

Tagungsband zum 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag



DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

**Tagungsband zum
48. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2010**

Veröffentlichung der auf dem 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag am
27. und 29. Januar 2010 in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten
Empfehlungen

 **Luchterhand**

Die Durchführung des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstages und die Drucklegung dieser Broschüre wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem ACE, ADAC, Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Deutschen Anwaltverein und dem GDV unterstützt.

Die Programmgestaltung des Deutschen Verkehrsgerichtstages lag in den Händen eines Vorbereitungsausschusses, dem unter Vorsitz von Herrn Kay Nehm, Generalbundesanwalt a. D., Präsident VGT, folgende Mitglieder angehörten:

Dr. Frank Albrecht, Regierungsdirektor
Detlef Otto Bönke, Ministerialrat
Dr. Henning Drecoll, Ltd. Oberstaatsanwalt a. D.
Prof. Dr. Wolfgang Eisenmenger, Universitätsprofessor
Hans-Jürgen Gebhardt, Justizrat u. Rechtsanwalt
Johann-Markus Hans, Polizeidirektor
Birgit Heß, Oberstaatsanwältin
Bernd-Matthias Höke, Vorsitzender Schadenkommission
Dr. Eckhart Jung, Rechtsanwalt
Klaus Labenski, Geschäftsführer
Oliver Mietzsch, Hauptreferent
Friedrich Wilhelm Sapp, Regierungsdirektor
Gert-Jürgen Scholz, Ministerialrat

Hamburg 2010

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

Inhaltsverzeichnis

Arbeitskreise

Themen, Leiter, Referenten	VII
----------------------------------	-----

Empfehlungen

der Arbeitskreise	XI
-------------------------	----

Eröffnungsansprache

des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages Generalbundesanwalt a. D. Kay Nehm	XIX
---	-----

Plenarvortrag

Mit Innovationen an die Spitze Der Volkswagen Konzern und die Zukunft des Automobils Prof. Dr. W. Neubauer	XXVII
---	-------

Referate:

Arbeitskreis I:

Halterhaftung in Europa

1. Professor Dr. Michael Brenner	1
2. Wolfgang Blindenbacher	9
3. Michael Nissen, Rechtsanwalt	21

Arbeitskreis II:

Neues EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2010 bis 2020

1. Christian Kellner	31
2. Dr. Peter Schneiderhan	36
3. Ellen Townsend	42

Arbeitskreis III:

Fahrgastrechte im Land- und Luftverkehr

1. Dr. Hans-Georg Bollweg	59
2. Dr. Raphael von Heeremann	69
3. Henrik Lindemann	77
4. Silvia Schattenkirchner	91

Arbeitskreis IV:

Haushaltsführungsschaden

1. Jürgen Jahnke	99
2. Paul Kuhn	123
3. Liselotte Warlimont	139
4. Dr. Markus Wessel	142

Arbeitskreis V:**Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot**

1. Dr. Dr. Jan Backmann	163
2. Dr. Markus Schäpe	174
3. Dipl.-Psych. Axel Uhle	179

Arbeitskreis VI:**»Idiotentest« auf dem Prüfstand**

1. Harald Geiger,	203
2. Frank-Roland Hillmann	215
3. Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert	225
4. Prof. Dr. Lothar Schmidt-Atzert	258

Arbeitskreis VII:**Unfallrisiko »Junge Fahrer«**

1. Prof. Dr. Hans-Peter Krüger	271
2. Georg Willmes-Lenz	282
3. Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher	312

Arbeitskreis VIII:**Neue Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Schifffahrt**

1. Dr. Beate Czerwenka, LL.M. (Duke Univ.)	331
2. Markus Jaegers	353
3. Dr. Klaus Ramming	363

Die Anzahl der erfassten Teilnehmer am 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2010 betrug 1771.

Sie gliederten sich nach Gruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	601	Richter	65
Versicherer	192	Medienvertreter	51
Sonstige	172	Fahrlehrer	48
TÜV / Dekra / SV	127	Staatsanwälte	32
Mediziner/Psych/Uni	126	Schifffahrt	18
Automobilclub/Verkehrswacht	124	Industrie	8
Polizei	118	Berufsgenossenschaft	4
Verwaltung	85		

Arbeitskreise, Themen, Leiter, Referenten

Arbeitskreis I	Halterhaftung in Europa <ul style="list-style-type: none">– Pläne der EU und die Erfahrungen in den Mitgliedstaaten– Verfassungsrechtlicher Spielraum– Lösungen aus deutscher Sicht
Leitung	Dr. Helmut Seitz; Ltd. Ministerialrat; Bayerisches Staatsministerium der Justiz und für Verbraucherschutz Justizpalast; 80335 München
Referenten	(1) Prof. Dr. Michael Brenner, Lehrstuhl für Deutsches und Europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht, Friedrich-Schiller-Universität, Jena (2) Wolfgang Blindenbacher, Lt. Polizeidirektor Innenministerium NRW, Düsseldorf (3) Cor Kuijten, Netherlands Police Agency, Driebergen (4) Michael Nissen, Rechtsanwalt, ADAV e.V., Juristische Zentrale, München
Arbeitskreis II	Neues EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2010 bis 2020 <ul style="list-style-type: none">– Ambitionen und Ziele– Was soll Europa?– Was darf Europa?
Leitung	Hermann Meyer, Geschäftsführer ERTICO, Brüssel
Referenten	(1) Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer DVR, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn
Referent:	(2) Dr. Peter Schneiderhan, Oberstaatsanwalt bei der Staatsanwaltschaft Stuttgart, Stuttgart
Referent:	(3) Ellen Townsend, Europäischer Verkehrssicherheitsrat, Brüssel
Arbeitskreis III	Fahrgastrechte im Land- und Luftverkehr <ul style="list-style-type: none">– Lücken und Tücken– Rechtseinheit statt Flickenteppich?– Nationale und internationale Regelung
Leitung	Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Universität Bielefeld, Fakultät für Rechtswissenschaft, Bielefeld
Referenten	(1) Dr. Hans-Georg Bollweg, Ministerialrat, Bundesministerium der Justiz, Berlin (2) Dr. Raphael von Heereman, Vice President Aeropolitical Affairs, Qatar Airways (3) Henrik Lindemann, Deutsche Bahn AG, Berlin (4) Silvia Schattenkirchner, Rechtsanwältin, Leiterin Verbraucherschutz, ADAC Juristische Zentrale, München

- Arbeitskreis IV Haushaltsführungsschaden**
 – Bewertung von Hausarbeit
 – Anforderungen an die Schadensdarlegung
 – Forderungsübergang
- Leitung Angela Diederichsen, Richterin am Bundesgerichtshof, VI. Zivilsenat, Karlsruhe
- Referenten (1) Jürgen Jahnke, Rechtsanwalt, Leitender Referent in der K-Abteilung der LVM-Versicherungen, Münster
 (2) Paul Kuhn, Rechtsanwalt, Referent Schaden- und Versicherungsrecht, ADAC e.V., München
 (3) Liselotte Warlimont, Hauswirtschaftsmeisterin und öffentlich bestellte Sachverständige für die Arbeitsbewertung in der Hauswirtschaft, Meckenheim
-
- Arbeitskreis V Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot**
 – Europarechtlicher Rahmen
 – Arbeitsplatz oder Verkehrssicherheit
 – Verkehrspsychologische Aspekte
- Leitung Prof. Dr. Klaus Geppert, Freie Universität Berlin, Institut für Strafrecht und Strafverfahrensrecht Berlin
- Referenten (1) Dr. Dr. Jan Backmann, Richter am Landgericht Kiel, Schleswig-Holsteinisches Landesverfassungsgericht, Schleswig
 (2) Dr. Markus Schäpe, Rechtsanwalt, Leiter Verkehrsrecht der Juristischen Zentrale des ADAC, München
 (3) Dipl.-Psych. Axel Uhle, Mitglied der Geschäftsleitung des TÜV Süd, TÜV SÜD Pluspunkt GmbH, München
-
- Arbeitskreis VI »Idioten-Test« auf dem Prüfstand**
 – MPU als Instrument der Verkehrssicherheit?
 – Wer prüft die Prüfer?
 – Alternativen
- Leitung Dr. Dipl.-Psych. Horst Schulze, Abteilungsleiter, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach
- Referenten (1) Harald Geiger, Präsident des Verwaltungsgerichts München, München
 (2) Frank Roland Hillmann III, Rechtsanwalt, RAe Hillmann & Partner, Oldenburg
 (3) Prof. Dr. Wolfgang Schubert, DEKRA Automobil GmbH, Berlin
 (4) Prof. Dr. Lothar Schmidt-Atzert, Philipps Universität Marburg, Institut für Psychologie, Marburg

- Arbeitskreis VII Unfallrisiko »junge Fahrer«**
- Ursachenanalyse
 - Bisherige Maßnahmen: eine Bilanz
 - Neue Lösungsansätze
- Leitung Prof. Dr. Heinz Schöch, Ludwig-Max.-Universität München, München
- Referenten
- (1) Prof. Dr. Hans-Peter Krüger, Universität Würzburg, Lehrstuhl für Psychologie III, Fachbereich Methoden und Verkehrspsychologie, Würzburg
 - (2) Georg Willmes-Lenz, Referatsleiter U4 »Fahrausbildung Kraftfahrer-rehabilitation«, Bundesamt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach
 - (3) Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher, Universität Potsdam, Potsdam
-
- Arbeitskreis VIII Neue Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Schifffahrt**
- Seeschifffahrt
 - Binnenschifffahrt
 - Harmonisierung durch Europarecht
- Leitung Prof. Dr. Dr. h.c. Peter Ehlers, Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a.D., Hamburg
- Referenten
- (1) Dr. Beate Czerwenka, LL.M., Ministerialrätin, Bundesministerium der Justiz, Referat III A 4, Berlin
 - (2) Markus Jaegers, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Transportrecht, Anwaltskanzlei NJP-G, Duisburg
 - (3) Dr. Klaus Ramming, Rechtsanwalt, Rechtsanwaltskanzlei Lebuhn & Puchta, Hamburg



Empfehlungen des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2010

Arbeitskreis I Halterhaftung in Europa

1. Geschwindigkeitsverstöße, Gurtverstöße, Rotlichtverstöße sowie sonstige Verstöße im fließenden Verkehr sind bedeutende Unfallfaktoren. Der Arbeitskreis ist sich einig, dass die Verfolgung dieser Verstöße unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit ist.
2. Im Hinblick auf die Halterhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr stellt der Arbeitskreis fest, dass deren Einführung verfassungsrechtliche Grenzen aufgezeigt sind. So verbietet der unabänderliche verfassungsrechtliche Grundsatz »Keine Strafe ohne Schuld« die strafrechtliche oder auch nur strafrechtsähnliche Ahndung einer Tat ohne Schuld des Täters. Dies gilt auch für Bußgeldverfahren wegen Verstößen im Straßenverkehr. Diese Grenzen gelten nach der Lissabon-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts auch im Hinblick auf Rechtsakte der Europäischen Union.
3. Nach Ansicht des Arbeitskreises wäre eine Ausdehnung der Kostentragungspflicht nach § 25a StVG unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit grundsätzlich möglich. Die Bundesregierung wird gebeten, zu prüfen, ob angesichts der Dimension der relevanten Fälle gesetzlicher Handlungsbedarf besteht.
4. Darüber hinaus empfiehlt der Arbeitskreis in Fortführung der Empfehlung des 39. VGT die verstärkte Anwendung der Fahrtenbuchauflage nach § 31a StVZO.
5. Die Bundesregierung wird aufgefordert, europäischen Initiativen, die den oben aufgeführten Grundsätzen widersprechen, entgegenzutreten und gebeten, darauf hinzuwirken, dass zukünftige europäische Rechtsakte in enger Abstimmung mit den Mitgliedstaaten entwickelt werden.

Arbeitskreis II

Neues EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2010 bis 2020

Der Arbeitskreis stellt fest:

Es bestehen gravierende nationale Unterschiede in der Verkehrssicherheit. EU Gesetzgebung ist nur dort wichtig, wo die nationale Gesetzgebung keine ausreichenden Erfolge erzielt. Die Gesetzgebungskompetenz der EU ist in den Bereichen der gemeinsamen Verkehrspolitik zweifelsfrei (Kfz-Technik und gemeinsamer Markt, gewerblicher Verkehr, Führerschein, Typgenehmigung).

Der Arbeitskreis empfiehlt für das neue EU-Verkehrssicherheitsprogramm:

1. Gemeinschaftsweites Ziel von 2011 bis 2020 sollte die weitere Senkung der Getötetenzahl um mindestens 40 % sein. Der Beitrag und das Ziel des jeweiligen Mitgliedstaates sollen vom dort erreichten Verkehrssicherheitsniveau abhängen.
2. Eine EU-einheitliche Definition für Schwerverletzte soll entwickelt werden. Für die Zwischenzeit sollen nationale Ziele für die Reduzierung der Anzahl der Schwerverletzten festgelegt werden.
3. Eine einheitliche und ausreichende Datenbasis über Unfälle ist unerlässlich.
4. Im Interesse der Unfallvermeidung sollten moderne Technologien, insbesondere kooperative Fahrzeugsysteme, gefördert werden.
5. Gesetzgeberische Maßnahmen sollten sich konzentrieren auf
 - Technik und gemeinsamen Markt, insbesondere ABS für Motorräder, ISO-FIX-Verankerungen, Sicherstellung eines hohen technischen Standards bei Einführung von Notbremsassistenten, Spurverlassenswarnsystemen und anderen sicherheitsfördernden Fahrerassistenzsystemen, Vertriebsverbot für Radarwarngeräte, Erinnerungssignale bei Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes, Gurtstraffer für alle Sitze, Mindeststandards bei Fahrrädern;
 - Gewerblicher Personen- und Güterverkehr, insbesondere Alkoholverbot für Fahrer; Sicherstellung eines hohen Niveaus der Ladungssicherung im grenzüberschreitenden Verkehr.

Im Führerscheinbereich sollte das Konzept »Begleitetes Fahren mit 17« eingeführt werden.

6. Empfehlungen, Erfahrungsaustausch, Kampagnen und/oder EU-Finanzierung sollten vor allem vorgesehen werden für Folgendes:
 - freiwilliger Einbau von Speed-Alert-Systemen;
 - Einbau von Alkolock-Systemen bei bestimmten gefahrgeneigten Verkehren;
 - Verbesserung der Nutzungsquote für Gurte und Kinderrückhalteeinrichtungen,
 - Umsetzung der Infrastrukturrichtlinie (z.B. Sicherheitsaudits von Straßen),
 - Klassifizierung beeinträchtigender Medikamente,
 - Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention,
 - Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer,
 - Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den Unternehmen.

7. Geprüft werden sollte die Einführung von Notbremsassistenten auch in PKW.
8. Alle EU-Maßnahmen sollten daran gemessen werden, ob sie mindestens verkehrssicherheitsneutral sind.

Arbeitskreis III

Fahrgastrechte im Land- und Luftverkehr

Der Arbeitskreis III hat folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- I. Der Arbeitskreis appelliert an den europäischen Gesetzgeber, bei der Fortschreibung der Rechte von Reisenden sachlich nicht gerechtfertigte Unterschiede zu beseitigen, insbesondere bei der pauschalen Entschädigung für Verspätungen.
- II. Die Verkehrsunternehmen werden aufgefordert, die Reisenden aktuell und vollständig über ihre Rechte zu informieren, z.B. bei Verspätungen auf Verpflegung und Hotelunterkunft.
- III. Der Arbeitskreis appelliert an alle Verkehrsträger, – auch die Luftfahrtunternehmen – an einer außergerichtlichen Streitschlichtung teilzunehmen. Dafür bietet sich die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr an.

Arbeitskreis IV

Haushaltsführungsschaden

Der Arbeitskreis empfiehlt:

1. Für die Schätzung des durch gesundheitliche Beeinträchtigungen bei der Haushaltsführung gegebenen Schadens kann auf anerkannte Tabellenwerke oder EDV-gestützte Ermittlungsmethoden zurückgegriffen werden.
2. Deren Werte sind anhand fallbezogener Feststellungen zu prüfen und erforderlichenfalls zu korrigieren.
2. Ist der Zeitbedarf festgestellt, sollte der Stundensatz für die Schadensschätzung auf der Grundlage eines einschlägigen Tarifvertrags ermittelt werden.
3. Mit Blick auf künftig notwendig werdende Änderungen aufgrund geänderter Lebensumstände sollten die tatsächlichen Grundlagen der Schadensbemessung, insbesondere
 - Umfang der Verletzung und Grad der Beeinträchtigung
 - Größe des Haushalts nach Wohnraum und Personenanzahl
 - Höhe des zugrunde gelegten Stundensatzesschriftlich festgehalten werden.
4. Für die Schätzung des Haushaltsführungsschadens kann kein allgemein gültiges Höchstalter zu Grunde gelegt werden.

Arbeitskreis V

Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot

1. Der Arbeitskreis stellt ausdrücklich fest, dass sich durch die 2. EG-Führerscheinrichtlinie an der vor ihrem Inkrafttreten geltenden Rechtslage in Deutschland für die vorläufige und endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 111 a StPO und 69 StGB) sowie die Fahrverbote (§§ 44 StGB und 25 StVG) nichts geändert hat. Der Strafrichter hat weiterhin die ihm aus Gründen des verfassungsrechtlichen Übermaßverbotes eingeräumten Möglichkeiten, für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen nach § 69 a Abs.2 StGB Ausnahmen von der Sperrfrist zu gewähren, soweit dies mit Belangen der Verkehrssicherheit zu vereinbaren ist.
2. Allerdings kann die richterliche Entscheidung über die Ausnahme von der Sperrfrist nicht mehr ausgeführt werden, da durch die Umsetzung der 2. EG-Führerscheinrichtlinie in § 9 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) die Verwaltungsbehörde auch eine entsprechend beschränkte Fahrerlaubnis nicht mehr erteilen darf. Um den strafrichterlichen Gestaltungsraum zu erhalten, empfiehlt der Arbeitskreis mit knapper Mehrheit, dem Strafrichter durch eine Änderung des § 69 StGB zu ermöglichen, bei endgültiger Entziehung der Fahrerlaubnis im Urteil oder Strafbefehl bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen auszunehmen.
3. Der Arbeitskreis appelliert – zur Vermeidung von Existenzgefährdung – an Bußgeldstellen und Strafrichter, die Ausnahmemöglichkeiten, insbesondere bei Regelfahrverboten, stärker zu beachten.
4. Der Arbeitskreis empfiehlt dringend, die anerkannten Möglichkeiten, die die Verkehrspsychologie zur Einstellung, Verhaltensänderung und Eignungsbegutachtung anbietet, intensiver zu nutzen.

Arbeitskreis VI

»Idiotentest« auf dem Prüfstand

1. Das System der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Kraftfahrereignung ist ein wichtiges und bewährtes Instrument zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Erhaltung der Mobilität des Einzelnen.
2. Im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung kommt der Exploration zentrale Bedeutung zu. Diese diagnostische Methode ist unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes weiterhin kontinuierlich zu verbessern.
3. Die Zulassung von Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung sollte geregelt werden. Die Prüfung der Güte der Testverfahren soll durch ein unabhängiges wissenschaftliches Gremium anhand eines angemessenen Testurteilungssystems erfolgen.
4. Die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Überprüfung der Fahreignung sollte regelmäßig wissenschaftlich überprüft und die Ergebnisse sollten veröffentlicht werden.

5. Rehabilitationsmaßnahmen zur Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen sollten möglichst frühzeitig eingeleitet und deren Erfolg durch eine Fahreignungsbegutachtung überprüft werden.
6. Die Anbieter der unter Punkt 5 genannten Maßnahmen sollten ebenfalls einem Qualitätssicherungssystem unterliegen und in keinem wirtschaftlichen und personellen Zusammenhang mit den Begutachtungsstellen stehen.

Die Voraussetzungen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung sind im Straßenverkehrsgesetz und in der Fahrerlaubnis-Verordnung teilweise unklar formuliert. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, die entsprechenden Vorschriften zu reformieren

Arbeitskreis VII

Unfallrisiko »junge Fahrer«

1. Ursächlich für das erhöhte Unfallrisiko junger Fahrer sind nicht einzelne Merkmale, sondern eine Kumulation von Faktoren, die mit dem alterstypischen Risikoverhalten (»Jugendlichkeitsrisiko«), mit unzureichender Fahrerfahrung (»Anfängerrisiko«) und mit objektiven Unfallursachen (insbesondere Fahrzeugmängeln) zusammenhängen. Dieser Vielfalt der Unfallrisiken ist durch ein System der Fahranfängervorbereitung zu begegnen, in dem bewährte bestehende Ansätze optimiert und neuartige Maßnahmen eingeführt werden.
2. Die bisherigen Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallrisikos »junge Fahrer« haben folgende Ergebnisse gebracht:
 - a) Die Verschärfung der Probezeitregelungen für Fahranfänger ab 01.01.1999 (§§ 2a-c StVG, 32 ff. FeV) führte zu keinem signifikanten Rückgang der von jungen Fahrern verursachten Unfälle.
 - b) Für das seit 2004 in den meisten Bundesländern angebotene Modellprojekt eines freiwilligen »Fortbildungsseminars für Fahranfänger« (FSF) konnten bisher weder nennenswerte Einstellungsänderungen bei den Teilnehmern noch geringere Unfallzahlen nachgewiesen werden.
 - c) Die seit 2005 gesetzlich geregelte Möglichkeit des Führerscheinerwerbs ab 17 Jahren bei Begleitung durch einen erfahrenen Erwachsenen (»begleitetes Fahren«, § 48a FeV) zeigt eine deutliche maßnahmenbedingte Verringerung des Unfall- und Deliktrisikos sowie eine hohe Akzeptanz bei der angesprochenen Zielgruppe.
 - d) Das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger während der Probezeit und bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres (§ 24c StVG, seit 01.01.2007) hat sich bewährt.
3. Neue Ansätze zur Verringerung des Unfallrisikos »junge Fahrer« sollten auf der Grundlage wissenschaftlicher Begleitforschung in folgenden Bereichen erprobt werden:
 - a) Reduzierung des Fahrerfahrungsdefizites von Fahranfängern durch

- dauerhafte gesetzliche Verankerung und Erweiterung des Anwendungsbereichs des begleiteten Fahrens,
 - alternative Ausbildungsmodelle, die alle Fahranfänger in die mögliche Risikoreduzierung einbezieht, da der Erfolg des begleiteten Fahrens bisher nur einen Teil der jungen Fahrer umfasst,
 - Verstärkte Verzahnung der theoretischen und praktischen Ausbildung durch die Integration multimedialer Lernformen (z. B. Einsatz von E-Learning und Fahrsimulation),
 - Vertiefung der Gefahrerkennung und Gefahrvermeidung in der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung unter Berücksichtigung der häufigsten Unfallursachen bei jungen Fahrern.
- b) Weitere Verbesserung der erzieherischen Präventionsarbeit durch
- Vermittlung des erforderlichen Risikobewusstseins in der schulischen Verkehrserziehung, in der Fahrschulausbildung und in der medialen Sicherheitskommunikation, z. B. durch moderne Lernformen, Lernmedien und Internet-Anwendungen,
 - Ausbau der Fahrerlaubnis auf Probe durch erweiterte Maßnahmen innerhalb der Probezeit.
 - Vertiefung der Kenntnisse der Zielgruppe über Voraussetzungen und Konsequenzen der Fahrerlaubnis auf Probe.
- c) Verstärkte Nutzung technischer Intelligenz durch
- Einsatz von Fahrassistenzsystemen wie z. B. ESP (Elektronische Stabilitätskontrolle), ACC (automatische Abstandshaltung) und von tutoriellen Fahrdatenschreibern,
 - Reduzierung der hohen Quote mangelbehafteter älterer Kraftfahrzeuge bei jungen Fahrern (z.B. durch finanzielle Sicherheitsreize).

Arbeitskreis VIII

Neue Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Schifffahrt

Im Lichte der in letzter Zeit auf internationaler und Gemeinschaftsebene getroffenen neuen Regelungen zur Haftung im See- und Binnenschiffsverkehr empfiehlt der Arbeitskreis Folgendes:

1. Die Revision des Straßburger Übereinkommens von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI), die insbesondere der Aktualisierung der Haftungshöchstbeträge in der Binnenschifffahrt gilt, sollte genutzt werden, um eine weitest mögliche internationale Rechtsvereinheitlichung zu erreichen.
2. Die internationalen Bemühungen werden begrüßt, das Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen) so zu modifizieren, dass noch bestehende Ratifikationshindernisse beseitigt werden.

3. Die im IMO-Rechtsausschuss eingebrachte Initiative zur Erhöhung der Haftungshöchstbeträge des Haftungsbeschränkungübereinkommens von 1996 (LLMC) sollte von der Bundesregierung unterstützt werden.
4. Mittelfristig sollte auf internationaler Ebene angestrebt werden, bei Verschmutzungen durch Bunkeröl die Einführung eines eigenständigen Haftungshöchstbetrages wie bei Ölhaftungs- und HNS-Übereinkommen zu ermöglichen.
5. Das Wrackbeseitigungsübereinkommen von 2007 sollte schnellstmöglich ratifiziert werden.
6. Bei der notwendigen Anpassung des innerstaatlichen Rechts an die EG-Verordnung über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See sollten die haftungsrechtlichen Regelungen auch auf Bereiche ausgedehnt werden, die von den gemeinschaftsrechtlichen Regelungen nicht unmittelbar erfasst werden:
 - Die Regelungen über die vertragliche Haftung des Beförderers von Reisenden sollten für alle internationalen und innerstaatlichen Beförderungen unter Einbeziehung der Binnengewässer gelten.
 - Die in den Haftungsbeschränkungübereinkommen (LLMC und CLNI) vorgesehene Möglichkeit zur schiffspezifischen Haftungsbeschränkung für Ansprüche von Reisenden wegen Tod oder Körperverletzung sollte beibehalten werden.
 - Die Einführung einer Versicherungspflicht nach Vorbild der EG-Verordnung wird für Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt nicht für erforderlich gehalten, soweit sich diese Schiffe nicht mehr als 15 Seemeilen von der Küste entfernen.
7. Im Interesse einer wirksamen Umsetzung sollte die ZPO dahin geändert werden, dass
 - eine örtliche Zuständigkeit für Vorgänge in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone begründet wird und
 - im Fall des Arrestes eines Schiffes die Glaubhaftmachung eines Arrestgrundes nicht erforderlich ist.
8. Die Zuständigkeit für Binnenschifffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren sollte nach dem Vorbild des Seerechts auf ein einziges oder wenige Schifffahrtsgerichte in Deutschland



Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages Generalbundesanwalt a. D. Kay Nehm am 28. Januar 2010 in Goslar

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

Willkommen auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag! Es ist das 48. Mal, dass wir uns hier in Goslar versammeln. Und doch, etwas ist anders. Der Veranstalter, bislang die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, heißt jetzt Deutscher Verkehrsgerichtstag. Die vereinsinterne Neuausrichtung hat zur Folge, dass unsere Eröffnungsveranstaltung nun ohne Doppelspitze von Vereins- und Tagungspräsident (wenn Sie wollen, »ohne Dencker«) stattfindet. Dennoch, es bleibt ein Verkehrsgerichtstag mit den bewährten Prinzipien und Regularien, ohne einseitige Interessenvertretung, ein Meinungsaustausch aller am Verkehrsrecht interessierten Kreise.

Das ungebrochene Interesse von rund 1800 Teilnehmern belegt, dass wir noch immer auf dem richtigen Weg sind. Die nach wie vor von Goslar ausgehenden Impulse unterstreichen dies nachdrücklich. Beispielhaft nenne ich den »Goslarer Orientierungsrahmen« zur Quotenbildung nach dem neuen Versicherungsvertragsgesetz, der im Herbst vergangenen Jahres auf Empfehlung des AK II des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstages unter Federführung unseres Vereins in einem Symposium interessierter Vereine und Verbände erarbeitet wurde.

Über das ungebrochene Interesse freut sich zuletzt Goslars Verwaltungsspitze. Verehrter Herr Oberbürgermeister Binnewies, üblicherweise können Sie von dieser Stelle neben freundlichen Worten der Begrüßung unseren Dank für die vielfältige Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung unseres Kongresses entgegen nehmen. In Zeiten jedoch, in denen der Bund sich anschickt, seine finanzpolitischen Utopien auf Kosten der Länder und Kommunen auszuleben, könnten Sparkommissare den Dank für freiwilliges Entgegenkommen leicht als Streich-Empfehlung missverstehen. Dem gilt es mit allen Mitteln, dem gilt es mit massiven Forderungen entgegenzuwirken.

Es ist ja kein Geheimnis, dass unser ständiger Tagungsort angesichts der großen Zahl der Teilnehmer und der nicht teilnehmenden Interessenten an seine Grenzen

stößt. Vor Jahren habe ich einmal zu diesem Thema die Bemerkung fallen lassen, niemand denke daran, einer vertrauten Geliebten wegen einiger Pickel den Laufpass zu geben. Mit anderen Worten, auch kleine Unebenheiten machen den besonderen Charme des Tagungsortes Goslar aus.

Allerdings besteht hinsichtlich der Hotellerie sowie der Veranstaltungsorte und deren technischer Ausstattung nach wie vor Verbesserungsbedarf. Sorgen bereitet uns vor allem die Frage, wo unsere bestbesuchten Arbeitskreise künftig nach drohender Schließung des Odeon-Theaters ihren Platz finden werden und ob wir das Entgegenkommen des hiesigen Ratsgymnasiums auf Dauer werden in Anspruch nehmen können. Aber ich bin sicher, dass wir auch vor diesen Problemen nicht kapitulieren müssen und, wie stets in der Vergangenheit, gemeinsam um zufrieden stellende Lösungen bemüht sein werden.

Sorgen dieser Art plagten den im Programm ausgewiesenen Plenarredner nicht. Dennoch muss ich Ihnen leider mitteilen, dass der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, Prof. Dr. Martin Winterkorn, den Plenarvortrag nicht halten kann. Ursache ist die vor wenigen Monaten vollzogene überraschende Eingliederung Porsches in den Volkswagen-Konzern und die zeitgleich stattfindende Hauptversammlung der Porsche AG, an der der Chef des Gesamtkonzerns selbstverständlich nicht fehlen darf. An seiner Stelle begrüße ich Herrn Professor Dr. Werner Neubauer, Mitglied des Markenvorstandes Volkswagen. Professor Neubauer hat seit 1972 führende Positionen in der Produktion im In- und Ausland bekleidet. Er ist deshalb in besonderer Weise mit den internationalen Verästelungen unseres Themas vertraut. Vielen Dank, dass Sie zu uns nach Goslar herübergekommen sind.

Als wir im Anschluss an den ökologisch geprägten Schlussvortrag des 46. Verkehrsgerichtstages mit dem Titel »Wie viel Mobilität verträgt unser Globus?« einer fachlich fundierten Gegenposition aus dem Kreis der deutschen Automobilindustrie ein Podium bieten wollten, hatte es zunächst den Anschein, dass deren Innovationsdrang eher der Beruhigung unseres ökologischen Gewissens verpflichtet sei. Entsprechend gering schien dort das Interesse. Inzwischen hat das Bankendesaster und in ihrem Sog die Krise der Automobilindustrie mit ihren dramatischen Auswirkungen auf den ökonomischen Kreislauf die Akzente nicht unwesentlich verschoben.

Dass wir mit unserem Wunsch, gerade den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG als Plenarredner zu gewinnen, eine glückliche Hand bewiesen hatten, wurde durch die Ereignisse der vergangenen Monate eindrucksvoll belegt: Ausgestanden die bis in die Residenz des Rechts reichenden Schatten der Vergangenheit; ausgestanden die Furcht vor feindlicher Übernahme. Aus dem Sanierungsfall VW ist in vier Jahren ein wahrhaft strahlender Stern der Branche hervorgegangen. Nicht allein als Nutznießer der Abwrackprämie und vor allem nicht als Empfänger wettbewerbsverzerrender staatlicher Hilfen, sondern durch die Nutzung von Synergien, durch Produktqualität und durch die Nähe zu den Bedürfnissen der in- und ausländischen Märkte.

Wer wollte da noch Zweifel haben, dass das ambitionierte Ziel, Volkswagen bis 2018 zum weltgrößten Autokonzern zu machen, erreicht werden wird. Wir sind

gespannt, was uns aus dem Hause Volkswagen zum Thema »Mit Innovationen an die Spitze – Der Volkswagen Konzern und die Zukunft des Automobils« verraten wird.

Gekommen sind wiederum zahlreiche Ehrengäste aus Justiz, Verwaltung, aus Vereinen und Verbänden. Ich danke Ihnen allen, dass Sie durch Ihre Teilnahme die Bedeutung des Deutschen Verkehrsgerichtstages unterstreichen.

Die Eröffnungsveranstaltung bietet neben dem Plenarvortrag stets die Gelegenheit, einen kritischen Blick auf aktuelle Probleme des Verkehrsrechts und der Verkehrspolitik zu werfen. Ein aktuelles Thema haben wir uns für die Schlussveranstaltung aufgespart. Als »Nachschlag« präsentieren wir Ihnen in diesem Jahr ein Streitgespräch mit dem Titel »Nun auch bei uns – Maut für PKW?«. Unter der Moderation von Karl Dieter Möller, dem Leiter der ARD-Rechtsredaktion, werden Frau Nicole Razavi, die verkehrspolitische Sprecherin der CDU-Landtagsfraktion aus Stuttgart, und Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr des ADAC, ihre Argumente austauschen oder sich diese, unserer programmatischen Ankündigung folgend, um die Ohren schlagen.

In jüngster Zeit hatte sich die verkehrsrechtliche Praxis mit einem anderen Problem heranzuschlagen, das bislang eher als Domäne der Sicherheitspolitiker galt: Die verfassungsrechtlichen Schranken staatlicher Eingriffe zur Gewährleistung von Sicherheit auf unseren Straßen.

Neue Geschwindigkeitsmessgeräte erlauben mittlerweile nahezu lückenlos die Aufklärung bislang nicht oder nur unvollkommen dokumentierter Verkehrsverstöße. Trotz euphorischer Äußerungen von Herstellern und Nutzern zur Effektivität und zur Sicherheit der gewonnenen Daten ließen erste Zweifel und Kinderkrankheiten die Forderung aufkommen, die Messungen durch Bildaufnahmen beweissicher zu dokumentieren.

Soweit dagegen mit dem Begriff des »standardisierten Messverfahrens« argumentiert wird, gilt es zunächst ein grundlegendes Missverständnis auszuräumen: Der Beschluss des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofes vom 19. August 1993 zum standardisierten Messverfahren, an dem ich seinerzeit als Berichterstatter mitwirken durfte, befasst sich nicht mit Fragen der Beweisführung. Dem Senat ging es vielmehr ausschließlich darum, übertriebene Anforderungen an die schriftlichen Urteilsgründe zurückzuschneiden. Zweifel an der Funktionstüchtigkeit der Messgeräte und Zweifel an der vorschriftsmäßigen Bedienung sollten dagegen weiterhin nach den Prinzipien der Amtsaufklärungspflicht bzw. nach entsprechendem Beweisantrag Gegenstand des Verfahrens und der schriftlichen Urteilsgründe sein.

Dem Wunsch nach Videodokumentation hat das Bundesverfassungsgericht mit seinem Kammerbeschluss vom 11. August vergangenen Jahres einen Dämpfer verpasst. Was war geschehen? Der Beschwerdeführer jenes Verfahrens war mit Hilfe einer Video-Aufzeichnung überführt worden, statt der erlaubten 100 km/h mit 129 km/h unterwegs gewesen zu sein. Es versteht sich im Staat des Grundgesetzes schon fast von selbst, dass der Beschwerdeführer gleichwohl versuchte, sich der Ahndung dieses eklatanten verkehrsgefährdenden Rechtsverstoßes mit allen zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln zu entziehen.

Mit Erfolg: Die 2. Kammer des Zweiten Senats beanstandete das Urteil, weil sich der Amtsrichter für den Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung willkürlich auf einen Verwaltungserlass als Rechtsgrundlage berufen hatte. Die Richter wiesen die Sache zur Findung einer einschlägigen Rechtsgrundlage an den Tatrichter zurück. So besteht immerhin noch Hoffnung, dem Amtsrichter werde es im Gegensatz zum Bundesverfassungsgericht gelingen, eine gesetzliche Ermächtigung ausfindig zu machen.

Der Beschluss hat nicht nur aus diesem Grunde herbe Kritik hervorgerufen. Ungeachtet ihrer Berechtigung im Einzelnen bleibt festzuhalten, dass das Bundesverfassungsgericht hier letztlich nur einen Weg fortgesetzt hat, der unter anderem in der Entscheidung zum Kennzeichen-Screening vorgezeichnet war. Die Kritik sollte deshalb nicht zu kurz greifen.

Angesichts der schier grenzenlosen Weite des Eingriffs als verfassungsrechtliches Kriterium des Gesetzesvorbehalts bleibt kaum noch eine Maßnahme der Verkehrsüberwachung von der Forderung nach einer ausdrücklichen Gesetzesgrundlage verschont. Genügte früher eine polizeirechtliche oder strafprozessuale Generalklausel, so muss es heute eine exakte bereichsspezifische gesetzliche Ermächtigung sein. Wenn sich die Überwachung auch noch der Hilfe moderner Technologie bedient, gilt es, den Untergang des Rechtsstaates durch allerlei gesetzliche Vorkehrungen gegen Missbrauch und Fehlgebrauch zu verhindern.

So erleben wir allenthalben eine »Verrechtlichung des Alltäglichen«. Bereichsspezifische Gesetze beschreiben zum Wohle juristischer Verlage in grotesker Ernsthaftigkeit das Selbstverständliche: Dass sich nämlich Verkehrsteilnehmer, deren Fahrzeuge zu Kontrollzwecken mit einem unverwechselbaren amtlichen Kennzeichen ausgestattet sein müssen, im Falle eines Verkehrsverstoßes mit Hilfe eines aufmerksamen Ordnungshüters oder eben auch mit technischer Unterstützung über dieses Kennzeichen kontrollieren und identifizieren lassen müssen.

Was im Beschluss des Bundesverfassungsgerichts noch als potentielle Missachtung des Gesetzesvorbehalts und somit als formales Defizit beanstandet worden ist, wird in einer Folgeentscheidung des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 27. November bereits als schwerer systematisch angelegter Grundrechtseingriff gebrandmarkt, der den Untergang der verfassungsrechtlichen Ordnung zu beschwören scheint.

Beobachter des Deutschen Arbeitsrechts, insbesondere des Arbeitskampfrechts reiben sich verwundert die Augen: Das Photographieren eines Kraftfahrzeuges bedarf mit allem Drum und Dran einer gesetzlichen Ermächtigung. Existentielle Eingriffe im Bereich des Arbeitsrechts werden mit Billigung aus Karlsruhe bedenkenlos von Erfurt aus dekretiert.

Der besondere rechtsstaatliche Luxus im Verkehrsrecht ließe sich als Rechtswohlthat mit Dankbarkeit entgegen nehmen, würden nicht ohne Not personelle und materielle Ressourcen vergeudet, Ressourcen, die auf anderen Feldern dringend benötigt werden. Die Folge ist eine schleichende Aushöhlung rechtsstaatlicher Verfahrensgrundsätze in der Strafverfolgung durch eine immer großzügiger gehandhabte Einstellungspraxis der Staatsanwaltschaften oder durch exzessive Absprachen im

Prozess. Dass damit das Rechtsbewusstsein der Bevölkerung untergraben wird, bekommen wir nicht zuletzt an der sinkenden Verkehrsmoral zu spüren.

Man darf gespannt sein, ob das zusammenwachsende Europa bei der zu erwartenden Harmonisierung des Verkehrsrechts Verständnis für derartige Arabesken des deutschen Rechts aufbringen wird. Eine erste Nagelprobe steht uns mit der Frage bevor, ob im Ausland wegen Überschreitung der Geschwindigkeit verhängte Bußgelder bei uns vollstreckt werden können, wenn sie auf Messungen beruhen, deren Rechtsgrundlagen vor den Augen des Bundesverfassungsgerichts keine Gnade finden würden.

Eine vergleichbares Problem lässt sich neuerdings auch auf dem Felde der Blutalkoholkontrolle ausmachen. Nachdem das Bundesverfassungsgericht die jahrelang goutierte und bewährte polizeiliche Praxis verworfen hat, die Blutprobe wegen Gefährdung des Untersuchungserfolges ohne Einschaltung eines Richters anzuordnen, haben Rechtsanwälte, Staatsanwälte und Richter eine neue Spielwiese entdeckt. Auf ihr lässt sich ohne Not über Anordnungs Kompetenzen und Beweisverwertungsverbote streiten.

Ohne Not deshalb, weil der einfachrechtliche Richtervorbehalt weder vom Grundgesetz diktiert noch von verfassungswegen geboten ist. § 81a Abs. 2 StPO überlässt die Anordnung dem Polizeibeamten, wenn durch die Einschaltung des Richters eine Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung droht. Ob dies der Fall ist, beurteilt sich nach dem Zweck der Untersuchung und nach den konkreten Umständen des Einzelfalles.

Zweck der Untersuchung ist die exakte Feststellung der Fahruntüchtigkeit. Dazu ist in erster Linie entscheidend, ob der vom Bundesgerichtshof festgelegte Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit von mindestens 1,1‰ Alkohol im Blut für die Zeit der Fahrt nachgewiesen wird. Zwar ist absolute Fahruntüchtigkeit auch dann gegeben, wenn der Kraftfahrer den Grenzwert von 1,1‰ nicht bereits zur Tatzeit, sondern erst nach Abschluss der Resorptionsphase erreicht. Da sich die Resorptionszeit vom Trinkende immerhin in Extremfällen bis zu 120 Minuten erstrecken kann, ist zur Gewährleistung einer exakten Begutachtung aber auch aus Gründen der Gleichbehandlung eine möglichst tatnahe Blutentnahme anzustreben. Darüber hinaus ist eine beschleunigte Blutentnahme auch im Grenzbereich von 1,6‰ für die obligatorische Anordnung der MPU von Bedeutung.

Da sich der gesetzliche Richter kaum am Ort der polizeilichen Feststellungen aufhalten wird, muss sich der Polizeibeamte die Frage stellen, ob dem Procedere der richterlichen Entscheidung mit vorheriger Fertigung eines Vermerks, der Einschaltung des Staatsanwalts und den notwendigen Übermittlungswegen Vorrang vor der Genauigkeit der Feststellungen zukommt. Sieht der Beamte in Kenntnis dieser Zusammenhänge unter Berücksichtigung des konkreten Falles nach § 81a Abs. 2 StPO eine Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung, so besteht regelmäßig kein Grund zur Beanstandung.

Dann liegt sein Versäumnis lediglich darin, dass er sich nicht der Mühe unterzogen hat, die Voraussetzungen seiner Anordnungsbefugnis aktenkundig zu machen.

Daraus lässt sich ein Beweisverwertungsverbot aber schwerlich ableiten. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes führen Verstöße gegen Grundsätze der Beweiserhebung nicht automatisch zu einem Beweisverwertungsverbot. Von einem gravierenden Verstoß, der ein Beweisverwertungsverbot nach sich ziehen müsste, kann auch deshalb nicht die Rede sein, weil nicht ersichtlich ist, aus welchem Grund ein Richter einem ordnungsgemäß gestellten Antrag nicht hätte entsprechen müssen.

Demnach haben wir es auch hier mit einer rechtsstaatlichen Arabeske zu tun, deren Nutzlosigkeit wenn schon nicht deutschen Oberrichtern, so doch zumindest dem Gesetzgeber Anlass zur alsbaldigen Korrektur geben sollte.

Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik sind einfache für jedermann verständliche und nachvollziehbare Regeln und Verfahrensweisen. Dazu gehört auch der zweckentsprechende Einsatz von Verkehrszeichen. Deshalb ist es grundsätzlich zu begrüßen, dass sich die am 1. September vergangenen Jahres in Kraft getretene 46. Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften die Lichtung des Schilderwaldes zum Ziel gesetzt hat. Dies war überfällig, aber, wie die dornenreiche Entstehungsgeschichte belegt, schwierig genug; hat doch jedes der rund 20 Millionen Schilder aus dem Katalog von über 600 Verkehrszeichen seine eigene zumeist längst überholte Geschichte.

Die Regelungswut nach dem bewährten Prinzip, die Verantwortung der Verwaltung mit Hilfe bunten Blechs auf den Kraftfahrer abzuwälzen, drohte in eine Überforderung des Kraftfahrers und damit ihrerseits in eine Verkehrsbehinderung auszuarten. Trotz dieser Erkenntnis und trotz viel guten Willens ist das Ergebnis allerdings eher mager ausgefallen. Von einem Waldsterben kann jedenfalls nicht die Rede sein. Neue Zeichen sind hinzugekommen und für den Abbau der abgeschafften hat sich die Verwaltung ganze 10 Jahre zugebilligt.

Vielversprechender erscheint dagegen das Projekt »Online-Zulassung von Kraftfahrzeugen« zu sein, das nun in vier Bundesländern mit Pilotprojekten unterschiedlicher Varianten in Angriff genommen werden soll. Hoffen wir, dass damit die zum Teil unzumutbaren Wartezeiten in den Zulassungsstellen der Vergangenheit angehören.

Leider scheint die Innovationsfreudigkeit mit diesen Projekten ihren Höhepunkt bereits überschritten zu haben. So hat der Bundesrat im März vergangenen Jahres auf Vorschlag Hamburgs den Entwurf einer Verordnung über die versuchsweise Einführung von Fahrbahnrand- und Bordsteinmarkierungen in Gelb zur Regelung von Halte- und Parkverboten vorgelegt. Obwohl uns Derartiges aus unseren Urlaubsländern wohl vertraut ist, droht der begrüßenswerte Vorstoß in typisch deutschem Perfektionsstreben unter Herbstlaub, Schnee und verbotswidrig parkenden Fahrzeugen vorzeitig verschütt zu gehen.

Angesichts der wenigen positiven Ansätze fällt das notorische Desinteresse an mancher innovativen Technologie besonders ins Auge. Das gilt nicht nur für die Einführung ernst zu nehmender Gewichtskontrollen überladener LKW, von der hier bereits wiederholt die Rede war. Das gilt auch für das Thema »section control«.

Der Arbeitskreis V des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstages hatte im vergangenen Jahr auf Grund der durchweg positiven Erfahrungen unserer österreichischen Nachbarn die Durchführung eines Versuchs befürwortet und den Gesetzgeber aufgefordert, die dazu notwendigen Rechtsgrundlagen zu schaffen. Die Resonanz, gleich Null! Bislang hat sich nicht ein einziges Bundesland zu einem derartigen Schritt entschließen mögen. Erste Ansätze in einem Bundesland, in dem demnächst Wahlen anstehen, sind offensichtlich unter dem Eindruck populistischer Schlagworte wie »Generalverdacht« und »Abzocke« im Keim erstickt. Dass den deutschen Wählern angeblich eine verfassungsrechtlich saubere und effektive Geschwindigkeitskontrolle an nachweislich besonders gefährlichen Strecken nicht zu vermitteln sein soll, stellt Politikern und Wählern gleichermaßen ein rechtspolitisches Armutszeugnis aus.

Genug der verkehrsrechtlichen Probleme! Zum Abschluss darf ich noch einer erfreulichen Aufgabe nachkommen: Der Vorstand des Deutschen Verkehrsgerichtstages hat beschlossen, dem früheren Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, unserem langjährigen Vorstandskollegen, Professor Dr. Peter Macke die Goslar Medaille zu verleihen.

Lieber Herr Macke, Sie haben sich nach der schweren Erkrankung von Hanns-karl Salger bereit gefunden, trotz vielfältiger anderweitiger Verpflichtungen das Amt des Tagungspräsidenten zu übernehmen. Zwei Amtsperioden, von 1997 bis 2003 haben Sie den Deutschen Verkehrsgerichtstag engagiert und mit großem Erfolg vorbereitet und geleitet.

In Ihren Eröffnungsansprachen widmeten Sie sich über die jeweiligen Themen der Arbeitskreise hinaus zahlreichen aktuellen Problemen im weiten Umfeld des Verkehrsrechts. Dabei waren Sie nicht nur streng rechtsstaatlichem Denken verpflichtet, Ihre Sorge galt auch stets den schwächeren Verkehrsteilnehmern. Dabei verstanden Sie es, geschult als ehemaliger Pressesprecher des Bundesgerichtshofes, immer wieder, Ihre Anliegen mit entsprechender publizistischer und damit nachhaltiger Wirkung auszustatten.

Bei der Wahl Ihrer Themen kamen Ihnen Ihre breit gefächerten beruflich und ehrenamtlich gewonnenen Erfahrungen zugute. Ein kurzer Blick auf Ihre Vita mag dies belegen. Sie sind 1939 in Berlin geboren. Jugend, Schulzeit, juristische Ausbildung und erste juristische Gehversuche erlebten Sie in Nordrhein-Westfalen. Ihre Tätigkeit als Landgerichtsrat und Richter am Oberlandesgericht wurde durch zwei Abordnungen an das Bundesministerium der Justiz unterbrochen. Dort leiteten Sie unter anderem das Referat für Kabinetts und Parlamentsangelegenheiten. 1981 wurden Sie zum Richter am Bundesgerichtshof gewählt. 1991 stellten Sie Ihre Erfahrungen in den Dienst des Landes Brandenburg, zunächst als Leiter des Aufbaustabes des Oberlandesgerichts, sodann, ab 1993, als dessen erster Präsident. Zudem waren Sie Gründungspräsident des Verfassungsgerichts des Landes Brandenburg.

Die Liste Ihrer ehrenamtlichen Tätigkeiten ist ebenfalls beachtlich. Sie reicht unter anderem von verschiedenen Funktionen im kirchlichen Bereich über den Vorsitzenden des Vereins der Bundesrichter und Bundesanwälte, den Bundesvorstand des

Deutschen Richterbundes bis zum Mitglied der Ständigen Deputation des Deutschen Juristentages.

Ob Haupt- oder Nebenamt, Sie haben diese Ämter nicht nur verwaltet, Sie waren stets ein phantasievoller und zupackender Antreiber. Bei soviel Tatkraft versteht es sich von selbst, dass Ihr Eintritt in den Ruhestand im Jahre 2004 nur wenig mit Ruhe zu tun hat. So widmen Sie sich nach wie vor an der Universität Potsdam und an der Fachhochschule Brandenburg der Förderung des akademischen Nachwuchses.

Wir sind uns seit gemeinsamer Zeit im Vorstand des Vereins der Bundesrichter und Bundesanwälte auch persönlich verbunden. Wenn ich Ihnen heute, neben der zweiten bedeutenden Auszeichnung des Verkehrsrechts, dem von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein verliehenen Richard Spiegel-Preis, nun auch die Goslar-Medaille des Deutschen Verkehrsgerichtstages überreichen darf, tue ich dies in Anerkennung Ihrer Verdienste um den Deutschen Verkehrsgerichtstag aber auch in Dankbarkeit für viele Jahre harmonischer Zusammenarbeit.

Plenarvortrag

Mit Innovationen an die Spitze Der Volkswagen Konzern und die Zukunft des Automobils

Prof. Dr. W. Neubauer

Einleitung

Veränderungen und Herausforderungen sind in der Entwicklung der Automobilindustrie bisher zumeist durch technische Innovationen ausgelöst worden. In den aktuellen Anforderungen sind jedoch vermehrt globale und gesellschaftliche Auslöser zu konstatieren. Die Globalität und die Schnellebigkeit sorgen dabei für eine neue Qualität dieser Herausforderungen. Diese aktuellen Veränderungen führen derzeit dazu, dass von einer Revolution in der Automobilindustrie gesprochen wird.¹ Die Herausforderungen sind vornehmlich durch komplexe wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Themen geprägt. Dies sind beispielsweise die Entwicklung globaler Märkte und Wettbewerbsstrukturen und die Nachfrage nach innovativen und umweltfreundlichen Produkten. Insbesondere die Auswirkungen des demographischen Wandels sowie der gesamtgesellschaftliche Wertewandel sind deutliche Indikatoren eines Veränderungsbedarfs. Die angesprochenen Treiber des Wandels erzeugen einen Veränderungsbedarf, der wiederum neue Strategien und Trends in der Automobilindustrie fokussiert. Die entscheidenden Treiber für diese Entwicklung werden im Folgenden in ihrer Bedeutung für die OEM's skizziert.

Differenzierte Marktstruktur als globale Herausforderung

Die globalen Märkte konnten vor der Finanzmarktkrise zweidimensional entsprechend ihres prognostizierten qualitativen und quantitativen Wachstums aufgeteilt

¹ *Hüttenrauch, M./ Baum, M., [Vielfalt,2008]: Effiziente Vielfalt. Die dritte Revolution in der Automobilindustrie. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag, 2008*

werden. Mit relativ geringen Ausprägungen in beiden Betrachtungsebenen konnte der zentraleuropäische und der südamerikanische Abnehmermarkt als eher stabiles Marktsegment angesehen werden. Unter Vernachlässigung der Einkommensstruktur (Gini-Koeffizient) wurde die Marktbearbeitung vorrangig von Automobilproduzenten durchgeführt, die auf relativ konstante Marktanteile aufbauen und durch eine hohe Sicherheit der Abnehmerverhältnisse geprägt waren. Das vergleichsweise geringe qualitative Wachstum veranlasste zudem Automobilproduzenten mit Volumenstrategie zur Bildung derivater strategischer Geschäftseinheiten, die ihren marktbezogenen Produktmix aus Ausläufermodellen in den Hauptmärkten generierten.

Demgegenüber ist der Markt in West-Europa durch die hohen Einkommensstrukturen insbesondere mit qualitativen Wachstumsraten geprägt. Die Käufer-schichten sind hier vordergründig durch eine hohe Bedürfnisdiversifikation gekennzeichnet und bildeten die anspruchsvollste Abnehmerstruktur. Auf Seiten der Automobilproduzenten mussten diese Bedürfnisse durch überproportional steigende Variantenzahlen und daraus abgeleiteten hohen Komplexitätskosten erkaufte werden. Neuere Strategieinhalte definieren in Anlehnung dessen vordergründig den Ausbau des organisationalen Innovationsgrades und die Erhöhung der vom Markt verlangten Flexibilität. Die Produktentwicklung vollzieht immer wieder neue Qualitäts-sprünge gerade auch im mittleren Käufersegment, welche mit zeitlicher Verzögerung, jedoch in geringerem Maße, auch in die Produktderivate in den stabilen Märkten einziehen.

Zusammen mit Westeuropa ist auch auf dem nordamerikanischen Markt eine hohe qualitative Markenpräsenz zu verzeichnen. Der Anspruch des Vertriebs unterscheidet sich jedoch grundlegend. Die Abnehmerpyramide zeigt insbesondere in den USA eine Verbreitung, die zur Uniformität in den Fahrzeugbestellungen führt. Noch führen diese zu vergleichsweise einheitlichen Fahrzeugbestellungen in allen Geschäftssegmenten. Das Preisbewusstsein des amerikanischen Händlers verlangt auf diese Weise die Ausnutzung von Mengenrabatten, die direkt an die Abnehmer weitergereicht werden. Pauschale Ausstattungsvarianten liegen hier eher im oberen Segment. Das qualitative Wachstum auf diesen Märkten ist weit mehr als auf den Übrigen durch eine hohe Ökologisierung gekennzeichnet. Alternative Antriebskonzepte werden hier weit offener nachgefragt und führten entgegen der bisherigen Entwicklung der Hochmotorisierung eher zu Entwicklungskonzepten auf Seiten der Automobilproduzenten, die von einem hohen Umweltbewusstsein geprägt sind.

Der japanische Markt wird im Hinblick auf das mittlere bis geringe qualitative und das mittlere Wachstum im Volumensegment ähnlich dem nordamerikanischen Markt eingeordnet. Die BRIC-Staaten (Brasilien), Russland, Indien und China bieten die Chance durch starke Geburtenraten in diesen Ländern, selbst bei Markteintritt oder auch sinkenden relativen Marktanteilen absolute Absatzsteigerungen verzeichnen zu können. Trotz der bislang noch schwierigen Einkommensverhältnisse der Bevölkerungsmehrheit wurden die BRIC-Staaten als Schlaraffenland für Volumenproduzenten tituliert. Insbesondere Indien spielt zunehmend eine globale Absatzrolle, die sich vornehmlich auf die Demographieentwicklung stützt, nach der

Indien laut Prognosen binnen weniger Jahrzehnte China als bevölkerungsreichstes Land der Welt überholt.²

Insgesamt stellt sich verstärkt sowohl demographisch als auch ökonomisch die Vorreiterrolle Indiens und Chinas heraus. Im Vergleich zum eher stagnierenden Absatzmarkt in Deutschland seit dem Jahr 2000 ist in China ein stetes Nachfragewachstum zu verzeichnen, das auch im Jahr der Finanz- und Wirtschaftskrise nicht abbricht. Der PKW-Absatz wird im Jahr 2014 prognostiziert das 2,5-fache des Deutschen Marktes betreffen. Besonders Fahrzeugkonzepte mit integrierter E-Traktion werden sich in China zunehmend durchsetzen, was u. a. mit der hohen Verfügbarkeit von Ressourcen und Know-How begründet liegt. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen ist der Volkswagen Konzern bereits heute mit fast 40 Fahrzeugmodellen in China vertreten, wovon ein Zehntel eine chinesische Eigenentwicklung darstellt.

Eine ähnliche Marktentwicklung ist in Indien zu verzeichnen. Auch hier sind die Auswirkungen des PKW-Absatzes insbesondere in den Mega Cities deutlich sichtbar. Dabei ist ein Trend weg von den nationaltypischen Motorrädern hin zu Kleinwagen zu verzeichnen. Die meist Sonderfabrikate werden auf Basis von Standardprodukten marktindividuell angepasst, um so den Käuferanforderungen mit Hinblick auf Preis und Qualität zu genügen. Es zeigt sich auch hier, dass Indien auch nach der Krise auf robustem Wachstumspfad ist. Hierbei sind Vorteile in der Absatzstruktur für ausländische Hersteller zu erkennen, da diese ihre relative Marktposition nicht zuletzt auch durch Unternehmens-Konglomerate stetig ausbauen.

1. Produkte

Die Produktentwicklung wird neben den gewohnten Innovationszyklen zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit, -qualität und des Fahrzeugkomforts um den Faktor Emissionsreduktion erweitert. Der progressive Anstieg des Kohlenstoffdioxid- (CO₂) Ausstoßes führt nachweislich zu einer globalen Destabilisierung. Der Anstoß zur Antizipation kommt dabei von der Automobilindustrie selbst, vom Abnehmer und wird zudem verstärkt durch die Legislative. Mehrere Klimagipfel konnten jedoch bislang kein einheitliches Maßnahmen- bzw. Richtlinienpaket beschließen. Doch nicht nur transkontinental, sondern auch europaweit ist eine Diversifikation festzustellen. Prinzipiell ist es aus der EU-Gesetzgebung heraus jedem Mitgliedsstaat selbst überlassen, die Richtwerte zum CO₂-Ausstoß festzulegen. Am Beispiel Frankreich zeigt sich ein nahezu linearer Besteuerungssatz. Werden Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von unter 100 g je 1.000 kg mit einem Bonus von 1.000 Euro belohnt, erfolgt eine Malus bereits ab 160 g je 1.000kg und steigert sich bis auf 2.600 Euro.

Insgesamt zeigt die Summe der Länder die sich am CO₂-Programm beteiligen die Wichtigkeit der Maßnahmen. Seit 2005, als lediglich England eine entsprechende

2 Simon, Hermann: »Hidden Champions des 21. Jahrhunderts – Die Erfolgsstrategien unbekannter Weltmarktführer«, Campus Verlag, Frankfurt am Main, 2007

Abgasnorm verabschiedete, beteiligten sich bis zum Jahr 2009 23 weitere europäische Länder mit einer ökologischen CO₂-Besteuerung. Interessant ist an dieser Stelle auch die Segmentdynamik, die Volkswagen im Jahr 2008 verzeichnen konnte. Mit der zunehmenden Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von Fahrzeugen konnten Absatzsteigerungen bei Modellen verzeichnet werden, die die CO₂-Anforderungen gut bis sehr gut erfüllen. Eine gegenläufige Entwicklung zeigte sich für Modelle mit mittlerem CO₂-Ausstoß. Die vordergründig in den hochklassigen Produktsegmenten liegenden Absatzzahlen nahmen nahezu in dem Umfang ab, in dem die CO₂-Vorbilder zunahmen. Die Produktsubstitution zeigt an dieser Stelle einen Trend zum bewussten »Down-Sizing« von Fahrzeugen und zum »Ökologie-Upgrade«.

Entwicklungsstrategien die ein solches »Ökologie-Upgrade« fördern liegen in der Steigerung der Effizienz fossiler und der Etablierung erneuerbarer Kraftstoffe. Auch wenn die Alternative fossiler Kraftstoffe mit geringerem CO₂-Ausstoß zwar kein Quantensprung im Sinne einer Emissionsnegierung bedeutet, liefern Combined Combustion Systeme (CCS) aus kombiniertem Diesel und Benzin-Antrieb, Ergas- und Elektrofahrzeuge dennoch einen temporären Ausstieg aus einer möglichen ökologischen Krise. In Anbetracht dessen werden CCS in den nächsten Dekaden stark an Bedeutung verlieren, was letztendlich auch an der Steigenden Rohstoffknappheit liegen wird. Mit knapp 40 Prozent Marktanteil werden CCS-Systeme dennoch auch in der Zukunft die meisten Fahrzeuge antreiben. Ein mittleres Entwicklungspotential wird bei Erdgasfahrzeugen gesehen. Diese können in der reinen Variante mit reinem Ergas betrieben werden oder als Alternative dazu als SynFuel. Vorteil des Erdgasantriebs ist jedoch die bereits heutige (wirtschaftliche) Einsatzfähigkeit. Als erneuerbare Kraftstoffquelle dürfte allerdings in dem reinen SunFuel und damit der Nutzung der Sonnenlichtenergie das weitaus höchste Entwicklungspotential liegen. Zudem werden aktuelle Forschungsbestrebungen breit gestreut, um weitere erneuerbare Energiequellen für die Automobilindustrie zu erschließen.

Derzeit auf dem Vormarsch befinden sich jedoch Antriebe, die auf dem Prinzip der E-Traktion basieren. Die im »trolley« 1882 durch W. v. Siemens erstmalig angewandte Antriebsart findet zunehmende Nachfrage auf nahezu allen Märkten. Im Vergleich zum konventionellen Antrieb mit fossilen Energieträgern lassen sich verschiedene Zwischenformen zum Elektrofahrzeug durchlaufen. Diese weisen steigende Energiespeicheranforderungen für Start-Stopp-Automatik und Energierückgewinnung (Micro Hybrid) zusätzlichem Boost (Mild Hybrid) und zusätzlichem E-Drive (Full bzw. Plug-In Hybrid) auf. Heutige Elektrofahrzeuge benötigen daher Kapazitäten von bis zu 25 kWh bei einer Leistung von bis zu 80 kW. Die ökonomische Zukunftsfähigkeit der E-Traktion ist dabei maßgeblich vom Leistungsspeicher Batterie abhängig. Die Kompetenz der Batterieherstellung wird im Hinblick auf die vorhergehenden Aussagen zu einer Kernkompetenz. Verschiedene Szenarien prognostizieren anhand der Entwicklung der letzten Jahre dabei rapide sinkende Preise in Euro je Kilowattstunde und bauen bis zum Jahr 2020 auf einen Technologiesprung. Heute kann noch von keinem idealen Fahrzeugkonzept gesprochen werden. Ganzheitlich-ökologische Fahrzeugkonzepte werden daher zukünftig alle Fahrzeug-

komponenten (Heizung, Klima, etc.) integrieren und vollintegrierte Elektroantriebe aufweisen. Schlüsselfaktor bleibt dabei allerdings auch in absehbarer Zukunft das Energiespeicherkonzept und allem voran die Batterie selbst. Doch insbesondere auch durch staatliche Förderungen der E-Traktion wird diese Entwicklung evolutionär anhalten.

Insgesamt lässt sich prognostizieren, dass die globale Klimadebatte das Kaufverhalten und damit das Produktprogramm der Automobilproduzenten stark verändern wird. In den USA lässt sich bereits heute feststellen, dass Hybrid-, Elektro- und Brennstofffahrzeuge als langfristiger Trend einzustufen sind. Dieser Trend wird zusätzlich durch die transkontinentalen und nationalen Gesetzgeber verstärkt. Das veränderte Käuferverhalten lässt sich weiterhin in einer geänderten sozialen Auffassung zu großvolumigen Motorisierungen erkennen. Für einen Automobilproduzenten liegt die Herausforderung in der ökologiegerechten Gestaltung seiner Produkte und in dem Handling der Segmentgrößenverlagerung durch das »Down-Sizing«.

2. Fazit

Das Absatzszenario für Automobilproduzenten lässt sich schwerer vorhersehen als je zuvor. Neben der Prognose der Ausgangsdaten ist zudem damit zu rechnen, dass sich der Wettbewerbsdruck nochmals deutlich erhöhen wird. Automobilproduzenten stehen zudem vor der Herausforderung deutlich leistungsfähiger in verschiedenen Bereichen zu werden. An nahezu allen Fronten wird gekämpft:

- um den Heimatmarkt und zugleich den neuen (vornehmlich asiatischen) Kunden,
- um die Angebotsspreizung bei steigendem Innovationsgehalt im Antriebskonzept und
- um die zukunftsträchtigsten Produktionsmethoden und besten Lieferanten.

Zumindest das Potential zum Wachstum ist bei heimischen Marken vorhanden. Ganz dem darwin'schen Grundsatz folgend kommt es dabei darauf an, wer der Schnellste und wer der Beste ist. Alle anderen OEM's werden in einem zunehmenden Verdrängungswettbewerb einer Marktberreinigung unterliegen. Bei Volkswagen zeigen die Absatzzahlen in den heimischen und in den neuen Märkten, dass die bisher verfolgte Strategie auch zukünftig die Überlebensfähigkeit des Unternehmens sichern kann und wird. Als Spitzenreiter mit derzeit ca. 18 Prozent Marktanteil in China ist Volkswagen Marktführer auf dem derzeit wichtigsten Wachstums- und Volumenmarkt. Die hohe Wandlungsgeschwindigkeit führt jedoch analog der sich halbierenden Produktlebenszyklen zu drastisch gekürzten Anforderungen an die organisationale Anpassungsfähigkeit. Zentrales Anliegen eines jeden Automobilproduzenten muss es demnach sein, den wichtigsten Marktteilnehmer überhaupt, den Kunden, in den Fokus der Bemühungen zu stellen.



Perspektiven der Halterhaftung in Deutschland nach dem Lissabon-Urteil des Bundesverfassungsgerichts

Professor Dr. Michael Brenner,
Lehrstuhl für Deutsches und Europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht,
Friedrich-Schiller-Universität, Jena

I. Einleitung

Die Einführung der Halterhaftung auch in Deutschland steht spätestens seit dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften, der sog. Enforcement-Directive¹, auf der Agenda europäischer Rechtspolitik. Dies folgt daraus, dass nach Art. 3 Abs. 2 des Richtlinienentwurfs bei einem Verkehrsdelikt die Behörden des Staates, in dem der Fahrer seinen Wohnsitz hat, dem Deliktsstaat unverzüglich die Personalien des Halters des betreffenden Fahrzeugs übermitteln. Hat dann die zuständige Behörde des Deliktsstaates die Daten des Halters erhalten, so übermittelt sie diesem den Deliktsbescheid, natürlich in der Erwartung, dass der Halter diesen auch bezahlt. Geschieht dies nicht, so wechselt das Verfahren in die Sphäre des Rahmenbeschluss über die gegenseitige Vollstreckung von Geldbußen und Geldstrafen hinüber; in diesem Fall muss dann die deutsche Vollstreckungsbehörde prüfen, ob der Vollstreckung des ausländischen Deliktsbescheids Vollstreckungshindernisse entgegenstehen.

Doch auch wenn die Enforcement-Richtlinie einstweilen wieder vom Tisch ist – die Kommission hatte sich auf eine falsche Kompetenzgrundlage versteift² –, so stellt sich angesichts zu erwartender weiterer Initiativen auf diesem Gebiet wie auch angesichts der Tatsache, dass aufgrund des Rahmenbeschlusses über die gegenseitige Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen ausländische Bußgeldbescheide zukünftig auch in Deutschland vollstreckt werden sollen – mithin auch solche, die

1 KOM (2008) 151 endg.

2 Hierzu J. Wagner, Aktuelle EU-Entwicklungen, in: ADAC e. V. (Hrsg.), EU-weite Halterhaftung. Bestrafung ohne Schuld?, 2009, S. 73/77 ff. S. auch T. Milke, Halterhaftung in Europa – rechtliche Grenzen in Deutschland, demnächst in: NZV 2010, Heft 1.

den Halter zur Verantwortung ziehen – zunehmend drängender die Frage, welche Vorgaben und möglicherweise auch Hürden das deutsche Verfassungsrecht mit Blick auf die Einführung der Halterhaftung in Deutschland bereithält. Berechtigt ist diese Frage nicht zuletzt deshalb, weil es ja durchaus gute Gründe für Deutschland gab und nach wie vor gibt, auf der Fahrerhaftung zu beharren und ein Hinüberschwenken in die Sphäre der Halterhaftung, wie es in Europa u. a. Frankreich vor etwa 10 Jahren vorgemacht hat, zu unterlassen.

II. Die verfassungsrechtlichen Vorgaben für die Sanktionierung von Verkehrsdelikten

Blickt man in die deutsche Verfassungsdogmatik, so wird schnell klar, warum die Bundesrepublik bislang stets an der Halterhaftung festgehalten hat³. Es ist nämlich der verfassungsrechtliche Grundsatz des »nulla poena sine culpa – keine Strafe ohne Schuld«, der einen grundlegenden Eckpfeiler im Bukett rechtsstaatlicher Verfahrens- und Prozessgarantien darstellt, unterwirft er doch die staatliche Strafgewalt und strafende Staatseingriffe bestimmten, maßgeblich durch das Rechtsstaatsprinzip determinierten Vorgaben. Da Strafe eine »missbilligende hoheitliche Reaktion auf ein schuldhaftes Verhalten« darstellt⁴, mit der ein Rechtsverstoß sanktioniert werden soll, nach überkommener Auffassung Strafe indes Schuld voraussetzt – als Folge der Eigenverantwortlichkeit des Individuums –, kann eine Strafe nicht ohne Schuld verwirklicht werden⁵. Eine strafrechtliche oder auch nur strafrechtsähnliche Ahndung einer Tat ohne Schuld des Täters ist daher rechtsstaatswidrig und verletzt den Betroffenen in seinem Grundrecht aus Art. 2 Abs. 1 GG, so ausdrücklich das Bundesverfassungsgericht.

Diese überkommene und bundesverfassungsgerichtlich bestätigte Sicht der Dinge folgt aus dem freiheitlichen Menschenbild, das dem Grundgesetz zugrunde liegt; diesem Menschen wohnt die Fähigkeit inne, sich frei und richtig zwischen Recht und Unrecht zu entscheiden. Und diese Fähigkeit ist Grundlage des Schuld- und Verantwortungsprinzips: Denn nur dann, wenn diese Entscheidungsfreiheit existiert, macht es auch Sinn, einen Schuldvorwurf gegen den Täter zu erheben⁶. Sowohl das Grundgesetz als auch das Strafrecht lassen sich mithin vom Prinzip der Verantwortlichkeit des sittlich reifen und seelisch gesunden Menschen leiten und betrachten dieses Prinzip als letztlich unumstößliche Realität unserer sozialen Existenz⁷. Denn es zeichnet ja gerade den Menschen aus, das eigene Verhalten steuern,

3 Ausführlich hierzu auch E. Jung, Halterverantwortung für Verstöße im fließenden Verkehr in Deutschland und Europa, in: Festschrift für K. Nehm zum 65. Geburtstag, S. 413.

4 Vgl. BVerfGE, 26, 186/204; 45, 346/351.

5 BVerfGE 20, 323/331; 95, 96/131; 96, 245/249; BGHSt GrS 2, 194/200.

6 Wessels/Beulke, Strafrecht AT, 34. Aufl., 2004, Rdnr. 397.

7 Wessels/Beulke, Strafrecht AT, 34. Aufl., 2004, Rdnr. 397.

seine anlage- und umweltbedingten Antriebe kontrollieren und insbesondere seine Entscheidungen an sozialetisch verpflichtenden Normen und Wertvorstellungen ausrichten zu können⁸.

Aus diesen, die Ausgestaltung des deutschen Strafrechts determinierenden verfassungsrechtlichen Vorgaben folgt zwingend die Unzulässigkeit der Halterhaftung, verstanden als verschuldensunabhängiges Einstehe nmüssen für eine nicht begangene Tat. An diesem Befund führt kein Weg vorbei, will man nicht grundgesetzliche Essentialia preisgeben, die letztlich als Fundament unserer Verfassungsordnung zu begreifen sind. Und diese Erkenntnis gilt auch im Hinblick auf die Einführung einer subsidiären Halterhaftung, bei der die strafrechtlichen Rechtsfolgen eines Verkehrsverstoßes den Halter treffen sollen, wenn der Fahrer nicht ermittelt werden kann; eine solche Haftung des Halters ist vom Grundgesetz gleichfalls ausgeschlossen, da auch bei einer solchen Ausgestaltung die Ahndung eines bestimmten Verhaltens ohne die Feststellung eines persönlichen Verschuldens vorgenommen werden würde.

Daher verstößt es sowohl gegen das Grundgesetz, den Halter mit den strafrechtlichen Sanktionen eines von einem anderen begangenen Verkehrsverstoßes zu belegen, als auch den Halter strafrechtlich zu sanktionieren, wenn er sich weigert, den Namen des Fahrers zu nennen; letzteres würde gewissermaßen eine mittelbare Ahndung für ein dem Halter nicht zurechenbares Verhalten eines anderen, nämlich des Fahrers, darstellen. Diesen Vorgaben steht bekanntlich, das sei nur ergänzend erwähnt, die Regelung des § 25 a StVG nicht entgegen. Denn diese Bestimmung ist lediglich als Kostentragungspflicht für den Fall ausgestaltet, dass in einem Bußgeldverfahren wegen eines Halte- oder Parkverstoßes im ruhenden Verkehr der Führer des betreffenden Fahrzeugs nicht ermittelt werden kann oder seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern würde. Den Schuldgrundsatz verletzt die Kostenhaftung deshalb nicht, weil sie weder eine Ahndung rechtswidrigen Verhaltens bezweckt noch eine Sanktion im Sinne einer strafähnlichen Maßnahme darstellt⁹.

III. Leitlinien der Lissabon-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts

Konnten die dargestellten verfassungsrechtlichen Vorgaben des Grundgesetzes bislang vielleicht noch als deutsche Besonderheit abgetan werden, die freilich dereinst auf dem Altar der Europäisierung als Opfergabe hätte dargebracht werden müssen, so wird eine solche Sicht der Dinge nach dem Lissabon-Urteil des Bundesverfassungsgerichts kaum mehr möglich sein. Dies folgt daraus, dass das Gericht – übrigens in konsequenter Fortführung seiner Maastricht-Rechtsprechung – dem weiteren Fortgang der europäischen Integration eindeutige Leitplanken aufgezeigt hat, deren Einhaltung es im Rahmen der von ihm beanspruchten »Reservekompetenz«¹⁰

8 Wessels/Beulke, Strafrecht AT, 34. Aufl., 2004, Rdnr. 397, m. w. N.

9 BVerfGE 80, 109.

10 Urteil des Zweiten Senats v. 30.6.2009, Entscheidungsumdruck, S. 117.

auch einfordern kann. Auf diese Weise ist es dem Gericht möglich, jederzeit, zumindest aber bis zur dereinstigen Gründung der Vereinigten Staaten von Europa, korrigierend in den Prozess der europäischen Integration einzugreifen und auf diese Weise den Wertungen des Grundgesetzes in diesem Prozess zu konkreter Wirksamkeit zu verhelfen.

So hat das Gericht in seiner Entscheidung ausgeführt, dass das Grundgesetz zwar offen sei für das Ziel der europäischen Integration. Es hat jedoch zugleich klargestellt, dass sich die Gemeinschaftsorgane im Rahmen des Integrationsprozesses nur innerhalb der ihnen übertragenen Zuständigkeiten bewegen dürfen. Dies folgt daraus, dass nach wie vor die Mitgliedstaaten die Herren der Verträge sind¹¹. Insbesondere aber hat das Gericht deutlich gemacht, dass die unverfügbare Verfassungsidentität, die durch Art. 79 Abs. 3 GG umschrieben wird¹², nicht auf dem Altar der europäischen Integration geopfert werden dürfe. Der durch Art. 79 Abs. 3 GG geschützte grundgesetzliche Mindeststandard dürfe, so das Gericht, durch die Einbindung Deutschlands in überstaatliche Strukturen nicht unterschritten werden¹³. Aus diesem Grund beansprucht das Gericht für sich sowohl die Befugnis, mögliche Zuständigkeitsüberschreitungen durch Organe der Europäischen Union festzustellen, als auch zu prüfen, ob diese Akte die Identität des Grundgesetzes wahren. Das Gericht wird daher zukünftig Unionsakte sowohl im Rahmen einer sog. Ultra-vires-Kontrolle als auch im Rahmen einer Identitätskontrolle daraufhin überprüfen, ob sie innerhalb der Grenzen der von den Mitgliedstaaten erteilten Ermächtigung halten, und ob sie den unantastbaren Kerngehalt der Verfassungsidentität des Grundgesetzes nach Art. 23 Abs. 1 S. 3 i. V. m. Art. 79 Abs. 3 GG, mithin die Grundsätze der Art. 1 und 20 GG, wahren¹⁴. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass der Anwendungsvorrang des Unionsrechts nur kraft und im Rahmen der fortbestehenden verfassungsrechtlichen Ermächtigung gilt¹⁵. Im Ergebnis bedeutet dies, dass Rechtsakte der Europäischen Union, die sich außerhalb der der Union erteilten Ermächtigung bewegen, ebenso wie Rechtsakte, die die Identität des Grundgesetzes missachten, in Deutschland keine Rechtswirksamkeit entfalten könnten¹⁶.

IV. Die Halterhaftung im Lichte der Lissabon-Entscheidung

1. Die strafrechtliche Halterhaftung

Von besonderer Bedeutung für die mögliche Einführung der Halterhaftung in Deutschland ist nun, dass das Gericht in seiner Entscheidung im Zusammenhang

11 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 76.

12 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 70.

13 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 74.

14 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 78, unter Bezugnahme auf BVerfGE 113, 273/296.

15 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 78 f.

16 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 79.

mit der Strafrechtspflege ausgeführt hat, dass die Pönalisierung sozialen Verhaltens nur eingeschränkt aus europaweit geteilten Werten und sittlichen Prämissen normativ ableitbar sei¹⁷. Vielmehr sei die Entscheidung über strafwürdiges Verhalten, über den Rang von Rechtsgütern und den Sinn und das Maß der Strafandrohung in besonderem Maße dem demokratischen Entscheidungsprozess überantwortet¹⁸. Das Strafrecht diene in seinem Kernbestand nicht als rechtstechnisches Instrument zur Effektivierung einer internationalen Zusammenarbeit, sondern stehe für die besonders sensible demokratische Entscheidung über das rechtsethische Minimum¹⁹.

Darüber hinaus hat das Gericht aber insbesondere betont, dass die Zuständigkeiten der Europäischen Union im Bereich der Strafrechtspflege in einer Weise ausgelegt werden müssen, die den Anforderungen des Schuldprinzips genügt. Das Gericht führt in diesem Zusammenhang aus, dass das Strafrecht auf dem Schuldgrundsatz beruhe; dieser wiederum setze die Eigenverantwortung des Menschen voraus, »der sein Handeln selbst bestimmt und sich kraft seiner Willensfreiheit zwischen Recht und Unrecht entscheiden kann.«²⁰ »Dem Schutz der Menschenwürde«, so das Gericht, »liegt die Vorstellung vom Menschen als einem geistig-sittlichen Wesen zugrunde, das darauf angelegt ist, in Freiheit sich selbst zu bestimmen und sich zu entfalten«²¹. Auf dem Gebiet der Strafrechtspflege bestimme Art. 1 Abs. 1 GG, mithin der Schutz der Menschenwürde, die Auffassung vom Wesen der Strafe und das Verhältnis von Schuld und Sühne. »Der Grundsatz, dass jede Strafe Schuld voraussetzt«, so das Gericht weiter, »hat seine Grundlage damit in der Menschenwürdegarantie des Art. 1 Abs. 1 GG.«²² Die Schlussfolgerung des Gerichts lautet denn auch: »Das Schuldprinzip gehört zu der wegen Art. 79 Abs. 3 GG unverfügbaren Verfassungsidentität, die auch vor Eingriffen durch die supranational ausgeübte öffentliche Gewalt geschützt ist«²³.

Daraus folgt, dass mit Blick auf die Sphäre des Kriminalstrafrechts in Deutschland in Zukunft weder eine verschuldensunabhängige Halterhaftung eingeführt werden könnte noch die Vollstreckung ausländischer Entscheidungen ermöglicht werden dürfte, die auf einer strafrechtlich fundierten Halterhaftung beruhen. Wenn der Grundsatz »Keine Strafe ohne Schuld« nicht nur Verfassungsrang besitzt, sondern sogar aus der Menschenwürde gespeist und damit zum unabänderlichen Kern der Verfassung, zu deren Identität zählt, so versteht es sich nahezu von selbst, dass der deutsche Gesetzgeber die Halterhaftung weder aufgrund einer im einzelnen wie auch immer gearteten Vorgabe der Europäischen Union einführen noch eine solche Haftung in Deutschland durch Vollstreckung ausländischer Entscheidungen ermög-

17 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 83.

18 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 83, unter Verweis auf BVerfGE 120, 224/241 f.

19 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 124.

20 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 127.

21 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 127.

22 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 127.

23 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 127.

lichen dürfte. Entsprechenden Vorhaben stünde die Identität des Grundgesetzes entgegen²⁴.

Würde der Unionsgesetzgeber gleichwohl tätig werden wollen im Sinne einer gemeinschaftsweiten Einführung der Halterhaftung, so wäre der deutsche Vertreter im Rat gehalten, seine Zustimmung zu einem entsprechenden Rechtsakt zu verweigern. Insbesondere aber müsste Deutschland dann den Europäischen Rates nach Art. 82 Abs. 3 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union anrufen, um ein entsprechendes Vorhaben zu verhindern – ungeachtet der Möglichkeit, dass sich mindestens neun Mitgliedstaaten im Rahmen des Instruments der Verstärkten Zusammenarbeit auf der Grundlage einer solchen, die Halterhaftung präferierenden Richtlinie zusammenfinden und dieses Vorhaben unter sich weiter betreiben könnten. Jedenfalls wäre aus deutscher Sicht die Betätigung des im Unionsrecht vorgesehenen Notbremseverfahrens in einem solchen Fall verfassungsrechtlich zwingend geboten.

2. Die Halterhaftung im Ordnungswidrigkeitenrecht

Abschließend sei schließlich noch der Blick auf die Sphäre des Ordnungswidrigkeitenrechts gerichtet. Und insoweit ist von Bedeutung, dass der Ungehorsam gegen technisches, zeit- und verhältnisbedingtes Ordnungsrecht der staatlichen Verwaltung dem Einzelnen zwar vorgeworfen werden kann (§ 12 OWiG), dieser Vorwurf jedoch nicht den Bereich der sittlichen Persönlichkeit des Menschen berührt; daher kommt insoweit auch ein Verstoß gegen die Menschenwürde nicht in Betracht²⁵. Und aus diesem Grund wird man eine im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts angesiedelte, durch die EU veranlasste Haftung des Halters jedenfalls nicht mit dem Argument für verfassungswidrig erklären können, dass hierdurch ein Verstoß gegen Art. 79 Abs. 3 i. V. m. Art. 1 Abs. 3 GG begründet wird.

Vergegenwärtigt man sich indes, dass der Grundsatz, dass Strafe Schuld voraussetzt, einen unantastbaren Grundsatz allen Strafens darstellt²⁶, der nicht nur für Kriminalstrafen, sondern auch für strafähnliche Sanktionen gilt und der deshalb vom Bundesverfassungsgericht ausdrücklich auch auf das Ordnungswidrigkeitenrecht angewandt worden ist²⁷, so wird man diesen Grundsatz aber jedenfalls als Bestandteil des ebenfalls die Identität des Grundgesetzes ausgestaltenden, in Art. 79 Abs. 3 i. V. m. Art. 20 Abs. 2 und 3 GG verankerten Rechtsstaatsprinzips anzusehen haben.

Und mit Blick auf die Einführung einer in der Sphäre des Ordnungswidrigkeitenrechts angesiedelten verschuldensunabhängigen Halterhaftung durch die EU wie auch mit Blick auf die Vollstreckung ausländischer Entscheidungen, denen eine verschuldensunabhängige ordnungsrechtlich ausgerichtete Halterhaftung zugrunde

24 So auch T. Milke, Halterhaftung in Europa – rechtliche Grenzen in Deutschland, demnächst in: NZV 2010, Heft 1.

25 BVerfGE 9, 167/171.

26 BGHSt 2, 194, 202.

27 BVerfGE 9, 167/169; vgl. auch BVerfGE 20, 323, unter C. III.

liegt, hat dies zur Folge, dass auch insoweit die Frage nach einer Verletzung der Identität des Grundgesetzes zu stellen ist: nicht mit Blick auf die Menschenwürde zwar, aber mit Blick auf das Rechtsstaatsprinzip. Und auch insoweit wird man mit Blick auf die Lissabon-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts ernsthafte Zweifel an der Vereinbarkeit einer solchen Regelung mit dem Grundgesetz anmelden müssen, hat das Gericht doch deutlich gemacht, dass innerhalb der Ordnung des Grundgesetzes die Staatsstrukturprinzipien des Art. 20 GG einschließlich der Rechtsstaatlichkeit in ihrer prinzipiellen Qualität jeder Änderung entzogen sind²⁸. Und angesichts der Tatsache, dass der Grundsatz »Nulla poena sine culpa« nicht nur Verfassungsrang besitzt, sondern einen unantastbaren Grundsatz allen Strafens darstellt, wird man wohl nicht umhin kommen, diesen Grundsatz auch mit Blick auf das Ordnungswidrigkeitenrecht als Eckpfeiler der Rechtsstaatsprinzipien zu begreifen, der jedenfalls *als solcher*, in seiner prinzipiellen Qualität weder zur Disposition des Gesetzgebers noch zur Disposition der EU steht.

Vergegenwärtigt man sich, dass das Ordnungswidrigkeitenrecht gerade dazu geschaffen wurde, vergleichsweise geringe Gesetzesverstöße zu entkriminalisieren, könnte eingedenk dieser Vorgabe daher durch den Gesetzgeber wie auch durch die EU allenfalls darüber nachgedacht werden, eine an der Regelung des § 25 a StVG ausgerichtete Kostentragungspflicht auch für den fließenden Verkehr einzuführen, beschränkt auf das Bußgeldverfahren und gedeckelt durch die Vorgaben des Verhältnismäßigkeitsprinzips. Eine solche ordnungsrechtliche Kostentragungspflicht des Halters in Fällen der Nichtfeststellung eines Fahrers würde voraussetzen, dass sie nicht als Sanktion im Sinne einer strafähnlichen Maßnahme ausgestaltet ist und einer solchen Sanktion auch nicht gleichkäme. Eine Zuweisung von Schuld dürfte mithin mit einer solchen Kostentragungspflicht nicht verbunden sein²⁹. Eine solche Minimallösung würde dann den Grundsatz der Rechtsstaatlichkeit in seiner prinzipiellen Qualität nicht in Frage stellen und könnte daher auch im Lichte des Art. 79 Abs. 3 i. V. m. Art. 20 GG verfassungsrechtlich Bestand haben, selbst in den Fällen, in denen die Vollstreckung ausländischer Entscheidungen in Deutschland in Rede steht. Indes wird man insoweit mit Fug und Recht die Frage zu stellen haben, ob die Verwirklichung eines solchen Ansatzes wegen des damit verbundenen erheblichen Verwaltungsaufwands überhaupt praktikabel wäre, v. a. aber, ob mit einer solchen Regelung notorische Raser und andere Verkehrsrowdies von ihrem Tun wirksam abgeschreckt werden könnten.

