkt und die Anforderungen auf der Unternehmerseite erhöht wurden. Dies betrifft beispielsweise Informationspflichten und Formerfordernisse in Autokaufverträgen. Diese Entwicklung, dass Verbraucher durch europäische Rechtsakte besser geschützt werden als zuvor nach nationalem Recht, ließ sich auch ablesen durch einen spektakulären Entscheid am 12.1.2023. Dort stellt der Europäische Gerichtshof auf Vorlage des Landgerichtes München überzeugend fest (C-396/21; dazu *Staudinger*, jurisPR-IWR 1/2023 Anm. 1), dass ein Pauschalreise-Tourist im Zielgebiet selbst dann eine Minderung, also eine Herabsetzung des Reisepreises verlangen darf, wenn er einen Reisemangel erleidet, der letztlich auf behördliche Anweisungen im Zielgebiet zurückgeht, die ihrerseits Corona-bedingt erfolgt waren. Denn die aktuelle Pauschalreiserrichtlinie versagt dem Kunden das Recht zur Minderung nur, wenn er selbst den Umstand herbeigeführt hat. Den Reiseveranstalter entlastet demgegenüber weder der Gedanke, dass die Pandemie doch ein unvermeidbarer und außergewöhnlicher Umstand sei, noch der Ansatz, es verwirkliche sich doch lediglich ein allgemeines Lebensrisiko. Im Ergebnis erhält mithin ein Kunde von seinem Reiseveranstalter den Reisepreis anteilig zurück, wenn dieser auf der Grundlage von behördlichen Anweisungen etwa die Poolanlage schließen, der Kunden vielleicht sein Essen nicht in Buffetform im Restaurant, sondern isoliert auf dem Zimmer einnehmen mussten. Für einen deutschen Juristen und eine deutsche Juristin erscheint dieses Ergebnis deshalb angreifbar, weil insbesondere die Pandemie wie ein Fall der höheren Gewalt von außen ein Vertragsverhältnis beherrscht und nach der Idee der Störung der Geschäftsgrundlage nach § 313 BGB salomonisch zu einer hälftigen Teilung wirtschaftlicher Folgen führen dürfte, nicht

aber zu einer einseitigen Belastung des Unternehmers als Veranstalter. Hier sind allerdings die Mechanismen, welche in der zweiten Pauschalreise-Richtlinie angelegt sind, gänzlich andere. Was bedeutet nun so eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes vom 12.1.2023? Nun, sicherlich für viele Veranstalter, dass sie Ansprüchen von Kunden ausgesetzt sind, die bislang keine Minderung geltend gemacht haben bzw. deren Forderungen mit dem Argument abgelehnt wurden, man könne als Reiseveranstalter ja auch nichts für die Pandemie und die dadurch ausgelösten Einschränkungen im Zielgebiet. Rückschauend heißt dies allerdings auch, um die Brücke zum Verkehrsunfall zu schlagen, dass fortan Entscheidungen viel einfacher zu fällen sind. So musste am 6.12.2016 der Bundesgerichtshof (X ZR 117/15) nach altem Pauschalreiserecht einen Sachverhalt prüfen, bei dem in einem Shuttle-Bus in der Türkei ein Ehepaar als Pauschalreistouristen verunfallte, weil ein Geisterfahrer in den Bus gefahren war. In der Folge hatte sich das Paar im Bus verletzt und verbrachte die Urlaubstage überwiegend im Krankenhaus. Der Bundesgerichtshof bejahte damals schon nach altem Pauschalreiserecht mit viel argumentativem Aufwand das Ergebnis, dass hier der Kunde in der Obhut des deutschen Veranstalters gewesen sei und sich bei diesem Unfall kein allgemeines Lebensrisiko verwirklicht habe. Heute nach neuem Pauschalreiserecht basierend auf der zweiten Richtlinie ist diese Entscheidung immer noch richtig, aber viel einfacher zu begründen. So kommt ein Filter wie das allgemeine Lebensrisiko als Ausschlussgrund der Minderung zum Nachteil des Kunden nicht mehr in Betracht. Die Welt des Pauschalreiserechts, auch bei Flugpauschalreisen verändert sich.

Auch der VGT unterliegt einem Wandel: So haben wir gerade im Arbeitskreis VIII zum ersten Mal das Thema des Luftverkehrs aufgegriffen und zeigen damit, dass wir uns beim Verkehrsgerichtstag nicht darauf beschränken, Mobilität allein auf der Straße in den Focus zu stellen. Vielmehr war immer schon im Arbeitskreis VIII das Thema Schifffahrt eines, was über den Autoverkehr hinaus alternative Formen der Personen- und Güterbeförderung einschloss. Gleichwohl handelt es sich beim Verkehrsgerichtstag von seiner DNA um diejenige Veranstaltung, die sich um das Auto rankt.

Nun zum fiktiven Arbeitskreis IX und einem einer kleinen eigenen Empfehlung von der Bühne in der Kaiserpfalz, nicht von oben herab und gemeint als kleiner Denkanstoß.