Nur am Rande sei schließlich angemerkt, dass man, würde sich die EU zu einer entsprechenden Richtlinie durchringen, dann durchaus auch die Frage stellen könnte, ob diese überhaupt von der Gesetzgebungskompetenz der EU gedeckt oder nicht schon *ultra vires* wäre: Denn auch bei einer im Ordnungswidrigkeitenrecht angesiedelten Halterhaftung wird ja nicht der eigentliche Übeltäter zur Verantwortung ge-

28 AaO., Entscheidungsumdruck, S. 70.

29 So die Vorgabe des Bundesverfassungsgerichts in der Entscheidung zu § 25 a StVG, BVerfGE 80, 109.

zogen, sondern ein Dritter; und ob dessen Sanktionierung tatsächlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient – Voraussetzung eines Tätigwerdens des Gemeinschaftsgesetzgebers –, mag doch mit guten Gründen bezweifelt werden.

V. Fazit

Auch wenn die Lissabon-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts von so manchem kritisiert wurde, so hat sie doch im Zusammenhang mit der Diskussion um die Einführung der Halterhaftung aus deutscher Sicht erfreuliche Klarheit gebracht: Klarheit dahingehend, dass das Grundgesetz einer strafrechtlichen Halterhaftung eine unüberwindbare Hürde entgegen stellt. Aber auch mit Blick auf eine im Ordnungswidrigkeitenrecht verankerte Halterhaftung lässt das Grundgesetz allenfalls eine Kostentragungspflicht für den fließenden Verkehr zu. Und das ist auch richtig so, denn der Grundsatz, dass Strafe stets Schuld voraussetzt, stellt einen unantastbaren Grundsatz allen Strafens dar, der nicht als deutsche Opfergabe auf dem Altar der Europäisierung dargebracht werden darf.

Pläne der EU und die Erfahrungen in den Mitgliedstaaten Verfassungsrechtlicher Spielraum Lösungen aus deutscher Sicht

Wolfgang Blindenbacher¹, TISPOL Europa und
Cor Kuijten², Polizei Niederlande

I Halterhaftung in Europa aus TISPOL-Sicht

1. Europäisches Verkehrspolizeinetzwerk TISPOL³

1.1 TISPOL-Entstehung

TISPOL wurde Anfang 1997 als Projekt zur Zusammenarbeit der Verkehrspolizeien europäischer Hauptstädte ins Leben gerufen. In den Folgejahren entwickelte sich *TISPOL* zu einer Organisation weiter, die inzwischen den Anspruch erheben darf, nahezu alle europäischen Verkehrspolizeien zu vertreten. Die Zahl der Mitgliedstaaten wuchs parallel zur Erweiterung der Europäischen Union auf inzwischen 27.⁴ *TISPOL* versteht sich als Interessenvertretung für professionelle polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Europa. Kernanliegen ist die Unterstützung der Europäischen Kommission in ihrem Bemühen, insbesondere die Zahl der auf europäischen Straßen zu beklagenden Verkehrstoten nachhaltig zu reduzieren.

1.2 TISPOL-Ziele

TISPOL-Ziele sind

- Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und -verletzten sowie der Sachschadensunfälle auf europäischen Straßen

1 Wolfgang Blindenbacher, Leitender Polizeidirektor, ist Verkehrsreferent im Innenministerium Nordrhein-Westfalen (sowie für Deutschland TISPOL-Council- und TISPOL-Executive Committee-Member)

2 Cor Kuijten ist Senior Berater in Bezug auf die Umsetzung des EU-Programms beim KORPS LANDELIJKE POLITIE DIENSTEN (KLPD) in den Niederlanden

3 TISPOL = TRAFFIC INFORMATION SYSTEM POLICE (s. a. <https://www.tispol.org>)

4 Aus dem EU-Verbund fehlen lediglich die Mitgliedstaaten Estland und Malta; Norwegen und die Schweiz sind – mit der EU KOM abgestimmte – zusätzliche TISPOL-Mitgliedstaaten.

- Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit (Verkehrsunfallprävention, Verkehrsüberwachung sowie themenbezogene Öffentlichkeitsarbeit)
- Austausch von Methoden der Verkehrssicherheitsarbeit und von Lösungen auf dem Feld der Verkehrssicherheitstechnik (*»best practice exchange«*)
- Koordinierung europaweiter Kontrollaktionen sowie Austausch von Polizeibeamtinnen/Polizeibeamten
- Erarbeitung abgestimmter polizeilicher Aussagen zu Fragen der Verkehrssicherheitsarbeit

Darüber hinaus ist der Gedanke der »Vision Zero« seit Mai 2009 auch für TISPOL handlungsleitend.⁵

2. Europäische Situation

2.1 Ausgangslage

Im Jahre 2001 verunglückten auf den Straßen der 27 Länder, die heute Mitgliedstaaten der *Europäischen Union* sind, mehr als 54.000 Menschen tödlich. Im selben Jahr setzte sich die *Europäische Union* das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahre 2010 zu halbieren. Seitdem wurde in Europa im Hinblick auf das angestrebte Ziel eine Vielzahl von Maßnahmen getroffen.

Dennoch betrug die Zahl der auf europäischen Straßen getöteten Verkehrsteilnehmer im Jahre 2008 immer noch 39.000. Rechnet man diese Entwicklung linear für das Jahr 2010 hoch, ergibt sich eine Getötetenzahl von ca. 35.000 in den 27 europäischen Mitgliedstaaten.⁶ Damit scheint sicher, dass eine Halbierung der Ausgangszahl 54.000 bis zum Jahre 2010 nicht mehr erreicht werden kann.

In diesem Kontext ist aber auch festzustellen, dass es einigen Staaten in der rein nationalen Betrachtung mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit gelingen wird, eine Halbierung zu erreichen, so z. B. Luxemburg und Frankreich.⁷ Nicht selten ist die Verkehrssicherheit in den Staaten, die geeignete Maßnahmen zur konsequenten Durchsetzung der Verkehrsordnung treffen, höher als in jenen, in denen das nicht in vergleichbarer Weise geschieht.

Stellt man sich die Frage nach den identifizierten Problemfeldern, welche für die Getötetenzahlen im Straßenverkehr überproportional häufig verantwortlich sind, so sagt eine 2007 abgeschlossene Studie, die von der Europäischen Kommission in Auftrag gegeben wurde, dass 30 % der Verkehrstoten auf überhöhte und nicht an-

5 TISPOL-Council-Beschluss vom Mai 2009 in Berlin (Entscheidung im Zusammenhang mit der Vorbereitung auf den Beratungsprozess »4th European Road Safety Action Programme«)

6 Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste Nordrhein-Westfalen, Abteilung 4, Dezernat 44, auf der Basis von ETSC- und DESTATIS-Daten (ETSC = EUROPEAN TRASPOT SAFETY COUNCIL / DESTATIS = STATISTISCHES BUNDESAMT DEUTSCHLAND)

7 Laut Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste Nordrhein-Westfalen, Abteilung 4, Dezernat 44, ermittelt auf der Basis von ETSC- und DESTATIS-Daten, verzeichnen für die Zeit von 2001 bis 2008 europäische Mitgliedstaaten wie Luxemburg (- 49 %) und Frankreich (- 48 %) schon jetzt eine Entwicklung, die eine Zielerreichung (*»Halbierung«*) erwarten lässt.

gepasste Geschwindigkeit, 25 % auf Alkohol am Steuer, 17 % auf das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes und 4 % auf das Nichtbeachten des Rotlichts von Lichtsignalanlagen entfallen. Bei mehr als 75% aller Verkehrstoten ist also (zumindest) eines dieser vier Verkehrsdelikte ursächlich.⁸

2.2 Maßnahmen der Europäischen Union

Die Europäische Union verfolgt bekanntermaßen eine Politik zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit mit dem erklärten Ziel, die Zahl der Toten und Verletzten sowie die Höhe von Sachschäden im Straßenverkehr deutlich zu verringern. Eine konsequente Ahndung der Delikte, welche die Straßenverkehrssicherheit erheblich gefährden, ist dabei ein wichtiges Mittel zur Erreichung dieses Ziels.

Mit Datum vom 21. Oktober 2003 hat die Europäische Union eine »*Empfehlung der Kommission ... zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit*« (2004/345/EG)⁹ veröffentlicht, in der zielführende Überwachungspraktiken in Bezug auf die Verfolgung der drei folgenreichsten Delikte (Geschwindigkeitsübertretungen, Trunkenheit im Straßenverkehr und Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes) aufgeführt werden. In diesem Dokument empfiehlt die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten u. a. » ... durch geeignete Verfahren zu gewährleisten, dass alle durch automatisierte Durchsetzungssysteme erfassten Geschwindigkeitsübertretungen verfolgt werden; ... «.

Angesichts der bisherigen Entwicklung der Verkehrsunfallopferzahlen in Europa scheint die o. a. »*Empfehlung ...*« zur Verwirklichung des Zieles, eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten auf europäischen Straßen zu erreichen, nicht ausreichend zu sein. Sie entfaltet aufgrund ihrer Regelungsnatur als Empfehlung keine durchgreifende Bindungswirkung hinsichtlich der Realisierung der nationalen Verkehrsüberwachung und Weiterentwicklung des themenbezogenen Regelwerkes.

Der Regelungsgegenstand des dann mit Datum vom 19. März 2008 vorgelegten »*Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften*«¹⁰ stellt eine stärkere Akzentuierung der länderübergreifenden Aspekte dar, da hier Potentiale zur Verbesserung gesehen werden.¹¹ Der Vorschlag erfasst – neben den bereits o. a. drei folgenreichsten Delikten¹² – zusätzlich noch das Nichtbeachten des Rotlichts

8 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften, KOM (2008) 151 endgültig

9 Empfehlung der Kommission vom 21. Oktober 2003 zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (2004/345/EG)

10 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften, KOM (2008) 151 endgültig

11 So auch BLFA-StVO/StVOWi I/08 am 11./12.06.2008 in Wiesbaden zu TOP 3.2

12 Geschwindigkeitsübertretungen, Trunkenheit im Straßenverkehr und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes

von Lichtsignalanlagen.

Dieser »Vorschlag für eine Richtlinie ...« ist jedoch angehalten, da es divergierende Vorstellungen hinsichtlich der Berechtigung gibt, eine derartige Richtlinie zu erlassen.

Es stellt sich die Frage, wie sich die Realisierungschancen eines derartigen »Vorschlags für eine Richtlinie ...« darstellen, nachdem nunmehr am 1. Dezember 2009 der Vertrag von Lissabon in Kraft getreten ist. Die Europäische Union erhält danach mehr Kompetenzen in den Bereichen *Freiheit, Sicherheit und Recht*. Der Vertrag sieht darüber hinaus auf dem Feld der *Inneren Sicherheit* grundsätzliche Änderungen vor.¹³

Die bisherige Trennung der polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen¹⁴ soll abgeschafft und dadurch die Durchführung von EU-Maßnahmen erleichtert werden. Dementsprechend können nun Parlament und Rat Maßnahmen erlassen, die u. a. den Austausch sachdienlicher Informationen betreffen. Inwieweit dies Auswirkungen auf den in Rede stehenden »Vorschlag für eine Richtlinie ...« hat, kann derzeit noch nicht abschließend bewertet werden.¹⁵

Verweigert ein nach Abschluss des oben dargestellten Verfahrens letztendlich identifizierter Fahrzeugführer die Zahlung, regelt der »Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen« das weitere Vorgehen.¹⁶

2.3 TISPOL-Erkenntnisse hinsichtlich einer Halterhaftung in Europa

Die TISPOL vorliegenden diesbezüglichen Erkenntnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen

- Der *Europäische Verkehrssicherheitsrat* (ETSC) hat im Jahre 2006 eine Erhebung hinsichtlich der Frage »Haftung für Verkehrsverstöße« durchgeführt.¹⁷ Danach kennt eine nicht unbedeutende Anzahl von europäischen Mitgliedstaaten, u. a. Frankreich, Griechenland, Irland, Niederlande, Österreich, Portugal, Spanien und Ungarn, die »Halterhaftung«. Andere Staaten setzen auf die »alleinige Fahrerverantwortlichkeit«, u. a. Deutschland, Finnland, Luxemburg und Schweden. Für alle genannten Staaten gilt, dass sie ihren Bürgerinnen und Bürgern Grundrechte und rechtsstaatliche Grundsätze garantieren. Die Tatsache, dass eine nicht unbedeutende Anzahl von Staaten die Halterhaftung realisiert hat, macht deutlich, dass es hinsichtlich dieser Fragestellung nicht den Anspruch auf eine »alleinige Wahrheit« gibt.
- Hinsichtlich der Unfallfolgen (Verkehrstote sowie schwerste und schwere Perso-

13 Behörden Spiegel Newsletter, Nr. 244 vom 16.12.2009, Berlin und Bonn, S. 5

14 Anmerkung der Verfasser: Gilt wohl auch für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten.

15 Dienstbesprechung mit EU KOM, DG TREN am 22.12.2009 in Brüssel

16 Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen. Der Rahmenbeschluss wurde bisher in 17 Staaten in nationales Recht umgesetzt. Er greift erst, wenn eine rechtskräftig verhängte Geldbuße nicht gezahlt wurde (beachte die 70 Euro-Grenze).

17 ETSC Traffic Law Enforcement across the EU – An Overview, 2006

nenschäden) ist die Geschwindigkeitsüberschreitung die »Unfallursache Nummer eins«,¹⁸ Hieraus wird die Forderung abgeleitet, dass in jedem europäischen Mitgliedstaat eine effektive und hinsichtlich der Sanktion auch tatsächlich realisierte Geschwindigkeitsüberwachung durchzuführen ist, damit der Schutz für Leben und körperliche Unversehrtheit im Straßenverkehr überall umfassend gewährleistet wird. Schließlich wirkt sich die bei einem Verkehrsunfall entstehende *kinetische Energie* in allen europäischen Staaten gleich aus!¹⁹

3. Deutsche Situation

3.1 Ausgangslage

In Deutschland sind in den letzten 40 Jahren deutliche Erfolge hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit erzielt worden. In besonders hohem Maße ist die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten zurückgegangen; von über 21.000 getöteten Verkehrsteilnehmern im Jahr 1970 über 6.977 im Jahr 2001 bis hin zu 4.477 im Jahr 2008.²⁰ Allerdings bedeutete dies auch, dass im Jahre 2008 von 1 Mio. Einwohner 54 Personen im Straßenverkehr starben; damit verloren hier täglich durchschnittlich 12 Menschen ihr Leben. Darüber hinaus ereigneten sich im selben Jahr im deutschen Straßenverkehr rund 2,3 Millionen polizeilich registrierte Verkehrsunfälle, davon 320.600 Unfälle mit Personenschaden. Der Gesamtzustand ist damit immer noch als unbefriedigend zu bezeichnen.²¹

Auch in Deutschland ist die Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit eine der Hauptunfallursachen. Hieraus folgt, dass eine effektive Geschwindigkeitsüberwachung unabdingbar ist, damit der Staat seiner Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit im Straßenverkehr nachkommt.

Nicht in jedem Fall kann der verantwortliche Fahrzeugführer nach Begehen eines Geschwindigkeitsverstößes dadurch sicher festgestellt werden, dass er mit seinem Fahrzeug angehalten wird. So ist ein derartiges Anhalten auf Autobahnen praktisch unmöglich. Gelegentlich verhindert auch die Feststellung einer hohen Anzahl von Verstößen das Anhalten eines jeden Fahrzeugführers. Darüber hinaus lässt der Verkehrsraum nicht immer ein Anhalten der Fahrzeuge zu, beispielsweise dann, wenn keine geeignete Anhalteörtlichkeit vorhanden ist. Hinzu kommt, dass die mit automatischen Geschwindigkeitsmesssystemen arbeitenden Kommunen kein Anhalterecht haben.

Daher wird auch in Deutschland seit Jahren die Forderung erhoben, neben der »Quasi-Halterverantwortlichkeit« für den ruhenden Verkehr²², eine sogenannte Hal-

18 Zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen laut Verkehrsunfalldatei der Polizei Nordrhein-Westfalen im Jahre 2008 in mehr als 35 % der Fälle.

19 Prof. Dr. Andre Bresges, Universität zu Köln, anlässlich der Fachtagung »Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen« am 11.12.2009 in Selm

20 DESTATIS, Pressemitteilung vom 10.12.2009 – 482/09, S. 3

21 Laut DESTATIS-Pressemitteilung vom 10.12.2009 – 482/09, S. 3, ist in Deutschland für das Jahr 2009 mit einer Zahl (geschätzt) von 4.050 getöteten Verkehrsteilnehmern zu rechnen.

22 § 25a – Kostentragungspflicht des Halters eines Kraftfahrzeugs

terhaftung auch für den fließenden Verkehr einzuführen.

3.2 Deutsche Halterhaftungsdiskussion

Die polizeiliche Diskussion hinsichtlich der »Halterhaftung« ist derzeit durch nachstehend dargestellte Fakten gekennzeichnet

- Unangemessen hohe und nicht angepasste Geschwindigkeiten führen häufig zu schweren Unfällen. Es herrscht darüber hinaus Übereinstimmung darin, dass verkehrsgerechtes Verhalten durch den Verbund u. a. von verkehrsunfallpräventiven Aktivitäten sowie wirksamer Ahndung von Verkehrsverstößen gefördert wird.
- Der 43. Verkehrsgerichtstag führte dazu ergänzend aus: *»Das Entdeckungs- und Sanktionsrisiko für Verkehrsrowdys sollte durch zeitnahe, sachgerechte Ermittlungen erhöht werden. Hierfür bedarf es einer verstärkten polizeilichen Überwachung (...)«*²³.
- Um Geschwindigkeitskontrollen in ausreichender Zahl zu betreiben, ist – wie oben dargestellt – auch der Einsatz von Messmethoden erforderlich, bei denen der »Verkehrssünder« nach Feststellung eines Verkehrsverstößes nicht sofort angehalten wird und die Verfolgung der Ordnungswidrigkeit dann alleine auf der Grundlage der Fotografien des Kennzeichens und des Fahrers erfolgt.
- Das »subjektive Entdeckungsrisiko« wird durch die Intensität von Kontrollmaßnahmen begründet. Das »subjektive Sanktionsrisiko« wird im Wesentlichen dadurch bestimmt, inwieweit auf die Feststellung eines Verkehrsverstößes eine Realisierung der vorgesehenen Sanktion folgt.²⁴ Vor diesem Hintergrund ist eine Betrachtung der *»Fehlerquoten in Massenverfahren der Verkehrsüberwachung im fließenden Verkehr«* erforderlich, da diese die Wirksamkeit der Verfolgungsmaßnahmen in Bezug auf das Sanktionsrisiko beeinflussen.
- Anlässlich des 43. Verkehrsgerichtstag wurde in diesem Zusammenhang festgestellt: *»Die einzigen tragfähigen Erkenntnisse darüber, in welchem Maße Verfahren wegen Zuwiderhandlungen im fließenden Verkehr eingestellt werden müssen, weil der Fahrer nicht ermittelt werden kann, entstammen den Erhebungen einer Arbeitsgruppe, die der Ausschuss vor einigen Jahren eingerichtet hatte. Seinerzeit betrug die Einstellungsquote zwischen einem und höchstens fünf Prozent.«*²⁵.

Zur Erlangung weitergehender Zahlen nahm sich die *Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten*²⁶ dieser Thematik an und veranlasste eine diesbezügliche Datenerhebung in den Bundesländern. Die *»Fehlerquoten in Massenverfahren der*

23 43. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2005 in Goslar, Arbeitskreis IV, Empfehlung 2

24 Northoff, M., Ausdehnung der sogenannten Halterhaftung für verkehrrechtliche Verstöße auf den Bereich des fließenden Verkehrs, DAR 1994, S. 98 ff.

25 43. Verkehrsgerichtstag 2005 in Goslar (s. a. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 19.12.2007 – Drucksache 16/7418 – »Einführung er Fahrzeug-Halterhaftung für den Verwarngeldbereich, Antwort auf Frage 2a)

26 Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA) – eine nachgeordnete Organisationseinheit des Unterausschusses Führung, Einsatz und Kriminalitätsangelegenheiten des Arbeitskreises II der Innenministerkonferenz

Verkehrsüberwachung im fließendem Verkehr« wurden ermittelt.

- Nachstehende Prozentwerte sind das Ergebnis der Auswertung der Länderumfrage.²⁷
 - Der überwiegende Anteil, d. h. ca. 60 %, der bei Massenverfahren erfolgten Feststellungen ist problemlos verwertbar, da Kraftfahrzeugführer und Kennzeichen zu erkennen sind.
 - Der Anteil der nicht ausgewerteten Aufnahmen liegt bei rund 26 %. Hierbei sind alle Gründe berücksichtigt, die zu einer Nichtauswertung führen. Dazu zählen unter anderem technische Fehlmessungen, die unzureichende Qualität der Aufnahmen, aber auch Fälle, in denen die Fahrzeuge an Kontrollstellen angehalten wurden und eine unmittelbare Ahndung erfolgte.
 - Die Zahl der Vorgänge, in denen der Fahrer nicht erkennbar, jedoch das Kennzeichen auswertbar war, also die sogenannten »klassischen Halterhaftungsfälle«, lag bei knapp 14 %. Obwohl die Kennzeichen auf den Beweisfotos erkennbar waren, kam es nicht zur Ahndung der Fahrer, weil diese nicht identifiziert werden konnten.
- Wenn man in den nächsten Jahren eine weitere Reduzierung der Verkehrstoten erreichen will, darf bei der Bekämpfung der Unfallursachen die Zahl nicht realisierter polizeilicher und kommunaler Maßnahmen nicht unberücksichtigt bleiben.

Im wissenschaftlichen Raum ist die Befassung mit der »Halterhaftung« seit geraumer Zeit von einer verfassungsrechtlichen Diskussion gekennzeichnet. Die Verfassungsbedenken gegen eine »Halterhaftung« sind vielfältig kommuniziert – hier sollen daher nur die Argumente »Pro-Halterhaftung« angerissen werden. Sie basieren u. a. auf Thesen und Aussagen, die von Herrn Prof. Dr. Gerrit Manssen formuliert wurden.²⁸

- Für die Einführung einer geeigneten Form der Halterhaftung auch in Deutschland sprechen neben der verfassungsrechtlichen Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit vor allem rechtspolitische Gründe. Normbefolgung ist im Verkehrsrecht wie in anderen Bereichen nur dann zu erwarten, wenn Verstöße gegen die Rechtsordnung mit einer hinreichenden Wahrscheinlichkeit sanktioniert werden.
- Soweit gegen die Einführung der Halterhaftung mit rechtsstaatlichen Prinzipien des Strafverfahrens argumentiert wird, gilt es zu beachten, dass es sich beim Bußgeldverfahren eben nicht um Strafverfahren handelt; der Gesetzgeber hat bewusst differenziert.
- Ein strenges Schuldprinzip gibt es im Ordnungswidrigkeitenrecht nicht. Die im Vergleich zum Strafrecht mildernden Sanktionen führen verfassungsrechtlich auch zu einer Absenkung der Eingriffsvoraussetzungen bei der Rechtfertigung der Auferle-

27 AG VPA »Qualität polizeilicher Arbeit – Fehlerquoten in Massenverfahren der Verkehrsüberwachung -« (Auswertung der im Rahmen einer Länderumfrage erhobenen Daten), Dezember 2006

28 Prof. Dr. Gerrit Manssen, Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1/2010, S. 28 ff.

gung von Geldbußen. Dies ist letztlich ein allgemeines Prinzip für die Rechtfertigung von staatlichen Eingriffen in Grundrechte. Bei leichten Eingriffen bestehen niedrige Hürden, bei schweren Eingriffen hohe.

- Die Problematik »Halterhaftung und Zeugnisverweigerungsrecht aus persönlichen Gründen« ließe sich durch eine relativ einfache rechtliche Gestaltung lösen: Soweit der Fahrer nicht zu ermitteln ist, weil der Halter unter Berufung auf ein Zeugnisverweigerungsrecht die Nennung des Fahrers ablehnt, wird das Bußgeld dem Halter auferlegt. Dieser erhält dann einen zivilrechtlichen Anspruch gegen den Fahrer auf Kostenerstattung, den er gegebenenfalls, auch nach Ablauf der Verjährungsfrist für das Bußgeldverfahren, einklagen kann.
- Weder das Grundgesetz noch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts stehen sinnvollen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entgegen, wenn die grundrechtlichen Vorgaben aus dem Übermaßverbot beachtet werden.
- Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) hat sich zwischenzeitlich ebenfalls verschiedentlich mit der Vereinbarkeit von Regelungen über die Halterhaftung mit der Europäischen Menschenrechtskonvention beschäftigt. Er hat weder die Lenkeraskunft nach österreichischem noch die sehr weitgehende Halterhaftung nach niederländischem Recht beanstandet. Das zeigt, dass eine Mehrheit der Richter des *EGMR* weniger Bedenken hat, als dies aus der Sicht der deutschen Rechtstradition zu erwarten gewesen wäre.

Damit könnte zulässig formuliert werden: »Ob eine verschuldensunabhängige Halterhaftung im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts gegen das Grundgesetz verstößt, bedarf einer Interessenabwägung!«. Diese Interessenabwägung hat nunmehr – auf der Basis aktualisierter Erkenntnisse – zu erfolgen.²⁹

II Halterhaftung aus Sicht der niederländischen Polizei

1. Gesetzliche Grundlage

1.1 Einleitung

Das *Gesetz zur administrativrechtlichen Vollstreckung von Verkehrsvorschriften*³⁰ hat einen geistigen Vater, Dr. Anton Mulder, ehemaliger Generalsekretär des Justizministeriums und Mitglied des *Rates des Staates*.³¹ Im Jahre 1981 hielt Dr. Mulder während einer Sitzung der niederländischen *Zentralen polizeilichen Verkehrskommission*³² ein Plädoyer für eine mengenmäßig deutliche Zuordnung von Verkehrsverstößen im Verwaltungsrecht anstelle der Verortung im Strafrecht. Dieses Argument führte im Jahr 1983 zur Konstituierung einer Kommission unter seinem Vorsitz, die den

29 Ein Einstieg könnte auch über eine Kostentragungspflicht gewählt werden.

30 Im Niederländischen: *Wet Administratiefrechtelijk handhaving verkeersvoorschriften*, im Folgenden »*Mulder Gesetz*« genannt.

31 Im Niederländischen: *Raad van State*

32 Im Niederländischen: *Centrale Politie Verkeerscommissie*

Auftrag erhielt, eine derartige Regelung zu entwerfen.

Es entstand ein Gesetzesvorschlag und eine dazugehörige Begründung.³³ Der Entwurf, den die Regierung im Jahre 1986 der *Zweiten Kammer*³⁴ vorlegte, basierte auf dem Vorschlag der Kommission. Die Grundüberlegung in diesem Gesetzesentwurf war, Regeln für nicht schwerwiegende Handlungen gegen Verkehrsvorschriften festzulegen, um diese – in Abgrenzung von strafrechtlichen Delikten – administrativ bearbeiten zu können.

Das bisherige – auf Strafrecht basierende – System der Bearbeitung von häufig vorkommenden leichten Verkehrsverstößen erreichte im Hinblick auf eine wirksame Verfolgung von Verkehrsverstößen die Grenze der Glaubwürdigkeit, da eine Vielzahl dieser Verstöße wegen des damit einhergehenden Aufwandes nicht mehr verfolgt wurde.³⁵

1.2. Ziele des Gesetzes

Die Ziele des »*Mulder-Gesetzes*« sind

- Einführung eines Systems, welches angemessenen Rechtschutz gewährt
- Beseitigung der Ineffizienz bei der Vollstreckung von Geldsanktionen
- Verringerung der Belastung der Polizei, der Staatsanwaltschaften und der Gerichte³⁶

1.3 Rechtlicher Rahmen

In den Niederlanden wird jeder Gesetzesentwurf dem *Rat vom Staat* vorgelegt. Der *Rat vom Staat* ist ein in der Verfassung verankertes Verfassungsorgan. Er hat die Aufgabe, die Regierung und das Parlament im Gesetzgebungsverfahren zu beraten. Mitglieder des Rates haben Kompetenz auf den Feldern der Gesetzgebung, Justiz und Verwaltung; sie sind vom *Königshaus* auf Lebenszeit ernannt. Die Mitglieder des Rates werden von rund 600 Mitarbeitern, darunter 225 Juristen, unterstützt.

Die Bewertung eines jeden Gesetzentwurfes erfolgt in mindestens vier Schritten

- Der Gesetzentwurf muss mit der Verfassung und den in internationalen Verträgen festgelegten Grundsätzen übereinstimmen.
- Der Gesetzentwurf muss mit den Grundsätzen der Demokratie und der Rechtsstaatlichkeit in Einklang stehen.
- Der Gesetzentwurf muss im Einklang mit den Prinzipien des Naturrechts, der Rechtsgleichheit, der Rechtssicherheit, der Verhältnismäßigkeit und angemessenem Rechtsschutz sein.
- Der Gesetzentwurf muss die Integration in die bestehende Rechtsordnung ermöglichen.

Im Entwurf des »*Mulder-Gesetzes*« wurden all diese Fragen positiv beantwortet. Der *Rat vom Staat* gab im September 1992 ein zustimmendes Votum in Bezug auf das in

33 Rapport van de Commissie vereenvoudigde afdoening lichte overtredingen van verkeersvoorschriften, Den Haag 1985

34 Im Niederländischen: Tweede Kamer – entspricht dem Deutschen Bundestag.

35 TK 1987-1988, 29329 nr. 3 p.2

36 TK 1987-1988, 29329 nr. 3 p.2

Rede stehende Gesetz ab, bevor es eingeführt wurde.

Die verwaltungsrechtlichen Sanktionen im »Mulder-Gesetz« werden vom niederländischen Gesetzgeber als strafrechtliche Sanktionen im Sinne des Artikels 6 der *Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte* angesehen³⁷. Er ist davon überzeugt, dass das »Mulder-Gesetz« den Anforderungen dieses Artikels an den erforderlichen Rechtsschutz gewährt.³⁸

1.4. Regelungsbereich

Der Inhalt des »Mulder-Gesetzes« ist von zwei Kernbereichen gekennzeichnet

- Art der Verkehrsverstöße
- Höhe der Sanktion

Die Regelung hebt auf Verkehrsverstöße ohne hohen Unrechtsgehalt ab. Dies schließt ein Verhalten, welches beispielsweise zu einem Verkehrsunfall mit Folgen führt, aus.³⁹ Das Gesetz erfasst alle Verkehrsteilnehmer außer Fußgänger.

Verstöße gegen das sogenannte »Mulder-Gesetz« sind abschließend in Artikel 2 genannt. Es handelt sich hier um ein spezifisches Verhalten, das mit einer Geldbuße bis zu 340 € bestraft wird. Dies sind nahezu alle verbotenen Handlungen, die u. a. in der *Straßenverkehrsordnung* aufgeführt sind. Beispiel ist die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zu 40 km/h auf Autobahnen bzw. bis zu 30 km/h auf anderen Straßen.

In Fällen, in denen ein Fahrzeug, dessen Fahrer einen Verkehrsverstoß begangen hat, nicht sofort angehalten wird, kann gemäß Artikel 1 des »Mulder-Gesetzes« die Person angezeigt werden, die im Kfz-Dokument als Halter des Fahrzeugs oder Anhängers genannt ist. Wenn in der Folge der Fahrer nicht zeitnah ermittelt werden kann, bleibt der Halter laut Artikel 5 verantwortlich.

Der Halter kann sich nur in den Fällen exkulpieren, in denen er nachweist, dass er für das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Verkehrsverstoßes nicht verantwortlich war, z. B. beim Vorliegen eines Fahrzeugdiebstahls. Damit ist der Halter grundsätzlich verantwortlich für das, was mit seinem Fahrzeug geschieht.⁴⁰ Es wird erwartet, dass er sicherstellt, dass mit seinem Fahrzeug keine Verstöße begangen werden. Wenn das trotzdem geschieht, trägt er die alleinige Verantwortung und kann nicht darauf vertrauen, dass die Polizei- bzw. die Justizbehörden den verantwortlichen Fahrer für ihn ermitteln.⁴¹

Der *Oberste Gerichtshof*⁴² legt den Artikel 5 des »Mulder-Gesetzes« so aus, dass der Halter in letzter Konsequenz nicht für die Sanktion einstehen muss – er hat die »Strafe« nur zu zahlen und kann diese Summe später vom verantwortlichen Fahr-

37 EHRM 21 februari 1984 Serie A Vol 73, NJ 1988 937 met noot van E. Alkema.

38 TK 1987-1988 20329 nr. 3 p 24 e.v.

39 TK 1987-1988, 29329 nr. 3 p.21

40 MvT 20329 nr. 3 p.41

41 TK 15 feb. 1989, 49-4984 en 4989

42 Im Niederländischen: Hoge Raad

zeugführer zurückfordern. Verzichtet er darauf, dann hat er »sein Recht verloren«.

2. Praktische Anwendung des »Mulder-Gesetzes«

2.1 Beginn des Verfahrens

Wenn der verantwortliche Fahrzeugführer nach einem Verkehrsverstoss nicht sofort angehalten werden kann, wird zunächst festgestellt, ob ein Regelfall des Artikels 2 des »Mulder-Gesetzes« vorliegt. In diesem Fall wird die *Zentrale Bußgeldstelle der Niederlande*⁴³ über den Verstoß informiert. Diese Stelle schickt eine verstoßbezogene Sanktionsentscheidung an den Halter. Der Halter hat dann zu zahlen oder es steht ihm auch frei, schriftlich Einwände zu erheben. Letzteres hat er bei der Staatsanwaltschaft innerhalb einer vorgeschriebenen Frist (sechs Wochen) zu tun. Die Staatsanwaltschaft beurteilt die Einwände und entscheidet dann.

Die Entscheidung kann bedeuten

- Zurückweisung der Einwände und Aufrechterhaltung der Entscheidung
- Zurücknahme der Entscheidung unter bestimmten Umständen oder weil die Handlungen nachweislich nicht begangen wurden
- Verringerung der finanziellen Sanktion

2.2 Berufungsmöglichkeiten

Es bestehen folgende Berufungsmöglichkeiten

- Berufung beim Bezirksgericht
Der Halter oder andere Beteiligte haben den Nachweis zu erbringen, dass die Entscheidung aufgrund falscher Tatsachen verhängt wurde.
- Berufung beim Gerichtshof
Vor dem Gerichtshof haben die beteiligten Parteien zu beweisen, dass die Entscheidung der Richter im Bezirksgericht falsch war.

2.3 Aktivitäten nach Nichtzahlung der Sanktion

- Aufforderung (erste und zweite)
Wenn der Halter die Sanktion nicht (rechtzeitig) zahlt, wird insgesamt zweimal eine Aufforderung geschickt. Dabei wird der Betrag jeweils in der Größenordnung von 25 % bzw. 50 % erhöht. Ist nach zwei Mahnungen immer noch nicht gezahlt worden, wird der Sachverhalt an die Staatsanwaltschaft weitergeleitet.
- Pfändung (ohne und mit Zwang)
Die Staatsanwaltschaft pfändet (ohne Zwang) Bareinkünfte, Renten, sonstige regelmäßige Zahlungen oder das Bankkonto des Halters. Arbeitgeber-, Rentenkassen oder Banken haben die Pflicht, die Zahlung an die Staatsanwaltschaft zu unterstützen. Wenn nach zwei Monaten noch immer nicht gezahlt wurde, aktiviert die Staatsanwaltschaft die *Pfändung mit Zwang*. In diesen Fällen wird ein Gerichtsvollzieher beauftragt.

43 Im Niederländischen: Centraal Justitieel Incasso Bureau – CJIB

2.4 Das »Mulder Gesetz« und einige Zahlen

Jedes Jahr werden durch die Polizei mehr als 11 Millionen Verstöße nach dem »*Mulder-Gesetz*« angezeigt. Letztendlich werden 99,5 % der fälligen Sanktionen bezahlt; nur 0,5 % der Bußen können nicht realisiert werden. In diesen Fällen werden die Daten des Fahrzeugs in die Fahndungsdatei eingetragen. Wird ein derartiges Fahrzeug im Rahmen einer Kontrolle angehalten, so hat der Fahrer die Sanktion an Ort und Stelle zu zahlen oder eine Sicherstellung des Fahrzeugs zu erdulden. In dieser Datei sind vor allem ausländische Fahrzeuge erfasst.

3. Fazit

Die vergleichsweise niedrigen Zahlen der Verkehrstoten und -verletzten in den Niederlanden haben ihre Ursache u. a. in der effektiven Verkehrsüberwachung durch die Polizei, die einen wirkungsvollen Vollzug durch das »*Mulder-Gesetz*« erfährt.

Halterhaftung in der EU Lösungen aus deutscher Sicht

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

Als die EU-Kommission am 18. März 2008 mit ihrem unter höchster Geheimhaltung ausgearbeiteten Entwurf für eine EU-Verkehrssicherheitsrichtlinie¹ an die Öffentlichkeit ging, hat sie wohl nicht damit gerechnet, dass dieser Zug rund ein Dreivierteljahr später im Rat der EU-Verkehrminister mit einer Vollbremsung zum Stillstand kommen wird. Das Ziehen der Notbremse – unter tatkräftiger deutscher Mitwirkung – war hier letztlich die einzig richtige Konsequenz. Nur so konnte ein Regelwerk verhindert werden, das mit der Einführung einer generellen Halterverantwortlichkeit durch die Hintertüre massiv in die fundamentalen Rechte der deutschen Kraftfahrer eingegriffen hätte.

I. Halterhaftung und Verkehrssicherheit

Die Diskussion über die Halterverantwortlichkeit für Verstöße im fließenden Straßenverkehr wird regelmäßig mit dem Stichwort »Verkehrssicherheit«² begründet. Eine Steigerung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Verkehrstopfer könne – so wird argumentiert – nur mit einer Halterhaftung erreicht werden.

Es dürfte hierbei völlig unstrittig sein, dass Verkehrsunfälle regelmäßig Folgen von Verkehrsverstößen sind. Über den Ansatz, dass eine Reduzierung von Verkehrsverstößen auch einen Rückgang der Verkehrsunfälle bewirken wird, dürfte auch allgemein Konsens bestehen. Um es gleich vorweg klarzustellen: diese Ziele sind zu begrüßen und stehen natürlich auch für den ADAC außerhalb jeglicher Diskussion.

1 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsverstößen vom 19. März 2008, (COM(2008) 151), 2008/0062 (COD).

2 Vgl. z.B. Erwägungsgrund Nr. 6 des Richtlinienentwurfs.

Allerdings stellen sich hierbei zwei berechtigte Fragen:

Ist die von der EU-Kommission und einigen anderen EU-Mitgliedstaaten favorisierte Einführung einer Halterverantwortlichkeit überhaupt geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen? Das dürfte sehr zweifelhaft sein. Es ist ganz klar, dass bei der Verfolgung von Straßenverkehrsverstößen eine »Denkzettelwirkung« nur dann erreicht werden kann, wenn ausschließlich derjenige, der den Verstoß tatsächlich begangen hat, zur Verantwortung gezogen wird und die Folgen seiner Verhaltensweise zu spüren bekommt. Insbesondere dann, wenn flankierende Maßnahmen wie Fahrverbote oder Punkteeintragungen im Raume stehen, kann eine verkehrserzieherische Wirkung nur erreicht werden, wenn der Fahrer *selbst* damit konfrontiert wird.

Natürlich wäre es – gerade wenn man sich die gegenwärtige Personalsituation der Polizei und den im Rahmen der Verkehrsüberwachung anfallenden Ermittlungsaufwand vor Augen hält – für die Behörden immer einfacher, den Halter ausfindig zu machen und zur Verantwortung zu ziehen. Die verkehrserzieherische Wirkung einer Sanktion bliebe dabei aber auf der Strecke.

II. Fokussierung auf ausländische Verkehrssünder

Zum anderen dürfte in diesem Zusammenhang die Fokussierung auf die Verfolgung ausländischer Verkehrssünder³ kaum Ziel führend sein.

Unstrittig ist, dass der grenzüberschreitende Straßenverkehr aufgrund der wachsenden Mobilität erhebliche Steigerungen erfahren hat und erfährt. Betrachtet man aber die Anzahl der ausländischen Verkehrsteilnehmer bzw. der geblitzten ausländischen Fahrzeuge in einigen Ländern, lässt sich mitnichten feststellen, dass diese den Hauptanteil der Verkehrssünder darstellen. Als Beleg hierfür dient das (auszugsweise) Zitat aus einem internen Arbeitspapier der EU-Kommission vom Frühjahr 2008⁴ zu der eingangs erwähnten Verkehrssicherheitsrichtlinie:

»Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es kaum systematische Informationen über den Anteil ausländischer Verkehrsteilnehmer, die in den Mitgliedstaaten Fahrzeuge führen; er liegt schätzungsweise bei 5 % (...). Auch der prozentuale Anteil ausländischer Verkehrsteilnehmer an Verkehrsverstößen ist nur schwer ermittelbar. Er bewegt sich bei Geschwindigkeitsüberschreitungen zwischen 2,5 % und 30 %, wobei die geographische Lage (z.B. als Transitland) zu berücksichtigen ist (...).«

Aus diesen rudimentären und nach eigenem Eingeständnis »kaum systematischen« und »schwer ermittelbaren« Informationen die Folgerung für 27 EU-Mitgliedstaaten zu ziehen, dass ausländische Fahrer *generell* im Verhältnis häufiger schnell fahren als einheimische Fahrer⁵, ist ein starkes Stück.

3 Vgl. Erwägungsgründe Nr. 2 und 3 des Richtlinienentwurfs.

4 Commission Staff Working Document accompanying the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council facilitating cross-border enforcement in the field of road safety, SEC(2008) 351/2.

5 Commission Staff Working Document a.a.O. Punkt 2.2.1.

III. Rechtslage und Praxis im Ausland – ein Überblick

Mit dem bewährten System der Fahrerverantwortlichkeit ist man in Deutschland bislang grundsätzlich konsequent und gut gefahren. Die derzeitige Diskussion auf europarechtlicher Ebene stellt aber zwangsläufig die Frage nach einem EU-weiten Konsens und damit auch nach der Beibehaltung des deutschen Status quo. Nicht zuletzt aufgrund der immer wieder geäußerten Behauptung, Deutschland isoliere sich mit seinem Standpunkt⁶, bietet sich ein Blick über die Grenzen an. Um es gleich vorweg zu nehmen: Auch hier zeigt sich (wieder einmal), dass Europa mehr- bzw. vielstimmig spricht.

Die folgenden Ausführungen beschränken sich auf den auch in der ADAC-Mitgliederberatung am häufigsten vorgebrachten Standardfall, nämlich die mittels einer fest installierten automatischen Messanlage festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitung. Insgesamt gesehen stellen sich folgende drei Gruppen heraus:

- Länder mit strikter Fahrerverantwortlichkeit (zumindest im fließenden Verkehr)
- Länder mit mittelbarer Halterhaftung (z.B. bei Verweigerung der Fahrerauskunft)
- Länder mit unmittelbarer Halterhaftung (mit Exkulpationsmöglichkeit)

Unabhängig davon wird in nahezu allen Ländern der Fahrer belangt, wenn ihm der Verkehrsverstoß an Ort und Stelle der Begehung vorgehalten werden kann.

1. Länder mit Fahrerverantwortlichkeit

Zu den Ländern, die für diesen Fall eine Haftung des Fahrers und damit grundsätzlich keine Halterverantwortlichkeit für Straßenverkehrszuwiderhandlungen vorsehen, gehören Dänemark, Finnland, Luxemburg, Norwegen, Polen, Schweden, die Schweiz, die Slowakei und Tschechien.

In Dänemark, Finnland, Norwegen, Polen und in der Schweiz muss der Fahrzeughalter auf Anfrage der Behörde den Fahrer benennen, es sei denn, zu seinen Gunsten greift das Zeugnis- oder Aussageverweigerungsrecht.

Kann in Norwegen der Fahrzeughalter kein Zeugnis- oder Aussageverweigerungsrecht geltend machen, wird gegen ihn bei Nichtbenennung des Fahrers ein Verfahren wegen Behinderung polizeilicher Ermittlungstätigkeit eingeleitet.

In Finnland ist für Geschwindigkeitsüberschreitungen bis 20 km/h grundsätzlich der Halter verantwortlich, er kann sich aber exkulpieren.

Belgien und Griechenland kennen eine Tätervermutung zu Lasten des Halters, wenn der Fahrer nicht ermittelt werden kann. Während belgische Behörden im Regelfall eine Anhörung durchführen und den Fahrer zu ermitteln versuchen, halten griechische Behörden (ausländischen) Verkehrssündern die Übertretung möglichst an Ort und Stelle vor. Ist der Fahrer nicht festzustellen, muss dort der Halter für etwaige Bußgelder aufkommen, wenn er den Fahrer nicht binnen fünf Tagen bekannt gibt.

⁶ U.a. *Voisin*, Assemblée Nationale – Bericht Nr. 1483 vom 18.2.2009 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsverstößen.

2. Länder mit mittelbarer Halterhaftung (Verweigerung der Fahrerauskunft)

In der zweiten Gruppe finden sich diejenigen Länder, in denen der Fahrzeughalter unter Strafandrohung verpflichtet ist, der Behörde auf deren Anfrage den Fahrer zu benennen – und zwar im Regelfall ohne die Möglichkeit zur Berufung auf ein Zeugnis- oder Aussageverweigerungsrecht!

Hierbei ist an erster Stelle – jedenfalls aus deutscher Sicht – natürlich Österreich zu nennen. In Österreich kann die Behörde nach Maßgabe des § 103 Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) vom Halter Auskunft darüber verlangen, wer zu einem bestimmten Zeitpunkt dessen Kfz gelenkt oder an einem bestimmten Ort abgestellt hat (sog. Lenkerauskunft oder Lenkererhebung). Eine Berufung auf ein Zeugnis- oder Aussageverweigerungsrecht gibt es hier nicht. Bei Nichterteilung der Lenkerauskunft droht eine Bestrafung bis zu einer Höhe von 5.000 Euro. Darüber hinaus kann nach ständiger Rechtsprechung des österreichischen VwGH⁷ aus dem Untätigbleiben des Halters bei der Lenkeranfrage auf dessen Fahrereigenschaft geschlossen werden.

Angesichts der Weigerung deutscher Behörden, österreichische Strafen wegen Nichterteilung der Lenkerauskunft hierzulande zu vollstrecken⁸, wurde kürzlich in Österreich die gesetzliche Grundlage zum Einsatz von Kameras für Frontfotos geschaffen, um künftig anhand des Lichtbildes den (deutschen) Fahrer ermitteln zu können⁹.

Weniger bekannt sein dürfte aber, dass es weitere Länder gibt, die den Halter »mittelbar« in die Pflicht nehmen: nämlich Großbritannien und Spanien.

Unter Hinweis auf die Auskunftspflicht gemäß § 172 des *Road Traffic Act 1988* wird in Großbritannien der Halter aufgefordert, Name und Anschrift der Person anzugeben, die das Kraftfahrzeug zum fraglichen Zeitpunkt gelenkt hatte. Zudem wird der Halter darüber informiert, dass eine Verweigerung der Auskunft ein strafrechtliches Vergehen nach § 172 Abs. 3 des *Road Traffic Act 1988* darstellt.

In Spanien droht Fahrzeughaltern gemäß Art. 72 Abs.3 des Straßenverkehrsgesetzes¹⁰ eine Höchstbuße von 600 Euro, wenn sie der Fahrerbenennungspflicht nicht nachkommen.

Einen Sonderfall stellt Italien dar: Hier hat zwar der Halter ohne Exkulpierungsmöglichkeit gem. Art. 196 *Codice della Strada* die Pflicht zur Bezahlung der Geldsanktion. Der Punkteeintrag ins italienische Punkteregister kann aber nur zu Lasten des Fahrers erfolgen. Bei Einführung des Punktesystems im Jahre 2003 war seinerzeit vorgesehen, dass der Fahrzeughalter diesen Punkteintrag erhält. Das italienische Verfassungsgericht hat diese Regelung jedoch relativ schnell kassiert¹¹.

Um den Eintrag im Punkteregister zu Lasten des Fahrers vornehmen zu können, hat der italienische Gesetzgeber eine Lenkerbenennungspflicht des Halters einge-

7 VwGH 11.5.1990, ZVR 1991/99; VwGH 28.4.1998.

8 *Beck/Berr (Nissen)*, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 5. Aufl., Rn. 778.

9 §§ 98a ff. StVO (A) in der Fassung der 22. StVO-Novelle, BGBl. 2009 Teil 1 vom 25.3.2009.

10 Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

11 Urteil Nr. 27 des Corte di Cassazione vom 25.1.2005.

führt¹² – auch hier ohne Möglichkeit, sich auf ein Zeugnis- oder Aussageverweigerungsrecht zu berufen. Die Sanktion für die Nichtbenennung liegt bei mindestens 250 Euro. Als Kuriosität am Rande sei angemerkt, dass diese Buße auch denjenigen ausländischen Kfz-Haltern droht, die – wie z.B. deutsche Kraftfahrer – vom italienischen Punktesystem gar nicht erfasst werden¹³.

3. Länder mit unmittelbarer Halterhaftung (mit Exkulpationsmöglichkeit)

Zu den Ländern mit einer unmittelbaren Halterhaftung gehören u.a. Frankreich, die Niederlande und Ungarn.

Die Exkulpationsmöglichkeiten sind mit unterschiedlich hohen Hürden versehen: In Frankreich muss der Halter, der den tatsächlichen Fahrer benennen will, zunächst eine Kaution in Höhe des Bußgeldes entrichten. Erst dann wird gegen den Fahrer ermittelt¹⁴.

In den Niederlanden gibt es nur drei gesetzlich vorgesehene Exkulpationsgründe¹⁵. Die Behauptung, nicht selbst gefahren zu sein, gehört allerdings nicht dazu.

Im Zusammenhang mit der restriktiven niederländischen Praxis seien noch die häufigen Kennzeichenverwechslungen erwähnt, bei denen deutsche Halter in die Pflicht genommen werden, obwohl weder sie noch ihr Fahrzeug sich jemals in den Niederlanden befunden haben. Die eingeschränkten Einspruchsmöglichkeiten geben hier deutschen Haltern keine Möglichkeit, sich zu exkulpieren, was einigermassen unerträglich ist.

4. Einschlägige Rechtsprechung des EGMR

Auch der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) hat sich mehrfach mit Fragen der Auskunftspflicht und Halterhaftung befasst und sich in diesem Zusammenhang aus deutscher Sicht – und das ist mit Bedauern festzustellen – als äußerst beschuldigtenunfreundlich gezeigt¹⁶:

Im Fall *Weh gegen Österreich*¹⁷ wurde die Auskunftspflicht – wenn auch mit äußerst knapper Mehrheit – für mit Art. 6 EMRK vereinbar erklärt.

In Bezug auf die Auskunftspflicht in Großbritannien gelangte der EMGR in der Sache *O'Halloran und Francis gegen das Vereinigte Königreich*¹⁸ zur Auffassung, dass der Wesensgehalt des Rechts der Beschwerdeführer zu schweigen und sich nicht selbst zu belasten, nicht zerstört und Art. 6 Abs.1 EMRK daher nicht verletzt werde.

12 Art. 126-bis Abs.2 Codice della Strada.

13 Rundschreiben/Circolare Ministero dell'Interno Nr. 300/A/1/44248/109/16/1 – Disposizioni per l'applicazione della disciplina della patente a punti vom 12.8.2003.

14 Art. L.121-2, L.121-3 Code de la Route i.V.m. Art. 8 Gesetz Nr. 2003-495, Art. 529-10, 530 Code de procédure pénale.

15 Art. 8 WAHV Gesetz zur verwaltungsrechtlichen Handhabung von Verkehrsvorschriften (Lex Mulder), vgl. auch Simmelink DAR 2005, S. 367 ff.

16 Vgl. hierzu Milke NZV 2010, S. 17(19).

17 Urteil vom 8.4.2004, Nr. 38544/97, ÖJZ 2004, S. 853.

18 Urteil vom 29.6.2007, Nr. 15.809/02 und 25.624/02, DAR 2008, S. 581.

Ferner stelle die bloße Verpflichtung zur Angabe, wer das Fahrzeug gelenkt habe, als solche noch keine Selbstbeztichtigung dar.

Nicht zuletzt ist auch die niederländische Praxis ist in den Augen des EMRG unbedenklich: Dem Fahrzeughalter stehe es frei, sein Fahrzeug anderen Personen zu überlassen; darüber hinaus verfüge er – so der EMGR lapidar – nach dem niederländischen Recht über ausreichende Einspruchsmöglichkeiten zur Abwendung seiner Haftung (*Falk gegen die Niederlande* vom 19.10.2004¹⁹).

5. Vorbild für Deutschland?

Angesichts dieser vielfältigen und unterschiedlichen Regelungen kommt man letztlich aber zum Schluss, dass keines der genannten Modelle für Deutschland geeignet ist: Eine mit einer Geldbuße bewehrte Fahrerbenennungspflicht scheidet hierzulande ebenso aus wie eine Tätervermutung zu Lasten des Halters bei Nichtbekanntgabe des Lenkers. Undenkbar ist zudem eine gesetzliche Beschneidung der Einspruchsgründe wie in den Niederlanden.

Auffallend und beruhigend ist aber auch, dass eine ganze Reihe von Ländern – jedenfalls für Verstöße im fließenden Verkehr – nur eine Verantwortlichkeit des Fahrzeuglenkers vorsehen. Der Vorhaltung, Deutschland stehe mit seiner weitgehend strikten Fahrerverantwortlichkeit alleine da, kann insofern gelassen begegnet werden.

IV. Konsequenzen für die grenzüberschreitende Bußgeldvollstreckung

In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, wie Deutschland künftig mit ausländischen Sanktionen umgehen wird, die aufgrund einer Halterhaftung verhängt wurden. Zum 1. Oktober 2010 ist nämlich die Umsetzung des EU-Rahmenbeschlusses zur gegenseitigen Anerkennung und Vollstreckung von Geldsanktionen vorgesehen.

Der ADAC ist dem BMJ sehr dankbar, dass diese Frage im Gesetzesentwurf zur Umsetzung des genannten EU-Rahmenbeschlusses aufgegriffen wurde: Danach kann die Bewilligung eines Vollstreckungsersuchens abgelehnt werden, wenn die betroffene Person im ausländischen Verfahren keine Gelegenheit zur Einwendung hatte, für den Verkehrsverstoß nicht verantwortlich zu sein und dies gegenüber der (deutschen) Bewilligungsbehörde geltend macht²⁰. Der Betroffene muss allerdings bereits im Rahmen des ausländischen Erkenntnisverfahrens erfolglos darauf hingewiesen haben, dass er für die ihm vorgeworfene Handlung nicht verantwortlich ist.

Das ist aus deutscher Sicht eine sehr vernünftige Lösung, und wir gehen davon aus, dass dieser Gesetzesentwurf so – wie auch von Frau Bundesministerin Zypries

¹⁹ Urteil vom 19.10.2004, Nr. 66273/01.

²⁰ § 87d Abs.2 IRG n.F. (Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung des RbGeld).

anlässlich der ADAC-Rechtskonferenz im Juni 2009 zugesagt²¹ – umgesetzt werden wird.

V. Optionen für Deutschland

Wenn es um die gegenwärtige Rechtslage in Deutschland geht, so sollen die vorhandenen Möglichkeiten zur Bekämpfung der Verkehrsverstöße näher betrachtet werden.

1. Verbesserung der Verkehrsüberwachung

Die Erhöhung der Regelgeldbußen als eine Option wurde zum 1. Februar 2009 in geltendes Recht umgesetzt, wobei der Gesetzgeber deutlich gemacht hat, dass diese Maßnahme nur flankierend zur verbesserten Verkehrsüberwachung erfolgreich sein kann und etwaige Mehreinnahmen der – zum Teil verdoppelten – Regelsätze in die Verkehrssicherheit investiert werden sollen. Während die öffentlichen Kassen zwischenzeitlich Mehreinnahmen verbuchen, kann allerdings bedauerlicherweise weder eine Verlagerung oder Konzentration der Verkehrsüberwachung auf Unfall- und Gefahrenstellen ausgemacht noch eine Verwendung dieser Mehreinnahmen für Maßnahmen der Verkehrssicherheit festgestellt werden.

Um es deutlich zu sagen: Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ohne ausreichende personelle Ausstattung der Polizei und Kommunen nicht zu erwarten. Wer also die Verkehrsunfälle und die hierfür ursächlichen Verkehrsverstöße bekämpfen möchte, muss unbedingt auch die für die Verkehrsüberwachung erforderlichen finanziellen und personellen Kapazitäten zur Verfügung stellen. Verkehrssicherheit gibt es schließlich nicht zum Nulltarif!

2. Konsequente Ermittlung von Verkehrsündern

Welchen Aufwand die Ermittlungsbehörden bei der Feststellung von Verkehrsündern betreiben, hängt vorrangig von der Schwere des Tatvorwurfes und den damit verbundenen Rechtsfolgen ab, ist jedoch auch von der zur Verfügung stehenden Personalkapazität geprägt.

Wie die Diskussion im Arbeitskreis IV des Verkehrsgerichtstages 2005²² gezeigt hat, ist es in einigen Regionen gängige Polizeipraxis, die Täterermittlung auf ein Minimum zu beschränken: Wird im Anhörungsbogen wegen eines vergleichsweise geringen Tempoverstoßes die Fahreigenschaft bestritten oder der Anhörungsbogen nicht zurückgeschickt, wird das Verfahren ohne weiteren Ermittlungsaufwand eingestellt, da die Personalsituation keine andere Alternative lässt. Eine solche Verhaltensweise ist unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit kaum hinnehmbar, da die Ver-

²¹ Siehe Tagungsbericht zur ADAC-Rechtskonferenz »EU-weite Halterhaftung – Bestrafung ohne Schuld?«, DAR 2009, S. 488.

²² *Schäpe*, 43. VGT 2005, S. 236 ff.

kehrsteilnehmer hierdurch geradezu ermuntert werden, sich straffrei an die Grenze der Geschwindigkeitsüberschreitung heranzufahren, ab der »ernst« gemacht wird.

3. Fahrtenbuchauflage

Nicht zuletzt soll die für hierzulande ansässige Halter bestehende Möglichkeit einer Fahrtenbuchauflage nach § 31a StVZO nicht unerwähnt bleiben. Allerdings wird von dieser durchaus wirksamen (und für die Betroffenen recht lästigen) Maßnahme ebenfalls regional stark unterschiedlich Gebrauch gemacht. Zum Teil wird beim ersten Verstoß generell auf das Fahrtenbuch verzichtet, während es in anderen Bezirken bei fahrverbotswürdigen Delikten oder auch bereits bei jedem eintragungspflichtigen Verkehrsverstoß generell zur Fahrtenbuchauflage kommen kann, sofern der Fahrer vom Halter nicht benannt wird.

4. Erweiterung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG?

Die immer wieder zur Diskussion gestellte Erweiterung der bereits heute in Deutschland im Rahmen des § 25a StVG als Kostentragungspflicht des Halters bei Halt- und Parkverstößen festgeschriebenen Halterverantwortlichkeit auf Verstöße des fließenden Verkehrs ist aus Sicht des ADAC aus mehreren Gründen kontraproduktiv:

Da § 25a StVG lediglich eine Kostenregelung und keine Sanktion mit strafähnlichem Charakter ist, wurde sie vom Bundesverfassungsgericht in mehreren Verfahren für grundgesetzkonform erklärt²³, wobei stets der Bagatelldeliktcharakter der zugrundeliegenden Verstöße hervorgehoben wurde, was eine Übertragung auf schwere – und für die Verkehrsunfälle hauptursächlichen – Verstöße des fließenden Verkehrs verbietet. Insofern macht eine derartige Erweiterung, die sich zwangsläufig nur auf geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitungen erstrecken könnte, aus Verkehrssicherheitsgesichtspunkten kaum Sinn.

Zudem kann die Kostentragungspflicht (15 Euro im Verwaltungsverfahren bzw. 25 Euro im gerichtlichen Verfahren) schon jetzt dazu führen, dass es für den betroffenen Falschparker finanziell reizvoll erscheinen mag, durch die verweigerte Benennung des tatsächlich Verantwortlichen die Geldbuße über das Falschparken von ursprünglich 35 Euro auf diese Weise zu reduzieren. Hier hält die mittelbare Halterhaftung in Form der Kostentragungspflicht nicht von der Begehung ab, sondern stellt den Täter mitunter finanziell besser als bei Durchführung des ordentlichen Verfahrens²⁴.

Nicht zuletzt droht die Gefahr, dass in Folge einer derartigen Ausdehnung der Kostentragungspflicht viele Verfahren wegen geringfügigen Geschwindigkeitsüberschreitungen behördlicherseits mittels bloßer Auferlegung der Kosten erledigt werden, ohne dass nachvollzogen werden kann, aus welchem Grund der Fahrer tatsächlich nicht ermittelt werden konnte.

23 BVerfG, Entscheidung vom 01.06.1989 – 2 BvR 239/88, NJW 1989, S.2679.

24 Vgl. hierzu: *Schäpe* in Dokumentation zur ADAC-Rechtskonferenz »EU-weite Halterhaftung – Bestrafung ohne Schuld?«, S. 30.

VII. Fazit

Eine verkehrserzieherische Wirkung und Steigerung der Verkehrssicherheit (allein) durch Sanktionierung des Halters ist kaum vorstellbar. Die stärksten Sanktionsmittel des Verkehrsrechts, nämlich Führerscheinmaßnahmen wie das Fahrverbot als auch die Punktebewertung, gehen bei jeder Form der Halterhaftung ins Leere.

Wenn Bußgelder als »Unrechtsfolgen mit repressivem Charakter« qualifiziert und damit als »strafähnliche Maßnahmen« behandelt werden, so ist auch hier – wie generell im Strafrecht – auf das persönliche Verschulden des Täters abzustellen. Ist er nicht ermittelbar, müssen die Tatvorwürfe fallengelassen und das Verfahren durch Einstellung oder Freispruch beendet, in Deutschland ggf. mit einer Fahrtenbuchaufgabe geahndet werden.

Die im Rahmen der Umsetzung des EU-Rahmenbeschlusses zur gegenseitigen Geldsanktionenvollstreckung vom BMJ vorgesehene Ablehnung der Vollstreckung bei einer Halterverantwortlichkeit ist daher konsequent und wird vom ADAC ausdrücklich begrüßt. Der ADAC geht selbstverständlich davon aus, dass es bei dieser Haltung auch unter der neuen Bundesregierung bleiben wird.

Eine Übernahme von Halterhaftungs-Modellen aus dem Ausland scheidet aus den zuvor genannten Gründen und Argumenten ebenso aus wie eine Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25aStVG auf Verstöße des fließenden Verkehrs. Deutschland verfügt bereits jetzt schon über ausreichende Mittel und Möglichkeiten – sie müssen nur konsequenter genutzt werden: Verbesserung der Verkehrsüberwachung durch einschlägige Investition der Erlöse aus Bußgeldern, mehr Konsequenz bei der Fahrermittlung bzw. beim Gebrauch der Fahrtenbuchaufgabe, um nur einige Beispiele zu nennen.

Summa summarum hat sich das deutsche System bestens bewährt, und an Bewährtem soll man bekanntlich nicht rütteln, es allenfalls verbessern. Der Dramatiker Ernst Raupach hat den hierfür sehr treffenden Spruch geprägt, der der Diskussion zur Mahnung gereichen sollte:

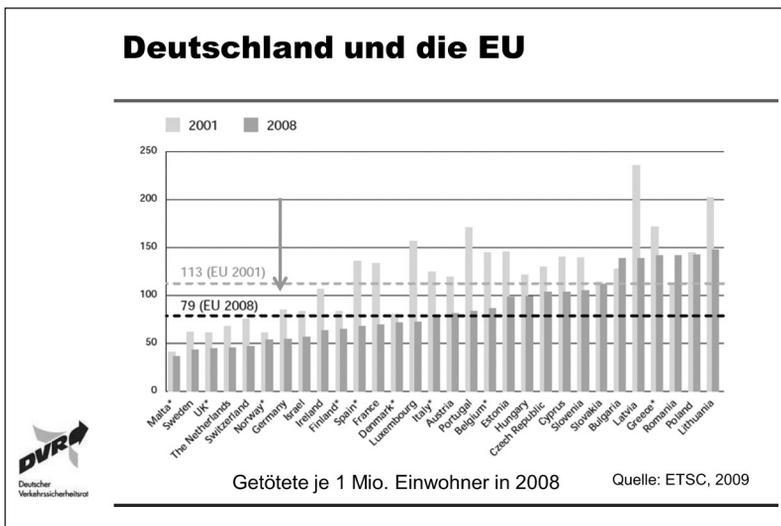
»Wer sein Recht nicht wahr, gibt es auf«



Das 4. Aktionsprogramm zur Verkehrssicherheit der EU – Was kann Deutschland beitragen?

Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer,
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

Im Rahmen meiner Ausführungen beschäftige ich mich mit der Rolle Deutschlands in der EU und mit der Fragestellung, wie und was Deutschland dazu beitragen kann, damit die Ziele des in Entwicklung begriffenen 4. EU-Aktionsprogramms erreicht werden können. Die hierbei zur Diskussion gestellten Maßnahmen ermöglichen eine Vernetzung mit europäischen Aktivitäten und entsprechen dem gefährdungsorientierten Ansatz.



Im Ranking der EU-Länder bezogen auf die relative Anzahl der Getöteten je 1 Mio. Einwohner im Jahr 2008 nimmt Deutschland einen guten 4. Platz ein. Nehmen wir europäische Länder dazu, die nicht Mitglied der EU sind, steht Deutschland jedoch an 7. Stelle. Platz 1 nimmt dann der Inselstaat Malta ein, der aufgrund seiner urbanen Struktur wenig mit den anderen Staaten verglichen werden kann. Vor Deutschland liegen Schweden, das Vereinigte Königreich, die Niederlande, Schweiz und Norwegen. Deutschland als zentrales Transitland hat immer noch eine relativ gute Position.

Das Schaubild zeigt aber auch die Disparitäten zwischen den einzelnen Staaten. Während in Deutschland zwischen 2001 und 2008 der Rückgang der Getöteten bei 36 Prozent lag, nahm die Anzahl der Getöteten im selben Zeitraum in Bulgarien und Rumänien sogar zu.

Es muss ein Ziel des 4. EU-Aktionsprogramms sein, diese Disparitäten zu beseitigen und die Verkehrssicherheit auf einem hohen Niveau zu verankern.

Aus deutscher Sicht ist die Formulierung eines Mottos, eines Leitgedankens für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit von Nutzen, denn eine solche Vision, die von allen anerkannt und akzeptiert wird, stellt eine Verbindung zwischen allen Beteiligten her und hilft bei der Identifikation.

Verkehrssicherheit ist Bestandteil der gemeinsamen Verkehrssicherheitspolitik der EU. Verkehrssicherheit in Deutschland und Europa ist eingebettet in die deutsche und europäische Nachhaltigkeitsstrategie, d.h. neben der Ökonomie sind auch die Ökologie und die sozialen Aspekte zu berücksichtigen und abzuwägen.

Eine Vision für ein künftiges Verkehrssicherheitsprogramm der EU sollte daher den Aspekt der Nachhaltigkeit nicht außer Acht lassen.

Um dem Subsidiaritätsprinzip Rechnung zu tragen, sollte das künftige Programm klar erläutern, welche Entscheidungs- und Kompetenzebene für welche Maßnahme zuständig ist. Verkehrssicherheit ist nicht nur eine geteilte Verantwortung zwischen unterschiedlichen politischen und administrativen Entscheidungsebenen, sondern auch eine Verantwortung der gesamten Gesellschaft, also auch privater Träger, Wirtschaft und Interessensgruppen.

Bestandteil der Vision bzw. des Leitgedankens sollte aber auch die Verantwortung jedes einzelnen sein. Das künftige Verkehrssicherheitsprogramm sollte mehr denn je beim einzelnen EU-Bürger ankommen, von ihm akzeptiert und getragen werden.

Vision

In der deutschen Position an die EU ist formuliert:
„Verkehrssicherheit ist jetzt und in Zukunft ein Recht
und eine Pflicht für alle.“

Die entsprechende Sicherheitsphilosophie des DVR:

Vision Zero. Keiner kommt um. Alle kommen an.



VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

Aus den genannten Gründen ist in der deutschen Position an die EU als Vision formuliert worden: »Verkehrssicherheit ist jetzt und in Zukunft ein Recht und eine Pflicht für alle.«

Die entsprechende Sicherheitsphilosophie des DVR für Deutschland lautet: »Vision Zero – Keiner kommt um. Alle kommen an«

Der DVR versucht zu erreichen, dass Vision Zero auch von der Bundesregierung akzeptiert wird und damit zu einem Leitgedanken des Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms werden kann.

Als Ziele für das europäische Verkehrssicherheitsprogramm, die sich auch auf das Nationale Verkehrssicherheitsprogramm in Deutschland übertragen lassen, empfiehlt der DVR:

- Reduzierung der Verkehrstoten europaweit um 40 Prozent
- Definition entsprechender nationaler Ziele, die die jeweilige Verkehrssicherheitssituation in den Ländern berücksichtigen.
- Quantitative Ziele können auch für bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen (z.B. junge Fahrer) festgelegt werden.
- Auf nationaler Ebene sollten auch Ziele zur Reduzierung der Anzahl von Schwerverletzten entwickelt werden.
- Harmonisierung von Rechtsvorschriften

Um solche Ziele zu erreichen, ist Einigkeit über die Strategien notwendig. Zunächst muss es darum gehen, dass die genannten Disparitäten zwischen den einzelnen Ländern ausgeglichen und ein möglichst hohe Niveaus für alle ermöglicht werden.

Dies bedeutet auch, dass weniger erfolgreiche Länder von den »stärkeren« Ländern unterstützt werden sollten.

Um das Ziel einer Harmonisierung auf hohem Niveau zu erreichen, sollte mit folgenden Strategieelementen gearbeitet werden:

- Es sollte nicht nur um eine Reduzierung der Getöteten, sondern auch um eine Reduzierung der Schwer- und der Schwerstverletzten gehen. Dazu ist es notwendig, Standards für deren Erfassung und das entsprechende Berichtswesen zu entwickeln und es europäisch vergleichbar zu machen.
- Darüber hinaus ist es notwendig, nationale Verkehrssicherheitsprogramme mit dem EU-Programm zu verzahnen. Dies könnte eine wichtige Aufgabe für die High Level Group Road Safety sein.
- Die interdisziplinäre und intersektorale Zusammenarbeit in der Verkehrssicherheit muss gestärkt werden – und dies auf allen Ebenen: europäisch, national, lokal.

Die Handlungsfelder sind entsprechend des Wirkzusammenhangs Mensch – Fahrzeug – Infrastruktur zu betrachten. Dabei sind prioritäre Bereiche die grenzüberschreitenden Hauptunfallursachen wie:

- Geschwindigkeit, Abstand
- Insassensicherung
- Fahren unter Einfluss von Alkohol, Drogen und Medikamenten
- Mangelhafte Infrastruktur mit Unfalldübeln
- Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit, z.B. durch Benutzung von Mobiltelefonen oder durch Müdigkeit

Bezüglich der Unfallursache »unangepasste Geschwindigkeit/Abstand« kann Deutschland

- die Einrichtung und Ausweitung von 30 km/h-Zonen in den Kommunen vorantreiben,
- die Überwachung von Geschwindigkeit und Abstand verstärken und Erfahrungen hierzu mit anderen EU-Mitgliedstaaten austauschen,
- den Austausch zum Aufbau und zur Praxis von Verkehrssünderkarteien und Punktesystemen in jedem Mitgliedsstaat fördern und
- für das Thema weiterhin sensibilisieren (Mobilitätskultur).

Um die Sicherheit der Fahrzeuginsassen zu erhöhen, kann Deutschland dazu beitragen,

- fahrzeuginterne Assistenzsysteme zur Erhöhung der Sicherheit zu fördern (z.B. durch Typen-Genehmigungsverfahren, Kampagnen, Forschung),
- die freiwillige Nutzung von Speed-Alert-Systemen zu unterstützen,
- die Entwicklung und Einführung von unfallvermeidenden Informationssystemen zwischen Fahrzeugen bzw. zwischen Fahrzeug und Infrastruktur zu unterstützen und
- die Insassensicherung (Kinder, Lkw- und Taxifahrer, Sicherung auf Rücksitzen) zu erhöhen.

Das Thema »Fahren unter Einfluss von Alkohol, Drogen und Medikamenten« hat auch in Deutschland eine hohe Priorität. Um die Ziele des EU-Aktionsprogramms zu unterstützen, kann Deutschland

- Akteure im Gesundheitswesen und Patienten über die Beeinträchtigung durch Medikamente konkret informieren (Leitfaden, Datenbank, Beipackzettel),
- die EU dahingehend unterstützen, ein absolutes Alkohol-Verbot für Fahren im gewerblichen Verkehr und für Fahranfänger gesetzgeberisch zu verankern und
- den freiwilligen Einbau von Alkolocs für bestimmte gefahrgeneigte Verkehre fördern.

Im Bereich »Betriebliche Verkehrssicherheit« hat Deutschland viel Erfahrung und kann daher

- einen Austausch über defensive und treibstoffreduzierende Fahrweise auf betrieblicher Ebene fördern,
- die Bereitschaft zu Investitionen ausgewählte Fahrerassistenzsysteme für beruflich genutzte Fahrzeuge fördern,
- die Bedeutung qualitativ geprüfter Fahrertrainings kommunizieren und
- die hohen Anforderungen an die Ladungssicherung europaweit verankern.

Bezüglich der Verbesserung der Infrastruktur kann Deutschland die EU dabei unterstützen,

- die Umsetzung der EU-Infrastrukturrichtlinie zu fördern, insbesondere durch die Anwendung von Road Safety Audits in allen Bundesländern und
- »Best Practice«-Erfahrungen innerhalb der EU auszutauschen.

Für Deutschland gilt darüber hinaus, dass die Arbeit der Unfallkommission weiter gefördert und Unfallschwerpunkte weiter entschärft werden müssen. Es ist in Deutschland bisher noch nicht gelungen, ein Landstraßen-Sicherheitsprogramm aufzulegen. Dies ist dringend notwendig.

Weitere deutsche »Hausaufgaben« sind es,

- Erfahrungen weiter zu geben und die europaweite Vernetzung zu fördern,
- das Nationale Verkehrssicherheitsprogramm zu entwickeln und
- auch darin quantitative Ziele zur Reduktion von Getöteten und von Schwerverletzten zu vereinbaren. **Minus 40 Prozent Verkehrstote sind auch in Deutschland erreichbar.**

Was soll Europa zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit unternehmen?

Dr. Peter Schneiderhan, Oberstaatsanwalt, Staatsanwaltschaft Stuttgart

Was darf Europa in diesem Bereich? Wir haben gehört – was Europa soll – und werden noch mehr hören. Mein Vortrag wird sich damit befassen, was Europa darf. Dabei wird es mir darum gehen, die aktuelle Rechtslage – die Kompetenzen, mit denen der seit knapp zwei Monaten in Kraft getretene Vertrag von Lissabon die Union ausstattet – darzustellen. Ob diese ausreichend sind und ein mehr nicht wünschenswert wäre, ist nicht Gegenstand meines Vortrags.

Zunächst eine Selbstverständlichkeit, die jedoch nicht vergessen werden darf: Die Europäische Union ist kein Staat. Sie kann ihre Zuständigkeiten nicht suchen, wie dies ein Staat kann, sondern sie kann nur jene Kompetenzen ausfüllen, die ihr ausdrücklich von den Mitgliedstaaten – den Herren der Verträge – zugewiesen wurden. Sie muss, um handeln zu können, Kompetenz im Einzelfall zugewiesen bekommen. Dieses Prinzip der begrenzten Einzelermächtigung ist auch durch den Vertrag von Lissabon nicht geändert worden. Weiterhin gilt: die Union kann nur innerhalb der Grenzen derjenigen Zuständigkeit tätig werden, die die Mitgliedstaaten ihr übertragen haben (Art 5 Abs. 2 EUV). Kompetenzen, die nicht übertragen wurden, verblieben bei den Mitgliedstaaten (Art 4 Abs. 1 EUV).

Dieses Prinzip der begrenzten Einzelermächtigung ist nicht nur Grundlage europäischen Primärrechts, sondern, wie das Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung zum Vertrag von Lissabon im Juni 2009 noch einmal deutlich gemacht hat, auch verfassungsrechtliche Grundlage der Integration Deutschlands in die Europäische Union (dort Rdnr. 226).

Wenn wir uns nun fragen: was darf Europa im Bereich der Verkehrssicherheit – heißt dies: welche Einzelermächtigungen liegen vor, damit die Union hier handeln kann.

Grundlegende Normen hierzu sind die Art 90, 91 EAUV im neuen Lissabonner Vertrag.

In Art 91 Abs. 1 c AEUV (dies ist der alte Art 71 EGV) steht, dass »zur Durchführung des Art 90« Maßnahmen **»zur Verbesserung der Verkehrssicherheit«** erlas-

sen werden können. Dies bedeutet: Die Union besitzt die Zuständigkeit, Maßnahmen zur Verkehrssicherheit zu erlassen. Unterstreichen möchte ich dabei die ersten Worte des Absatz 1: »**Zur Durchführung des Art 90**«.

Diese Einschränkung ist wesentlich. Art 90 AEUV gibt den Rahmen vor, in welchem eine gemeinsame Verkehrspolitik erfolgen kann. Durch die Verweisung des Art 91 AEUV auf diese Norm wird deutlich, dass die Ermächtigung, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu ergreifen, **nur im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik besteht**. Dies bedeutet: Grundlage ist die gemeinsame Verkehrspolitik, welche auch Maßnahmen zur Verkehrssicherheit eröffnet. Oder, anders ausgedrückt: nur dort, wo eine gemeinsame Verkehrspolitik besteht, können – auch – Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen werden.

Soweit ich sehe, wird diese Position auch in der – deutschen – Literatur so oder ähnlich vertreten (Stern-Boeing, Art 71 Rdnr. 32: »Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein unerlässlicher Bestandteil der Verkehrspolitik«; Lenz – Mückenhausen: »Maßnahmen zur Verkehrssicherheit nicht nur zur Verwirklichung wirtschaftspolitischer Ziele«, Rdnr. 12). Anders würde die Verweisung des Art 91 AEUV auf Art 90 AEUV leer laufen. Art 91 AEUV sagt eben nicht, dass der Union vorbehaltlos die Kompetenz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit übertragen wurde.

Was ich jetzt noch hervorheben möchte ist, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit alleine keine Verkehrspolitik i.S. des Art 90 AEUV sein können. Warum dies? Zum einen, weil es sonst zu einem Zirkelschluss käme: Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit könnten erlassen werden, um die gemeinsame Verkehrspolitik Verkehrssicherheit durchzuführen. Der, kompetenzrechtlich bedeutende, Verweis auf Art 90 AEUV liefe erkennbar ins Leere. Zweitens besteht auch keine umfassende Kompetenz der Union zur gemeinsamen Verkehrspolitik. Art 90 AEUV als Kompetenznorm verweist auf die Ziele der Verträge, die im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgt werden können. Die Verkehrspolitik – auch damit auch die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – sind nicht vorbehaltlos der Union übertragen worden, sondern nur zur Verfolgung der Ziele des Vertrages, d.h. jetzt des Vertrages von Lissabon. Diese sind vielfältig und umfassend, beinhalten aber nicht die Verkehrspolitik im Allgemeinen. Daher kann die gemeinsame Verkehrspolitik nur dazu dienen, den Zielen der Union näher zu kommen – einen Binnenmarkt zu schaffen, einen Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts zu errichten oder auch für ein hohes Maß an Umweltschutz oder sozialer Sicherheit zu sorgen – Sie existiert nicht um ihrer selbst willen.

Die Liste der Rechtsinstrumente und anderer Maßnahmen im Verkehrsbereich, die bisher erlassen wurden, zeigt, dass die Ziele des Vertrages umfangreiche Tätigkeiten zulassen und von der Kompetenz des – jetzigen – Art 90AEUV auch umfangreich Gebrauch gemacht wurde. Die Rechtsinstrumente sind jedoch immer unter dem Gesichtspunkt zu sehen: wird damit ein Ziel des Vertrages umgesetzt.

Um zusammenzufassen: eine gemeinsame Verkehrspolitik ist möglich, um die Ziele des Vertrages zu verfolgen – und sobald eine gemeinsame Verkehrspolitik be-

steht, können zu deren Durchführung auch Maßnahmen zur Verkehrssicherheit erlassen werden.

Auch die Rechtsprechung des EuGH lässt keinen anderen Schluss zu. Das Urteil vom 12.06.2002 (C-184/02 und C-223/02; Spanien und Finnland gegen Parlament und Rat), welches immer wieder für weitreichende Kompetenzen der Union im Bereich der Verkehrssicherheit herangezogen wird, bezieht sich auf die RL 2002/15/EG zur Regelung von Arbeitszeiten von Personen im Bereich des Straßentransports. Dieser liegt die grundsätzliche verkehrspolitische Entscheidung zugrunde (vom 13.05.1965!), Wettbewerb im Straßentransportverkehr einzuführen. Ganz eindeutig ein Ziel des Binnenmarktes. Der EuGH nimmt in seiner Entscheidung hierauf auch ausdrücklich Bezug und führt – verkürzt aus: der: EG –Vertrag betraut den Rat mit der Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik und verleiht ihm **zu diesem Zweck** weitreichende Rechtssetzungsbefugnisse... (Rdnr. 29). Auch aus der Verweisung des EuGH auf seine Entscheidung Schumalla (Urteil vom 28.11.1978; C-97/78) ergibt sich keine umfassende, nicht an Verkehrspolitiken gebundene Rechtssetzungskompetenz der Union auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit. Die dortige Entscheidung erging – auf Vorlage des OLG Düsseldorf – nur zur Frage der Lenkzeitüberschreitung im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen das FpersG. Dabei stellte der EuGH fest, dass die fragliche VO (543/69/EWG) der Durchführung der Bestimmungen der Entscheidung des Rates von 1965 über den Wettbewerb im Straßenverkehr diene. Auch hier lag eine gemeinsame Verkehrspolitik – Binnenmarkt – der Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrspolitik – hier Lenkzeitverkürzung – zugrunde.

Wen ich nun die Kompetenz der Union, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erlassen, konkreter betrachte, muss ich zwei Bereiche unterscheiden.

Der erste Bereich ist derjenige, welcher ganz generell mit »Binnenmarkt« umschrieben werden kann und den freien Verkehr von Gütern und Dienstleistungen beinhaltet. Die technische Ausrüstung von Fahrzeugen, welche im Binnenmarkt verkauft und in allen Mitgliedstaaten gefahren werden sollen, kann durch die Union vorgegeben werden, ebenso die Zulassung von Fahrzeugen. Dies ist gemeinsame Verkehrspolitik – im Rahmen der Umsetzung des Binnenmarktes. Die gerade erlassene Verordnung 661/2009 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen..... zeigt, wie Regelungen des Binnenmarktes – die Verordnung ist auf den alten Artikel 95 EGV gestützt und beinhaltet eine beeindruckende Liste älterer Vorschriften, welche ersetzt werden – verkehrspolitisch wirksam werden können und damit die Regelungskompetenz für Maßnahmen zur Verkehrssicherheit ausschöpfen. Gleichfalls in diesen Bereich gehören Regelungen zur Erteilung und dem Entzug der Fahrerlaubnis – sei es im gewerblichen, sei es im privaten Bereich – dazu, da hier die unionsweite Anerkennung Grundlage für den Binnenmarkt und einen freien Personenverkehr ist.

In diesem Bereich können auch Maßnahmen zur Verkehrssicherheit getroffen werden – ja müssen diese ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrspolitik sein, da die Kompetenzausübung der Union in diesem Bereich weitergehende Maßnahmen

der Mitgliedstaaten erschweren oder gar unmöglich machen. Die Union hat daher die Verpflichtung übernommen, die Kompetenz, die ihr durch Art 91 Abs. 1 c AEUV zugewachsen ist, auch auszufüllen. Dies kommt, glaube ich, bei der Diskussion um Fragen der Zulassung von Fahrzeugen wie auch um Erteilung und Entzug von Fahrerlaubnis zu kurz: die Union lässt hier teilweise den Mitgliedstaaten kaum die Möglichkeit, selbst für Verkehrssicherheit zu sorgen. Hier müsste man daher die Frage stellen, ob die Union ihrer Aufgabe, für Verkehrssicherheit zu sorgen, immer im ausreichenden Umfang nachkommt.

Problematischer wird die Kompetenz dort, wo Verkehrssicherheit durch Infrastrukturmaßnahmen von regionalen Gebietskörperschaften umgesetzt werden müsste: so genannte infrastructure safety. Können z.B. –regionale Gebietskörperschaften verpflichtet werden, Alleebäume zu fällen, weil diese ein tödliches Hindernis für Autofahrer darstellen könnten? Dies bezweifle ich, da es sich um eine Maßnahme handelt, die ausschließlich der Verkehrssicherheit dienen würde und wir uns damit im Zirkelschluss des Art 91/90 AEUV befinden würden. Wie sieht es dann mit Maßnahmen aus, die der Nutzung von Sicherheitsmaßnahmen im Fahrzeug dienen. Auch hier habe ich meine Zweifel. Diese hängen mit der Frage zusammen, ob wir uns noch hier im Bereich des Binnenmarktes – als Ziel des Vertrages, welches in einer gemeinsamen Verkehrspolitik umgesetzt werden kann – befinden. Ist es für den freien Warenverkehr erforderlich, dass eine lokale Infrastruktur aufgebaut wird, um technische Möglichkeiten, welche sich in einem Fahrzeug befinden, auch nutzen zu können?

Eindeutiger erscheint mir die Rechtslage dort, wo Verhaltensregeln für Verkehrsteilnehmer aufgestellt werden sollen. Diese werden regelmäßig durch strafbewerte Verbote abgesichert, greifen daher in das nationale Sanktionenrecht ein. Dabei gehe ich von einem Begriff des Sanktionenrechts aus, welches das deutsche Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts umfasst. Ich orientiere mich am Rahmenbeschluss zur gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen, der auf der Basis von Art 31 EUV ergangen ist. Dort ist die Kompetenz für das gemeinsame Vorgehen im Bereich der justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen geregelt; d.h. der Europäische Gesetzgeber ist davon ausgegangen, dass es sich auch bei Geldbußen, die wegen Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsvorschriften ergangen sind (Erwägungsgrund 4) um strafrechtliche Sanktionen handelt.

Die Kompetenz, strafrechtliche Sanktionen zu erlassen ist primärrechtlich genau definiert. Sie umfasst, und insofern greift der neue Art 83 AEUV die Regelung des Art 31 EUV auf, Straftaten mit grenzüberschreitender Dimension, die enumerativ aufgeführt sind. Geschwindigkeitsüberschreitungen gehören nicht dazu; auch sonst sind keine Taten, die als Straßenverkehrsdelikte bezeichnet werden könnten, aufgeführt. Dies kann man bedauern, ist aber eine ausdrückliche Entscheidung der Mitgliedstaaten als Herren der Verträge, die zu akzeptieren ist.

Eine eigenständige Kompetenz für strafrechtlich abgesichertes Verhaltensrecht gibt es daher nicht. Zu prüfen wäre noch, ob nicht eine Annexkompetenz gefunden werden kann, die Regelungen in diesem Bereich rechtfertigen könnte.

Fündig wird man in der Rechtsprechung des EuGH, welcher tatsächlich eine Annexkompetenz im Strafrecht annimmt. In seiner Entscheidung über den Rahmenbeschluss »Schutz der Umwelt durch das Strafrecht« vom 13. September 2005 – C-176/03 – postuliert der Gerichtshof diese Kompetenz der Gemeinschaft, »Maßnahmen in Bezug auf das Strafrecht der Mitgliedstaaten zu ergreifen, die Meinung nach erforderlich sind, um die volle Wirksamkeit der von ihm zum Schutz der Umwelt erlassenen Rechtsnormen zu gewährleisten«. Dabei wird jedoch deutlich: diese Kompetenz setzt europäisches Recht voraus, dessen Einhaltung durch strafrechtliche Sanktionen erzwungen werden soll.

Diese Rechtsprechung setzt er in seiner Entscheidung vom Oktober 2007 zum Rahmenbeschluss Meeresverschmutzung fort – C-440/05 –, in welcher er festhält, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber die Mitgliedstaaten verpflichten kann strafrechtliche Normen einzuführen, »um die volle Wirksamkeit der von ihm in diesem Bereich erlassenen Rechtsnormen zu gewährleisten«. Wiederum wird deutlich, dass neben der ausdrücklichen Kompetenz in Art 83 AEUV nur dort eine Art »Annexkompetenz« zum Erlass strafrechtlicher Normen besteht, wo diese unerlässlich sind, um Unionsrecht Geltung zu verschaffen.

Der Misserfolg der Enforcement-Richtlinie, Richtlinie zur Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrsvorschriften (KOM(2008) 151 endgültig), die scheitern musste, weil es keine europäische Verkehrspolitik im Bereich Trunkenheitsfahrt, Rotlichtfahrt etc gibt, die über Sanktionen hätte abgesichert werden können und müssen, macht dies deutlich.

Andere Meinungen in der Literatur, welche der Union auch die Kompetenz zur Regelung des Verhaltens von Verkehrsteilnehmern zubilligen und daher auch die Kompetenz zur Ausgestaltung einheitlicher Straftatbestände wie Trunkenheitsfahrt sehen (vgl. Hecker, Europäisches Strafrecht, S. 301 m.w., Satzger, Europäisierung des Strafrechts, S. 413) gehen meiner Ansicht zu weit. Die Erweiterung der Kompetenz der Union über den – früheren – Art 71 EGV auf Maßnahmen zur Verkehrssicherheit hat die Verweisung auf Art 70 EGV nicht obsolet werden lassen – und damit eben keine umfassende Kompetenz für Verhalts- und nachfolgend Verkehrsstrafrecht eröffnet.

Es muss noch einmal genau hingesehen werden. Nehmen wir nun das Beispiel der Trunkenheitsfahrt. Würden Fahrten unter Alkohol verboten, so würde es sich um eine gemeinsame Verkehrspolitik handeln – kein Alkohol am Steuer. Das einzige Ziel der Verkehrspolitik wäre jedoch die Verkehrssicherheit – und wir würden uns in dem Zirkel befinden, den ich oben angedeutet habe. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind möglich zur Durchführung einer allgemeinen Verkehrspolitik. Wenn diese jedoch nur darin besteht, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, läuft der Verweis auf Art 90 AEUV ins Leere. Anders ist dies, wenn es sich z.B. um Trunkenheitsfahrten in Bereichen handelt, in denen eine gemeinsame Verkehrspolitik besteht. Dies ist z.B. im gewerblichen Bereich der Fall. Für den Güterkraftverkehr – zuletzt durch die Richtlinie 2006/94/EG vom 12. Dezember 2006 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr – und die

Personenbeförderung – Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind und die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen – liegen umfangreiche Regelungen vor, die – zur Umsetzung der Ziele der Verträge – eine gemeinsame Verkehrspolitik geschaffen haben. Innerhalb dieser Verkehrspolitik ist es möglich, auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erlassen. Es wäre damit kompetenzrechtlich möglich festzulegen, dass Trunkenheitsfahrten im gewerblichen Bereich nicht mehr zulässig sind. Die Mitgliedstaaten könnten dann, folgt man der Rechtsprechung des EuGH in den Entscheidungen zur Meeresverschmutzung und zum Schutz der Umwelt über strafrechtliches Anweisungsrecht gezwungen werden, abschreckende, verhältnismäßige und wirksame Sanktionen zu erlassen, um die Einhaltung des Gebotes abzusichern.

Für Privatfahrten fehlt es jedoch an einer solchen Verkehrspolitik.

Was darf Europa unternehmen, um die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen? Mehr als es bisher erreicht hat – überall dort, wo technische Vorgaben für Fahrzeuge anstehen – und weiterhin wenig dort, wo es um Verhaltensregelungen in Bereichen geht, die unionsweit nicht – noch nicht oder gar nicht – verkehrspolitisch besetzt sind. Es gilt, jede Maßnahme auch auf die Kompetenz der Union hin zu überprüfen – auch hier sollte das Scheitern der Enforcement-Richtlinie Anlass geben, Vorhaben genau abzuwägen. Das heißt aber nicht, dass das Verkehrssicherheitskonzept 2010-2020 nicht sehr viele Programmpunkte beinhalten kann, welche die Verkehrssicherheit in Europa erheblich voranbringen wird.

»Verkehrssicherheit als Bürgerrecht und -pflicht für alle« Entwurfsplanung für das 4. Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit 2010-2020 der EU Überarbeitete Fassung für den Verkehrsgerichtstag im Januar 2010

Ellen Townsend, Europäischer Verkehrssicherheitsrat, Brüssel

Zusammenfassung

Dieses Dokument präsentiert neue Ideen für europäische Maßnahmen, mit denen im kommenden Jahrzehnt Leben auf Europas Straßen gerettet werden sollen. Das Jahr 2010 gilt als Frist sowohl für das Ziel der EU, die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren (im Jahre 2001 gesetzt) als auch für das Ende des 3. Aktionsprogramms für die Verkehrssicherheit (2003 angenommen). Die EU wird dieses Ziel voraussichtlich nicht erreichen, daher müssen ernste Schlüsse aus den vergangenen 10 Jahren gezogen werden. Für 2020 müssen neue Ziele gesetzt werden, die auf gemeinsamer europäischer Ebene für mehr Aktivität sorgen, um die inakzeptabel hohe Zahl von Todesfällen und Schwerverletzten auf Europas Straßen weiter zu senken. Zum einen schlägt der ETSC vor, die Zahl der Getöteten insgesamt um 40% zu senken und zum anderen, die Schwerverletzten in jedem Mitgliedsstaat um 40% zu verringern. Darüber hinaus sollte es eine Vision geben, die alle Beteiligten zur Zusammenarbeit inspiriert und motiviert. Der ETSC schlägt als Vision vor: *»Verkehrssicherheit als Bürgerrecht und -pflicht für alle«*. Hierdurch sollen Mobilität und Sicherheit gleichzeitig als Grundrechte für die EU-Bürger gelten.

Der ETSC drängt die Europäische Kommission, ein 4. Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit zu entwickeln, das sich auf die wichtigsten Maßnahmen für die verhaltensbedingten Hauptursachen für Verkehrsunfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten konzentriert (Fahren mit hoher Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinfluss, Nicht-Anlegen von Sicherheitsgurt und Kinderrückhaltevorrückung). Ein Augenmerk soll auch auf die Verbesserung der Infrastruktur und der Fahrzeugtechnik gerichtet werden. Parallel hierzu soll das Programm neu aufkommenden

Trends wie der steigenden Zahl von Motorradfahrern unter den Verunfallten im Straßenverkehr entgegen wirken. Das Programm sollte auch die Erfolge der Geschwindigkeitsreduzierungen und die daraus resultierende Verringerung der Anzahl von Verkehrstoten und Verletzten mit bleibenden Auswirkungen sowie Verringerungen der Kohlendioxidemissionen fortführen. Es muss auch politische Lösungen aufzeigen, mit denen man der demographischen Herausforderung einer alternden Gesellschaft begegnen kann.

Langfassung

Teil 1 Vision und Ziele für die EU

Entwicklung hin zum Ziel 2010

Die Europäische Union hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten pro Jahr bis 2010 im Vergleich zu 2001 um 50% zu senken. Der Vergleich der Entwicklung bis zum Jahre 2008 zeigt, dass einige Länder Verringerungen um über 40% erreicht haben. Dennoch haben 39.000 Menschen ihr Leben in Verkehrsunfällen verloren. Das sind 15.400 weniger als 2001, aber immer noch viel mehr als der Grenzwert von 27.000 Verkehrstoten, den die EU sich als Verkehrssicherheitsziel für 2010 gesetzt hat. Der durchschnittliche jährliche Fortschritt seit 2001 lag bei 4,4% statt bei 7,2%, wie erforderlich. Dadurch könnte die EU das Ziel für 2010 erst 2017 erreichen.

Trotz des Fortschritts einzelner Länder wird die gesamte EU ihr für 2010 gesetztes Ziel voraussichtlich nicht erreichen. Die Verringerungen zwischen 2001 und 2008 haben 29% nicht überschritten. Der jährliche Fortschritt seit 2001 lag im Durchschnitt bei nur 4,4%. Dadurch könnte die EU das Ziel für 2010 erst 2017 erreichen (Abb. 1). Die EU15, die das Ziel ursprünglich festgelegt hatte, könnte die Zahl der Verkehrstoten eventuell mit einer Verzögerung von nur zwei Jahren halbieren. Für die EU27 wäre jedoch zum Erreichen des Zieles sowohl 2009 als auch 2010 eine jährliche Verringerung um 17% erforderlich.

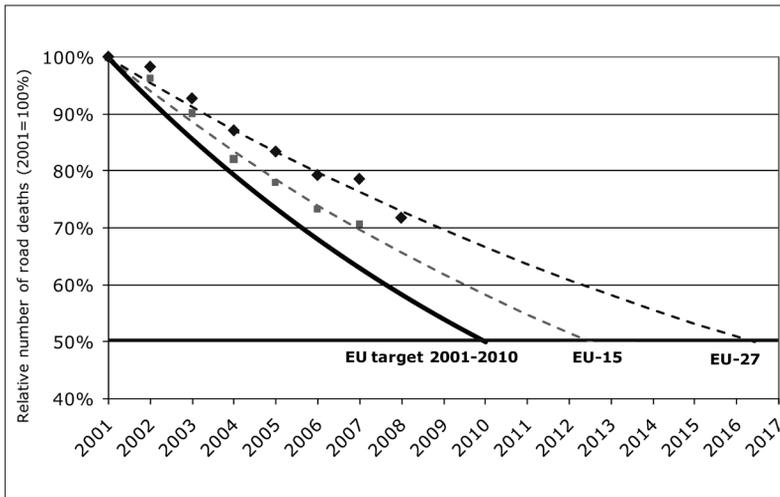


Abb. 1: Geschätzte Trends bezüglich der Verkehrstoten in der EU15 und der EU27 auf Grundlage der Entwicklungen im Zeitraum 2001-2008.

Die Entwicklung hin zum Ziel liegt hinter dem Plan und darüber hinaus ist ein Stillstand wahrscheinlich. Das neue Aktionsprogramm muss Länder wie Frankreich und Portugal, die sich schnell verbessern konnten, betrachten und sich so von ihnen inspirieren lassen. Es muss auch die Erfahrungen der Länder hinzuziehen, die über langjährige gute Ergebnisse verfügen wie das Vereinigte Königreich, die Niederlande und Schweden. Es handelt sich hier aber um ein gemeinsames Ziel und jedes einzelne Land muss unabhängig davon, ob es bereits eines der besten Ergebnisse hat oder nicht, für das kommende Jahrzehnt nach Verbesserungen streben (ETSC, 2008).

Vision für die EU: »Verkehrssicherheit als Bürgerrecht und -pflicht für alle«

Jedes weitreichende erfolgreiche Programm bedarf einer Vision. Eine Vision kann als Hebelpunkt angesehen werden, der zum Wechsel führt und ihn motiviert. Die Vision oder Philosophie muss weitreichenden und langfristigen Charakter haben und über das direkt Erreichbare hinausschauen (ETSC 2006). Die Herausforderung für die EU besteht darin, die Vision in ihren geografischen, sozialen und modalen Dimensionen zu erfassen. In einer EU mit 27 Mitgliedsstaaten und mit vielleicht weiteren Mitgliedsstaaten, die für den Zeitraum 2010 bis 2020 in den Startlöchern stehen, muss diese neue Vision der EU eine sehr breite Palette unterschiedlicher politischer Kulturen ansprechen. Genau das macht allerdings die EU aus und auch die Thematik der Verkehrssicherheit kann zu einer Vision führen, die in einem erweiterten Europa auf Unterstützung stoßen kann. Unterschiedliche Beteiligte sollten sich versammeln und die Vision unterstützen, um so ihren Wert und somit natürlich auch ihre Umsetzung zu steigern.

Der ETSC empfiehlt die folgende Vision für die EU:
»Jeder Bürger hat ein Grundrecht auf und eine Pflicht für Straßenverkehrssicherheit«. Dieses Recht und diese Pflicht dienen dem Schutz der Bürger vor dem Verlust des Lebens und der Gesundheit durch den Straßenverkehr.«

Verbesserung der Vision mit neuen Zielen:

Wenngleich der ETSC bei seiner Reaktion auf das 3. Aktionsprogramm für die Verkehrssicherheit das *»ehrgeizige und angestrebte«* Ziel begrüßte, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren, so betonte er auch die Notwendigkeit, ein Gleichgewicht zu finden zwischen: *»der Herausforderung und dem Machbaren«* (ETSC, 2003).

Neues Ziel für die Verringerung der Verkehrstoten

Für die Berechnung eines Zielwertes für 2020 verwendete der ETSC eine Vorhersage auf Grundlage der Entwicklung der Anzahl von Verkehrstoten im Zeitraum 2001-2007 (ETSC 2008). Wenn der aktuelle Trend sich fortsetzt, wird es 2010 innerhalb der EU 37.000 Verkehrstote und somit eine Verringerung um 33% gegenüber den 54.000 Verkehrstoten in den 27 EU-Mitgliedsstaaten im Jahre 2001 geben. Der ETSC empfiehlt für den Zeitraum von 2010 bis 2020 das ehrgeizigere Ziel einer Verringerung der Verkehrstoten um 40%. Um dieses Ziel zu erreichen, müsste die EU über den aktuellen Verringerungstrend hinausgehen, indem neue Maßnahmen angewandt werden, einschließlich derer, die vom ETSC im vorliegenden Dokument empfohlen werden.

Verletzte: Die Überlebenden

Die Zahl der Verkehrstoten stellt nur einen Messwert für das Problem der Verkehrsunfälle dar. Tatsächlich ist die Zahl der Verkehrstoten in vielen Ländern, so auch in EU-Mitgliedsstaaten, während der vergangenen Jahrzehnte u.a. aufgrund von Verbesserungen bei der medizinischen Versorgung (kurze Reaktionszeiten des Rettungsdienstes, Frühdiagnose, Behandlungsmöglichkeiten) sowie aufgrund des Fortschrittes bei Fahrzeugdesign und -technologie gesunken. Dies hat zur Folge, dass die Zahl der nicht tödlich verlaufenden Unfälle an Wichtigkeit gewinnt, sowohl hinsichtlich der gesellschaftlichen als auch der wirtschaftlichen Kosten. Auf jeden Verkehrstoten kommen geschätzt 4 langfristig behindernde Verletzungen, z. B. des Gehirns oder der Wirbelsäule, 10 Schwerverletzte und 40 Leichtverletzte (Mackay, 2005).

In seinem Beitrag zum 3. RSAP wies der ETSC auf die Wichtigkeit hin, dass sowohl die Verkehrstoten als auch die Verletzten in menschlicher wie auch in wirtschaftlicher Hinsicht als Leistungsindikator betrachtet werden müssen. Zu diesem Zeitpunkt hat der ETSC festgestellt, dass dieser Indikator auf EU-Ebene nicht effizient für die Erstellung eines Zielwertes oder eine Fortschrittsmessung genutzt werden kann, weil die Definition für leichte und schwere Verletzungen sowie die Berichtsverfahren in den einzelnen Mitgliedsstaaten unterschiedlich sind. Da die Harmonisierung dieser beiden Werte in den Mitgliedsstaaten noch nicht abgeschlossen ist, empfiehlt der ETSC einige inkrementelle Änderungen, um dieses Problem anzugehen.

Die Harmonisierung allgemeiner Definitionen für den Schweregrad von Verletzungen kann offensichtlich nicht umgehend durchgeführt werden. Der ETSC schlägt vor, dass die Mitgliedsstaaten zwischenzeitlich ihre eigenen Definitionen für Schwerverletzte beibehalten und bis zu einem bestimmten Zieldatum eine Verringerung um 20% anstreben. Mindestens sechs EU-Mitgliedsstaaten (Dänemark, Ungarn, Lettland, Litauen, Niederlande, Vereinigtes Königreich) haben Zielwerte für die Verringerung der Schwerverletztenzahlen übernommen. Andere Länder, wie Schweden, werden sich eine Verringerung der Schwerverletztenzahlen um 25% für den Zeitraum 2008 bis 2020 vornehmen. Gegenwärtig sammeln die EU-Mitgliedsstaaten die Daten unterschiedlich zur Anzahl Schwerverletzter, Leichtverletzter oder zur Gesamtzahl der Verletzten. Daher sind Mechanismen eingerichtet worden, um die Verringerungen der Verkehrstoten und -verletzten vorübergehend zu erfassen.

Parallel hierzu drängt der ETSC die EU, ihre Mitgliedsstaaten eingehend zu ermutigen, eine gemeinsame Definition für Schwer- und Leichtverletzte zu übernehmen, um die Vergleichbarkeit der von der Polizei veröffentlichten offiziellen Statistiken zu Verkehrsunfällen zu ermöglichen. Der ETSC empfiehlt für die Erfassung der Verletzungsschwere den folgenden Ersatzplan, dessen Einbindung in die aktuellen Berichtserfassungsverfahren der Polizei gut durchführbar sein dürfte: getötet, im Krankenhaus stationär aufgenommen, transportiert, in der Notfallabteilung versorgt und entlassen, leicht verletzt, am Unfallort versorgt, nicht verletzt.

Da die Berichtsverfahren sich zur Harmonisierung der Definition der schweren Verletzungen hinbewegen, muss die EU ihre Mitgliedsstaaten dahingehend eingehend ermutigen, dass sie eine Skala zu Schädigungen durch Verletzungen übernimmt, die mit der Abbreviated Injury Scale (AIS) verbunden ist. Dies gibt ein Hilfsmittel an die Hand, mit dem die Schwere nicht tödlicher Verletzungen festgelegt werden kann, insbesondere solcher mit langfristigen Auswirkungen. Als Zwischenmaßnahme könnte die Machbarkeit einer Harmonisierung des Begriffes »schwere Verletzung« durch die Definition »schwerer Unfall« untersucht werden, die jemand beschreibt, der nach einem Verkehrsunfall »stationär ins Krankenhaus aufgenommen wird«.

Neues Ziel für Kinder

Der ETSC empfiehlt für Kinder ein gesondertes Ziel. Großbritannien hat sich im Jahre 2000 das Ziel gesetzt, die Anzahl der tödlich bzw. schwer verletzten Kinder zwischen 0 und 15 Jahren bis 2010 um 50% zu senken und ist auf bestem Wege, das Ziel zu erreichen. In Großbritannien hat man festgestellt, dass Kinder zu den verletzlichsten Teilnehmern im Straßenverkehr gehören. Verkehrsunfälle gehören zu den größten Ursachen für Tod und Verletzung bei Kindern und Jugendlichen. Die Sicherheitsstrategie in Großbritannien in Hinsicht auf Kinder bezieht sich auch auf die ethische Sorge den Tod von Kindern zu verhindern. »Jeder einzelne Tod eines Kindes ist eine Tragödie, daher müssen wir unsere Anstrengungen verdoppeln und sicher stellen, dass wir die Anzahl der Verkehrstopfer verringern« (DfT, 2007).

In den 27 Mitgliedsstaaten der EU starben 2006 mindestens 1.000 Kinder bei Verkehrsunfällen¹. Kinder in Autos oder Taxis machen über zwei Fünftel der getöteten Kinder aus, während sie unter den Fußgängern nur etwas mehr als ein Viertel darstellen (ERSO 2007).

Der ETSC empfiehlt der EU, für den Zeitraum von 2010 bis 2020 eine Verringerung um 60% anzustreben. Da der Anteil der EU-Bevölkerung im Alter von 0 bis 14 Jahren nach Bevölkerungsvorhersagen während des kommenden Jahrzehnts stetig sinken wird, wird das allgemeine Ziel von 40% für Erwachsene keine ausreichend große Herausforderung sein².

Teil 2 Institutionelle Veränderungen in der EU?

Regionale Vorgehensweise

Der Grad der Verkehrssicherheit schwankt je nach Land beträchtlich – trotz der ersten Anzeichen eines langsamen Zusammenwachsens. Sowohl neue Mitgliedsstaaten als auch einige südeuropäische Länder legen in verschiedenen Bereichen der Verkehrssicherheit von schlechter Infrastruktur bis hin zu mangelhafter Nachdrucklichkeit bei der Durchsetzung der Gesetze zu geringe Leistung an den Tag. Verbesserungen im Bereich der Sicherheit in den Ländern mit geringerer Leistung könnten zu mehr Kohäsion in Europa führen. Auch die sozial benachteiligte Bevölkerung hätte davon Vorteile.

Die EU sollte sich bei der Investition in die Verkehrssicherheit mittels ihrer Fonds auf bestimmte Regionen mit niedrigerem Grad an Verkehrssicherheit konzentrieren, um den allgemeinen Grad der Verkehrssicherheit innerhalb der EU zu erhöhen. Die Zielbereiche könnten dabei nicht nur in der Infrastruktur liegen, sondern sich auch auf die polizeiliche Tätigkeit und andere Hilfsmittel beziehen. Auch Maßnahmen zur Vermittlung von Wissen, optimaler Vorgehensweise und Lösungen zwischen »führenden und nachziehenden« Ländern sollten ebenfalls von der EU als prioritär angesehen werden.

Integration der Verkehrssicherheit

Die Integration der Verkehrssicherheit kann auch aus der Erfahrung lernen, die man bei der Integration der Umwelt in alle Politikfelder gemacht hat. Dies war eine der Anforderungen des Europäischen Vertrages und wurde vom sogenannten Cardiff-Prozess in die Tat umgesetzt, der von den europäischen Staats- und Regierungsober-

1 Daten stammen von ETSC PIN-Teilnehmern.

2 Die Vorhersage beruht auf den PIN-Daten für den Zeitraum 1996-2006 und die Bevölkerungsvorhersage auf den Eurostat-Daten. Wenn sich die aktuellen Trends fortsetzen, werden im Jahr 2020 400 Kinder Unfallopfer sein. Wenn die Verringerung um 60% mit zusätzlichem Aufwand erreicht wird, kann vielleicht der Unfalltod von 100 weiteren Kindern auf den Straßen der EU vermieden werden.

häuption während der Konferenz des Europäischen Rates in Cardiff im Juni 1998 beschlossen wurde.

Eine ähnliche Vorgehensweise könnte auch im Bereich der Verkehrssicherheit in Angriff genommen werden. Als Teil des 4. Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit könnten die europäischen Staatsoberhäupter eine Strategie beschließen, mit der eine strikte Integration der Verkehrssicherheit in alle Politikfelder erreicht werden könnte, die sich auf den Gefährdungsgrad der Verkehrsteilnehmer auswirken. Die Integration der Verkehrssicherheit in unterschiedliche Bereiche würde zu einer effizienteren Synergie der Maßnahmen, mehr politischer Führung und mehr Erkennbarkeit in den Medien führen. Diese Strategie würde von der »Verkehrssicherheits-Task Force« der EU-Kommissare implementiert und vom Botschafter der EU für Verkehrssicherheit überwacht werden, der sowohl gegenüber den Staatsoberhäuptern als auch dem Präsidenten der Europäischen Kommission verantwortlich sein wird.

Teil 3 Einführung in verschiedene Maßnahmen

Das 4. Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit muss die konkreten Anstrengungen für das Ziel umfassen und so die übergreifende Vision unterstützen. Das Programm muss die in verschiedenen Bereichen zu ergreifenden Maßnahmen zusammenfassen und darlegen, wie die Hilfsmittel zusammenpassen. Die Strategie muss Einzelheiten über die künftigen Eigenschaften der sicheren Beförderung auf den Straßen umfassen und darlegen, was die grundlegenden Arbeitsrichtlinien sind. Sie muss auch darlegen, wer die Hauptteilnehmer sind, die diese Zukunft möglich machen sollen.

Die vom ETSC festgelegten prioritären Maßnahmen beziehen sich auf die Hauptursachen für tödliche Unfälle auf Straßen der EU:

- Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit
- Fahren unter Alkoholeinfluss
- Missachtung der Gurtpflicht und mangelnde Sicherung von Kindern in Fahrzeugen
- ungeeignete Verkehrsinfrastruktur und Straßenverwaltung
- Verzögerung für die Einbindung von Sicherheitsmerkmalen in Fahrzeugen

Das Papier umfasst Maßnahmen, die sich hinsichtlich der Zuständigkeit vorrangig an die EU richten, aber bezieht sich auch auf Bereiche, in denen die EU mit den EU-Mitgliedstaaten und der Industrie zusammenarbeiten sollte. Die Forschung hat gezeigt, dass man schnell zu Erfolg kommen könnte, wenn die EU sich nur auf Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrstoten in diesen fünf Bereichen konzentrierte.

Die ersten drei vorrangigen Punkte sind, so weit es geht, auf drei Bereiche der Verkehrssicherheit aufgeteilt, die man ansprechen muss: Infrastruktur, Verhalten und Fahrzeugtechnologie. Die Verkehrssicherheit verlangt eine sogenannte systematische

Herangehensweise, um zu gewährleisten, dass Infrastruktur, Fahrzeug und Fahrer zur Verringerung dieses Risikos beitragen. Diese breite systematische Herangehensweise markiert das vorherrschende aktuelle Paradigma für die Gestaltung der Verkehrssicherheitspolitik, die in das vorliegende Papier eingeflossen ist. Die Maßnahmen werden nach Wichtigkeit sortiert und konzentrieren sich auf die wesentlichen Bereiche, in denen sich der Entscheidungsgrad der EU direkt auswirken kann.

Abgesehen von diesen fünf Schlüsselprioritäten werden auch neu aufkommende Bereiche für EU-Maßnahmen dargelegt. Diese umfassen weitere Ursachen für Zusammenstöße, z.B. Fahren unter Einfluss legaler oder illegaler Drogen oder die Verwendung des Mobiltelefons während der Fahrt. Weitere Besonderheiten des 21. Jahrhunderts müssen ebenfalls berücksichtigt werden, z.B. die Nutzung von Motorrädern und Auswirkungen der alternden Gesellschaft. Der ETSC möchte auf diese Weise Maßnahmen sehen, die sich im zweiten vorrangigen Bereich an bestimmte Teilnehmergruppen im Straßenverkehr richten:

- angetriebene Zweiräder
- ältere Fahrer
- Fahranfänger
- Fußgänger und Radfahrer

Die festgelegten Maßnahmen und Prioritäten behandeln die Kontrolle und, sofern machbar, die Eliminierung von Risiken. Ein weiterer wichtiger Ausgangspunkt muss sein, vorrangig herauszufinden, wie man für den Verkehr ein sicheres System entwickeln kann. Dies impliziert langfristige und irreversible Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugtechnik sowie Faktoren, die sich auf das Verhalten auswirken. Der 4. RSAP muss die Eliminierung der Risiken deutlicher angehen und nicht nur versuchen, sie zu kontrollieren.

Besondere Maßnahmen

Die Verkehrssicherheitspolitik muss sich nach den Prioritäten richten und auf Nachweisen beruhen. Der ETSC betont, dass die EU sich bei ihren Tätigkeiten auf die Kernursachen für Verkehrstote konzentrieren muss: Fahren mit hoher Geschwindigkeit, Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss, Nicht-Benutzung von Schutzsystemen (Sicherheitsgurt, Kindersitze, Helme), Straßen in schlechtem Bauzustand und unzureichend ausgestattete Fahrzeuge. Die nächsten Abschnitte stellen mögliche Maßnahmen in diesen Bereichen dar, die in verschiedene Maßnahmen aufgeteilt werden, mit denen die drei Elemente Infrastruktur, Verhalten und Fahrzeugtechnologie angesprochen werden. Sie konzentrieren sich insbesondere auch auf Maßnahmen, die auf europäischer und nicht auf nationaler Ebene ergriffen werden müssen. Weitere konkrete Maßnahmen beziehen sich auf die prioritären Gruppen wie alternende Bevölkerung sowie andere beeinflussende Entwicklungen wie den Klimawechsel.

Geschwindigkeit

Es gibt ein gut dokumentiertes Verhältnis zwischen Geschwindigkeit und Unfällen mit Todesfolge bzw. schweren Verletzungen mit bleibenden Auswirkungen. Über-

höhte Geschwindigkeit kann illegal (Fahren mit Geschwindigkeit über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) oder unangemessen sein (zu hohe Geschwindigkeit angesichts der herrschenden Bedingungen) und ist die größte Einzelursache für Verkehrsunfälle mit Todesfolge.

Während Bildung und Technik zu einer langfristigen Verbesserung der Sicherheit führen, hat die wirksame Umsetzung der Gesetze eine schnelle Verringerung der Zahlen von Toten und Verletzten zur Folge. Darüber hinaus hat eine nachhaltige intensive Umsetzung, die gut erläutert und veröffentlicht wird, ebenfalls eine langfristige Auswirkung auf das Verhalten der Fahrer. Die Durchsetzung des Verkehrsrechts ist ein sehr kostenwirksames Mittel für die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die EU muss die vorgeschlagene Richtlinie für grenzüberschreitende Durchsetzung überarbeiten und auf diese Weise die Mitgliedsstaaten ermutigen, die Mindestanforderungen einzuführen. Auf diese Weise kann man hohe Standards für die Durchsetzung der Gesetze für Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit erreichen, wie in der Empfehlung der Kommission zur Durchsetzung des Verkehrsrechts dargelegt (EK 2004).

Bezüglich der Fahrzeugtechnologie muss die EU zur Entwicklung harmonisierter Normen für intelligente Fahrassistenzsysteme (IFA) beitragen, um schließlich eine breite Verwendung in den Fahrzeugen zu erreichen. IFA ist ein intelligentes Transportsystem (ITS), das den Fahrer bei zu hoher Geschwindigkeit warnt, ihn beim Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit entmutigt oder davon abhält, die Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten (Regan et al., 2002).³ Es sollte auch ein Gesetz verabschiedet werden, dass alle Flottenfahrzeuge zwingend mit IFA-Systemen auszustatten sind. Die EU muss die bereits für Schwerlasten bestehende zwingende Verwendung von Geschwindigkeitsbegrenzern auf Transporter und LKW unter 3,5 Tonnen ausdehnen.

Mittelfristig muss die breitere Verwendung von »Ereignisdatenrekordern« (sog. Blackboxen) gefördert werden, welche die Situation vor und während eines Unfalls aufzeichnen, so dass zusätzliche hilfreiche Informationen gesammelt werden können. Diese Zusatzinformationen können Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit umfassen wie auch Fahrzeugmanöver, die im Rahmen der üblichen Polizeiuntersuchungen nicht zuverlässig festgestellt werden können. Auch eine weitere Verbreitung des IFA bei bestimmten Benutzergruppen muss gefördert werden, z.B. in den Fahrzeugflotten der Regierungen, öffentlichen Bussen und Firmenfahrzeugflotten einschließlich derer von Autovermietungen.

Geschwindigkeit und angetriebene Zweiräder

Im Jahre 2006 wurden in den 25 EU-Mitgliedsstaaten mindestens 6.200 Fahrer von angetriebenen Zweirädern (AZR) bei Verkehrsunfällen getötet, d.h. 16% aller

3 Beachten Sie, dass diese Definition derjenigen Definition sehr ähnelt, die für »Geschwindigkeitswarnung« gilt, dem Begriff, der im ITS-Aktionsplan verwendet wird und in Fußnote 4 steht.

Verkehrstoten, wenngleich sie nur 2% der gefahrenen Gesamtkilometer zurückgelegt haben (ETSC, 2008a). Die EU muss den zwingenden Einbau fortschrittlicher Bremssysteme in AZR einführen und gleichzeitig ist eine Kosten-Nutzen-Untersuchung zu Bremssystemen bei kleineren AZR durchzuführen.

Geschwindigkeit in Bezug auf Radfahrer und Fußgänger

Die Gefahr, im Verkehr getötet zu werden, liegt pro zurückgelegtem Kilometer für Fußgänger 9 mal höher als für PKW-Insassen und für Radfahrer über 7 Mal höher als für PKW-Insassen (ETSC, 2003a). Der Schweregrad der Verletzungen, die verletzliche Verkehrsteilnehmer erleiden, ist ebenfalls höher als bei PKW-Insassen.

Die EU muss kurzfristig (2012) sicher stellen, dass die Sicherheit von Fußgängern und Fahrradfahrern zu einem festen Bestandteil der aufkommenden Mobilitätspolitik der EU wird. Sie muss auch den zu niedrigen Berichtsgrad bei Unfällen mit Fußgängern oder Fahrradfahrern angehen. Was den Umgang mit der Infrastruktur betrifft, so muss die EU die Mitgliedsstaaten ermutigen, Kreisverkehre für verletzbare Verkehrsteilnehmer sicherer zu machen, indem die Breite der umlaufenden Fahrbahn verringert, die Abbiegung bei der Einfahrt vergrößert sowie Beschilderung, Straßenmarkierungen und Deutlichkeit verbessert werden.

Die EU muss die Mitgliedsstaaten auch ermutigen, kürzere und sicherere Strecken für Fußgänger und Fahrradfahrer zu schaffen, indem gewährleistet wird, dass die Strecken direkt verlaufen und dass die schnellsten Strecken auch die sichersten sind. Um die Wahl der sichereren Strecke zu fördern, muss die Fahrzeit auf unsicheren Strecken erhöht und auf sicheren Strecken verkürzt werden. Es müssen Pläne für »sicheren Schulweg« entwickelt werden, um die Sicherheit der Kinder zu erhöhen.

Intelligente Transportsysteme: Fortschrittliche Fahrassistenzsysteme (ADAS)

ITS können zur Verkehrssicherheit beitragen, indem sie einerseits das Unfallrisiko verringern und andererseits die Schwere der Folgen von Unfällen verringern. Es gibt jedoch noch keine systematischen Schätzungen, welche Verringerungen ITS mit sich bringen. Der neu beschlossene ITS-Aktionsplan der EU stellt fest, »dass Forschung und beginnende Verbreitung gezeigt haben, welches große Potential zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahrassistenzsystemen ausgeht, z.B. Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), Adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC), Seitenunterstützung (Warnhinweis bei Verlassen der Spur und Spurwechselassistent), Aufprallwarn- und Notbremssysteme sowie andere Geräte wie eCall (Notruf), Wachsamkeitssysteme, »Geschwindigkeitswarnung«⁴ und »Alkoholsperre«.

4 »Das System warnt den Fahrer durch akustische, optische und/oder haptische Rückmeldung, wenn die vor Ort geltende Höchstgeschwindigkeit überschritten wird. Die Informationen über die Höchstgeschwindigkeit erhält das System entweder von Transpondern in den Verkehrsschildern zur Höchstgeschwindigkeit oder von einer digitalen Straßenkarte, wofür aber zuverlässige Positionsinformationen benötigt werden.«
http://ec.europa.eu/information_society/activities/intelligentcar/technologies/tech_18/index_en.htm

Der ETSC unterstützt die Einführung des Fahrassistenzsystems vollständig. Er betont jedoch, dass die EU sich auf Technologien und Systeme konzentrieren muss, die das größte Potential haben, Leben zu retten. Dies umfasst die Einrichtung von Strukturen, die Systeme zur Geschwindigkeitssteuerung (ISA) unterstützen sowie eine breitere Verwendung von Alkoholsperren und Sitzgurten durch Erinnerungssysteme für die Sitzgurte.

Alkohol

Fahren unter Alkoholeinfluss führt auf den Straßen der EU jährlich zu mindestens 10.000 Toten. In der gesamten EU werden etwa 1% der Fahrten mit illegalen Blutalkoholwerten (BAC) verbunden (ERSO 2006). Die nationalen Daten zeigen, dass durchschnittlich 15% der Todesfälle durch alkoholbedingte Beeinträchtigung des Fahrers verursacht werden. Wenn die Anzahl der durch Alkohol beeinträchtigten Fahrer auf 0 fiel, könnten etwa 6.800 Leben gerettet werden, d.h. 16% der Verkehrstoten des Jahres 2007.

Auf EU-Ebene sollte kurzfristig (2012) eine Richtlinie vorgeschlagen werden, in der für gewerbliche Fahrer und Fahranfänger ein Blutalkoholspiegel von 0,2 festgelegt wird, um so auf die Schwere des Fahrens unter Alkoholeinfluss in diesen beiden Zielgruppen hinzuweisen. Darin sollte auch eine strenge Verfolgung von Verkehrsverstößen unter Alkoholeinfluss gefördert werden. Es muss auf eine EU-weite Übernahme einer standardisierten Definition des Fahrens unter Alkoholeinfluss sowie von Unfällen und Verkehrstoten mit Alkoholbezug hingearbeitet werden (beruhend auf SafetyNet).

Was die Fahrzeugsicherheit betrifft, muss die EU kurzfristig (2012) einheitliche Standards für Alkoholsperren in Europa einführen. Außerdem sollte sie Unterstützung zur Verringerung der Arbeitsbelastung in den Ländern bieten, welche die Technologie einführen möchten, ohne den entsprechenden rechtlichen Rahmen zu haben (ETSC, 2005). Es muss ein Gesetz erlassen werden, das einen gleichmäßig hohen Grad an Zuverlässigkeit für Alkoholsperngeräte ermöglicht. Zusätzlich sollen weitere Forschungsarbeiten für die Verwendung von Alkoholsperngeräten in Rehabilitationsprogrammen mit dem Ziel angeregt werden, Richtlinien für die optimale Vorgehensweise aufzustellen. Mittelfristig muss die EU eine Gesetzgebung beschließen, die Alkoholsperren für Berufsfahrer und solche Fahrer fördert, die bereits beim Fahren unter Alkoholeinfluss aufgefallen sind und rückfällig wurden.

Medikamente und Drogen

Das Fahren unter Einfluss illegaler oder psychoaktiver Substanzen und medizinischer Medikamente gibt Anlass zur Sorge. Die Verwendung illegaler Drogen unter jungen Erwachsenen wächst merklich. Die Wirkung von Drogen und Medikamenten auf die Verkehrssicherheit ist komplexer als die von Alkohol, da die Beeinträchtigung durch eine breite Palette ärztlich verschriebener Medikamente, illegaler oder »entspannender« Drogen, Lösungsmittel oder Genussmittel zur Bekämpfung der Müdigkeit verursacht werden kann, deren Wirkung häufig in Verbindung mit Al-

kohol verstärkt wird. Überdies impliziert das Vorhandensein anderer Drogen als Alkohol im Körper nicht unbedingt eine Beeinträchtigung. Aus diesem Grunde ist es sehr schwierig, einen objektiven Durchsetzungsrichtwert vorzugeben (was beim Vorgehen gegen Fahren unter Alkoholeinfluss leichter ist), anhand dessen die durch Drogen verursachte Beeinträchtigung gemessen und mit der Fahrleistung und dem Einfluss auf Unfälle in Bezug gesetzt werden kann. Die EU muss kurzfristig (2012) auf eine angemessene Klassifizierung und eine Auszeichnung solcher Medikamente hinarbeiten, welche sich negativ auf die Fahrfähigkeit auswirken.

Mittelfristig (2015) muss die EU Forschung und Austausch der besten Verfahren zwischen den EU-Mitgliedsstaaten fördern, um Prüfungsverfahren für Polizisten zu entwickeln, welche diese auf der Straße für die Prüfung verwenden können, ob ein Fahrer durch Drogen beeinträchtigt ist.

Sicherheitsgurte und Kindersitze

Sicherheitsgurte stellen eine hocheffiziente Möglichkeit dar, um die Zahl der Getöteten und der Schwerverletzten unter den Fahrzeuginsassen zu verringern. Trotz der rechtlichen Verpflichtung, einen Sicherheitsgurt anzulegen, schwankt der Anteil der Fahrzeuginsassen, die den Sicherheitsgurt anlegen, über Europa verteilt sehr stark, insbesondere beim Vergleich Vorder- und Rücksitze sowie Stadt- und Landgebiet. Sicherheitsgurte haben 2007 in den 27 EU-Mitgliedsstaaten etwa 14.200 Fahrzeuginsassen das Leben gerettet und weitere 4.700 Leben könnten gerettet werden, wenn alle Fahrzeuginsassen bei Unfällen angegurtet gewesen wären, d.h. eine 11%ige Verringerung der Verkehrstoten in den 27 EU-Mitgliedsstaaten. Dies ist eine zurückhaltende Schätzung, die nicht berücksichtigt, dass eine Nichteinhaltung der Vorschriften zur Verwendung des Sicherheitsgurtes mit anderen riskanten Verhalten einhergeht. Auf Grundlage verschiedener Studien schätzt man, dass das Anlegen des Sicherheitsgurtes die Zahl der Schwerverletzten um 30% und die der Verkehrstoten um 50% senkt (SWOV, 2005).

Zusatz- und Kindersitze stellen eine hocheffiziente Möglichkeit dar, um die Zahl der schwer und der tödlich verletzten Kinder zu verringern. Kindersitze haben in erster Linie die Funktion, Kinder im Falle eines Unfalls zurückzuhalten. Die Gefahr, getötet oder schwer verletzt zu werden, ist für nicht angegurtete Kinder etwa sieben Mal größer⁵. Die Richtlinie 2003/20/EG macht die Verwendung eines angemessenen Kinderrückhaltesystems für alle Kinder, die in PKW und leichten Vans mitfahren, zur Pflicht. Dennoch schwankt die Verwendung angemessener Rückhaltevorrichtungen für Kinder europaweit stark, wobei die Zahlen in Ost- und Südeuropa niedriger sind. Mit der aktuellen, am Gesetz orientierten Empfehlung nach Massengruppen erhält der Verbraucher nicht die beste technische Empfehlung. Sowohl das Gesetz als auch die Lieferung von Sitzen sowie die Information der Eltern bedürfen einer dringenden Überarbeitung.

5 Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR 2005): Geschnallt. Kinder als Mitfahrer im Auto. http://www.gordan-online.de/download/Gordan-online_Geschnallt.pdf

Die EU muss kurzfristig den Beschluss eines Planes auf EU-Ebene unterstützen, der dem Euro-NCAP ähnlich ist, nach dem Rückhaltevorrückungen für Kinder bewertet und die Verbraucher informiert werden. Sie muss auch jährlich Informationen über die Entwicklung der Zahlen hinsichtlich des Tragens von Sicherheitsgurten sammeln und überwachen, und zwar gemäß den SafetyNet-Normen für verschiedene Straßen- und Insassenkategorien (Fahrer, Beifahrer und Fondpassagiere). Zusätzlich muss sie Benutzungszahlen für Kinderrückhaltevorrückungen sammeln. Außerdem muss sie auch spezielle Anstrengungen unternehmen, um die Benutzung und ordnungsgemäße Befestigung von Rückhaltesystemen für Kinder in allen EU-Ländern zu erhöhen. Die für die öffentliche Gesundheit zuständigen Organisationen und die NGOs der Gemeinschaft könnten angeregt werden, die Information über das Tragen des Sicherheitsgurtes in ihre Programme aufzunehmen und Darlehensprogramme für Kinderrückhaltevorrückungen einzurichten. Diese Arbeit muss vor der Geburt einsetzen und die Eltern müssen erlernen, wie die Rückhaltevorrückung benutzt wird, um schon bei der ersten Heimfahrt des Babys einsatzbereit zu sein.

Die EU muss kurzfristig (2012) Gesetze erlassen, um zu gewährleisten, dass alle neuen PKW serienmäßig mit einem verbesserten Sicherheitsgurt-Erinnerungssystem für die Fahrzeuginsassen vorne und hinten ausgestattet werden, das akustische und optische Meldungen von sich gibt. Sie muss auch sicher stellen, dass die Montage von ISOFIX-Verankerungen für Kindersitze für die Zulassung von Fahrzeugen Pflichtvoraussetzung ist, und dass eine wirksame dritte Rückhaltevorrückung an den vorderen und hinteren Sitzen vorgesehen wird.

Sicherheit der Infrastruktur

Im TEN-V, auf den Autobahn-, Landstraßen- und Stadtstraßennetzen müssen alle EU-Mitgliedsstaaten den gleichen Grad an infrastruktureller Sicherheit aufweisen. Die Umsetzung der neuen Richtlinie zur infrastrukturellen Sicherheit hat das Potential, EU-weit im TEN-V-Netz jährlich 600 Leben zu retten und die Zahl der Schwerverletzten um 7.000 zu senken (Europäische Kommission, 2005). Es müssen auch Anstrengungen unternommen werden, um die Sicherheit auf dem gesamten Autobahnnetz sowie auf den Stadt-, den Land- und den Verbindungsstraßen zu erhöhen.

Die EU muss kurzfristig (2012) die Übernahme der vier Maßnahmen ihrer Infrastrukturrichtlinie durch alle EU-Mitgliedsstaaten fördern: Sicherheitseffekt von Straßenbauvorhaben, Verkehrssicherheitsaudit, Steuerung der Verkehrsnetz-sicherheit und Sicherheitsinspektionen. Diese vier Instrumente werden bei der Integration von Sicherheit und Überlegungen zur angemessenen Geschwindigkeit in alle Phasen von Planung, Entwicklung und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur helfen.

eCall nach Unfall

Die Aufgabe, Tote und Verletzte im Straßenverkehr zu vermeiden, endet nicht beim Zusammenstoß. Viele Menschen, die infolge eines Verkehrsunfalls sterben, sterben nicht direkt beim Zusammenstoß. Häufig kann die schnelle Leistung einer Kom-

bination aus Notfallversorgung und effizienter Rettung der Einklemmten Leben retten, das Auftreten kurzfristiger Behinderungen verringern und langfristige Auswirkungen erheblich verbessern. Europäische Forschungsergebnisse haben gezeigt, dass sich etwa 50% der Todesfälle durch Verkehrsunfälle vor Ort oder während des Transportes zum Krankenhaus ereignen. Eine professionelle Behandlung am Unfallort, schnelle Stabilisierung und Freigabe der Patienten für den Transport sowie sicherer Transport in ein Traumazentrum erhöhen die Überlebenschancen und senken die Gefahr einer dauerhaften Beeinträchtigung (SUPREME, 2007).

Ein wesentlicher Bestandteil der Behandlung nach dem Zusammenstoß besteht in der Fähigkeit, die Position eines Anrufes genau zu ermitteln. Die Reaktion auf Notrufe muss wirksam geschehen und so ein zügiges Eintreffen der richtigen Einsatzkräfte am Unfallort gewährleisten. Der eCall stellt eine Kombination technischer Lösungen dar, um die Verzögerung zwischen Absetzen des Notrufs und Einsetzen der Rettungstätigkeit zu verkürzen. Auf diese Weise wird nicht nur medizinische Versorgung für lebensgefährlich und schwer Verletzte ermöglicht, sondern auch der Anteil der Verkehrstoten wird gesenkt werden. In der EU wurde eine gemeinsame Absichtserklärung für die Einrichtung des eCall beschlossen, deren Zieltermin der September 2011 ist. Die EU sollte den eCall bereits kurzfristig (2012) europaweit einrichten.

Fahrzeugsicherheit bei LKW

Ein anderer Bereich, der sich in der näheren Zukunft weiterentwickeln muss, ist die Verbesserung des Unterfahrschutzes an Front, Seite und Heck von LKW. Derartige Verbesserungen würden die Zahl der tödlich und schwer verletzten Fahrzeuginsassen bei Unterfahrunfällen in Europa beträchtlich verringern und auch die Zahl der Unfälle mit Fußgängern und Fahrradfahrern senken. Die EU muss kurzfristig (2012) gewährleisten, dass der seitliche Unterfahrschutz den Bereich zwischen den Rädern aller neu zugelassenen LKW verschließt. Sie muss einen Energie absorbierenden Unterfahrschutz an der Front für alle neu zugelassenen LKW einführen und den Unterfahrschutz hinten durch geringeren Bodenabstand und höhere Prüfkkräfte verbessern.

Verkehrssicherheit geht jeden an: Fahren im Rahmen der Arbeit

In Europa handelt es sich bei sechs von zehn Arbeitsunfällen mit Todesfolge um Verkehrsunfälle, sowohl solche während Dienstfahrten als auch solche während Pendelfahrten (Eurogip 2004). »Mobiles Arbeiten«, bei dem das Fahrzeug de facto ein Büro ist, entwickelt sich zu einem wachsenden Trend. Auch sollten Fahrtrainings eingeführt werden, um den Sicherheitsgrad der Fahrten zu erhöhen. Dies sollte als wichtige berufliche Fähigkeit für den Arbeitsplatz anerkannt werden. In die entsprechenden Ausbildungspläne müssen Verkehrssicherheit sowie vorbeugende und ökologische Grundsätze des Fahrens einfließen (PACTS, 2007).

Eine effiziente Maßnahme besteht darin, dass die EU Arbeitgeber darin unterstützen sollte, eine Risikoprüfung durchzuführen und einen Verkehrssicherheitsplan zu

entwerfen. Diese Verkehrssicherheitspläne können die folgenden Bereiche abdecken: von Verkehrssicherheitsorganisationen entwickelte Richtlinien für Flottensicherheit, Auswahl- und Einarbeitungsverfahren für Fahrer, Fahrzeugauswahl, Fahrertraining und -schulung, Fahrerverwaltung, Überwachung der Flottensicherheitsleistung, Schaffung eines ständigen Verbesserungszyklus.

Fahranfänger

Verkehrsunfälle stehen an erster Stelle bei den Todesursachen für 15- bis 24jährige (ERSO, 2006b). Die höchsten Gefahrenumstände für junge Fahrer – insbesondere männliche Fahrer – bestehen im Zusammenhang mit Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinfluss, Nicht-Anlegen der Sicherheitsgurte und Fahren unter Drogeneinfluss, die bereits in anderen Kapiteln behandelt wurden. Zwei weitere Risiken liegen jedoch im Fahren bei Nacht und im Fahren mit gleichaltrigen Beifahrern, die den Fahrer ablenken können.

Die EU muss die Mitgliedsstaaten ermutigen, kurzfristig (2012) gestaffelte Fahrerlaubnissysteme einzuführen, um die hohen Risiken in Angriff zu nehmen, die bei Fahranfängern bestehen. Auf diese Weise erhalten sie die Möglichkeit, ihre ersten Fahrerfahrungen unter Bedingungen mit geringerem Risiko zwischen dem Erhalt des Führerscheins und dem Status mit voll gültiger Fahrerlaubnis zu machen.

Modale Verschiebung und Nutzer des ÖPV

Ein wesentliches Hindernis für das Erreichen einer modalen Verschiebung vom Individual- zum öffentlichen Personenverkehr ist manchmal schlechte Erreichbarkeit, Langsamkeit und Unzuverlässigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (Europäische Kommission, 2007). Es ist wahrscheinlich leichter, Menschen durch schlechte Qualität von der Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs abzuschrecken, als sie durch verbesserte Qualität wieder zurückzulocken. Die Rolle der nicht motorgetriebenen Fortbewegungsarten wie Gehen und Fahrradfahren ist besonders dahingehend wichtig, dass ein Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr und zu Umsteigemöglichkeiten geschaffen wird (EEA 2008). Die EU muss die Mitgliedsstaaten ermutigen, kurzfristig (2010-2012) Erweiterung, Qualität und Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs zu fördern.

»Seien Sie selbst der Markt« EuroNCAP

Das Euro-NCAP (europäisches Programm zur Bewertung von Neufahrzeugen) testet das Unfallverhalten von Neufahrzeugen bei Front- und Seitenaufprall, sowie bezüglich der Sicherheit von Fußgängern und Kindern. Das Euro-NCAP will die Verkehrssicherheit auf vier Arten beeinflussen. Erstens, indem die Fahrzeughersteller Anreize erhalten, sicherere Fahrzeuge herzustellen. Zweitens, indem angeregt wird, dass mehr Fahrzeuge im Rahmen des Programms getestet werden. Drittens, indem angeregt wird, dass mehr Länder sich dem Euro-NCAP anschließen. Viertens, indem die Wahl der Verbraucher durch Informationen über Sicherheit beeinflusst wird. Gemäß einer Studie wird das Risiko schwerer oder tödlicher Verletzungen pro

Euro-NCAP-Stern um ca. 12% verringert (Lie & Tingvall 2001). Die EU sollte den Euro-NCAP mit der neuen Bewertung unterstützen.

Referenzen

- ETSC (2006) Methodological Approach to Road Safety Policy Making, Brüssel
ETSC (2008) »Verkehrssicherheit als Bürgerrecht und -pflicht für alle«. Eine Entwurfsplanung für das 4. Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit, Brüssel
ETSC (2009) PIN Annual Report 2010 on the Horizon, Brüssel
ETSC (2009) PIN Flash Set Targets for Serious Injury in the EU, Brüssel
ETSC (2009) PRAISE How can In-Vehicle Technology Improve Road Safety at Work? Thematic Report, Brüssel



»Fahrgastrechte im Land- und Luftverkehr«

Dr. Hans-Georg Bollweg, Ministerialrat,
Bundesministerium der Justiz, Berlin¹

I. Einleitung

Fahr- und Fluggastrechte sind keine Errungenschaft moderner Rechtspolitik des 21. Jahrhunderts. – Vielmehr sind sie mit den verkehrsträgerspezifischen Haftungsrechten teilweise bereits seit mehr als 100 Jahren in Deutschland und – über das Völkerrecht – in vielen Staaten dieser Welt eingeführt. Was Fahr- und Fluggastrechte so aktuell macht, ist vor allem ihr Aufgreifen und ihre Fortschreibung durch das Gemeinschaftsrecht.

II. Rechtsgrundlagen

Dabei ist dem **Luftverkehr** die Vorreiterrolle zugekommen: Zwischen 1997 und 2006 wurden zahlreiche Verordnungen erlassen, die gesonderte Aspekte der Fluggastrechte behandeln:

Nachdem der Schutz des Warschauer Abkommens von 1929² für Personenschäden von Fluggästen im internationalen Luftverkehr als unzureichend empfunden wurde, hat ihn die Verordnung Nr. 2027/97³ für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erweitert. Ihre Regelungen haben Eingang in das Montrealer Übereinkommen von 1999⁴ (MÜ) gefunden. Zudem wurden mit ihm die Gepäck- und Ver-

-
- 1 Der Referent ist Leiter des Referats »Schadensersatzrecht, Luftverkehrsrecht« im Bundesministerium der Justiz. Der Vortrag gibt nur die persönliche Auffassung des Verfassers wieder.
 - 2 RGBl. II 1933 S. 1039, in der Fassung des Haager Protokolls vom 28. 9. 1955 (BGBl. II 1958 S. 292).
 - 3 Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck vom 9. Oktober 1997 (ABl. Nr. L 285/1).
 - 4 BGBl. II 2004 S. 458.

spätungsschadenshaftung modernisiert. Es ist seit 2004 auch in der EU und ihren Mitgliedstaaten in Kraft. Die EU hat das Übereinkommen zudem in die Verordnung Nr. 2027/97 implementiert⁵ und damit auf innerstaatliche Flüge ausgeweitet.

Weitere Verordnungen haben in den Folgejahren die gemeinschaftsrechtlichen Fluggastrechte komplettiert: Die Verordnung Nr. 785/2004⁶ regelt Versicherungspflichten für die Haftung bei Personen- und Gepäckschäden. Die Verordnung Nr. 261/2004⁷ enthält Regelungen zur Haftung bei Nichtbeförderungen (Überbuchungen), Annullierungen und Verspätungen von Flügen, die Verordnung Nr. 1107/2006⁸ Sonderregeln für behinderte Fluggäste.

Im **Bahnverkehr** wurden hingegen die Fahrgastrechte nicht schrittweise geregelt, sondern in einem einzigen Gemeinschaftsrechtsakt zusammengefasst: der Verordnung Nr. 1371/2007.⁹ Sie ist seit dem 3. Dezember 2009 in Kraft.

Inhaltlich waren indes die Verordnungen des Luftverkehrs sowie die völkerrechtlichen Regelungen des Bahnverkehrs Vorbild: Der den Personenverkehr betreffende Anhang CIV¹⁰ des »Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr« (COTIF)¹¹ ist als Anhang I in die Verordnung Nr. 1371/2007 implementiert worden. Sie bildet den Mindeststandard für die Personen- und Gepäckschadenshaftung (Art. 11 VO Nr. 1371/2007). Geöffnet ist die Haftung für weitergehende Vorschriften des nationalen Rechts (Art. 11 VO Nr. 1371/2007). Soweit die CIV in Deutschland anwendbar ist, d. h. bei internationalen Beförderungen,¹² verbleibt es damit für

5 mit der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen vom 13. Mai 2002 (ABl. Nr. L 140/2).

6 Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber vom 21. April 2004 (ABl. Nr. L 138/1).

7 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 vom 11. Februar 2004 (ABl. Nr. L 46/1).

8 Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität vom 5. Juli 2006 (ABl. Nr. L 2004/1).

9 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vom 23. Oktober 2007 (ABl. Nr. L 315/14).

10 »Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen« (CIV).

11 vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (BGBl. II 2002 S. 2140, 2142), in Kraft seit dem 1. Juli 2006.

12 Hier und im Folgenden wird für den Bahnverkehr bzgl. der Anwendbarkeit des COTIF/CIV vereinfachend immer nur von »internationalen Beförderungen« gesprochen. Genau genommen sind aber nur diejenigen internationalen Beförderungen gemeint, die zwischen Vertragsstaaten des COTIF erfolgen. Dazu gehören insbesondere alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft.

Personen- und Gepäckschäden weitgehend bei deren Regelungen. Im Übrigen gelten für sie im Allgemeinen die weitergehenden Regeln des Haftpflichtgesetzes. Zur Deckung der Haftung für Personenschäden enthält die Verordnung Nr. 1371/2007 eine Versicherungspflicht (Art. 12). Nach dieser Verordnung wird zudem für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle gehaftet (Art. 15 ff.). Subsidiär gelten die diesbezüglichen Vorschriften der CIV (Art. 15 VO Nr. 1371/2007). Eine Öffnung für das weitergehende nationale Haftungsrecht fehlt insoweit jedoch. Besondere Regelungen sind für behinderte Fahrgäste vorgesehen (Art. 19 ff. VO Nr. 1371/2007).

Für den **Busverkehr** sind Fahrgastrechte bisher völkerrechtlich nur durch das CVR¹³ geregelt. Es hat allerdings nur wenige Vertragsstaaten.¹⁴ Auch Gemeinschaftsrecht existiert bisher nicht. Die EG-Kommission hat aber Ende 2008 einen Verordnungsvorschlag¹⁵ vorgelegt, der seitdem beraten wird. Zu einem mehrfach stark überarbeiteten Entwurf konnte schließlich im Verkehrsministerrat am 17. Dezember 2009 eine Politische Einigung¹⁶ erzielt werden.

Anders als frühere Entwürfe enthält der neueste Entwurf grundsätzlich keine Regelungen mehr zum Ersatz von Personen- und Gepäckschäden. Gehaftet wird für diese Schäden vielmehr weiterhin nach nationalem Recht. Aufgenommen sind aber Vorschriften zur Haftung bei Verspätung und Annullierung sowie für die Beförderung Behinderter.

III. Die Ansprüche in den verschiedenen Verkehrsbereichen: Harmonie oder Disharmonie ?

Welche Ansprüche bestehen aber im Einzelnen in den jeweiligen Verkehrsbereichen und wie sind sie – im Vergleich der Verkehrsbereiche – gestaltet ?

1. Anwendungsbereiche

Die Anwendungsbereiche der gemeinschaftsrechtlichen Fahr- und Fluggastrechte sind zwischen den einzelnen Verkehrsbereichen sehr unterschiedlich. Im **Luftverkehr** gilt dies sogar innerhalb desselben Verkehrsbereichs: Der Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens ist für Personen- und Gepäckschäden von Flug-

13 Übereinkommen vom 1. März 1973 über den Beförderungsvertrag für Reisende und Gepäck im internationalen Straßenverkehr (CVR), abrufbar unter : »www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.«

14 Bosnien-Herzegowina, Kroatien, Tschechische Republik, Lettland, Montenegro, Serbien, Slowakei, Ukraine.

15 Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden (Ratsdokument 16933/08).

16 Ratsdokument 17669/09 vom 22. 12. 2009.

gästen durch seine Implementierung in die Verordnung Nr. 2027/97 (Art. 3 Abs. 1) erweitert: Es gilt insoweit daher nicht nur bei internationalen, sondern auch bei nationalen Luftbeförderungen in den Mitgliedstaaten, wenn sie durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erfolgen. Die Versicherungspflicht zur Deckung dieser Haftung gemäß der Verordnung Nr. 785/2004 gilt für alle Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge durchführen, welche das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats berühren (Art. 2 Abs. 1). Die Verordnung Nr. 261/2004 gewährt ihre Rechte bei Überbuchung, Annullierung und Verspätung nur bei solchen Flügen, die – ungeachtet des Luftfahrtunternehmens – von einem Flughafen der Gemeinschaft abgehen. Für dort ankommende Flüge gilt sie nur, wenn der Flug von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ausgeführt wurde (Art. 3 Abs. 1). Die Rechte nach der Verordnung Nr. 1107/2006 stehen schließlich allen gewerblich beförderten Passagieren zu, die auf einem Flughafen der Gemeinschaft abfliegen, ankommen oder umsteigen (Art. 1 Abs. 2). Beförderungs- und Hilfeleistungsansprüche nach dieser Verordnung bestehen indes nur gegenüber Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft (Art. 1 Abs. 3).

Im **Bahnverkehr** gelten die Fahrgastrechte nach der Verordnung Nr. 1371/2007 gemeinschaftsweit gegenüber allen genehmigten Eisenbahnunternehmen (Art. 2 Abs. 1). Straßenbahnen zählen dazu nicht. Für inländische Beförderungen kann ein Mitgliedstaat für höchstens 15 Jahre und für den Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ohne zeitliche Begrenzung aus den Regelungen optieren (Art. 2 Abs. 4, 5, 7). Davon hat der deutsche Gesetzgeber nur insoweit Gebrauch gemacht, als § 17 EVO für den Nahverkehr besondere Verspätungsregeln enthält.

Im **Busverkehr** sollen die gemeinschaftsrechtlichen Fahrgastrechte gelten, wenn der Abfahrt- oder Ankunftsort in einem Mitgliedstaat liegt (Art. 2 Abs. 1 VO-E). Für den Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr soll ein Mitgliedstaat aus den Regelungen optieren können, allerdings nicht für die Personen- und Gepäckschadenshaftung sowie für die Pflicht zur Beförderung behinderter Fahrgäste (Art. 2 Abs. 3a VO-E).

Anders als im Luft- und Bahnverkehr soll im Busverkehr nur der Linien-, nicht aber der Gelegenheitsverkehr erfasst werden – allerdings mit Ausnahme der Personen- und Gepäckschadenshaftung (Art. 2 Abs. 3 VO-E).

2. Personen- und Gepäckschäden

Montrealer Übereinkommen und Gemeinschaftsrecht sehen für den **Luftverkehr** eine Vollharmonisierung der Personen- und Gepäckschadenshaftung vor. Von ihren Regelungen kann das nationale Recht nicht abweichen (Art. 29 MÜ). Für den verbleibenden Anwendungsbereich enthält das deutsche Recht inhaltsgleiche Vorschriften. Damit besteht in Deutschland für diese Schäden bei allen Luftbeförderungen – unabhängig von der Anspruchsgrundlage – gleiches Recht. Für den **Eisenbahnverkehr** ist im Gemeinschaftsrecht bei der Personen- und Gepäckschadenshaftung indes nur ein Mindeststandard vorgeschrieben (Art. 11 VO Nr. 1371/2007). Von ihm kann das nationale Recht in Richtung eines größeren Opferschutzes abweichen. Nur für internationale Beförderungen gilt eine harmonisierte Haftung nach dem

CIV. Für **Busbeförderungen** wiederum waren die Regelungen zur Personen- und Gepäckschadenshaftung im Kommissionsvorschlag zunächst abschließend. Im zweiten Entwurf waren nach dem Vorbild des Bahnverkehrs eine Mindestharmonisierung und eine Öffnung für das weitergehende nationale Recht angestrebt. Nach der Politischen Einigung schließlich ist grundsätzlich keine gemeinschaftsrechtliche Regelung mehr beabsichtigt. Damit bliebe es im Busverkehr bei einer unharmonisierten Personen- und Gepäckschadenshaftung.

Sehr unterschiedlich ist auch die Haftung für Personenschäden zwischen den einzelnen Verkehrsträgern: Im **Luftverkehr** wird für sie verschuldensunabhängig bis 113 100 SZR je Fluggast gehaftet und darüber hinaus für vermutetes Verschulden unbegrenzt (Art. 17, 21 MÜ, ggfs. i.V.m. Art. 3 Abs. 1 VO Nr. 2027/97, § 45 LuftVG¹⁷). Im **Bahnverkehr** hingegen wird für Personenschäden ohne Verschulden bis zu 175 000 SZR je Fahrgast gehaftet (Art. 26-31 CIV). Sieht das nationale Recht – wie § 9 HPfG (600 000 Euro) – höhere Haftungshöchstgrenzen vor, gelten diese (Art. 30 Abs. 2 CIV). Im inländischen Verkehr wird zudem aus Vertrag für vermutetes Verschulden unbegrenzt gehaftet (§ 12 HPfG i.V.m. § 280 Abs. 1 BGB, Art. 52 CIV). Im **Busverkehr** ist im Verordnungsvorschlag nur noch eine Mindestsumme für den Haftungshöchstbetrag vorgesehen (220 000 Euro je Fahrgast)(Art. 6 Abs. 2 a VO-E). Grundsätzlich soll weiter nach nationalem Recht gehaftet werden. Dies ist in Deutschland wegen des weitergehenden Schutzes vorrangig die Gefährdungshaftung des StVG. Sie ist auf 5 Mio. Euro Gesamtschaden begrenzt (§ 12 Abs. 1 StVG), die sich bei Beförderungen von mehr als 8 Personen um 600 000 Euro je weitere Person erhöhen. Darüber hinaus wird aus Vertrag für vermutetes Verschulden unbegrenzt gehaftet (§ 16 StVG, § 280 Abs. 1 BGB).

Unterschiedlich sind auch die Voraussetzungen, unter denen sich der Beförderer von einer Haftung für Personenschäden befreien kann: Von der Nichtverschuldenshaftung kann er sich im **Luftverkehr** überhaupt nicht (Art. 21 Abs. 2 MÜ, ggfs. i.V.m. Art. 3 Abs. 1 VO Nr. 2027/97, § 45 Abs. 2 LuftVG) und im **Bahnverkehr** bei internationalen Beförderungen durch den Nachweis unvermeidbarer, außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegender Umstände, eines Mitverschuldens oder unvermeidbaren Verhaltens Dritter befreien (Art. 26 Abs. 2 CIV). Bei den übrigen Beförderungen im Bahnverkehr sowie im **Busverkehr** entlastet nur der Nachweis höherer Gewalt (§ 1 Abs. 2 HPfG, § 7 Abs. 2 StVG). Jenseits der Haftungshöchstgrenzen befreit alle Verkehrsträger die Widerlegung des Verschuldens.

Sehr unterschiedlich ist auch die Haftung für Gepäckschäden: Im **Luftverkehr** wird für aufgegebenes Gepäck verschuldensunabhängig und für Handgepäck verschuldensabhängig bis 1 131 SZR gehaftet (Art. 17 Abs. 2, Art. 22 Abs. 2 MÜ, ggfs.

17 Die Haftungshöchstgrenze nach § 45 Abs. 2 LuftVG wird erst noch durch das von der Bundesregierung am 27. Januar 2010 beschlossene 2. Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BR-Drs. 76/10) an die zum 30. Dezember 2009 erhöhte Haftungshöchstgrenze nach Art. 21 Abs. 2 MÜ, ggfs. i.V.m. Art. 3 Abs. 1 VO Nr. 2027/97, angepasst werden.

i.V.m. Art. 3 Abs. 1 VO Nr. 2027/97, § 47 LuftVG¹⁸). Im **Bahnverkehr** ist die Gepäckschadenshaftung wegen der differenzierten Regelung des CIV und der Öffnungsklausel für das günstigere nationale Recht äußerst kompliziert. Folgende Grundzüge gelten (Art. 36, 37, 41–43 CIV): Für aufgegebenes Gepäck wird aus vermutetem Verschulden haftet – und zwar im Verlustfalle begrenzt auf 80 SZR je kg oder 1200 SZR je Gepäckstück, im Beschädigungsfalle auf die konkrete Wertminderung und im Fall verspäteter Ablieferung pro Tag begrenzt auf 0, 80 SZR je Kilogramm oder 14 SZR je verspäteten Gepäckstücks. Kann der konkrete Schaden nicht nachgewiesen werden, entfällt der Anspruch nicht etwa. Es gelten vielmehr verringerte Haftungshöchstgrenzen, die dann wohl Pauschalbeträge bedeuten dürften. Für Handgepäck wird neben einem Personenschaden verschuldensunabhängig, aber begrenzt auf 1400 SZR, ohne einen Personenschaden verschuldensabhängig und unbegrenzt haftet (Art. 33, 34 CIV). Dies gilt allerdings nur für internationale Beförderungen. Für nationale Beförderungen gelten in Deutschland über die Öffnungsklausel des Art. 11 VO Nr. 1371/2007 bei aufgegebenem Gepäck regelmäßig die unbegrenzte Haftung für vermutetes Verschulden nach § 280 Abs. 1 BGB und für Handgepäck die Nichtverschuldenshaftung des Haftpflichtgesetzes (§ 1 Abs. 3 Nr. 2 HPfG), sofern nicht – wie etwa bei nicht nachweisbarem Schaden am aufgegebenen Gepäck – ausnahmsweise die CIV-Haftung günstiger ist. Besonderheiten gelten für Mobilitätshilfen: Für sie entfallen die Haftungshöchstgrenzen (Art. 25 VO Nr. 1371/2007).

Für den **Busverkehr** enthält der Verordnungsentwurf nur noch eine Mindestsumme für den Haftungshöchstbetrag: 500 Euro im Nah- und 1200 Euro im Fernverkehr (Art. 6 Abs. 2 b VO-E). Gehaftet würde für Gepäckschäden damit weiterhin nach nationalem Recht, d. h. bei aufgegebenem Gepäck aus dem Beförderungsvertrag für vermutetes Verschulden (§ 280 Abs. 1 BGB). Die Gefährdungshaftung nach § 7 StVG gilt insoweit nicht (§ 8 Nr. 3 StVG). Für Handgepäck würde hingegen insb. nach der dem Fahrgast günstigeren Gefährdungshaftung des StVG haftet. Beide Haftungen enthalten zwar keine Haftungshöchstgrenzen, die die Gepäckschadenshaftung begrenzen könnten. Ist hingegen eine Haftungsbegrenzung gem. § 23 PBefG wirksam vereinbart, kann die Haftung auf 1 000 Euro begrenzt sein, solange der Gepäckschaden nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht ist. Blicke es bei den Mindestsummen für die Haftungshöchstgrenzen nach dem Verordnungsentwurf, wäre jedenfalls für den Fernverkehr insoweit eine Anpassung erforderlich.

3. Vorauszahlungen

Unterschiedliche Regelungen gelten auch für Vorauszahlungen: Sie sind für den **Luft- und Bahnverkehr** gemeinschaftsrechtlich geregelt und betragen im Todesfall

18 Die Haftungshöchstgrenze nach § 47 Abs. 4 LuftVG wird erst noch durch das von der Bundesregierung am 27. Januar 2010 beschlossene 2. Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BR-Drs. 76/10) an die zum 30. Dezember 2009 erhöhte Haftungshöchstgrenze nach Art. 22 Abs. 2 MÜ, ggfs. i.V.m. Art. 3 Abs. 1 VO Nr. 2027/97, angepasst werden.

mindestens 16 000 SZR bzw. 21 000 Euro (Art. 5 VO Nr. 2027/97, Art. 13 VO Nr. 1371/2007). Für den **Busverkehr** ist keine gemeinschaftsrechtliche Regelung mehr vorgesehen. Insoweit bestehen nur die Vorauszahlungsansprüche des BGB (§ 249, §§ 844 Abs. 2, 843 Abs. 2, 760 Abs. 2 BGB).

4. Verspätung

Besondere Regelungen enthalten Völker- und Gemeinschaftsrecht für Verspätungen:

Für den **Luftverkehr** sehen Art. 19 MÜ und § 46 LuftVG für die verspätete Ankunft am Zielort einen Schadensersatz für vermutetes Verschulden vor. Der Anspruch ist auf 4 694 SZR beschränkt.¹⁹ Nach der Verordnung Nr. 261/2004 kommen Ansprüche bei verspätetem Abflug hinzu: Ist der Abflug bei einer Distanz bis zu 1500 km um mindestens zwei Stunden, bei einer Distanz bis zu 3500 km um mindestens drei Stunden und bei einer weiteren Distanz um mindestens vier Stunden verspätet, kann der Fluggast Betreuung verlangen (Art. 6, 9). Ist der Abflug mehr als fünf Stunden verspätet, kann er Erstattung des Reisepreises, ggfs. auch Rückbeförderung zum Abflugort, fordern (Art. 6, 8 Abs. 1 a). Ansprüche bei verspäteter Ankunft oder Ansprüche auf Entschädigung im Verspätungsfall sind nicht ausdrücklich vorgesehen. Am 19. 11. 2009 hat indes der EuGH²⁰ auch Entschädigungsansprüche bei – mindestens dreistündiger – Ankunftsverspätung aus der Verordnung Nr. 261/2004 gewährt, ohne dabei allerdings die völkerrechtliche Zulässigkeit im Hinblick auf Art. 29 i.V.m. Art. 19 MÜ zu problematisieren. Analog zu den Ausgleichsleistungen im Annullierungsfall (Art. 5, 7 Abs. 1) werden danach für die genannten Distanzen auch Pauschalbeträge von 250, 400 oder 600 Euro je Fluggast geschuldet. Sie sind unabhängig von einem tatsächlichen Schaden, unabhängig vom Flugpreis und können diesen sogar übersteigen. Auch auf ein Verschulden kommt es nicht an. Liegen aber »außergewöhnliche Umstände« vor, wird die Airline nach dem EuGH – in Analogie zur Annullierung (Art. 5, 7 Abs. 3) – von dieser Haftung befreit. Die Verordnung ist nicht abschließend: Weitergehender Schadensersatz kann nach nationalem Recht gewährt werden (Art. 12).

Für den **Bahnverkehr** trifft die Verordnung Nr. 1371/2007 ausdrücklich Regelungen für die verspätete Ankunft am Zielort. Sie greifen auch ohne Verschulden ein: Ist eine verspätete Ankunft von mehr als 60 Minuten absehbar, kann der Fahrgast die Fahrt abrechnen und eine Fahrpreiserstattung, ggfs. auch eine Rückbeförderung, oder eine Weiterreise mit geänderter Streckenführung verlangen (Art. 16). Statt der Fahrpreiserstattung kann er eine Entschädigung fordern (Art. 17): Sie beträgt 25 % des Fahrpreises bei einer Verspätung zwischen einer und zwei Stunden und 50 % bei einer Verspätung von mehr als zwei Stunden. Sie wird also ebenfalls unabhängig

19 Die Haftungshöchstgrenze nach § 46 Abs. 2 LuftVG wird erst noch durch das von der Bundesregierung am 27. Januar 2010 beschlossene 2. Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BR-Drs. 76/10) an die zum 30. Dezember 2009 erhöhte Haftungshöchstgrenze nach Art. 22 Abs. 1 MÜ angepasst werden.

20 Abgedruckt in RRa 2009, 282. Dazu bereits Staudinger, RRa 2010, 10.

von einem tatsächlichen Schaden gewährt, hängt aber vom Fahrpreis ab und kann diesen niemals übersteigen. Bei Abfahrt- oder Ankunftsverspätungen von mehr als 60 Minuten sind zudem Betreuungsleistungen anzubieten (Art. 18), nach § 1 Abs. 3 EVO aber nicht im Nahverkehr. Weitergehende konkrete Verspätungsschäden können nach Art. 32 CIV geltend gemacht werden. Für den Nahverkehr enthält § 17 EVO weitere Selbstvornahmrechte.

Im **Busverkehr** soll bei verspäteter Abfahrt am Abfahrtort von mehr als zwei Stunden eine Betreuung sowie die Weiterbeförderung oder anderweitige Beförderung zum Ankunftsort geschuldet werden (Art. 20 Abs. 1 a, 2, Art. 21 a VO-E). Alternativ soll auch Erstattung des Fahrpreises, ggfs. auch Rücktransport, gefordert werden können (Art. 20 Abs. 1 b, 2, 3 VO-E). Auf ein Verschulden kommt es nicht an. Regelungen zur Ankunftsverspätung sind im Verordnungsentwurf nicht enthalten. Eine Entschädigung soll – anders als nach den Vorentwürfen – nicht geschuldet werden. Weitergehende Ansprüche nach nationalem Recht sollen ausdrücklich erhalten bleiben (Art. 22 VO-E). Schadensersatzansprüche würden sich damit in Deutschland weiterhin nach dem Leistungsstörungenrecht des BGB richten.

5. Nichtbeförderung (Überbuchung), Annullierung, Anschlussversäumung, Ausfall

Bei Nichtbeförderung (Überbuchung) und Annullierung sieht die Verordnung Nr. 261/2004 für den **Luftverkehr** Betreuungsleistungen (Art. 4, 5, 9) sowie einen Anspruch auf Erstattung des Reisepreises, ggfs. auch auf Rückbeförderung, oder auf anderweitige Beförderung vor (Art. 4, 5, 8). Daneben kann der Fluggast sog. Ausgleichsleistungen geltend machen, d. h. einen pauschalierten Geldbetrag (250, 400 oder 600 Euro), dessen Höhe flugpreisunabhängig ist und von der Distanz des nicht stattgefundenen Fluges abhängt (Art. 4, 5, 7). Wird der Fluggast anderweitig befördert und erfolgt die Ankunft nur unwesentlich später, kann der Ausgleichsbetrag um 50 % gekürzt werden (Art. 7 Abs. 2). Die Ansprüche sind verschuldensunabhängig. Von der Haftung auf Ausgleichsleistungen kann sich die Airline bei Annullierungen befreien (Art. 5 Abs. 1 c, 3): Kann sie sich nicht auf »außergewöhnliche Umstände« berufen, muss sie dazu entweder den Fluggast mehr als 14 Tage vor dem Abflug informiert oder ihm eine vergleichbare anderweitige Beförderung angeboten haben. Die Regelungen sind nicht abschließend. Weitergehender Schadensersatz kann sich aus nationalem Recht ergeben (Art. 12).

Für den **Bahnverkehr** enthält die Verordnung Nr. 1371/2007 Haftungsvorschriften für verpasste Anschlüsse und Zugausfälle. Ob ihre Regelungen zur Verspätung aber auch für diese Fälle gelten oder nur der nach Art. 15 VO Nr. 1371/2007 subsidiär anwendbare Art. 32 CIV, ist zweifelhaft. Hiervon ist aber abhängig, ob etwa die pauschale Entschädigung nach Art. 17 VO Nr. 1371/2007 auch für diese Fälle eingreift oder nur der konkrete Schadensersatzanspruch nach Art. 32 CIV. Eine Klärung wird letztlich nur der EuGH bringen können.

Im **Busverkehr** sollen bei einer Annullierung die schon für die Verspätung dargestellten Leistungen geschuldet werden (Art. 20 VO-E). Eine Entschädigung zählt

dazu nicht. Weitergehende Ansprüche nach nationalem Recht bleiben ausdrücklich erhalten (Art. 22 VO-E). Damit würden sich Schadensersatzansprüche in Deutschland weiterhin nach dem Leistungsstörungenrecht des BGB richten.

6. Durchsetzung, Beschwerde, Schlichtung

Die Verordnung Nr. 261/2004 fordert die Einsetzung einer Stelle in jedem Mitgliedstaat, der die **Durchsetzung** dieser Verordnung obliegt und die **Beschwerden** von **Fluggästen** entgegennimmt (Art. 16). Dies ist in Deutschland das Luftfahrt-Bundesamt. Es nimmt aber nur eine gewerberechtliche Aufsicht wahr. Für eine **Schlichtung** zivilrechtlicher Ansprüche stand zunächst die »Schlichtungsstelle Mobilität« zur Verfügung. Sie wurde aber von den Airlines wegen ihrer Anbindung an den Verkehrsclub Deutschland (VCD) überwiegend abgelehnt. Seit dem 1. 12. 2009 besteht die »Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V.«. Diese wird von den Verkehrsträgern selbst getragen. Gleichwohl beteiligen sich die Airlines bisher nicht.

Durchsetzungs- und Beschwerdestelle für den **Bahnverkehr** nach Art. 30 VO Nr. 1371/2007 ist das Eisenbahn-Bundesamt. Neben dieser gewerberechtlichen Aufsicht besteht eine von den Unternehmen gut angenommene Schlichtung: zunächst bei der »Schlichtungsstelle Mobilität« und jetzt bei der »Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr«.

Der Verordnungsvorschlag für den **Busverkehr** enthält eine vergleichbare Regelung (Art. 27 VO-E).

IV. Fazit

Die Fahr- und Fluggastrechte ergeben sich erst aus einem oft schwierigen Zusammenspiel von Völker-, Gemeinschafts- und nationalem Recht. Teilweise folgen sie auch noch auf jeder Regelungsebene aus mehreren Regelungswerken oder sie haben auf jeder Regelungsebene andere Rechtsfolgen. Diese Komplexität macht ihre Anwendung im Einzelfall schwer durchschaubar und kaum handhabbar.

Inhaltlich zeigt sich ein sehr ausdifferenziertes System, welches – vergleicht man die einzelnen Verkehrsbereiche – auch noch sehr unterschiedlich gestaltet ist. Dies mag sich daraus erklären, dass die Fahr- und Fluggastrechte verkehrsträgerspezifisch geregelt sind. Für Personen- und Gepäckschäden kommt hinzu, dass sie im Wesentlichen völkerrechtlichen Übereinkommen folgen, die zwischen den Verkehrsträgern nicht abgestimmt sind. Rechtfertigungsgründe für diese Unterschiede, etwa weil in den verschiedenen Verkehrsbereichen unterschiedliche technische, wirtschaftliche, traditionelle oder tatsächliche Situationen zu berücksichtigen sind, sind aber oft nicht erkennbar. Dies gilt erst Recht, wenn man die Anspruchssysteme aus Verbrauchersicht betrachtet: Für den Verbraucher ist es letztlich unerheblich, ob er bei der Luft-, Bahn- oder Busbeförderung einen Personen- oder Gepäckschaden erleidet. Gleichwohl sind die Ansprüche unterschiedlich – sowohl hinsichtlich des An-

spruchsgrundes, als auch hinsichtlich der Anspruchshöhe. Für den Verbraucher ist es auch unerheblich, ob er bei der Luft-, Bahn- oder Busbeförderung zu spät ankommt. Gleichwohl werden im Luft- und im Bahnverkehr Entschädigungen ohne Schadennachweis geschuldet. Im Luftverkehr können diese Entschädigungen den Ticketpreis übersteigen, im Bahnverkehr hingegen nicht. Im Busverkehr wird indes immer nur der konkrete Schaden ersetzt.

Diese Aufzählung ließe sich noch lange fortsetzen. Sie wirft die Frage eines Harmonisierungsbedarfs auf – und dies nicht nur aus rechtlichen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen. Denn die betroffenen Verkehrsträger konkurrieren in vielen Bereichen miteinander, und es wäre schwer zu rechtfertigen, wenn strengere Fahrgastrechte Wettbewerbsnachteile zwischen konkurrierenden Verkehrsträgern schaffen würden.

V. Revisionsinitiativen

Obwohl die Fahr- und Fluggastrechte des Gemeinschaftsrechts bestenfalls wenige Jahre in Kraft sind, bestehen jedenfalls für die Fluggastrechte gute Aussichten auf eine Änderung:

- Der Koalitionsvertrag schreibt die Überprüfung und ggfs. Verbesserung der Fahr- und Fluggastrechte sowie die gesetzliche Verankerung einer unabhängigen und verkehrsträgerübergreifenden Schlichtungsstelle fest.
- Die Verbraucherministerkonferenz vom 18. Oktober 2009 hat die Bundesregierung gebeten, sich für eine Änderung der Verordnung Nr. 261/2004 einzusetzen, damit auch bei Verspätungen ein pauschaler Ausgleich gewährt wird. Zudem möge die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass die Fluggesellschaften der Schlichtungsstelle Personenverkehr beitreten.
- Die Verkehrsministerkonferenz vom 19./20. November 2009 hat diesen Beschluss der Verbraucherministerkonferenz zum Anlass genommen, die Fluggastrechte bis zum Oktober 2010 einer Überprüfung zu unterziehen.
- Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat am 9. November 2009 umgehende Schritte zur Revision der Verordnung Nr. 261/2004 und am 25. November 2009 Maßnahmen zur Insolvenzsicherung von Luftfahrtunternehmen gefordert.
- Die EG-Kommission hat am 15. Dezember 2009 eine Überarbeitung der Fluggastrechteverordnung angekündigt und ein Konsultationsverfahren bis zum 1. März 2010 eröffnet.

Man darf gespannt sein, ob und in welchem Umfang diese Initiativen wirklich ergriffen werden und ob sie auch tatsächlich Verbesserungen bringen.

Referat zum Deutschen Verkehrsgerichtstag zur Verordnung EG Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.02.2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen

Dr. Raphael von Heeremann, TUI fly, Langenhagen

A. Vorbemerkung

Nur selten hat eine VO in der Luftverkehrsindustrie zu soviel Kritik und Diskussionen geführt. Die oft unklaren Formulierungen und die offenen Gesetzeslücken geben den Kritikern und Diskussionen viel Raum. Etliche Abhandlungen finden sich, die maßgeblich von der jeweiligen Interessenlage geprägt sind. Verbraucherschützer interpretieren die VO im Sinne der Verbraucher, die Luftfahrtindustrie dagegen viel restriktiver.

Als Folge dessen hat die EU Verordnung in der Praxis zu erheblichen Abgrenzungs- und Auslegungsproblemen geführt. Ein Beispiel ist die Meinung, die dafür plädiert, die VO schon dann anzuwenden, wenn eine Fluggesellschaft zu einem Flughafen fliegt, der bekanntermaßen nebelanfällig ist, dann dort aber wegen Fehlens modernster Ausstattung nicht landen kann. Ein weiteres Beispiel sei – worauf später einzugehen sein wird- die jetzt vom EuGH¹ zu behandelnde Frage aufgeführt, ab wann gilt ein verspäteter Flug als storniert. Weitere Verfahren sind anhängig, um die in der Rechtspraxis aufgetretenen und national nicht lösbaren Fragen ergänzend zu beantworten.

Die EU Verordnung unterscheidet 3 verschiedene Fallkonstellationen:

- I. Die Nichtbeförderung gem. Artikel 4 der VO
- II. Die Annullierung gem. Artikel 5 der VO
- III. Die Verspätung gem. Artikel 6 der VO

¹ Vorlagebeschluss des BGH vom 17.7.2007, X ZR 95/06; Pressemitteilung des BGH Nr. 102/07 vom 17.7.2007

B. Die Nichtbeförderung gem. Artikel 4 der VO

Artikel 2 Buchstabe j definiert »Nichtbeförderung« als die Weigerung der Fluggesellschaft, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich rechtzeitig am Flugsteig eingefunden haben, und es keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung gibt, wie z. B. gesundheitliche Gründe, allgemeine oder betrieblichen Sicherheit oder unzureichenden Reiseunterlagen.

Dieses Tatbestandsmerkmal ist in Praxis relativ unproblematisch. Im wesentlich soll damit der Fall der Überbuchung abgedeckt werden. Probleme stellen sich aber z. B. dann, wenn der Passagier rechtzeitig am Flughafen war, aber die Abfertigung so schleppend verläuft, dass der Passagier am Schalter als verspätet nicht mehr akzeptiert wird. Eine weitere in der Rechtsprechung² umstrittene Frage ist in dieser Fallkonstellation auch, dass ein Passagier aufgrund des verspäteten Zubringerfluges den Anschlussflug verpasst.

C. Die Annullierung gem. Artikel 5 der VO

- I. Weit problematischer kann dagegen der Anwendungsbereich der zweiten Fallgruppe sein, insbesondere, wenn eine nicht europäische Gesellschaft in einem nichteuropäischen Land den Flug storniert³.
 - a. Unter »Annullierung« versteht die VO unter Artikel 2 Buchstabe l die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war.
 - b. Bei Annullierung eines Fluges müssen den betroffenen Fluggästen gem Art. 8 vom ausführenden Luftfahrtunternehmen folgende Leistungen gewährt werden:
 - i. vollständige Erstattung der Flugscheinkosten
 - ii. anderweitige Beförderung zum Endziel zum frühestmöglichen Zeitpunkt
 - iii. anderweitige Beförderung zum Endziel zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes
 - c. Darüber hinaus muss die Fluggesellschaft gem. Art. 9 unter gewissen Voraussetzungen den Fluggästen folgendes anbieten:
 - i. Mahlzeiten und Erfrischungen
 - ii. Hotelunterbringung
 - iii. Transport zwischen Flughafen und Ort der Unterbringung
 - iv. Außerdem ist die Fluggesellschaft verpflichtet, den Passagier entweder zwei Telefongespräche, bzw. Telex, Telefax oder Emails zu ermöglichen.
- II. Des Weiteren bestimmt Art. 5 Absatz 1, dass die Fluggesellschaft verpflichtet ist, bei Annullierung eine Ausgleichszahlung gem. Art. 7 abhängig von der Entfernung zu gewähren.