Meine Damen und Herren, wie sich den heute vorgestellten Entscheidungen entnehmen lässt, unterliegt das Recht einem steten Wandel. Und somit bleibt es für die Anwaltschaft eine immerwährende Aufgabe, neue Rechtsprechung wie etwa des Bundesgerichtshofes vom

6.12.2022 bzw. Entscheidungen des Europäischen Gesetzgebers wie die Reform des Kauf- oder Pauschalreiserechts in den Blick zu nehmen. Tut man dies nicht und verkennt eine Korrektur des Richterrechts, übersieht gesetzgeberische Reformen, so droht Ihnen als Anwältin oder Anwalt die Haftung (OLG Hamm, Urteil vom 26.7.2022, 28 U 132/21). Je komplexer Rechtssysteme werden, weil es mehr Ebenen gibt, das europäische und das nationale Recht, Legislativakte und Richterrecht, umso höher werden die Anforderungen an die Anwaltschaft und umso größer die Haftungsfallen. Daher möchte ich mit aller Vorsicht ein Thema adressieren, was schon oft in früheren Legislaturperioden im BMJV bzw. BMJ erörtert wurde - Stichwort: Haftung für judikatives Unrecht. Während nämlich der Anwalt oder die Anwältin dem Mandanten gegenüber für eine Fehlleistung bei vermutetem Verschulden einstehen muss aus § 280 Abs. 1 BGB, und dies bereits bei einfacher Fahrlässigkeit, wird der Richter bzw. die Richterin vor einer persönlichen Inanspruchnahme dadurch geschützt, dass nach § 839 Abs. 3 BGB lediglich im Fall einer Straftat, also einer vorsätzlichen Rechtsbeugung, der Bürger bzw. die Bürgerin zivilrechtlich Schadensersatz von dem Richter bzw. der Richterin verlangen kann. Dies ist vollkommen konsequent und richtig. Denn wie bereits im letzten Sommer in meiner Eröffnungsansprache ausgeführt, muss dem Staat daran gelegen sein, die Attraktivität der Justiz als Berufsfeld zu steigern. Ein Beruf aber, bei dem ich als Richter oder Richterin möglicherweise mit Streitwerten in Millionenhöhe befasst sein mag, wäre kaum attraktiv, wenn letztlich eine persönliche Inanspruchnahme schon bei jeder einfach fahrlässigen Fehlentscheidung drohte. Dies lässt sich auch nicht vereinbaren mit dem Grundsatz der Unabhängigkeit der Justiz und dem Schutz der Rechtskraft von Entscheidungen. Auf der anderen Seite leuchtet mir nicht ein, warum gleichermaßen der Staat privilegiert werden muss, und zwar im Außenverhältnis den Parteien eines Prozesses gegenüber. So haftet ein Anwalt, der die Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 6.12.2022 übersieht, keinen Schockschaden geltend macht, weil der Mandant nicht über das Normalmaß hinaus trauert, oder die Warenkauf-Richtlinie und ihre Umsetzung seit dem 1.1.2022 verkennt, und etwa für seinen Mandanten als Verbraucher nicht vollumfänglich die Rechte geltend macht. Dies gilt jedenfalls, wenn später Ansprüche der Mandanten verjährt sind. Ein Anwalt bzw. eine Anwältin ist gegebenenfalls ebenso schadensersatzpflichtig, wenn die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes übersehen und ggf. für die Mandantschaft keine Reisepreisminderung gegen den Reiseveranstalter verlangt wird. Wieso aber droht dem Staat, etwa dem Land Niedersachsen oder NRW keine Haftung auf Schadensersatz im Außenverhältnis den Bürgern und Bürgerinnen gegenüber, wenn Richterinnen und Richter in zivilgerichtlichen Streitigkeiten

einen Rechtsprechungswandel, neue Gesetzgebungsakte bzw. Judikatur des EuGH übersehen, ausblenden bzw. ihre Vorlagepflicht etwa missachten?

Meine Damen und Herren, die Bastion des Spruchrichterprivilegs, wie man § 838 Abs. 3 BGB auch nennt (OLG Hamm, Beschluss vom 11.6.2021, 11 W 24/21), steht ohnehin unter Beschuss. Klargestellt ist nämlich mittlerweile durch Urteile des Europäischen Gerichtshofes, dass er in den Mitgliedstaaten die Justiz nicht mit dem Argument davonkommen lässt, man sei in einer besonderen Situation und dementsprechend zu privilegieren. Für den Europäischen Gerichtshof ist allein entscheidend, dass im Ergebnis in den Mitgliedstaaten Richtlinienkonformität herrscht. Dieses Gebot ist von allen Gewalten zu beachten, nicht nur von der Legislative und Exekutive, sondern auch der Judikative. Eine Norm wie § 839 Abs. 3 BGB mag dementsprechend aus dem Blickwinkel des Europäischen Gerichtshofes im Ernstfall eine persönliche Inanspruchnahme hindern, einer Staatshaftung bei judikativem Unrecht, weil etwa Richtlinienvorgaben qualifiziert missachtet wurden, steht sie im europäischen Ernstfall nicht entgegen (hierzu Hk-BGB/*Staudinger*, 11. Auflage 2022, § 839 BGB Rn. 36). Und dementsprechend bleibt festzuhalten: Ich habe viel Verständnis dafür, dass weiterhin eine persönliche Haftung im Zivilrecht auf Schadensersatz bei einem Richter oder einer Richterin erst ab der Eingriffsschwelle einer Straftat, also einer vorsätzlichen Rechtsbeugung in Betracht kommen darf. Auf der anderen Seite leuchtet mir nicht ein, weshalb der Staat im Außenverhältnis gleichermaßen privilegiert sein soll. Justiz muss mehr als Dienstleistung dem Bürger bzw. der Bürgerin gegenüber verstanden werden. Das Land bzw. der Bund sind mithin Dienstleister. Würde die Möglichkeit erweitert, den Staat bei judikativem Unrecht in stärkerem Maße in Anspruch zu nehmen, wäre dies Ausdruck einer veränderten Dienstleistungsmentalität und verbesserten Bürgernähe. Vor allem würde sich der Wertungswiderspruch in Bezug auf die Anwaltshaftung verringern.