² OLG Frankfurt a.M. Vom 29. Mai 2008 m. w. N.

³ siehe dazu später

- a. So erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:
 - i. 250 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung von 1500 km oder weniger,
 - ii. 400 EUR bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1500 km und 3500 km,
 - iii. 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.
- b. Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 um 50 % kürzen, wenn es ihren Fluggästen gemäß Artikel 8 eine anderweitige Beförderung zu ihrem Endziel mit einem Alternativflug angeboten, dessen Ankunftszeit
 - i. bei allen Flügen über eine Entfernung von 1500 km oder weniger nicht später als zwei Stunden oder
 - ii. bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1500 und 3500 km nicht später als drei Stunden oder
 - iii. bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen nicht später als vier Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges liegt.
- c. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit eine Ausgleichszahlung zu verweigern, wenn der Flug unter gewissen Voraussetzungen rechtzeitig storniert wurde. Auch kann sich die Fluggesellschaft von einer Ausgleichszahlung exkulpieren, wenn sie nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen ist, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Der EuGH hat allerdings den Begriff »außergewöhnlichen Umstand« extrem eingeschränkt, worauf noch später eingegangen wird.

D. Der dritte Fall, der von der EU Verordnung geregelt wird, ist die Verspätung gem. Artikel 6 der VO

Artikel 6 der VO unterscheidet drei verschiedene entfernungsabhängige Verspätungen wobei die Ausgangsbasis immer eine Verzögerung gegenüber der planmäßigen Abflugzeit darstellt:

- a. Flüge bis zu **1500 km** mit einer Verspätung von **zwei Stunden** oder mehr
- b. Alle innergemeinschaftlichen Flüge über eine Entfernung von mehr als 1500 km und alle anderen Flügen **zwischen 1500 km und 3500 km** mit einer Verspätung um **drei Stunden** oder mehr;
- c. Alle anderen nicht unter 1.) und 2.) fallenden Flügen mit einer Verspätung **von vier Stunden** oder mehr

Liegt eine der genannten drei Verspätungen vor, so werden den Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen

- i. Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 angeboten (Mahlzeiten/ Erfrischungen 2 Telefonate o.ä.), und
- ii. wenn die nach vernünftigem Ermessen zu erwartende Abflugzeit erst am Tag nach der zuvor angekündigten Abflugzeit liegt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und
- iii. wenn die Verspätung mindestens fünf Stunden beträgt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a) (Erstattung des Flugscheins) angeboten

E. Problemfälle

Wie bereits anfangs bemerkt, hat die EU Verordnung mehrere Schwachstellen. Um den Rahmen allerdings nicht zu sprengen, sollen in diesem Zusammenhang nur auf drei Problemfälle eingegangen werden.

I. Anwendungsbereich: Ungleichbehandlung von EU und Nicht EU-Gesellschaften

a. Sachverhalt

Der EuGH hatte folgenden Fall zu entscheiden: Ein Passagier hatte einen Flug mit einem nichteuropäischen carrier nach Fernost über einen Zwischenlandepunkt im Mittleren Osten gebucht. Auf dem Rückflug wurde sein Flug annulliert. Er machte den entsprechenden Ausgleichsanspruch gem. § 7 der VO geltend; seine Klage wurde letztlich vom EuGH mit der Begründung abgewiesen, dass diese VO in diesem Fall nicht anwendbar sei.

Der EuGH bestätigt den in Art. 3 definierten »Anwendungsbereich«. Danach gilt (1) diese Verordnung

- a) für Fluggäste, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des [EG-]Vertrags unterliegt, einen Flug antreten;
- b) sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen **ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist**, für Fluggäste, die von **einem Flughafen in einem Drittstaat** einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.

Aufgrund des eindeutigen Wortlauts des Art. 3 (1) b der VO wäre in diesem Fall die VO nach Auffassung des EuGH nur dann anwendbar gewesen, wenn Art. 3 Abs. 1 Buchst. a dahin ausgelegt werden könnte, dass der Antritt eines Fluges den Hin- und Rückflug umfassen würde. Dieses wurde im Ergebnis vom EuGH verneint. Der EuGH hat entsprechend für Recht erkannt:

Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ist dahin auszulegen, dass er nicht auf den Fall einer Hin- und Rückreise anwendbar ist, bei der die Fluggäste, die ursprünglich auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des EG-Vertrags unterliegt, einen Flug angetreten haben, zu diesem

Flughafen mit einem Flug ab einem Flughafen in einem Drittstaat zurückkreisen. Der Umstand, dass Hin- und Rückflug gemeinsam gebucht werden, wirkt sich auf die Auslegung dieser Bestimmung nicht aus.

b. Kritik

Wenngleich die Entscheidung aus dem Gesetzeswortlaut begründet und nachvollziehbar ist, so ist aus luftverkehrspolitischer Sicht dringender Handlungsbedarf geboten. Aus Verbrauchersicht macht es keinen Unterschied, welche Airline den Flug storniert. Aus dem Schutzgedanken der VO folgt, dass der Passagier umfassend geschützt werden soll. Wenn die Kommission aus grundsätzlichen Erwägungen den Anwendungsbereich der VO nicht für Nicht-europäische Gesellschaften von Nicht-europäischen Destinationen aus nicht anwenden mag, so kann sie jedoch auch keine Wettbewerbsnachteile für europäische Gesellschaften postulieren.

Insbesondere mit der noch später zu behandelnden Frage, wann sich die stornierende Gesellschaft auf außergewöhnliche Umstände berufen kann, was nur noch in Ausnahmefällen möglich ist, erleiden europäische Gesellschaften krasse Wettbewerbsverzerrungen. Muss die europäische Gesellschaft aufgrund eines technischen Defektes, der keinen außergewöhnlichen Umstand darstellt, ihre Maschine stornieren, muss sie Ausgleichszahlungen leisten (im vorhergehenden Fall 300 Passagiere x 600 € = 18.000€) während die nichteuropäische Gesellschaft ihren Flug ohne Kompensationszahlungen streichen kann.

II. Der zweite Fragenkomplex der hier behandelt werden soll ist die Möglichkeit der Exkulpation, soweit außergewöhnliche Umstände

a. Sachverhalt

Art. 5 (3) bestimmt, dass ein ausführendes Luftfahrtunternehmen dann nicht verpflichtet ist, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

Der Europäische Gerichtshof hat die kontrovers diskutierte Frage, ob technische Mängel an Flugzeugen, die die Annullierung des betreffenden Fluges zur Folge haben, »außergewöhnliche Umstände« im Sinne von Art. 5 III der Verordnung (EG) 261/2004 darstellen, dahingehend entschieden, dass ein technisches Problem nicht automatisch einen »außergewöhnlicher Umstand« darstellt. Vielmehr differenziert der EuGH und sieht in den nachfolgenden technischen Problemen keine außergewöhnlichen Umstände:

- fehlerhafte Wartung eines Flugzeuges
- Fehler, der sich bei der Wartung zeigt und
- technische Problem, die infolge unterbliebener Wartung aufgetreten sind.

Führen diese zuvor aufgeführten drei technischen Probleme zur Annullierung eines Fluges so ist dies Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens und nicht ein vom Luftfahrtunternehmen nicht beherrschbares Vorkommnis.

Technische Probleme seien dann allerdings als solche außergewöhnlichen Umständen zu qualifizieren, wenn sie auf Vorkommnisse zurückzuführen sind, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind. Als Beispiel werden versteckte Fabrikationsfehler Sabotageakte oder terroristische Handlungen angesehen.

b. Kritik

Nachvollziehbar ist die Argumentation des EuGH insoweit, dass sich die Fluggesellschaft dann nicht exkulpieren kann, wenn das technische Problem, weshalb der Flug storniert wurde, eben auf schlechte Wartung zurückzuführen ist. Das ist auch interessensgerecht. Hält die Fluggesellschaft es nicht so genau, mit den Wartungsintervallen, was im Übrigen auch eine Ordnungswidrigkeit darstellt, muss sie auch für die Konsequenzen einstehen.

Allerdings lässt das Urteil trotzdem noch Platz, zur Kritik: Was ist mit technischen Problemen, die trotz hervorragend durchgeführter Wartung zwischen Wartungsintervallen auftreten. Dass der Passagier in diesen Fällen mit Hotel und Logis versorgt wird, ist insoweit nachvollziehbar und verständlich. Aber warum soll der Passagier dann auch noch eine Entschädigung erhalten. Die Fluggesellschaft hat doch eben alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen.

Verstärkt wird diese Auslegung noch mit der zuvor behandelten Ungleichbehandlung zwischen europäischen und nichteuropäischen Gesellschaften. Storniert eine nichteuropäische Gesellschaft den Flug ist die VO nicht anwendbar. Pro Stornierung kann dieses einen Wettbewerbsnachteil von bis zu 240.000 € für eine europäische Gesellschaft ausmachen.

Auch aus Sicherheitsgründen ist dies nicht ganz unproblematisch. Jeder Kapitän hat ein gewisses Ermessen, ob der technische Fehler zu einer Stornierung führt oder nicht. Hat ein Kapitän zuvor entschieden, zugunsten der Sicherheit den Flug zu stornieren, könnte er bei leichteren technischen Mängeln angehalten werden, trotzdem zu fliegen, um die Rechtsfolge der Ausgleichzahlung nicht auszulösen. Immerhin kostet die Stornierung eines vollen Jumbos (400 Passagier x 600 €) = 240.000 €.

Die Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Wartungen stellt nach diesseitiger Auffassung das Ergreifen »aller zumutbaren Maßnahmen« im Sinne der Vorschrift dar, kommt es dennoch zur Stornierung handelt es sich hierbei um einen außergewöhnlichen Umstand.

III. Der dritte Fall, der zurzeit beim Europäischen Gerichtshof behandelt wird, ist die Frage, ab wann eine große Verspätung einer Annullierung gleichzusetzen ist.

a. Sachverhalt

Die Kläger hatten einen Charterflug von Frankfurt nach Toronto und zurück gebucht. Der Rückflug hatte sich wegen technischer Defekte der Maschine verschoben. Die Flugpassagiere hatten nach mehrstündiger Wartezeit am Flughafen ihr Ge-

päck zurückerhalten und waren zur Übernachtung in ein Hotel gebracht worden. Der Abflug erfolgte erst am nächsten Tag. Die Kläger kamen mit einer Verspätung von etwa 25 Stunden in Deutschland an.

Der BGH hat diesen Fall zur Entscheidung beim EuGH vorgelegt. Hintergrund ist primär die Frage, ob nach einer gewissen Zeit der Flug automatisch als storniert gelte, mit der Folge einer Ausgleichszahlung.

Die erste Frage des BGH war, ob bei der Auslegung des Begriffs »Annullierung« in Abgrenzung zur »Verspätung« entscheidend darauf abzustellen ist, dass die ursprüngliche Flugplanung aufgegeben worden ist, so dass eine Verzögerung unabhängig von ihrer Dauer keine Annullierung darstellt, wenn die Fluggesellschaft die Planung des ursprünglichen Fluges nicht aufgibt.

Falls die erste Frage verneint wird, ist ferner fraglich, unter welchen Umständen eine Verzögerung des geplanten Fluges nicht mehr als Verspätung, sondern als Annullierung zu behandeln ist und ob die Beantwortung dieser Frage von der Dauer der Verspätung abhängt.

Es gibt bislang verschiedene Gerichtsurteile, die sagen, dass eine Verspätung, die über 24 Stunden dauert, einer Annullierung entspricht und damit dem Regime der Ausgleichszahlung unterworfen ist.

Zwischenzeitlich hat der EuGH entschieden am 19. 11. 2009 entschieden, dass eine Verspätung von drei Stunden einer Annullierung gleichzusetzen ist. (Az. C 402/07 und C 432/07). Den Reisenden stünde ein Ausgleich zu, da sie durch den Zeitverlust einen Schaden erleiden, der in vielen Fällen einer Annullierung gleich käme. Nur bei außergewöhnlichen, von der Fluggesellschaft nicht beherrschbaren Umständen, bestehen keine Ansprüche

Stellungnahme

Auch diese Rechtsprechung führt zusammen mit der zuvor erwähnten Entscheidung zu den technischen Defekten zu einer klaren Wettbewerbsverzerrung zulasten der europäischen Gesellschaften. Verspätet sich ein Flug aus einem nichteuropäischen Land, ist diese Rechtsprechung nur für europäische Gesellschaften anwendbar. Da sich die Fluggesellschaft in der Regel nicht auf außergewöhnliche Umstände berufen kann, kann dieses zu erheblichen Ausgleichszahlungen führen.

Der Druck, der nunmehr auf den Gesellschaften liegt, alles ganz schnell zu machen, kann auf die Flugsicherheit erhebliche Auswirkungen, insbesondere bei nichteuropäischen airlines.

Die Beseitigung eines technischen Mangels wird unter erheblichem Zeitstress geleistet, um eben die Kompensation zu vermeiden. Sicherheitsrelevante Fehler, die dann nicht entdeckt würden, könnten die Folge sein.

Fazit:

Wünschenswert wäre eine bessere Formulierung bei der anstehenden Revision dieser VO. Insbesondere die Benachteiligung zwischen europäischen und nichteuropäischen Gesellschaften muss beseitigt werden.

»Die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr«

Henrik Lindemann, Deutsche Bahn AG, Berlin¹

I. Einleitung

Die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr sind seit etwa zehn Jahren in Deutschland ein emotional diskutiertes rechtspolitisches Thema. Durch die am 03.12.2009 in Kraft getretene EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr² und das seit dem 29.07.2009 gültige deutsche Gesetz vom 26.05.2009 zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die EG-Verordnung 1371/2007³ ist in diesem Rechtsgebiet ein Abschluss der gesetzgeberischen Entwicklung der letzten zehn Jahre erreicht worden. Diese Rechtsnormen stehen in einem etwas unübersichtlichen Zusammenhang mit völkerrechtlichen und nationalen Rechtsnormen, die ebenfalls das Gebiet der Fahrgastrechte regeln.

Unter »Fahrgastrechten«, also Rechten des Fahrgastes, versteht diese Abhandlung nur zivilrechtliche Normen, aufgrund derer der Fahrgast Rechte gegen ein Eisenbahnunternehmen hat. Keine Fahrgastrechte in diesem Sinne sind daher die ordnungs- und verwaltungsrechtlichen Bestimmungen, die ebenfalls mit der EG-Verordnung 1371/2007 erlassen worden sind, wie zum Beispiel die Regelungen über die Versicherungspflicht der Eisenbahnen, über die vorzuhaltenden Buchungssysteme oder über die Veröffentlichungspflichten der Eisenbahnen zur Dienstleistungsqualität.

Die Abhandlung beschränkt sich auf die Darstellung der besonders wichtigen Rechte bei Verletzung von Leben oder Gesundheit und der für die Unternehmen

- 1 Der Verfasser ist Stellvertretender Leiter der Organisationseinheit »Verkehrspolitik Deutschland« im Ressort des Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG. Der Beitrag gibt nur die persönliche Auffassung des Verfassers wider.
- 2 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten im Eisenbahnverkehr, Amtsblatt der Europäischen Union L 315/14 – 40 DE vom 03.12.2007
- 3 Gesetz zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten im Eisenbahnverkehr, BGBl. 2009, Teil I Nr. 28, S. 1146 -1149

wirtschaftlich besonders relevanten Rechte der Reisenden bei Unpünktlichkeit, geht dann auf die neuere Entwicklung zur Durchsetzung von Fahrgastrechten ein und zieht ein Fazit.

II. Rechtsquellen

Die zivilrechtliche Grundlage der Reise eines Fahrgastes mit der Eisenbahn ist das Vertragsrecht des BGB. Die Bahn erbringt ihre Beförderungsleistung von A nach B im Rahmen eines Werkvertrages. Allerdings sind zahlreiche Vertragspflichten für den Inlandsverkehr speziell in der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) und – neuerdings – in dem Übereinkommen vom 09. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)⁴ geregelt, das durch seine Übernahme »in der jeweils geltenden Fassung«⁵ in den § 1 EVO jetzt auch unmittelbar für den Inlandsverkehr gilt.

Wesentliche Inhalte des Vertrags zwischen dem Fahrgast und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden und auch im Inlandsverkehr regelt daher das COTIF 99, und zwar in seinem Anhang A – den Einheitlichen Rechtsvorschriften über die internationale Personenbeförderung – abgekürzt ER CIV⁶. Diese Regelungen betreffen unter anderem die Dokumentation des Beförderungsvertrages, die Beförderung von Tieren, Handgepäck und Fahrzeugen, die Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden, die Rechte des Fahrgastes bei Verspätung sowie das Rechtsverhältnis zwischen beteiligten Beförderern und zwischen Beförderer und Infrastrukturbetreiber. COTIF-CIV gilt im internationalen Personenverkehr zwischen den OTIF-Staaten⁷.

Ferner stehen dem Fahrgast bzw. seinen Rechtsnachfolgern außervertragliche Rechte bei Tötung oder Verletzung des Körpers oder des Eigentums zu, wie sie jeder in unserer Rechtsordnung genießt. Hierfür sind die Vorschriften des Haftpflichtgesetzes⁸ (HPfG) einschlägig, das bei Verletzung von Leib, Leben oder Eigentum bei dem Betrieb einer Schienenbahn eine im Haftungsumfang begrenzte Gefährdungshaftung vorsieht. Das Haftpflichtgesetz gibt es schon seit 1871. Daneben ist bei

4 BGBL 1985 II S. 130, zuletzt geändert durch das Protokoll vom 03. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 09. Mai 1980 (Protokoll 1999), abgedruckt in der Bundestagsdrucksache 14/8172

5 Die aktuelle Fassung ist die Änderung durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr

6 CIV ist die Abkürzung von *Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs* (CIV- Appendice A à la Convention)

7 Die OTIF ist die zwischenstaatliche Organisation für internationale Eisenbahntransporte. Sie hat ihren Sitz in Bern, zurzeit gehören ihr 44 Staaten in Europa, Eurasien, Nordafrika und dem Nahen Osten an. Bis auf Malta und Zypern sind alle Mitgliedsstaaten der EU zugleich Mitglied der OTIF.

8 Haftpflichtgesetz i. d. F. vom 4.1.1978 (BGBl. I S. 145) geändert durch Gesetz vom 19.07.2002 (BGBl. I S. 2674), siehe auch in: Kompendium der Eisenbahngesetze, 14. Auflage 2006, Eurailpress Tetzlaff-Hestra-Verlag GmbH & Co. KG

Verletzung absoluter Rechtsgüter auch das im Haftungsumfang unbegrenzte Deliktsrecht des BGB zu beachten, das allerdings ein Verschulden voraussetzt.

Das mit dem Protokoll von Vilnius vom 3. Juni 1999 reformierte COTIF 99 ist nach einer ausreichenden Anzahl von Ratifizierungen am 01.07.2006 in den Mitgliedsstaaten der OTIF in Kraft getreten⁹. Es enthält in seinem Anhang A, den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den internationalen Personenverkehr CIV, zum ersten Mal eine begrenzte Schadensersatzhaftung wegen Nichteinhaltung des Fahrplans. Mit dem Inkrafttreten von COTIF 99 sind die Mitgliedsstaaten völkerrechtlich zur Anwendung dieses Normsystems im internationalen Eisenbahnverkehr verpflichtet¹⁰.

Mit der EG-Verordnung 1371/2007 ist für den EU-Rechtsraum nun ein neues supranationales Normgefüge erlassen worden. Die EG-Verordnung gilt nach ihrem eigenen Anspruch grundsätzlich sowohl für den internationalen wie auch für den nationalen Verkehr in der EU unmittelbar und beansprucht als supranationales Recht den Vorrang vor nationalen Rechtsnormen wie der EVO und auch vor dem vom nationalen Gesetzgeber ratifizierten COTIF-CIV, das innerstaatlich »nur« Gesetzesrang hat. Sie gestaltet in ihren 37 Artikeln und den drei Anhängen nicht nur die vertraglichen Rechte der Eisenbahnkunden, sondern enthält zugleich ordnungsrechtliche Normen des Wirtschaftsverwaltungsrechts.

Die EG-Verordnung 1371/2007 ist das Ergebnis eines politischen Kompromisses zwischen den Mitgliedsstaaten der EU und dem Europäischen Parlament. Deshalb gilt sie seit ihrem Inkrafttreten am 03.12.2009 nach dem Willen des Europäischen Parlaments zwar sowohl für den internationalen wie für den inländischen Personenverkehr in allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (vgl. Art. 2 Abs. 1), dies aber ausnahmslos – nach dem Willen einiger zurückhaltender EU-Mitgliedsstaaten – nur hinsichtlich der sogenannten »Basisregelungen« im Sinne von Art. 2 Abs. 3. Die Basisregelungen betreffen die Regeln zu Fahrkarten und Buchungen (Art. 9), die Haftung für Fahrgäste und Gepäck (Art. 11), die Versicherungspflicht (Art. 12) und den Sonderschutz für Behinderte (Art. 19, 20 Abs. 1 und 26). Art. 2 Abs. 4 lässt für alle übrigen Bestimmungen der EG-Verordnung einen Aufschub im Inlandsverkehr für maximal fünfzehn Jahre zu. Eine dauerhafte Ausnahme für den Nahverkehr¹¹ ermöglicht Art. 2 Abs. 5.

9 Christine Schmidt, »Die neue Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr« in *Reiserecht Aktuell (RRa)* Heft 4, 2008, Seite 154

10 So wohl auch: Rainer Freise, »Reform der Reform des Eisenbahntransportrechts in Europa« in *Transportrecht*, Heft 10, 2004, Seiten 378 und 380;

11 Zur Definition des Öffentlichen Personennahverkehrs siehe § 2 Regionalisierungsgesetz: »Öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reiseweite eine Stunde nicht übersteigt.«

Deutschland hat von der mit den Art. 2 Abs. 4 und 5 eingeräumten Befugnis, von den Regelungen der EG-Verordnung 1371/2007 Ausnahmen vorzusehen, praktisch keinen Gebrauch gemacht. Das am 29.07.2009 in Kraft getretene deutsche Gesetz vom 26.05.2009 zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die EG-Verordnung 1371/2007 sieht nur eine geringfügige Einschränkung der Informationspflicht der Eisenbahnen im Nahverkehr vor (§ 14 Abs. 2 EVO¹²).

Mit ihrem Anhang I übernimmt die EG-Verordnung fast vollständig den Anhang A des COTIF 99, die Einheitlichen Rechtsvorschriften des CIV (ER CIV), macht damit diese Normen zu ihrem Bestandteil und verleiht auch ihnen in den Mitgliedsstaaten supranationalen Rechtsrang. Durch die weitgehende Übernahme des COTF-CIV in den Anhang I wurde zugleich ein möglicher Konflikt zwischen den völkerrechtlichen und den gemeinschaftsrechtlichen Pflichten der EU-Länder vermieden¹³.

Im Anhang II werden die den Kunden gemäß Art. 8 der EG-Verordnung 1371 vor Fahrtantritt und während der Fahrt zu liefernden Informationen aufgezählt.

In Anhang III sind stichpunktartig die Bereiche aufgezählt, die die Eisenbahnen gemäß Art. 28 der EG-Verordnung 1371/2007 mit ihren Dienstqualitätsnormen abzudecken haben – auch dies ist Wirtschaftsverwaltungsrecht.

III. Schutzziele

Die Erörterung der materiellen Schutzziele beschränkt sich auf die besonders wichtigen Rechtsgüter Leben und Gesundheit und das für die Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich besonders sensible Thema Pünktlichkeit.

1. Haftung bei Verletzung von Leben oder Gesundheit

Die Einführung der Gefährdungshaftung bei Unfällen im Schienenverkehr im Jahr 1871 war ein Meilenstein der Rechtsentwicklung. Schutzzweck dieser Regelung ist es, die Geschädigten von dem vor Gericht häufig schwierigen Nachweis des Verschuldens auf Seiten der Eisenbahn zu entlasten, um ihnen einen in der Praxis realisierbaren Anspruch auf Schadensersatz zu verschaffen. Entlasten kann sich die Eisenbahn von dieser Haftung nur, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist, § 1 Abs. 2 HPfG, oder wenn dem Geschädigten ein überwiegendes Mitverschulden an dem Schadensereignis vorzuhalten ist; letzteres ergibt sich aus § 4 HPfG, der auf § 254 BGB Bezug nimmt. Typisch für die Gefährdungshaftung ist die Begrenzung der Haftung auf einen Betrag – zurzeit auf 600.000 Euro Kapitalbetrag oder 36.000 Euro Jahresrente.

12 Im Nahverkehr müssen die Anschlusszüge nicht angesagt werden.

13 So auch: Schmidt, RRa 2008, S. 155; Wolfgang Kunz, »Der Ausfall eines Zuges im internationalen Zugverkehr«, Transportrecht 2009, Heft 6, S. 250

Auch Schmerzensgeld kann aufgrund von Gefährdungshaftung zugesprochen werden, § 6 HPfG. Daneben gilt bei Verletzung von Leben, Gesundheit oder Eigentum selbstverständlich auch die Haftung nach Delikts- und Vertragsrecht.

Im internationalen wie – sowohl nach der EG-Verordnung 1371/2007 als auch gemäß § 1 EVO – nun auch im nationalen Verkehr gilt eine vertragliche Haftung der Eisenbahn bei Tötung oder Verletzung eines Reisenden gemäß den Artikeln 26 bis 31 des COTIF-CIV. Die Bahn haftet gemäß Art. 26 Abs. 1 COTIF-CIV verschuldensunabhängig, kann sich aber mit entsprechendem Nachweis von dieser Haftung befreien,

- a) wenn der Unfall durch außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegende Umstände verursacht worden ist und der Beförderer diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte;
- b) soweit der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden zurückzuführen ist;
- c) wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Beförderer dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte; ...

Im Gegenschluss ergibt sich: Von der Haftung für Umstände und Ursachen, die innerhalb des Eisenbahnbetriebs entstanden sind, kann sich die Eisenbahn in keinem Fall befreien, auch dann nicht, wenn ihre Bediensteten erwießenmaßen kein Verschulden trifft.

Die Haftung ist auf 175.000 Sonderziehungsrechte, umgerechnet zurzeit etwa 190.000 Euro, begrenzt. Die Haftungsbegrenzung auf eine Summe und der Umstand, dass die Eisenbahn auch bei erwiesenem Nichtverschulden ihrer Erfüllungsgehilfen haftet, wenn der den Unfall auslösende Umstand der Sphäre des Eisenbahnbetriebs zuzuordnen ist, sprechen für die rechtssystematische Einordnung dieser Haftung als Gefährdungshaftung¹⁴.

Die unwiderlegbare Gefährdungshaftung der Bahn endet allerdings an der Grenze ihres Herrschaftsbereichs: Wenn die den Unfall auslösenden Umstände oder Handlungen außerhalb des Eisenbahnbetriebs anzusiedeln sind, kann sich das Bahnunternehmen bei Vorliegen eines der drei oben genannten Gründe durch entsprechenden Nachweis von der Haftung befreien. Außerhalb ihrer Sphäre unterliegt die Bahn somit lediglich einer Haftung für widerlegbar vermutetes Verschulden¹⁵.

Der Haftungshöchstbetrag von 175.000 Sonderziehungsrechten ist nur eine Mindestregelung. Diese Betragsgrenze gilt nach Art. 30 Abs. 2 COTIF-CIV nur, wenn Landesrecht keine höhere Grenze vorsieht. Das ist nach dem deutschen HPfG

14 A. A. Filthaut, »Neues Haftungsrecht für Unfälle von Eisenbahnfahrern«, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) Heft 9, 2009, S. 420, der aus den weit gefassten Haftungsbefreiungsgründen des Art. 26 Abs. 2 CIV den Schluss zieht, dass es sich bei der Haftung der Bahn gemäß Art. 26 I CIV um eine Verschuldenshaftung handle, bei der das Verschulden vermutet werde.

15 So insoweit wohl auch Filthaut, NZV, S. 420

mit 600.000 Euro der Fall, so dass damit diese höhere Grenze in Deutschland maßgebend ist.

Wie sich aus Art. 26 Abs. 4 COTIF-CIV (*»Eine etwaige Haftung des Beförderers in den in Absatz 1 nicht vorgesehenen Fällen wird durch diese einheitlichen Rechtsvorschriften nicht berührt.«*) ergibt, kann bei Unfällen, die weitere, nicht in Art. 26 Abs. 1 aufgeführte Tatbestandsmerkmale erfüllen, auch eine Verschuldenshaftung gemäß §§ 823 ff. BGB vorliegen.

Mit Art. 11 im Kapitel III der EG-Verordnung 1371/2007 sind die Titel IV Kap. I, III, und IV sowie Titel VI und Titel VII der ER CIV, und damit insbesondere die Art. 26 bis 31 CIV, die die Haftung bei Tötung und Verletzung für den Personenverkehr regeln, im Anhang I der EG-Verordnung europäisches Recht geworden und haben damit supranationalen Rechtsrang erhalten. Dies gilt allerdings *»vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Kapitels und unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, die den Fahrgästen weitergehenden Schadenersatz gewähren«*. Nationale Vorschriften, die den Fahrgästen höheren Schadenersatz gewähren, gelten also fort.

Die Fortgeltung nationalen Rechts betrifft auf jeden Fall die für den Fahrgast günstigeren, weiter reichenden (Schadenersatz-)Rechtsfolgen nach nationalem Recht. Entsprechend lässt Art. 30 Abs. 2 CIV für die Höhe des Schadenersatzes dem Landesrecht den Vortritt, wenn dieses über den CIV-Mindestbetrag hinausgeht. Ob dieser Vorrang von nationalem Landesrecht auch für dem Fahrgast günstigere Rechtsvoraussetzungen und -einwendungen gilt, wird die Rechtsprechung zu klären haben. Gegen die Absenkung der Voraussetzungen zugunsten des Fahrgastes spricht immerhin Art. 52 CIV, wonach für Schadenersatzansprüche, auf die die ER CIV Anwendung finden, nur die in den ER CIV genannten Voraussetzungen und Beschränkungen gelten sollen.

Für Deutschland bleibt damit festzuhalten: Bei Verletzung von Leben und Gesundheit gilt – wenn kein Verschulden vorliegt – die weiter reichende Haftungsgrenze des deutschen HPfFG, dem Art. 11 der EG-Verordnung in Verbindung mit Art. 30 Abs. 2 CIV explizit den Vorrang überlässt. Im Ergebnis kann sich der Fahrgast aus den Vorschriften nationaler, internationaler und europarechtlicher Herkunft immer die für ihn in Bezug auf die Rechtsfolge günstigste Norm aussuchen.

2. Haftung bei Unpünktlichkeit

2.1 Rücktritt, Abbruch, Umdisposition

Nach Art. 16 der EG-VO 1371/2007 hat der Fahrgast im Fern- und Nahverkehr das Recht, von der Reise – entweder von Anfang an oder auf einem Unterwegsbahnhof – zurückzutreten und sich den ganzen oder einen Teil vom Fahrpreis auszahlen zu lassen, wenn ihm am Zielort gemäß Beförderungsvertrag eine Verspätung von mehr als 60 Minuten droht. Er kann auch umdisponieren und die Reise gleich oder später mit geänderter Streckenführung zum Ziel fortsetzen. Der Fahrgast muss also eine absehbare erhebliche Verspätung nicht ergehen hinnehmen, sondern kann versuchen, ihre Auswirkungen durch Rücktritt vom Beförderungsvertrag zu vermeiden oder sie durch Abbruch oder Umdisposition so gering wie möglich zu halten.

Das gleiche Ziel – die weitestgehende Vermeidung der Verspätung – verfolgt auch der neue § 17 EVO, der aber nur im Nahverkehr gilt. Nach § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO kann der Fahrgast bei einer voraussichtlichen Verspätung von 20 Minuten die Reise mit einem anderen, auch einem höherwertigen Fernverkehrszug durchführen.

Eine erste Ausnahme von diesem sogenannten Upgrade-Anspruch macht allerdings § 17 Abs. 1 Nr. 1 Satz 2 EVO für reservierungspflichtige Züge und Sonderfahrten.

Darüber hinaus kann zweitens das Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 5 Satz 2 EVO

»in den Beförderungsbedingungen von § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO abweichen, wenn nach dem vorgesehenen Tarif für den Fahrausweis ein erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt zu zahlen ist.«

In der Begründung zum Gesetzentwurf¹⁶ ist ausgeführt, dass mit »erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt« insbesondere die sogenannten Ländertickets und das »Schönes-Wochenende-Ticket« gemeint sind. Angemessen erscheint, darunter Tarifangebote fallen zu lassen, die eine Ermäßigung von mehr als 50 Prozent gegenüber dem Normaltarif einräumen¹⁷.

Eine dritte Ausnahme vom Anspruch aus § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO enthält der neue § 8 Abs. 3 EVO. Danach kann Reisenden die Ausübung des Upgrade-Anspruchs verwehrt werden, *»wenn ansonsten eine erhebliche Störung des Betriebsablaufs zu erwarten ist.«* Dies kann beispielsweise der Fall sein bei drohender Überfüllung eines Fernverkehrszuges als mögliche Folge des Ausfalls eines Nahverkehrszuges.¹⁸

Nach § 17 Abs. 1 Nr. 2 EVO kann der Reisende in der Nacht – d.h. wenn seine planmäßige Ankunft zwischen null und fünf Uhr liegt, und ihm eine Verspätung von mindestens 60 Minuten droht – ein anderes Verkehrsmittel nutzen. Das wird in der Regel ein Taxi sein. Das Gleiche gilt bei Ausfall des letzten planmäßigen Nahverkehrszuges des Tages. Die erforderlichen Mehraufwendungen, die der Reisende infolge der Ausübung dieser Rechte hat, werden ihm gemäß § 17 Abs. 2 EVO ersetzt. Die Erstattung der Kosten des anderen Verkehrsmittels nach § 17 Abs. 1 Nr. 2 EVO ist auf maximal 80 Euro begrenzt.

Eine im Sinne von § 17 EVO relevante Verspätung beginnt also im Nahverkehr tagsüber bereits ab 20 Minuten und nachts – jedenfalls für die Benutzung eines anderen Verkehrsmittels – ab 60 Minuten. Maßgeblich ist im Eisenbahnverkehr immer nur die Ankunftsverspätung, d.h. die Abweichung der Ist-Ankunftszeit des Reisenden von seiner Soll-Ankunftszeit am Reiseziel. Daraus ergibt sich zugleich eine Verspätungshaftung der Eisenbahnverkehrsunternehmen für die gesamte vertraglich vereinbarte Reisekette, die sich aus mehreren durch Umstiege miteinander kombinierten Zügen zusammensetzen kann.

16 Deutscher Bundesrat, Drucksache 759/08 vom 17.10.2008, S. 21

17 So auch: Thomas Hilpert, »Neue zusätzliche Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Deutschland« MDR 2009, Heft 17, S. 970

18 Vgl. Hilpert, »Neue Fahrgastrechte ...«, MDR 2009, S. 970

2.2 Entschädigung und Schadenersatz wegen Verspätung

Tritt der Fahrgast nicht von der Reise zurück, sondern führt diese durch und erleidet dabei eine Verspätung, kann er gemäß Art. 17 EG-Verordnung 1371/2007

»eine Fahrpreisschädigung verlangen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet ... Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt

a) 25 Prozent des Fahrpreises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten;

b) 50 Prozent des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 120 Minuten.«

Auch in Art. 17 ist also die Reisekettenhaftung, die durch das Verpassen eines Anschlusszuges entsteht, bei der Regelung der Verspätungentschädigung aufgenommen worden. Für das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Reisenden zu einem Fernverkehrsanschlusszug befördert, bedeutet dies, dass die zu zahlende Entschädigung deutlich höher sein kann als der eigenen Anteil am Gesamtfahrpreis¹⁹. Die an der Reisekette beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen haften im Verhältnis zum Fahrgast als Gesamtschuldner auf den Entschädigungsbetrag. Im Innenverhältnis der Verkehrsunternehmen hat dasjenige die Entschädigung zu übernehmen, dem die Verspätung des Reisenden zuzurechnen ist. Das ist in der Regel dasjenige, das als erstes das »Reißen« der geplanten Reisekette verursacht hat.

Beträgt die Entschädigung rechnerisch weniger als vier Euro, kann sich die Bahn auf die Bagatellgrenze berufen. Die Eisenbahnen in Deutschland haben das in ihren AGB einheitlich so festgelegt. Diese in Art. 17 der EG-Verordnung 1371/2007 den Eisenbahnen eingeräumte Befugnis zeigt das prinzipielle Dilemma der Verspätungentschädigungsregelung: Verspätungen können zwar subjektiv höchst ärgerliche Folgen für den Fahrgast haben, trotzdem können sich infolge der prozentualen Anknüpfung der Entschädigungshöhe an den Fahrpreis sehr geringe Entschädigungsbeträge ergeben. Für die Eisenbahnen als wirtschaftlich handelnde Unternehmen kommt hinzu, dass die Bearbeitungskosten geringe Erstattungsbeträge häufig um ein Mehrfaches übersteigen können und eine gründliche Prüfung der geltend gemachten niedrigen Entschädigung kaufmännisch nicht mehr sinnvoll ist²⁰.

Ob die Verspätungentschädigung gemäß Art. 17 EG-Verordnung 1371/2007 ihrer Rechtsnatur nach eine Minderung wegen mangelhafter Leistung der Bahn oder Ersatz eines immateriellen Verzugschadens ist, ist bisher nicht geklärt²¹. Gegen die

19 Vgl. Thomas Hilpert, »Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr nach der neuen Verordnung (EG) Nr. 1371/2007«, MDR 2008, Heft 11, S. 599

20 Um die Bearbeitungskosten zu senken, haben die Eisenbahnen im Tarifverband der in Deutschland ein maschinenlesbares Erstattungsformular entwickelt, das den Kunden veranlasst, die für die schlüssige Darlegung des Anspruchs anzugebenden Tatsachen einzutragen. Der verschiedentlich geäußerten Kritik am Umfang der abgefragten Angaben im Formular ist entgegenzuhalten, dass die Anzahl der erforderlichen Angaben der Komplexität der gesetzlichen Regelung geschuldet ist.

21 Art. 17 EG-Verordnung knüpft offenbar mangels objektiver Alternativen zur Bemessung der Höhe des immateriellen Verspätungsschadens am Preis der Fahrkarte an und bewertet ihn je

Einstufung der Verspätungshaftung als Sachmängelhaftung spricht, dass das dem Beförderungsvertrag zugrundeliegende Werkvertragsrecht der §§ 631 ff. BGB bei verspäteter Lieferung keine Haftung aufgrund von Sachmängeln (§§ 633 ff. BGB) kennt und in derartigen Fällen nur eine Haftung wegen Schuldnerverzug (§§ 280, 286 ff. BGB) übrig bleibt. Nach Auffassung des Autors ist die Verspätungsentschädigung nach Art. 17 EG-Verordnung 1371/2007 als Entschädigung für den durch die Verspätung erlittenen Zeitverlust, mithin als immaterieller Schadensersatz anzusehen.

Eindeutig um einen Anspruch auf Ersatz eines Vermögensschadens hingegen handelt es sich bei dem Anspruch gemäß Art. 32 Abs. 1 Satz 1 im Anhang I der EG-Verordnung 1371/2007. Dieser steht dem Fahrgast zu, wenn er seine Reise wegen Zugausfall, -verspätung oder Anschlussversäumnis nicht mehr vor Mitternacht fortsetzen kann oder wenn ihm die Fortsetzung nicht mehr zuzumuten ist. Der Schadenersatz ist gemäß Art. 32 Abs. 1 Satz 2 allerdings begrenzt auf die Übernachtungs- und Benachrichtigungskosten, die dem Fahrgast als unmittelbare Folge der Reiseverzögerung entstehen. Andere mittelbare oder untypische Schäden werden ihm also nicht ersetzt. Damit begrenzt Art. 32 Abs. 1 richtigerweise den Vermögensschadenersatz auf den für alle Reisenden gleichen, unmittelbaren Schutzbereich des Beförderungsvertrages und schließt den Schutz mittelbar mit der Reise verfolgte, individueller und im Hinblick auf den Eisenbahn-Beförderungsvertrag untypischer Zwecke aus.

Unter den unmittelbaren und typischen Schutzbereich der Norm fällt – obwohl nicht ausdrücklich erwähnt – auch die Taxifahrt, die der Reisende wählt, um noch in derselben Nacht nach Hause oder zu seinem gebuchten Hotel zu gelangen. Der alternative Anspruch auf Erstattung der Taxikosten entsteht anstelle des Anspruchs auf Erstattung der Übernachtungskosten und kann als alternativer Ersatzanspruch den Betrag der Hotelübernachtung nicht übersteigen.

3. Haftungsbefreiungsgründe bei Unpünktlichkeit

Der Aufwendungsersatzanspruch nach § 17 Abs. 2 EVO steht dem Reisenden im Nahverkehr gemäß § 17 Abs. 3 EVO nicht zu, wenn der Ausfall oder die Unpünktlichkeit des Zuges zurückzuführen ist auf

1. *betriebsfremde Umstände, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen ... trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte;*
2. *Verschulden des Reisenden*
3. *Verhalten eines Dritten, das das Eisenbahnverkehrsunternehmen ... trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen es nicht abwenden konnte.*

nach Verspätungsdauer (60 – 119 Minuten und >120 Minuten) mit einem Prozentsatz vom Preis. Joachim hat demgegenüber versucht, den monetären Wert einer (vom Fahrpreis prinzipiell unabhängigen) Verspätungsminute zu ermitteln und auf dieser Grundlage Vorschläge gemacht, vgl. Haldor E. Joachim, »Verspätungsentschädigungen der Bahnen«, Internationales Verkehrswesen (59) Heft 3 2007, S. 95 ff.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann sich auf die Einwendungsgründe nach § 17 Abs. 3 Nr. 1 und 3 allerdings nur berufen, wenn der Reisende über die den Betriebsablauf störende Ursache rechtzeitig unterrichtet wurde oder die Ursache offensichtlich war (§ 17 Abs. 3 Satz 2 EVO). Kein Dritter im Sinne von § 17 Abs. 3 Nr. 3 EVO ist der Betreiber der Infrastruktur (§ 17 Abs. 3 Satz 3).

Nach Art. 32 Abs. 2 CIV ist die Eisenbahn von der Schadensersatzhaftung gemäß Art. 32 Abs. 1 CIV auf Hotelübernachtung befreit, wenn die Verspätung (durch welche die Fortsetzung der Reise vor Mitternacht unmöglich oder unzumutbar geworden ist) auf eine der drei folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

- a) außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte
- b) auf ein Verschulden des Reisenden oder
- c) Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte;

...

Keine Dritten sind ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (Art. 32 Abs. 2 c) CIV) und der Infrastrukturbetreiber, der als Erfüllungshelfer der Verkehrsunternehmen gilt (Art. 51 CIV).

Nach Art. 32 Abs. 2 a) CIV kann die Bahn somit nicht für unabwendbare Umstände, die außerhalb ihres Herrschaftsbereichs liegen, und deren unabwendbare Folgen haftbar gemacht werden. Für starken Sturm und umfallende Bäume ist sie nicht verantwortlich, aber sie muss dafür Sorge tragen, dass die als Folge des Ereignisses eintretenden Behinderungen so schnell wie möglich beseitigt werden. Im Umkehrschluss ergibt sich auch, dass die Bahn für Umstände innerhalb ihrer Sphäre immer haftet, auch dann, wenn diese Umstände von ihr erwiesenermaßen nicht verschuldet und auch die Folgen nicht abgewendet werden konnten. Jedenfalls für alle Vorgänge innerhalb des Eisenbahnbetriebes unterliegt die Bahn damit einer strengen Gefährdungshaftung.

Diskutiert wird die Frage, ob und inwieweit die Haftungsausschlussgründe des Art 32 CIV nicht nur auf die Haftung gemäß Art. 32 Abs. 1, sondern auch für die Ansprüche auf Verspätungsschädigung gemäß Art. 15 ff. der EG-Verordnung 1371/2007 anwendbar sind²². Dafür spricht die grammatikalische, die historische und die systematische Auslegung der Art. 15 EG-Verordnung und 32 CIV.

Die »Brückennorm«²³ Art. 15 bezieht die Haftung für Verspätungen gemäß »Anhang I, Titel IV, Kapitel II« (das nur Art. 32 CIV enthält) »vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Kapitels« in die Regelung der EG-VO über die Haftung für Verspätungen mit ein. In grammatikalischer Auslegung ist daher zu fragen, ob die Art. 15 ff. eine von Art. 32 Abs. 2 CIV abweichende Haftungsbefreiungsregelung enthalten oder diese ganz ausschließen wollen. Dazu ist festzustellen: Keine der Rechtsnormen des Kapitels IV der EG-Verordnung 1371/2007 (Art. 15 bis 18), das die Fahrgast-

22 Staudinger EuZW 2008, S. 754, Schmidt RRA 2008, S. 159, Hilpert MDR 2008, S. 600

23 Kunz, TransportR 2009, S. 248

rechte bei Verspätungen und Zugausfall behandelt, enthält eine anderweitige Regelung zur Haftungsbefreiung bei Unpünktlichkeit. Daraus folgt, dass die drei Haftungsbefreiungsgründe des Art. 32 Abs. 2 CIV auch auf diese Haftungsansprüche anwendbar sind, wenn ein vergleichbarer Regelungsgegenstand vorliegt.

Auch die historische Auslegung stützt dieses Ergebnis²⁴: Gemäß Erwägungsgrund Nr. 14 der EG-Verordnung 1371/2007 wollte der Europäische Gesetzgeber, »*ein System für die Entschädigung von Fahrgästen bei Verspätungen ... (schaffen), das ... auf der gleichen Grundlage beruht wie das internationale System, das im Rahmen des COTIF, insbesondere in dessen Anhang betreffend die Fahrgastrechte (CIV) besteht.*« Mit anderen Worten: Die Haftungsbefreiungsgründe des Art. 32 Abs. 2 CIV wurden vom Europäischen Gesetzgeber als allgemeine Rechtsgedanken für so umfassend und evident richtig gehalten, dass es ihrer ausdrücklichen Wiederholung im Zusammenhang mit der Regelung der Haftung wegen Verspätung im Hauptteil der EG-Verordnung nicht bedurfte. Diese Interpretation wird zusätzlich dadurch gestützt, dass auch der deutsche Gesetzgeber die drei Einwendungsgründe des Art. 32 Abs. 2 a) bis c) CIV inhaltsgleich in den neuen § 17 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 EVO übernommen hat.

Schließlich stützt auch die systematische Auslegung dieses Ergebnis: In beiden Fällen handelt es sich um Schadensersatzansprüche wegen Unpünktlichkeit. Die Gründe des Art 32 Abs. 2 a) bis c) beseitigen daher in beiden Fallkonstellationen die Schadensersatzverpflichtung des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Dass der Fahrgast als Folge von (vom Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht verschuldeter) Unpünktlichkeit im einen Fall (Art. 32 Abs. 1 CIV) einen Vermögensschaden und im anderen (Art. 17 EG-Verordnung 1371/2007) einen immateriellen Schaden erlitten hat, erscheint unerheblich²⁵. Ob die Bahn haftet oder nicht, muss nach den gleichen Wertungsmaßstäben beurteilt werden.

Es ist somit kein Argument ersichtlich, warum die Einwendungsgründe des Art. 32 Abs. 2 a) bis c) CIV, die dem Anspruch auf Ersatz eines Vermögensschadens nach Art. 32 Abs. 1 CIV entgegen gehalten werden können, nicht auch den Anspruch auf Ersatz eines immateriellen Schadens nach Art. 17 EG-Verordnung 1371/2007 beseitigen können. Bei Vorliegen eines der drei Haftungsbefreiungsgründe des Art. 32 Abs. 2 CIV kann die Verspätung also nicht der der Bahn zugerechnet werden²⁶. Jenseits der damit eingegrenzten Risikosphäre der Bahn trägt der Reisende das Risiko, dass seine Reise nicht so verläuft wie geplant.

²⁴ So auch: Schmidt, RRa 2008, 159

²⁵ So auch: Schmidt, RRa 2008, S. 159; a. A. offenbar Ansgar Staudinger, »Zweifelsfragen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten im Eisenbahnverkehr«, Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht, Heft 24, 2008, S. 754

²⁶ Kunz, TransportR 2009, S. 245, stuft die Haftung nach Art. 32 CIV als »verschuldensunabhängig« ein, wertet also die Haftungsbefreiungstatbestände nicht als Entschuldigungsgründe. Demgegenüber geht Filthaut, NZV 2009, S. 420 für den ähnlich konstruierten Art. 26 CIV von einer Verschuldenshaftung aus, bei der das Verschulden vermutet wird, mithin bei Vorliegen der Haftungsbefreiungsgründe des Art. 26 Abs. 2 CIV widerlegt werden kann.

IV. Durchsetzung von Fahrgastrechten

Die EG-Verordnung 1371/2007 enthält auch wichtige Vorschriften zur Durchsetzung von Fahrgastrechten. So hat jeder Mitgliedsstaat gemäß Art. 30 Abs. 1 eine oder mehrere Stellen für die Durchsetzung der EG-Verordnung 1371/2007 zu benennen. Es geht dabei um den Vollzug der zahlreichen öffentlichrechtlichen Vorschriften der EG-Verordnung. Sie regeln, auf welche Weise Eisenbahnen Personenverkehr durchzuführen haben. Das betrifft zum Beispiel die vorzuhaltenden Vertriebswege (Schalter, Automat, Telefon, Internet, im Zug); die Anwendung der Technischen Spezifikationen für Interoperabilität, die die European Railway Agency in Lille nach und nach immer weiter aufstellt; die Einhaltung der Haftpflicht-Versicherungspflicht und die zahlreichen Vorschriften zur Umsetzung der Bestimmungen für Behinderte und Personen reduzierter Mobilität.

Im Zusammenhang mit den Fahrgastrechten ist wichtig, dass die benannten Verwaltungsbehörden, in Deutschland das Eisenbahnbundesamt und die Landesaufsichtsämter für die Privatbahnen, keine Streitschlichter sind, die dem Fahrgast zur Durchsetzung seiner zivilrechtlichen Regressansprüche verhelfen können. Das ergibt sich daraus, dass diese Verwaltungsbehörden als Teil der vollziehenden Gewalt keine Recht sprechende Funktion haben können.

Der Fahrgast muss seine Beschwerde, wenn er eine Entschädigung erhalten will, also nicht an die Durchsetzungsbehörde, sondern kann und sollte sie zunächst an das Eisenbahnverkehrsunternehmen, bzw. an die von den deutschen Eisenbahnen eingerichtete Servicestelle richten. Die EG-Verordnung schreibt vor, dass die Eisenbahnen ein Beschwerdeverfahren und eine Beschwerdestelle einzurichten haben. Das ist bei der Deutschen Bahn mit dem Kundendialog umgesetzt.²⁷

Was kann der Fahrgast nun tun, wenn er mit der Antwort des Verkehrsunternehmens auf seine Beschwerde nicht zufrieden ist? Eine Klage vor einem Zivilgericht scheidet in der Regel schon daran, dass die Abwägung von Aufwand und Nutzen einer Klage wegen der in der Regel geringen Streitwerte dagegen spricht. In einer solchen Situation bietet sich ein Schlichtungsverfahren als kostengünstiger weiterer Rechtsweg an.

Die EG-Verordnung 1371/2007 trifft selber keine Regelung zur Einrichtung von Schlichtungsverfahren. Dies ist in Deutschland jetzt mit dem neuen § 37 EVO umgesetzt worden. Das Gesetz vom 26. Mai 2009 zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die EG-Verordnung 1371/2007 hat die Schlichtung in einer Rechtsnorm verankert.

Auf Initiative der DB haben am 15.07.2009 neun regional und überregional tätige Eisenbahn- und Busverkehrsunternehmen den Trägerverein der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp) gegründet. Die söp hat am 01.12.2009

27 Der DB-Kundendialog bearbeitet pro Jahr ca. 850.000 Beschwerden. Die Beschwerdequote beträgt – bei insgesamt rund 1,8 Milliarden Reisenden im Fern- und Nahverkehr – rund 0,5 Prozent.

ihre Arbeit aufgenommen. Wichtig ist jetzt, dass sich nicht nur Verkehrsunternehmen des Landverkehrs auf Schiene und Straße, sondern auch des Luftverkehrs beteiligen, damit der gesamten Bereich des öffentlichen Verkehrs in Deutschland geschlichtet werden kann.

Neben der bundesweit tätigen söp gibt es für Streitfälle im regionalen Nahverkehr auch noch regionale Schlichtungsstellen. Hier kann es zu Überschneidungen der Zuständigkeit zwischen der söp und den regionalen Schlichtungsstellen kommen. Die Abgrenzung der Zuständigkeit sollte nach dem Subsidiaritätsprinzip vorgenommen werden.

V. Fazit und Ausblick

Die Rechtsquellenlage ist mit völkerrechtlichen, europarechtlichen und bundesrechtlichen Normen sehr komplex. Durch die erst im Laufe der Beratungen des Europäischen Parlaments beschlossene Hereinnahme der CIV in den Anhang I der EG-Verordnung 1371/2007 konnte ein Konflikt zwischen den völkerrechtlichen Pflichten der Mitgliedsstaaten als Mitglied der OTIF und dem in der Europäischen Union höherrangigen Gemeinschaftsrecht vermieden werden. Zugleich ergibt sich aus dieser Sachlage, dass Änderungen der EG-Verordnung 1371/2007 und der CIV im Einklang erfolgen müssen.

Die deutschen Haftungsnormen bei Verletzung von Leben und Gesundheit gelten wegen des weitergehenden Haftungsumfanges des deutschen Rechts fort.

Die Einführung des Anspruchs auf Verspätungsentschädigung ohne Vermögensschaden hat rechtsgeschichtliche Bedeutung. Der Anspruch entsteht im Eisenbahnverkehr ab einer Stunde Ankunftsverspätung. Im Luftverkehr hat der EuGH am 19.11.2009 einen Entschädigungsanspruch ab drei Stunden Ankunftsverspätung zuerkannt.

Zur rechtssystematischen Einordnung des Anspruchs auf Verspätungsentschädigung: Der prozentuale Bezug auf den Preis der Fahrkarte sieht zwar aus wie Minderung, andererseits kennt z.B. das deutsche Recht kein Recht auf Minderung wegen verzögerter Lieferung. Die Verspätungsentschädigung lässt sich eher als immaterieller Schadenersatz für erlittenen Zeitverlust und somit als Haftung wegen Schuldnerverzug verstehen.

Der Anspruch auf Verspätungsentschädigung ist begrenzt durch Einwendungen. Die Haftungsbefreiungsgründe des Art. 32 CIV Abs. 2 a) bis c) sind auch auf den Anspruch auf Verspätungsentschädigung gemäß Art. 17 EG-Verordnung anwendbar. Hier bedarf es allerdings noch einer Klarstellung durch die Rechtsprechung.

Die Diskussion der grundlegenden Unterschiede zwischen Durchsetzung der Verordnung einerseits und Schlichtung zwischen Verkehrsunternehmen und Kunde andererseits hat ergeben, dass die Durchsetzungsstellen als Verwaltungsbehörden Verwaltungsrecht im öffentlichen Interesse durchzusetzen haben, während die Schlichtungsstellen zur außergerichtlichen Streitbeilegung zwischen den Partnern

des Beförderungsvertrages – dem Verkehrsunternehmen und dem Kunden – berufen sind. Kompensation für einen Leistungsmangel bei Ausführung des Beförderungsvertrages kann ein Kunde, der mit der Antwort des Verkehrsunternehmens auf seine Beschwerde unzufrieden ist, also nur bei einem Zivilgericht oder mit Hilfe einer Schlichtungsstelle erlangen. Dabei stehen für den Kunden in der Regel nur bei einer Schlichtungsstelle riskierter Aufwand und möglicher Nutzen eines streitigen Verfahrens in einem angemessenen Verhältnis.

Die von Eisenbahnen und Busverkehrsunternehmen gegründete Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp), die auf den Beitritt der wichtigsten deutschen Airlines hofft, hat am 01.12.2009 ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie kann zur Weiterentwicklung des Rechts der Fahr- und Fluggäste und damit zur Zufriedenheit der Kunden des öffentlichen Verkehrs einen wertvollen Beitrag leisten.

Fahrgastrechte im Land- und Luftverkehr¹

**Silvia Schattenkirchner, Rechtsanwältin, Leiterin Verbraucherschutz,
ADAC Juristische Zentrale, München**

1. Fluggastrechte

Erfahrungen aus der Praxis:

Zu der Zeit, als es die sogenannte Fluggastrechte-Verordnung noch nicht gab, sondern lediglich die »Überbuchungsverordnung«, ärgerten sich zwar viele Flugreisende über Flugverspätungen, Annullierungen und sonstige Störungen, sie hatten aber keine Handhabe, von der Fluggesellschaft einen Ausgleich für ihren Ärger, für lange Wartezeiten oder gar für Nächte auf der Wartebank am Flughafen zu bekommen. Denn für diese »Unannehmlichkeiten« wie es die Fluggesellschaften gerne bezeichneten, war schlichtweg keine Entschädigung vorgesehen.

Heute haben die Passagiere zwar mit der Verordnung Nr. 261/04² eine gesetzliche Grundlage, die ihnen zahlreiche Rechte zuspricht. Im Ergebnis sieht die Situation aber leider nicht entscheidend besser aus als vor 2005: Noch immer ärgern sich viele Flugreisende über Flugverspätungen, Annullierungen und sonstige Störungen. Eine angemessene Entschädigung erhalten viele aber bis heute nicht, denn nur in den wenigsten Fällen wird gezahlt – und wenn doch, dann nur nach zähem Ringen mit der Fluggesellschaft.

Vielen Verbrauchern bleiben daher nur die Beauftragung eines Rechtsanwalts und der Weg vor Gericht – bei juristisch klaren Sachverhalten nicht gerade das, was man von einem kundenfreundlichen Unternehmen erwartet. Verbraucherbeschwerden, die dem ADAC vorliegen, deuten darauf hin, dass manche Fluggesellschaften eine gezielte Hinhaltenaktik einsetzen, damit die Kunden irgendwann entnervt aufgeben.

Dem Fluggast obliegt die Beweislast dafür, dass eine Annullierung vorlag. Hier steht er vor dem Problem, dass er keine Informationen über den Hintergrund der Nichtbeförderung erhält. Die Fluggesellschaften halten sich sehr bedeckt mit Aus-

1 Der Referent ist Leiter des Referats »Schadensersatzrecht, Luftverkehrsrecht« im Bundesministerium der Justiz. Der Vortrag gibt nur die persönliche Auffassung des Verfassers wieder.

2 ABLEG 2004 L 46 1

künften darüber, woran die Beförderung denn nun gescheitert ist. Dem ADAC sind kaum Fälle bekannt, in denen von der Fluggesellschaft offen gelegt wurde, was die Ursache für die Nichtbeförderung war.

Statistiken

Ein Lösungsansatz, die Offenlegung der Ursachen für eine Nichtbeförderung zu erreichen, wäre die Einführung entsprechender Statistikpflichten für die Fluggesellschaften.

Da es keine öffentlich zugänglichen Statistiken zu Nichtbeförderung und Überbuchung bei den europäischen Luftfahrtunternehmen gibt, hat die Europäische Kommission bei der Erstellung eines Berichts zu den Fluggastrechten die Fluggesellschaften ersucht, Informationen und Zahlen zu erfolgten Nichtbeförderungen vorzulegen.

Bis auf zwei Ausnahmen weigerten sich jedoch alle mit der Begründung, dieser Aspekt sei Geschäftsgeheimnis.

Um hier die Situation des Verbrauchers und ggfs. einen noch größeren Handlungsbedarf einschätzen zu können, ist es aus Sicht des ADAC dringend notwendig, dass entsprechende Statistiken offen gelegt werden.

Häufig versuchte man auch, eine Annullierung als bloße Verspätung zu bagatelisieren um sich zu entlasten. Dem hat der EuGH³ jetzt einen Riegel vorgeschoben mit der Entscheidung vom 19.11.2009 und eine Verspätung von mehr als drei Stunden einer Annullierung gleichgestellt.

Als klassische Begründung für eine Nichtbeförderung dienen seitens der Fluggesellschaften regelmäßig die »außergewöhnlichen Umstände«, das ist im Winter das Wetter und im Hochsommer der technische Mangel, der für sämtliche Flugverspätungen und Annullierungen herzuhalten hat.

Diese Gründe werden auffallend häufig zur Entlastung vorgetragen.

Zumindest was das Argument »technischer Mangel« anbelangt, konnte auch hier der EuGH⁴ inzwischen regulierend eingreifen, mit seiner Entscheidung vom 22.12.2008. Darin stellte er klar, dass ein bei einem Flugzeug aufgetretenes technisches Problem, das zur Annullierung eines Flugs führt, nicht unter den Begriff »außergewöhnliche Umstände« fällt, es sei denn, das Problem geht auf Vorkommnisse zurück, die auf Grund ihrer Natur oder Ursache nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind.

Die Definition von »höherer Gewalt«, ist jedoch nach wie vor häufiger Anlass für Streit zwischen Airlines, Passagieren und Aufsichtsbehörden, da hier große Unklarheiten in der Auslegung bestehen.

Häufig unterbleiben jedoch nicht nur die Ausgleichszahlungen, sondern sogar die gebotenen Versorgungsleistungen. Viele Passagiere verbringen Nächte auf Flug-

3 Urteil vom 19.11.2009 – RS C-432/07; DAR 2009, 688 LS

4 Urteil vom 22.12.2008 – RS C-549/07; DAR 2009, 78 (LS)

häfen ohne zu essen oder zu trinken. Denn ab einer bestimmten Uhrzeit ist auf den meisten Flughäfen nichts Essbares mehr zu bekommen. Und da die Verspätung in der Regel überraschend kommt, sind die Fluggäste natürlich auch nicht darauf ausgerichtet, ausreichend Verpflegung dabei zu haben. Jeder kann sich vorstellen, welche körperliche Belastung solche Nächte darstellen, vor allem wenn dann noch Kinder oder ältere Menschen betroffen sind.

Es drängt sich der Gedanke auf, dass einige Fluggesellschaften inzwischen scheinbar ganz bewusst auf die Erbringung von Versorgungsleistungen verzichten, um die Kosten möglichst gering zu halten. Denn es ist günstiger für die Fluggesellschaft, sich hinterher verklagen zu lassen und dann für diese Einzelfälle die Hotelrechnung oder die Restaurantrechnung zu bezahlen, als pauschal für alle Passagiere ein Catering oder die Unterbringung zu organisieren.

Zudem können die Fluggesellschaften damit rechnen, dass viele Passagiere ihre Rechte nicht einklagen werden. Denn vor allem bei unterbliebenen Versorgungsleistungen geht es in der Regel um Beträge unter 100 Euro. Viele Verbraucher scheuen davor zurück, deshalb den Rechtsweg zu beschreiten und verzichten lieber auf ihre Rechte. Außerdem müssten sie erst einmal einen Anwalt finden, der diesen Streitwert für attraktiv erachtet.

Argumente der Fluggesellschaften:

Eine Erhöhung der Entschädigung für eine Nichtbeförderung wurde von den Fluggesellschaften vor dem Hintergrund kritisiert, dass dies gravierende Auswirkungen auf die wirtschaftliche Überlebensfähigkeit von Fluggesellschaften mit bisher schon niedrigen Margen hätte.

Die Durchschnittserträge in der Luftfahrtbranche seien in den letzten 20 Jahren permanent nach unten gegangen.

Das Verbot von Überbuchungen und die Einführung von extrem hohen Entschädigungsleistungen bei Nichtbeförderung würden zu erheblichen finanziellen Belastungen der Fluggesellschaften führen, da die Flugzeuge weniger ausgelastet sein werden.

Aber auch wenn diese Bedenken durchaus nachvollziehbar sind, dürfen sie nicht dazu führen, dass der Verbraucher in seinen Rechten beschränkt wird.

Mangelnde Durchsetzungskraft

Aus Sicht des ADAC wurde dem Verbraucher mit den Fluggastrechten daher ein eher stumpfes Schwert an die Hand gegeben. Leider findet der enttäuschte Fluggast auch wenig Unterstützung durch das Luftfahrtbundesamt in seiner Funktion als nationale Beschwerde- und Durchsetzungsstelle. Denn das LBA kann bei einem Verstoß gegen die Verordnung zwar Geldbußen nach Ordnungswidrigkeitenrecht verhängen, es ist aber nicht ermächtigt, etwaige zivilrechtliche Ansprüche wie beispielsweise Ausgleichs- und Erstattungsleistungen oder Schadensersatz durchzusetzen. Diese können Flugreisende nur nach den im jeweils anzuwendenden Recht vorgesehenen Verfahren geltend machen.

Das Verbraucherschutzministerium hatte einen Versuch unternommen, die Position der Fluggäste zu stärken und die »Schlichtungsstelle Mobilität« ins Leben gerufen mit dem Ziel, eine gütliche Einigung zwischen Fluggesellschaft und Fluggast herbeizuführen. Diese Schlichtungsstelle hat ihre Arbeit inzwischen jedoch eingestellt. Grund dafür war aber nicht mangelnder Bedarf an Anfragen sondern mangelnde Akzeptanz bei den Fluggesellschaften.

Fehlende Sanktionen

Nachbesserungsbedarf besteht aus Sicht des ADAC auch hinsichtlich der Sanktionen, die Fluggesellschaften treffen, wenn sie die Fluggastrechte nicht beachten. Aus der Verordnung geht nur hervor, dass die von den Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die Verordnung festgelegten Sanktionen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen.

Liest man hierzu die Homepage des Luftfahrtbundesamtes, steht dort, dass das LBA als nationale Durchsetzungsstelle die Abstellung systematischer Mängel veranlasst und falls erforderlich, auch eine Sanktion in Form von Geldbußen verhängt. Bisher ist nicht bekannt, dass eine solche Geldbuße tatsächlich schon einmal verhängt wurde.

Sanktionen sind auch dringend erforderlich, wenn Versorgungsleistungen unterbleiben. Denn bisher rechnet es sich für Fluggesellschaften besser, wenn sie pauschal erst einmal keine Versorgungsleistungen anbieten und hinterher für einige hartnäckige Fluggäste die Speisen- und Getränkerechnungen übernehmen.

Ein Umdenken kann hier nur stattfinden, wenn entsprechende Geldbußen verhängt werden, so dass hier nichts gespart werden kann.

Fazit:

Nach wie vor weist die Verordnung zahlreiche Lücken auf, die durch den EuGH und die jeweiligen Gerichte der Mitgliedsstaaten Schritt für Schritt geklärt werden müssen. Es wird daher noch lange dauern, bis Klarheit für alle offenen Fragen besteht, z.B. was die Definition des Fluges anbelangt sowie die Frage nach einer Ausgleichszahlung für den verpassten Anschlussflug. Der Bundesgerichtshof hat hier einen Anspruch verneint – es bleibt abzuwarten, ob diese Frage einmal durch ein Gericht eines anderen Mitgliedstaates dem EuGH vorgelegt wird.

Der ADAC sieht neben dem Bedarf nach einer klaren Auslegungsvorgabe für die Verordnung dringend die Notwendigkeit für eine außergerichtliche Streitschlichtung, damit der Fluggast seine Rechte ausreichend und erfolgversprechend wahrnehmen kann.

2. Fahrgastrechte

Bahn:

Im Vergleich zu den Fluggastrechten gehen beim ADAC sehr viel weniger Beschwerden zu den Fahrgastrechten ein. Dies dürfte jedoch nicht daran liegen, dass es im Luftverkehr mehr Probleme gibt als zu Lande sondern eher darauf zurückzuführen sein, dass der ADAC im Hinblick auf Bahn- und Busreisen für viele nicht als erste Anlaufstelle bei Beschwerden gesehen wird, zudem gibt es die Fahrgastrechte noch nicht allzu lange, so dass sich hier das Regulierungsverhalten der Bahn im Einzelnen erst noch zeigen wird.

Bisher erreichten den ADAC vor allem Beschwerden dahingehend, dass das Entschädigungsformular der Bahn kompliziert, umständlich und unübersichtlich sei. Kritisiert wird auch, dass das Formular nur per Post und nicht per E-Mail eingereicht werden kann. Und Probleme scheint es auch zu geben, was die Bestätigung der Verspätung anbelangt. Häufig findet sich im Zug kein Personal dafür und der Servicecenter am Bahnhof hat bereits geschlossen, so dass der Kunde keine Bestätigung beibringen und damit keine Entschädigungsleistung geltend machen kann.

Positiv zu vermerken für Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ist, dass sie nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007⁵ bei einem verpassten Anschlusszug Ansprüche auf eine finanzielle Entschädigung haben, wenn die Reise nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder unter den gegebenen Umständen eine Fortsetzung am selben Tag nicht zumutbar ist. (Art. 15 i.V. mit Anhang I Titel IV Kap. II Art. 32). Im Luftverkehr gilt dies bisher nicht. Ein verpasster Anschlussflug kostet – ebenso wie eine Flugannullierung oder eine große Verspätung – viel Nerven und Zeit. Dass ein Luftfahrtunternehmen dafür nicht haften soll, ist aus Verbrauchersicht nicht zu verstehen. Das gilt jedenfalls dann, wenn – wie in nahezu allen Fällen – die Verspätung eines Zubringerflugs vom Luftfahrtunternehmen verursacht wird oder seiner Risikosphäre zuzurechnen ist.

Schlichtungsstelle »Öffentlicher Verkehr«:

Zum 1.12.2009 hat sich die Schlichtungsstelle »Öffentlicher Verkehr« konstituiert, die bisher rein von der Bahnwirtschaft getragen wird. Dieses Engagement ist sehr zu begrüßen, da eine außergerichtliche Schlichtung im Bereich derart niedriger Streitwerte dringend notwendig ist. Im Beirat sind zahlreiche Verbraucherschutzorganisationen vertreten, so dass mit einer ausgewogenen Prüfung der Ansprüche zu rechnen ist. Es bleibt zu hoffen, dass die übrigen Verkehrsträger sich dieser Idee anschließen werden. Denn ganz entziehen können sich auch die Fluggesellschaften der außergerichtlichen Streitschlichtung künftig nicht mehr: Der von CDU, CSU und FDP beschlossene Koalitionsvertrag enthält folgende Vereinbarung:

»Außergerichtliche Streitschlichtung: Die Einrichtung einer unabhängigen, übergreifenden Schlichtungsstelle für die Verkehrsträger Bus, Bahn, Flug und Schiff wird

⁵ ABl. 2007 Nr. L 315 S. 14

gesetzlich verankert«. Damit dürfte nun eine Schlichtung auch der Fluggastrechte obligatorisch und mit den Bahngastrechten in einer zentralen Schlichtungsstelle durchgeführt werden.

Bus:

Die Busbeförderungen führen in Deutschland ein Stiefmütterchendasein, da nach wie vor die Eisenbahn einen Schutz vor Konkurrenz durch den Buslinienfernverkehr genießt. § 13 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sieht vor, dass Genehmigungen für Linienverkehre nicht zu erteilen sind, wenn durch den beantragten Verkehr eine Beeinträchtigung der »öffentlichen Verkehrsinteressen« zu erwarten ist, der beantragte Verkehr nicht zu einer »wesentlichen Verbesserung der Verkehrsbedienung« führt oder bereits vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen sich bereit erklären, den entsprechenden Dienst zu übernehmen. Außerdem werden die Preise der Linienverkehre durch Tarifgenehmigungen reguliert. Letztere, ursprünglich zum Schutz der Kunden formulierte Regelung, erweist sich heute als Instrument zur Verhinderung von Preiswettbewerb.

Ein Auszug aus dem Sondergutachten der Monopolkommission gem. § 36 AEG bringt es auf den Punkt:⁶

»Die genannte Vorschrift des PBefG hat dazu geführt, dass nationale Buslinienfernverkehre in Deutschland bislang faktisch nicht vorhanden sind. Eine Ausnahme bilden Buslinienverkehre von und nach Berlin. Diese stützen sich auf Linienverkehrsgenehmigungen, die noch aus Zeiten der DDR stammen, als man in der alten Bundesrepublik ein Interesse daran hatte, unabhängig von der Reichsbahn öffentliche Verkehrsverbindungen nach West-Berlin aufzubauen.

Die angebotenen Verkehre stellen aber derzeit keine ernsthafte Konkurrenz zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) der DB AG dar, da sie zum einen nur eine relativ schwache Angebotsfrequenz aufweisen und zum anderen von Tochterunternehmen der DB AG angeboten werden. Hinzu kommen einige Linienverbindungen auf Flughafenzubringerstrecken.

Diese dem Schutz der Eisenbahn und der privaten Busunternehmen vor Wettbewerb dienende Regulierung des Buslinienfernverkehrs zieht erhebliche Nachteile für den Verbraucher nach sich. Es kommt zu überhöhten Kosten und Preisen, effiziente Anbieter werden vom Markt ferngehalten.

Dies zeigt sich beispielsweise bei einem Vergleich mit dem deregulierten Buslinienfernverkehrsmarkt in Großbritannien, auf dem die Fahrpreise nach der Deregulierung um bis zu 40 % gesunken sind und das Linienangebot für die Nachfrager ausgeweitet wurde.

Der fehlende intermodale Wettbewerb durch den Bus führt beim Fernverkehr der DB AG vermutlich zu höheren tatsächlichen Kosten, als diese technisch erforderlich sind (so genannte X-Ineffizienzen). Dies zeigt sich beispielsweise bei der Abwicklung von Schienenersatzverkehren, für deren Durchführung die DB AG ein Vorrecht

⁶ Auszug aus dem Sondergutachten der Monopolkommission gemäß § 36 AEG

besitzt. Letztlich wird mit der faktischen Nichtzulassung des Buslinienfernverkehrs eine volkswirtschaftlich sinnvolle Arbeitsteilung der Verkehrsträger verhindert. Hier ist eine Deregulierung anzustreben.«

Tatsächlich finden innerhalb Deutschlands lediglich organisierte Busreisen in Verbindung mit Übernachtungen und Veranstaltungen statt, nicht aber der reine Transport in Konkurrenz zur Bahn. Eine Deregulierung wäre daher vor dem Hintergrund des Preiswettbewerbs sehr zu begrüßen.

Beschwerdemeldungen erhält der ADAC zu Busreisen hauptsächlich zu Sicherheitsfragen bei der Beförderung. Häufig scheint es vorzukommen, dass Busfahrer stundenlang ohne Pause durchfahren und dass es bei Fahrten über Nacht keinen Fahrerwechsel gibt. Kritisiert wird auch, dass Fahrer während der Fahrt essen, mit dem Handy telefonieren oder gar Getränke verkaufen.

Verspätungsmeldungen gibt es kaum, dies aber sicher vor dem Hintergrund, dass es in Deutschland keinen überregionalen Linienverkehr mit Bussen gibt und sich auch der Busverkehr ins europäische Ausland im überschaubaren Rahmen hält.

3. Zusammenfassung:

Der ADAC sieht Handlungsbedarf vor allem in der Regulierungspraxis der einzelnen Verkehrsträger. Kundebeschwerden müssen zügig, fair und ohne Kostenaufwand für den Verbraucher behandelt werden. Dies ist nur gewährleistet, wenn Verbrauchervertreter bei der Klärung von Ansprüchen mitwirken. Die Einrichtung einer verkehrsträgerübergreifenden Schlichtungsstelle sollte daher schnellstmöglich unter Beteiligung von Verbraucherverbänden erfolgen.



Haushaltsführungsschaden

Jürgen Jahnke, Rechtsanwalt, Leitender Referent in der K- Abteilung der LVM-Versicherungen, Münster

A. Rechtsgrundlage

I. §§ 842 ff. BGB

Die Grundkonzeption¹ der §§ 842 ff. BGB schützt nur die familienrechtliche Unterhaltsbeziehung. Auch wenn die Konsequenzen für die Familienangehörigen gerade bei schweren Verletzungen denen im Falle der Tötung ähneln, ergeben sich Unterschiede in der Entschädigung für entgangenen Naturalunterhalt bei Tötung und dem Ersatzanspruch eines Verletzten wegen Ausfalls im Haushalt.

Im Fall der **Verletzung** ist beim Mehrpersonenhaushalt der fremdnützige (rechtlich dem Verdienstaufschlag [§§ 842, 843 I 1. Alt.BGB] zugewiesene) Anteil am Haushaltsführungsschaden zweistufig zu ermitteln: Erst wenn feststeht, dass (und wem gegenüber) überhaupt eine Fremdversorgung geschuldet ist, erfolgt anschließend die Feststellung des ersatzfähigen Volumens der Arbeitsleistung.

Während im Bereich der Verletzung die Aufgabenübernahme im Haushalt vor dem Unfall wesentlich das Anspruchsvolumen prägt, kommt es im Falle der **Tötung** ausschließlich auf das familienrechtlich Geschuldete an. Der im Fall der Tötung geschuldete Schadenersatz wegen entzogenen Unterhalts, der sich nur an § 844 BGB orientiert, beinhaltet zum einen Barunterhalt (wirtschaftliche Unterstützung durch Einkommen), zum anderen Naturalunterhalt (persönliche Zuwendung durch Betreuung, Erziehung, Haushaltsführung). Der Ausfall der Tätigkeit im Haushalt ist Bestandteil des Naturalunterhaltschadens.

II. Verletzung

Wird eine haushaltführende Person (gleich ob Hausfrau oder Hausmann²) verletzt und kann sie dadurch ihrer familiären Unterhaltspflicht nicht mehr nachkommen,

¹ Zur Historie siehe unter A.II.3.a.

² LG Köln v. 15.4.2008 – 8 O 270/06 – DAR 2008, 389,

LG Saarbrücken v. 21.4.2006 – 3 O 79/04 – zfs 2006, 500 (Anm. Diehl).

sind die daraus entstehenden Nachteile dem Verletzten (und nicht dem mittelbar betroffenen Ehegatten) nach §§ 842, 843 BGB zu ersetzen:³

- Soweit die Haushaltsführung als Beitrag zum Familienunterhalt der Versorgung von Familienangehörigen dient, handelt es sich um einen **Erwerbsschaden** (§§ 842, 843 I 1. Alt.BGB),
- soweit die Eigenversorgung der verletzten Person (Hausfrau, Hausmann) beeinträchtigt ist, resultiert der Anspruch aus § 843 I 2. Alt.BGB (**vermehrte Bedürfnisse**).

1. Personenkreis

Berufstätige können neben ihrem Erwerbsschaden Einbußen auch in ihrer Haushaltsführung haben. Jedoch bedeutet nicht jede Arbeitsunfähigkeit im Beruf zugleich auch eine Beeinträchtigung der Haushaltsführung; hier ist eine getrennte Betrachtung notwendig. Der krankgeschriebene Berufstätige gewinnt u.U. sogar Zeit für den Haushalt.⁴

Solange ein verletztes **Kind** oder Jugendlicher keinen eigenen Hausstand gegründet hätte, entsteht diesem kein Anspruch wegen Haushaltsführungsschaden.⁵

2. Eigenversorgung

Wegen der unfallbedingt beeinträchtigten Eigenversorgung steht der verletzten Person ein vom Familienstand unabhängiger, auf § 843 BGB gestützter Ersatzanspruch zu.⁶

Auch eine alleinstehende Person mit eigenem Haushalt hat einen Ersatzanspruch,⁷ der zu Zeiten stationärer Behandlung naturgemäß deutlich reduziert ist.⁸

- 3 BGH v. 23.6.1998 – VI ZR 327/97 – VersR 1998, 1387,
BGH v. 10.10.1989 – VI ZR 247/88 – VersR 1989, 1273;
OLG Karlsruhe v. 6.3.1992 – 9 U 189/91 – DAR 1993, 391;
LG Frankfurt (Oder) v. 18.5.2007 – 17 O 524/03 – DAR 2008, 29.
- 4 Küppersbusch, Ersatzansprüche bei Personenschaden, 9. Aufl. 2006, Rn 200.
- 5 OLG Frankfurt v. 21.12.2005 – 21 O 370/04 – NZV 2007, 94.
- 6 OLG Düsseldorf v. 12.6.2006 – I-1 U 241/05 – NZV 2007, 40;
LG Kaiserslautern v. 19.5.2006 – 2 O 333/01 – SVR 2007, 343 (nur Ls.) (Anm. Balke).
- 7 BGH v. 3.2.2009 – VI ZR 183/08 – VersR 2009, 515,
BGH v. 18.2.1992 – VI ZR 367/90 – VersR 1992, 618;
KG v. 4.12.2006 – 12 U 119/05 – MDR 2007, 887,
KG v. 4.5.2006 – 12 U 42/05 – KGR 2006, 749,
KG v. 15.2.1982 – 12 U 3843/81 – VersR 1982, 978,
OLG Düsseldorf v. 23.10.1985 – 15 U 4/85 – zfs 1986, 166;
LG Köln v. 15.4.2008 – 8 O 270/06 – DAR 2008, 389.
- 8 BGH v. 3.2.2009 – VI ZR 183/08 – VersR 2009, 515;
KG v. 4.5.2006 – 12 U 42/05 – NZV 2007, 43,
OLG Hamm v. 18.12.2003 – 6 U 105/03 – NZV 2004, 631;
OLG Frankfurt v. 29.10.2008 – 22 W 64/08 – OLGR 2009, 131,
OLG Frankfurt v. 21.12.2005 – 21 O 370/04 – NZV 2007, 94.

3. Fremdversorgung

Einer sorgfältigen Betrachtung bedarf der Fremdversorgungsanteil des Haushaltsführungsschadens. Neben Fragen des ersatzfähigen Volumens unterliegt gerade auch der einzubeziehende Personenkreis näherer Prüfung.

a. Historie – § 845 BGB

Auf Familienangehörige bezogen – und nur darum geht es an dieser Stelle – ist der Haushaltsführungsschaden, wird ein haushaltführendes Familienmitglied verletzt, mittelbarer Schaden, und zwar in Gestalt der den Familienmitgliedern entgehenden hauswirtschaftlichen Leistung des Verletzten.

- Rechtshistorisch wurde der Ausfall im Haushalt daher als eigener Anspruch (entgangene Dienste, § 845 BGB) den mittelbar geschädigten Familienmitgliedern, nicht aber der verletzten Person zugewiesen. Ursprünglich war die »*Ehefrau zu Arbeiten im Hauswesen und im Geschäft des Mannes*« (§ 1356 II BGB aF) verpflichtet.⁹ War sie unfallkausal dazu nicht in der Lage, stand nur dem Ehemann (und nicht etwa der verletzten Ehefrau) ein Anspruch nach **§ 845 BGB** wegen Entziehung familienrechtlich geschuldeter Dienste zu.
- Der Haushaltsführungsschaden in seiner heutigen rechtlichen Ausformung ist ein Konzept der 60' er Jahre,¹⁰ den Begriff entlehnte man § 1356 I 1 BGB: »*Die Ehegatten regeln die Haushaltsführung im gegenseitigen Einvernehmen*«. Gesetzesreformen¹¹ zur Gleichstellung von Mann und Frau wandelten den ursprünglichen »Dienstanspruch« zu einem Naturalanspruch, der im Rahmen gegenseitiger Unterhaltungspflicht geschuldet ist. Dieses bedingte eine Umstellung der rechtlichen Grundlage des Schadenersatzanspruches und der anspruchsberechtigten Person: Der mittelbar betroffene Ehegatte verlor seinen Anspruch aus § 845 BGB (entgangene Dienste), der verletzte Partner erwarb stattdessen einen eigenen Anspruch (**§§ 842, 843 I 1. Alt.BGB**),¹² gegründet auf Dienstleistungen (Verwertung von Arbeit) gegenüber ihrer Familie und ihren eigenen vermehrten Bedürfnissen.

9 Zur historischen Entwicklung siehe Jahnke »Versorgungsschaden in der nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft nach einem Unfall« NZV 2007, 329 (zu V.2.b), Küppersbusch, Ersatzzsprüche bei Personenschaden, 9. Aufl. 2006, Rn 181 (Fn 373), Röthel »Ehe und Lebensgemeinschaft im Personenschadenrecht« NZV 2001, 329 (333, zu IV.1).

10 BGH v. 9.7.1968 – GSZ 2/67 – VersR 1968, 852.

11 Gleichberechtigungsgesetz v. 18.7.1957, BGBl I 1957, 609, Erstes Gesetz zur Reform des Ehe- und Familienrechts v. 14.6.1976, BGBl I 1976, 1421.

12 BGH v. 20.5.1980 – VI ZR 202/78 – VersR 1980, 921, BGH v. 11.7.1972 – VI ZR 194/70 – VersR 1972, 1075, BGH v. 9.7.1968 – GSZ 2/67 – VersR 1968, 852, BGH v. 25.9.1962 – VI ZR 244/61 – BGHZ 38, 55.

b. 2-stufige Ermittlung

Die Grundkonzeption der §§ 842 ff. BGB schützt nur die familienrechtliche Unterhaltsbeziehung. Beim Mehrpersonenhaushalt ist der fremdnützige (rechtlich dem Verdienstausfall zugewiesene) Anteil am Haushaltsführungsschaden **zweistufig** zu ermitteln:¹³

1. Zunächst muss **überhaupt** eine Fremdversorgung **geschuldet** sein.
2. Ist eine Fremdversorgung geschuldet, ist anschließend das dann **ersatzfähige Volumen** der Arbeitsleistung zu ermitteln.

ba. 1. Stufe: Familienrechtliche Schuld / Unterhaltspflicht

Die Feststellung der familienrechtlichen Unterhaltspflicht löst auch die Frage, welche Mitbewohner des Haushaltes zu berücksichtigen sind, und welche nicht:¹⁴

- Versorgungsberechtigte Kinder und Eltern der verletzten Person und Ehegatten erhöhen den Anspruch.
- (Erst) seit Änderung des § 5 LPartG¹⁵ haben eingetragene Lebenspartner (iSd LPartG) ab dem 1.1.2005 eine Verpflichtung zur Haushaltsführung wie bei Ehegatten.

Andere im Haushalt lebende Personen (wie Stiefkinder, Schwiegereltern oder Geschwister, aber auch nicht-eheliche Partner – wie bereits vom VGT 2007¹⁶ festgehalten und durch obergerichtliche Rechtsprechung¹⁷ bestätigt) bleiben dagegen unberücksichtigt.

bb. 2. Stufe: Tatsächliche Leistung

Erst wenn der Kreis derjenigen Familienangehörigen feststeht, denen Haushaltsbetätigung rechtlich berücksichtigungswert geschuldet ist, bestimmt sich der Ersatzanspruch dann – anders als beim Unterhaltsschaden nach § 844 BGB – nicht nach der familienrechtlich geschuldeten Arbeit, sondern danach, welche Leistungen diesem Personenkreis tatsächlich erbracht worden wäre.¹⁸

Auch wenn nach §§ 1356, 1360 BGB die Eheleute Haushaltsführung und Er-

13 Ergänzend Jahnke »Versorgungsschaden in der nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft nach einem Unfall« NZV 2007, 329 (zu V.2.b).

14 OLG Nürnberg v. 10.6.2005 – 5 U 195/05 – VersR 2007, 248,
OLG Düsseldorf v. 12.4.1996 – 14 U 163/95 – OLGR 1996, 181.

15 Durch das Gesetz zur Überarbeitung des Lebenspartnerschaftsgesetzes v. 15.12.2004, BGBl I 2004, 3396.

16 Siehe dazu Jahnke »Versorgungsschaden in der nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft nach einem Unfall« NZV 2007, 329.

17 OLG Celle v. 12.2.2009 – 5 U 138/08 – SP 2009, 288,
OLG Düsseldorf v. 27.4.2009 – I-1 U 95/08 – ,
OLG Düsseldorf v. 12.6.2006 – I-1 U 241/05 – NZV 2007, 40,
OLG Nürnberg v. 10.6.2005 – 5 U 195/05 – VersR 2007, 248,
OLG Oldenburg v. 4.7.2005 – 11 U 4/05 – .

18 BGH v. 7.5.1974 – VI ZR 10/73 – VersR 1974, 1016;
OLG Düsseldorf v. 29.8.2002 – 8 U 190/01 – VersR 2004, 120.

werbstätigkeit im wechselseitigen Einvernehmen regeln, ist die interne Verteilung der Haushaltsführung schadensersatzrechtlich zu korrigieren, wenn ein **unangemessenes Missverhältnis** vorliegt.¹⁹ Auch wenn es grundsätzlich bei einer verletzten Person, die im Haushalt ausfällt, auf die rechtliche Verpflichtung nicht ankommt, spricht eine Vermutung (wie auch ein Blick § 1356 II 2 BGB zeigt) dafür, dass der andere Ehegatte entsprechend seiner familienrechtlichen Verpflichtung mitgeholfen hätte.

III. Tod

1. Barunterhalt – Naturalunterhalt

Der im Fall der Tötung geschuldete Schadenersatz wegen entzogenen Unterhalts beinhaltet

- zum einen **Barunterhalt** (wirtschaftliche Unterstützung durch Einkommen),
- zum anderen **Naturalunterhalt** (persönliche Zuwendung durch Betreuung, Erziehung, Haushaltsführung).

Der Ausfall der Tätigkeit im Haushalt ist Bestandteil des Naturalunterhaltschaden.

2. Personenkreis

Im Falle der Tötung einer Person ist den anspruchsberechtigten Hinterbliebenen Unterhaltsschadenersatz nach § 844 II BGB zu leisten. Die schadenersatzrechtlichen Unterhaltsansprüche der Hinterbliebenen orientieren sich dabei allein an Umfang und Ende der gesetzlich, dh **familienrechtlich**, geschuldeten Unterhaltsverpflichtung. Das gilt nicht nur für den Barunterhalt, sondern auch für den Naturalunterhalt.

- Über das rechtlich geschuldete Maß hinausgehende, tatsächlich²⁰ oder sogar **vertraglich gewährte** Leistungen des Getöteten genügen nicht den Anforderungen, die § 844 II BGB an die Schadenersatzpflicht des Schadenersatzpflichtigen gegenüber mittelbar Geschädigten stellt.²¹
- Im Haushalt **tatsächlich anwesende** und mitversorgte Personen (z.B. Eltern oder Schwiegereltern) bleiben solange unberücksichtigt, wie eine familienrechtliche Unterhaltsverpflichtung fehlt. Dies gilt insbesondere für im Unfallzeitpunkt (nur) in **eheähnlicher Gemeinschaft** Lebende.
- Wie im Falle der Verletzung sind ab dem 1.1.2005 auch eingetragene Lebenspartner (**LPartG**) seit der Änderung des § 5 LPartG zur Haushaltsführung verpflichtet und damit in den Schutzbereich einbezogen.

19 BGH v. 22.1.1985 – VI ZR 71/83 – VersR 1985, 365;

OLG Köln v. 17.2.1989 – 20 U 37/87 – zfs 1991, 11 (BGH v. 20.3.1990 – VI ZR 127/89 – VersR 1990, 748).

20 BGH v. 25.4.2006 – VI ZR 114/05 – VersR 2006, 1081,

BGH v. 4.11.2003 – VI ZR 346/02 – VersR 2004, 75.

21 BGH v. 25.4.2006 – VI ZR 114/05 – VersR 2006, 1081.

- **Waisen** ist entgangener Barunterhalt solange zu zahlen, wie sie bedürftig sind,²² Betreuungsunterhalt endet dagegen mit Erreichen der Volljährigkeit zum 18. Lebensjahr.²³

3. Familienrechtliches Maß

Während im Verletzungsfall die tatsächliche Leistungserbringung des Verletzten das Anspruchsvolumen prägt, ist im Falle der Tötung der Ersatzanspruch ausschließlich an Umfang und Ende der familienrechtlich geschuldeten Unterhaltsverpflichtung ausgerichtet, nicht aber an einer tatsächlichen Leistungsgewähr oder unangemessenen²⁴ individuellen Versorgungsabsprachen.²⁵

IV. Erforderlicher Ersatzaufwand (§ 249 BGB)

Der Ersatzbetrag bemisst sich nach dem erforderlichen Kostenaufwand für die Beschäftigung einer gleichwertigen Ersatzkraft, gleichgültig, ob sie tatsächlich eingestellt wurde oder ob man sich anderweitig behelf.

Ausgehend vom von der verletzten Person zuvor tatsächlich aufgewandten Arbeitsvolumen ist maßgeblich der zur Erledigung der haushaltlichen Tätigkeit erforderliche (§ 249 BGB) Zeitbedarf (»konkret objektive Betrachtung«). Unbeachtlich ist, ob der Verletzte schneller oder langsamer als die Vergleichsperson gearbeitet hätte; ferner sind individuelle Bedürfnisse (wie »Putzteufel«, Hobby) dem immateriellen, als Haushaltsführungsschaden nicht ersatzfähigen Bereich zugewiesen. Maßgeblich ist diejenige Zeit, die eine jüngere und gesunde Hilfskraft gebraucht hätte, um die objektiv erforderlichen, aber auch hinreichenden Hausarbeiten im Haushalt der Verletzten zu verrichten.²⁶

B. Forderungsübergang

I. Anspruchsverfolgung

Drittleistungsträger (wie Krankenkasse, gesetzliche Unfall- oder Rentenversicherung) haben (mit Ausnahme von § 110 SGB VII) keine eigenen Ansprüche, sondern treten – außerhalb von Teilungsabkommen – als Rechtsnachfolger in den unveränderten Rechtsstatus des unmittelbar Betroffenen (Verletzter, Hinterbliebener) ein.

22 BGH v. 9.1.2002 – XII ZR 34/00 – NJW 2002, 2026.

Palandt-Diederichsen, BGB, 68. Aufl. 2009, § 1606 Rn 9.

23 Jahnke, Unfalltod und Schadenersatz, 1. Aufl. 2007, Kap 6 Rn 117 ff mwH.

24 Jahnke, Unfalltod und Schadenersatz, 1. Aufl. 2007, Kap 6 Rn 87, 90.

25 BGH v. 6.10.1992 – VI ZR 305/91 – VersR 1993, 56;

OLG Düsseldorf v. 6.3.1992 – 14 U 184/91 – NZV 1993, 473.

26 OLG Karlsruhe v. 30.12.2008 – 14 U 107/07 – NJW-RR 2009, 882.

Sie unterliegen daher denselben Darlegungs- und Beweislasten zum Anspruchsgrund (vor allem: »Überhaupt verletzt ?«) und zur Anspruchshöhe (u.a. »Welche unfallkausalen Beeinträchtigungen ?«) ohne Darlegungs- und Beweiserleichterungen.²⁷

II. Verletzung

1. Kongruenz

Ein Forderungsübergang erfolgt nicht bereits dadurch, dass der Drittleistungsträger aus Anlass einer unfallkausalen Verletzung oder Tötung Leistungen erbringt. Vielmehr muss seine Leistung sachlich und zeitlich deckungsgleich (kongruent) zu einem Schadenersatzanspruch des Verletzten (bei Tötung dessen Hinterbliebenen) sein.²⁸

Soweit von Drittleistungsträgern zum Haushaltsführungsschaden kongruente Leistungen erbracht werden, mindern diese den Direktanspruch. Soweit Verletzte oder Hinterbliebene Leistungen von Dritter Seite erhalten, sind diese unaufgefordert dem Ersatzpflichtigen zu offenbaren. Kongruenz besteht zu

- **Lohnersatz** (§§ 842, 843 I 1. Alt.BGB),
- **Pflege** (§ 843 I 2. Alt.BGB) und
- **entzogenem Unterhalt** (§ 844 BGB).

a. Verdienstausfall (§ 842 BGB)

Lohnersatzleistungen der Sozialversicherer (wie Krankengeld,²⁹ Verletztengeld, Übergangsgeld, Arbeitslosengeld) sind deckungsgleich mit dem Erwerbsschaden und daher auf den Haushaltsführungsschaden zu verrechnen. Gleiches gilt für die Rente wegen verminderter Erwerbsfähigkeit aus der Rentenversicherung³⁰ und die Verletztenrente der gesetzlichen Unfallversicherung.³¹

Soweit der Ausfall der verletzten Person (Hausfrau, Hausmann) allerdings zu den vermehrten Bedürfnissen (Eigenversorgung, § 843 BGB) zu rechnen ist, besteht keine sachliche Kongruenz zu Lohnersatzleistungen, so dass der Forderungsübergang wegen dieses Teiles entfällt.³²

27 Jahnke jurisPR-VerkrR 5/2010 Anm. 4 (zu LG Bremen v. 23.4.2009 – 7 S 196/07 –) m.w.N..

28 OLG Düsseldorf v. 15.12.2008 – I – 1 U 261/07 – SP 2009, 250.

29 KG v. 5.6.2008 – 2 U 188/04 – KGR 2008, 860,
OLG Hamm v. 24.9.2001 – 6 U 86/01 – r+s 2001, 506,
OLG Koblenz v. 25.7.1991 – 12 U 638/90 – VRS 81, 337.

30 BGH v. 25.9.1973 – VI ZR 49/72 – VersR 1974, 162 (Aufgabe von BGH v. 19.12.1967 – VI ZR 62/66 – VersR 1968, 194);
OLG Nürnberg v. 31.3.2000 – 6 U 3817/99 – VersR 2002, 1114 (nur Ls.).

31 BGH v. 4.12.1984 – VI ZR 117/83 – VersR 1985, 356;
KG v. 5.6.2008 – 2 U 188/04 – KGR 2008, 860;
LG Frankfurt (Oder) v. 18.5.2007 – 17 O 524/03 – DAR 2008, 29.

32 BGH v. 23.6.1998 – VI ZR 327/98 – DAR 1998, 447;
BGH v. 8.10.1996 – VI ZR 247/95 – VersR 1996, 1565,
BGH v. 25.9.1973 – VI ZR 49/72 – VersR 1974, 162.

b. Haushaltshilfe

Sind jüngere Kinder im Haushalt, bestehen sozialrechtliche³³ Ansprüche auf tatsächliche Gestellung einer Haushaltshilfe. Diese Leistung ist, da kongruent zum Haushaltsführungsschaden, dem Sozialträger unter Anrechnung auf den Direktanspruch zu erstatten.

c. Vermehrte Bedürfnisse (§ 843 BGB)

Leistungen der Pflegeversicherung sind teilweise kongruent zu den vermehrten Bedürfnissen und dementsprechend auf den Haushaltsführungsschaden anzurechnen, aber nur soweit dieser auf die Eigenversorgung (§ 843 BGB) entfällt.³⁴

2. Verletzung und Kopfteilverteilung

Die wegen des Forderungsüberganges auf Dritteistungsträger rechtlich gebotene Aufteilung des Schaden in Mehrbedarf der verletzten Person und Erwerbsschaden bzgl. der Familienangehörigen erfolgt in der Praxis nach **Kopfteilen** der haushaltsangehörigen Personen.³⁵ Dieses Verfahren hat sich bewährt und sichert eine handhabbare Regressabwicklung.

Besteht eine Familie aus 4 Personen und wird die Mutter M verletzt, führt das zu folgender Verteilung: Soweit M sich zuvor selbst versorgte und dieses jetzt nicht mehr kann, entstehen ihr vermehrte Bedürfnisse, so dass ihr 1/4 des Haushaltsführungsschaden nach **§ 843 BGB** zu ersetzen ist. Soweit M ihrer Familie keine Dienste im Haushalt erbringen kann, beträgt der auf insoweit dann auf **§ 842 BGB** gestützte Schadensersatzanspruch 3/4 des Haushaltsführungsschaden; nur 3/4 geht dann auch auf den Rente zahlenden Dritteistungsträger über.

III. Unterhalt (§ 844 BGB)

Im Falle der Tötung werden Hinterbliebenenrenten gezahlt.

Die Dritteleistungen sind in ihrer Gesamtheit kongruent zum Unterhaltsschaden (Barunterhalt, Naturalunterhalt).³⁶ Eine Differenzierung wie beim Verdienstausfall (nach §§ 842, 843 BGB) entfällt, da der Anspruch bei Tötung allein aus § 844 BGB herrührt. Bei Tötung bedarf es keiner rechtlichen Aufteilung nach Köpfen wie im Falle der Verletzung, da der Haushaltsführungsschaden nur ein Bestandteil des einheitlichen Unterhaltsschadens (§ 844 BGB) ist.

IV. Veränderungen

Mit jeder Veränderungen der familiären und beruflichen Situation (wie sukzessiver Auszug der Kinder, Arbeitsplatzverlust, Verrentung des Partners, Tod des Partners,

33 Siehe § 38 SGB V, § 42 SGB VII, § 10 KVLG, § 36 ALG, § 54 II SGB VII.

34 BGH v. 8.10.1996 – VI ZR 247/95 – VersR 1996, 1565;
LG Frankfurt (Oder) v. 18.5.2007 – 17 O 524/03 – DAR 2008, 29.

35 BGH v. 4.12.1984 – VI ZR 117/83 – VersR 1985, 356;
LG Frankfurt (Oder) v. 18.5.2007 – 17 O 524/03 – DAR 2008, 29.

36 Umfangreich Jahnke, Unfalltod und Schadenersatz, 1. Aufl. 2007, Kap 6 Rn 272 ff.

Heirat, Scheidung) ändert sich die Höhe des Haushaltsführungs- bzw. Betreuungsschadens und damit zugleich auch der Forderungsübergang auf Dritteleistungsträger.³⁷ Es variiert insbesondere auch die Aufteilung von § 842 BGB zu § 843 BGB.

Diese künftigen Änderungen sind bei der Kapitalisierung der Schadenersatzansprüche zu bedenken.

C. Anspruchsvolumen

I. Erforderlicher Ersatzaufwand (§ 249 BGB)

Der Ersatzbetrag bemisst sich nach dem erforderlichen (§ 249 BGB) Kostenaufwand für die Beschäftigung einer gleichwertigen Ersatzkraft, gleichgültig, ob sie tatsächlich eingestellt wurde oder ob man sich anderweitig behelft. Zu ersetzen sind die tatsächlichen und fiktiven Kosten einer Hilfskraft, soweit sie erforderlich (§ 249 BGB) sind, den unfallbedingten Ausfall der unfallbeteiligten Person in der tatsächlichen Haushaltstätigkeit auszugleichen.

II. Ermittlungsschritte

Die Schadenermittlung beinhaltet folgende Schritte:

- Ermittlung der **gesundheitlichen Beeinträchtigung** (Verletzungen, Tod) und der daraus resultierenden vorübergehenden oder dauerhaften Einschränkung in der Haushaltsführung (**unfallbedingte prozentuale Minderung der Fähigkeit zur Haushaltsführung** [MdH³⁸, nicht MdE]),
- Ermittlung des **konkreten ausgleichspflichtigen Arbeitszeitaufwandes** des Anspruchsberechtigten aufgrund vergleichenden Betrachtung der Leistungen vor und nach der Schädigungshandlung,
- Ermittlung des erforderlichen **Stundensatzes** der Ersatzkraft.

III. Ermittlung der gesundheitlichen Beeinträchtigung und der daraus resultierenden Einschränkung in der Haushaltsführung

1. Verletzung

Eine unfallkausale Schädigung muss zu einer konkret spürbaren, tatsächlichen gesundheitlichen Beeinträchtigung in der Haushaltsführung geführt haben.³⁹

a. Verletzung

Nicht jede Verletzung führt zugleich auch zu nennenswerten tatsächlichen Einbußen bei der Haushaltsführung. Auch muss nicht jeder körperliche Dauerschaden

³⁷ Jahnke, Abfindung von Personenschadenansprüchen, 2. Aufl. 2008, § 1 Rn 431 ff.

³⁸ Dazu Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadenersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009, S. 61 ff.

³⁹ OLG Oldenburg v. 28.7.1992 – 5 U 32/92 – VersR 1993, 1491;
LG Mannheim 26.7.2007 – 10 S 5/07 – SP 2008, 143.

stets auch eine hohe oder höhere Beschränkung in der Haushaltsführung nach sich ziehen.⁴⁰

Insbesondere **psychische Beeinträchtigungen**, sofern sie überhaupt auf dem Unfall beruhen, mögen zwar eine berufliche Betätigung ganz oder teilweise nicht mehr zulassen. Die Betätigung im eigenen Haushalt ist dabei aber nicht zwingend auch zugleich tangiert.⁴¹

Schmerzen allein lassen nicht den Schluss zu, dass eine Einschränkung im Haushaltsbereich vorliegt.⁴²

Bloße **Verlangsamung** ist Verlust von Freizeit und führt damit nicht zu einem materiellen Ersatzanspruch.⁴³ Nennenswerte Freizeiteinbußen können allenfalls im Rahmen des immateriellen Ersatzes (Schmerzensgeld) Berücksichtigung finden, wobei eine noch engere Betrachtung als bei der Urlaubseinbuße⁴⁴ gilt.

b. MdE, GdB

Die Beeinträchtigung ist nicht am allgemeinen Arbeitsmarkt auszurichten, sondern an der spezifischen Haushaltstätigkeit, da sich unfallbedingte Verletzungen im Erwerbsleben und bei der Haushaltsführung unterschiedlich auswirken können.⁴⁵

Auch wenn dauerhafte Verletzungen z.B. der Extremitäten sozialrechtlich mit Behinderungsgraden bewertet werden, sind diese abstrakt bestimmten Grade der Erwerbsminderung (MdE) oder der Behinderung (GdB) grundsätzlich für die Scha-

40 OLG Celle v. 28.9.2000 – 14 U 215/99 –.

41 OLG Celle v. 28.9.2000 – 14 U 215/99 –,
OLG Saarbrücken v. 21.10.2008 – 4 U 454/07 – SP 2009, 182.

42 OLG Frankfurt v. 11.10.2005 – 8 U 47/04 – OLGR 2006, 489;
Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadensersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009, S. 61.

43 BGH v. 22.11.1988 – VI ZR 126/88 – VersR 1989, 188;
Jahnke, Der Verdienstausschlag im Schadensersatzrecht, 3. Aufl. 2009, Kap 2 Rn 169, 267 ff mwN.
Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadensersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009, S. 11 (zu 1.2.2), 70 (zu 3.4).

44 Siehe dazu BGH v. 11.1.1983 – VI ZR 222/80 – VersR 1983, 392;
LG Köln v. 13.9.2000 – 4 O 152/00 – SP 2001, 13,
LG München I v. 29.4.1993 – 19 O 864/93 – SP 1994, 250.

45 KG v. 4.5.2006 – 12 U 42/05 – KGR 2006, 749,
KG v. 3.6.2004 – 12 U 68/03 – DAR 2004, 699,
KG v. 21.10.2004 – 12 U 22/04 – OLGR 2005, 123,
OLG Frankfurt v. 14.7.1981 – 12 U 65/80 – VersR 1982, 981 (BGH hat Revision nicht angenommen, Beschl. v. 8.6.1982 – VI ZR 206/81 –),
OLG Hamm v. 26.3.2002 – 27 U 185/01 – VersR 2002, 1430,
OLG München v. 1.7.2005 – 10 U 2544/05 – SVR 2006, 180 (Anm. Quarch);
LG Kaiserslautern v. 19.5.2006 – 2 O 333/01 – SVR 2007, 343 (nur Ls.) (Anm. Balke),
LG Saarbrücken v. 21.4.2006 – 3 O 79/04 – zfs 2006, 500 (Anm. Diehl).

denbestimmung irrelevant.⁴⁶ Gleichwohl gilt indiziell, dass bei geringgradiger MdE (20 % MdE oder weniger)⁴⁷ eine schadenrechtlich relevante Einbuße in der Haushaltsführung entfällt.⁴⁸

c. Krankschreibung

Der Umstand, dass jemand arbeitsunfähig krankgeschrieben ist, bedeutet aber nicht automatisch eine Einschränkung in der Fähigkeit zur Haushaltsführung.

Eingeschränkte Arbeitsfähigkeit einerseits und beeinträchtigte Fähigkeit der Haushaltsführung andererseits sind Zweierlei: Es gibt zahlreiche Verletzungen (nicht zuletzt im Bereich der sog. HWS-Verletzungen), die zwar – je nach Beruf – zur (teilweisen) Arbeitsunfähigkeit führen, gleichwohl aber keine entschädigungspflichtige Einschränkung in der Fähigkeit zur Haushaltsführung nach sich ziehen.⁴⁹

2. Tod

Der Ersatz orientiert sich – anders als im Verletzungsfall – am gesetzlich geschuldeten Maß, das abhängt von den Lebensumständen und persönlichen Bedürfnissen der Ehegatten und der unterhaltsberechtigten Kinder (§§ 1356, 1360, 1360a BGB).⁵⁰

Bestimmend für den Schadenersatz ist der erforderliche Arbeitszeitaufwand für einen um die getötete Person reduzierten Haushalt im Verhältnis zum nicht durch einen Tod verkleinerten Haushalt.

46 OLG Celle v. 14.12.2006 – 14 U 73/06 – SP 2007, 428,
OLG Hamm v. 26.3.2002 – 27 U 185/01 – VersR 2002, 1430,
OLG Koblenz v. 3.7.2003 – 5 U 27/03 – VersR 2004, 1011;
LG Aachen v. 30.10.2002 – 4 O 69/01 – NZV 2003, 137,
LG Kleve v. 16.1.2004 – 5 S 160/03 – SP 2004, 230.

47 KG v. 13.10.2005 – 12 U 296/03 – VersR 2006, 661,
KG v. 26.2.2004 – 12 U 276/02 – VersR 2005, 237,
OLG Hamm v. 14.5.2001 – 6 U 250/00 – SP 2001, 376,
OLG München v. 18.2.1992 – 5 U 6007/90 – zfs 1994, 48,
OLG Nürnberg v. 18.4.1983 – 5 U 251/83 – zfs 1983, 165,
OLG Oldenburg v. 28.7.1992 – 5 U 32/92 – VersR 1993, 1491;
LG Aachen v. 30.10.2002 – 4 O 69/01 – NZV 2003, 137,
LG Bonn v. 9.12.1992 – 7 O 163/91 – SP 1993, 281,
LG Itzehoe v. 10.2.1997 – 3 (9) O 172/94 – SP 1997, 248,
LG Mannheim 26.7.2007 – 10 S 5/07 – SP 2008, 143,
LG Kaiserslautern v. 19.5.2006 – 2 O 333/01 – SVR 2007, 343 (nur Ls.) (Anm. Balke).

48 Der Gegenbeweis einer Beeinträchtigung ist aber nicht abgeschnitten: OLG Celle v. 28.4.2005 – 14 U 200/04 – zfs 2005, 434 (Anm. Diehl).

49 OLG Celle v. 26.11.2008 – 14 U 45/08 – SP 2009, 187 (HWS-Zerrung, Schulterprellung)
OLG Celle v. 28.9.2000 – 14 U 215/99 –,
OLG Saarbrücken v. 21.10.2008 – 4 U 454/07 – SP 2009, 182;
AG Hamburg v. 16.4.2009 – 50 A C 395/08 – SP 2009, 324.

50 BGH v. 29.3.1988 – VI ZR 87/87 – VersR 1988, 490,
BGH v. 15.3.1983 – VI ZR 187/81 – VersR 1983, 688;
OLG Frankfurt v. 26.7.2005 – 17 U 18/05 – SP 2005, 338.

Gesetzlich geschuldete **Mitarbeitspflichten** von Kindern (§ 1619 BGB)⁵¹ und Ehegatten (§§ 1360, 1360a BGB)⁵² mindern den Anspruch unabhängig von dem Umstand, ob und in welchem Umfang der Hinterbliebene tatsächlich mitgeholfen haben würde.

3. Zeitraum und Prognose

a. Endalter

Die Dauer einer Rente wegen Beeinträchtigung in der Haushaltsführung kann nicht auf das 65. Lebensjahr (häufiges Regelrentenalter) begrenzt werden. Zu berücksichtigen sind aber u.a. altersbedingte unfallfremde Herabsetzung der Leistungsfähigkeit⁵³ und unfallunabhängige oder vorbestehende Existenz von Ersatzkräften (z.B. Putzfrau, Gartenhilfe).⁵⁴

Die Rechtsprechung nimmt (jedenfalls bei langjährigen Feststellungsurteilen) das Ende des Haushaltsführungsschaden mit dem 70.⁵⁵ bzw. 75.⁵⁶ Lebensjahr an.

51 BGH v. 12.6.1973 – VI ZR 26/72 – VersR 1973, 939,

BGH v. 2.5.1972 – VI ZR 80/70 – VersR 1972, 948;

OLG Stuttgart v. 10.11.1992 – 14 W 4/92 – VersR 1993, 1536.

52 BGH v. 2.4.1974 – VI ZR 130 und 155/73 – NJW 1974, 1238;

OLG Frankfurt v. 26.7.2005 – 17 U 18/05 – SP 2005, 338,

OLG Oldenburg v. 20.12.1982 – 13 U 55/82 – VersR 1983, 890;

LG Bayreuth v. 30.11.1981 – 2 O 35/81 – VersR 1983, 66.

53 BGH v. 25.4.2006 – VI ZR 114/05 – VersR 2006, 1081;

OLG Zweibrücken v. 29.7.1977 – 1 U 108/76 – VersR 1978, 356;

LG Essen v. 12.2.1976 – 4 O 126/73 – VersR 1977, 674.

54 BGH v. 10.10.1989 – VI ZR 247/88 – VersR 1989, 1273;

AG Oberhausen v. 28.4.2004 – 31 C 3176/03 – SP 2005, 50.

Küppersbusch, Ersatzansprüche bei Personenschaden, 9. Aufl. 2006, Rn 206.

55 OLG Köln v. 14.1.1981 – 16 U 63/80 – VersR 1981, 690,

OLG Schleswig v. 13.1.2005 – 7 U 78/02 – VersR 2006, 938;

LG Essen v. 12.2.1976 – 4 O 126/73 – VersR 1977, 674

56 OLG Celle v. 23.6.1983 – 5 U 247/82 – zfs 1983, 291,

OLG Frankfurt v. 14.7.1981 – 12 U 65/80 – VersR 1982, 981 (BGH hat Revision nicht angenommen, Beschl. v. 8.6.1982 – VI ZR 206/81 –),

OLG Hamm v. 21.2.1994 – 6 U 225/92 – NJW-RR 1995, 599,

OLG Hamm v. 10.11.1994 – 6 U 147/93 –,

OLG Zweibrücken v. 29.7.1977 – 1 U 108/76 – VersR 1978, 356.

Diehl in Anm. zu LG Saarbrücken v. 21.4.2006 – 3 O 79/04,

Jahnke, Unfalltod und Schadenersatz, 1. Aufl. 2007, Kap 7 Rn 140,

Jahnke, Abfindung von Personenschadenansprüchen, 2. Aufl. 2008, § 1 Rn 247, 255.

Siehe auch:

BGH v. 7.5.1974 – VI ZR 10/73 – VersR 1974, 1016;

KG v. 29.11.1996 – 9 U 2238/95 – r+s 1997, 461 (BGH hat Revision nicht angenommen,

Beschl. v. 8.7.1997 – VI ZR 39/97 –).

b. Veränderungen

ba. Verletzung

Der Ersatzanspruch wegen nicht nur kurzfristiger unfallbedingter Beeinträchtigung in der Haushaltsführung unterliegt im Laufe der weiteren Entwicklung Veränderungen:

- Neben einer Verbesserung oder Verschlechterung (auch unfallfremd) im **Gesundheitszustand** des Verletzten
- prägen ihn vor allem Veränderungen der umgebenden **familiären Situation** (wie sukzessiver Auszug der Kinder, Verrentung des Partners, Tod des Partners, Heirat, Scheidung).
- Veränderungen in der **beruflichen Sphäre** (Arbeitslosigkeit, Teilzeitbeschäftigung) von Verletztem, aber auch Familienangehörigen (u.a. Verrentung des Ehepartners) führen zu einer Neuberechnung des Haushaltsführungsschadens.

Mit jeder Veränderung der familiären und beruflichen Situation ändert sich die Höhe des Haushaltsführungs- bzw. Betreuungsschadens und damit zugleich auch der Forderungsübergang auf Dritteleistungsträger. Es variiert insbesondere auch die Aufteilung von § 842 BGB zu § 843 BGB.

bb. Tod

Für den Unterhaltsschaden gelten die vorgenannten Aspekte entsprechend.

Insbesondere sich verändernde familiäre Situationen bedingen eine Anpassung des Betreuungsunterhaltes im Laufe der Zeit.⁵⁷ So ist mit der **Verrentung des Ehepartners** dieser unterhaltsrechtlich zur hälftigen Mitarbeit im Haushalt verpflichtet.

IV. Ermittlung des Ersatzbedarfes

Maßgeblich ist diejenige Zeit, die eine **professionelle** und **gesunde Hilfskraft** gebraucht hätte, um die objektiv erforderlichen, aber auch hinreichenden Arbeiten im Haushalt zu verrichten.⁵⁸

1. Abrechnungsart

a. Konkret: Einstellung einer Hilfskraft

Wird eine bezahlte Ersatzkraft beschäftigt und ist die konkret in Rechnung gestellte, nachvollziehbare Leistung nach den Umständen des Einzelfalles und dem Familienzuschnitt iSv. § 249 II BGB erforderlich und angemessen,⁵⁹ erfolgt eine an diesem Kostenaufwand orientierte Schadensberechnung, ohne dass es irgendwelcher Tabellen und individueller Gutachten bedarf.

57 Jahnke, Abfindung von Personenschadenansprüchen, 2. Aufl. 2008, § 1 Rn 431 ff.

58 OLG Karlsruhe v. 30.12.2008 – 14 U 107/07 – NJW-RR 2009, 882.

59 OLG Köln v. 17.2.1989 – 20 U 37/87 – zfs 1991, 11 (BGH v. 20.3.1990 – VI ZR 127/89 – VersR 1990, 748 hat Revision teilweise nicht angenommen).

Die konkreten Ersatzkraftkosten sind dann dementsprechend brutto (also einschließlich der Sozialabgaben und Steuern)⁶⁰ auszugleichen.

b. Fiktiv

Der überwiegende Teil der Forderungen wegen Ausfalls im Haushalt wird fiktiv abgerechnet, weil im betroffenen Haushalt entweder niemand benötigt wurde (stationäre Unterbringung), man den Ausfall – jedenfalls für einen Zeitraum – hinnimmt oder man sich mit selbstbeschaffter Hilfe oder eigener (Mehr)Leistung behilft. Dem Haushaltsführenden entstehen dabei keine wirtschaftlichen Aufwendungen.

In der Begründung zu § 249 BGB nF betont der Gesetzgeber den Grundsatz,⁶¹ dass Personenschäden nur konkret und nicht etwa fiktiv abzurechnen sind. Für Heilbehandlung⁶² und Verdienstausfall⁶³ findet dieses wiederholt Niederschlag in der Rechtsprechung. Nach dem normativen, d.h. durch rechtliche Wertungen ergänzten, Schadensbegriff sollen aber freiwillige und unentgeltliche Leistungen Dritter den Schädiger nicht von seiner Ersatzpflicht entlasten: Wird keine Ersatzkraft eingestellt, kann daher ausnahmsweise der Haushaltsführungsschaden auch fiktiv berechnet werden.⁶⁴

2. Berechnungsmethodik

Die Schadenregulierung erfolgt außergerichtlich, nur ein verschwindend geringer Anteil landet vor Gericht.

a. Konkret (Sachverständiger)

Für die außergerichtliche Regulierung im **Breitengeschäft** ist die konkrete Bestimmung durch Sachverständige untauglich:

- Zunächst stehen gar **nicht ausreichend Sachverständige** zur Verfügung,
- ferner würde die Schadenregulierung **unnötig herausgezögert**,
- letztlich stünden auch die **Kosten außer Verhältnis** zum Schaden.

Die – notwendigerweise zeitaufwändige – Einschaltung eines Sachverständigen kann sich aber bei **komplexen Sachverhalten** (sofern vorher substantiiertes Vortrag gebracht wurde) als das taugliche Instrumentarium zeigen.

b. Abstrakt (Tabellenwerke)

ba. Kein fiktiver Personenschadenersatz

Tabellen dürfen

- einerseits nicht dazu führen, vom Gesetzgeber nicht gewollten fiktiven Personenschadenersatz auszugleichen,

60 BGH v. 8.2.1983 – VI ZR 201/81 – VersR 1983, 458.

61 BR-Drucksache 742/01 v. 28.9.2001, S. 29.

62 BGH v. 14.1.1986 – VI ZR 48/85 – VersR 1986, 550;

AG Seligenstadt v. 2.7.2003 – 1 C 313/03 – SP 2003, 346.

63 Jahnke, Der Verdienstausfall im Schadensersatzrecht, 3. Aufl. 2009, Kap 2 Rn 106 ff.

64 BGH v. 10.4.1979 – VI ZR 151/75 – VersR 1979, 670.

- andererseits muss ihr Zweck sein, dem Grunde nach bereits konkret dargetane Einbußen in der Haushaltsführung einer vereinfachten und damit schnellen Regulierung zuzuführen.

bb. Schadenbewertung nach Tabellen

(1) Anknüpfungstatsachen

Auch wenn Haushaltshilfekosten nicht von der Einstellung einer Hilfskraft abhängig sind, entbindet dies nicht vom Nachweis der Notwendigkeit zur Beschäftigung einer Haushaltshilfe.⁶⁵ Der bloße Verweis auf Tabellenwerke ersetzt nicht den für eine Schätzung notwendigen Vortrag des Anspruchstellers;⁶⁶ dies wäre eine bei § 287 ZPO »unzulässige Schätzung ins Blaue hinein«.

Der Verletzte (bei Tod gilt Entsprechendes) muss die Anknüpfungstatsachen darlegen und im Streitfall **beweisen**.⁶⁷ Zur Darlegung eines Haushaltsführungsschadens genügt es materiell-rechtlich nicht, lediglich auf eine abstrakte Minderung der Erwerbsfähigkeit und die Zugehörigkeit zu einem Haushaltstypus einer Tabelle hinzuweisen oder »Beweis durch Sachverständigengutachten«⁶⁸ anzutreten.

Es gilt: Kein Anspruch ohne konkreten Vortrag.⁶⁹

(2) Praxisbedürfnis: Notwendigkeit der Tabellen

Tabellenwerke enthalten keine Falllösung, sie können aber diese ergänzen oder einer Plausibilitätskontrolle zuführen.

Die Praxis benötigt zur Schadenabwicklung, insbesondere um eine schnelle Regulierung gerade auch im Interesse des Verletzten zu gewährleisten, ein auf breiter Basis akzeptiertes Handwerkszeug. Dabei ist – von der Rechtsprechung⁷⁰ als Werkzeug

65 OLG Celle v. 24.4.1980 – 5 U 204/77 – VersR 1981, 357.

66 OLG Celle v. 26.11.2008 – 14 U 45/08 – SP 2009, 187.

67 OLG Düsseldorf v. 29.8.2002 – 8 U 190/01 – VersR 2004, 120;
OLG Hamm v. 25.9.2002 – 13 U 62/02 – NZV 2003, 528.

68 OLG Düsseldorf v. 29.8.2002 – 8 U 190/01 – VersR 2004, 120,
OLG Frankfurt v. 11.10.2005 – 8 U 47/04 – OLGR 2006, 489,
OLG Karlsruhe v. 14.7.2004 – 7 U 18/03 – VersR 2005, 420;
AG Düsseldorf v. 18.2.2004 – 22 C 15432/03 – SP 2004, 262.

Jahnke, Der Verdienstausschlag im Schadensersatzrecht, 3. Aufl. 2009, Kap 7 Rn 58, und Kap 11 Rn 58.

69 OLG Koblenz v. 7.11.2005 – 12 U 1240/04 – SP 2006, 6, 89,
OLG München v. 1.7.2005 – 10 U 2544/05 – SVR 2006, 180 (Anm. Quarch);
AG Magdeburg v. 1.3.2004 – 115 C 37/04 (115) – SP 2004, 408.

Siehe auch KG v. 4.5.2006 – 12 U 42/05 – KGR 2006, 749.

70 BGH v. 3.2.2009 – VI ZR 183/08 – VersR 2009, 515,
BGH v. 16.12.2008 – VI ZR 48/08 – VersR 2009, 419,
BGH v. 14.10.2008 – VI ZR 308/07 – VersR 2008, 1706,
BGH v. 10.4.1979 – VI ZR 151/75 – VersR 1979, 670;
OLG Düsseldorf v. 21.2.1991 – 13 U 177/90 – VersR 1992, 1418;
AG Krefeld v. 8.5.2001 – 78 C 599/99 – SP 2001, 376.

der Ermittlung nach § 287 ZPO gebilligt – gegen die Abwicklung aufgrund von Tabellenwerken im Grundsatz nichts einzuwenden, solange keine berechtigten Zweifel an deren **Eignung und Brauchbarkeit** bestehen:⁷¹ Tabellen dienen der praktikablen Abwicklung des Massengeschäftes nicht nur beim Sachschaden (Nutzungsausfall, Mietwagen), sondern können auch bei der Personenschadenregulierung – bei richtiger Anwendung – Hilfestellung geben. Die Praxis benötigt solche Tabellenwerke; ohne diese Tabellen fehlen wichtige und für gerichtliche und außergerichtliche Regulierung notwendige Orientierungspunkte.

(3) Grenzen der vorhandenen Tabellen

Man bewegt sich im Rahmen der Schätzung (§ 287 ZPO), Tabellen bieten dabei nur einen Anhaltspunkt für die letztlich grobe Daumenschätzung und führen nicht – was nicht immer deutlich genug gesehen wird – zu einer exakten, auf x Stellen hinter dem Komma zutreffenden Schadenbestimmung. Bereits von daher sind Tabellen nicht entweder nur der Tötung oder nur der Verletzung zwecks Schadenbestimmung zugewiesen: Sowohl die Tabelle 1 wie auch die Tabelle 8 bei *Schulz-Borck/Hofmann* geben den Einstieg in die grobe Schätzung des möglichen Zeitbedarfes, nicht aber den auf den jeweiligen Fall exakt zutreffenden Wert jeweils nur für Tötung oder Verletzung.

Die Tabellen von *Schulz-Borck/Hofmann* (und zwar in der 6. Aufl.)⁷² bieten eine vom BGH⁷³ gebilligte Schätzungsgrundlage gemäß § 287 ZPO. Der BGH macht keine Vorgaben für bestimmte Tabellenwerke oder deren Bestandteile; er hat auch keine Entscheidung im »Tabellenstreit« getroffen noch hätte er eine solche Entscheidung revisionsrechtlich überhaupt treffen können.⁷⁴ Der **BGH** setzt im Rahmen von § 287 ZPO nicht eine eigene, an bestimmten Tabellen orientierte Ermessenentscheidung an die Stelle des Tatrichter, sondern prüft revisionsrechtlich nur, ob der Tatrichter Rechtsgrundsätze der Schadenbemessung verkannt, wesentliche Bemessungsfaktoren außer Betracht gelassen oder der Schätzung unrichtige Maßstäbe zugrunde gelegt hat.⁷⁵

71 BGH v. 3.2.2009 – VI ZR 183/08 – VersR 2009, 515.

72 Schulz-Borck/Hofmann, Schadensersatz bei Ausfall von Hausfrauen und Müttern im Haushalt, 6. Aufl. 2000.

73 Der BGH v. 3.2.2009 – VI ZR 183/08 – VersR 2009, 515 äußert sich nur zu Schulz-Borck/Hofmann, Schadensersatz bei Ausfall von Hausfrauen und Müttern im Haushalt, 6. Aufl. 2000.

Ob die Neubearbeitung Schulz-Borck/Pardey (»Der Haushaltsführungsschaden – Schadensersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten«, 7. Aufl. 2009) praxistauglich ist, erscheint m.E. sehr fraglich.

74 BGH v. 20.4.2004 – VI ZR 103/03 – VersR 2004, 876 mwN.

Siehe ferner

Müller »Grundprinzipien und Gestaltungsspielräume beim Schadensersatz« zfs 2009, 62, 124 (u.a. zu II.3.a),

Zöller-Gummer, 24. Aufl. 2004, § 545 ZPO.

75 BGH v. 20.4.2004 – VI ZR 103/03 – VersR 2004, 876 mwN.

Allerdings ist das Bewusstsein erforderlich, dass jedes Tabellenwerk – aber auch die Sachverständigeneinschätzung, soweit sie ebenfalls auf Statistiken zurückgreift – nur eine grobe Datenbasis, zudem nicht aus jüngerer Zeit, zur Verfügung hat und daher nur eine sehr **grobe Richtlinie** – worauf auch *Schulz-Borck*⁷⁶ selbst hinweist – bieten kann. Dieses gilt insbesondere für die Schadensschätzung, wenn diese mit pseudomathematischer Exaktheit mit 1 oder 2 Stellen hinter dem Komma zu »centgenauen« Ergebnissen kommt. *Schulz-Borck*⁷⁷ weist auf die Ungenauigkeiten in der Datenerfassung hin: Aufgliederungen für Haushaltsmitglieder nach Wohnungs- und sogar nach Ortgrößen stoßen an die Grenzen wissenschaftlicher Aussagekraft; gleichwohl betont *Schulz-Borck* zutreffend das Bedürfnis der Praxis nach vereinfachter Typisierung unter Pauschalierung.

(4) Keine Nutzungsausfalltabelle

Die bloße Existenz von Tabellen (wie *Schulz-Borck/Hofmann*) ist aber nicht entscheidend für die Zubilligung eines daran orientierten abstrakten Entschädigungsbetrages. Anders als beim Nutzungsausfall⁷⁸ eines Fahrzeuges reicht eben nicht die bloße Eingabe eines Haushaltstypus, um dann entsprechend dieser Zuweisung sogleich ohne weiteres einen danach abstrakt berechneten Geldbetrag abzulesen.

Orientierung anhand von Tabellen heißt gleichzeitig, dass Korrekturen der abstrakten Werte durchaus angebracht sein können: Die Tabellen bedürfen nicht zuletzt wegen ihrer allgemein gehaltenen, fiktiven und bundeseinheitlichen Betrachtung in Ansehung der konkreten örtlichen und persönlichen Umstände, aber auch zwischenzeitlicher gesellschaftlicher, technischer und medizinischer Weiterentwicklung der Korrektur.⁷⁹

(5) Ermittlung anhand von Tabellen

(a) Feststellungen zu Haushalt und Beeinträchtigung

Die Beeinträchtigung bei der Haushaltsführung ist nicht abstrakt zu bestimmen.⁸⁰ Vielmehr ist vom Geschädigten oder dessen Rechtsnachfolger die konkrete Lebens-

76 Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadensersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009, S. 5 f.

Schulz-Borck weist auf die Ungenauigkeiten in der Datenerfassung hin: Aufgliederungen für Haushaltsmitglieder nach Wohnungs- und sogar nach Ortgrößen stoßen an die Grenzen wissenschaftlicher Aussagekraft; gleichwohl betont *Schulz-Borck* zutreffend das Bedürfnis der Praxis nach vereinfachter Typisierung unter Pauschalierung.

77 Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadensersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009, S. 5 f.

78 Eilers zfs 2009, 601.

79 BGH v. 8.6.1982 – VI ZR 314/80 – VersR 1982, 951;
OLG Düsseldorf v. 16.3.1987 – 1 U 42/86 – DAR 1988, 24.

80 OLG Hamm v. 26.3.2002 – 27 U 185/01 – VersR 2002, 1430.

situation darzustellen, um ermitteln zu können, nach welchen wesentlichen Auswirkungen auf die Hausarbeit sich der Haushaltschaden berechnen lässt.⁸¹

Damit im Wege der schätzenden Differenzbetrachtung hernach der auszugleichende Schaden (Zeitbedarf, Geldbedarf) herausgefunden werden kann, ist von der verletzten Person im Einzelnen konkret und substantiiert vorzutragen,⁸²

- wie die Familien- und Wohnverhältnisse ausgestaltet sind,
- welche konkreten Tätigkeiten vor dem Haftpflichtgeschehen anfielen und inwieweit sie hieran beteiligt war,
- und wie und warum es nach dem Unfall anders aussieht.

(b) Ermittlung des Zeitbedarfes

Aufgrund des ausreichenden konkreten Vortrages des Verletzten (bzw. dessen Rechtsnachfolgers) zu seiner Beeinträchtigung im Haushalt wird die Zeit geschätzt, die eine professionelle Hilfskraft für die Erledigung dieser Arbeiten, benötigen würde.⁸³ Der Zeitbedarf ist verletzungsabhängig und verändert sich in der Folgezeit u.a. mit Genesung oder Verstärkung der Beschwerden sowie Veränderungen im Haushaltszuschnitt.

Der für den konkret dargelegten Haushaltstyp erforderliche Zeitbedarf kann einer – bundeseinheitlich geltenden – Tabelle entnommen werden, die ein ausreichend Maß an Allgemeingültigkeit hat.

bc. Vorhandene Werke und Kritik

Die Praxis benötigt brauchbares Handwerkszeug. Hierzu können auch schematisierte Verfahren durchaus dienen.

(1) Schulz-Borck/Hofmann (6. Aufl.)⁸⁴

In der Praxis wird häufig auf das Tabellenwerk *Schulz-Borck/Hofmann* Bezug genom-

81 OLG Brandenburg v. 25.10.2007 – 12 U 38/07 – SP 2008, 46,
OLG Celle v. 26.11.2008 – 14 U 45/08 – SP 2009, 187,
OLG Celle v. 14.12.2006 – 14 U 73/06 – SP 2007, 428,
OLG Koblenz v. 7.11.2005 – 12 U 1240/04 – SP 2006, 6, 89,
OLG Koblenz v. 3.7.2003 – 5 U 27/03 – VersR 2004, 1011;
LG Köln v. 15.4.2008 – 8 O 270/06 – DAR 2008, 389,
LG Saarbrücken v. 21.4.2006 – 3 O 79/04 – zfs 2006, 500 (Anm. Diehl).

82 OLG Brandenburg v. 25.10.2007 – 12 U 38/07 – SP 2008, 46,
OLG Celle v. 14.12.2006 – 14 U 73/06 – SP 2007, 428,
OLG Celle v. 26.11.2008 – 14 U 45/08 – SP 2009, 187,
OLG Frankfurt v. 11.10.2005 – 8 U 47/04 – OLGR 2006, 489,
OLG Düsseldorf v. 29.8.2002 – 8 U 190/01 – VersR 2004, 120;
LG Kleve v. 16.1.2004 – 5 S 160/03 – SP 2004, 230;
AG Düren v. 7.6.2006 – 45 C 78/06 – SP 2007, 209.

83 OLG Celle v. 26.11.2008 – 14 U 45/08 – SP 2009, 187.

84 Schulz-Borck/Hofmann, Schadensersatz bei Ausfall von Hausfrauen und Müttern im Haushalt, 6. Aufl. 2000.

men, welches seit dem VGT 1977, AK V Eingang in die Praxis gefunden hat. Die dort vorhandenen Tabellen 1 und 8 haben verschiedene statistische Ansätze, die man – auch in ihrem Zustandekommen – kennen muss, um mit den Tabellen nicht schon deswegen falsch umzugehen.

*Schulz-Borck*⁸⁵ weist in der Einleitung selbst darauf hin, dass die amtliche Zeitbudget-Erhebung nicht originär der Erfassung von schadenersatzrechtlichen Aspekten des Haushaltsführungsschadens dient. Sie enthält von daher zB auch keine saubere Differenzierung zwischen professioneller Haushaltsbewirtschaftung und Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Haushalt (zB Grenze zwischen geplantem zügigen Einkauf und erlebnisorientiertem Shopping bzw. Freizeitgestaltung).

Das Tabellenwerk *Schulz-Borck/Hofmann* (6. Aufl.) greift auf recht alte⁸⁶ Erhebungen zum Arbeitszeitbedarf zu, die die heutigen gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen (wie Fastfood, Mikrowelle und Pizzataxi; medizin-technische prothetische Versorgung) nicht berücksichtigen.

- Die Rahmenbedingungen haben sich erheblich verändert,⁸⁷ wozu ua. ein neues Rollenverständnis Mann – Frau (wie Mithilfe im Haushalt, Teilzeit-/Vollzeitbeschäftigung beider Partner), aber auch gesunkene Arbeitszeiten beitragen.
- Soweit Behinderungen aus Verletzungsbildern abgeleitet werden, findet sich gerade im Bereich der prothetischen Versorgung und Hilfsmittel nennenswerter technischer Fortschritt.⁸⁸ Behinderungen müssen sich heute nicht mehr zwingend genauso schwerwiegend auswirken wie noch vor einigen Jahren.

(2) Schulz-Borck/Pardey (7. Aufl.)⁸⁹

Die Neuauflage (7. Aufl.) gestaltet die Ermittlung der Werte unnötig kompliziert und in sich nicht immer schlüssig (z.B. Angaben in der Tabelle 8, Ehefrau nicht erwerbstätig: 3-Personenhaushalt mit Kind unter 6 Jahre: 63,5 h, 4PH mit Kind unter 6: 89,1 h, 5 PH mit Kind unter 6: 66,9 h).

Die Aktualität ist gegenüber der 6. Aufl. nicht nennenswert verbessert. Insbesondere Umfrageergebnisse aus den frühen Jahren des 3. Jahrtausends dienen nicht der korrekten Zeitermittlung für professionelle hauswirtschaftliche Arbeit, sondern u.a.

85 Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadensersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009, S. 5.

86 Schulz-Borck/Hofmann, Schadensersatz bei Ausfall von Hausfrauen und Müttern im Haushalt, 6. Aufl. 2000, S. 8 Fn 4 nennt die Datensammlungen. Die dort zugrundeliegenden Erhebungen stammen teilweise aus den 80'er Jahren (siehe auch Ludolph SP 2004, 406 Fn 4), auch wenn sie erst später veröffentlicht wurden.

Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadensersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009, S. 5, 19, 22, 25.

87 Kritisch auch schon Ludolph »Schadensersatz der verletzten Hausfrau / des verletzten Hausmannes im Haftpflichtrecht« SP 2004, 404.

88 Siehe auch Ludolph »Schadensersatz der verletzten Hausfrau / des verletzten Hausmannes im Haftpflichtrecht« SP 2004, 404.

89 Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadensersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009.

der Zeiterfassung wie lange man sich anlässlich eines Einkaufs in den entsprechenden Läden aufhält.

Es gibt, wie die Einleitung zur 7. Aufl.⁹⁰ herausstellt, keine breite Datenbasis; gleichwohl werden hieraus aber mehr als 40⁹¹ Tabellen und Untertabellen generiert. Dies schafft nur eine Scheinsicherheit. Tabellen sind nur Hilfswerkzeuge zur Schadensschätzung nach § 287 ZPO, Tabellen müssen also handhabbar und verständlich bleiben. Zu starke Zersplitterung und Detailverliebtheit passen aber nicht zu einer notwendigerweise pauschalen und letztlich vergrößerten Betrachtung anhand abstrakter Ermittlungsmethodik. Der Versuch, durch Vereinzeln (Pseudo-)Genauigkeit vorzugaukeln, ist dem Alltagsgeschäft der Regulierungspraxis nicht zuträglich.

Nur übersichtliche und unkompliziert anwendbare Tabellen sind hilfreich. Die Tabellen der 6. Auflage erfüllten mit den aus dem Schadensrecht erforderlichen Modifikationen diese Aufgabe durchaus; die neuen Tabellen erscheinen für die Praxis ungeeignet. Ungenauigkeit und Daumenschätzung werden nicht dadurch besser, dass man sie auf 40 Tabellen verteilt.

(3) Hohenheimer Verfahren

Das auf *Professor Landau* zurückgehende Hohenheimer Verfahren wurde erstmals auf dem ADAC-Fachgespräch »Schadenersatz für Hausfrauentätigkeit« am 14.3.1986 vorgestellt⁹² und war hernach diskutierter Gegenstand des VGT 1989, AK V.⁹³ Die damaligen Aufforderungen des VGT, Bewertungstabellen oder Leitlinien zum Haushaltsführungsschaden zu erarbeiten, scheiterten in der Folgezeit an Problemen einer allgemein tauglichen praktischen Umsetzung.

Ziel des Verfahrens war nicht die Ermittlung von Schadenersatz, sondern die Bewertung von Arbeit im Haushalt im Verhältnis zum gewerblichen Arbeitsplatz. Benötigt wurde dieses zur Schaffung von der gewerblichen Tätigkeiten damit vergleichbaren Arbeitstypen, denen im Interesse der Arbeitswissenschaft dann Arbeitsentgelte zugewiesen werden konnten.

90 Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadenersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009, S. 5 f.

91 Die Tabelle 1 enthält 5 Untertabellen und zusätzlich mehr als 10 Korrekturtabellen (Tabelle 2), die Tabellen 8 – 13 enthalten 29 Untertabellen.

Schulz-Borck weist zutreffend darauf hin, dass die diesen Vereinzeln zugrundeliegenden Zahlen teilweise nur »sehr geringe Besetzungszahlen« zugrunde liegen (Schulz-Borck/Pardey, S. 5) entnommen wurden.

92 Landau »Ersatzanspruch der verletzten Hausfrau« VGT 1989, 207,

Landau »Arbeitswissenschaftliche Bewertung der Haushaltarbeit zur Festlegung von Schadensersatzansprüchen« DAR 1989, 166.

93 Zu Resonanzen auch in der weiteren Presse siehe Hofmann »Der Ersatzanspruch bei Beeinträchtigung der Haushaltsführung« NZV 1990, 8.

Weitere Diskussionsbeiträge zum Hohenheimer Verfahren:

Jung »Schadenersatz für entgangene Haushaltstätigkeit – Erwiderung auf Hofmann in NZV 1990, S 8 ff.« DAR 1990, 161.

Schadenersatzrechtlich kommt es aber nicht auf abstrakte Zuweisungen zu einem wissenschaftlich interessanten Arbeitstypus an, sondern auf diejenigen Aufwendungen, die im Schadenfall benötigt werden, den Ausfall im Haushalt vor Ort konkret auszugleichen. Während ein Bundesbeamter in Aurich dasselbe Gehalt hat wie ein Bundesbeamter in München, trifft dieses für den Handwerksgelesen in denselben Städten wegen der deutlich unterschiedlichen Lebenshaltungskosten nicht zu.

Das Hohenheimer Verfahren ist letztlich ein intransparentes Blackbox-Verfahren, aufgrund dessen vom Verletzten erfragte Angaben nach nur schwer nachvollziehbaren internen Mustern bewertet werden.

Das Hohenheimer Verfahren hat sich für die Tagesarbeit nicht als taugliches Mittel erwiesen und wird dementsprechend auch nicht angewendet.⁹⁴

(4) Neue Tabellen ?

Da die wissenschaftliche Auswertung von Untersuchungen oft viele Jahre dauert, sind in Ansehung zwischenzeitlicher gesellschaftlicher, technischer und medizinischer Weiterentwicklung gegenüber der Zeit der Datenerhebung grundsätzlich Korrekturen angesagt. Da auch Sachverständige häufig auf dasselbe Datenmaterial zugreifen, ist deren individuelle Aussage zum Arbeitsbedarf häufig auch nicht genauer als ein abstraktes Tabellenwerk.

Neue, an REFA-Techniken orientierte, auf Schadenersatzleistungen zugeschnittene Untersuchungen gab und gibt es nicht. Auch *Schulz-Borck* greift auf in anderen Zusammenhängen erstellte Abfragen und Werte zurück. Selbst wenn eine neue Untersuchung – unabhängig von der Frage, wer die Kosten einer solchen Untersuchung tragen soll – zeitnah erstellt würde, stünden angesichts der Erfahrungen aus der Vergangenheit Ergebnisse und darauf basierende neue Arbeitszeittabellen erst in etlichen Jahren zur Verfügung; und wären dann bei ihrer Publikation ebenfalls wieder veraltet.

Wenn man schon auf Tabellen – und damit auf abstrakt pauschalierende und somit schon von daher nicht individualisierte Betrachtungen – zugreifen will, um einem notwendigen praktischen Bedürfnis nach schneller unkomplizierter Schadenregulierung nachzukommen, dann kann und sollte man mit den alten, allerdings in ebenfalls pauschaler Form korrigierten, Tabellen weiter arbeiten.

Nur übersichtliche und unkompliziert anwendbare Tabellen sind hilfreich.

Bei aller Kritik: *Schulz-Borck/Hofmann*, 6. Aufl. ist für die Praxis nicht untauglich. Die Praxis hat gelernt, mit den Unsauberkeiten und Unzulänglichkeiten der Tabellen umzugehen. Die zwischenzeitlichen Einflüsse auf den Zeitbedarf können durch Abschlüsse auf den Zeitbedarf korrigiert werden, ohne neue Untersuchungen in Auftrag zu geben.

⁹⁴ Siehe auch Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadensersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009, S. 34.

V. Ermittlung des Stundensatzes

Wird keine Ersatzkraft eingestellt (und behilft man sich im Familien-, Verwandten- oder Freundeskreis), kann der Haushaltsführungsschaden auch **fiktiv** (netto) berechnet werden.⁹⁵

Ist aufgrund des ausreichenden Vortrag des Verletzten die Zeit geschätzt, die eine professionelle Hilfskraft für die Erledigung dieser Arbeiten benötigen würde, ist dieses mit dem ortsüblichen Stundenlohn für Hilfskräfte zu bewerten.⁹⁶ Es sind äußerstenfalls⁹⁷ die **Nettovergütungen**⁹⁸ (also unter Herausnahme insbesondere der Steuern sowie der Arbeitnehmer- und Arbeitgeber-Sozialversicherungsabgaben) vergleichbarer⁹⁹ Arbeitskräfte einer Berechnung zugrunde zu legen.

Eine **Fehlerquelle** für die Praxis, greift man auf *Schulz-Borck* zu, enthält die dortige Tabelle 5 mit ihren Brutto-/Netto-Werten. Bei Übernahme der stündlichen Nettowerte ergeben sich unterschiedliche fiktive Beträge: Je nach Stundenbedarf bewegt sich wegen der Sozialabgaben- und Steuerlast der Netto-Ansatz (Beispiel BAT X) zwischen **5,49 €** (bei 70 Wochenstunden) über **6,23 €** (bei 40 Wochenstunden) und **8,89 €** (bei 1 Wochenstunde).

Stunden/ Woche	€ pro Stunde	BAT X	BAT VIII	BAT VII	BAT Vb
1 h	brutto	8,89 €	12,09 €	13,20 €	15,96 €
1 h	netto	8,89 €	12,09 €	13,20 €	15,96 €
20 h		7,08 €	9,39 €	10,06 €	11,60 €
40 h		6,23 €	7,90 €	8,46 €	9,79 €
70 h		5,49 €	7,89 €	8,44 €	9,74 €

Während der Zeitbedarf bundeseinheitlich beurteilt wird, ist für den Stundensatz dem **regionalen Arbeitsmarkt** Beachtung zu schenken.¹⁰⁰

- Arbeitskräfte erhalten **bundesweit** nicht denselben Lohn für vergleichbare Arbeit (Nord-Süd- und Ost-West-Gefälle, eher ländliche Struktur, wirtschaftlicher Ballungsraum, hohe Arbeitslosigkeit).

95 BGH v. 10.4.1979 – VI ZR 151/75 – VersR 1979, 670.

96 OLG Celle v. 26.11.2008 – 14 U 45/08 – SP 2009, 187.

97 OLG Dresden v. 1.11.2007 – 7 U 3/07 – SP 2008, 292.

98 BGH v. 6.6.1989 – VI ZR 66/88 – VersR 1989, 857 mwN,

BGH v. 8.2.1983 – VI ZR 201/81 – VersR 1983, 458.

99 Bei Berufstätigen ist nicht etwa deren Erwerbseinkommen der Berechnung zugrunde zu legen: AG Magdeburg v. 1.3.2004 – 115 C 37/04 (115) – SP 2004, 408.

100 Siehe auch Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadensersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Tätigkeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009, S. 90.

- Legen **OLG'e**¹⁰¹ für ihren Bereich – was dem richterlichen Spielraum nach § 287 ZPO durchaus Rechnung trägt – weitgehend einheitliche Stundensätze zugrunde, unterstützt dieses die außergerichtlichen Regulierung.
- Zur Bestimmung des erforderlichen Stundensatzes kann anstelle des bundesweit nicht ausreichend differenzierenden BAT/TVöD auf die jeweiligen regionalen Tarifverträge zwischen den Landesverbänden des Deutschen Hausfrauenbundes als Arbeitgebervertretung und den Landesbezirken der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (**»Tarifvertrag für die private Hauswirtschaft und Dienstleistungszentren«**)¹⁰² zurückgegriffen werden.¹⁰³ Der jeweilige Tarifvertrag bietet einen angemessenen und sachnahen Beurteilungsmaßstab iSv § 287 ZPO, welcher am ehesten dem hier maßgeblichen Tätigkeitsfeld der Haushaltsführung entspricht und daher den Löhnen nach BAT / TVöD als Vergleichsgröße vorzuziehen ist.¹⁰⁴

D. Fazit

1. Der Haushaltsführungsschaden orientiert sich im Verletzungsfall hinsichtlich des Zeitbedarfes am familienrechtlich vorgegebenen Rahmen (Personen denen gegenüber überhaupt Leistungen geschuldet werden), dann allerdings ausgefüllt durch die tatsächlich erbrachte Leistung und korrigiert hinsichtlich der Angemessenheit.
2. Der Umstand, dass unfallkausal Einbußen in der Haushaltsführung eingetreten sind, ist von Verletzten und seinen Rechtsnachfolgern darzutun und zu beweisen. Der Anspruchsteller muss substantiiert vortragen, die Bezugnahme auf Tabellen reicht nicht aus.
3. Ist ein Haushaltsführungsschaden derart dargetan, dass er einem abstrakt bestimmten Haushaltstyp zugewiesen werden kann, kann der zur Schadenbehebung erforderliche Zeitbedarf den Tabellen aus *Schulz-Borck/Hofmann*, 6. Aufl. entnommen werden.

101 OLG Celle v. 28.4.2005 – 14 U 200/04 – zfs 2005, 434 (Anm. Diehl) (8 €/Stunde),

OLG Celle v. 9.9.2004 – 14 U 32/04 – NJW-RR 2004, 1673 (8 €/Stunde),

OLG Frankfurt v. 29.10.2008 – 22 W 64/08 – SP 2009, 217 (9 €/Stunde),

OLG Hamm v. 21.7.2008 – 6 U 60/08 – NZV 2008, 564 (8 €),

OLG Hamm v. 18.12.2003 – 6 U 105/03 – NZV 2004, 631 (8 €/Stunde),

OLG Oldenburg v. 18.1.2001 – 1 U 107/00 – SP 2001, 196;

AG Magdeburg v. 1.3.2004 – 115 C 37/04 (115) – SP 2004, 408 (5,77 €/Stunde).

102 Nickel/Schwab, SVR 2007, 17 (aktualisiert Nickel/Schwab SVR 2009, 286) stellen tabellarisch die Stundensätze dar.

103 OLG Dresden v. 1.11.2007 -7 U 3/07 – SP 2008, 292,

OLG Düsseldorf v. 27.4.2009 – I-1 U 95/08 – ,

OLG Frankfurt v. 29.10.2008 – 22 W 64/08 – OLGR 2009, 131.

104 OLG Dresden v. 1.11.2007 -7 U 3/07 – SP 2008, 292.

Um einer zwischenzeitlichen gesellschaftlichen / technischen Weiterentwicklung Rechnung zu tragen, empfiehlt es sich, die Tabellen mit einem angemessenen Pauschalabschlag zu versehen.

4. Ist der Zeitbedarf ermittelt, wird der Stundensatz aufgrund des Hausfrauen-Tarifvertrages ermittelt.

Methoden zur Bewertung des Haushaltsführungsschadens

**Paul Kuhn, Rechtsanwalt, Referent Schaden- und Versicherungsrecht,
ADAC e.V. München**

Der Haushaltsführungsschaden stellt bei der Unfallschadenregulierung eine Position dar, die – gerade bei schweren Personenschäden – oftmals zu einer höheren Entschädigung führt als Schmerzensgeldzahlungen.

Das Referat erläutert drei Verfahren zur Ermittlung der Höhe des zu ersetzenden Schadens.

Die Aktualität des Themas zeigt die Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 3.2.2009, Az VI ZR 183/08, in welcher er dem Tatrichter die Möglichkeit einräumt, sich an einem Tabellenwerk zu orientieren. Dem Tatrichter ist es nicht verwehrt, auf Erfahrungswerte zurückzugreifen, solange er sie nicht schematisch übernimmt.¹

A) Tabellarisches Verfahren nach Schulz-Borck/Pardey²

1989 hatte sich der Arbeitskreis V des 27. Deutschen Verkehrsgerichtstags mit dem Haushaltsführungsschaden befasst. Hieraus hervor ging das »Münchner Modell«,³ welches die Basis für die Tabellen von Schulz-Borck/Hofmann (»Schadenersatz bei Ausfall von Hausfrauen und Müttern im Haushalt«) bildete. Dieses Verfahren wird zwischenzeitlich von Schulz-Borck/Pardey fortgeführt. Grundlage für die Bewertung bilden Tabellen u.a. zum Arbeitszeitbedarf einschließlich Arbeitszeitaufwand in Haushalten bis zu 6 Personen (Tabelle 1) sowie die Eingruppierung von Ersatzkräften – zwischenzeitlich auf der Basis des Tarifvertrags öffentlicher Dienst (TVöD).

1 DAR 2009, 263 m. Anm. Ernst = ADAJUR- Dok.Nr. 82425

2 Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden – Schadenersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Arbeit in Privathaushalten – mit Berechnungstabellen, VVW Karlsruhe, 7., vollständig neu bearbeitete Auflage, ISBN 978-3-89952-273-0; Hermann Schulz-Borck/Hans-Joachim Günther (Programmierung), Der Haushaltsführungsschaden – Entgelttabellen TVöD/Bund zur Bewertung von Personenschäden in der Haushaltsführung (Stand: Juli 2009), VVW Karlsruhe, 7. Auflage, ISBN 978-3-89952-516-8

3 Ludwig, DAR 1991, 401; Ludolph, SP 2004, 404

Die Tabellen unterscheiden zwischen dem Fall, dass eine Person bei einem Unfall getötet wurde, und dem Fall, dass eine Person dauernd oder zeitweise auf Grund eines Unfalls Haushaltstätigkeiten nicht oder nur zum Teil ausführen kann. Es gibt weiterhin Daten zu Zeitaufwänden von Frauen (erwerbstätig oder nicht erwerbstätig) und Männern (erwerbstätig oder nicht erwerbstätig).

a) Unfälle mit Todesfolge

Die **Tabelle 1** befasst sich mit dem Arbeitszeitbedarf einschließlich dem Arbeitsaufwand in Haushalten bis zu sechs Personen. Sie bildet grundsätzlich den »Normalfall« ab und soll für Unfälle mit Todesfolge herangezogen werden. Beinhaltet sind Arbeitszeitwerte für Haushalte mit der Personenzahl vor dem Unfall und danach. Dabei werden vier Anspruchsstufen (von 1 (einfach) bis 4 (hoch)) zugrunde gelegt. Diese Anspruchsstufen (Verhaltensalternativen) bilden unterschiedliche Verhaltensweisen modellhaft ab. Dabei äußert sich das verwirklichte Verhalten in den einzelnen Lebensbereichen in Anforderungen an z.B. Sauberkeit, Platzbedarf und Ausstattung. Die Tabelle 1 enthält für den »normalen Haushalt« bei der (Ehe-) Frau für Einkäufen bei einem 2-Personenhaushalt einen Arbeitszeitaufwand von 9,2 Stunden pro Woche für die nicht erwerbstätige Frau und 6,7 Stunden für die erwerbstätige Frau. Für die gleiche Tätigkeit wird beim (Ehe-) Mann ein Arbeitsaufwand von 7,1 Stunden (nicht erwerbstätig) und 4,1 Stunden (erwerbstätig) pro Woche angenommen.

Die **Tabelle 1.1** gibt die Unterstellungen für die Ermittlung des Arbeitszeitbedarfs wieder. So wird für den Normalfall z. B. von 3 Mahlzeiten pro Tag, mittags zweimal fleischlos pro Woche, abends überwiegend kalt, einem Essraum mit 10 qm, glattem Boden mit losem Teppich und einer Wohnung im 1. Geschoss mit 16 Stufen ausgegangen.

aa) Zu- und Abschläge

Die Zu- und Abschläge für vom Normalfall abweichende Fälle sind in den **Tabellen 2.1 und 2.2** enthalten. U. a. werden dabei die Raumgröße und die Technisierung des Haushalts berücksichtigt. Die Tabelle 2.2. befasst sich mit dem Zusatzbedarf wegen der Betreuung und/oder Versorgung eines Kindes.

bb) Auswertungsbögen

Mit Hilfe von Auswertungsbögen kann der Verwender die konkrete Situation dokumentieren. So enthält die **Tabelle 3** einen Auswertungsbogen zur Kalkulation des Zeitbedarfs bei Kombination mit dem Zeitaufwandsanteil. Erfasst werden u.a. Zeiten für Reinigungsarbeiten, den Aufwand für die Haushaltsführung sowie die Zeiten der Betreuung. Über die Fragen der **Tabelle 5.1** werden die Daten des Haushalts, u. a. der darin lebenden Personen, die Höhe des monatlichen Einkommens, die Mithilfe von Familienangehörigen sowie technische Hilfsmittel erfasst. Die Situation bei Ausfall der im Haushalt arbeitenden Person bei Todesfall wird über die Fragen der **Tabelle 5.2** erfasst. Nachdem im Todesfall die fixen Kosten zu berücksichtigen sind, fließen über die **Tabelle 5.3** u.a. die Ausgaben für das Wohnen, Abgaben/Steuern,

Mobilität und Versicherungen in die Berechnung der Entschädigung ein. Beispiele zur Kalkulation der Arbeitszeit in einem 2- Personen- Haushalt findet der Benutzer der **Tabellen** unter **2.5**. Die Verfasser gehen davon aus, dass im Fall des Todes der/des Haushaltführenden die Einstufung für Ersatzkräfte sich auf die Tätigkeitsmerkmale zurückführen lässt, die den Vergütungsgruppen VIII bis VI des BAT bzw. den Entgeltgruppen 3-6 TVöD entsprechen. In Sonderfällen kommt auch eine höhere Einstufung nach BAT V, ggf. IV bzw. die Entgeltgruppen 8 bis 10 in Betracht.⁴

cc) Brutto oder Netto?

Zur Frage »brutto oder netto« bei fiktiver Abrechnung vertritt Schulz-Borck die Ansicht, der Abzug von Sozialversicherungsbeiträgen sei aus versicherungsrechtlichen Gründen problematisch. Zumindest bei niedrigen Entschädigungen ist nach seiner Meinung der von der Rechtsprechung vorgenommene pauschale Abzug von 30% vom Brutto-Entgelt nicht gerechtfertigt. In der Entgeltgruppe 11 werden diese 30% z.B. erst bei einer Ausfallzeit von 19 Stunden pro Woche erreicht. In der Entgeltgruppe TVöD 1 werden 30% sogar erst bei einer Arbeitszeit von 40 Stunden pro Woche erreicht.⁵ So hat auch der Arbeitskreis VI des 27. Deutschen Verkehrsgerichtstags 1989 zum Ausdruck gebracht, dass ein Pauschalabzug von 30% bei der fiktiven Abrechnung nicht gerechtfertigt ist, wenn sich im Einzelfall kein oder ein geringerer Abzugsbetrag ergibt.⁶

dd) Haushalts- Grundtypen

Die Tabellenwerke unterscheiden nach 3 Haushalts-Grundtypen. Einfache Haushalte sind z.B. bei einfachen Wohnverhältnissen (überwiegend Mietwohnung mit kleinerer Wohnfläche) gegeben. Das Haushaltseinkommen ist unterdurchschnittlich. In Solche Haushalte sind u.a. durchschnittlich technisch ausgestattet. Das Haushaltsnettoeinkommen liegt bei ca. 2.600 Euro monatlich. Gehobene Haushalte werden angenommen, wenn z.B. vermehrt eigene Zimmer für Kinder bzw. ein Hausarbeitsraum vorhanden sind. Das Netto-Einkommen liegt bei ca. 3.600 Euro monatlich.⁷

ee) Eingruppierung von Ersatzkräften

Die Eingruppierung von Ersatzkräften sowie die Umstellung auf TVöD lassen sich der **Tabelle 4** entnehmen. Danach ist bei dauerndem Ausfall der Haushaltführenden Person z.B. eine Wirtschaftlerin (Entgeltgruppe 3 TVöD) für einfache Haushalte ohne oder mit nicht mehr schulpflichtigen Kindern bzw. für Durchschnittshaushalte ohne Kinder angemessen. Für gehobene Haushalte mit Kleinkindern oder mit vier oder mehr Kindern oder mit schulpflichtigen und/oder nicht mehr schulpflichtigen Kindern **und** organisatorischen **oder** sonstigen Besonderheiten werden eine Wirt-

4 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O., 35

5 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O., 36

6 27. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1989 – Veröffentlichung -, 12

7 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O., 37 f

schafterin oder eine Meisterin der Hauswirtschaft oder ein Techniker/eine Technikerin der Hauswirtschaft, ein Betriebsleiter/eine Betriebsleiterin oder ein Betriebsleiter ländliche Hauswirtschaft/eine Betriebsleiterin ländliche Hauswirtschaft (Entgeltgruppe 6 bis 9 TVöD) für erforderlich gehalten. Schulz-Borck und Pardey sind sich nicht darüber einig, ob der Zugriff auf den TVöD zwingend ist. Pardey sieht dies nicht für zwingend, wenn es örtlich hauswirtschaftliche Tarife gibt. In diesem Fall wird mit dem Zugriff auf den TVöD eine Gleichwertigkeit im Vergleich mit den Gepflogenheiten des realen Lebens bei Einstellung einer Hilfsperson gerade nicht gewährt bzw. hergestellt.⁸

ff) Beispiele

Die Kalkulation der Arbeitszeit wird beispielhaft für einen 2-Personen-Haushalt dargestellt.⁹ Die Ermittlung des Arbeitszeitdefizits zu bestimmten Zeiträumen über einen Arbeitszeitbedarf lässt sich am Beispiel des Todes einer nicht erwerbsfähigen Ehefrau und Mutter ablesen. Hieraus lässt sich entnehmen, wie sich der Arbeitszeitbedarf im Haushalt durch den Wegfall der Mutter, den Eintritt des Vaters in den Ruhestand, die Mithilfepflicht der Kinder und deren Ausscheiden aus dem Haushalt entwickelt.¹⁰

b) Zeitweiliger oder dauernder Ausfall einer im Haushalt tätigen Person

Die weiteren Tabellen befassen sich mit dem Fall, dass eine im Haushalt tätige erwachsene Person zeitweilig oder dauernd teilweise oder vollständig ausfällt.

aa) Unterschied zwischen Arbeitszeitbedarf und Arbeitszeitaufwand

Die Autoren stellen in diesem Zusammenhang zunächst den Unterschied zwischen Arbeitszeitbedarf und Arbeitszeitaufwand dar. So kommt es im Verletzungsfall auf die tatsächliche Leistung im gemeinsamen Haushalt an. Zeitbedarf und Zeitaufwand sind deutlich von einander zu trennen. Der Zeitbedarf stellt auf die objektive Sollgröße ab. Der Arbeitszeitaufwand hingegen gibt die effektive Arbeitszeit wieder.¹¹

bb) Orientierungsgrößen zum Arbeitszeitaufwand

Die **Tabellen 8, 9 und 10** geben Orientierungsgrößen zum Arbeitszeitaufwand im Haushalt in Stunden pro Woche insgesamt und seine Verteilung auf die Haushaltspersonen absolut und prozentual (Tabelle 8 für (Ehe-)Frau, Tabelle 9 für (Ehe-)Mann) sowie die prozentuale Verteilung der Hausarbeitszeit der (Ehe-)Frau und auf die Tätigkeitsbereiche in verschiedenen Haushaltstypen (Tabelle 8.1) und des (Ehe-)Mannes (Tabelle 9.1). Aus der Tabelle 8 lässt sich z.B. entnehmen, dass der Arbeitszeitaufwand der Frau im 1-Personen-Haushalt 35,3 Stunden beträgt, während der

8 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O., 39

9 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O., 48

10 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O., 49

11 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O., 53

Mann hierfür 27,4 Stunden aufwendet (Tabelle 9). Diese Tabellen verstehen sich nach den Vorstellungen der Verfasser als Hilfe für die im Einzelfall gebotene (Ein-)Schätzung, die stets auf alle konkreten Umstände, die individuellen und spezifisch örtlichen Verhältnisse einzugehen hat. Dem Tatrichter ist es nicht verwehrt, auf Erfahrungswerte zurückzugreifen, solange er sie nicht schematisch übernimmt.¹²

cc) Fragebogen

Die Beantwortung der Fragen im **Fragebogen** (Tabelle 5.1) liefert konkrete Erkenntnisse.¹³ Die **Tabelle 5.4** enthält einen Fragebogen, der sich mit der Art der Verletzung(en) befasst. Dort wird u.a. nach der Art und Dauer stationärer Aufenthalte (einschließlich Kuren) gefragt. Die befragte Person muss die konkrete(n) Beeinträchtigung(en) nach Eintritt des Schadenerignisses angeben, also z.B. die Behinderung beim Einkauf oder der Organisation der Haushaltsführung. Wichtig für die Einschätzung der Behinderung sind auch die abgefragten Änderungen im Haushalt auf Grund der Verletzung (z.B. technische Änderungen, Anschaffung von Haushaltsgeräten). Weiterhin wird danach gefragt, von wem und ggf. welche Arbeiten von anderen Personen übernommen wurden bzw. werden. Die Autoren empfehlen schließlich, die tägliche Zeitverwendung der Haushaltsangehörigen für eine Woche, mindestens für drei aufeinander folgende Tage vorzunehmen. Ein Formular für diese Aufzeichnungen kann ebenfalls heruntergeladen werden.¹⁴

dd) Auswirkung der konkreten Unfall bedingten Behinderung

Die **Tabelle 6** befasst sich mit der konkreten Behinderung (dem konkreten Ausfall) der den Haushalt führenden Person in den Tätigkeitsbereichen der Hausarbeit bei ausgewählten Verletzungen. Diese Tabelle baut auf derjenigen von Reichenbach/Vogel auf, welche in das Münchner Modell eingeflossen war. Sie ist auf 59 Verletzungen erweitert worden. Sie gibt die Prozentsätze der Verletzungsfolgen für neun Tätigkeitsbereiche im Haushalt wieder. Diese Werte verstehen sich nach Angaben der Verfasser in der Praxis als medizinische Erfahrungswerte und stellen grundsätzlich Mittelwerte dar. Sie beruhen auf langjähriger versicherungsmedizinischer und unfallchirurgischer Erfahrung. In der Tabelle wurde z.B. davon ausgegangen, dass die Ware vor allem auch in Selbstbedienungsläden teilweise über Schulterhöhe gelagert ist. Dies wirkt sich bei der Beurteilung der Folgen der Verletzung bei »Beschaffung und Einkauf« aus.¹⁵ Die konkrete prozentuale Behinderung in der Hausarbeit in verschiedenen Haushaltsgrößen und -typen wird in den **Tabellen 7.1** (für (Ehe-)Frauen und **7.2** (für (Ehe-)Männer) wiedergegeben. Die Tabelle 7.2 stellt dabei eine von Schulz-Borck vorgenommene Umrechnung der Tabellenwerte für die Frau auf den

12 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O., 53

13 Dieser Fragebogen und die weiteren (Tabellen 5.2 und 5.3) stehen unter www.vvw.de als Download zur Verfügung.

14 www.vvw.de

15 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O., 63, 65

Mann dar. Nach Ansicht von Pardey darf sie deshalb nicht missverstanden werden als medizinisch oder arbeitswissenschaftlich gesicherte Erfahrungsgröße.

ee) Arbeitszeitaufwand und Verteilung

Die **Tabellen 8 und 9** befassen sich mit dem Arbeitszeitaufwand im Haushalt in Stunden pro Woche insgesamt und seine Verteilung auf die den Haushalt führende Person absolut und prozentual. Dabei wird wieder zwischen der Frau (erwerbstätig/nicht erwerbstätig, Tabelle 8) und dem Mann (erwerbstätig/nicht erwerbstätig, Tabelle 9) unterschieden. Die **Tabellen 8.1 und 9.1** beschäftigen sich mit der prozentualen Verteilung der Hausarbeitszeit auf die Tätigkeitsbereiche in verschiedenen Haushaltstypen. Auch hier wird wieder zwischen Frau (Tabelle 8.1) und Mann (Tabelle 9.1) unterschieden. Es ergeben sich wiederum unterschiedliche Stundenzahlen bei der Bewältigung der Haushaltsführung zwischen Frau und Mann. Den Arbeitsaufwand in Stunden pro Woche in dem Fall, wo beide Partner gleich im Haushalt tätig sind und daneben erwerbstätig/oder nicht erwerbstätig sind, beschreibt die **Tabelle 10**. Die **Tabelle 10.1** gibt die prozentuale Verteilung der Hausarbeitszeit von (Ehe-)Mann und (Ehe-)Frau auf die Tätigkeitsbereiche in verschiedenen Haushaltstypen für den Fall wieder, dass beide Partner nicht erwerbstätig sind. Die Werte beim gleicher Situation und Erwerbstätigkeit beider Partner sind aus der **Tabelle 10.2** ersichtlich. Eine weitere Variante liefert die **Tabelle 11**. Aus ihr lässt sich der Arbeitsaufwand im Haushalt in Stunden pro Woche insgesamt und seine Verteilung auf die den Haushalt führende Person absolut und prozentual bei unterschiedlicher Arbeitstätigkeit – beide Partner sind nebeneinander unterschiedlich im Haushalt und/oder auf dem Arbeitsmarkt tätig – entnehmen.

ff) Prozentuale Verteilung der Hausarbeitszeit auf Tätigkeitsbereiche

Die **Tabellen 11.1 und 11.2** geben bei unterschiedlichen Konstellationen (Frau, Mann, erwerbstätig/nicht erwerbstätig) die prozentuale Verteilung der Hausarbeitszeit auf die Tätigkeitsbereiche in verschiedenen Haushaltstypen wieder. Die Situation bei allein erziehenden Personen sind in den **Tabellen 12.1 und 12.2** (Frau, erwerbstätig/nicht erwerbstätig) sowie **12.3 und 12.4** (Mann, erwerbstätig/nicht erwerbstätig) abgebildet. Mit Single-Haushalten beschäftigen sich die **Tabellen 13.1, 13.2 und 13.3**.

gg) Eingruppierung von Ersatzkräften

Auch für den Fall des Ausfalls einer verletzten Person werden Vorschläge zur Eingruppierung von Ersatzkräften gemacht. Die **Tabelle 14 A** befasst sich mit dem zeitweiligen oder dauernden Ausfall der/des Haushaltsführenden. Dort wird z.B. für Haushalte mit Kleinkindern bzw. mit mehreren Kindern oder bei Ausfall der/des Haushaltsführenden in der Leitungsposition mit ca. 20 bis unter 50% die Annahme einer Entschädigung auf der Basis der Entgeltgruppe 2 TVöD (z.B. Wirtschaftsgehilfin bzw. Wirtschaftsgehilfe oder Wirtschaft(er)in) empfohlen. Die **Tabelle 14 B** geht auf die Anforderungen bei zeitweisigem oder dauerndem überwiegendem völligen

Ausfall der/des Haushaltsführenden ein. Sie ist gleichlautend mit der Tabelle 4 für den Tötungsfall.

hh) Ansichten zur Anwendung der Tabelle 8

Die Ansichten zur Anwendung der Tabelle 8 gehen auseinander. Die obergerichtliche Rechtsprechung sieht oftmals die Tabelle 8 als nicht verwertbar an, weil diese Tabelle lediglich auf Befragungen beruht und nur subjektive Einschätzungen über die tatsächlich aufgewendete Zeit der Haushaltsführung wiedergibt. Schulz-Borck misst dem Problem der »subjektiven Einschätzung« in der Statistik bei Anwendung entsprechender Methoden keine entscheidende Rolle zu. Er hält es für ausreichend, dass eine Ortsbesichtigung ggf. zu Korrekturen führt.¹⁶ Schulz-Borck und Pardey sind der Ansicht, dass es keiner Einholung eines arbeitstechnischen Gutachtens bedarf, wenn die Minderung der Hausarbeitsfähigkeit auf Grund eines medizinischen Befundes eingeschätzt werden kann. Auch auf die Einholung eines Sachverständigen-gutachtens zur Frage der haushaltsspezifischen Beeinträchtigung kann verzichtet werden, wenn die Kosten eines solchen Gutachtens in keinem angemessenen Verhältnis zu der Höhe des geltend gemachten bzw. zuzusprechenden Schadens steht. Die Autoren des Werks verweisen dabei auf die gem. § 287 ZPO mögliche Schätzung und die im allgemeinen Schadenrecht zu findende Beweismaßreduktion des § 252 Satz 2 BGB. Unverzichtbar bleiben hinreichende Anknüpfungstatsachen, insbesondere zum vereitelten Arbeitsumfang und zu den Veränderungen in der Zukunft. Erforderlich sind plausible und nachprüfbare Größen. Keinesfalls darf die Schätzung willkürlich sein.¹⁷

ii) Beispiele

Für die Anwendung der umfangreichen Tabellen gibt es Beispiele. Dies gilt für die Aufschreibungen zur täglichen Zeitverwendung¹⁸, die Bestimmung des Arbeitszeitdefizits¹⁹ und des Geldwerts.²⁰ Vereinfachte Berechnungsbeispiele aus der Regulierungspraxis finden sich am Ende des Tabellenwerks.²¹

B) Hohenheimer Verfahren

Professor Landau, Universität Hohenheim stellte auf dem 27. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar das Hohenheimer Verfahren vor.

16 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O, 53

17 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O, 55 f

18 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O, 91

19 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O, 92 (Tabelle 15.1)

20 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O, 93 (Tabelle 15.2)

21 Schulz-Borck/Pardey, a.a.O, 94 (Tabelle 16)

Im Gegensatz zu Schulz-Borck/Hofmann wird bei dem »Hohenheimer Verfahren« der konkrete Einzelfall mit seinen Facetten EDV- mäßig ausgewertet.²²

Dieses Verfahren geht von der Voraussetzung aus, dass eine Arbeit – gleich ob sie in Industrie, Dienstleistung oder privatem Haushalt ausgeübt wird, nach einem einheitlichen Maßstab entsprechend den gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen beurteilt werden muss.²³

a) Fragebogen

Über einen 12-seitigen Fragebogen werden die »Haushalts-Kenndaten« (Haushaltsgröße, Zahl der Kinder, Beruf des Haushaltsvorstands, Eigentum/Miete, Wohnungsgröße, Einkommen) sowie die Haushaltsausstattung (bauliche Ausgestaltung, Ausstattung mit Haushaltsgeräten (z.B. Geschirrspülmaschine vorhanden?) ermittelt. Die Anforderungen an die Haushaltspersonen (z.B. Betreuung von Schulkindern, Haushaltsführung) sind im Fragebogen ebenfalls anzugeben. Auch Fragen zur Gartenarbeit und zur Pflege der Außenanlagen werden gestellt. Der Geschädigte macht u.a. Angaben zur Wohnung, zur Reinigung und Pflege der Räumlichkeiten sowie zur Nahrungszubereitung. Diese Angaben sind zur Ermittlung des Zeitbedarfs nötig. Auch die Arbeitsverteilung im Haushalt vor dem Schadenfall wird erfragt. Nachdem sich der Zustand der verletzten Person in den meisten Fällen bessert, muss die verletzte Person den Grad der Minderung der Haushaltsführungsfähigkeit entsprechend der Rekonvaleszenz der den Haushalt führenden Person angeben. Dabei wird sie darauf verwiesen, dass Angaben des Arztes zur Minderung der Erwerbsfähigkeit (MdE) nicht immer aussagekräftig sind in Bezug auf die Einschränkung der Haushaltsführung und dass hierzu ggf. spezielle ärztliche Aussagen erwartet werden. Auch Änderungen in der Haushaltsgröße sowie bei der Zahl der Kinder unter 18 Jahren müssen wegen der Relevanz für die Berechnung angegeben werden.

b) Bewertungsansatz

Nach Prof. Landau setzt sich das Entgelt für Hausarbeit – analog dem Entgelt für erwerbswirtschaftliche Arbeit – aus drei Komponenten zusammen:

- anforderungsabhängiges Sockelentgelt
- leistungsabhängiger Entgeltanteil
- sonstige Entgeltanteile

Für die Schadenregulierung sind das anforderungsabhängige Sockelentgelt mit einer arbeitswissenschaftlichen Anforderungsanalyse und die sonstigen Entgeltanteile

22 Siehe Landau/Imhof-Gildein, DAR 1989, 166; Landau, Arbeitswissenschaftliche Bewertung der Haushalts- und Familienarbeit, Stuttgart-Hohenheim, 1987, Bayerisches Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Leitstelle für die Gleichstellung der Frauen, 1987.

23 Prof. Dr. -Ing. Landau, Ersatzanspruch der verletzten Hausfrau, 27.Deutscher Verkehrsgerichtstag 1989, Veröffentlichung der am 27. und 28. 1. 1977 in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Entschlüssen, Hamburg, Seite 207 ff

(in der Regel das Entgelt für Überstunden) mit einer Arbeitszeitbedarfsrechnung zu ermitteln.

Im Unterschied zum Todesfall kommt es beim teilweisen Ausfall der den Haushalt führenden Person darauf an, die Verhältnisse im Haushalt vor dem Unfall sorgfältig zu analysieren.

Über die möglichen Funktionsminderungen auf Grund des Unfalls werden die Auswirkungen der Verletzungen auf die Haushaltsführung festgestellt. Hierzu werden die Angaben aus dem Fragebogen verwendet, die ggf. durch einen Arzt festgestellt werden müssen. Er kann z.B. Aussagen dazu machen, in wieweit Tätigkeiten wie Bücken oder Heben nur eingeschränkt ausgeübt werden können.

c) Kenndatenermittlung

Zur Ermittlung der Kenndaten des zu beurteilenden Haushalts werden

- Haushaltstyp
- Haushaltsgröße
- Haushaltssituation
- Haushaltstechnik
- Anspruchsniveau
berücksichtigt.

d) Anforderungsarten

In einem zweiten Schritt wird die konkrete Haushaltssituation analysiert. Folgende Anforderungsarten werden dabei mit dem Hohenheimer Verfahren erfasst:²⁴

- Betreuung von Kleinkindern/Säuglingen
- Hausaufgabenbetreuung von Schulkindern
- Betreuung von Schulkindern in der Freizeit
- Pflege von alten, kranken und behinderten Menschen
- Pflege von Kontakten (Bewirtung von Personen)
- Haushaltsführung (einschließlich Planung und Organisation)
- Reinigung von Möbeln, Fenstern und Fußböden
- Benutzung von Geräten im Haushalt (z. B. Gefrierschrank, Eierkocher, Toaster)
- Reinigung/Anfertigung von Wäsche und Bekleidung
- Einkauf von Lebensmitteln
- Sonstige Einkäufe
- Gartenarbeit

e) Skalenstufen

Diese Anforderungsarten können nach sechs Skalenstufen bewertet werden:²⁵

- trifft nicht zu
- sehr geringe Anforderungen

²⁴ Fragebogen Hohenheimer Verfahren, 5 ff

²⁵ Fragebogen Hohenheimer Verfahren, 5 ff

- geringe Anforderungen
- mittlere geringe Anforderungen
- hohe Anforderungen
- sehr hohe Anforderungen

Werden in einer Familie die Lebensmittel per Telefon bestellt und ins Haus geliefert, fällt dies z.B. unter die Rubrik »sehr geringe Anforderungen«.

Der regelmäßige Einkauf bei verschiedenen Händlern neben dem Großeinkauf sowie die Möglichkeit, zum Transport einen PKW zu benutzen, werden unter die Rubrik »mittlere Anforderungen« eingereiht.

f) Anforderungsprofil – 7 Haushaltstypen

Die Antworten führen zum Anforderungsprofil, in dem für die einzelnen Aufgaben im Haushalt die Anforderungsstufen von »sehr gering bis sehr hoch« wiedergegeben werden.²⁶

Kenndaten- Profil und Anforderungsprofil dienen als Basis für die Ermittlung des charakteristischen Profils eines Haushalts.

Auf der Basis von Haushaltserhebungen in Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen werden durch Anwendung statistischer Verfahren sieben Haushaltstypen gebildet. So wird der Haushaltstyp 5 z.B. wie folgt beschrieben:

- Das Haushaltseinkommen liegt im unteren Bereich
- Der Haushaltsvorstand ist entweder Rentner oder er arbeitet als Angestellter, Beamter oder Arbeiter
- Die Haushaltsmitglieder bewohnen im Regelfall eine Mietwohnung mit geringer Wohnfläche
- Im Haushalt wohnen eine oder zwei Personen, Kinder sind keine vorhanden
- Die Ausstattung des Haushalts ist weniger gut
- Die Anforderungen an die Haushaltsarbeit bewegen sich zwischen » sehr gering« und »mittel«
- Mittlere Anforderungen sind in der Regel bei »Kontakten, Hausreinigung und Wäschepflege, Einkäufen und Gartenarbeit« zu verzeichnen
- Normalerweise ergeben sich keine Anforderungen im Bereich »Pflege«

Die Haushaltstypen haben jeweils bestimmte gemeinsame Haushalts – Kenndaten und ähneln sich, was die Anforderungen betrifft.

Das Profil des realen zu beurteilenden Haushalts wird mit den sieben Haushaltstypen abgeglichen. Dabei wird der Haushaltstyp gefunden, der dem zu beurteilenden am ähnlichsten ist.²⁷

g) Arbeitsplatzanalysen – Entgeltdatenbank

Anders als Schulz – Borck/Pardey vergleicht das Hohenheimer Verfahren die Haushaltsarbeit mit industrieller Arbeit und Dienstleistungsarbeit. Für das Hohenheimer

²⁶ Kurzgutachten, 8

²⁷ Kurzgutachten, 9

Verfahren wurde deshalb eine Entgeltdatenbank angelegt, die etwa 4000 Arbeitsplatzanalysen aus Industrie, Verwaltung und Dienstleistung enthält. Diese Arbeitsplatzanalysen wurden mit dem Arbeitswissenschaftlichen Erhebungsverfahren zur Tätigkeitsanalyse (AET)²⁸ erstellt. Die mit diesem Verfahren untersuchten Tätigkeitsmerkmale werden zur Erreichung einer hohen Verfahrensökonomie mit weitgehend standardisierten Einstufungsschlüsseln beurteilt. Dabei stehen fünf Schlüssel zur Verfügung:

- Wichtigkeitsschlüssel (W-Schlüssel)
- Sonderschlüssel (S- Schlüssel)
- Zeitdauerschlüssel (Z- Schlüssel) zur Berechnung der Belastungsdauer
- Häufigkeitsschlüssel (H-Schlüssel)
- Alternativschlüssel (A-Schlüssel).

Wird der W-Schlüssel zur Einstufung eines Arbeitselements verwendet, soll die Wichtigkeit oder Bedeutung eines Aspekts für das Zustandekommen des Arbeitsergebnisses relativ zu anderen Aspekten beurteilt werden.

Bei Anwendung des Wichtigkeitsschlüssels (»W«- Schlüssel) wird z.B. die Tätigkeit des »Kfz-Führens« nicht nach der Betätigung des Schlüssels beim Startvorgang beurteilt sondern es werden wesentlich häufiger auftretende Vorgänge wie Bremsen, Kuppeln, Gas geben, mit in die Berechnung einbezogen. Für diese Arbeitsplatzanalysen wurden mit einem clusteranalytischen Verfahren²⁹ Arbeitsplatztypen gebildet.

Für diese Arbeitsplatztypen liegen Entgeltwerte je nach Branche, Tarifvertrag und Lohngruppe vor.³⁰

h) Entgeltwerte/Zuordnung zu sieben Haushaltstypen

Statistische Verfahren ermöglichen die Zuordnung der Entgeltwerte der Branchen zu den sieben Haushaltstypen, die diesen am ähnlichsten sind bezüglich der Arbeitsaufgaben und -anforderungen. In die Entgeltfindung fließen u.a. ein die Tarife der Bekleidungsindustrie (Verarbeitung von textilen Grundstoffen), des privaten Bank- und Versicherungsgewerbes sowie der Bundesangestelltentarif/TVöD (Organisation des Wirtschaftslebens, Erziehungs- und Bildungsstätten, Gesundheits- und Veterinärwesen).

Die so ermittelten Entgeltwerte gelten für eine Wochenarbeitszeit von 40 Stunden. Die Angaben sind netto. Wenn der entsprechende Brutto – Betrag, also inklusive Steuern und Sozialabgaben, ermittelt werden soll, ist ein Zuschlag hinzuzufügen.

Die ermittelten Entgeltwerte gelten für eine Wochenarbeitszeit von 40 Stunden.

28 Rohmert/Landau, Das Arbeitswissenschaftliche Erhebungsverfahren zur Tätigkeitsanalyse, Merkmalheft, Verlag Hans Huber, Bern/Stuttgart/Berlin

29 Unter Clusteranalyse versteht man im Wesentlichen eine Gruppierung von ungeordneten Daten. Die Gruppierung erfolgt durch festzulegende Ähnlichkeitsmerkmale

30 Kurztgutachten, 9 ff

i) Zeitbedarf/Aufteilung auf die Haushaltsmitglieder

Im nächsten Schritt muss deshalb der Zeitbedarf für den Haushalt ermittelt werden. Dieser wird wie folgt definiert:

»Der Zeitbedarf ist die im Durchschnitt erforderliche Arbeitszeit, die eine »normale« Arbeitskraft für eine bestimmte Tätigkeit im Haushalt benötigen soll.«

Der Arbeitszeitbedarf ist demnach unabhängig von der Person, welche die Tätigkeit ausführt.

Über die Erfassung der Arbeitsverteilung auf die im Haushalt befindlichen Personen vor dem Schadenfall können die Arbeitsaufgaben den einzelnen Haushaltsmitgliedern zugeordnet werden. Hierdurch wird eine exakte Zurechnung des Arbeitsbedarfs erreicht. Wurde bereits vor dem Schadenfall eine Haushaltshilfe eingestellt, wird deren Tätigkeit zeitmäßig berücksichtigt.

Das Ergebnis wird mit der Summe des ermittelten Zeitbedarfs für den konkreten Haushalt abgeglichen. Jeder im Haushalt tätigen Person wird deren spezifischer Anteil zugewiesen.

j) Gewichtung nach Zeitbedarfsberechnung

Auf der Basis des über das Clusterverfahren ermittelten Haushaltstyps, dem der zu bewertende Haushalt am ähnlichsten ist, wird das für diesen Haushaltstyp vorliegende Grundentgelt für die Arbeitszeit von 40 Wochenstunden angesetzt. An Hand der Zeitbedarfsberechnung erfolgt anschließend die Gewichtung.

k) Ergebnis

Als Ergebnis wird ein monatliches Entgelt bezogen auf den errechneten Zeitbedarf ausgewiesen.

l) Gewichtung entsprechend der Minderung der Fähigkeit zur Haushaltsführung

Die Minderung der Fähigkeit, den Haushalt zu führen, ist in der Regel nicht identisch mit derjenigen im Erwerbsleben. Deshalb kommt es in diesem Zusammenhang auf die Einschätzungen der behandelnden Ärzte an oder auf Aussagen der geschädigten Person. Lediglich für die Zeit, in der die verletzte Person im Krankenhaus liegt, kann davon ausgegangen werden, dass auch in der Haushaltsführung ein 100 % – Ausfall gegeben ist. Selbst die Leitungsfunktion kann bei Mehr-Personen-Haushalten unter diesen Umständen nicht bzw. in vernachlässigungsfähigem Umfang erfüllt werden. Anders ist die Situation im Einpersonenhaushalt zu sehen. Dort gehen Gerichte davon aus, dass während des Krankenhausaufenthaltes keinerlei Haushaltsführungsschaden geltend gemacht werden kann.

Unterschiedliche Minderungssätze im Zusammenhang mit der Führung des Haushalts sind demnach denkbar für die Zeit bis zur vollständigen Wiederherstellung der den Haushalt führenden Person. Diese jeweiligen Prozentsätze werden mit der Zeitdauer und dem Entgeltwert für 100 % gewichtet. Die Summe ergibt dann den Schadenersatzbetrag für den zur Begutachtung stehenden Zeitraum.

m) Kosten des Gutachtens

Die Kosten der Berechnung des Haushaltsführungsschadens durch ein Gutachten nach dem Hohenheimer Verfahren sind dem unmittelbaren Schaden zuzurechnen und deshalb vom Unfallgegner zu ersetzen. Das AG Erlangen spricht diese Kosten zu, weil es einen anderen Weg, den Haushaltsführungsschaden nachvollziehbar zu beziffern, nicht für gegeben hält³¹.

C) Entgeltberechnung nach Warlimont

Liselotte Warlimont³² vertritt im Gegensatz zu den anderen beiden Modellen eine analytische Arbeitsbewertungsmethode nach REFA³³. Nach dieser Methode werden Arbeitsplätze in der gewerblichen Wirtschaft bewertet. Eine Gruppe hauswirtschaftlicher Fachkräfte hat sich in einem Arbeitskreis der Deutschen Gesellschaft für Hauswirtschaft e.V. damit befasst, diese Methode auf den Privathaushalt zu übertragen. Der Grundsatzausschuss Arbeitsbewertung des REFA hat die übertragene Methode geprüft und anerkannt.³⁴

Im Gegensatz zu den beiden bisher dargestellten Verfahren nimmt Warlimont die konkrete Situation »vor Ort« auf und berücksichtigt diese Erkenntnisse in ihrem Berechnungsverfahren.

a) Methode

Die Methode der analytischen Arbeitsbewertung richtet sich nach den Anforderungen, die der jeweilige Haushalt an die den Haushalt führende Person stellt. Die Bewertung erfolgt nicht nach dem Zeitbedarf für die Bewältigung der Haushaltsführungsaufgaben. Dieser kann unterschiedlich sein und hängt von der Geschicklichkeit, der Ausbildung und dem Alter der Haushaltführenden Person ab.

b) Gesamtaufgabe und Aufteilung

Die Gesamtaufgabe der Haushaltsführung wird zunächst in einzelne Arbeitsbereiche aufgegliedert. Die Gesamtaufgabe stellt dabei die Führung des Haushalts dar mit den Aufgaben Planung, Steuerung und Ausführung der anfallenden Arbeiten. Diese Gesamtaufgabe wird u. a. wie folgt untergliedert:

- Haushaltsführung (Planung und Steuerung)
- Beschaffung (Einkauf)
- Ernährung und Nahrungszubereitung

31 AG Erlangen, Urteil vom 27.2.2007, Az 5 C 1851/06, ADAJUR- Dok.Nr. 72237.

32 Öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige für Arbeitsbewertung in der Hauswirtschaft – Haushaltsführungsschaden – der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen

33 Verband für Arbeitsstudien und Betriebsorganisation REFA e.V.

34 Deist/Börner, Arbeitsbewertung in der Hauswirtschaft, München, Verlag Karl M. Lipp, 1977

- Reinigung und Pflege von Küchen- und Tafelgeschirr sowie sonstigen Haushaltsgeräten
- Reinigung und Schrankfertigmachen von Waschgut
- Pflege und Betreuung von Kindern und Jugendlichen
- Pflege und Betreuung von Kranken und Senioren
- Gartenpflege
- Pflege und Betreuung von Haustieren u.a.

c) **Formulare**

Über Formulare werden die einzelnen Arbeitsbereiche konkret erfasst.

d) **Analysierung der einzelnen Arbeitsbereiche nach sechs Anforderungsstufen**

Nach der REFA- Methodenlehre haben sich sechs Anforderungsarten herausgebildet:

- Kenntnisse und Erfahrung
- Geschicklichkeit und Handfertigkeit, Körpergewandtheit
- Verantwortung
- Geistige Belastung
- Muskelmäßige Belastung (dynamische, statische, einseitige Muskelarbeit)
- Umgebungseinflüsse (u.a. Klima, Nässe, Lärm, Unfallgefährdung)

Als Beispiel für die muskelmäßige Belastung durch statische Muskelarbeit kommt in der Wirtschaft das Bohren über Kopf in Betracht. Auf den Haushalt übertragen entsteht diese Belastung bei Überkopfarbeiten wie Vorhänge aufhängen und abnehmen, Decken und Lampen reinigen oder das Tragen von Lasten (Waren, Waschgut).

Mit diesen Anforderungsarten werden die aufgegliederten Arbeitsbereiche beschrieben.

e) **Festlegung von Rangplätzen für die sechs Anforderungsarten**

Innerhalb einer Skala von 0 bis 100 wird eine »Quantifizierung«, jeweils in 5-er Schritten vorgenommen. Für die Bestimmung der Wertigkeit des Rangplatzes gibt es eine Vielzahl von so genannten Brückenbeispielen.³⁵

f) **Umwandeln der Rangplätze mit Hilfe der Gewichtung zu Teilarbeitswerten**

Um den Stellenwert jeder Anforderung im Arbeitsbereich festzulegen, erfolgt eine Gewichtung der sechs Anforderungsarten:

- Kenntnisse 1,0
- Geschicklichkeit 0,8
- Verantwortung 1,0
- Geistige Belastung 0,9
- Muskelmäßige Belastung 0,8
- Belastung durch Umgebungseinflüsse 0,6

³⁵ siehe Deist/Börner, a.a.O.

Diese Festlegung beruht auf Ermittlungen des Arbeitskreises der Deutschen Gesellschaft für Hauswirtschaft e.V.

Folgendes Beispiel soll das System erläutern:

$$\begin{array}{rclcl} \text{Rangplatz} & \times & \text{Gewichtungsfaktor} & = & \text{Teilarbeitswert} \\ 30 & \times & 0,8 & = & 24 \end{array}$$

g) Ermittlung des Arbeitswerts für den Gesamthaushalt

Die Summe der Teilarbeitswerte in den Aufgabenbereichen (Haushaltsführung, Einkauf, Beschaffung,...) ergibt den Arbeitswert, der für die weitere Berechnung wichtig ist.

h) Entgeltberechnung/Steigerungsfaktor

Die Berechnung des Geldwertes hauswirtschaftlicher Tätigkeiten leitet sich ab von der Methode der Lohndifferenzierung.³⁶ Faktoren einer vergleichenden Betrachtung sind der Grundbetrag der unteren Lohngruppen und der Höchstlohn. Hieraus wird eine Leitlinie entwickelt. Aus dieser Leitlinie kann wiederum der Steigerungsbetrag abgeleitet werden. Der anforderungsgerechte Lohn errechnet sich aus der Addition des Produktes aus Arbeitswert und Steigerungsbetrag mit dem Grundbetrag. Erforderlich für die Entwicklung des Steigerungsbetrages für die Entgeltberechnung für hauswirtschaftliche Tätigkeiten sind demnach

- das niedrigste Entgelt (entsprechend der unteren Lohngruppen)
- das höchste Entgelt (entsprechend dem höchsten Lohn)

Für das niedrigste Entgelt wird der Satz des Existenzminimums genommen (Sätze der Sozialfürsorge). Das höchste Gehalt beruht auf der Basis des Gehalts einer Familienpflegerin, deren Berufsbild mit dem der selbständig arbeitenden Person im Haushalt vergleichbar ist. Dabei wird von 50 Wochenstunden ausgegangen. Der höchste Arbeitswert der bisher analysierten Haushalte wird mit 304,5 angegeben.³⁷

Der Steigerungsfaktor errechnet sich nach folgender Formel:

$$\begin{array}{l} \text{Steigerungsfaktor} = (\text{höchstes Entgelt} - \text{niedrigstes Entgelt}) \\ \quad : \text{höchster Arbeitswert} \end{array}$$

Das anforderungsgerechte Entgelt errechnet sich wie folgt:

$$\begin{array}{l} \text{Anforderungsgerechtes Entgelt} = \text{Arbeitswert} \times \text{Steigerungsfaktor} \\ \quad + \text{niedrigstes Entgelt.} \end{array}$$

i) Berücksichtigung der Leistungseinschränkung durch den Unfall

Grundlage für die verletzungsbedingte Einschränkung bei der Haushaltsführung sind die Tabellen bei Schulz-Borck/Pardey, die sich mit der Verteilung der Hausar-

³⁶ Methodenlehre des Arbeitsstudiums, Lohndifferenzierung, Teil 5, Hanser Verlag, München, 1977

³⁷ Deist (/ Böhner, Arbeitsbewertung in der Hauswirtschaft, Verlag Karl M. Lipp, München, 1977

beit auf die Tätigkeitsbereiche in verschiedenen Haushaltstypen beziehen.³⁸ Über die durch den Besuch des Haushalts ergebenden exakten Daten lässt sich die tatsächliche wöchentliche Arbeitsstundenzahl im Haushalt ermitteln. Diese kann von den Pauschalangaben in den Tabellen von Schulz-Borck/Pardey abweichen.

Die so herausgefundene Stundenzahl wird prozentual auf die Tätigkeiten in den einzelnen Haushaltsbereichen (Haushaltsführung, Einkauf, Ernährung und Nahrungszubereitung, ...) verteilt.

Anschließend werden die – durch medizinische Atteste bzw. Augenschein – festgestellten Verletzungsfolgen darauf hin bewertet, wie sie sich auf die Aufgabenbereiche auswirken. Die Leistungsbeschränkung wird jeweils prozentual zum Arbeitszeitaufwand in den zu bewertenden Tätigkeiten festgesetzt. Durch Addition dieser Prozentzahlen errechnet sich die Gesamt- Leistungsbeschränkung im Haushalt.

Dieser prozentuale Ansatz führt zur Errechnung des monatlichen Entschädigungsbetrages an Hand des vorher als anforderungsgerechtes Entgelt errechneten Betrages.

D) Wertung

Jedes der drei dargestellten Verfahren führt zu plausiblen Ergebnissen. Die Ausgangssituation wird jeweils durch Fragen zum Haushalt ermittelt. Während das Verfahren nach Schulz-Borck/Pardey und das Hohenheimer Verfahren sich an Angaben der den Haushalt führenden Person oder der darin lebenden Personen orientieren, führt Warlimont konkrete Ermittlungen im Haushalt der verletzten Person durch. Der Vergleich der Haushaltstätigkeit mit Tätigkeiten in der Wirtschaft findet sich im Hohenheimer Verfahren und im von Warlimont angewendeten Verfahren.

Die Frage, welches Verfahren auf welchen Fall angewendet werden soll, richtet sich hauptsächlich danach, wie schwer die Verletzungen der den Haushalt führenden Person sind. Für Verhandlungen mit Versicherungen bieten sich die Verfahren von Schulz-Borck/Pardey und das Hohenheimer Verfahren an. Dies gilt auch für einfacher gelagerte Tatbestände, bei welchen der Richter über § 287 ZPO die vorgegebenen Tatsachen würdigen kann. Für komplizierte Tatbestände, insbesondere Haushalte mit mehreren Kindern, oder gerichtliche Auseinandersetzungen, bei denen es auf die konkrete Situation im zu beurteilenden Haushalt geht, dürfte eher das Verfahren von Warlimont oder andere Verfahren, bei welchen die Verhältnisse im Haushalt vor Ort durch einen Sachverständigen ermittelt werden, Anwendung finden.

³⁸ Schulz-Borck/Pardey, a.a.O., Tabellen 8.1, 9.1, 10.1., 11.1, 11.2, 12.2

Öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige für Haushaltsführungsschäden

Liselotte Warlimont, Hauswirtschaftsmeisterin und öffentlich bestellte Sachverständige für die Arbeitsbewertung in der Hauswirtschaft, Meckenheim

Die Sachverständige gehörte der Gruppe an, die bei der Deutschen Gesellschaft für Hauswirtschaft die REFA-Methode (Verband für Arbeitsstudien und Betriebsorganisation) mit entwickelt hat. Seit 1987 ist sie öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige für Arbeitsbewertung in der Hauswirtschaft bei der Landwirtschaftskammer NRW (Hauswirtschaft gehört zur Landwirtschaft).

Diese Themen sollen in dem folgenden Referat angesprochen werden:

1. Anmerkungen zu den drei vorgestellten Methoden
2. In welchen Fällen ist eine gutachterliche Bewertung des Haushaltsführungsschadens erforderlich?
3. Welche Gutachter können den Haushaltsführungsschaden benennen?
4. Welche Entgelte stehen den geschädigten Hausfrauen zu?

1. Anmerkungen zu den drei vorgestellten Methoden.

Herr RA Kuhn hat die drei Bewertungsmethoden, die heute bei der Berechnung eines Haushaltsführungsschadens angewandt werden, vorgestellt. Jede Methode hat ihre Berechtigung und ihre Stärke in bestimmten Situationen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Haushaltsführungsschäden in Durchschnittshaushalten passieren. Dabei ist eine Bewertung durch Tabellen und die Zuordnung in Haushaltstypen sinnvoll und hat sich in der Praxis bewährt.

Bei allen drei Methoden ist es erforderlich, die Situation des ungeschädigten Haushaltes, also vor dem Unfall, festzustellen, um dann im Vergleich eine möglichst genaue Schadensbewertung vornehmen zu können.

Das geschieht durch einen Fragebogen, der bei der Methode Schulz-Borck/Pardey und beim Hohenheimer Verfahren von dem betroffenen Haushalt selbst ausgefüllt wird.

Bei der analytischen Bewertungsmethode hingegen wird der Fragebogen von der Sachverständigen vor Ort erfasst.

Das Werk von Schulz-Borck/Pardey, 7. Auflage ermöglicht durch viele neue Tabellen, den Haushaltsführungsschaden differenzierter feststellen zu können. Diese Methode orientiert sich an den Durchschnittstabellen für die unterschiedlichen Haushaltsgrößen und Haushaltssituationen.

Hier ist anzumerken, dass es oft schwierig ist, dem betroffenen Haushalt mit all seinen Facetten gerecht zu werden. Dennoch ist diese Methode seit Jahren anerkannt und hilft den Richtern und Rechtsanwälten, nach einer gewissen Einarbeitung, die Schadenshöhe bei Durchschnittshaushalten ermitteln zu können.

In der Zfs 11/09 berichtet eine Rechtsanwältin über die Regulierung von Haushaltsführungsschäden unter Anwendung des neuen Tabellenwerkes Schulz-Borck/Pardey.

Das Hohenheimer Verfahren ist EDV-gesteuert und kann nur von Personen, die in dem entsprechenden EDV Programm und der speziellen Bewertungsmethode geschult sind, durchgeführt werden. Nach der Aufbereitung der Daten aus dem Fragebogen wird der in Frage kommende Haushalt anhand von Kriterien in einen der 7 Haushaltstypen eingeordnet und bewertet. Hier wäre sinnvoll eine Übersicht der wesentlichen Merkmale der 7 Haushaltstypen dem Gutachten beizulegen.

Da bei beiden Methoden ein Fragebogen von der betroffenen Person selbst ausgefüllt wird, können die Daten subjektiv beeinflusst sein.

Das analytische Bewertungsverfahren nach REFA (Verband für Arbeitsstudien und Betriebsorganisation) ist eine Methode, die insbesondere auf komplexere Haushalte zugeschnitten ist, wie z. B. Haushalte mit Kindern, mit behinderten Kindern, mit pflegebedürftigen Personen, Haushalte mit integrierter Landwirtschaft. Es wird ausschließlich mit den Daten des speziellen Haushaltes gearbeitet und kann nur von einer in dieser Methode geschulten hauswirtschaftlichen Fachkraft durchgeführt werden.

Sie ist die aufwendigste Methode allein schon durch den Besuch des Haushaltes der betroffenen Person bei dem die Sachverständige durch persönliche Befragung und persönlichen Eindruck der Haushaltssituation die Daten erfasst.

Durch langjährige Erfahrung in arbeitswissenschaftlicher Haushaltsbewertung ist sie in der Lage, die aufgenommenen Daten zu relativieren und damit in einen objektiveren Zusammenhang zu stellen.

2. In welchen Fällen ist eine gutachterliche Bewertung des Haushaltsführungsschadens erforderlich?

Sicherlich bei Totalausfall wegen Tötung der im Haushalt arbeitenden Person, im besonderen in einem Haushalt mit Kindern. Hier wäre es m.E. sehr wichtig mit den Daten des ganz speziellen Haushaltes zu arbeiten, um den Haushaltsführungsschaden so genau wie eben möglich zu berechnen.

Ferner bei Haushalten mit mehreren Kindern, Haushalte mit behinderten Kindern oder mit pflegebedürftigen Haushaltsmitgliedern oder Haushalte mit integrierter Landwirtschaft oder auch Haushalte mit hohen gesellschaftlichen Verpflichtungen und aufwendiger Lebensführung.

3. Welche Gutachter können den Haushaltsführungsschaden benennen?

Bei der Auswahl von Gutachtern werden von den Gerichten immer wieder Ärzte beauftragt neben der MdE auch die Leistungseinschränkung im Haushalt (MdH) festzustellen.

Dies ist nicht zu akzeptieren, da die MdE auf keinen Fall mit der Leistungseinschränkung im Haushalt (MdH) gleichzusetzen ist. Die Ärzte können feststellen, ob die betroffene Person auf Grund der Verletzungen sich nicht mehr bücken oder strecken kann oder nicht mehr heben darf. Sie können aber nicht beurteilen, wie diese Einschränkungen sich auf die einzelnen Aufgabengebiete auswirken. Hierzu muss eine hauswirtschaftliche Fachkraft herangezogen werden, die in der Arbeitsbewertung geschult ist.

4. Welche Entgelte stehen den geschädigten haushaltsführenden Personen zu ?

Es ist zu beobachten dass immer noch mit unzulänglichen „Putzfrauenlöhnen“ der Schaden abgegolten wird. Insbesondere ist der Hausfrauentarifvertrag des Deutschen Hausfrauenbundes und der Gewerkschaft NNG nicht allgemein verbindlich und nicht zwingend anzuwenden, da er ungemessen niedrig angesetzt ist.

Bei erheblichen Einschränkungen oder bei Ausfall der haushaltsführenden Person ist sich an den Tariflöhnen des öffentlichen Dienstes Tvöd einer ausgebildeten Wirtschaftsgehilfin, Wirtschaftlerin oder Familienpflegerin zu orientieren.

Der Haushaltsführungsschaden

Anspruchsvoraussetzungen, Darlegung und Bewertung*

Dr. Markus Wessel, Richter am Oberlandesgericht Celle, Hannover

Der Schwerpunkt dieser Darstellung liegt in den Bereichen, die bei der prozessualen Geltendmachung eines Haushaltsführungsschadens im Verletzungsfall regelmäßig im Vordergrund stehen. Sie betrifft damit vor allem Fragen zum Anspruchsgrund, zur Darlegung und Bewertung sowie zur Schadensminderungspflicht und zum Vorteilsausgleich; überdies wird auch auf die Unterschiede zum immateriellen Schadensersatz und zu einem Haushaltsführungsschaden im Todesfall eingegangen sowie auf Fragen zum Forderungsübergang; schließlich folgt noch ein kurzer Überblick zu Besonderheiten bei Fällen mit Auslandsberührung.

I. Anspruch im Verletzungsfall:

1. Anspruchsgrundlage:

Wer infolge eines Unfalls nicht mehr oder nur noch eingeschränkt in der Lage ist, seinen privaten¹ Haushalt zu führen und die dort anfallenden Arbeiten zu verrichten, ist in der wirtschaftlich sinnvollen Verwertung seiner Arbeitskraft beeinträchtigt.² Wegen der damit verbundenen Nachteile – vor allem längere Arbeitszeit, Mehrarbeit, Einstellung von Hilfs- oder Ersatzkräften – steht ihm ein Ersatzanspruch gem. § 843 Abs. 1 BGB zu. Dabei ist es unerheblich, ob der Verletzte den Haushalt für andere im Rahmen einer Unterhaltspflicht (§§ 1356 Abs. 1, 1360 BGB) oder für sich selbst geführt hat; sowohl der Beitrag zum Familienunterhalt – dieser Schaden

* Erweiterte Fassung des vom Verf. auf dem 48. Verkehrsgerichtstag 2010 in Goslar gehaltenen Referats.

1 Es geht also nicht um den Ausgleich unfallbedingt entfallender (gewerblicher) Tätigkeit in fremden Haushalten – dieser wäre ggf. als Verdienstausfallschaden ersatzfähig.

2 Vgl. BGH, Urt. v. 11.7.1972 – VI ZR 194/70, BGHZ 59, 172 = VersR 1972, 1075, insb. juris-Rdnr. 5 f.; näher Küppersbusch, Ersatzansprüche bei Personenschäden, 9. Aufl., Rdnr. 180 f.

wird über § 843 Abs. 1 1. Alt. BGB erfasst – als auch unfallbedingt vermehrte eigene Bedürfnisse – hierfür ist § 843 Abs. 1 2. Alt. BGB einschlägig – sind gem. § 843 Abs. 1 BGB ersatzfähig.³ Die Unterscheidung zwischen den beiden Varianten ist allerdings von Bedeutung für die Frage, ob und in welchem Umfang Zahlungen eines Leistungsträgers zum Anspruchsverlust des Verletzten führen.⁴

2. Anspruchsentstehung:

Der Anspruch entsteht dem Grund nach bereits mit der Schädigung.⁵ Es bedarf deshalb in jedem Fall zunächst der Feststellung einer (Primär-)Verletzung des Körpers oder der Gesundheit infolge des Unfalls (§ 286 ZPO). Steht diese fest, obliegt es dem Verletzten, den Umfang seines Schadens darzulegen (§ 287 ZPO).⁶

3. Abgrenzung zum immateriellen Schadensersatz:

Der Haushaltsführungsschaden entsteht als Erwerbsschaden⁷ bei einer Beeinträchtigung der als Beitrag zum Familienunterhalt geschuldeten Hausarbeit oder aufgrund unfallbedingter Mehraufwendungen, die dem Geschädigten im Vergleich zu einem gesunden Menschen im Rahmen seiner persönlichen Lebensführung erwachsen.⁸ Der Ersatzanspruch soll keinen Ausgleich für immaterielle Schäden schaffen, sondern richtet sich (nur) auf den Ausgleich tatsächlich erlittener, vermögenswerter Beeinträchtigungen im Haushalt, wobei die wirtschaftliche Einbuße an der Entlohnung gemessen wird, die für die verletzungsbedingt in eigener Person nicht mehr ausführbaren Hausarbeiten an eine Hilfskraft gezahlt wird oder gezahlt werden müsste.⁹ Der Anspruch unterscheidet sich deshalb wesentlich von einem Schmerzensgeldanspruch gem. § 253 Abs. 2 BGB, der einen Ausgleich für Einbußen im körperlichen, geistigen oder ganz allgemein seelischen Wohlbefinden bezweckt, unabhängig davon, ob diese zu tatsächlichen Vermögenseinbußen geführt haben.¹⁰ In den Schmerzensgeldausgleich fallen daher diejenigen Tätigkeiten, die keinen Vermö-

3 Vgl. BGH, Urt. v. 10.10.1989 – VI ZR 247/88, DAR 1990, 53 = VersR 1989, 1273, insb. juris-Rdnr. 8 m.w.N.; Urt. v. 23.6.1998 – VI ZR 327/97, VersR 1998, 1387, juris-Rdnr. 14. Die Abgrenzung zwischen beiden Varianten erfolgt in der Regel nach der Zahl der Familienangehörigen, BGH, Urt. v. 4.12.1984 – VI ZR 117/83, VersR 1985, 356.

4 Vgl. dazu BGH, Urt. v. 8.10.1996 – VI ZR 247/95, DAR 1997, 66 = VersR 1996, 1565 = NJW 1997, 256, insb. juris-Rdnr. 9 f.; s. auch Pardey, DAR 2006, 671, r. Sp. a.E. mit Fn. 15 sowie ders. in Geigel, Haftpflichtprozess, 25. Aufl., Kap. 4, Rdnr. 141; Lang, jurisPR-VerKR 7/2009, D; Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 184, 212 f.; hierzu näher unter III.

5 BGH, Urt. v. 22.1.1986 – IVa ZR 65/84, DAR 1986, 216 = VersR 1986, 392.

6 Vgl. BGH, Urt. v. 10.10.1989 – VI ZR 247/88 a.a.O., juris-Rdnr. 10 ff.

7 Dazu auch Jahnke, Der Verdienstausfall im Schadensersatzrecht, 3. Aufl., Kap. 7, Rdnr. 23 f.

8 Vgl. BGH, Urt. v. 11.2.1992 – VI ZR 103/91, VersR 1992, 1235. Pardey, DAR 2010, 14, 18 hält diese gebotene Unterscheidung jedoch »schadensrechtlich für überholt«.

9 Vgl. BGH, Urt. v. 6.6.1989 – VI ZR 66/88, DAR 1989, 341 = NJW 1989, 2539, insb. juris-Rdnr. 9; Urt. v. 10.10.1989 – VI ZR 247/88, VersR 1989, 1273, juris-Rdnr. 8.

10 Dies begründet auch den etwas größeren Schätzungsspielraum beim Schmerzensgeld.

genscharakter haben¹¹ – also insbesondere Freizeitgestaltung und Hobby, wobei die Abgrenzung zwischen tatsächlicher Haushaltsarbeit und bloßem Hobby im Einzelfall erhebliche Schwierigkeiten bereiten kann.¹²

4. Anspruchsberechtigung:

Anspruchsberechtigt ist der Geschädigte selbst, soweit er durch den Unfall seinen Haushalt nicht mehr führen kann, und zwar sowohl im Hinblick auf die Behinderung der Eigenversorgung¹³ als auch die der Versorgung anderer, jedenfalls¹⁴ wenn und soweit deren Versorgung (rechtlich) geschuldet ist. Der Verlust der Fähigkeit, Haushaltsarbeiten zu verrichten, ist dann ein Erwerbsschaden im Sinne des § 843 Abs. 1 I. Alternative BGB, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Unterhaltspflicht dient.¹⁵ Der Anspruch bezieht sich somit auf den gesamten *unterhaltsberechtigten*

11 Vgl. Pardey, DAR 2006, 671, 672 I. Sp.

12 Bei der Haltung von Haustieren ist zu beachten, dass hier keine unterhaltsrechtliche Versorgungspflicht besteht, auch wenn der mit der Pflege und dem Unterhalt des Tieres verbundene (Zeit-)Aufwand oft – insbesondere bei Pferden und Hunden – nicht mehr »Hobby« sein wird; denn im Gegensatz zu einer willkürlich ausgeübten Freizeitbeschäftigung kann die Versorgung eines Tieres nicht einfach, auch nur vorübergehend, »eingestellt« oder unterbrochen werden. Es liegt ebenso nicht eine Tätigkeit in der Art einer Gefälligkeit gegenüber Freunden, Nachbarn oder Bekannten vor, auch wenn diese davon wirtschaftlich profitiert haben (z.B. unentgeltliche Übernahme von Hilfstätigkeiten wie Einkaufen, Putzen bei Nachbarn – hier läge allenfalls ein unbeachtlicher Drittschaden vor). Das Tier kann sich auch nicht selbst anderweitig versorgen. Deshalb wohl eine Ersatzfähigkeit bejahend Pardey, Berechnung von Personenschäden, 3. Aufl., Rdnr. 1112, 1120; ders., DAR 2010, 14, 15. Dogmatisch konsequenter ist es freilich, keinen Schadensersatzanspruch hinsichtlich der Versorgung von Haustieren zuzubilligen – so insbes. Jahnke a.a.O., Rdnr. 30; Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden, 7. Aufl., S. 27. Zur Abgrenzung Freizeit – Hausarbeit näher Pardey, DAR 2006, 671, 672 f.

13 S. zuletzt nur BGH, Urt. v. 3.2.2009 – VI ZR 183/08, DAR 2009, 263 = VersR 2009, 515 = NZV 2009, 278; v.a. Rdnr. 4 d. Urt. m.w.N.

14 In diesem Bereich ist vor allem in der Literatur umstritten, inwieweit auch bei einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft ein Versorgungsschaden bestehen kann (Nachweise dazu in Fn. 15).

15 Vgl. BGH, Urt. v. 25.9.1973 – VI ZR 49/72, VersR 1974, 162 = NJW 1974, 41. Die Führung eines Haushalts im Rahmen einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft genügt hier nach überwiegender Auffassung nicht, vgl. insb. aus jüngerer Zeit OLG Celle, Urt. v. 12.2.2009 – 5 U 138/08, Schaden-Praxis 2009, 288; OLG Düsseldorf, Urt. v. 12.6.2006 – 1 U 241/05, NZV 2007, 40 = Schaden-Praxis 2007, 284, juris-Rdnr. 18 m.w.N.; OLG Nürnberg, Urt. v. 10.6.2005 – 5 U 195/05, VersR 2007, 248 = NZV 2006, 209, juris-Rdnr. 17 f. m.w.N.; LG Hildesheim, Urt. v. 6.7.2002 – 1 S 36/00, VersR 2002, 1431; Palandt/Sprau, BGB, 69. Aufl., § 843, Rdnr. 8; Palandt/Heinrichs, BGB, 68. Aufl., Vorb v 249, Rdnr. 42. Hier soll auch ein Anspruch aus § 845 BGB ausscheiden. Zum Meinungsstand näher Jahnke a.a.O., Rdnr. 29 und 53 f., je mit umfangreichen Nachweisen (dort Fn. 42 ff.); ders., NZV 2007, 329 (= 45. VGT 2007, AK I); einen solchen Anspruch ebenfalls ablehnend Küpperbusch a.a.O., Rdnr. 183; a.A. LG Zweibrücken, Urt. v. 15.6.1993 – 3 S 94/93, ZfS 1994, 363; Pardey, Berechnung von Personenschäden, 3. Aufl., Rdnr. 1131; Geigel/Pardey a.a.O., Rdnr. 149; ders., ZfS 2007, 243.

Personenkreis. Es kommt also – im Rahmen der Anspruchsberechtigung¹⁶ – nicht darauf an, wer *tatsächlich* im Haushalt lebt (z.B. Freunde oder Großeltern¹⁷) oder im Haushalt mitversorgt wird.

In den berechtigten Personenkreis können damit fallen

- die (Nur-)Hausfrau wie der (Nur-)Hausmann,¹⁸
- Berufstätige, soweit sie neben ihrem Verdienstaussfall auch in ihrer Haushaltsführung beeinträchtigt sind,¹⁹
- Eltern auch wegen der Versorgung und Erziehung ihrer Kinder im Haushalt,²⁰
- Kinder, unabhängig davon, ob sie minder- oder volljährig sind, wenn sie im Haushalt erheblich²¹ mitgeholfen haben – es muss sich dabei jedoch um einen eigenen Schaden des Kindes handeln (soweit es um die entgangene Mithilfe der Kinder im Haushalt geht, kommt primär ein unmittelbarer Anspruch der Eltern aus § 845 BGB in Betracht),²²
- eingetragene Lebenspartner nach dem LPartG.²³

Zeitlich und tatsächlich geringfügige Beeinträchtigungen – vor allem solche rein psychischer Art – sind allerdings schadensrechtlich zu vernachlässigen, wenn sie sich durch zumutbare Umorganisation oder Verschiebung von Arbeiten und Einsatz (vorhandener) technischer Hilfsmittel ausgleichen lassen.²⁴ Auch hier kommt es allerdings weniger auf eine allgemeine prozentuale Minderung in der Erwerbsfähigkeit oder einen Behinderungsgrad an als auf die konkrete Beeinträchtigung im Haushalt (dazu näher unter Ziff. 6b)aa).

16 Bei der Frage, welche infolge eines Unfalls beeinträchtigte Arbeiten einem Anspruchsberechtigten ausgleichsfähig sind, kommt es dagegen auf die tatsächlich vor dem Unfall geleistete Arbeit an, vgl. schon BGH, Urt. v. 7.5.1974 – VI ZR 10/73, VersR 1974, 1016: »... kommt es nicht darauf an, zu welchem Ausmaß von Haushaltstätigkeit die Kl. familienrechtlich verpflichtet gewesen wäre, sondern nur darauf, welche Tätigkeit sie ohne den Unfall auch künftig geleistet haben würde«, juris-Rdnr. 11 – näher dazu unter 6b.bb und cc.

17 Soweit aus diesem Personenkreis freiwillig Betreuungsleistungen übernommen wurden, kann daraus noch kein Schadenersatzanspruch hergeleitet werden, weil es hier nicht um eine gesetzliche Pflicht geht, für das Kind zu sorgen; vgl. Balke, SVR 2006, 321, 325; Heß/Burmann, NZV 2010, 8

18 Unerheblich ist, wer den Haushalt führt, oder ob beide Eheleute dies gemeinsam tun; so schon BGH, Urt. v. 4.12.1984 – VI ZR 117/83, DAR 1985, 119 = VersR 1985, 356, juris-Rdnr. 11. s. auch Küppersbusch, Ersatzansprüche bei Personenschäden, 9. Aufl., Rdnr. 180 f.

19 So OLG Köln, OLGR Köln 2006, 36, juris-Rdnr. 51. S. auch Pardey, DAR 2006, 671, 672.

20 Vgl. BGH, Urt. v. 8.11.2001 – IX ZR 64/01, DAR 2002, 63 = VersR 2002, 188, juris-Rdnr. 18.

21 Geringfügige Hilfe im Haushalt fällt nicht ins Gewicht, Jahnke, Der Verdienstaussfall im Schadenersatzrecht, 3. Aufl., Kap. 7, Rdnr. 51.

22 Vgl. Balke, SVR 2006, 321, 324 m.w.N.

23 Gem. § 5 LPartG seit dem 1.1.2005 – die nicht eingetragenen nichtehelichen Lebenspartnerschaften sind also nicht erfasst, vgl. schon oben Fn. 15 sowie Palandt/Heinrichs, BGB, 68. Aufl., Vorb v 249, Rdnr. 42 m.w.N.

24 Vgl. Pardey, Berechnung von Personenschäden, 3. Aufl., Rdnr. 1069, 1078 f. Verbreitet wird eine Minderung im Bereich einer MdE von 20 % oder weniger als nicht mehr ausgleichspflichtig gewertet; vgl. die Nachweise dazu bei Jahnke a.a.O., Rdnr. 60 (dort Fn. 63).

5. Schadensminderungspflicht:

Der Verletzte muss sich in jedem Fall bemühen, den Schaden – soweit das zumutbar ist – gering zu halten (§ 254 Abs. 2 Satz 1 2. Alt. BGB). Dies kann sowohl durch Umorganisation des Haushalts²⁵ als auch (leichte) zusätzliche Mitarbeit des bislang nicht oder weniger an der Hausarbeit beteiligten (Ehe-)Partners²⁶ oder durch verstärkten Einsatz technischer Hilfsmittel geschehen.²⁷ Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass der Verletzte, soweit er unfallbedingt arbeitsunfähig ist, die verbliebene Arbeitskraft nach Möglichkeit im Haushalt einzusetzen hat, was insbesondere bei psychischen Schäden oder relativ geringfügigen Primärverletzungen (wie es regelmäßig HWS-Schleudertraumata sind) der Fall sein kann.²⁸ Eine Einschränkung in der Fähigkeit zur Haushaltsführung ergibt sich nicht automatisch aus dem Umstand, dass jemand arbeitsunfähig krankgeschrieben wurde. Arbeitsunfähigkeit und fehlende oder eingeschränkte Fähigkeit der Haushaltsführung sind voneinander zu trennen. Es gibt zahlreiche Verletzungen, die zwar – je nach Beruf – zur (teilweisen) Arbeitsunfähigkeit führen, gleichwohl keine entschädigungspflichtige Einschränkung in der Fähigkeit zur Haushaltsführung nach sich ziehen.²⁹

6. Anspruchsvoraussetzungen:

In diesem Bereich liegt der besondere Problemschwerpunkt: Denn der Haushaltsführungsschaden lässt sich nicht nach einem »objektivierbaren« oder tatsächlich feststehenden Einkommen beziffern, sondern ist auf der Grundlage möglichst konkreten Tatsachenvortrags richterlich zu schätzen. Der Anspruch hat mehrere Voraussetzungen, die ohne weiteres dessen Komplexität und die Schwierigkeiten bei seiner Durchsetzung verdeutlichen. Es bedarf

- eines Schadensereignisses,³⁰
- das zu einer Körperverletzung oder Gesundheitsbeeinträchtigung geführt hat (§ 286 ZPO³¹),

25 Vgl. KG, Urt. v. 26.2.2004 – 12 U 276/02, VersR 2005, 237; OLG Hamm, Urt. v. 26.3.2002 – 27 U 185/01, VersR 2002, 1430. Hierbei kann auch eine zeitliche Verschiebung bestimmter Tätigkeiten in Betracht kommen. Das wird vor allem bei Singlehaushalten zu prüfen sein (zum Arbeitszeitbedarf dort Forster, DV 2009, 48).

26 AG Göttingen, Urt. v. 28.2.2001 – 30 C 165/00, Schaden-Praxis 2001, 236; Geigel/Pardey a.a.O., Rdnr. 143.

27 KG a.a.O., juris-Rdnr. 7 m.w.N.; Küppersbusch, Ersatzansprüche bei Personenschäden, 9. Aufl., Rdnr. 186, 211.

28 Jahnke; Der Verdienstausfall im Schadenersatzrecht, 3. Aufl., Kap. 7, Rdnr. 60, 76 m.w.N.; Pardey, Berechnung von Personenschäden, Rdnr. 1078.

29 OLG Celle, Urt. v. 26.11.2008 – 14 U 45/08, Schaden-Praxis 2009, 187, juris-Rdnr. 36; Pardey a.a.O., Rdnr. 1075 f.

30 Auch wenn der Haushaltsführungsschaden in der Regel nur nach Straßenverkehrsunfällen geltend gemacht wird, kann er nicht minder aus anderen Schadensereignissen entstehen.

31 Für den Kausalzusammenhang zwischen Unfall und Erkrankung ist der Vollbeweis des § 286 ZPO erforderlich; erst danach kommen die Beweiserleichterungen des § 287 ZPO zum Zuge. Vgl. dazu nur Zöller/Greger, ZPO, 28. Aufl., § 287, Rdnr. 3.

- durch die eine vor dem Unfall tatsächlich ausgeübt³²
- unentgeltliche Arbeit in einem Privathaushalt,
- die auch nach dem Unfall auszuüben ist,
- erschwert wird oder nicht mehr möglich ist,
- weshalb dem Verletzten ein nicht mehr zumutbar ausgleichbarer
- vermögenswerter Schaden entstanden ist (§ 287 ZPO³³).

Hieraus ergeben sich die Anforderungen an einen »schlüssigen«³⁴ Vortrag des Anspruchs. Tatsächlich »scheitern« in diesem Bereich aber schon manche – ansonsten möglicherweise berechtigten – Klagen, weil insbesondere den Anspruchstellern immer wieder nicht klar zu sein scheint, was im Einzelnen zur Begründung des Anspruchs vorzutragen ist.³⁵ (Gegenstand dieses Referats sind allerdings nicht die ersten zwei der eben genannten (acht) Anspruchsvoraussetzungen, also die Darlegung bzw. der Beweis des Schadensereignisses und die hierdurch verursachte Beeinträchtigung des Verletzten in seiner körperlichen Unversehrtheit, sondern allein die eigentlichen Voraussetzungen, die gemäß § 287 ZPO zu würdigen sind.)

a) Darlegungslast:

Die Darlegungslast für den Haushaltsführungsschaden trägt – wie regelmäßig auch sonst – der Verletzte,³⁶ auch wenn in bestimmten Fällen (bei schweren Verletzungen wie Amputationen z.B.) eine Beeinträchtigung der Haushaltsführung offensichtlich sein wird und deshalb geringere Anforderungen an den Vortrag zu stellen sind.³⁷

32 Ausnahmsweise könnte dieses Merkmal entfallen, wenn z.B. eine Schwangere infolge eines Unfalls unfähig zur Hausarbeit wird, nach dem Unfall ihr Kind gebiert und dann nicht in der Lage ist, die zusätzliche Haushaltsarbeit für das Baby zu verrichten.

33 Vgl. BGH, Urt. v. 18.2.1992 – VI ZR 367/90, DAR 1992, 262 = VersR 1992, 618, juris-Rdnr. 10. Die Anwendung des § 287 ZPO ist im Übrigen nicht auf Folgeschäden einer einzelnen Verletzung beschränkt, sondern umfasst die neben einer feststehenden Körperverletzung i.S.v. § 823 Abs. 1 BGB entstehenden weiteren Schäden aus derselben Schädigungsursache; vgl. BGH, Urt. v. 14.10.2008 – VI ZR 7/08, VersR 2009, 69, Rdnr. 7 d. Urt. m.w.N.

34 Die Begriffe »Schlüssigkeit« oder »Substantiierung« des Vortrags werden gerne missverstanden und die Anforderungen an entsprechenden Vortrag recht subjektiv bestimmt. Genau genommen geht es hierbei nur um die Darlegung der Umstände, aus denen sich die gesetzlichen Voraussetzungen der begehrten Rechtsfolge ergeben. Vgl. auch Zöller/Greger a.a.O., § 138, Rdnr. 7b; ebd./Greger, vor § 253, Rdnr. 23.

35 Beispielhaft: OLG Celle, Urt. v. 26.11.2008 – 14 U 45/08, Schaden-Praxis 2009, 187; LG Köln, Urt. v. 15.4.2008 – 8 O 270/06, DAR 2008, 388, juris-Rdnr. 34; OLG Celle, Urt. v. 14.12.2006 – 14 U 73/06, Schaden-Praxis 2007, 428; OLG Koblenz, Urt. v. 7.11.2005 – 12 U 1240/04, Schaden-Praxis 2006, 6, 89; OLG München, Urt. v. 1.7.2005 – 10 U 2544/05, SVR 2006, 180; LG Köln, Urt. v. 15.4.2008 – 8 O 270/06, DAR 2008, 388, juris-Rdnr. 34.

36 Vgl. dazu (und zu Ausnahmen) Müller, ZfS 2009, 62, 66 f.

37 Vgl. z.B. BGH, Urt. v. 18.2.1992 – VI ZR 367/90, VersR 1992, 618, juris-Rdnr. 9, 10. S. auch Pardey, Berechnung von Personenschäden, 3. Aufl., Rdnr. 1081.

b) Darlegungsinhalt:

Idealerweise entspricht der Vortrag im Rechtsstreit spiegelbildlich dem Inhalt eines stattgebenden Urteils. Das Gericht muss eine unzureichend informierte Partei darauf hinweisen, welche Anforderungen es an den Vortrag stellt und insbesondere darauf, dass der bloße Verweis auf ein Tabellenwerk nicht genügt.³⁸

Diese Punkte bedürfen bei der Anspruchsbegründung besonderer Beachtung:

aa) Kausalität zwischen Schaden und Beeinträchtigung der Haushaltsführung:

Der Verletzte muss darlegen und ggf. beweisen (§ 287 ZPO), dass er infolge des Unfalls nicht mehr wie ohne den Unfall in der Lage ist, bestimmte Tätigkeiten im Haushalt zu verrichten. Dazu ist grundsätzlich die konkrete Lebenssituation darzustellen, um gemäß § 287 ZPO beurteilen zu können, nach welchen wesentlichen Auswirkungen auf die Hausarbeit sich der Haushaltsschaden berechnen lässt.³⁹ Die Darlegung wird nicht durch einen Verweis auf eine »abstrakte« Minderung der Erwerbsfähigkeit oder eine entsprechende Einschränkung der Haushaltsführungstätigkeit entbehrlich.⁴⁰ Denn der auf Durchschnittsbetrachtungen beruhende Grad einer Erwerbsminderung (»MdE«) besagt nichts,⁴¹ weil er gewonnen wird durch Vergleiche mit dem allgemeinen Arbeitsmarkt und damit abstrakt von den konkreten Anforderungen an die haushaltsspezifische Tätigkeit, auf die es im Rahmen der Schätzung eines konkret entstandenen Schadens jedoch maßgeblich ankommt.⁴² Das gilt ebenso für einen allgemeinen Grad der Behinderung. Es sind also die tatsächlich erbrachten Leistungen des Verletzten im Haushalt für sich und ggf. auch für Dritte festzustellen sowie deren unfallbedingte Beeinträchtigung.⁴³ Arbeit, die sowieso auch ohne den Unfall durch Dritte verrichtet worden wäre, muss außer Betracht bleiben; insoweit liegt kein Zusammenhang mit dem Unfallereignis vor.⁴⁴

bb) Beeinträchtigte Arbeit:

Nicht jede Behinderung oder Verletzung wird die Haushaltsführung erheblich beeinträchtigen, andererseits gibt es Beeinträchtigungen, die in jedem Fall die Hausar-

38 Vgl. KG, Urt. v. 4.5.2006 – 12 U 42/05, KGR 2006, 749, juris-Rdnr. 56.

39 OLG Koblenz, Urt. v. 3.7.2003 – 5 U 27/03, NZV 2004, 33, juris-Rdnr. 28; Pardey, DAR 2010, 14, 18 (»Niemals ist ein Haushaltsführungsschaden gelöst von den konkreten Umständen abstrakt zu bestimmen«).

40 OLG Celle, Urt. v. 14.12.2006 – 14 U 73/06, Schaden-Praxis 2007, 428, juris-Rdnr. 27; OLG Hamm, Urt. v. 26.3.2002 – 27 U 185/01, VersR 2002, 570; Geigel/Pardey a.a.O., Rdnr. 144.

41 Vgl. schon BGH, Urt. v. 24.10.1978 – VI ZR 142/77, VersR 1978, 1170; Jahnke a.a.O., Rdnr. 59 m.w.N.; Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 186 (dort Fn. 388 a.E.); Pardey, DAR 2010, 14, 16.

42 OLG Hamm, Urt. v. 26.3.2002 – 27 U 185/01, VersR 2002, 1430 = NZV 2002, 570.

43 OLG Hamm, Urt. v. 26.3.2002 – 27 U 185/01 a.a.O. So auch Jahnke a.a.O., Rdnr. 58 ff.

44 Vgl. BGH, Urt. v. 10.10.1989 – VI ZR 247/88, VersR 1989, 1273, insb. juris-Rdnr. 14: »Hätte der Klägerin auch ohne ihre Behinderung eine Haushaltshilfe zur Verfügung gestanden, liegt insoweit, als die Hausarbeit von dieser Hilfskraft verrichtet worden wäre, kein schadensbedingtes Defizit vor«.

beit einschränken, wie z.B. der Verlust oder die Verletzung eines Armes, Beines, einer Hand, der Hüfte, der Wirbelsäule u.ä.⁴⁵

Alle Tätigkeiten im Haushalt, die für sich genommen einen nicht ganz unerheblichen Vermögenswert haben, sind ausgleichsfähig.⁴⁶ Die konkret betroffenen Arbeiten sind soweit wie möglich darzustellen.⁴⁷ In Betracht kommen dabei insbesondere die alltäglichen Verrichtungen, die zur Aufrechterhaltung des Haushalts erforderlich sind,⁴⁸ wie z.B. Reinigung der Wohnung (Wischen, Saugen, Putzen), Essenszubereitung, Geschirrspülen, Wäsche (waschen, aufhängen, bügeln, einräumen), Aufräumen, Betten machen, Einkäufe für den täglichen Bedarf, Pflege und Betreuung der Haushaltsangehörigen⁴⁹ sowie der Kinder z.B. bei schulischen Hausaufgaben etc. Erfasst werden aber auch Arbeiten im Garten und Reparaturen im häuslichen Bereich.⁵⁰ Leistungen für (Haus-)Tiere sind allerdings prinzipiell nicht ersatzfähig.⁵¹

cc) Haushalt:

Bei der Darstellung kommt es auf eine nachvollziehbare Schilderung an, die sich an den Gegebenheiten des jeweiligen Haushalts zu orientieren hat. Abstrakte Angaben genügen also nicht. Arbeitserleichterungen durch die Haushaltsausstattung (Geschirrspüler, Waschmaschine, Trockner, Mikrowelle u.ä.) sind ebenso zu berücksichtigen wie die Größe und der Zuschnitt der Wohnung oder des Hauses und – in Bezug auf Gartenarbeit – des gesamten Grundstücks. Dabei kann es hilfreich sein, zur Veranschaulichung realitätsgerechte Fotos beizufügen. Der Richter benötigt ein möglichst genaues Bild vom Haushalt, um die zu entschädigenden Leistungen einschätzen zu können.

Über den Haushalt seiner äußeren Gestaltung nach kommt erhebliche Bedeutung dem Lebensstil, den Einkommensverhältnissen, dem Haushaltszustand (gepflegt? aufwendig?), vor allem aber der Zahl und ggf. auch Pflegebedürftigkeit der Haushaltsangehörigen (Kleinkinder, Kranke, ältere Menschen) zu.⁵²

dd) Betroffener Zeitraum:

Entgegen im Prozess gern vertretener Ansicht entspricht der maßgebliche Zeitraum, in dem ein Haushaltsführungsschaden in Betracht kommt, nicht einfach der Sum-

45 Beispiele dazu bei Pardey, Berechnung von Personenschäden, Rdnr. 1081.

46 Pardey, DAR 2006, 671, 672.

47 Vgl. BGH, Urt. v. 16.10.1990 – VI ZR 275/89, DAR 1991, 96 = VersR 1991, 179, juris-Rdnr. 9.

48 D.h. rein persönliche Verrichtungen z.B. im Bereich der eigenen Körperpflege, stellen grds. keinen Haushaltsführungsschaden dar. Zu Abgrenzungen und Überschneidungen s. Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 187.

49 S.o. Fn. 16.

50 Geigel/Pardey a.a.O., Rdnr. 142.

51 S.o. Fn. 12.

52 Vgl. auch Geigel/Pardey a.a.O., Rdnr. 144.

me der Tage, in denen der Verletzte unfallbedingt beeinträchtigt war.⁵³ Hier ist zu differenzieren:

- Soweit der Verletzte stationär (im Krankenhaus) versorgt wurde, entsteht hinsichtlich der eigenen Bedürfnisse kein Schaden; die (verhinderte) Tätigkeit, die anderen Familienmitgliedern gegenüber zu erbringen war, bleibt jedoch ausgleichsfähig. Beim *Singlehaushalt* entfällt also in dieser Zeit regelmäßig ein Großteil der Arbeiten bis auf die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen,⁵⁴ im Übrigen ist der Haushalt um die verletzte Person verringert, was bei den Berechnungen zu berücksichtigen ist (weniger Wäsche, Essen etc.).
- Zeiten, in denen planmäßig ohne den Unfall »sowieso« keine Haushaltsarbeit angefallen wäre (Urlaub, berufliche Abwesenheiten), bleiben ebenfalls außer Betracht. Das gilt entsprechend für Gartenarbeit in der Winterzeit (Rasenmähen, Unkrautbeseitigung usw.).
- Fraglich ist, bis zum welchem Lebensalter ein Haushaltsführungsschaden überhaupt zuzubilligen ist. Hier wird man keine starre Grenze setzen können.⁵⁵ Meistens nimmt aber die Aktivität auch im Haushalt mit zunehmendem Lebensalter und gewiss in hohem Alter ab.⁵⁶ Andererseits ist das Renteneintrittsalter hier kein Kriterium. Man wird auch nicht sagen können, dass die Verpflichtung zur Arbeit im Haushalt mit einem bestimmten Alter endet.⁵⁷

ee) Vermögenswerter Nachteil:

(1) Verweis auf Tabellen:

Mangels besserer Schätzgrundlagen darf sich der Richter bei der Bemessung des Haushaltsführungsschadens an Erfahrungswerten orientieren, solange er sie nicht schematisch übernimmt, sondern sich bewusst bleibt, dass es sich lediglich um Anhaltspunkte für eine Schätzung des Hausarbeitsschadens nach § 287 ZPO handelt.⁵⁸ Gerne wird deshalb schon bei der Anspruchsbegründung auf Tabellenwerke zurückgegriffen, insbesondere das Werk von – nunmehr (in der 7. Aufl. 2009) – *Schulz-Borck/Pardey*.⁵⁹ Der für derartige Ansprüche zuständige VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat die Verwendung dieser Tabellen zwar ausdrücklich gebilligt,⁶⁰ jedoch

53 So auch Jahnke, Der Verdienstausschlag im Schadenersatzrecht, 3. Aufl., Kap. 7, Rdnr. 55 f.

54 Vgl. BGH, Urt. v. 3.2.2009 – VI ZR 183/08, VersR 2009, 515, Rdnr. 7 d. Urt.

55 Anders wohl – allerdings ohne Begründung – Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden, 7. Aufl., S. 13: »Spätestens [!] ist häufig [?] mit dem 75. Lebensjahr die Situation bei der Hausarbeit relevant verändert«.

56 Vgl. BGH, Urt. v. 25.4.2006 – VI ZR 114/05, VersR 2006, 1081, Rdnr. 21 d. Urt. m.w.N.

57 Entgegen LG Essen, VersR 1977, 674.

58 BGH, Urt. v. 10.10.1989 – VI ZR 237/88, VersR 1989, 1273, juris-Rdnr. 10.

59 Der Haushaltsführungsschaden – Schadenersatz bei Beeinträchtigung oder Ausfall unentgeltlicher Arbeit in Privathaushalten, 7. Aufl. 2009 (zuvor bis einschl. 6. Aufl. 2000: Schulz-Borck/Hofmann: Schadenersatz bei Ausfall von Hausfrauen und Müttern im Haushalt).

60 BGH, Urt. v. 3.2.2009 – VI ZR 183/08, VersR 2009, 515, Rdnr. 5 d. Urt. m.w.N.; dazu auch Lang, jurisPR-Verkr 7/2009, Anm. 1.

nur – so im amtlichen Leitsatz eigens hervorgehoben – »in Ermangelung abweichender konkreter Gesichtspunkte«.⁶¹

Die Bedeutung der Tabellenwerke im Prozess⁶² wird also häufig überschätzt oder fehlinterpretiert.⁶³ Sie sind hier lediglich ein subsidiäres Hilfsmittel, wenn es an näheren Anhaltspunkten mangelt; das wird selten der Fall sein. Die Gerichte sind deshalb gehalten, zunächst die dargestellten konkreten Anspruchsvoraussetzungen festzustellen.⁶⁴ Konkreter Vortrag des Anspruchstellers wird durch die Tabellenwerke nicht entbehrlich.⁶⁵ Sie bieten Anhaltspunkte für die Schätzung des im konkreten Einzelfall anzunehmenden Haushaltsführungsschadens⁶⁶ und bedürfen in jedem Fall einer Plausibilitätsprüfung im Hinblick auf den konkret zu beurteilenden Sachverhalt.⁶⁷ Dass der Bundesgerichtshof eine Schätzung auf der Basis des (in der häufig benutzten 6. Aufl. mittlerweile überholten) Tabellenwerks von *Schulz-Borck/Hofmann* nicht für rechtsfehlerhaft hält, bedeutet nicht, dass damit eine konkrete Feststellung des Haushaltsführungsschadens obsolet ist. Dies folgt schon aus § 249 Abs. 1 BGB, wonach der Zustand herzustellen ist, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre.⁶⁸

Im Übrigen wird gegen die Anwendung der Tabelle 8 von *Schulz-Borck/Hofmann* (6. Aufl.) wiederholt vorgebracht, dass diese Tabelle lediglich auf Befragungen beruhe und nur subjektive Einschätzungen über die tatsächlich aufgewendete Zeit der Haushaltsführung wiedergebe, weshalb sie jedenfalls bei der gerichtlichen Anspruchsbegründung keine taugliche Schätzgrundlage bieten soll.⁶⁹

61 So auch Diederichsen, DAR 2009, 301, 314 m.w.N. (dort Fn. 105).

62 Vorgeblich insbesondere bei Verhandlungen mit einer Versicherung wird dies anders sein, weil es hier kaum eine eigenständige Beweisführung gibt und damit den Tabellenwerten eine erheblich gesteigerte Bedeutung für eine zügige Schadenseinschätzung und -abwicklung zukommt.

63 Beispielhaft: Schah Sedi/Schah Sedi, ZfS 2009, 610, 612, 613, die die erwähnte BGH-Rechtsprechung und insbesondere den revisionsrechtlichen Beurteilungshorizont anscheinend anders verstehen.

64 So insbesondere OLG Celle, Urt. v. 14.12.2006 – 14 U 73/06, OLGR 2007, 41, juris-Rdnr. 25 f.;

65 Kritisch Jahnke a.a.O., Rdnr. 65.

66 OLG Celle, Urt. v. 26.11.2008 – 14 U 45/08, Schaden-Praxis 2009, 187, juris-Rdnr. 35; Urt. v. 17.1.2007 – 14 U 101/06, Schaden-Praxis 2008, 7, juris-Rdnr. 35 f.; Urt. v. 12.3.2008 – 14 U 175/07, sub. B.I.3b.bb. der Entscheidungsgründe, unveröff.; Pardey, Berechnung von Personenschäden, 3. Aufl., Rdnr. 1161, 1169; Küppersbusch, Ersatzansprüche bei Personenschäden, 9. Aufl., Rdnr. 190, 194.

67 Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 194.

68 Dazu im Einzelnen Müller, ZfS 2009, 62.

69 Pardey, DAR 2006, 671, 673; Jahnke, Der Verdienstausschlag im Schadenersatzrecht a.a.O., Rdnr. 64; Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 193 mit Fn. 415; OLG Celle, Urt. v. 17.1.2007 – 14 U 101/06, Schaden-Praxis 2008, 7, juris-Rdnr. 39. Schah Sedi/Schah Sedi a.a.O. übergehen hier, dass der BGH in seinem Urteil vom 3.2.2009 (VI ZR 183/08 a.a.O.) nicht die einzelnen Tabellen selbst einer Kontrolle unterzogen, sondern lediglich deren Anwendbarkeit als Hilfsmittel bei der tatrichterlichen Schadensschätzung gebilligt hat (zu den insoweit eingeschränkten Überprüfungsmöglichkeiten im Revisionsverfahren Müller, ZfS 2009, 62, 68).

(2) Zeitaufwand einer Ersatzkraft:

Zur Begründung der Schadenshöhe kann die Zeit, die eine (professionelle) Hilfs- oder Ersatzkraft für die Erledigung der betroffenen Arbeiten benötigen würde,⁷⁰ herangezogen und der so ermittelte Zeitbedarf mit dem üblichen Stundenlohn für Hilfskräfte bewertet werden.⁷¹ Dieses Verfahren dürfte sich in der Praxis in den meisten Fällen empfehlen (dazu näher sogleich unter Ziff. 7.).

(3) Andere Verfahren:

Der konkrete Aufwand lässt sich natürlich – freilich aufwendiger – durch Vernehmung von Zeugen und sachverständig im Haushalt vor Ort ermitteln.⁷² Erwähnungswert erscheinen hier das sog. *Münchener Modell* von *Reichenbach/Vogel*,⁷³ das für bestimmte Verletzungstypen die konkreten Auswirkungen in den verschiedenen Tätigkeiten im Haushalt prozentual feststellt und verschiedentlich von Obergerichten angewandt wird,⁷⁴ sowie das sog. *Hobenheimer Verfahren* zur Bewertung der Haushaltsarbeit von *Landau* und *Imhof-Gilden*.⁷⁵

Schließlich können dem Anspruch nach vereinzelt Entscheidungen auch die Tarifverträge der Landesverbände des Deutschen Hausfrauenbundes mit der Gewerkschaft NGG als angemessene Schätzgrundlage zugrunde gelegt werden.⁷⁶

Für den Vortrag im Rahmen der Anspruchsbegründung genügt allerdings zunächst die Anwendung eines anerkannten Verfahrens zur Ermittlung der Schadenshöhe. Im Übrigen hat das Gericht durch geeignete Hinweise auf die Klärung offener Punkte und die Substantiierung des Vortrags hinzuwirken.

7. Bewertung:

a) Ermessen bei der Schätzung:

Die Bewertung eines Haushaltsführungsschadens unterfällt einem erheblichen Gestaltungsspielraum, weil die Ermittlung der Schadenshöhe gem. § 287 ZPO im

70 Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 187.

71 Vgl. OLG Celle, Urt. v. 26.11.2008 – 14 U 45/08, Schaden-Praxis 2009, 187, juris-Rdnr. 35; Urt. v. 17.1.2007 – 14 U 101/06, Schaden-Praxis 2008, 7, juris-Rdnr. 35 f., 39; Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 190.

72 Vgl. dazu insbesondere die Referate von Kuhn und Warlimont im AK IV des 48. VGT 2010.

73 VersR 1981, 812; vorgestellt insb. bei Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 196 f.

74 Nachweise bei Küppersbusch a.a.O., Fn. 422.

75 Trotz der Vorstellung dieses Verfahrens bereits auf dem 27. VGT 1989 – und wiederum auf dem 48. VGT 2010 – ist es bis heute jedenfalls in der Gerichtspraxis weitgehend unbekannt. Eine kurze Erläuterung des Verfahrens findet sich bei Schulz-Borck/Pardey, Der Haushaltsführungsschaden, 7. Aufl., S. 34.

76 Vgl. OLG Frankfurt, Beschl. v. 29.10.2008 – 22 W 64/08, MDR 2009, 449 m. Anm. Eilers, jurisPR-Verkr 8/2009, Anm. 2; OLG Dresden, Urt. v. 1.11.2007 – 7 U 3/07, Schaden-Praxis 2008, 292; zu Stundensätzen beim Haushaltsführungsschaden unter Auflistung regionaler Unterschiede Nickel/Schwab, SVR 2007, 17.

freien tatrichterlichen Ermessen liegt.⁷⁷ Der Schadensschätzung sollte umso mehr ein möglichst genaues Bild von dem jeweils auszugleichenden Schaden zugrunde liegen. Demnach empfiehlt es sich, zunächst auf Grund entsprechenden Vortrages der Partei festzustellen, welche Hausarbeiten der Verletzte tatsächlich ohne das Unfallereignis verrichtet hätte. Sodann ist von ihm darzulegen und ggf. anschließend Beweis darüber zu erheben, welche dieser Arbeiten unfallbedingt nicht mehr möglich oder zumutbar und auch nicht durch den Einsatz von Haushaltstechnik oder Umorganisation kompensierbar sind. Anschließend wird die Zeit geschätzt, die eine Hilfs- oder Ersatzkraft für die Erledigung dieser Arbeiten benötigen würde,⁷⁸ welche sodann mit dem üblichen Stundenlohn für Hilfskräfte bewertet wird.⁷⁹ Bei der Schätzung des Zeitbedarfs kann auf sachverständige Feststellungen oder – mangels besserer Anhaltspunkte – auf die Werte anerkannter Tabellenwerke zurückgegriffen werden,⁸⁰ die der Tatrichter jedoch nach der Rechtsprechung des BGH⁸¹ nicht schematisch übernehmen, sondern lediglich als Anhaltspunkte für seine Schätzung des Hausarbeitsschadens verwenden darf.⁸² Je individueller der Haushalt geführt wird, umso weniger empfehlen sich tabellarische – d.h. pauschalierende – Werte. Eine exakte Aufklärung wird sich nur durch eine genaue Analyse des Haushalts – ggf. mit sachverständiger Hilfe – erreichen lassen.

b) Brutto- oder Nettolohn:

Der Schaden ist messbar an der Entlohnung, die für die verletzungsbedingt nicht mehr ausführbaren oder nicht mehr zumutbaren Hausarbeiten an eine Hilfskraft tatsächlich gezahlt wird oder gezahlt werden müsste. Das führt im Fall der konkreten Abrechnung – die allerdings nicht der Schadensschätzung bedarf, um die es hier geht – grundsätzlich zur Erstattung des Bruttolohns, der wiederum nicht zu gewähren ist, wenn Familienangehörige oder Freunde aushelfen; dann ist auch im Fall konkreter Abrechnung eine Orientierung am Nettolohn geboten.⁸³

Entgegen einer manchmal vertretenen Ansicht⁸⁴ ist indes für die Schadensschät-

77 Vgl. Müller, ZfS 2009, 62, 68; Schulz-Borck/Pardey a.a.O., S. 9.

78 Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 187.

79 Vgl. OLG Celle, Urt. v. 26.11.2008 – 14 U 45/08, Schaden-Praxis 2009, 187, juris-Rdnr. 35; Urt. v. 17.1.2007 – 14 U 101/06, Schaden-Praxis 2008, 7, juris-Rdnr. 35 f., 39; Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 190.

A.A. (unter Verkennung von § 287 ZPO und unnötig »tabellenfixiert«) Schah Sedi/Schah Sedi, ZfS 2009, 610, 612, 613 (in der Gerichtspraxis haben die Tabellen – wie dargelegt – nur sehr eingeschränkten Erkenntniswert).

80 S.o. Fn. 60.

81 Vgl. schon BGH, Urt. v. 10.10.1989 – VI ZR 247/88, DAR 1990, 53 = VersR 1989, 1273, insb. juris-Rdnr. 8 m.w.N.

82 Auch das verkennen Schah Sedi/Schah Sedi a.a.O.

83 Vgl. BGH, Urt. v. 6.6.1989 – VI ZR 66/88, DAR 1989, 341 = NJW 1989, 2539, juris-Rdnr. 9 m.w.N. Jahnke a.a.O., Rdnr. 67 f.; näher: Küppersbusch a.a.O. Rdnr. 188 ff., 205 ff.

84 Aktuell Schah Sedi/Schah Sedi a.a.O., 616, die den Unterschied zwischen konkreter und fiktiver Schadensberechnung umgehen.

zung nicht der *tatsächlich* erzielbare Lohn in der Region oder der tarifvertraglich geschuldete maßgeblich.⁸⁵ Denn es geht um eine *fiktive*⁸⁶ Schadensberechnung (auf teilweise hypothetischer Grundlage) für den Fall, dass gerade *keine* Ersatzkraft eingestellt wird. Tatsächlich angefallene Kosten bedürfen keiner Schätzung; sie sind exakt darstell- und belegbar.⁸⁷ Deshalb können die Bruttobeträge als Berechnungsgrundlage nicht herangezogen werden; es fallen ebensowenig – nur im Falle einer Anstellung abzuführende – Beiträge zu Renten-, Kranken-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung wie Lohnsteueranteile an.

c) Stundensätze:

Der Stundenlohn für Hilfskräfte unterliegt regional gewissen Schwankungen, die sich auch in der Judikatur wiederfinden.⁸⁸ Die Bandbreite reicht von etwa 6 Euro⁸⁹ über 8⁹⁰, 9 Euro⁹¹ und 10⁹² bis zu 13 Euro⁹³ pro Stunde. Ein Stundenlohn im Bereich von etwa 8 Euro soll am weitesten verbreitet sein.⁹⁴ Wie erwähnt ist jedoch der regional tatsächlich erzielbare Lohn nicht maßgeblich für die Schadensschätzung heranzuziehen.

d) Maßstab für die Bemessung des Zeitaufwands:

Der ersatzfähige Zeitaufwand richtet sich zwar nach den tatsächlichen Verrichtungen des Verletzten im Haushalt; bei der Bemessung ist jedoch ein objektiver Maßstab anzulegen, der sich nach dem Zeitbedarf einer professionellen Hilfskraft richtet.⁹⁵ Ob der Verletzte demgegenüber schneller oder langsamer gearbeitet hat bzw. arbeiten würde, ist unerheblich. Der reine Zeitverlust aus solcher stellt keinen ersatzfähigen

85 Ebenso auch Schulz-Borck/Pardey a.a.O., S. 34, 36.

86 Pardey, VersR 2010, 26, 30 wendet sich gegen die Verwendung des Begriffes »fiktiv«; der Schaden sei lediglich hypothetisch zu schätzen. Von Rechts wegen dürfte diese Wortsemantik allerdings eher untergeordnete Bedeutung haben.

87 Dabei darf aber nicht verkannt werden, dass der tatsächliche Aufwand nicht automatisch dem ersatzfähigen Schaden entspricht; der (objektive) Wiederherstellungsbedarf bleibt das ausschlaggebende Kriterium, an dem sich der Schadensersatz bemisst. Das ist auch Ausfluss der Dispositionsfreiheit des Geschädigten, der »umgekehrt« nicht gezwungen ist, die ihm zustehende Ersatzleistung tatsächlich entsprechend – hier also im Haushalt – zu verwenden.

88 Vgl. Schulz-Borck/Pardey a.a.O., S. 34; Geigel/Pardey a.a.O., Rdnr. 147. Weitere Nachweise bei Pardey, VersR 2010, 26, 31.

89 So OLG Frankfurt, Beschl. v. 29.10.2008 – 22 W 64/08, MDR 2009, 449; 6,26 EUR netto; ebenso LG Traunstein, Urt. v. 20.10.2008 – 7 O 2602/06, Schaden-Praxis 2009, 13; OLG Dresden, Urt. v. 1.11.2007 – 7 U 3/07, Schaden-Praxis 2008, 292; 6,64 EUR netto.

90 So insb. die ständige Rspr. des OLG Celle seit Urt. v. 9.9.2004 – 14 U 32/04, NJW-RR 2004, 1673.

91 OLG Köln, Urt. v. 1.6.2005 – 5 U 91/03, VersR 2006, 124, juris-Rdnr. 29.

92 Das soll im Münchner Raum ausgeurteilt werden, vgl. Geigel/Pardey a.a.O.

93 So LG Duisburg, Urt. v. 26.5.2008 – 4 O 465/05, Schaden-Praxis 2009, 11, juris-Rdnr. 66.

94 Ähnlich (8 EUR) Geigel/Pardey a.a.O.

95 Vgl. Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 189;

gen Schaden dar.⁹⁶ Ebenso finden »überobligatorische« Anstrengungen im Haushalt (»Putzfimmel«) keine Berücksichtigung.

e) Atypische Tätigkeiten:

Da sich der Schadensausgleich nach dem Lebenszuschnitt des Geschädigten bemisst, wird man nicht vor vornherein jede ungewöhnliche Haushaltsgestaltung oder -verrichtung einer Ersatzpflicht entziehen können. Im Konflikt zwischen Verzicht, Umorganisation und Anstellung einer Ersatzkraft kommt es auf die Dispositionen an, die ein verständiger Geschädigter in der besonderen Lage getroffen hätte. Bei unterschiedlichen Möglichkeiten bestimmt sich der Anspruch danach, wie der Bedarf in der vom Geschädigten zumutbar gewählten Lebensgestaltung tatsächlich anfällt.⁹⁷ Die objektive Notwendigkeit einer bestimmten Lebensgestaltung oder Haushaltsführung bildet also allein keinen genügenden Anhaltspunkt dafür, ob eine bestimmte Tätigkeit ersatzfähig ist. Das eröffnet wiederum die Einzelfallbetrachtung. Grundsätzlich wird aber eine Arbeit umso eher ersatzfähig sein, als sie zum notwendigen Teil der vom Geschädigten gewählten Lebensführung gehört und nicht ohne vermögenswerte Einbuße daraus »entfernt« werden könnte.

f) Vorteilsausgleich:

Da insgesamt ein gerechter Ausgleich zwischen den bei einem Schadensfall widerstreitenden Interessen herbeigeführt werden soll, muss sich der Geschädigte – wie auch sonst im Schadensrecht⁹⁸ – anspruchsmindernd die Vorteile anrechnen lassen, die er infolge des Schadensfalles erhält und die in einem adäquaten Zusammenhang mit dem Schadensereignis stehen. Die Anrechnung von Vorteilen muss allerdings dem Zweck des Schadensersatzes entsprechen und darf weder den Geschädigten unzumutbar belasten noch den Schädiger unbillig entlasten.⁹⁹ Das betrifft im Rahmen der Berechnung eines Haushaltsführungsschadens vor allem die Aufwendungen, die der Verletzte im Hinblick auf die (teilweise) verhinderte Ausübung der Hausarbeit erspart, weil er den Haushalt überhaupt nicht (Abwesenheit) oder nur eingeschränkt führt.¹⁰⁰ Hier ist an verminderte Ausgaben für Wasch- und Reinigungsmittel, Essen, Einkäufe, aber auch geringere Wasser-, Strom- und Heizkosten zu denken; auch können – je nach Lage des Haushalts – ersparte Fahrtkosten für Einkäufe berücksichtigt sein.¹⁰¹ Gerade bei längeren Zeiträumen, die von einem Haushaltsführungsschaden betroffen sind, können sich erhebliche Ersparnisse summieren, die dann bei der Schadensschätzung nicht außer Betracht bleiben dürfen.

96 Darauf weisen auch zurecht Schulz-Borck/Pardey a.a.O., S. 8 hin.

97 Vgl. BGH, Urt. v. 12.7.2005 – VI ZR 83/05, VersR 2005, 1559, juris-Rdnr. 31.

98 Vgl. nur Palandt/Grüneberg, BGB, 69. Aufl., Vorb v 249, Rdnr. 67 ff.

99 Vgl. BGH, Urt. v. 19.6.2008 – VII ZR 215/06, VersR 2009, 796, Rdnr. 7 d. Urt. m.w.N. 100 S. dazu schon oben 6b.dd.

101 Das könnte z.B. bei ländlicher Lage mit unumgänglichen Fahrten zu den nächsten Einkaufszentren der Fall sein.

Auch Lohnersatzleistungen wie Kranken-, Verletzten-, Übergangs- und Arbeitslosengeld¹⁰² oder eine Verletztenrente¹⁰³ sind ggf. auf den Haushaltsführungsschaden anzurechnen. Allerdings kommt die Anrechnung von Sozialleistungen nur in Betracht, soweit die Haushaltsführung für andere Haushaltsangehörige erbracht wird und deshalb einen Erwerbsschaden darstellt.

Die Beweislast für die Voraussetzungen der Vorteilsausgleichung trägt grundsätzlich der Schädiger,¹⁰⁴ in jedem Fall – auch dann, wenn er den tatsächlich erzielten Vorteil nicht im Einzelnen darstellen kann – muss er geltend machen, dass ein Vorteil anzurechnen ist.¹⁰⁵

II. Haushaltsführungsschaden im Todesfall:

1. Wenn eine unterhaltspflichtige Person, der Haushaltsarbeit oblag, durch einen (Verkehrs-)Unfall getötet wird, steht demjenigen, der im Unfallzeitpunkt unterhaltsberechtigt war, ein Anspruch aus § 10 Abs. 2 StVG oder § 844 Abs. 2 BGB¹⁰⁶ auf Ersatz des Schadens zu, der ihr durch den Entzug des Unterhaltsrechts entsteht. Dieser Anspruch entsteht seinem Grunde nach bereits mit der Körperverletzung des unmittelbar Geschädigten und nicht erst mit dem Todesintritt.¹⁰⁷
2. Anspruchsberechtigt sind – nur – die von Gesetzes wegen im Moment des Unfalls Unterhaltsberechtigten, d.h. Ehegatten, Kinder, eingetragene Lebenspartner (§ 5 LPartG), nicht aber (z.B.) Verlobte oder in eheähnlicher Gemeinschaft Lebende.¹⁰⁸ Ein Verlust vertraglich vereinbarter Unterhaltsleistungen reicht im Rahmen des § 844 Abs. 2 BGB nicht aus.¹⁰⁹

102 Näher Jahnke a.a.O., Rdnr. 100 f. m.w.N.

103 BGH, Urt. v. 4.12.1984 – VI ZR 117/83, DAR 1985, 119 = VersR 1985, 356.

104 BGH, Urt. v. 17.10.2003 – V ZR 84/02, NJW-RR 2004, 79, juris-Rdnr. 17. Zu Ausnahmen (Berücksichtigung von Steuervorteilen) vgl. insbesondere BGH, Urt. v. 10.2.1987 – VI ZR 17/86, VersR 1987, 668 = NJW 1987, 1814, juris-Rdnr. 7ff.

105 BGH, Urt. v. 10.2.1987 – VI ZR 17/86 a.a.O., juris-Rdnr. 9.

106 Daneben gibt es noch eine Reihe ähnlicher Regelungen in anderen Haftungsgesetzen, z.B. §§ 5 Abs. 2 HaftpflG, 35 Abs. 2 LuftVG, 28 Abs. 2 AtomG, 7 Abs. 2 ProdHaftG.

107 Vgl. BGH, Urt. v. 13.2.1996 – VI ZR 318/94, VersR 1996, 649, juris-Rdnr. 10. Dass der bereits mit der Körperverletzung des unmittelbar Geschädigten seinem Grund nach entstandene Schadensersatzanspruch des Unterhaltsberechtigten in den von § 116 Abs. 1 SGB X erfassten Fällen regelmäßig bereits mit seiner Entstehung auf den öffentlich-rechtlichen Leistungsträger übergeht, entspricht dem auf einen möglichst frühzeitigen Rechtsübergang ausgerichteten Normzweck der Legalzession; BGH a.a.O., juris-Rdnr. 11 f.

108 Und zwar auch dann nicht, wenn sie im Zeitpunkt der Körperverletzung noch nicht verheiratet waren, aber im Zeitpunkt des Todes; vgl. BGH, Urt. v. 13.2.1996 – VI ZR 318/94, VersR 1996, 649, juris-Rdnr. 10: »Maßgebend ist auch insoweit der Zeitpunkt der Körperverletzung; wer erst anschließend, aber noch vor dem Tode des Verletzten durch Heirat, Zeugung o. ä. hinzukommt, hat keinen Anspruch«.

109 BGH, Urt. v. 21.11.2000 – VI ZR 231/99, VersR 2001, 648, juris-Rdnr. 21.

3. Der Ersatz ist grundsätzlich durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten. Dabei hat der Schädiger dem Geschädigten insoweit Schadensersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts nach dem Gesetz verpflichtet gewesen wäre. Das zwingt den Richter wiederum zu einer Prognose, wie sich die Unterhaltsbeziehungen zwischen dem Unterhaltsberechtigten und dem Unterhaltspflichtigen bei Unterstellung seines Fortlebens nach dem Unfall entwickelt hätten.¹¹⁰ Er muss daher gemäß § 287 ZPO eine vorausschauende Betrachtung vornehmen, in die er alle voraussehbaren Veränderungen der Unterhaltsbedürftigkeit des Berechtigten und der (hypothetischen) Leistungsfähigkeit des Unterhaltspflichtigen, wäre er noch am Leben, einzubeziehen hat. Dabei hat der Tatrichter bei der Festsetzung der Unterhaltsrente für die Zukunft sämtliche für die Bemessung dieser Rente im Bezugszeitraum zukünftig maßgebend werdenden Faktoren zu berücksichtigen.¹¹¹
4. Der Unterhalt bemisst sich allein nach dem gesetzlich geschuldeten Unterhalt; auf den tatsächlich gewährten Unterhalt kommt es hier – anders als beim Verletzungsfall – nicht an.¹¹² Dabei ist sowohl der geschuldete (also ggf. fiktiv berechnete) Barunterhalt¹¹³ als auch der Naturalunterhalt zu berücksichtigen.¹¹⁴

Die Darlegung und Berechnung des Haushaltsführungsschadens im Todesfall gestaltet sich nicht minder kompliziert als im Verletztenfall.¹¹⁵ Naturalunterhalt (Betreuungsunterhalt) im Todesfall verlangt ebenso wie im Verletzungsfall nachvollziehba-

¹¹⁰ Vgl. Palandt/Sprau a.a.O., § 844, Rdnr. 9.

¹¹¹ Vgl. BGH, Urt. v. 25.4.2006 – VI ZR 114/05, VersR 2006, 1081, Rdnr. 8 d. Urt. m.w.N.

¹¹² BGH, Urt. v. 25.4.2006 – VI ZR 114/05 a.a.O., Rdnr. 9.

¹¹³ Vgl. zur komplizierten Berechnung insoweit OLG Koblenz, Urt. v. 19.11.2007 – 12 U 1400/05, NJW-RR 2008, 1097, juris-Rdnr. 10. Die Kumulierung unterhalts- und schadensrechtlicher Anspruchsvoraussetzungen führt zu einem komplexen Verfahren der Schadensberechnung. Zunächst ist das von dem Getöteten hypothetisch erzielte Einkommen zu ermitteln. Davon sind diejenigen Beträge abzuziehen, die nicht für den Unterhalt verbraucht, sondern zur Vermögensbildung angelegt worden wären. Danach sind die Fixkosten des Haushalts herauszurechnen. Sodann ist die auf jeden einzelnen Unterhaltsberechtigten entfallende Quote zu bestimmen, um diesem Betrag die anteiligen Fixkosten wieder zuzuschlagen. Dass die fixen Kosten des Familienhaushalts zunächst von dem Nettoeinkommen abgesetzt, anschließend jedoch anteilig wieder den Ersatzansprüchen der einzelnen Hinterbliebenen hinzugerechnet werden, soll dem Umstand Rechnung tragen, dass sich diese Kosten bei Wegfall eines Familienmitglieds nicht dem Kopfteil entsprechend verringern, sondern in gleicher oder ähnlicher Höhe bestehen bleiben. Soll der Lebensstandard der Familie konstant gehalten werden, muss der Schädiger die gesamten Fixkosten des Haushalts ersetzen, soweit sie – wie bei Alleinverdienerehen – ausschließlich aus dem Einkommen des Getöteten bestritten wurden. Die Existenz und die Höhe dieser Kosten muss allerdings der Geschädigte nachweisen. Dazu – mit Berechnung – OLG Celle, Urt. v. 16.5.2007 – 14 U 166/06, OLGR Celle 2007, 465, juris-Rdnr. 27 ff.

¹¹⁴ Überblick bei Palandt/Sprau a.a.O., Rdnr. 10, 11. Im Einzelnen: Pardey, Berechnung von Personenschäden, 3. Aufl., Rdnr. 1326 ff.

¹¹⁵ Zu den unterschiedlichen Berechnungen im Verletzungs- und Tötungsfall vgl. das auch gesondert veröffentlichte Referat von Jahnke auf dem 48. VGT 2010.

ren, konkreten Vortrag zu den entgehenden Haushaltstätigkeiten, um den Schaden gemäß § 287 ZPO feststellen zu können.¹¹⁶ Deshalb sollte in diesem Fall gleichfalls nur mangels besserer Anhaltspunkte auf Tabellenwerte zurückgegriffen werden, auch wenn deren Verwendung von Rechts wegen nicht unzulässig ist.¹¹⁷

Abgesehen von einer eventuellen Verletzung der Schadensminderungspflicht ist auch hier die (partielle) Kompensation des Schadens durch auf dem Schadensereignis beruhende Vorteile zu berücksichtigen.¹¹⁸

III. Forderungübergang:¹¹⁹

Bei dem unfallbedingten (Teil-) Verlust der Fähigkeit, weiterhin Haushaltsarbeiten zu verrichten, ist zu unterscheiden, inwieweit die Haushaltstätigkeit des Verletzten seinen Beitrag zum Familienunterhalt gebildet oder der Befriedigung der eigenen Bedürfnisse gedient hat.¹²⁰ Je nachdem stellt sich der (teilweise) Ausfall seiner Tätigkeit als Erwerbsschaden im Sinne von § 843 Abs. 1 1. Alt. BGB oder als zur Schadensgruppe der vermehrten Bedürfnisse im Sinne von § 843 Abs. 1 2. Alt. BGB gehörend dar. Diese Unterscheidung hat Bedeutung dafür, ob und in welchem Umfang Zahlungen eines Leistungsträgers zum Anspruchsverlust des Verletzten führen.¹²¹ Soweit der Ausfall den vermehrten Bedürfnissen zuzurechnen ist, besteht keine sachliche Kongruenz zu Lohnersatzleistungen; ein Forderungübergang (§ 116 SGB X) scheidet hier aus.¹²² Soweit der Schadensersatz als Erwerbsschaden zu qualifizieren ist (also den Beitrag zum Familienunterhalt betrifft), besteht hingegen bei Ehegatten, Kindern und Lebenspartnern nach dem LPartG (seit dem 1.1.2005) Kongruenz mit einer Rente wegen verminderter Erwerbsfähigkeit, einer Verletztenrente eines Unfallversicherungsträgers und mit Krankengeld.¹²³

116 Vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 19.11.2007 – 12 U 1400/05 a.a.O., Rdnr. 19 ff.; Jahnke, jurisPR-Verkr 11/2008, Anm. 2 m. zahlreichen Nachweisen aus der Rspr.

117 Vgl. OLG Dresden, Urt. v. 1.11.2007 – 7 U 3/07, Schaden-Praxis 2008, 292.

118 Die obigen Ausführungen zum Vorteilsausgleich gelten hier entsprechend. Zur Schadensminderung kann der Berechtigte auch verpflichtet sein, eine Arbeit aufzunehmen.

119 Vgl. im Einzelnen dazu das Referat von Jahnke auf dem 48. VGT 2010; näher auch Pardey, Berechnung von Personenschäden a.a.O., Rdnr. 1203 ff. mit Berechnungsbeispielen.

120 S. schon oben I.1.

121 BGH, Urt. v. 8.10.1996 – VI ZR 247/95, DAR 1997, 66 = VersR 1996, 1565, insb. juris-Rdnr. 9 f.

122 Vgl. Jahnke, Der Verdienstaussfall im Schadenersatzrecht, 3. Aufl., Kap. 7, Rdnr. 104 f.

123 Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 212.

IV. Einige Besonderheiten bei Verkehrsunfällen im Ausland:

Nach der Entscheidung des EuGH vom 13.12.2007¹²⁴ kann ein Geschädigter vor dem Gericht des Ortes in einem Mitgliedstaat, an dem er seinen Wohnsitz hat,¹²⁵ auch bei einem Auslandsunfall eine Klage unmittelbar gegen einen (ausländischen) Versicherer erheben, sofern eine solche unmittelbare Klage zulässig ist und der Versicherer im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ansässig ist.¹²⁶

Damit kann sich auch vor deutschen Gerichten die Frage stellen, ob und inwieweit andere Rechtsordnungen einen Haushaltsführungsschaden ersetzen. Das deutsche Gericht hat in diesen Fällen nach ausländischem Recht zu entscheiden. Im Land des Geschädigten kommt grundsätzlich das Recht des Unfall(aus)landes zur Anwendung. Demgegenüber bleibt es bei den je nach Gerichtsstand anwendbaren nationalen Regeln des materiellen Internationalen Privatrechts (Kollisionsrecht).¹²⁷ Soweit also im jeweils betroffenen Ausland ein Haushaltsführungsschaden nicht ersatzfähig ist, entfällt ein entsprechender Anspruch.¹²⁸

Der EuGH hat weiter mit Urteil vom 17.9.2009¹²⁹ entschieden, dass ein Sozialversicherungsträger nicht bei dem Gericht an seinem Geschäftssitz – also im Inland – die Ansprüche des bei einem Autounfall unmittelbar Geschädigten aus übergegangenem Recht gegen den ausländischen Haftpflichtversicherer einklagen kann; der Sozialversicherungsträger sei nicht so wie der unmittelbar Geschädigte schützenswert, weil innerhalb der Beziehungen zwischen gewerblich Tätigen des Versicherungssektors keiner der Beteiligten gegenüber dem anderen als schwächer – und damit besonders schutzbedürftig – angesehen werden könne.¹³⁰

124 C-436/06, VersR 2008, 111 = EuZW 2008, 124.

125 Vgl. zur Wohnsitzzuständigkeit bei einem Auslandsunfall näher Bachmeier, DAR 2009, 758.

126 Zur Problematik näher Nugel, NJW-Spezial 2010, 9.

127 Vgl. zu der im Einzelnen komplizierten Thematik Backu, DAR 2009, 742; Staudinger, DAR 2008, 620; ders. DAR 2009, 738; Riedmeyer, ZfS 2008, 602; ders., DAR 2009, 747. Zu den Problemen der Auslandsunfallsschadensregulierung aus richterlicher Sicht: Bachmeier, DAR 2009, 753.

128 Ein aktueller Überblick zu den Besonderheiten bei der Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen im europäischen Ausland sowie zu weiteren Problemen des Straßenverkehrsrechts in Nordafrika findet sich in den Aufsätzen von Buse, DAR 2009, 557 (Italien); Weber, DAR 2009, 561 (Frankreich); Lentz, DAR 2009, 606 (Belgien); Neidhart, DAR 2009, 770 (Lichtenstein, Luxemburg, Malta, Monaco und andere europ. Kleinstaaten); ders., DAR 2009, 566 (Maghreb-Staaten), und Abatzis, DAR 2009, 573 (Angehörigenschmerzensgeld im griechischen Recht).

129 Rs C-347/08, VersR 2009, 1512; dazu Nugel, jurisPR-VerkR 24/2009, Anm. 1. Dies hat im Übrigen auch das OLG Celle mit Ur. v. 27.11.2008 – 5 U 106/08, VersR 2009, 1426 verneint: Ein Versicherer, auf den nach § 116 SGB X der Anspruch des Versicherten übergegangen ist, ist nicht »Geschädigter« i. S. Art. 11 Abs. 2 i.V.m. Art. 9 Abs. 1 Buchst. b EuGVVO. Dazu Lang, jurisPR-VerkR 10/2009, Anm. 3 m.w.N.

130 Vgl. Rz. 42 f. d. Ur.

Höchstrichterlich ist bislang noch ungeklärt, ob der vom EuGH entwickelte Grundsatz der Klagemöglichkeit am eigenen Wohnsitz auch für Angehörige (Unterhaltsschaden)¹³¹ und juristische Personen gilt. Das Oberlandesgericht Celle hat dies für eine GmbH angenommen und entsprechend eine internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte für eine Klage aufgrund eines Direktanspruchs bejaht.¹³² Ebenfalls offen ist die Frage, welcher Zeitpunkt für die Bestimmung des Wohnsitzes des Geschädigten maßgeblich ist – derjenige der Schädigung oder erst der der Klageerhebung?¹³³

V. Fazit:

Die Bewertung eines Haushaltsführungsschadens unterfällt einem erheblichen Gestaltungsspielraum, weil die Ermittlung der Schadenshöhe im richterlichen Ermessen liegt. Deshalb empfiehlt es sich, zunächst festzustellen, welche Hausarbeiten der Verletzte tatsächlich ohne das Unfallereignis verrichtet hätte, sodann, welche dieser Arbeiten unfallbedingt nicht mehr möglich oder zumutbar und auch nicht durch den Einsatz von Haushaltstechnik oder Umorganisation kompensierbar sind. Anschließend wird die Zeit geschätzt, die eine professionelle Hilfs- oder Ersatzkraft für die Erledigung dieser Arbeiten benötigen würde, welche sodann mit dem üblichen Stundenlohn für Hilfskräfte bewertet wird. Bei der Schätzung des Zeitbedarfs kann auf sachverständige Feststellungen oder – mangels besserer Anhaltspunkte – auf die Werte anerkannter Tabellenwerke zurückgegriffen werden, die der Richter jedoch nicht schematisch übernehmen, sondern lediglich als Anhaltspunkte für die Schätzung des Hausarbeitsschadens verwenden darf.

Im Todesfall ist Schadensersatz an die unterhaltsberechtigten Hinterbliebenen für den Entgang des Unterhaltsrechts grundsätzlich durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten. Dabei hat der Schädiger dem Geschädigten insoweit Schadensersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts nach dem Gesetz verpflichtet gewesen wäre. Das zwingt den Richter wiederum zu einer Prognose, wie sich die Unterhaltsbeziehungen zwischen

131 Dazu kurz Staudinger, DAR 2009, 738, 739.

132 OLG Celle, Urt. v. 27.2.2008 – 14 U 211/06, VersR 2009, 61: Auch die juristische Person einer GmbH sei als schwächere Partei im Verhältnis zu einem Versicherungsunternehmen und als »Geschädigte« i.S.d. Art. 11 Abs. 2 i.V.m. Art. 9 Abs. 1 Buchst. b EUGVVO anzusehen. Art. 1 Nr. 1 der Richtlinie 72/166/EWG definiere »Geschädigter« allgemein als »jede Person, die ein Recht auf Ersatz eines von einem Fahrzeug verursachten Schaden hat«. Damit seien deutsche Gerichte für eine Klage aufgrund eines Direktanspruchs international zuständig. Ebenso Staudinger, DAR 2009, 738, 739 (der sich für ein »weites Verständnis des Geschädigtenbegriffs« ausspricht, gleichwohl eine »restriktive Auslegung der besonderen Gerichtsstände« für nötig hält).

133 Staudinger a.a.O. hält im Hinblick auf die Sach- und Beweisnähe den Wohnsitz des Geschädigten zur Zeit der Klageerhebung für maßgeblich.

dem Unterhaltsberechtigten und dem Unterhaltspflichtigen bei Unterstellung seines Fortlebens nach dem Unfall entwickelt hätten.

Maßgeblich für die Anspruchsberechnung sollte soweit möglich der tatsächlich festzustellende Schaden sein.¹³⁴ Eine schematisierende und pauschalierende Betrachtung und insbesondere eine »Nutzungsausfalltabelle«¹³⁵ (ähnlich wie bei Ausfall eines Kfz) ist hier nicht sinnvoll. Die Haushalts- und Lebensführung ist individuell und praktisch nicht in gleichem Maße wie ein am Fließband hergestelltes Kraftfahrzeug typisier- und »normbar«. Es handelt sich insgesamt um ein besonderes Problem im Rahmen der richterlichen Schadensschätzung, das entsprechend sorgfältigen Vortrags der Beteiligten bedarf.

134 Dies ausdrücklich auch bejahend Pardey, DAR 2010, 14.

135 Wie von Eilers, ZfS 2009, 60, angedacht.



Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot Europarechtlicher Rahmen

Dr. Dr. Jan Backmann, Richter am Landgericht, z. Zt. abgeordnet an das Schleswig-Holsteinische Ministerium für Justiz, Gleichstellung und Integration als Leiter des Ministerbüros, Kiel

Straftaten im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges haben in der Praxis meist eine Entziehung der Fahrerlaubnis oder zumindest ein Fahrverbot zur Folge. Bis zur Entscheidung im Strafverfahren kann dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen werden. In jedem Fall handelt es sich dabei um eine für den Betroffenen einschneidende Maßnahme. Besonders einschneidend ist sie, wenn er zur Ausübung seines Berufes darauf angewiesen ist, ein Kraftfahrzeug zu führen, wie etwa ein Landwirt einen Traktor oder ein Busfahrer einen Omnibus. Die dann möglichen wirtschaftlichen Nachteile bis hin zum Zusammenbruch des eigenen Betriebes oder dem Verlust des Arbeitsplatzes können ihn härter treffen als die verhängte bzw. noch zu verhängende Strafe.

In Fällen, in denen der Betroffene jahre- oder jahrzehntelang Fahrzeuge ohne Beanstandungen geführt hatte und die Tat mit dem Privat-Pkw begangen wurde, meist eine Trunkenheitsfahrt, konnte er in der Vergangenheit durchaus auf Verständnis des Tatgerichts hoffen¹. Einzige Möglichkeit für das Gericht, solche Folgen zu vermeiden, ist die Ausnahme jener Art von Fahrzeugen, wie sie für die Berufsausübung benötigt wird, von der anzuordnenden Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis, von der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder vom Fahrverbot.

Für die in der Praxis bedeutsamsten Fahrzeugarten Lkw und Busse ist die Zulässigkeit solcher Ausnahmen jedoch fraglich geworden, weil die 1991 in Kraft getretene Zweite EG-Führerscheinrichtlinie² grundsätzlich ein Stufenverhältnis zwischen

1 Statt vieler LG Essen, Beschluss vom 13. November 1981, Az. 29 Qs 290/81, ZfSch 1982, 61-62; LG Kempten, Beschluss vom 10. Januar 1983, Az. 2 Qs 8/83, DAR 1983, 367, 367; LG Memmingen, Urteil vom 15. April 1982, Az. 3 Nr 14 Js 24414/81, DAR 1982, 373-374; AG Monschau, Urteil vom 2. August 1989, Az. 2 Gs 69/89, DAR 1990, 310.

2 Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein, ABl. L237 vom 24.08.1991, S. 1-24.

der Fahrerlaubnis für Pkw – diese soll der Betroffene gerade nicht mehr fahren dürfen – und jener für Lkw oder Busse vorgibt und von einem entsprechenden Stufenverhältnis auch hinsichtlich der gesundheitlichen Anforderungen ausgeht. Das wirft die Frage auf, inwieweit überhaupt noch Raum für Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot ist. Sie betrifft einmal das zur Umsetzung der Richtlinie ergangene nationale Recht und zum anderen den konkreten europarechtlichen Rahmen, der bei der Auslegung des nationalen Rechts und künftigen Änderungen der rechtspolitisch seit langem umstrittenen³ deutschen Ausnahmeregelungen zu beachten ist.

1. Ausgangspunkt: Ausnahmen nur für Fahrzeugarten

Entzieht das Gericht dem Angeklagten in einem Strafurteil nach § 69 StGB die Fahrerlaubnis, so bestimmt es zugleich nach § 69a Abs 1 StGB eine Sperrfrist, während der dem Betroffenen keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Nach § 69a Abs 2 StGB kann das Gericht von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausnehmen, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, dass der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet wird. Entsprechend kann der Richter bei einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 111a Abs 1 Satz 2 StPO bestimmte Fahrzeugarten von der vorläufigen Entziehung ausnehmen, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, dass der Zweck der Maßnahme dadurch nicht gefährdet wird. Ein Fahrverbot als Nebenstrafe kann gem. § 44 Abs 1 Satz 1 StGB für jede oder eine bestimmte Art von Kraftfahrzeugen verhängt werden.

In allen diesen Fällen kann das Gericht also nicht, was der Intention der Ausnahme näher käme, dem Betroffenen gestatten, Fahrzeuge zum näher bezeichneten Zweck der Berufsausübung oder gar nur ein bestimmtes Fahrzeug⁴ zu führen. Stets erfolgt die Differenzierung nach Fahrzeugarten. Der Begriff ist in allen drei Vorschriften derselbe⁵.

2. Erfordernis des Vorbesitzes einer niedrigeren Fahrerlaubnisklasse nach § 9 FeV

Ins Zentrum der Betrachtung soll zunächst die Entziehung der Fahrerlaubnis gerückt werden. Dort geht es um Ausnahmen von Fahrzeugarten aus der Sperre für die

3 Siehe nur Fischer, Strafgesetzbuch und Nebengesetze, 56. Aufl., München 2009, § 69a Rn. 29; König, in: Hentschel / König / Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl., München 2009, § 69a StGB Rn. 7; jeweils m. w. Nachw.

4 OLG Celle, Beschluss v. 11. Oktober 1995, Az. 5 Ss (OWi) 182/95, DAR 1996, 64-65, 64.

5 Vgl. König, a. a. O. (Fn. 3), § 44 StGB Rn. 10, § 69a StGB Rn. 6, § 111a StPO Rn. 5a.

Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Solche Ausnahmen können ihren Zweck nur erfüllen, wenn die Fahrerlaubnisbehörde dem Verurteilten eine auf die ausgenommene Fahrzeugart beschränkte Fahrerlaubnis auch erteilen darf.

Grundsätzlich wird die Fahrerlaubnis gem. § 6 Abs 1 Satz 1 FeV in den dort aufgeführten gesonderten Klassen erteilt, so dass die Behörde dem Verurteilten etwa eine von der Sperre ausgenommene Fahrerlaubnis der Klasse T – für landwirtschaftliche Zugmaschinen – auch ohne gleichzeitige Fahrerlaubnis der Klasse B, den sog. Pkw-Führerschein, erteilen darf. Gleiches gilt für die Klasse L. Bei landwirtschaftlichen Zugmaschinen hat sich insofern gegenüber der Rechtslage vor Inkrafttreten der Fahrerlaubnis-Verordnung nichts geändert.

Anders verhält es sich bei den Fahrerlaubnissen für Lkw und Busse. Nach § 9 Satz 1 FeV darf eine Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, D oder D1 nur erteilt werden, wenn der Bewerber bereits eine Fahrerlaubnis der Klasse B besitzt oder die Voraussetzungen für deren Erteilung erfüllt hat. Im letzteren Fall darf die Fahrerlaubnis für die höhere Klasse frühestens mit der Fahrerlaubnis für die Klasse B erteilt werden.

a) Der Streit über den Anwendungsbereich des § 9 Satz 1 FeV..

Das erfasst dem Wortlaut nach auch die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis aufgrund einer Ausnahme von der Sperre des § 69a StGB⁶ mit der Folge der Unzulässigkeit der Neuerteilung der auf die höhere Klasse beschränkten Fahrerlaubnis, weil der Erteilung einer Fahrerlaubnis für die vorausgesetzte niedrigere Klasse B gerade die Sperre entgegen steht.

In diesem Sinne hat das Verwaltungsgericht Berlin in einem Beschluss vom 21. Juni 2000⁷ auch entschieden. Einen Widerspruch zwischen dem so verstandenen § 9 Satz 1 FeV und § 69a Abs 2 StGB sah das Gericht nicht. Zwar laufe die Ausnahmeregelung des § 69a Abs 2 StGB für solche Fahrzeugarten leer, welche die Erteilung einer niedrigeren Fahrerlaubnisklasse voraussetzen. Bei solchen Fahrzeugarten komme aber eine Ausnahme von der Sperrfrist ohnehin »grundsätzlich nicht in Betracht«. Eine Ausnahme setze nämlich voraus, dass der Betroffene trotz seiner generellen Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen keine Gefahren für die Allgemeinheit darstelle. Zum Führen der höheren Fahrzeugklasse, bei der besondere charakterliche Anforderungen an den Inhaber der Fahrerlaubnis gestellt würden, könne aber nicht geeignet sein, wer noch nicht einmal die Eignung für die niedrigere Klasse besitze⁸.

Zustimmung erfuhr diese Auffassung namentlich von *Dencker*, der ergänzend anführt, dass dieses Verständnis des § 9 Satz 1 FeV durch Art 5 der Zweiten EG-

6 Entsprechendes folgt aus der Vorschrift des § 20 Abs 1 FeV, die für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung ausdrücklich auf die Vorschriften für die Ersterteilung verweist.

7 VG Berlin, Beschluss vom 21. Juni 2000, Az. 11 A 297.00, NVZ 2001, 139-140.

8 VG Berlin, a. a. O. (Fn. 7), S. 140.

Führerscheinrichtlinie vorgegeben sei⁹. Die Richtlinie stelle unmissverständlich klar, dass die Eignung zum Führen von Fahrzeugen der Klassen C und D mehr voraussetze als die Eignung zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B und für das Führen solcher Fahrzeuge sei der Verurteilte während der Sperre gerade ungeeignet. Für eine richtlinienkonforme Auslegung in diesem Sinne sprach sich auch *Burmann* auf dem 42. Deutschen Verkehrsgerichtstag im Jahr 2004 aus¹⁰.

Die vor allem¹¹ von *Hentschel* vertretene Gegenauffassung ging in Richtung einer teleologischen Reduktion. Sinn und Zweck des § 9 Satz 1 FeV sei es, den Zugang zu höheren Fahrerlaubnisklassen nur stufenweise zu ermöglichen. Es gehe also um schon vorhandene Praxis mit Fahrzeugen einer niedrigeren Klasse, mithin um Befähigung i. S. v. § 2 Abs 5 StVG und nicht um Eignung i. S. v. § 2 Abs 4 StVG. Die Eignung als einziges für die Erteilung der niedrigeren Fahrerlaubnisklasse fehlendes Erfordernis sei nach Auffassung des Strafrichters für die höhere Fahrerlaubnisklasse gerade nicht in Frage gestellt¹².

Auch der Arbeitskreis IV des 42. Deutschen Verkehrsgerichtstages schloss sich mit großer Mehrheit dieser Auffassung an und formulierte: »Nach Auffassung des Arbeitskreises hindert § 9 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) die Verwaltungsbehörde nicht, eine Fahrerlaubnis, beschränkt auf die nach §§ 69a II StGB ausgenommene Fahrzeugart, zu erteilen; der Gesetzgeber sollte dies jedoch durch eine Änderung der FeV klarstellen.«¹³

b) ... und seine Erledigung durch § 9 Satz 2 FeV

Der Gesetzgeber tat das Gegenteil. Im Jahr 2008 fügte er einen Satz 2 in die Vorschrift ein, welcher schlicht lautet: »Satz 1 gilt auch im Fall des § 69a Abs. 2 des Strafgesetzbuches«¹⁴. Die Begründung beschränkt sich auf die nüchterne Feststellung, eine »isolierte Erteilung der Klasse C sollte auch nicht im Wege der Ausnahme möglich sein.«¹⁵ Damit ist der Streit für das nationale Recht vorerst erledigt. Die Ausnahme der Fahrzeugklassen C, C1, D und D1 aus der Sperre des § 69a StGB läuft bis auf weiteres leer.

9 Dencker, DAR 2004, 54-56, 55-56.

10 Burmann, Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter – Fahrerlaubnisrecht: Schnittstellen zwischen Verwaltungs- und Strafrecht, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e. V. (Hrsg.), 42. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2004, Hamburg 2004, S. 154-164, 160-162.

11 Ebenso – allerdings ohne Begründung – Bouska / Laeverenz, Fahrerlaubnisrecht, 3. Aufl. 2000, Erl. 4 zu § 69 a StGB.

12 Hentschel, NVZ 2004, 285-288, 288.

13 Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e. V. (Hrsg.), 42. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2004, Hamburg 2004, S. 154-164, 160-162.

14 Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Juli 2008, BGBl. I 2008, Nr. 31, S. 1338-1376, 1339.

15 Bundesrat-Drucksache 302/08, S. 60.

c) Auswirkung auf § 69a Abs 2 StGB?

Es bleibt lediglich die Frage, ob dies Auswirkungen auf den Anwendungsbereich des § 69a Abs 2 StGB hat, sprich ob deshalb diese Fahrzeugklassen als ausgenommene Fahrzeugarten ausscheiden. Das wird teils mit dem Hinweis bejaht, dass sonst lediglich einer rechtswidrig handelnden Verwaltungsbehörde ein Spielraum für die vorzeitige Erteilung einer solchen Fahrerlaubnis eröffnet würde¹⁶. Teils beschränkt man sich auf den Ratschlag, dass die strafgerichtliche Praxis von derartigen Ausnahmewilligungen absehen sollte – nicht muss –, weil sie unsinnig seien und beim Betroffenen nur unerfüllbare Hoffnungen weckten¹⁷. Letzteres dürfte richtig sein, weil die Ausnahmewilligung der Behörde, die rechtswidrig immer handeln kann, gerade keinen Spielraum eröffnet, sondern schlicht leerläuft und damit in der Tat unsinnig ist. Der Streit ist aber akademischer Natur.

d) Auswirkungen bei der vorläufigen Entziehung?

Wichtiger sind andere Fragen. In der Literatur werden § 9 FeV nämlich zum Teil auch Auswirkungen im Rahmen der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis bemessen. Nach *König* soll die Vorschrift einer Ausnahme von Fahrzeugen der Klassen C und D bei einer vorläufigen Entziehung zwar nicht entgegen stehen, wohl aber der Ausstellung eines entsprechend beschränkten Führerscheins¹⁸.

Das ist mit dem Wortlaut des § 9 FeV nicht vereinbar. Die Vorschrift bezieht sich ausdrücklich auf die Erteilung der Fahrerlaubnis. Ist die Beschränkung der Fahrerlaubnis durch eine nur teilweise Entziehung der Fahrerlaubnis eingetreten, wie sie § 111a Abs 1 StPO ausdrücklich zulässt, steht der Erteilung eines entsprechend beschränkten Führerscheins nichts im Wege. Allenfalls wäre zu erwägen, ob § 9 FeV dahingehend auszulegen ist, dass Fahrzeuge der Klassen C und D von der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gar nicht erst ausgenommen werden dürfen. Diese Auffassung wird von *Dencker* unter Hinweis auf die Zweite EG-Führerscheinrichtlinie vertreten, die eine solche Wertung vorgebe¹⁹.

3. Die Zweite EG-Führerscheinrichtlinie und Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot

Das leitet über zu der Frage, ob und mit welchem Inhalt die in § 9 FeV getroffene Regelung durch diese Richtlinie vorgegeben ist und welche Spielräume die Richtlinie allgemein für Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot lässt. Dieser europarechtliche Rahmen ist schon jetzt von erheblicher praktischer Bedeutung nicht nur für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, sondern auch

16 Dencker, DAR 2004, 54-56, 56.

17 König, in: Hentschel / König / Dauer, a. a. O. (Fn. 3), § 69a StGB Rn. 6a.

18 König, in: Hentschel / König / Dauer, a. a. O. (Fn. 3), § 111a StPO Rn. 5.

19 Dencker, DAR 2004, 54-56, 56.

für das Fahrverbot, wo es ebenfalls nicht der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis bedarf und wo § 9 FeV deshalb seinem Wortlaut nach ebenfalls keine Anwendung findet. Außerdem gilt es, grundlegend den Rahmen zu bestimmen, in dem sich der nationale Gesetzgeber bei der seit langem diskutierten Reform der Ausnahmeregelungen zu bewegen hätte.

**a) Der Streit über die Bedeutung des Art 5 Abs 1 der
Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie**

Die Regelung des § 9 FeV dient der Umsetzung des Art 5 Abs 1 der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie in das deutsche Recht und zwar die hier interessierenden Sätze 1 und 2 des § 9 FeV der Umsetzung von Art 5 Abs 1 Buchstabe a). Die Vorschrift lautet:

»Ein Führerschein für die Klassen C und D kann nur Fahrzeugführern ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind.«

Außerdem stellt die Richtlinie im Anhang III Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs auf. Diese sind für die Gruppe 2, zu der Führer der Fahrzeugklassen C und D samt Unterklassen zählen, durchweg höher als für die Gruppe 1, zu der Führer der Fahrzeugklasse B gehören.

Aus beidem leitet *Dencker* ab, dass die Eignung zum Führen von Fahrzeugen der Klassen C und D zwingend mehr voraussetze als die Eignung zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B und dass eine Fahrerlaubnis der Klassen C und D auch im Rahmen einer Ausnahme nach § 69a Abs 2 StGB schon aufgrund der Richtlinienvorgabe nicht ohne die Fahrerlaubnis für die Klasse B erteilt werden dürfe²⁰. Ähnlich formuliert *Dauer*, es sei mit Art 5 Abs 1 Buchstabe a) der Richtlinie nicht vereinbar, einer Person, die nach gerichtlicher Beurteilung momentan ungeeignet zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B sei, gleichwohl eine Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, D oder D1 zu erteilen²¹.

Dencker geht aber, wie erwähnt, sogar noch einen Schritt weiter: Die europarechtlich vorgegebene Wertung sei nämlich auch bei der Auslegung des § 111a Abs 1 Satz 2 StPO zu beachten, so dass selbst bei der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis die Ausnahme von Fahrzeugarten, deren Führen eine Fahrerlaubnis der Klassen C und D voraussetzt, nicht mehr möglich sei²². Konsequenterweise müsste man dann wohl auch annehmen, dass ein Fahrverbot nach § 44 StGB für Fahrzeuge der Fahrerlaubnisklasse B nicht mehr isoliert, d. h. ohne ein Fahrverbot auch für Fahrzeuge der höheren Fahrerlaubnisklassen C und D, angeordnet werden kann.

Hentschel vertritt demgegenüber wie zu § 9 Satz 1 FeV die Auffassung, Art 5 Abs 1 der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie betreffe nur die Befähigung, stehe also der Neuerteilung einer beschränkten Fahrerlaubnis nicht entgegen, wenn das Strafgericht die Eignung für die höhere Führerscheinklasse bejaht habe. Er stützt sich dabei auch

20 *Dencker*, DAR 2004, 54-56, 55-56.

21 *Dauer*, in: *Hentschel / König / Dauer*, a. a. O. (Fn. 3), § 9 FeV Rn. 4.

22 *Dencker*, DAR 2004, 54-56, 56.

auf die Präambel der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie, wonach die Richtlinie den Zugang zu höheren Fahrerlaubnisklassen nur stufenweise ermöglichen wolle²³.

b) Der sachliche Anwendungsbereich der Richtlinie: Erteilung und Anerkennung von Führerscheinen

Welche Vorgaben die Richtlinie für die Entziehung der Fahrerlaubnis und für Fahrverbote macht, hängt zunächst einmal von ihrem sachlichen Anwendungsbereich ab. Will die Richtlinie, die insofern nicht zwischen Führerschein und Fahrerlaubnis differenziert²⁴, sondern allgemein vom Führerschein spricht, die sachlichen Vorgaben wie das Vorbesitzerfordernis und die gestuften gesundheitlichen Anforderungen nur für die Erteilung der Fahrerlaubnis aufstellen oder auch für deren fortdauernden Bestand? Sprich: Lässt sie ein Fahrverbot oder die Entziehung der Fahrerlaubnis auch dann zu, wenn dadurch das zunächst erfüllte Vorbesitzerfordernis oder das Stufenverhältnis der gesundheitlichen Anforderungen nachträglich ausgehebelt wird?

Diese Frage lässt sich noch relativ leicht beantworten. Nach Art 8 Abs 2 der Richtlinie kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen. Diese Regelung durchbricht die grundsätzliche Pflicht der Mitgliedstaaten, in den anderen Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine bzw. dort erteilte Fahrerlaubnisse anzuerkennen (Art 1 Abs 2 der Richtlinie). Sie impliziert, dass jeder Mitgliedstaat erst recht befugt bleibt, auf die von ihm selbst ausgestellten Führerscheine bzw. die von ihm selbst erteilten Fahrerlaubnisse seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anzuwenden. Das gilt gerade auch für Fahrerlaubnisse, die auf Grundlage der Vorgaben der Führerscheinrichtlinie erteilt wurden. Bei der Vorschrift des Art 8 Abs 2 der Richtlinie handelt es sich ihrer Formulierung wie ihrer Stellung nach um eine Ausnahmeregelung zu sämtlichen vorangegangenen Vorschriften über die Ausstellung und Anerkennung der Führerscheine.

Hinsichtlich der Folgen der Anwendung dieser innerstaatlichen Vorschriften macht Art 8 Abs 2 der Richtlinie keine Einschränkungen. Indem die Richtlinie die Anwendung innerstaatlichen Rechts, das anderen Zwecken als das Fahrerlaubnisrecht – namentlich straf- und polizeirechtlichen Zwecken – dient, uneingeschränkt zulässt, nimmt sie auch nachträgliche Abweichungen von ihren eigenen fahrerlaubnisrechtlichen Vorgaben in Kauf, wenn diese zur Erreichung der genannten Zwecke nach nationalem Recht erforderlich sind. Die Vorschriften dürfen folglich auch dann angewendet werden, wenn sie dazu führen, dass der Betroffene nur mehr über eine Fahrerlaubnis verfügt, die ihm isoliert nicht hätte erteilt werden dürfen.

²³ Hentschel, NVZ 2004, 285-288, 288.

²⁴ Mitteilungen der Kommission zu Auslegungsfragen über den Führerschein in der EG (2002/C 77/03), ABl. C 77 vom 28.03.2002, S. 5-24, 17.

Nach der Terminologie der Richtlinie handelt es sich bei der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis und dem Fahrverbot jeweils um eine Aussetzung der Fahrerlaubnis. Erfolgt dabei eine Differenzierung nach Fahrzeugarten, handelt es sich um eine Aussetzung kombiniert mit einer Einschränkung. Damit hat das Vorbesitzerfordernis des Art 5 Abs 1a der Richtlinie für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO und das Fahrverbot nach § 44 StGB keine Bedeutung.

c) Erstmalige Erteilung und Neuerteilung

Auch für die Entziehung der Fahrerlaubnis nach §§ 69 und 69a StGB als solche hat die Richtlinie aufgrund ihres sachlichen Anwendungsbereichs zunächst einmal keine Bedeutung, weil es sich dabei um einen Entzug bzw. eine Aufhebung der Fahrerlaubnis i. S. v. Art 8 Abs 2 der Richtlinie handelt. Ob die Richtlinie allerdings die Ausnahmeregelung des § 69a Abs 2 StGB für Lkw und Busse aufgrund des Vorbesitzerfordernisses im Neuerteilungsverfahren leerlaufen lässt, hängt davon ab, ob die Richtlinie nur die erste Erteilung der Fahrerlaubnis erfasst oder auch jede neue Erteilung nach einem vorangegangenen Verlust der Fahrerlaubnis.

Das ist keine Frage ausschließlich des Art 5 Abs 1, sondern des sachlichen Anwendungsbereichs der Richtlinie insgesamt, denn der Begriff der »Ausstellung des Führerscheins«, welcher für die Bundesrepublik mit Erteilung der Fahrerlaubnis gleichzusetzen ist, taucht dort an mehreren Stellen auf. Für ein weites, auch jede Neuerteilung erfassendes Verständnis spricht der Wortlaut. Auch jede neue »Ausstellung eines Führerscheins« im Anschluss an eine Entziehung ist eine »Ausstellung«. Außerdem beschränkt die Richtlinie in Anhang III unter Ziff. 4. die dort normierten besonderen Pflichten ausdrücklich auf die »erstmalige Erteilung einer Fahrerlaubnis«, was dafür spricht, dass an allen anderen Stellen *jede* Erteilung einer Fahrerlaubnis gemeint ist.

d) Teleologische Reduktion des Art 5 Abs 1 der Richtlinie?

Das gilt grundsätzlich auch für das Vorbesitzerfordernis des Art 5 Abs 1 der Richtlinie, welches für die »Ausstellung des Führerscheins« statuiert wird. Der Wortlaut und die Systematik sprechen mithin dafür, dass auch bei der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis für die Klassen C und D der Fahrzeugführer bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sein muss. Fraglich ist aber, ob die von *Hentschel* befürwortete einschränkende Auslegung des Art 5 Abs 1 vorzunehmen ist. Sie ginge dahin, dass für die Ausstellung von Führerscheinen der Klassen C oder D lediglich Voraussetzung ist, dass die Fahrzeugführer bereits einmal zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt *waren*, nicht es aktuell auch *sind*.

Dafür würde es in der Tat sprechen, wenn die Vorschrift bezweckte, den Zugang zu höheren Fahrerlaubnisklassen nur stufenweise zu ermöglichen, weil sie Neubewerber in der niedrigeren Klasse Fahrpraxis erwerben lassen will, bevor sie die höheren Klassen führen dürfen. Soweit *Hentschel* für eine Zwecksetzung in diesem Sinne die Präambel anführt, kann ihm allerdings nicht gefolgt werden. Dort wird die Förderung eines stufenweisen Zugangs zum Führen von Kraftfahrzeugen nur als Grund

für die Schaffung einer Möglichkeit zur Unterteilung der Fahrzeugklassen A bis E in Unterklassen angeführt²⁵. Für die Hauptklassen untereinander – namentlich zuerst Klasse B und dann C oder D – ist von einem stufenweisen Zugang keine Rede.

Gegen einen auf die Befähigung beschränkten Zweck spricht, dass die Vorschrift keine Mindestfrist für die bereits vorhandene Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B vorsieht, mithin die Vorschrift alleine bezogen auf die Fahrpraxis in der niedrigeren Klasse keine bessere Befähigung sicherstellt. Außerdem hat der Europäische Gesetzgeber im Fall des Art 6 Abs 1 b, erster Spiegelstrich der Richtlinie, wo er für Bewerber unter 21 Jahren für das Führen stärkerer Motorräder der Klasse A eine zweijährige Fahrpraxis auf schwächeren Motorrädern verlangt, wo es also ganz deutlich um eine stufenweise Heranführung von Fahrzeugführern an stärkere Fahrzeuge geht, eine gänzlich andere, dies explizit zum Ausdruck bringende Formulierung gewählt. Für eine einschränkende Auslegung des Art 5 Abs 1 der Richtlinie ist deshalb kein Grund ersichtlich.

Allerdings ist auf den ersten Blick auch kein anderer Grund für das Vorbesitzerfordernis ersichtlich, wenn es nicht den stufenweisen Zugang fördern und keine Fahrpraxis in der niedrigeren Fahrzeugklasse sicherstellen soll. Die Einhaltung der höheren Anforderungen, die im Anhang II und III für die Klassen C und D hinsichtlich der Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen, der Mindestanforderungen an die Fahrprüfungen und der Mindestanforderungen bezüglich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit des Fahrzeugführers aufgestellt werden, wird bereits dadurch sichergestellt, dass nach Art 7 Abs 1a der Richtlinie die Ausstellung des Führerscheins von der Erfüllung sämtlicher dieser Voraussetzungen abhängt. Wer aber die weitergehenden Anforderungen nicht erfüllt, erfüllt auch die Voraussetzungen der niedrigeren Klasse nicht, so dass schon deshalb die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C und D die Fahrerlaubnis der Klasse B voraussetzt.

Welches Ziel mit der Vorschrift des Art 5 Abs 1a konkret verfolgt wird, ist damit alles andere als klar. Der Zweck wird auch durch die ansonsten recht umfassende Mitteilung der Kommission zu Auslegungsfragen über den Führerschein in der EG²⁶ nicht erhellt. Man wird das Vorbesitzerfordernis nur damit erklären können, dass sich die Richtlinie auf Mindestanforderungen beschränkt, die Mitgliedstaaten aber befugt bleiben, darüber hinaus weitere Anforderungen vorzusehen. Art 5 Abs 1a stellt sicher, dass solche Anforderungen, die für Führer der Fahrzeugklasse B aufgestellt werden, von Führern der Fahrzeugklassen C und D stets ebenfalls erfüllt sein müssen, auch wenn das nach nationalem Recht nicht der Fall sein sollte. So schafft die Richtlinie auch hinsichtlich rein nationaler Zusatzanforderungen ein Stufenverhältnis zwischen diesen Fahrzeugklassen, ohne die Anforderungen selbst vollständig harmonisieren zu müssen.

²⁵ Das ergibt sich aus der Bezugnahme auf Art 3 Richtlinie 1980/1263 EWG.

²⁶ Mitteilungen der Kommission zu Auslegungsfragen über den Führerschein in der EG (2002/C 77/03), ABl. C 77 vom 28.03.2002, S. 5-24.

Dieser Zweck erfasst unterschiedslos Erteilung und Neuerteilung, spricht also ebenfalls gegen eine teleologische Reduktion der Vorschrift. Art 5 Abs 1a ist deshalb so zu verstehen, dass dem Bewerber auch bei einer Neuerteilung die Fahrerlaubnis der Klasse C oder D frühestens mit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis für die Klasse B erteilt werden darf.

**e) Die Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und geistigen
Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeuges**

So weit zu den formellen Vorgaben. Für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot bleibt die von *Dencker* aufgeworfene Frage, ob sich aus den im Anhang III aufgestellten Mindestanforderungen hinsichtlich der geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeuges, namentlich im Hinblick auf das Verhältnis des Betroffenen zu Alkohol, Drogen und Arzneimitteln, ob sich also aus den *materiellen* Vorgaben des Europäischen Gesetzgebers eine Einschränkung ergibt. Das wäre der Fall, wenn das dort normierte Stufenverhältnis immer zu beachten wäre, auch losgelöst von der Erteilung einer Fahrerlaubnis, wenn also ein Gericht bei seiner Entscheidung nicht die Eignung des Beschuldigten oder Verurteilten zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen C und D bejahen dürfte, wenn es zugleich die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B verneint.

Anknüpfungspunkt für die Prüfung dieser abgestuften Anforderungen aus dem Anhang ist im Hauptteil der Richtlinie ausschließlich Art 7 Abs 1a, wonach die »Ausstellung des Führerscheins« von der Erfüllung der körperlichen und gesundheitlichen Anforderungen nach Maßgabe des Anhangs III abhängt. Schon danach wird keine Anwendung auch im Rahmen der Entziehung von Führerscheinen oder bei der Verhängung von Fahrverboten beansprucht. Noch deutlicher folgt dies aus dem Anhang selbst, wo es ausdrücklich heißt, dass Bewerbern oder Fahrzeugführern, die die Anforderungen nicht erfüllen, eine Fahrerlaubnis »weder erteilt noch erneuert« werden darf. Damit haben auch die materiellen Regelungen der Richtlinie zur Eignung der Fahrzeugführer keine Auswirkungen auf die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot.

f) Fazit

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Zweite EG-Führerscheinrichtlinie an der vor ihrem Inkrafttreten geltenden Rechtslage in Deutschland für die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB, die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO und das Fahrverbot nach § 44 StGB nichts geändert hat. Soweit bei der vorläufigen Entziehung und dem Fahrverbot zwischen verschiedenen Fahrzeugarten differenziert werden darf, gilt dies auch weiterhin. Weder das Vorbesitzerfordernis nach Art 5 Abs 1a der Richtlinie noch die abgestuften Eignungsanforderungen im Anhang der Richtlinie verbieten eine Entziehung der Fahrerlaubnis oder ein Fahrverbot unter Ausnahme von Lkw oder Bussen. Wird allerdings die Fahrerlaubnis endgültig entzogen, sind bei der Neuerteilung die Vorgaben der Richtlinie zu beachten. Die Ausnahme von Lkw und Bussen aus der Sperre des § 69a StGB läuft damit leer.

Folglich gebietet die Führerscheinrichtlinie auch keine erweiternde Auslegung des § 9 FeV, die die Vorschrift auf die einstweilige Entziehung oder das Fahrverbot bzw. die zur Umsetzung von Ausnahmen erforderliche beschränkte Erteilung von Führerscheinen erstrecken würde.

Dem Gesetzgeber stünde es frei, statt der vollständigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB und der Ausnahme bestimmter Fahrzeugarten von der Sperre nach § 69a StGB eine von vornherein beschränkte Entziehung der Fahrerlaubnis zu ermöglichen. Bei dieser bereits von *Hentschel* aufgezeigten Lösung²⁷ würde die Führerscheinrichtlinie der Ausnahme von Lkw und Bussen von der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht entgegen stehen. Noch überzeugender wäre eine solche Lösung, wenn der Gesetzgeber sich dabei vom Begriff der Fahrzeugart lösen und unmittelbar am tatsächlichen Zweck der Ausnahmen – nämlich der Existenzsicherung – orientierte Differenzierungsmöglichkeiten eröffnen würde.

²⁷ Hentschel, NVZ 2004, 285-288, 288.

Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot

**Dr. Markus Schäpe, RA und FA Verkehrsrecht,
Leiter Verkehrsrecht der Juristischen Zentrale des ADAC, München**

Die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB ist die am häufigsten verhängte Maßregel und dogmatisch dem Berufsverbot (§ 70 StGB) nachempfunden. Nicht nur der Aufbau, sondern auch die unmittelbaren Folgen führen zu vergleichbaren Konsequenzen – nämlich einer wirtschaftlichen Existenzvernichtung für Berufskraftfahrer, Außendienstmitarbeiter und Pendler.

Nicht zuletzt deshalb wird der Verlust des Führerscheins vom Betroffenen häufig als die eigentliche Strafe empfunden. Ob die systematische Einordnung dem folgen soll, wird in der Wissenschaft diskutiert (Haffke, Festschrift für Hamm, 2008, 137, 144 ff.), soll hier aber nicht vertieft werden.

Die Fahrerlaubnis kann nach geltendem Recht nur im Ganzen entzogen werden; eine teilweise Entziehung ist nicht zulässig (VG Berlin, NZV 2001, 139). Auch entfällt die Fahrberechtigung nicht für eine von vornherein festgelegte Dauer; stattdessen wird eine Sperrfrist ausgesprochen, vor deren Ablauf die Verwaltungsbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilen darf. Sie allein entscheidet über die Wiedererteilung.

Für die Bemessung der Sperrfrist kommt es auf die richterliche Prognose an, wie lange eine Ungeeignetheit voraussichtlich bestehen wird. Generalisierende Erwägungen wie auch die Verwendung von Bemessungstabellen verbieten sich mit dem Maßregelcharakter – die Praxis orientiert sich dennoch stark an diesen internen schriftlichen Absprachen zwischen den Staatsanwaltschaften und den Amtsgerichten.

Von der Sperrfrist können gemäß § 69a Abs. 2 StGB bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausgenommen werden, sofern besondere objektive oder subjektive Umstände vorliegen. Entscheidend ist, ob der Zweck der Maßregel – die Sicherung des Straßenverkehrs – auch mit einer eingeschränkten Verkehrsteilnahme des Täters erreicht werden kann (BayObLG, NZV 2005, 592).

Der Verkehrsgerichtstag hat sich in der Vergangenheit wiederholt mit Ausnahmen von der strafrichterlichen Entziehung der Fahrerlaubnis befasst. So hat vor

genau 30 Jahren der Arbeitskreis VII des 18. Deutschen Verkehrsgerichtstags die Frage gestellt, wie man die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis für die Praxis verbessern könne. Eine »nicht unerhebliche Minderheit« hat sich damals für weitere Ausnahmen von der Sperre ausgesprochen, während die Mehrheit eine zeitliche und örtliche Änderung für nicht erforderlich erklärte. Interessanter noch erscheint mir rückblickend, dass damals über die »Möglichkeit einer beschränkten Eignung breiter Konsens« bestand (Berz, VGT 1980, 313). Gleichwohl führt die Ausnahme von der Sperrfrist ein Schattendasein.

Mit der Einführung der FeV zum 01.01.1999 wurde es in der Praxis noch schwieriger, für den Lkw- und Busbereich Ausnahmen von der Sperrfrist zu erreichen. Damals hatte der Gesetzgeber mit § 9 FeV den Vorbesitz der Klasse B vor Erteilung eines Bus- oder Lkw-Führerscheins vorgeschrieben (zum damaligen Streitstand Dencker, DAR 2004, 54). Es ist insofern kein Zufall, dass alle – für den Betroffenen positiven und veröffentlichten – Entscheidungen vor diesem Stichtag ergangen sind.

Das neue Problem, ob die Verwaltung durch § 9 FeV an der Erteilung einer »höherklassigen« Fahrerlaubnis gehindert wird, hat der Arbeitskreis IV des 42. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2004 diskutiert – und verneint: Der Gesetzgeber wurde diesbezüglich zur Klarstellung aufgefordert.

Diesem Wunsch ist der Gesetzgeber mit der 4. Verordnung zur Änderung der FeV vom 18.07.2008 nachgekommen – allerdings mit einem anderen als dem geforderten Ergebnis. Durch Einfügung eines Satzes 2 in § 9 FeV wurde festgelegt, dass der Vorbesitz auch in den Fällen des § 69a Abs. 2 StGB erforderlich ist.

Der Gesetzgeber hat damit nicht die erwünschte Klarstellung der Vereinbarkeit beider Vorschriften vorgenommen, sondern faktisch die Möglichkeiten des Strafrichters im Rahmen der Rechtsfolgenfindung erheblich eingeschränkt. Denn selbst wenn es jetzt noch gelingen würde, den Strafrichter zu einer Ausnahme bestimmter Fahrzeugarten im Bus- oder Lkw-Bereich zu bewegen, scheitert die Verkehrsteilnahme an der gesetzlich verbotenen Erteilung einer entsprechend beschränkten Fahrerlaubnis durch die Verwaltung.

Dass die Neuregelung nicht zu einem Aufschrei in der Literatur geführt hat, mag daran liegen, dass die Herausnahme bestimmter Fahrzeugarten schon bislang als »Exot im Verkehrsrecht« betrachtet wurde – ähnlich wie die Verwarnung mit Strafvorbehalt oder das Adhäsionsverfahren (Krumm, DAR 2004, 56). Dabei bietet § 69a Abs. 2 StGB eine hervorragende Möglichkeit einer modernen Rechtsfolgenfindung, die dem Einzelfall gerecht wird und den prognostizierten Folgen der Entscheidung Rechnung trägt.

Auch bei der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis ist eine entsprechende Ausnahmemöglichkeit in **§ 111a Abs. 1 S. 2 StPO** vorgesehen. Die Vorschrift ist § 69a Abs. 2 StGB nachgebildet, die Voraussetzungen sind identisch. Anders als bei der endgültigen Entziehung der Fahrerlaubnis, die ja gerade nicht teilbar ist, kann von der vorläufigen Entziehung eine Ausnahme gemacht werden: Dies hat zur Folge, dass die Fahrberechtigung für die ausgenommene Fahrzeugart bestehen bleibt. Auch wenn der Führerschein in amtliche Verwahrung gegeben wird, behält

der Betroffene die Berechtigung zum Führen der ausgenommenen Fahrzeugart; er hat einen Rechtsanspruch auf Erteilung eines Ersatzführerscheins für die nicht entzogene Fahrerlaubnis (vgl. OVG Koblenz, BeckRS 2009, 33193). Gleichwohl wirkt sich mittelbar auch hier die Neuregelung nach § 9 S. 2 FeV aus, die für Bus- und Lkw-Führerscheine den Vorbesitz der Klasse B verlangt (Dencker, DAR 2004, 54).

Gänzlich anders stellt sich die Situation beim Fahrverbot nach **§ 44 StGB** dar. Danach kann dem Betroffenen für die Dauer von 1 bis zu 3 Monaten verboten werden, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art zu führen. Das Fahrverbot lässt als Nebenstrafe die Fahrerlaubnis unberührt und verhindert lediglich deren Gebrauch. Dabei versteht sich das Fahrverbot als Denkkzettel mit einer Warnungs- und Besinnungsfunktion, was keine Eignungsfragen aufwirft und vorrangig spezialpräventiv wirkt. Das Übermaßverbot führt dazu, dass das Fahrverbot beschränkt werden muss, wenn dies bereits als Denkkzettel ausreichend erscheint.

Diese Wertung ist für die Nebenfolge nach **§ 25 StVG** identisch. Unschädlich ist dabei, dass die meisten Fahrverbote im Ordnungswidrigkeitenrecht Regelfahrverbote nach § 4 BKatV sind: Sieht man mit der überwiegenden Auffassung die Herausnahme von Fahrzeugarten als teilweises Absehen vom Fahrverbot an, erhöht sich zwar der Begründungsaufwand – das Übermaßverbot gilt aber auch hier.

Dies gilt insbesondere dann, wenn der Betroffene die Ordnungswidrigkeit in der Freizeit begangen hat und er als Berufskraftfahrer oder Feuerwehrmann auf die Fahrerlaubnis der höheren Klasse angewiesen ist. Eine Beschränkung des Fahrverbotes auf Kraftfahrzeuge der Klasse B erscheint hier ausreichend. Ebenso verhält es sich, wenn beispielsweise ein Taxifahrer mit dem Motorrad zu schnell gefahren ist: Hier reicht die Beschränkung des Fahrverbots auf das Führen von Krafträdern aus und verhindert so eine Existenzgefährdung. Gleiches gilt für den Landwirt, der mit dem Pkw oder Lkw einen Verkehrsverstoß begangen hat und für die Fortführung des Betriebes die Fahrerlaubnis für landwirtschaftliche Traktoren benötigt. Kriterium für die Ausnahme vom Fahrverbot ist stets, ob die Denkkzettel-funktion hierdurch geschwächt würde.

Dieselbe Motivation hatte der Gesetzgeber, als er mit **§ 69a Abs. 2 StGB** Ausnahmen von der Sperre durch den Strafrichter vorgesehen hat. Eine generelle Festlegung, welche Umstände eine Ausnahme rechtfertigen, gab es und gibt es dabei nicht. Vielmehr bedarf es besonderer Umstände, damit das Führen bestimmter Kraftfahrzeugart verantwortet werden kann, obwohl doch die Eignung zum Fahren generell abgesprochen wurde.

Hierbei handelt es sich um eine Prognose, die nicht dem Zweifelsatz unterliegt und gerade bei charakterlichen Eignungsmängeln einer besonders vorsichtigen Prüfung bedarf. Auch wenn sich unter dem Aspekt des Übermaßverbotes eine schematische Ablehnung ab einem bestimmten BAK-Wert verbietet, sind generell bei Trunkenheitsfahrten strenge Anforderungen zu stellen.

In der anwaltlichen Praxis spielt der Wunsch des Betroffenen nach einer Ausnahme für Lkw und Busse eine nicht unerhebliche Rolle. In den einschlägigen Fällen begehrt der Berufskraftfahrer auf einer privaten Fahrt mit dem Pkw die Tat, obwohl er seit Jahren unbeanstandet seinen Beruf ausübt.

Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung genügt – anders als für manche Amtsrichter – die private Sphäre der Fahrt allein für eine Herausnahme nicht; denn die auf bestimmte Fahrzeugarten beschränkte Fahrerlaubnis darf sowohl in der privaten wie auch in der beruflichen Sphäre verwendet werden.

Deshalb werden weitere objektive Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahme für Lkw oder Busse gefordert: Wirkt sich nach der Prognose des Gerichts der Eignungsmangel, der sich durch die zugrunde liegende Straftat gezeigt hat, beim Führen einer bestimmten Kraftfahrzeugart nicht in sicherheitsgefährdender Weise aus, so muss unter dem Aspekt der Verhältnismäßigkeit diese Fahrzeugart von der Fahrerlaubnisperre ausgenommen werden.

Da das Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen Bestandteil des Grundrechts auf allgemeine Handlungsfreiheit ist, kommt der Verhältnismäßigkeit bei der Prüfung des Maßregelumfangs eine besondere Bedeutung zu. Eine unbeschränkte Sperre würde einen Verstoß gegen das mit Verfassungsrang ausgestattete Übermaßverbot bedeuten. Beispielhaft sei hier der Linienbusfahrer genannt, der mit dem Pkw auf einer Landstraße trotz unübersichtlicher Stelle in verkehrgefährdender Weise zu schnell gefahren ist und damit den Regelfall nach § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB verwicklicht hat.

Diese sinnvollen und den Betroffenen schützenden Differenzierungen wurden durch die gesetzgeberische Entscheidung in § 9 Satz 2 FeV beseitigt – zumindest für die Fahrzeugarten mit vorgeschriebenem Vorbesitz der Klasse B, also für Lkw und Busse. Durch die Entziehung der Fahrerlaubnis verfügt der Betroffene nicht mehr über die Fahrberechtigung der Klasse B. Selbst wenn der Strafrichter eine Fahrzeugart der Klasse C oder D ausnimmt, stellt sich gar nicht die Frage, ob die Führerscheinstelle an diese Entscheidung mehr oder weniger gebunden ist: Vielmehr hat ihr der Gesetzgeber verboten, die von Klasse B losgelöste höhere Berechtigung zu erteilen.

Zwar ist der Strafrichter durch diese Regelung der FeV rechtlich nicht gehindert, gleichwohl bestimmte Fahrzeugarten auszunehmen: In der Sache selbst bleibt sein Bemühen bei dieser neuen Rechtslage ohne Aussicht auf Erfolg.

Begründet wird das Erfordernis des Vorbesitzes für höhere Klassen nach § 9 FeV damit, dass dies durch Art. 5 Abs. 1 a der 2. Führerschein-Richtlinie (91/439/EWG) unumgänglich sei. Dies ist insofern richtig, als die Richtlinie durch einen stufenweisen Führerscheinerwerb verhindern will, dass der Fahranfänger den Lkw- oder Busführerschein bekommt, ohne vorher den Pkw-Führerschein erhalten zu haben.

Dass diese – richtigen – Überlegungen zum Befähigungsnachweis gerade nicht auf den Fall des § 69a Abs. 2 StGB und damit der Neuerteilung nach § 20 FeV übertragbar sind, die – ebenfalls seit der 4. Änderungsverordnung – grundsätzlich auf jede Befähigungsprüfung verzichtet, wäre viel näher gelegen: Denn der Bewerber um die Erteilung einer Fahrberechtigung für die ausgenommene Fahrzeugart hatte bereits durch seine frühere, abgestufte Prüfung seine Befähigung positiv unter Beweis gestellt; bei der Ausnahme nach § 69a Abs. 2 StGB geht es gerade nicht um die Befähigung, sondern um die Folgen einer noch vorhandenen eingeschränkten

Fahreignung. Insofern hätte man dem angedrohten Vertragsverletzungsverfahren der Kommission mit guten Argumenten entgegensetzen können.

Stattdessen hat der Gesetzgeber die Ausnahme von Fahrzeugarten nach § 69a Abs. 2 StGB faktisch auf solche Fahrzeugarten beschränkt, die keinen Vorbesitz der Klasse B erforderlich machen, also auf Krafträder sowie Zug- oder Arbeitsmaschinen. Ob man nun – wie es Oberstaatsanwalt Brockelt (18. VGT, S. 290) anlässlich seines Referates vor 30 Jahren ausdrückte – vom »Bauernprivileg« sprechen möchte oder nicht: Der Anwendungsbereich des § 69a Abs. 2 StGB ist heute auf land- und forstwirtschaftliche Einsatzzwecke reduziert – dies wird den Bedürfnissen der Praxis nicht gerecht.

Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot – verkehrspsychologische Aspekte

Dipl.-Psych. Axel Uhle, TÜV SÜD Pluspunkt GmbH

1. Die Ausgangslage

In der Bundesrepublik werden jährlich rund 100.000 Verkehrsdelikte¹ – meist Alkoholfahrten – strafrechtlich geahndet. Darüber hinaus wurden im Jahr 2008 485.000 Regelfahrverbote verhängt, was einem Anteil von 70 Prozent aller Führerscheinmaßnahmen entspricht. 60 Prozent entfallen auf Geschwindigkeitsdelikte, knapp 20 Prozent auf Alkohol- oder Drogenfahrten.

Das Strafgericht entzieht einem Kraftfahrer die Fahrerlaubnis, wenn sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Nach § 69a Abs. 1 des Strafgesetzbuches (StGB) bestimmt das Gericht mit Entziehung der Fahrerlaubnis eine Sperre für die Neuerteilung.

Bei dem Fahrerlaubnisentzug handelt es sich um eine Maßregel der Sicherung und Besserung, und nicht um eine Strafe. Es muss in der Phase der »Sicherung« auch eine »Besserung« erfolgen. Es geht also darum, sowohl den Fahrer als auch die Allgemeinheit vor weiteren erheblichen Straftaten zu schützen, und die Fahrerlaubnis erst dann wieder zu erteilen, wenn keine Gefahr mehr besteht. Die Rechtssprechung orientiert sich dabei am Grundsatz: in dubio pro securitate – im Zweifel für die Sicherheit.

Der Richter muss dabei eine Prognoseaussage treffen. Maßstab ist die zu erwartende Gefährlichkeit und die voraussichtliche Dauer der Ungeeignetheit. Die Mindestsperrfrist beträgt sechs Monate, weitere drei Monate nach Hauptverhandlung oder Strafbefehl bzw. ein Jahr, wenn in den letzten Jahren vor der erneuten Auffälligkeit bereits einmal eine Sperre angeordnet war.

¹ Straftaten im Straßenverkehr (142, 315b und c, 316, 222, 229, 323a i.V.m. Verkehrsunfall und nach dem StVG) 211 846; Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2009;

Im Unterschied zu den rechtlichen Vorschriften des StGB soll das Fahrverbot im Ordnungswidrigkeitenrecht eine Denkkettel- und Besinnungsmaßnahme sein und insoweit präventiven Zwecken dienen².

Unter bestimmten Umständen kann von der indizierten Maßregel, einem (vorläufigen) Entzug der Fahrerlaubnis oder einem Fahrverbot abgesehen werden bzw. bestimmte Fahrzeugarten von der Sperre oder einem Fahrverbot ausgenommen werden.

2. Die bisherige Ausnahmepaxis - Hintergrund des Arbeitskreises

Diese Ausnahmepaxis wird bisher sehr restriktiv gehandhabt, was besonders darin deutlich wird, dass nur in ca. einem Prozent der Fälle von Verkehrsstrafataten Ausnahmen gewährt wurden. Hauptgründe, von der Maßregel abzuweichen sind nach der derzeitigen Rechtssprechung besondere Umstände der Tat (z.B. notstandsähnliche Situation, nur wenige Meter gefahren), Umstände, die sich aus der Person des auffälligen Fahrers ergeben (z.B. langjährig unauffällige Verkehrsteilnahme) oder Wegfall des Eignungsmangels im Hinblick auf lang andauernde vorläufige Führerscheinmaßnahmen (Beschlagnahme, vorläufige Entziehung).

Verkehrspsychologische Maßnahmen spielen als Begründung für eine Ausnahme von der Maßregel oder vom Fahrverbot eine untergeordnete Rolle und werden sehr unterschiedlich beurteilt³. Nur in knapp einem Zehntel der Ausnahmefälle werden sie als Begründung für eine Ausnahme von der Maßregel herangezogen. In Zahlen ausgedrückt: jährlich wird in geschätzten 1.000 Fällen von der Maßregel abgewichen, in 100 Fällen gingen verkehrspsychologische Maßnahmen voraus.

Trotz einer anhaltend lebhaften Diskussion zwischen Befürwortern und Gegnern und wiederholter Behandlung auf vergangenen Verkehrsgerichtstagen, hat sich die Anzahl der Fälle, in denen von der Sperre oder vom vorläufigen Entzug abgesehen wurde, in den letzten Jahren kaum erhöht. Jetzt droht aus der Sicht der Befürworter neues Ungemach: durch die Novellierung des § 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), in der klar gestellt wurde, dass die Anforderung des Vorbesitzes der Klasse B für eine Erteilung der Klasse C oder D auch für die Fälle des § 69a StGB gilt.

3. Vorüberlegungen

Bei dem Thema handelt es sich um eine seit Jahren andauernde Diskussion zwischen den Lagern der Befürwortern einer **unteilbaren Eignung** (wer z.B. nach einer Alkoholfahrt oder Unfallflucht für eine Klasse ungeeignet ist, ist für alle Klassen

2 Jagow/Burmann/Heß, Straßenverkehrsrecht, 20. Aufl., § 25, Rn 1b

3 Hentschel, P. (2004). Fahrerlaubnis und Alkohol im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, 4. Aufl., Rn 802

ungeeignet) und den Vertretern der Ansicht, dass die **Eignung sehr wohl teilbar** ist⁴. Die Novellierung des § 9 FeV zeigt, dass der Gesetzgeber bei der Frage nach der Eignung wohl eher der Fraktion der Vertreter eines unteilbaren Eignungsbegriffs zuzurechnen ist.

Die Argumente der Befürworter und Gegner machen das Spannungsfeld deutlich. Die Befürworter einer geteilten Eignung sehen in der zurückhaltenden Praxis und vor allem der neuen Verordnungslage einen Widerspruch zwischen dem ausdrücklichen Willen des Gesetzgebers (Ausnahmeregelungen sind ja in §69 a, Abs. 2 StGB formuliert). Es wird kritisiert, dass die FeV als Verordnung keine gesetzlich getroffenen Ausnahmeregelungen einschränken könne.

Es gilt aber auch, die Befürchtung der Gegner ernst zu nehmen, dass nämlich durch eine solche Vorgehensweise das einzig wirksame Reaktionsmittel, nämlich der Entzug der Fahrerlaubnis geschwächt würde. Denn in 90 Prozent der Fälle handele es sich um Alkoholfahrer, die besonders gefährlich seien. Pointiert zusammengefasst, hätte eine Ausnahmeregelung zur Folge, dass jede erste (entdeckte) Fahrt praktisch ohne spürbare Folgen, und drohende Strafen nicht mehr ernst genommen würden; in Verbindung mit der hohen Dunkelziffer würden die gesetzlichen Maßnahmen nicht mehr den Hauch einer Abschreckung bewirken und eine Freischussmentalität fördern, die der Verkehrssicherheit nicht zuträglich sei⁵.

Ausnahmeanträge der Anwälte folgen häufig der Logik, dass man Betroffene bedingt am Straßenverkehr teilnehmen lassen könne. Und zwar deshalb, weil sie beruflich auf die Fahrerlaubnis angewiesen und weitere Alkoholfahrten auszuschließen seien. In einer typischen Konstellation wurde die Alkoholfahrt mit der Klasse B begangen, der Fahrer ist aber auch Inhaber der Klasse C und benötigt diese Klasse für die Berufsausübung. Es wird dann argumentiert, dass er eine langjährige unauffällige Verkehrsteilnahme vorweise und bei Fahrten mit der Klasse C verstärkt unter der Kontrolle des Arbeitgebers stehe. Implizit wird vorausgesetzt, dass im Kontext der Tatsache, dass der Fahrer vor der Auffälligkeit nicht negativ in Erscheinung getreten ist und der existenziellen Bedeutung, die der Führerschein für ihn hat, die Wahrscheinlichkeit eines Rückfalls so ausreichend reduziert sei, dass ein Risiko für andere Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen und die Fahrerlaubnis der Klasse C vom vorläufigen Entzug und von der Sperre ausgenommen werden könne.

Interne Richtlinien zur Bearbeitung von Verkehrssachen, z.B. der Staatsanwaltschaft Saarbrücken, formulieren weitere Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung⁶:

- die existenzielle Gefährdung des Arbeitsplatzes des Beschuldigten muss durch eine Bescheinigung des Arbeitgebers nachgewiesen werden,

4 Diese Ansicht einer teilbaren Eignung hat auch Stephan bereits in einem früheren Aufsatz zur bedingten Eignung in der DAR 4/1989, S. 1ff vertreten

5 Janiszewski, H. DAR 4/1989

6 Gebhardt, H.-J., Das verkehrsrechtliche Mandat. Verteidigung in Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren. 5. Aufl., § 58, Rn 22

- die BAK muss grundsätzlich unter 1,6 Promille liegen,
- es dürfen in den letzten 10 Jahren keine einschlägigen Vorstrafen vorliegen, (belegt durch Auszug aus örtlichen und zentralen Registern),
- die Tat darf nicht mit einem Fahrzeug der Klasse begangen worden sein, für die die Ausnahme beantragt wird und
- Unfallbeteiligte dürfen keine erheblichen Verletzungen erlitten haben.

Hier wird die Problematik dieses Ansatzes deutlich. Denn der auffällige Fahrer ist zwar nicht mit dem LKW betrunken gefahren, aber mit dem PKW. Wenn die arbeitgebermäßige Kontrolle so konsequent wäre, wieso erstreckt sie sich nicht auf alle Fahrten? Wieso ist er, trotz der existenziellen Bedeutung des Führerscheins, alkoholisiert gefahren? In diesem Zusammenhang wissen wir nichts darüber, welche Alkoholkonsumgewohnheiten der Auffälligkeit zugrunde liegen und wie ausgeprägt die Alkoholgefährdung ist, welche Einstellungen ihn leiten, wie er die Alkoholauffälligkeit reflektiert und welche Vorsätze er hinsichtlich seines zukünftigen Umgangs mit Alkohol gefasst hat. Bode/Winker⁷ weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass »im Extremfall sogar ein erheblich gefährlicher alkoholauffälliger Fahrer als scheinbar gewöhnlicher Ersttäter eine Trunkenheitsfahrt vor Gericht kommen kann dessen bisherige u.U. zahlreiche Trunkenheitsfahrten nur nicht entdeckt wurden.«

Im Folgenden soll gezeigt werden, dass die Beantwortung dieser Fragen eine wesentliche Voraussetzung für eine tragfähige Prognose über die Gefährlichkeit eines Menschen für den Straßenverkehr darstellt und es in den meisten Fällen erhebliche Mühen bereitet, zu Beginn eines Veränderungsprozesses die persönlichen Dispositionen eines bestimmten Menschen und die situativen Bedingungen, unter denen ein Mensch handelt, so umfassend zu ermitteln, dass darauf eine tragfähige Prognose und eine Ausnahme von der Maßregel begründet werden könnte⁸.

Vielleicht ist aber das Konstrukt einer möglicherweise teilbaren Eignung nicht der allein seligmachende Weg. Was gilt, ist Verhältnismäßigkeit und Übermaßverbot zu berücksichtigen. Dies führt dann auch zwangsläufig zu der Frage: Welche Möglichkeiten gibt es außer einem Absehen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot eigentlich noch, um Sicherung und Besserung zu unterstützen, Einzelfallgerechtigkeit walten zu lassen und Übermaß zu verhindern? Wenn man sich darüber weitere Gedanken macht, lohnt es sich zunächst das Verhaltensmodell näher zu betrachten, das aus der Sicht der Strafgerichtsbarkeit und der Verkehrspsychologie hinter Verkehrsauffälligkeiten steht.

⁷ Bode/Winkler, Fahrerlaubnis, 5.Aufl., § 12, Rn. 43

⁸ Bode, H.-J., DAR 4/1989

4. Strafgerichtsbarkeit und Verkehrspsychologie - Grundannahmen

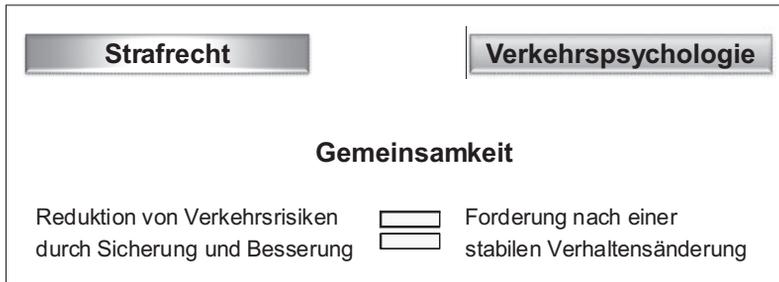


Bild 1: Vorüberlegungen

Wie schematisch in Bild 1 dargestellt besteht bei einem Vergleich der Grundsätze der Verkehrspsychologie und der Strafgerichtsbarkeit zur Beurteilung der Frage der Eignung zunächst eine hohe Übereinstimmung in dem, was in der Psychologie als gesicherte Erkenntnis gilt und dem Menschenbild, das im Hinblick auf die Eignung in den gesetzlichen Bestimmungen angelegt ist⁹.

Aus verkehrspsychologische Sicht ist menschliches Verhalten – auch auffälliges, normverletzendes Verhalten – erlernt, automatisiert und in vielen Fällen zu einer unreflektierten Gewohnheit geworden und kann – in gleicher Weise – wieder verlernt, und durch andere, angemessenere Verhaltensweisen ersetzt werden.

Prochaska und *Di Clemente* verdeutlichen an einem international anerkannten Modell der Verhaltensänderung (Six Stages of Changing)¹⁰, dass nachhaltige Einstellungs- und Verhaltensänderungen typischerweise mehrere Stadien durchlaufen. Ausgehend vom Stadium der **Absichtslosigkeit** folgen als Stufen der Veränderung: **Absichtsbildung, Vorbereitung, Handlung, Aufrechterhaltung**, um dann entweder einen **Rückfall** zu erleiden oder zu einem **dauerhaften Ausstieg** zu gelangen. Für diesen Veränderungsprozess wird ausreichend Zeit, und je nach Schweregrad und persönlichen Voraussetzungen, auch spezifische Unterstützung benötigt, bevor eine stabile Änderung angenommen werden kann.

Die **strafrechtliche Grundannahmen** stimmen damit zunächst überein. Die Strafgerichtsbarkeit geht davon aus, dass die Strafe (z.B. Geldstrafe) alleine nicht ausreicht, um tatsächlich ein zukünftig regelgerechtes Verhalten im Straßenverkehr erwarten zu lassen. Einem auffälligen Kraftfahrer wird als Maßregel zur Sicherung und Besserung die Fahrerlaubnis entzogen, was von dem betroffenen Fahrer häufig als die eigentliche Strafe empfunden wird. Es wird erwartet, dass in der Phase der »Sicherung« eine »Besserung« erfolgt. Der juristische Begriff der Besserung korrespondiert mit dem psychologischen Begriff der »Veränderung« von Einstellung und Verhalten.

⁹ Stephan, E., DAR, 4/1989

¹⁰ *Prochaska/Di Clemente, 1986*

Strafgerichtsbarkeit und (Verkehrs-)Psychologie stimmen also in der Zielsetzung überein, durch Sicherung und Besserung (Strafgerichtsbarkeit) bzw. der Forderung nach einer stabilen Verhaltensänderung (Verkehrspsychologie) Verkehrsrisiken zu reduzieren.

Bei soviel Gemeinsamkeiten lohnt ein Blick auf die Unterschiede:

Trotz dieser Übereinstimmung in den Grundannahmen und der grundsätzlichen Zielsetzung werden von der Strafgerichtsbarkeit und der Verkehrspsychologie unterschiedliche Kriterien für die Annahme der Eignung bzw. Nichteignung zugrunde gelegt. Strafrechtlich stehen die Tatmerkmale (Schwere der Tat, Vorsatz, Vorwerfbarkeit) im Vordergrund. Aufgabe des Strafrichters ist es zwar, eine Prognose zu stellen, die sich vor allem auf die zu erwartende Gefährlichkeit des Kraftfahrers und deren Dauer bezieht, nicht aber eine von der Tat losgelöste umfassende Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Kraftfahrers¹¹.

Auch bei der Ahndung von Verkehrsstrafsachen spielt der Faktor Zeit eine Rolle. Die Sperrfrist wird aufgrund einer richterlichen Prognose so bemessen, dass nach Ablauf der Sperre wieder von der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen wird. Damit wird quasi ein Automatismus der Verhaltensänderung in der Phase der Sicherung und Besserung unterstellt. Nach Riedmeyer ist das derzeitige System ein »rein repressives System«. Verhaltensänderung soll zunächst durch Abschreckung veranlasst werden¹².

Dem gegenüber erfolgt verkehrspsychologisch eine Diagnose des Gefährungsgrads, um dann zu überprüfen, ob eine stabile Verhaltensänderung erfolgt ist. Abhängig vom Schweregrad werden Maßnahmen und erforderliche Zeiträume für eine stabile Verhaltensänderung definiert. Erst wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, kann die Eignung wieder angenommen werden.

Ein weiterer wesentlicher Unterschied besteht darin, dass der Strafrichter grundsätzlich die Möglichkeit hat, für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen nach § 69 a Abs. 2 StGB Ausnahmen von der Sperrfrist zu gewähren, soweit dies mit den Belangen der Verkehrssicherheit zu vereinbaren ist. In der Verkehrspsychologie besteht dem gegenüber Konsens, dass die Eignung nicht teilbar ist. In den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung und den Beurteilungskriterien als Zusammenfassung der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse ist eine geteilte Eignung nicht vorgesehen. Ein Kraftfahrer ist entweder für alle Klassen geeignet oder ungeeignet.

11 BVerwG, NZV 1992, 501

12 Riedmeyer, O., VGT 2002, 270-278

5. Voraussetzungen einer Veränderung

Es besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass »Bestrafung und Führerscheinentzug nur bei einem Teil der Verkehrstrunkenheitstäter zu einer Besserung führen¹³«. Frühere Untersuchungen ergaben Rückfallquoten von 34,5 Prozent für einen Zeitraum von fünf Jahren. Unter Berücksichtigung der Dunkelziffer müssen weit über 50 Prozent wieder fahren, damit 34,5 Prozent auffallen¹⁴. Neuer Untersuchungen weisen zwar darauf hin, dass die Rückfallhäufigkeit bei Verkehrsdelinquenz unterhalb derer bei allgemeiner Kriminalität, aber immer noch in kritischen Bereichen liegt¹⁵.

Die Gründe liegen in erster Linie an der Gewöhnung an überdurchschnittlich hohe Trinkmengen und an einem erlernten, gewohnheitsmäßigen Verhalten, das erst bewusst werden muss, um verändert werden zu können¹⁶. Ähnliche Überlegungen gelten auch für gravierende Verkehrsdelikte ohne Alkoholeinfluss.

Alkoholfahrten

Da es sich jedoch bei den meisten Auffälligkeiten, bei denen ein Entzug der Fahrerlaubnis erfolgt, um Alkoholfahrten handelt, werden die folgenden Überlegungen zunächst für die Gruppe der alkoholauffälligen Fahrer dargestellt.

Einem alkoholgewohnten Fahrer wird es nur dann gelingen, das von ihm ausgehende Verkehrsrisiko zu reduzieren und vom Fahrerlaubnisentzug kann nur dann eine Wirkung ausgehen, wenn der Betroffene sich mit den Ursachen seiner früheren Auffälligkeit auseinandersetzt: Er muss also den Zusammenhang zwischen seinen Trinkgewohnheiten und seiner alkoholisierten Verkehrsteilnahme erkennen und in der Folge seine Trinkgewohnheiten grundsätzlich ändern.

Alkoholauffälligkeiten im Straßenverkehr müssen aber differenziert betrachtet werden. Es ist zunächst wichtig, die heterogene Gruppe der alkoholauffälligen Fahrer einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Die Verkehrspsychologie hat ein elaboriertes System der Fahreignungsbegutachtung entwickelt, um zu beurteilen, ob ein auffälliger Fahrer wieder zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr geeignet ist. Die Begutachtungs-Leitlinien¹⁷ und die Beurteilungskriterien¹⁸ stellen die wissenschaftlichen Grundlagen dar.

Die Beurteilungskriterien differenzieren nach dem Schweregrad und unterscheiden folgende Gefährungsgrade bei auffälligen Fahrern:

13 Winkler, W., VGT 1992, 128-141

14 Stephan, E. (1984). Die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern in der Bundesrepublik Deutschland. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 30, 27-33

15 Piesker, H., VGT 2002, 254-269

16 Winkler, W., VGT 1992, 128-141

17 Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, 2005, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung

18 Schubert/Mattern, 2009, Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik, Beurteilungskriterien, 2. Auflage 2009

- Abhängigkeit,
- Alkoholmissbrauch mit der Notwendigkeit des Alkoholverzichts,
- Alkoholgefährdung und
- Fehlendes Trennvermögen von Trinken und Fahren.

Für diese unterschiedlichen Gefährungsgrade liegen diagnostische Kriterien zur Bestimmung des Gefährungsgrads und Kriterien zur Problembewältigung vor. Insbesondere werden Aussagen über die erforderlichen Maßnahmen und auch die Zeiträume gemacht, während derer belegt werden muss, dass die Verhaltensänderung ein Mindestmaß an Stabilität erreicht hat.

*Brenner-Hartmann*¹⁹ übersetzt diese Kriterien sehr anschaulich in ein einfaches Modell und schlägt, unter Bezugnahme auf eine Differenzierung von *Krüger, Kazenwadel* und *Vollrath*²⁰ vor, verschiedene Gruppen von Konsumenten und daraus abgeleitet von alkoholisierten Verkehrsteilnehmern zu unterscheiden, für die – je nach dem Schweregrad des der Auffälligkeit zugrundeliegenden Verhaltens – unterschiedliche Voraussetzungen einer (stabilen) Änderung formuliert werden:

- **den Genuss – oder Konsumtrinker** mit risikoarmem durchschnittlichen Alkoholkonsum, welcher die Gefahren einer Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss unterschätzt und/oder im alkoholisierten Zustand keine zuverlässige Gefahrenabschätzung mehr vornimmt. In dies Gruppe fallen Auffälligkeiten, die als Ordnungswidrigkeit (OWI) eingestuft werden und i.d.R. in einem Promillebereich einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,5 bis 1,09 Promille oder nicht wesentlich darüber liegen. Bei dieser Gruppe wird keine Begutachtung gefordert, es sei denn es käme im verwertbaren Zeitraum zu einer erneuten Auffälligkeit. Verkehrsrisiko beim Genuss und Konsumtrinker: Fahren »**trotz Alkoholisierung.**«
- **den Risiko–oder Schwellentrinker**, der an Alkohol gewöhnt ist und einen riskanten und starken Alkoholkonsum betreibt. Aufgrund der hohen Alkoholtoleranz können diese Personen körperliche Gefahrensignale für eine bestehende Trunkenheit nicht mehr zuverlässig wahrnehmen. Indiz dafür sind u.a. Promillewerte, die jenseits der Grenze der absoluten Fahruntauglichkeit liegen. Diese liegt, durch wissenschaftliche Untersuchungen gut und wiederholt belegt bei 1,1 Promille oder nur knapp darüber. Er erreicht gelegentlich Alkoholisierungsgrade, in denen eine verantwortliche, an den möglichen Folgen orientierte Verhaltenssteuerung durch ein impulsives, an spontanen Einfällen und Stimmungen orientiertes Verhalten ersetzt wird. Verkehrsrisiko beim Risiko – und Schwellentrinker: Fahren »**aufgrund der Alkoholisierung.**«
- **die harten Trinker und Alkoholabhängige**, die viele ihrer Verhaltensziele der Sucht untergeordnet haben und Alkoholfahrten regelmäßig in Kauf nehmen und

19 Brenner-Hartmann, J. (2006). Alkohol, Drogen, Medikamente. Einfluss auf die Fahreignung: chronischer Einfluss. In: Madea/Mußhoff/Berghaus (Hrsg.) Verkehrsmedizin., S. 456-464

20 Krüger, HP, Kazenwadel, J., Vollrath, M. (1995) Das Unfallrisiko unter Alkohol unter besonderer Berücksichtigung risikoerhöhender Faktoren. In: Krüger HP (Hrsg.), Das Unfallrisiko unter Alkohol – Analyse, Konsequenzen, Maßnahmen. Gustav Fischer, Stuttgart

die aufgrund eines ständig vorhandenen Alkoholspiegels nicht mehr in der Lage sind, nüchtern zu fahren oder die Gruppe, bei denen trotz Fehlens der klassischen Suchtmerkmale aus der Lerngeschichte abgeleitet werden muss, dass sie nicht kontrolliert mit Alkohol umgehen können. Einen Promillewert anzugeben, ist aufgrund der unterschiedlichen Trinkmuster bei Abhängigkeit nicht zuverlässig möglich. Verkehrsrisiko beim Abhängigen: Fahren als **Nebenwirkung der Alkoholkrankheit**.

Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften ohne Alkoholeinfluss

Auch Zuwiderhandlungen ohne Alkoholeinfluss müssen differenziert betrachtet werden. Nicht jede verkehrsrechtliche Auffälligkeit begründet Eignungsbedenken und muss auf »Umstände zurückgeführt werden [...], die zur körperlichen oder psychischen Eigenart des Betroffenen gehören und nicht nur kurzfristiger vorübergehender Natur sind²¹«.

Neben der Anzahl der Verstöße, spielen die Schwere und die Art der Verstöße eine entscheidende Rolle.

Das Punktsystem gewichtet die Zahl der Verstöße mit ihrer Schwere und hat sich als geeignetes Mittel erwiesen, dass Risiko von Personen für die Zukunft vorherzusagen. Kraftfahrer haben mit steigender Punktezahl eine steigende Wahrscheinlichkeit, rückfällig zu werden und auch in Zukunft gegen Verkehrsregeln zu verstoßen. Zudem wächst mit steigendem Punktestand das Risiko, einen Unfall zu verursachen.

In Untersuchungen konnte gezeigt werden, dass Fahrer mit hohem Punktestand (ab 14 Punkte) eine dreimal höhere Wahrscheinlichkeit für Unfälle in der Zukunft aufweisen, als Fahrer mit niedrigem Punktestand. Je höher der Punktestand ist, desto eher muss davon ausgegangen werden, dass den Auffälligkeiten Gewohnheiten oder verfestigte Verhaltensgewohnheiten zugrunde liegen.

Vor diesem Hintergrund regelt das Punktesystem, dass ab einer gewissen Häufung von Punkten in gestaffelter Form bestimmte Maßnahmen ergriffen werden.

Es bietet sich an, für das Thema Ausnahmen vom Entzug und vom Fahrverbot folgende Gruppen zu differenzieren:

- die Gruppe derer, die einmal auffällig wurden, noch keine 8 Punkte erreicht haben, und damit davon ausgegangen werden kann, dass noch keine verfestigten Gewohnheiten vorliegen,
- die Gruppe, der Fahrer, die nach Erreichen von 9-13 Punkten verwarnet wurden und somit gehäuft aufgefallen sind,
- die Fahrer, die aufgrund ihrer Punktehäufung (14 -17 Punkte) bereits zu Maßnahmen (Besuch eines Aufbauseminars) aufgefordert wurden und
- schließlich die Fahrer, bei denen die Umstände der Verkehrsauffälligkeit auf Eignungsmängel hinweisen (z.B. Verhalten, das ein hohes Aggressionspotenzial erkennen lässt; regelwidrigen, grob fahrlässigen Fahrmanövern; grob rücksichtsloses Verhalten) oder denen durch Erreichen der 18-Punkte-Grenze die Fahrerlaubnis

21 Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar, S. 142

für sechs Monate entzogen wird und die ihre Eignung im Rahmen einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung nachweisen müssen.

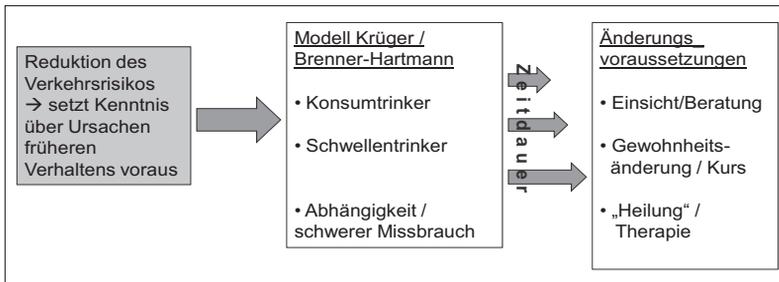


Bild 2: Veränderung setzt Erkenntnis voraus

Schematisch verdeutlicht Bild 2 für die alkoholauffälligen Fahrer, dass die Einstufung in eine der Konsumentengruppen (Konsumtrinker, Schwellentrinker, Abhängige) **unterschiedliche Implikationen** bezüglich der **Zeiträume**, die für eine stabile Veränderung erforderlich sind, der **Änderungsvoraussetzungen**, und somit für das Thema »Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot« hat. In ähnlicher Weise gilt das auch für die verkehrsauffälligen Fahrer ohne Alkoholeinfluss.

Zu den **Änderungsvoraussetzungen bei Alkoholdelikten**

Die erste Gruppe der **Konsum- und Genusstinker** fallen i.d.R. mit einer BAK von weniger als 1,1 Promille auf, sie fahren aus einer falschen Risikoabwägung heraus. Sie haben keine Probleme, ihr Verhalten zu steuern, wenn die richtigen Einsichten gewonnen wurden. Bei dieser Gruppe reicht i.d.R. eine Einsichtsbildung, eine Information über Zusammenhänge und eine realistische Selbsteinschätzung und zuverlässige Vorsatzbildung in diesem Verhaltensbereich aus, weil die Veränderung nicht in verfestigte Lebensgewohnheiten eingreifen muss und deshalb sofort eine zukünftig zuverlässige »Trennung von Trinken und Fahren« bewirken kann.

Risiko- oder Schwellentrinker dokumentieren durch Überschreiten der Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille bei gleichzeitiger Verkehrsteilnahme, dass sie zu der Gruppe der überdurchschnittlichen Konsumenten gehören und dass sich eine Alkoholtoleranz entwickelt hat. Das Erreichen von 1,6 Promille genügt deshalb auch, um eine Eignungsuntersuchung zu fordern. Bei dieser Gruppe reicht i.d.R. die bloße Einsicht in die mit der alkoholisierten Verkehrsteilnahme verbundenen Risiken nicht aus, sondern es muss dokumentiert werden, dass eine stabile Verhaltensänderung erfolgt ist. Die Erfahrungen aus der Begutachtung zeigen, dass eine höhere Wahrscheinlichkeit dafür besteht, diesen Veränderungsprozess erfolgreich zu durchlaufen, wenn professionelle Unterstützung (Information, Beratung, Kurs) in Anspruch genommen wird.

Bei der dritten **Gruppe der Abhängigen** liegt die Annahme zugrunde, dass ein abhängiger Mensch ein Kraftfahrzeug entweder aufgrund eines dauerhaft reduzierten Leistungsvermögens oder des Unvermögens, Fahren und Konsum zu trennen, nicht führen kann. Die Gruppe der Abhängigen müssen sich i.d.R. einer Therapie unterziehen. Auch für die Gruppe der Personen, für die aufgrund eines massiven Alkoholmissbrauchs Alkoholverzicht das einzig erfolgversprechende Mittel der Wahl ist, ist eine spezifische fachliche Unterstützung angezeigt, ohne dass es gleich eine suchtherapeutische Maßnahme sein muss.

Zu den Änderungsvoraussetzungen bei Verkehrsverstößen

Auch bei den Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol wird u.a. gefordert, dass Einsicht in die Problematik des Fehlverhaltens und die Ungewöhnlichkeit der Häufung der Auffälligkeiten besteht, die Ursachen erkannt werden und risikoarme Vermeidungsstrategien entwickelt wurden. Die erforderlichen Maßnahmen reichen von Selbstreflektion bis hin zu einer längerfristigen Maßnahme, je nach Art, Schwere und Häufung der Auffälligkeit.

Zu den Zeiträumen bei Alkoholdelikten

Besonders relevant für unser Thema sind die Zeiträume, die erfahrungsgemäß für eine stabile Verhaltensänderung erforderlich sind und innerhalb derer die richterliche Entscheidung über eine Ausnahme vom Entzug getroffen wird.

Die Beurteilungskriterien fordern bei alkoholauffälligen Kraftfahrern für eine ausreichende Verhaltensänderung Zeiträume, die von einer direkten Verhaltensänderung nach entsprechender Einsicht bis zu mehreren Monaten (Konsumtrinker), sechs bis zwölf Monaten (Schwellentrinker) bzw. einem nennenswert längeren Zeitraum als einem Jahr (Abhängige oder Missbrauch) reichen

Zu den Zeiträumen bei Verkehrsdelikten

Bei der Gruppe der verkehrsrechtlich auffälligen Fahrer fordern die Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien keine konkreten Zeiträume. In der Regel kann selbst in den Fällen, denen durch Erreichen der 18-Punkte-Grenze die Fahrerlaubnis entzogen wird, die gesetzlich vorgegebene Entzugsdauer von sechs Monaten ausreichen, wenn der Fahrer sein Problemverhalten verändert hat.

Damit lässt sich das Spannungsfeld, in dem sich das Thema »Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot«, bewegt, so zusammenfassen:

- Bei auffälligen Kraftfahrern lassen sich unterschiedliche Konsumentengruppen und Gefährdungspotenziale ausmachen.
- Bei den meisten Auffälligkeiten im Straßenverkehr, die strafrechtlich geahndet werden müssen, handelt es sich um ein Verhalten, dem problematische Einstellungen, ausgeprägte Gewohnheiten oder gar eine Suchtentwicklung zugrunde liegen.
- Die Wiederherstellung der Eignung setzt eine stabile Verhaltensänderung voraus. Die Zeiträume, die in den Beurteilungskriterien gefordert sind, um das problematische Verhalten zu erkennen, zu verändern und abhängig vom Schweregrad

zu stabilisieren, liegen zwischen mindestens sechs, i.d.R. zwölf Monaten und bei ausgeprägten Schweregraden 15 Monaten und mehr. Eine Ausnahme stellen die Konsumtrinker und auch Personen dar, die erstmals, z.B. durch eine gravierende Geschwindigkeitsüberschreitung aufgefallen sind, bei denen eine Einsicht direkt verhaltenswirksam werden kann. Bei den verkehrsauffälligen Fahrern wird i.d.R. ein Zeitraum von sechs Monaten ausreichen.

Für die Strafgerichtsbarkeit sind die folgenden Aspekte besonders wichtig:

- Der auffällige Fahrer kommt nach einem Verkehrsdelikt naturgemäß sehr früh mit der Strafgerichtsbarkeit in Kontakt und zwar zu einem Zeitpunkt, an dem er gerade seine Ungeeignetheit bewiesen hat.
- Die den Arbeitskreis beschaffenden Entscheidungen (Ausnahme von der Sperre bestimmter Fahrzeugarten, Ausnahme vom vorläufigen Entzug) werden in aller Regel kurz nach der Auffälligkeit getroffen, also viel früher, als dass der auffällige Fahrer sein Verhalten ausreichend und stabil geändert haben und eine ausreichende Besserung erfolgt sein könnte. Denn dies wäre bei einem alkoholauffälligen Fahrer im günstigsten Fall (s.o.) nach »mehreren Monaten« und im ungünstigsten Fall einer Abhängigkeit nach 15 Monaten der Fall. Eine Ausnahme stellen die Konsumtrinker dar. Bei der Beurteilung der Prognose und des Verkehrsrisikos, das von einem verkehrsauffälligen Fahrer ausgeht, also bei der Beurteilung der Eignung, müssen deshalb nicht nur die strafrechtlich relevanten Merkmale einer Tat betrachtet werden, sondern auch die Tatumstände als Hinweise für die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gefährdungsgruppe einerseits und eine diagnostische Einordnung des Schweregrads, der Einsicht in die Notwendigkeit der Verhaltensänderung und die Angemessenheit und Stabilität der Verhaltensänderungen.
- Dem Strafrichter fehlt es an der Sachkunde, die erforderlichen diagnostischen Einordnungen vorzunehmen und die medizinisch-psychologischen Erkenntnisse selbst zu gewinnen. Deshalb benötigt der Richter in jedem Fall eine sachverständige Vorbereitung seiner Entscheidung.

Aber auch für den Sachverständigen stellt sich das zeitliche und fachliche Problem, dass eine Eignungsbeurteilung im Sinne einer Diagnose und Prognose, die wissenschaftlichen Erkenntnissen standhält und die ein Absehen von der Sperre rechtfertigen könnte, zu einem so frühen Zeitpunkt in den meisten Fällen nicht möglich ist. Die Praxis der Medizinisch-Psychologischen Begutachtung macht deutlich, wie aufwändig und mit wie viel Sachverstand es im Einzelfall verbunden ist, eine zutreffende Prognose zu stellen. In der richterlichen Situation würde dies eine Überforderung darstellen. In dieser frühen Situation der Beurteilung sind »der vorausschauenden Erkenntnis zukünftiger Tatsachen, natürliche Grenzen gesetzt²²«. Die gesamte verkehrspsychologische und verkehrsmedizinische Diagnostik ist darauf ausgerichtet, anhand wissenschaftlicher Kriterien zunächst den Schweregrad zu bestimmen und dann zu überprüfen, ob eine angemessene Problembewältigung und stabile Verhaltensänderung erfolgt ist.

22 Bode, H.J., DAR 4/1989

6. Konsequenzen aus verkehrspsychologischer Sicht

Zur Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen ist aufgrund der bisherigen Ausführungen bei einem Antrag auf Ausnahme von der Sperre bei alkoholauffälligen Fahrern grundsätzlich zu fordern:

- obligatorisch eine problemlösungsorientierte Diagnostik durch eine (Medizinisch-) Psychologische Untersuchung,
- Beschränkung auf eine Gruppe von Fahrern mit minderschwerer Problematik, bei Trunkenheitsfahrten auf Fahrer mit BAK-Werten bis zu 1,1 Promille oder nur knapp darüber und
- an der individuellen Problemlage ausgerichtete Hilfestellungen/Behandlungen (Rehabilitation).

Bei Fahrern mit Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkoholeinfluss:

- Beschränkung im Bereich der Verkehrsverstöße auf die Gruppe der Fahrer, die nicht wiederholt verkehrsauffällig wurde und i.d.R. acht Punkte nicht überschritten hat. In diesen Fällen ist eine Diagnostik nicht erforderlich. Im Fall einer Ausnahme vom Fahrverbot sollten aber verkehrspsychologische Hilfestellungen (Besonderes Aufbauseminar und vor allem auch die Verkehrspsychologische Beratung nach § 71 FeV stärker wie bisher genutzt werden).

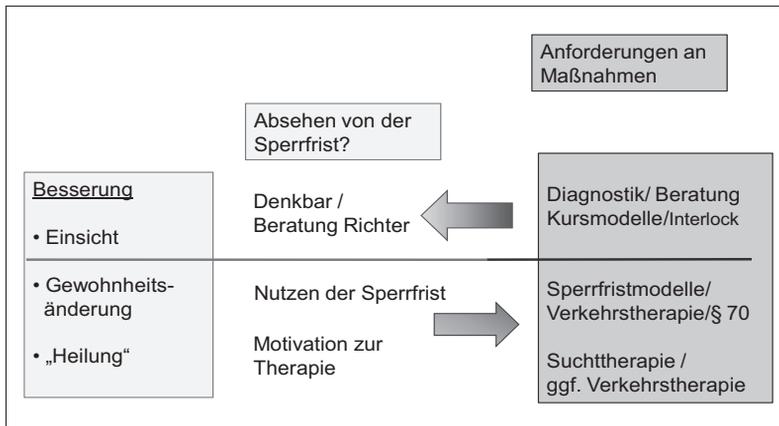


Bild 3: Besserung braucht Unterstützung

Bild 3 veranschaulicht die sich aus den bisherigen Überlegungen für die unterschiedlichen Gefährungsgrade bei alkoholauffälligen Fahrern ergebenden möglichen Vorgehensweisen und Hilfestellungen. Im Folgenden soll auf die Bereiche »Diagnostik«, »Rehabilitation« und »Auflagen« näher eingegangen werden.

6.1. Diagnostik – Grundsätzliche Überlegungen

*Burmann*²³ weist im Zusammenhang mit der Diagnostik im Strafverfahren auf einen wichtigen Aspekt, nämlich die Gefahr einer Überfrachtung des Strafverfahrens und eine Überlastung der Gerichte hin. Er schlägt deshalb vor, dass sich Gerichte generell darauf beschränken sollten, die Nichteignung festzustellen und eine Mindestsperrfrist, z.B. von sechs oder neun Monaten zu verhängen. Alle weiteren Schritte, so auch die Feststellung der Eignung, sollte der Verwaltung überlassen werden. *Riedmeyer*²⁴ plädiert dafür, dass der Richter die Sperre wie bisher festsetzt, aber gleichzeitig der Fahrerlaubnisbehörde die Möglichkeit einräumt, die Fahrerlaubnis bereits nach vier Monaten wieder zu erteilen, wenn der auffällige Fahrer die erfolgreiche Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung nachweist.

Weitergehend argumentieren *Bode/Winkler*²⁵ mit dem Vorschlag, die strafgerichtliche Sperrfristbestimmung gänzlich abzuschaffen. Konkret geht der Vorschlag dahin, den § 69a StGB aufzuheben und stattdessen den § 2 Abs. 10 StVG dahin zu ergänzen, dass nicht nur nach Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Punktsystem, sondern auch für den Fall der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Richter, eine Sperrfrist von sechs Monaten gesetzlich bestimmt werden sollte. Damit könnte »der Richter entlastet werden von der schwierigen und von ihm kaum fundiert möglichen Prognose des Zeitpunkts, zu dem der Verurteilte wieder geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist.«

Die letztgenannten Regelungen lösen nicht das Problem der Vereinbarkeit von Straf- und Verwaltungsrecht. Denn der auffällige Fahrer bekommt das Gefühl der Doppelbestrafung, wenn die gerichtlich verhängte Sperrfrist kürzer ist, wie die im Rahmen des Verwaltungsrechts und einer MPU geforderten Zeiträume für eine stabile Verhaltensänderung.

Eine weitere Möglichkeit, eine Überlastung der Gerichte zu vermeiden, ist es, von vorneherein nur solche Anträge zulassen, die nach dem bisher Gesagten auch Aussicht auf Erfolg hätten. Dies könnte erfolgen durch bundeseinheitliche Richtlinien, die sich im Aufbau an der Anlage 4 der FeV orientieren. Dies wäre i.d.R. nur dann der Fall, wenn die BAK-Werte nicht deutlich über 1,1 Promille liegen. In diesen Fällen erscheint eine Prognose über zukünftiges Verkehrsverhalten auch zum frühen Zeitpunkt des Strafverfahrens zumindest grundsätzlich möglich. Die weitere Vorbereitung der richterlichen Bewertung und Entscheidung müsste dann durch einen Sachverständigen erfolgen, an deren Qualifikation bestimmte Anforderungen zu stellen sind, z.B. fortlaufende Erfahrung in der Anwendung der »Begutachtungs-Leitlinien« und der »Beurteilungskriterien«.

Aufgrund der Eilbedürftigkeit der Entscheidungen in Führerscheineangelegenheiten müsste zudem ein Verfahrensablauf geschaffen werden, der sicherstellt, dass die

23 *Burmann*, M., VGT 2004, 154-164.

24 *Riedmeyer*, O., VGT 2002, 270-278

25 *Bode/Winkler*, Fahrerlaubnis, 4. Auflage, § 2, Rn. 150

diagnostische Aussage zur Vorbereitung der richterlichen Entscheidung innerhalb kürzester Frist vorliegt.

In diesem Zusammenhang werden immer wieder gerne technische Lösungen, wie der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn, ins Spiel gebracht. Untersuchungen zeigen aber, dass dieser Ansatz ohne flankierende Maßnahmen keine Lösung darstellen. Darauf soll später nochmals eingegangen werden.

6.2. Mögliche Ergebnisse der Diagnostik

Ergebnis: Konsumtrinker

Ergibt die diagnostische Einordnung, dass der auffällige Fahrer der Gruppe der Konsumtrinker zuzuordnen ist und ausreichend Einsicht besteht, würde die Voraussetzung für eine Ausnahmeregelung vorliegen. Wichtig ist der Hinweis, dass die bloße Einordnung aufgrund der Tatmerkmale, wie z.B. einer geringen BAK nicht möglich ist. Eine BAK unter 1,1 Promille kann nicht als Beleg dafür angesehen werden, dass keine weitreichendere Problematik vorliegt. Menschen mit einem fortgeschrittenen Alkoholproblem (z.B. Spiegeltrinker) werden häufig auch mit geringeren BAK-Werten angetroffen. Im Rahmen einer fortgeschrittenen Abhängigkeitsentwicklung mit nachlassender Toleranz sind gravierende Ausfallerscheinungen in der Phase des Entzugs gerade das Kennzeichen eines fortgeschrittenen Problems und nicht Hinweise auf einen ansonsten unproblematischen Konsum.

Das heißt nichts anderes als das hohe Promillewerte immer etwas über das Trinkverhalten und die Alkoholtoleranz des Betreffenden aussagen, niedrige Promillewerte hingegen nicht.

Weiterführende Maßnahmen wären im Fall des Konsumtrinkers nicht erforderlich, wenn die diagnostische Beurteilung des auffälligen Fahrers ergibt, dass die in den Beurteilungskriterien geforderten Kriterien erfüllt sind, nämlich

- der konkrete Vorsatz besteht und beibehalten wird, eine Fahrt nur anzutreten, wenn keine für die Verkehrsteilnahme relevante Alkoholwirkung vorliegt.
- Alkoholfahrten und Trinkanlässe so organisiert werden, dass ein problematisches Zusammentreffen verhindert wird.
- Die Vorsätze auch dann beibehalten werden, wenn unvorhergesehene Umstände eintreten oder andere Personen Einfluss nehmen.
- Das Trinkverhalten, die entsprechenden Alkoholauswirkungen und die Risiken einer Fahrt unter Alkoholeinfluss auch unter ungünstigen Bedingungen (z.B. nach dem Genuss der persönlichen Höchstmenge – die nicht wesentlich über 0,8 Promille liegt – zukünftig richtig eingeschätzt werden.

Ergebnis: Schwellentrinker und Abhängige

Muss ein Kraftfahrer, der sich um ein Absehen der Sperre bemüht, in die Gruppe der Schwellentrinker oder der Abhängigen und schweren Missbräuchler eingestuft werden, kann – unter Berücksichtigung der Maxime »in dubio pro securitate« – die Fragestellung nur lauten:

Wie kann der auffällige Fahrer die Sperrfrist optimal nutzen und bei der notwendigen Einstellungs- und Verhaltensänderung unterstützt werden, damit die obligatorische Überprüfung der Fahreignung nach Ablauf der Sperre (oder ggf. früher nach Verkürzung der Sperre) im Rahmen einer MPU zu einem positiven Ergebnis kommt?

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Gesamtsperre bei einem erstmals auffälligen Fahrer unter Anrechnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zehn bis zwölf Monate beträgt. Dieser Zeitrahmen genügt in den allermeisten Fällen, um das Verhalten zu ändern. Darauf soll jetzt näher eingegangen werden.

7. Besserung braucht Unterstützung

Wenn bei Fahrern mit einer ausgeprägteren Problematik eine prognostische Aussage und damit Ausnahme zu einem so frühen Zeitpunkt i.d.R. nicht begründet werden kann, stellt sich die Frage, welche anderen Ansätze zur »Sicherung und Besserung« noch möglich sind und wie verkehrspsychologische Erkenntnisse ins Strafrecht und Ordnungswidrigkeitenrecht so eingebracht werden können, dass die Wirksamkeit von spezialpräventiven Maßnahmen und Sanktionen und somit des Gesamtsystems erhöht wird – und in gleichem Maße der Richter, der auffällige Fahrer und die Verkehrssicherheit profitieren. Einen Überblick über die Versuche, die bereits unternommen wurden, beide Bereiche zusammenzuführen, gibt *Schneider*²⁶.

²⁶ Schneider, W., VGT 1986, 322-346

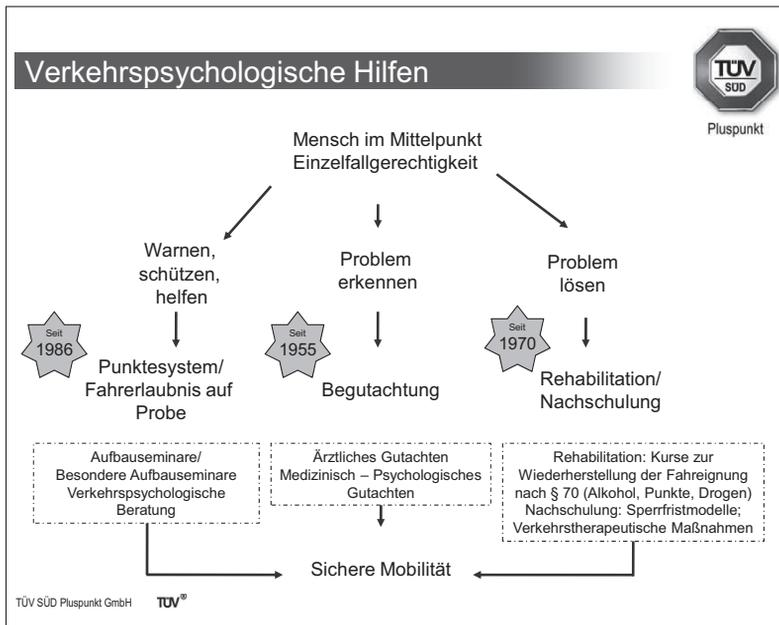


Bild 4: Verkehrspsychologische Hilfen

Die deutsche Verkehrspsychologie zeichnet sich dadurch aus, dass sie eine sichere Mobilität durch eine auf den individuellen Einzelfall bezogene, einzelfallgerechte Vorgehensweise sicherstellt. Dieses Vorgehen folgt der Logik, dass negative Folgen einer Verkehrsauffälligkeit, wie ein Bußgeld, Fahrverbot oder gar der Entzug der Fahrerlaubnis nicht per se zu der notwendigen Besserung bzw. Einstellungs- und Verhaltensänderung führen, im günstigen Fall der auffällige Fahrer aber motiviert wird, sich mit seinen Problemen auseinanderzusetzen²⁷.

Das Bemühen um eine sichere Mobilität basiert auf drei gesetzlich geregelten Säulen (vgl. Bild. 4).

- Dem System der Begutachtung, das seit 1955 ständig weiterentwickelt wurde und dazu dient, im Sinne einer Entlastungsdiagnostik, Schutz für die Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrern zu gewährleisten und gleichzeitig dem betroffenen Fahrer die Chance zu eröffnen, seine Mobilität wieder zu erhalten.
- Dem System der Rehabilitation/Driver Improvement, das dazu dient, im Rahmen evaluierter Modelle den Kraftfahrer nach einer MPU bei der Wiederherstellung der nötigen Verhaltensänderungen zu unterstützen. Bereits Ende der 60er Jahre wurde

²⁷ Diese Überlegungen liegen auch dem Modell PASS (Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility) zugrunde, das mit dem Ziel erarbeitet wurde, ein Rahmenmodell für ein zukünftiges einheitliches europäisches Fahrerlaubnissystem zu schaffen.

in der BRD damit begonnen, spezielle Kurse für verhaltensauffällige Kraftfahrer im Rahmen von Modellversuchen zu entwickeln. Die Zielgruppen waren zunächst erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer, mehrfach auffällige Kraftfahrer (»Punktetäter«) und mehrfach alkoholauffällige Kraftfahrer (Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung nach § 70 FeV für alkoholauffällige Fahrer und Fahrer mit hohem Punktestand, und zwischenzeitlich auch für drogenauffällige Kraftfahrer).

- Dem Punktsystem und dem System der Fahrerlaubnis auf Probe, das zum Ziel hat, frühzeitig zu warnen, wenn problematische Verhaltensweisen erkennbar sind und frühzeitig Hilfestellungen anzubieten. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit den Modellversuchen für auffällige Fahrer, wurde 1986 die Nachschulung für drogen- und alkoholauffällige Fahranfänger in das Rechtssystem eingeführt. Aufgrund der nachgewiesenen Wirksamkeit der Maßnahmen hat der Gesetzgeber bereits mit der Einführung der Fahrerlaubnisverordnung zum 1.1.1999 (und der damaligen Novellierung des StVG) die Schwerpunkte in Form der Aufbau Seminare und verkehrspsychologischen Beratung mehr auf diese Hilfsangebote gelegt.

Über diese Maßnahmen im gesetzlich geregelten Bereich hinaus (Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe und des Punktesystems einerseits und der Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung nach § 70 FeV andererseits), gibt es Maßnahmen, die noch nicht rechtsförmlich eingebunden sind (Sperrfristmodelle) und eine Vielzahl von Hilfestellungen und Maßnahmen außerhalb des gesetzlich geregelten Bereichs, mit dem Ziel, einen Rückfall zu verhindern, indem auffällige Fahrer frühzeitig bei den nötigen Verhaltensänderungen unterstützt werden.

Dieses Gesamtsystem hat sich bewährt. Die verfügbaren Daten zeigen sowohl für begutachtete und nachgeschulte Fahrer, dass die Rückfallhäufigkeiten im Vergleich zu den zu erwartenden Werten oder zu den nicht nachgeschulten Kraftfahrern (deutlich) reduziert sind.

Für das Thema »Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot« ist dennoch grundsätzlich festzuhalten, dass diese vom Rechtsrahmen und der Verkehrspsychologie gebotenen Möglichkeiten, auffällige Fahrer zu unterstützen und im Falle einer existenziellen Bedrohung durch den Fahrerlaubnisentzug oder ein Fahrverbot Perspektiven aufzuzeigen, nicht vollständig genutzt werden – nicht von der Strafrechtsbarkeit, aber auch nicht von den betroffenen Fahrern.

Bereits Winkler²⁸ hat darauf hingewiesen, dass die Verkehrspsychologie bei der strafgerichtlichen Berücksichtigung ein »Aschenputtel-Dasein« führt. Wir wissen aber alle wie das Märchen vom Aschenputtel ausgeht, zu Unrecht musste es hinter dem Herd sitzen und hat am Ende den Prinzen bekommen...

Deshalb ist zu überlegen, wie fachlich qualifizierte Interventionen und Unterstützungen früher als bisher stattfinden können, um die Sperrfrist optimal zu nutzen oder vom Fahrverbot absehen zu können. Dazu ist es auch erforderlich, dass auffällige Fahrer früher als bisher informiert werden. Damit würde auch der dargestellten Tatsache Rechnung getragen, dass Rehabilitationsmaßnahmen zu wissenschaftlich

28 Winkler, W., VGT 1992, 128-141

gesicherten Erfolgen geführt haben und dass, je früher interveniert wird, desto höher die Erfolgswahrscheinlichkeiten für die Wiederherstellung der Fahreignung und damit ein positives Ergebnis einer MPU ist.

Im Folgenden soll auf die Aspekte Information, Diagnostik, Rehabilitation/ Nachschulung und Auflagen eingegangen werden.

7.1. Information

Eine Rehabilitation sollte möglichst früh erfolgen können. Dazu ist es aber auch nötig, dass auffällige Fahrer bereits früh und umfassend über seriöse und auch von der Strafrechtsbarkeit anerkannte Möglichkeiten informiert werden. Diese Forderung, den Betroffenen selbst umfassend zu informieren, findet sich bereits in den Empfehlungen früherer Verkehrsgerichtstage wieder, ohne dass diese Empfehlungen umgesetzt worden wären.

Bereits 1994 hatte der Arbeitskreis VII beschlossen: »Die Justiz soll den Betroffenen zeitgleich mit dem Urteil oder dem Strafbefehl empfehlen, sich frühzeitig über die Voraussetzungen zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis beraten zu lassen, damit gegebenenfalls die Sperrfrist für eine Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen genutzt werden kann.«

2003 forderte der Arbeitskreis III: »Zur Wiederherstellung der Fahreignung, sollte die Zeit der Entziehung der Fahrerlaubnis genutzt werden, um geeignete einstellungs- und verhaltensändernde Maßnahmen durchzuführen. Dazu ist es erforderlich, den Betroffenen frühzeitig zu informieren. Hierzu sollte u.a. ein Merkblatt für die Betroffenen entwickelt und ausgehändigt werden.«

2006 empfiehlt der Arbeitskreises III beim 44. Verkehrsgerichtstag: »Der Arbeitskreis empfiehlt, zur Verbesserung der Rechtsposition von Fahrerlaubnisinhabern und -bewerbern für eine umfassendere Information der Betroffenen zu sorgen. Justiz, Verwaltung, Rechtsanwälte und sonstige Organisationen sollen die Voraussetzungen für ein solches Informationssystem sicherstellen. [...] Zur Qualitätssicherung der Beratung im Vorfeld der Begutachtung sollten insbesondere die Rechtsanwälte und die Verkehrspsychologen näher zusammenarbeiten²⁹«.

Ein erster Schritt zur konsequenten Umsetzung und besseren Information wäre die bundesweite Einführung der in einzelnen Bundesländern bewährten Praxis, durch das Gericht Merkblätter über seriöse und anerkannte Maßnahmen zur Verkürzung der Sperrfrist an den auffälligen Fahrer zu verschicken.

Eine sinnvolle Ergänzung wären Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen für Richter und Staatsanwälte, um sich über die möglichen Maßnahmen zur Förderung bzw. Wiederherstellung der Fahreignung von auffälligen Fahrern umfänglich zu informieren.

29 VGT 2006, Empfehlungen AK III, S. 8

7.2. Diagnostik

Integrierte Beratungs- und Schulungsmodelle (z.B. Modell BUSS – Beratung, Untersuchung und Schulung innerhalb der Sperrfrist)

Seit 1991 wurden in den Ländern Hessen, Hamburg und Niedersachsen Modellversuche gestartet, die es auffälligen Fahrern ermöglichten, viel früher als bisher mit fachlich qualifizierten Interventionen zu unterstützen und damit frühzeitig Maßnahmen zu ergreifen, die die Fahrereignung wieder herstellen.

Auffällige Fahrer sollten, auch unabhängig von einem Antrag auf Ausnahme von der Maßregel bereits kurze Zeit nach Rechtskraft des Urteils/Strafbefehls, Gelegenheit erhalten, ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahrereignung erstellen zu lassen. Die Eingangsuntersuchung entsprach inhaltlich einer herkömmlichen MPU. Da so kurz nach dem Delikt noch keine stabile Veränderung vorliegen kann, hatte die Eignungsuntersuchung das Ziel, dem auffälligen Fahrer – bei positiver Beurteilungstendenz – geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung seiner Fahrereignung zu empfehlen. Der Erfolg dieser Maßnahmen wurde etwa einen Monat vor Ablauf der Sperre erneut überprüft.

In diesen Fällen erfolgte eine erneute Untersuchung wesentlich früher als bisher und in jedem Fall so rechtzeitig, dass im positiven Fall pünktlich zum Ablauf der Sperre die Fahrerlaubnis wieder erteilt werden kann.

Die Ergebnisse der Wirksamkeitsuntersuchungen dieser frühzeitigen Beratung und Schulung in der Sperrfrist³⁰ zeigen, dass insbesondere bei den Personen, die einer Rehabilitation bedürfen – eine deutliche Verringerung der Rückfallhäufigkeit innerhalb von drei Jahren nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis gegenüber konventionell nach Ablauf der Sperre untersuchten Personen zu beobachten ist.

Diagnostik in der Hauptverhandlung

Eine Besonderheit stellen die Fälle dar, in denen zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung die Fahrerlaubnis über einen längeren Zeitraum vorläufig entzogen worden war. Grundsätzlich ist Bode/Winkler³¹ zu folgen, die darauf hinweisen, dass »in Fällen, in denen die Fahrerlaubnisbehörde vor Erteilung einer Fahrerlaubnis [...] zur Klärung von Eignungszweifeln die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen muss«, es »fatal« wäre, wenn der Richter diese Prüfungsmöglichkeit unterbinden würde, durch allein auf langen Zeitablauf gegründetes Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis mit Bindungswirkung für die Fahrerlaubnisbehörde.«

Deshalb sollte in diesen Fällen, in denen aufgrund der Verfahrensdauer die Zeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis die im Strafbefehl vorgesehene Sperrfrist erreicht oder überschreitet und in denen in der FeV die Beibringung einer MPU vorgeschrieben ist, der Richter eine amtlich anerkannte Begutachtungsstelle für

30 Jacobshagen, W. (1999). Das Modell »BUSS«: Erste Ergebnisse eines integrierten Schulungs- und Beratungsmodells für alkoholauffällige Fahrer innerhalb der Sperrfrist. *Blutalkohol* 38/2001, 233-249

31 Bode/Winkler, Fahrerlaubnis, 5. Aufl., § 12, Rn. 43

Fahreignung mit der Erstellung eines Fahreignungsgutachtens beauftragen, das in der Hauptverhandlung erster oder zweiter Instanz Berücksichtigung findet und im positiven Fall eine vorzeitige Aufhebung der Sperre und damit eine frühere Erteilung der FE zur Folge hätte. Dabei könnte auch der Erfolg von zwischenzeitlich durchgeführten Beratungs-, Therapie- oder Nachschulungsmaßnahmen überprüft werden

7.3. Rehabilitation/Nachschulung

Einigkeit besteht darüber, dass der Besserungszweck der Entziehung der Fahrerlaubnis eher durch Nachschulung und Rehabilitation als durch bloßen Zeitablauf erreicht wird³² Riedmeyer³³ betont die Wichtigkeit, den auffälligen Fahrer durch individuelle Nachschulung zu sensibilisieren. Erst dadurch werde ein Umdenken beim auffälligen Fahrer erzielt. Er gibt einen Überblick über die bisher vom Gesetzgeber unternommenen Schritte der stärkeren Berücksichtigung der Nachschulung (insbesondere Aufbauseminare) im Strafverfahren, weist jedoch gleichzeitig auch darauf hin, dass diese Möglichkeit in der Praxis zu wenig Berücksichtigung findet.

Vermehrte Anwendungsmöglichkeiten der gesetzlichen Möglichkeiten sieht Riedmeyer in

- einer verstärkten Nutzung der Möglichkeit der Verfahrenseinstellung nach Teilnahme an einem Aufbauseminar,
- der Berücksichtigung der Nachschulung als Bewährungsaufgabe,
- einem Anreiz an der Teilnahme an einer Nachschulung durch Reduzierung der Strafe,
- der Berücksichtigung der Nachschulung als Maßregel gemäß § 61 StGB (Nachschulung anstelle oder neben der Entziehung der Fahrerlaubnis) und
- einer gestaffelten Sperrfrist und zwar derart, dass eine Verkürzung in Aussicht gestellt wird, wenn der auffällige Fahrer an einem anerkanntem Modell teilgenommen hat. Die Folge wäre eine Verfahrensvereinfachung, weil das Strafverfahren nicht erneut aufgegriffen werden müsste und auffällige Fahrer motiviert werden könnten, frühzeitig zu handeln.

Für unsere Belange besonders von Interesse sind Nachschulungskurse zur vorzeitigen Aufhebung der Sperre nach § 69a Abs. 7 StGB. Diese vorzeitige Aufhebung der Sperre stellt ein Korrektiv dar, das dem präventiven Charakter der Fahrerlaubnisentziehung ebenso Rechnung trägt, wie dem Übermaßverbot. Die Teilnahme an einer Nachschulungsmaßnahme stellt den Hauptanwendungsbereich im Rahmen des § 69a Abs. 7 StGB dar. Grundsätzlich ist eine rechtsförmige Einbindung dieser Nachschulungen noch nicht erfolgt, mit Ausnahme der Fahrerlaubnis auf Probe und den Nachschulungen im Rahmen des Punktesystems. Das hat zu einer sehr unterschiedlichen Akzeptanz und in der Folge einer sehr heterogenen Praxis geführt.

In einzelnen Bundesländern ist das Verfahren der Sperrfristverkürzung durch entsprechende Erlasse und Ermächtigungen durch die Ministerien oder interne Richt-

32 VGT2002, Empfehlungen AK VII, S. 13

33 VGT 2002, 270-278;

linien der Staatsanwaltschaft geregelt. Damit hat der auffällige Kraftfahrer Klarheit darüber, dass er nach erfolgreicher Teilnahme an einer entsprechenden Maßnahme in den Genuss einer Sperrfristverkürzung und damit kürzeren Gesamtentziehungsdauer kommt (z.B. in Rheinland-Pfalz im Gnadenverfahren, in Baden-Württemberg im Nachverfahren, im Saarland im staatsanwaltlichen Ermittlungsverfahren). In anderen Regionen hängt es von der Praxis des jeweiligen Gerichts ab.

*Haus*³⁴ fordert in diesem Zusammenhang, dass akzeptiert wird, dass sich die Nachschulung insgesamt bewährt hat und es nicht der Zufälligkeit der Rechtsprechung an einzelnen Gerichten überlassen werden dürfe, sondern im Sinne der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit eine Normierung geschaffen werden müsse, damit »gleich gelagerte Fälle« gleich behandelt würden. Es ist Riedmeyer zu folgen, dass die Verkürzung der Sperre so bemessen sein muss, dass ein echter Anreiz geschaffen wird. Die Verkürzung um lediglich einen Monat würde den Aufwand unangemessen erscheinen lassen.

Erst dann kann der gesellschaftlichen Erwartung entsprochen werden, dass in größerem Umfang als bisher sich Personen rehabilitieren können und die Wiedereingliederung in den motorisierten Straßenverkehr dadurch ermöglicht wird.

Gleiches gilt für die Ausnahmen vom Fahrverbot. Auch für diese Gruppe auffälliger Fahrer, die nach den bisherigen Ausführungen nicht der Gruppe mit hohem Gefährdungspotenzial zugerechnet werden müssen, stehen mit dem (Besonderen) Aufbauseminar und der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 FeV geeignete verkehrspsychologische Hilfen bereit. Diese können aber nach der aktuellen Rechtsprechung eine Ausnahme nicht, oder nur im Zusammenhang mit anderen Entlastungspunkten begründen.

7.4. Auflagen

Interlock

Die Diskussion, Alkoholfahrten bei bereits auffällig gewordenen Alkoholfahrern durch den Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperren (Alcohol-Ignition-Interlocks / AII) zu verhindern, wird sehr lebhaft geführt. Für unser Thema ist wichtig festzuhalten, dass die Forschungsergebnisse zwar zeigen, dass Alkoholfahrten in der Phase des Einbaus verhindert werden (können), aber keine Besserung im Sinne einer längerfristigen Verhaltensänderung erfolgt. Nach Ausbau des Geräts besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit für einen Rückfall in frühere Gewohnheiten, sogar ein ansteigendes Wiederholungsrisiko ist in einzelnen Untersuchungen zu beobachten. Deshalb besteht auch Konsens darüber, dass stabile Veränderungen nur in Kombination mit einer Rehabilitation zu erreichen sind.

Interlocks stellen also in keiner Weise einen Ersatz, z.B. der Maßregel der Sicherung und Besserung dar, sondern könnten das bestehende Maßnahmenpektrum allenfalls sinnvoll erweitern.

³⁴ Haus, K-L., VGT 1992,105-127

8. Qualitative Überlegungen zur Diagnostik und Maßnahmen

Anforderungen an die Diagnostik

Obwohl das Gericht grundsätzlich frei ist in seiner Entscheidung, welche formelle und fachliche Qualität Bescheinigungen und Stellungnahmen aufweisen müssen, denen es entnimmt, ob ein Fahrer zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist, sollte die Diagnostik weitreichenden Anforderungen genügen und sich an den in der Anlage 15 der FeV formulierten Grundsätzen für die Erstellung von Gutachten und den in Anlage 14 formulierten personellen und institutionellen Vorgaben, insbesondere der strikten Trennung von Begutachtung/Diagnostik und Beratung/Schulung/Therapie orientieren. Dies bedeutet in jedem Fall, dass der Kursleiter/Therapeut nicht zugleich derjenige sein sollte, der den Erfolg der Maßnahmen bewertet.

Anforderungen an die Maßnahmen

Zur Erhöhung der Akzeptanz von Rehabilitationsmaßnahmen im Strafverfahren sollte überlegt werden,

- nur die Teilnahme an evaluierten, d.h. wissenschaftlich gesicherten, qualitätsorientierten Kursmodellen zu berücksichtigen,
- die Kursteilnahmefähigkeit zu untersuchen, um eine Vereinbarkeit von Straf- und Verwaltungsrecht zu gewährleisten,
- die Kurse nur von amtlich anerkannten Kursleitern durchführen zu lassen und unter behördliche Fachaufsicht zu stellen,
- die Effizienz der Kursmodelle in regelmäßigen Abständen zu prüfen und
- die Kursmodelle, insbesondere die Zuweisungs- und Ausschlusskriterien kontinuierlich zu optimieren.

9. Fazit und mögliche Empfehlungen

Abschließend ist festzuhalten, dass es eine Reihe von Möglichkeiten gibt, verkehrspsychologische Erkenntnisse ins Strafrecht und ins Ordnungswidrigkeitenrecht so einzubringen, dass Verhältnismäßigkeit gewahrt und ein Übermaß vermieden wird. Davon profitieren in gleichem Maße die Strafgerichtsbarkeit, der auffällige Fahrer und die Verkehrssicherheit. Selbst wenn auch zukünftig eine Ausnahme vom Entzug der Fahrerlaubnis nur in Ausnahmefällen, je nach rechtlicher Bewertung im Extremfall gar nicht mehr möglich wäre, existiert ein breites Spektrum von anerkannten und effektiven Maßnahmen, die nur rechtsförmlich eingebunden und intensiver genutzt werden müssten, um so Sicherheit, Besserung, aber auch ein verhältnismäßiges Vorgehen zu gewährleisten.



Die medizinisch-psychologische Untersuchung: Untersuchungsanlässe, inhaltliche Anforderungen, Reformansätze*

Harald Geiger, Präsident des Verwaltungsgerichts München, München

I. Wesentliche Untersuchungsanlässe

Das Straßenverkehrsgesetz und die Fahrerlaubnisverordnung sehen an vielen Stellen¹ Rechtsgrundlagen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung² vor. Nicht alle erweisen sich von ihren Voraussetzungen her als rechtlich unproblematisch. Die wichtigsten sollen im Folgenden beschreiben werden.

1. Alkohol

Der häufigste Anlass für die Anordnung einer MPU ist Alkoholmissbrauch. Ausgangspunkt für die Frage, ob bei Alkoholmissbrauch ein Fahreignungsgutachten verlangt werden kann, ist § 13 Nr. 2 lit. a) FeV. Nach dieser Bestimmung ist eine MPU anzuordnen, wenn sich aus einem nach § 13 Nr. 1 FeV angeordneten ärztlichen Gutachten zwar keine Abhängigkeit von Alkohol ergibt, aber Anzeichen für einen Alkoholmissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme hierfür begründen. Im Regelfall genügt dabei eine psychologische Untersuchung, weil eine zweifache ärztliche Untersuchung nur in seltenen Fällen objektiv nötig ist³. Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung enthält keine abschließende Definition des Begriffs Alkoholmissbrauch. Der Hinweis auf die fehlende Fähigkeit, Trinken und Fahren trennen zu können, ist nicht dahin zu verstehen, es müsse bereits zu einer Trunkenheitsfahrt gekommen sein. Nach zutreffender Ansicht genügt auch ein »pri-

* Langfassung des Vortrags des Verfassers im Rahmen des Arbeitskreises 6 des Deutschen Verkehrsgerichtstags 2010 in Goslar

1 Eine Zusammenstellung findet sich bei Geiger, Die Bedeutung der medizinisch-psychologischen Untersuchung im Fahrerlaubnisrecht, NZV 2007, 489

2 kurz MPU

3 VG München vom 13.1.1999 NJW 2000, 893 [LS]; vgl. auch BVerwG vom 13.11.1997 NZV 1998, 300.

vater Alkoholmissbrauch, wenn dieser in einem inneren Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht⁴. Das ist etwa anzunehmen, wenn ein Dauerkonflikt zwischen Alkoholkonsum und Nüchternheitsgebot vorliegt⁵.

Eine MPU ist nach § 13 Nr. 2 lit. b) FeV dann nötig, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden. Das setzt mindestens zwei verwertbare, aktenkundige Verstöße voraus. Eine Zuwiderhandlung gegen § 24 c StGB bleibt nach § 13 S. 2 FeV außer Betracht. Dabei sind die Tilgungsvorschriften des § 29 Abs. 2 StVG zu beachten. Ist eine Zuwiderhandlung getilgt oder tilgungsreif, ist der Betreffende zu behandeln, als ob die Tat nie geschehen wäre. Das ist in § 29 Abs. 8 S. 1 StVG zwar nur für gerichtliche Entscheidungen ausdrücklich ausgesprochen, gilt aber als allgemeiner Grundsatz auch für andere der Tilgung unterliegende Vorgänge.

Nach § 13 Nr. 2 lit. c) FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ und mehr (oder einer entsprechenden Atemalkoholkonzentration) geführt wurde. Es muss sich nicht um ein Kraftfahrzeug gehandelt haben; es genügt auch eine Verkehrsteilnahme mit einem anderen Fahrzeug⁶. Der Grund hierfür liegt in der Erkenntnis, dass der so genannte Geselligkeitstrinker alkoholische Getränke allenfalls bis zu einem Blutalkoholwert von 1,0 oder 1,3 Promille verträgt oder zu sich nehmen kann, und dass Personen, die Blutalkoholwerte von über 1,6 Promille erreichen, regelmäßig an einer dauerhaft ausgeprägten Alkoholproblematik leiden⁷.

Ein medizinisch-psychologisches Gutachten ist nach § 13 Nr. 2 lit. d) FeV auch dann zu fordern, wenn die Fahrerlaubnis bereits einmal aus einem der vorstehend genannten Gründe entzogen worden ist. Das Gleiche gilt schließlich, wenn sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch nicht mehr besteht oder eine Abhängigkeit überwunden wurde (§ 13 Nr. 2 lit. e) FeV).

Die Reichweite von § 13 Nr. 2 lit. a) FeV und ihr Verhältnis zu anderen Rechtsgrundlagen zur Beibringung einer MPU sind umstritten. Die Auslegung der Vorschrift hat sich am Gesamtzusammenhang der Vorschrift des § 13 Nr. 2 FeV zu orientieren.

4 so auch OVG Saarlouis vom 3.5.2007 BA 2008, 330; Geiger, Fahruneignetheit bei nur »privatem« Alkoholkonsum? DAR 2002, 347; a.A. Himmelreich, Alkoholkonsum – privat und ohne Verkehrsteilnahme: Fahrerlaubnis-Entzug im Verkehrs-Verwaltungsrecht wegen Alkohol-Missbrauchs? DAR 2002, 60

5 VGH Baden-Württemberg vom 24.6.2002 DAR 2002, 523 = zfs 2002, 504; Berufskraftfahrer; vom 29.7.2002 DAR 2002, 570 = zfs 2002, 555;Taxifahrer

6 z.B. ein Fahrrad; BVerwG vom 24.1.1989, NJW 1989, 1623; vom 22.6.1994, VD 1995, 47; vom 6.7.1994, VD 1995, 46; vom 27.9.1995, NZV 1996, 84; OVG Mecklenburg-Vorpommern vom 1.2.2006, BA 2007, 52; OVG Berlin-Brandenburg vom 31.1.2003, NJW 2003, 442 [LS], VGH Mannheim vom 16. 7.1997 NZV 1998, 519; VG Neustadt (Weinstraße) vom 16.3.2005, zfs 2005, 123; vom 16.3.2006, BA 2007, 70; einschränkend OVG Koblenz vom 25.8.2009, BA 2009, 437

7 BVerwG [Fn.4] NZV 1996, 84; OVG Münster vom 9.8.1991 NZV 1992, 127; ständige Rechtsprechung.

Weder die Systematik noch der Sinn und Zweck dieser Bestimmung lässt den Schluss zu, dass § 13 Nr. 2 lit. a) FeV die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens grundsätzlich in allen Fallkonstellationen erlauben würde, die von den Buchstaben b bis e nicht erfasst werden. Vielmehr ist § 13 Nr. 2 FeV so zu verstehen, dass er in seinen Buchstaben a) bis e) grundsätzlich voneinander unabhängige Fälle normiert, in denen wegen ähnlich gewichtiger Hinweise auf eine alkoholbedingte Straßenverkehrsgefährdung die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens als erforderlich anzusehen ist⁸. Der Gesetzgeber hat mit den Regelungen in § 13 Nr. 2 FeV gezeigt, dass der Alkoholenuss auch in schädlich großen Mengen solange er nicht in wenigstens mittelbarem Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht, die Fahreignung nicht ausschließt⁹. Aus den Regelungen der § 13 Nr. 2 lit. b) und c) FeV folgt, dass nach dem Willen des Ordnungsgebers ein einmaliges Fahren unter Alkoholeinfluss erst dann die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens rechtfertigt, wenn dabei eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr nachgewiesen wurde. Es ist daher nicht zulässig schon bei einmaligen Alkoholfahrten mit niedrigeren Blutalkoholkonzentrationen eine MPU zu verlangen¹⁰.

Zu klären ist das Verhältnis von § 13 FeV zu § 11 Abs. 3 S. 1 FeV. Richtigerweise wird man hier die letztgenannten Vorschriften zur Anordnung einer MPU als subsidiär anzusehen haben¹¹. Dafür spricht schon § 11 Abs. 3 S. 2 FeV. Das bedeutet etwa, dass eine Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB mit weniger als 1,6 ‰ nicht als eine erhebliche Straftat im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr im Sinne von § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 FeV angesehen werden kann, um auf dieser Grundlage eine MPU zu fordern.

Die vorstehend skizzierten Unklarheiten wirken sich auf alle Betroffenen nachteilig aus. Eine baldige Reform durch den Gesetzgeber ist geboten.

2. Drogen

Die Vorlage eines medizinisch – psychologischen Gutachtens kann nach § 14 Abs. 1 S. 4 FeV gefordert werden, wenn eine gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen die Zweifel an der Eignung begründen. Wann das der Fall ist, lässt sich unter Rückgriff auf die Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung beantworten. Das ist insbesondere anzunehmen, wenn keine strikte Trennung von Cannabiskonsum und Fahren möglich ist. Legen Tatsachen den Schluss auf regelmäßige Einnahme von Cannabis nahe, ist nach § 14 Abs. 1 Nr. 2 FeV eine MPU anzuordnen. Regelmäßige Einnahme ist bei täglichem oder nahezu täglichem Cannabiskonsum anzunehmen¹².

8 vgl. BayVGH vom 11.6.2007 Az. 11 CS 06.3023

9 BayVGH vom 4.1.2006 Az. 11 CS 05.1878; vom 4.4.2006 Az. 11 CS 05.2439

10 BVerwG, Urteil vom 26.2.2009 NZV 2009, 357 = zfs 2009, 354 = BA 2009, 289; BayVGH vom 20.3.2009 BA 2009, 299

11 In diesem Sinne auch Mahlberg, Anforderung von fahreignungsgutachten im Zusammenhang mit einer »Alkoholproblematik« DAR 2010, 1

12 BVerwG, Urteil vom 26.2.2009 NZV 2009, 357 = zfs 2009, 354 = SVR 2009, 432 = BA 2009, 289; OVG Münster vom 15.5.2009 BA 2009, 292

Gelegentliche Einnahme ist jede dahinter zurückbleibende, nach überwiegender Meinung in der Rechtsprechung¹³ nicht aber ein einmaliger Konsum.

Die bestehenden Zweifelsfragen müssten den Gesetzgeber auf den Plan rufen, denn es ist nicht zu erwarten, dass die Rechtsprechung all das klärt, was er zu regeln verabsäumt hat.

3. Mehrfachtäter

Das Mehrfachtäter-Punktsystem des § 4 StVG sieht eine Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung dann vor, wenn die Fahrerlaubnis wegen Erreichens von 18 Punkten oder mehr (§ 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 StVG) entzogen wurde; hier wird vor einer Neuerteilung im Regelfall die Vorlage eines – positiven – Fahreignungsgutachten vorangehen müssen (§ 4 Abs. 10 S. 3 StVG). Das Punktsystem findet gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 StVG keine Anwendung, wenn sich die Notwendigkeit früherer oder anderer Maßnahmen aufgrund anderer Vorschriften, insbesondere der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG, ergibt; hier kann gemäß § 11 Abs. 3 Nr. 4 FeV eine MPU verlangt werden. Wann das möglich ist, ist weitgehend ungeklärt¹⁴. Bei Fahranfängern ist anstelle der sonst vorgesehenen Maßnahmen eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen, wenn der Betreffende während der Probezeit Verkehrszuwiderhandlungen begangen hat, die nach den Umständen des Einzelfalls Anlass zu der Annahme geben, dass Fahruneignetheit vorliegt. Bei einer Fahrerlaubnisentziehung nach § 2a Abs. 3 S. 1 Nr. 3 StVG ist vor einer Wiedererteilung nach § 2a Abs. 5 S. 5 StVG regelmäßig eine Begutachtung in einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle anzuordnen. Auch hier besteht noch erheblicher Klärungsbedarf. Ein Tätigwerden des Gesetzgebers ist unumgänglich.

II. Anforderungen an eine MPU

Die verwaltungsgerichtliche Praxis zeigt, dass in nicht wenigen Fällen medizinisch-psychologische Gutachten Schwachpunkte aufweisen; nicht alle davon werden von der Rechtsprechung akzeptiert.

1. Fragestellung (§ 11 Abs. 6 S. 1 und 4 FeV)

Nach § 11 Abs. 6 S. 1 FeV legt die Behörde in ihrer Anordnung die Fragen fest, die im Rahmen der Begutachtung beantwortet werden sollen¹⁵. Durch den Hinweis, dass dabei die Besonderheiten des Einzelfalls zu würdigen sind, ist sichergestellt, dass kei-

13 OVG Lüneburg vom 10.2.2009 zfs 2009, 358; BayVGH vom 25.1.2006 DAR 2006, 349 = zfs 2006, 294; OVG Brandenburg vom 13.12.2004 BA 2006, 161; a.A. OVG Hamburg vom 23.6.2005 zfs 2005, 626; vom 15.12.2005 NJW 2006, 1367 = BA 2006, 165

14 OVG Koblenz vom 27.5.2009 DAR 2009, 478

15 hierzu Geiger, Die Fragestellung für die Erstellung von Fahreignungsgutachten (§ 11 Abs. 6 FeV), SVR 2008, 405

ne pauschalen Fragen gestellt werden dürfen, also nicht »ins Blaue hinein« ermittelt wird. Das verbietet es etwa, dass undifferenziert nach dem Vorliegen von Krankheiten oder Mängeln nach den Anlagen 4 und 5 zur FeV gefragt wird. Die Fragestellung muss dem Betroffenen mitgeteilt werden. Zwar schreibt das § 11 Abs. 6 S. 2 FeV nicht ausdrücklich vor; aus Sinn und Zweck der Vorschrift ist das aber geboten¹⁶. Denn der Adressat muss wissen, was genau von ihm verlangt wird; er trägt schließlich das Risiko, dass die Behörde bei einer Weigerung auf § 11 Abs. 8 FeV zurück greift¹⁷. Durch die Wendung, in der Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens müsse festgelegt werden, »welche Fragen« im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu klären sind. Die Gutachtensanordnung hat zu bestimmen, was genau in der konkreten Sachverhaltsgestaltung Gegenstand der Überprüfung der Fahreignung sein soll. Die Spezifizierung des Beweisthemas darf nicht dem eingeschalteten Sachverständigen oder der Begutachtungsstelle überlassen werden, sondern obliegt der Fahrerlaubnisbehörde.

Nach § 11 Abs. 6 S. 4 FeV teilt die Fahrerlaubnisbehörde der untersuchenden Stelle mit, welche Fragen im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zu klären sind. Die bei der Anforderung eines Fahreignungsgutachtens dem Betroffenen und die dem Gutachter gegenüber aufgestellten Vorgaben müssen identisch sein. Eine Diskrepanz zwischen der gemäß § 11 Abs. 6 S. 1 FeV festgelegten und der nach § 11 Abs. 6 S. 4 FeV dem Gutachter mitgeteilten Fragestellung rechtfertigt dann die Aufhebung eines auf § 11 Abs. 8 S. 1 FeV gestützten Entziehungsbescheids, wenn die Abweichung geeignet war, Rechte des Betroffenen zu beeinträchtigen; nur unter dieser Voraussetzung entfällt die Befugnis der Behörde, aus der Nichtvorlage des angeforderten Fahreignungsgutachtens gemäß § 11 Abs. 8 S. 1 FeV auf die Eignung des Betroffenen zu schließen.

Der Gutachter ist an die ihm übermittelten Fragen gebunden. Er darf die ihn der Mitteilung der Fahrerlaubnisbehörde formulierten Fragen nicht verändern¹⁸. Geschieht das, liegt hierin eine Missachtung der Nummer 1 lit. a) Satz 2 der Anlage 15 zur Fahrerlaubnis-Verordnung, was zur Unverwertbarkeit des Gutachtens führt.

Bei der Festlegung der Fragestellung ist vor allem bei medizinischen Sachverhalten darauf zu achten, dass für die Beantwortung der selbe Sachverständige »zuständig« ist; denn es ist auch Aufgabe der Behörde, die Art des Gutachters¹⁹ zu bestimmen (§ 11 Abs. 2 S. 3 FeV). Insbesondere bei Mehrfacherkrankungen kommen verschiedene Fachärzte (§ 11 Abs. 2 S. 3 Nr. 1 FeV) in Betracht. Besteht etwa eine – altersbedingte – Schwerhörigkeit (Nr. 2.1 der Anlage 4 zur FeV) und gibt es zusätzliche Hinweise auf Altersdemenz (Nr. 7.3 der Anlage 4 zur FeV), sind Gut-

16 Gehrmann in Berz/Burmann 19 B Rdnr. 10; a.A. VGH Baden-Württemberg NZV 2002, 294 = DAR 2002, 183 = BA 2002, 141

17 vgl. BayVGH Beschluss vom 28.9.2006 – 11 CS 06.732 juris

18 BayVGH Beschluss vom 14.04.2009 – 11 CS 08.3428 juris

19 Hinweise finden sich bei Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, Kommentar, 2. Aufl. 2005, Erl. zu Nr. 2.1-2.3 S. 33

achten verschiedener Fachärzte einzuholen. Nicht möglich ist es, bei Anforderung eines ärztlichen Gutachtens wegen Hinweisen auf Alkoholabhängigkeit (Nr. 8.3 der Anlage 4 zur FeV) zusätzlich zu fragen, ob Alkoholmissbrauch (Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV) betrieben wird. Denn für die letztgenannte Fragestellung ist nicht – isoliert – ein Arzt zuständig, sondern eine Begutachtungsstelle für Fahreignung (§ 13 S. 1 Nr. 2 lit. a) FeV).

Nach § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 kann bei einem erheblichen Verstoß oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften eine MPU verlangt werden. Dabei stellt sich die Frage nach der Verwertbarkeit der Verurteilungen. Insofern darf die Gutachtensauforderung wegen des umfassenden Verwertungsverbotes nach § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG keine nicht verwertbaren Taten enthalten, da es nicht dem Gutachter überlassen bleiben kann, zu bestimmen, welche Taten der Beurteilung noch zu Grunde gelegt werden dürfen. Das ist ausschließlich Sache der Fahrerlaubnisbehörde.

Die im Zusammenhang mit § 11 Abs. 6 FeV entstandenen Probleme werden sich nicht abschließend von den Verwaltungsgerichten lösen lassen. Es wäre sinnvoll, die zu den wichtigsten Untersuchungsanlässen relevanten Fragestellungen festzulegen; denkbar wäre hier eine – weitere – Anlage zur FeV.

2. Inhaltliche Anforderungen an ein MPU – Gutachten

Die Anforderungen, denen die Gutachten genügen müssen, sind in § 11 Abs. 5 FeV und der Anlage 15 zur Fahrerlaubnisverordnung enthalten²⁰. Nach Nr. 2 lit. a) der Anlage 15 müssen sie in allgemeinverständlicher Form abgefasst sein. Die Ergebnisse sind so zu begründen, dass sie nachvollzogen und nachgeprüft werden können. Nachvollziehbarkeit bedeutet in erster Linie, dass der Sachverständige die Tatsachen anzugeben hat, auf denen seine Schlussfolgerungen beruhen; es müssen alle wesentlichen Befunde aufgeführt werden. Die Nachprüfbarkeit bezieht sich auf die Wissenschaftlichkeit der Begutachtung. Sie erfordert, dass die Untersuchungsverfahren, die zu den Befunden geführt haben, angegeben und, soweit die Schlussfolgerungen auf Forschungsergebnisse gestützt wurden, die entsprechenden Fundstellen zitiert werden. Diese Anforderungen gelten sowohl für den medizinischen als auch den psychologischen Teil der Untersuchung. Die Anforderungen an die Ärzte und Psychologen, die sie durchführen dürfen sind hoch; auf die Anlage 14 zur FeV kann hier verwiesen werden. Insbesondere ist festzustellen, dass die von der Bundesanstalt für Straßenwesen akkreditierten Untersuchungsstellen – und nur diese sind zur Durchführung einer MPU berechtigt – zu einem regelmäßigen bundesweiten Erfahrungsaustausch verpflichtet sind. Auf diese Weise ist weitgehend sicher gestellt, dass die Ergebnisse der MPU valide sind.

Der medizinische Teil hat die Ergebnisse der körperlichen Untersuchung des Probanden zu enthalten. Das bedeutet etwa bei der Feststellung einer Abhängigkeit von

²⁰ zu den Einzelheiten vgl. Geiger, Anforderungen an medizinisch-psychologische Gutachten aus verwaltungsrechtlicher Sicht, NZV 2002, 20; zum Ablauf einer MPU Müller, Begutachtung und Förderung der Fahreignung, SVR 2009, 409

Alkohol, Drogen oder Medikamenten, dass die Gesichtspunkte, die dieser Diagnose zugrunde liegen, im Einzelnen dargelegt werden. Bei Drogenauffälligen muss das Ergebnis eines Screenings mitgeteilt werden; dabei ist auch anzugeben, unter welchen Umständen die Probe genommen wurde. Denn nur bei einer unter Aufsicht genommenen Probe, deren Zeitpunkt für den Betroffenen nicht vorhersehbar war, ist das Ergebnis verwertbar. Bei Begutachtung wegen Alkoholdelikten sind die Laborwerte anzugeben. Bei Auffälligkeiten in diesen Bereichen müssen diese beschrieben und etwaige Erklärungen für die Abweichung von Normwerten diskutiert werden.

Werden Leistungstests durchgeführt, ist deren Ablauf zu schildern und die Ergebnisse, sofern sich diese nicht von selbst erschließen, sind zu erläutern²¹. Das kann unmittelbar in Anschluss an die Wiedergabe des Testverlaufs geschehen oder in einem Anhang zum Gutachten.

Der wesentliche Inhalt des psychologischen Untersuchungsgesprächs muss mitgeteilt werden. Dabei ist nicht erforderlich, dass dieses in wörtlicher Rede dargestellt wird. Es genügt auch eine Zusammenfassung in indirekter Rede²². Es empfiehlt sich aber, die Äußerungen des Betroffenen, auf die letztlich die abschließende Bewertung gestützt wird, wörtlich zu zitieren; das erhöht die Transparenz des Gutachtens. Wird das Ergebnis mit Zweifeln an der Glaubwürdigkeit des Probanden begründet, müssen die Beobachtungen nonverbaler Art im Gutachten wiedergegeben werden. Dass diese Anforderungen der geltenden Rechtslage entsprechen, ist anerkannt; gleichwohl sind die derzeitigen Verhältnisse Anlass für eine nicht zu überhörende Kritik, so dass insoweit Reformbedarf besteht.

3. Verstoß gegen Trennungsgrundsatz (Trennung Schulung/Begutachtung)

Mit Wirkung vom 1. Juli 2009²³ wurde die Anlage 15 zur FeV geändert. Danach darf ein – medizinischer oder psychologischer – Gutachter keine Fahreignungsuntersuchung durchführen, wenn er mit Unternehmen oder sonstigen Institutionen vertraglich verbunden ist, die Personen hinsichtlich der typischen Fragestellungen bei einer MPU beraten, betreuen, behandeln oder auf die Begutachtung vorbereiten, oder die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung anbieten. Der Gesetzgeber hat es dabei versäumt klarzustellen, welche Folgen ein Verstoß gegen den Trennungsgrundsatz hat. Es gibt bisher keine Judikate, ob und wie sich ein Verstoß rechtlich auswirkt, insbesondere ob ein medizinisch-psychologisches Gutachten fehlerhaft und damit nicht verwertbar ist. Man wird das wohl bejahen müssen. Sinn der Regelung ist, die Neutralität und Objektivität des Gutachters sicher zu stellen; es soll verhindert werden, dass ein Klient, der bei der entsprechenden Institution einen Kurs besucht hat, anders behandelt wird als einer, der das unterlassen hat. Es spricht also bei einem Verstoß gegen den Trennungsgrundsatz einiges dafür anzunehmen,

21 Gehrmann, Bedenken gegen die Kraftfahreignung und Eignungszweifel in ihren grundrechtlichen Schranken, NZV 2003, 10/17.

22 BVerwG vom 16.08.1994 DAR 1995, 36.

23 Verordnung vom 18.7.2008, BGBl. I S. 1338

dass das Gutachten nicht unbeeinflusst erstellt wurde und deshalb eine Vermutung für seine Unrichtigkeit spricht. Es besteht auch keine Möglichkeit zu prüfen, ob das Gutachten anders ausgefallen wäre, wenn der Betreffende das Schulungsangebot wahrgenommen bzw. nicht wahrgenommen hätte. Ein unter Verstoß gegen Nr. 4 der Anlage 15 zur FeV zustande gekommenes Gutachten darf deshalb weder von der Fahrerlaubnisbehörde noch vom Verwaltungsgericht anerkannt werden. Eine gesetzliche Klarstellung wäre angezeigt.

III: Auswirkungen auf das Verwaltungsstreitverfahren

Bei Erstellung eines Fahreignungsgutachtens sind die Verwaltungsgerichte anders als die Fahrerlaubnisbehörden nicht auf eine amtlich anerkannte Begutachtungsstelle für Fahreignung beschränkt. Hier gilt vielmehr gemäß § 98 VwGO, § 404 Abs. 2 ZPO der Grundsatz, in erster Linie amtlich bestellte und vereidigte Sachverständige mit einer Begutachtung zu beauftragen. Die Antwort auf die Frage, wie sich ein fehlendes oder ein fehlerhaftes Fahreignungsgutachten auf den Verwaltungsprozess auswirkt, hängt wesentlich mit dem maßgeblichen Zeitpunkt für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer behördlichen Ordnungsverfügung zusammen. es ist zwischen Entziehungs- und Neuerteilungsverfahren zu differenzieren.

1. Entziehungsverfahren

Maßgeblicher Zeitpunkt ist derjenige der letzten Behördenentscheidung²⁴. Bis zu diesem muss der Betreffende ein – zu Recht gefordertes – Fahreignungsgutachten vorgelegt haben. Das Anerbieten, im gerichtlichen Verfahren eine MPU zu machen, ist daher unbeachtlich; ein etwaiger Beweisantrag wäre wegen fehlender Entscheidungserheblichkeit abzulehnen. Das ist wegen der manchmal längeren Verfahrensdauer für den Betroffenen, der zwischenzeitlich die Fahreignung wieder gewonnen hat, ungut, weil er auf ein mit neuen Kosten verbundenes Wiedererteilungsverfahren verwiesen werden muss.

2. Wiedererteilungsverfahren

Maßgeblicher Zeitpunkt im Wiedererteilungsverfahren ist derjenige der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz²⁵. Liegt ein Fahreignungsgutachten aus dem Verwaltungsverfahren vor und ist dieses nachvollziehbar, wird grundsätzlich keine neue Untersuchung im gerichtlichen Verfahren durchgeführt²⁶. Eine Ausnahme gilt dann, wenn nachträglich Umstände eingetreten sind, die eine andere Beurteilung rechtfertigen können. Wurde im Wiedererteilungsverfahren trotz ordnungsgemäßer Aufforderung keine MPU durchgeführt, wird im gerichtlichen

²⁴ BVerwG vom 9.6.2005 NJW 2005, 3081 = BA 2006, 49; ständige Rechtsprechung

²⁵ vgl. z.B. BVerwG vom 12.07.2001 NVwZ-RR 2002, 93

²⁶ hierzu Eyermann/Geiger, VwGO, 12. Aufl. 2006, § 98 Rn. 22

Verfahren regelmäßig keine entsprechende Beweisaufnahme durchgeführt. Denn die aufgrund der Nichtvorlage anzunehmende Nichteignung (§ 11 Abs. 8 FeV) wirkt grundsätzlich fort. Der Betroffene kann sich somit nicht »aussuchen«, ob er sich im Verwaltungsverfahren oder im gerichtlichen Verfahren einer MPU unterzieht. Diese Beispiele belegen, dass ein nachvollziehbares

3. Besonderheiten

Daneben gibt es noch weitere maßgebliche Zeitpunkte. Ein Beispiel ist das Mehrfachtäter-Punktsystem. Der Streit, ob als maßgeblicher Zeitpunkt der Eintritt der Rechtskraft einer Verkehrszuwerhandlung anzusehen ist (Rechtskraftprinzip) oder die Lage am Tag der Zuwiderhandlung (Tattagprinzip) wurde höchstrichterlich im letzteren Sinne entschieden²⁷; die obergerichtliche Rechtsprechung²⁸ und das Schrifttum²⁹ sahen das teilweise anders. Insbesondere in den Fällen des § 13 Nr. 2 Buchst. b FeV stellt sich die Frage des maßgeblichen Zeitpunkts für die Rechtmäßigkeit der Gutachtensanforderung, und zwar dann, wenn nach Zugang des entsprechenden Verlangens für eine der Verkehrszuwerhandlungen unter Alkoholeinfluss Tilgungsreife eingetreten ist. Im Hinblick auf die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Gutachtenanforderung als Vorbereitungsmaßnahme für eine Verwaltungsentscheidung ist nach Maßgabe des materiellen Rechts auf den Zeitpunkt der Gutachtenanforderung abzustellen³⁰.

Diese Beispiele belegen, dass ein in sich stimmiges System hinsichtlich des Zeitpunkts der Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer behördlichen Maßnahme fehlt; eine klare gesetzliche Regelung erscheint erforderlich. Dann wären auch die MPU-Gutachter in die Lage versetzt festzustellen, welche Vorgänge sie bei Erstellung des Gutachtens berücksichtigen dürfen oder müssen.

IV. Reformansätze

Die Durchführung einer MPU nach den derzeit geltenden Standards erscheint wegen der nicht verstummenden Kritik als reformbedürftig. Das gilt insbesondere für die Anlage 15 zur Fahrerlaubnisverordnung³¹, die das Verfahren – rudimentär – regelt. Hinsichtlich des Ablaufs der Untersuchung schreibt Nr. 1 lit. d) der Anlage 15

27 BVerwG vom 25.9.2008 NJW 2009, 612 = zfs 2009, 113 = SVR 2009, 272 = DAR 2009, 46 = NZV 2009, 96

28 OVG Lüneburg vom 24.1.2007 NJW 2007, 1300; VGH Baden-Württemberg vom 9.1.2007 DAR 2007, 412; OVG Schleswig vom 6.12.2005 DAR 2006, 174

29 insbesondere Janker, Wann ergeben sich die Punkte SVR 2004, 1; ders. Tattag- oder Rechtskraftprinzip bei der Punktereduzierung durch Teilnahme an verkehrspsychologischer Beratung oder Aufbauseminar DAR 2007, 374

30 OVG Mecklenburg-Vorpommern vom 13.2.2007 SVR 2007, 354

31 hierzu schon Geiger, Überlegungen zur Weiterentwicklung der medizinisch-psychologischen Untersuchung DAR 2003, 494

vor, dass der Betroffene zu Beginn über deren Gegenstand und Zweck aufzuklären ist; das sollte näher spezifiziert werden. Über die Untersuchung sind nach Nr. 1 lit. e) Aufzeichnungen zu führen. Das Gesetz überlässt es dem Gutachter zu entscheiden, in welcher Form das zu geschehen hat. Vielfach werden handschriftliche Notizen gemacht oder der Ablauf Exploration stichwortartig im PC gespeichert. Ob diese Art der Aufzeichnung für den Probanden störend ist, bedürfte näherer rechtstatsächlicher Untersuchungen, ist aber zu vermuten. Es erscheint durchaus vorstellbar, dass »Klappern« der Tastatur die Konzentration des Probanden ebenso beeinträchtigen kann, wie das Fehlen von Blickkontakt, wenn der Gutachten sich handschriftliche Notizen macht. Außerdem dürfte die Aufmerksamkeit des Sachverständigen abgelenkt sein, wenn er neben der Führung des Untersuchungsgesprächs auch noch dessen Verlauf im PC aufnimmt. Sinn der Regelung ist es, im Zweifelsfall nachweisen zu können, in welcher Weise sich der Betroffene geäußert oder wie er sich in bestimmten Situationen verhalten hat. Das beste Beweismittel – jedenfalls was eine mündliche Exploration angeht – ist eine Tonaufnahme³². Dass eine solche gemacht wird, kann nach derzeitiger Rechtslage nicht verlangt werden. Es ist bekannt, dass einige Untersuchungsstellen das anbieten. Erforderlich ist die Zustimmung des Betroffenen. Wird das Untersuchungsgespräch aufgezeichnet, ist es nicht erforderlich, dem Gutachten eine komplette Abschrift beizufügen; eine solche ist nur zu machen, wenn Zweifel über den Inhalt der Exploration bestehen und hierüber Beweis erhoben werden muss. Dazu ist die Aufnahme für einen angemessenen Zeitraum – datensichert – aufzubewahren. Wird die Exploration nur stichwortartig vom Sachverständigen mitgeschrieben, ist es unumgänglich, dem Betroffenen nach Abschluss des Untersuchungsgesprächs den Inhalt der Aufzeichnung zur Kenntnis zu bringen, ihm Gelegenheit für etwaige Einwendungen zu geben und das in geeigneter Form zu vermerken. Das kann – bei Fehlen einer Tonaufnahme – den leidigen und im Nachhinein kaum zu klärenden Streit darüber verhindern, was der Untersuchte gesagt hat und was nicht. In dem später zu erstellenden Gutachten darf dann aber auch nur das enthalten sein, was dem Klienten vorher mitgeteilt wurde.

Eine Tonbandaufnahme ist allerdings ebenfalls nur ein unvollkommenes Hilfsmittel. Das gilt insbesondere, wenn es um Fragen der Glaubwürdigkeit geht. Das wird erfahrungsgemäß bei Drogenauffälligen relevant. Im Hinblick auf die Strafdrohung bei Besitz der meisten Drogen ist im Hinblick hierauf oft mit falschen oder jedenfalls geschönten Antworten zu rechnen, in der Hoffnung, dass strafrechtliche Sanktionen ausbleiben. Mit absoluter Sicherheit kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Gutachten, in denen möglicherweise der Besitz erheblicher Mengen an Rauschmitteln eingestanden wird, auf dem Weg über die Fahrerlaubnisbehörde den Strafverfolgungsbehörden zur Kenntnis gelangen. Das im angemessenen Umfang zu berücksichtigen stellt den Verkehrspsychologen vor schwierige Probleme, deren Lösung allein mit sprachlichen Mitteln oft nicht gelingt; hier sind andere Methoden gefragt.

32 in diesem Sinne auch Weibrecht, Nachweisfragen – MPU – Rechtsprobleme BA 2003, 130/138

Es ist bekannt, dass nur ein Teil der Kommunikation über die rein verbale Schiene läuft und die gesamte andere Ebene bei einer Tonaufzeichnung fast ausgeblendet wird³³. Hörbar wäre allenfalls, ob der Betroffene »flüssig« antwortet oder um Antworten ringt, ob er wie auswendig gelernt spricht oder ob er seine Worte mit Bedacht wählt; auch Pausen würden erkennbar. Nicht nachzuvollziehen wären aber wichtige Erkenntnisquellen wie Mimik, Körperhaltung, Schweißausbrüche, Blickkontakt mit dem Psychologen und ähnliche Gesichtspunkte. Denkbar wäre es, derartige Elemente über eine Videoaufzeichnung³⁴ festzuhalten. Eine solche könnte zwar auch nur einen Teilbereich festhalten; was sich außerhalb des Aufnahmewinkels abspielt, bliebe unsichtbar. So können bei einer Aufnahme des Gesichtsausdrucks die nervöse Bewegung der Beine wegfallen oder bei einer »Totale« Feinheiten der Mimik nicht erkennbar werden. Zu bedenken ist auch, dass viele Menschen, die sich von einer Kamera »beobachtet« fühlen, anders reagieren als sonst. Gleichwohl wäre eine Bildaufnahme vor allen in problematischen Fällen, bei denen sich in erster Linie Glaubwürdigkeitsfragen stellen, hilfreich, um die Nachvollziehbarkeit einer Begutachtung zu gewährleisten. Ob die Fertigung einer Videoaufnahme bei der gegenwärtigen Gesetzeslage ohne Zustimmung des Betroffenen möglich ist, erscheint durchaus zweifelhaft. Zwar ist der in Nr. 1 lit. e) der Anlage 15 zur Fahrerlaubnisverordnung verwendete Begriff »Aufzeichnung« auslegungsfähig. Allerdings besteht zwischen handschriftlichen Notizen und Videoaufnahmen eine derartige Spannbreite, was den Eingriff in das Persönlichkeitsrecht des Probanden angeht, dass man ohne eine klarstellende Entscheidung des Gesetzgebers wohl kaum zu einer »zwangsweisen« Bildaufzeichnung kommen kann. Eine nicht gewollte Videoaufzeichnung stellt einen Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung dar. Bei einem solchen hat der parlamentarische Gesetzgeber über die Zulässigkeit eines derartigen Eingriffs zu bestimmen und Voraussetzungen sowie Umfang der Beschränkungen klar und für den Bürger erkennbar festzulegen³⁵.

Wenn Ton- oder Videoaufzeichnungen gemacht werden stellt sich die Frage nach der Honorierung für solche Leistungen, die – wohl – in der allgemeinen Gebühr für eine MPU nicht enthalten sind. Bis zu einer Änderungen der Gebührenordnung wird der Betreffende vor der Exploration über die auf ihn – zusätzlich – zukommenden Kosten informiert werden und sein Einverständnis schriftlich festgehalten werden müssen.

Der Einwand, Ton- oder Bildaufzeichnungen dienen der »Überwachung« des Gutachters, sind nicht stichhaltig. Es geht nicht um Kontrolle, sondern um Herstellung von Transparenz und damit um Schaffung von Vertrauen in das Institut der MPU bei den Betroffenen. Außerdem kann im gerichtlichen Verfahren, in denen die Mangelhaftigkeit eines Gutachtens geltend gemacht wird, unschwer der Beweis

33 in diese Richtung auch Weibrech [Fn. 32 BA 2003, 130/138

34 Vgl. hierzu auch Hillmann Zweifel an der Fahreignung DAR 2003, 106/107; ders. Nachweisfragen – MPU – Rechtsprobleme (Verhältnismäßigkeit/Rechtsnatur) BA 2003, 114/116

35 vgl. BVerfG Beschluss vom 11.8.2009 – 2 BvR 941/08 – juris

geführt werden, ob es ordnungsgemäß erstellt wurde. Die Einführung von Ton- oder Bildaufzeichnungen ist somit geeignet, die MPU aus der »Schmuddelecke« heraus zu führen, in die sie von manchen gestellt wird.

V. Fazit.

Grundsätzlich ist die MPU ein geeignetes Mittel, die Fahreignung festzustellen. In der Praxis erkennbare von vielfach von Betroffeneneseite kritisierte Schwachstellen werden nur teilweise von der Rechtsprechung akzeptiert. Die Anlässe, wann sie anzuordnen ist, sind partiell reformbedürftig. Das gilt auch für die Vorschriften, nach denen ein Fahreignungsgutachten zu erstellen ist.

»Idiotentest« auf dem Prüfstand

**Frank-Roland Hillmann, Rechtsanwalt Fachanwalt für Verkehrsrecht,
Oldenburg**

1. MPU als Instrument für Verkehrssicherheit

Zur Klarstellung ein uneingeschränktes Bekenntnis vorweg: Die MPU-Begutachtung ist unzweifelhaft ein sehr wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit¹. Sie wird ganz sicher – und dies vollkommen zu Recht – von der Masse der Bevölkerung mit Hinblick auf die Verkehrssicherheit als unbedingt notwendig und daher unverzichtbar angesehen. Niemand will, dass die Sicherheit der Bürger durch ungeeignete Fahrzeugführer auch nur abstrakt gefährdet sein könnte. Kurz gesagt: Ungeeignete Fahrzeugführer haben auf unseren Straßen nichts zu suchen und deshalb ist berechtigten Zweifeln an der Fahreignung in geeigneter Weise, z.B. mittels MPU nachzugehen.

Auf der anderen Seite möchte niemand freiwillig einen derartigen Eingriff in seine Persönlichkeitsrechte hinnehmen, wie es die MPU nun einmal unbestreitbar darstellt². Deshalb ist es zu begrüßen, dass die Verwaltungsgerichtsbarkeit die Verwaltungsbehörden immer wieder dann in seine Schranken weist, wenn der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verletzt ist oder die Persönlichkeitsrechte des Bürgers in anderer Weise durch die MPU bedroht sind.

Auch wenn sicherlich niemand die MPU-Begutachtung grundsätzlich in Frage stellt, fällt jedoch auf, dass immer wieder, insbesondere auf den Verkehrsgerichtstagen, die Notwendigkeit gesehen wird, sie kritisch zu durchleuchten. Diese kritische Sicht erfolgt nun nicht nur vonseiten der Betroffenen, sondern vor allem auch von mit dem Thema der Fahreignung befassten Juristen. Warum ist das so? Lässt dies die Vermutung zu, dass die MPU in der gegenwärtigen Form nicht der Weisheit letzter Schluss ist? Und bejahendenfalls: Woran liegt das?

1 Vgl. hierzu Blocher/Winckler/Rösler/Foerster »Zur derzeitigen Praxis der Fahreignungsbe-
gutachtung alkoholisierter Kraftfahrer, DAR 1998, 302 ff mit umfassender Literaturüber-
sicht

2 Besonders ausführlich hierzu: BVerfG, Beschluss vom 20.06.2002, ZfS 2002, 454 = DAR
2002, 405 ff

Jährlich müssen sich weit über 100.000 Verkehrsteilnehmer, die durch ihr Verhalten Anlass zu Zweifeln an ihre Fahreignung gegeben haben, einer MPU unterziehen. Nach Erkenntnissen des ADAC fällt aber etwa die Hälfte dieser Fahreignungsgutachten negativ aus, gefühlt sind es sogar mehr. Vor allem solche Probanden, die sich zuvor keiner verkehrspsychologischen Schulungsmaßnahme unterzogen haben, haben erfahrungsgemäß nur eine geringe Chance, die MPU zu bestehen. Es hält sich sogar hartnäckig das Gerücht, dass sich die Begutachtungsstellen auf eine Mindestdurchfallquote geeinigt haben könnten.

Die MPU hat in der Bevölkerung einen ungunten Ruf. Der Begriff ist negativ belastet, sie gilt als etwas außerordentlich Unangenehmes. Bei denjenigen, die sich ihr unterziehen mussten – und nicht nur bei den »Durchgefallenen« – ist von »Schikane« die Rede, von »Willkür«, »Lotterie« und »Geldschneiderei«. Es ist bezeichnend, dass die MPU im Volksmund abschätzend als »Idioten-Test« bezeichnet wird.

Das Bild der MPU in der Bevölkerung ist geprägt von Misstrauen, gepaart mit Unwissenheit, aber auch angereichert durch mummenschanzartiges Verhalten der Psychologen und durch allerlei Gerüchte und Halbwahrheiten³. Alle Versuche der Begutachtungsstellen, ihre Arbeit und vor allem die Notwendigkeit der Prüfungen in den Medien positiv darzustellen, sind bislang weitestgehend erfolglos geblieben. Die MPU wird unverändert als reines Glücksspiel angesehen und bei negativem Ausgang wird allenthalben berichtet, es habe von vorneherein festgestanden, dass der Proband überhaupt keine Chance hatte. Wer durchfallen solle, der falle auch durch und so wird immer wieder die wehrlose Abhängigkeit von der Laune des übermächtigen Prüfers beklagt, der mutwillig und machtbesessen mit dem in einem hoffnungslosen Abhängigkeitsverhältnis stehenden Probanden alles machen könne, was er wolle.

2. Muss der Prüfer geprüft werden?

So stellt sich also die Frage, ob die MPU-Prüfer tatsächlich die »letzte Instanz« sein dürfen, deren Beurteilung ebenso ungeprüft bleibt, wie bereits zuvor die Anordnung der Führerscheinstellen noch immer nicht justiziabel ist⁴. Denn dann wäre der allseitigen Kritik an dem bisherigen System der Fahrerlaubnis, machtlos der Willkür der Führerscheinstellen ausgeliefert zu sein, als ein weiterer Kritikpunkt hinzuzufügen, dass die möglicherweise schon rechtswidrig angeordnete MPU im weiteren Verfahrensablauf auch noch fachlich fehlerhaft ausgeführt wurde, was aber wiederum keiner Prüfungsinstanz unterliegt. Dies wiederum hat dann ja allein schon aus dem Grunde weitreichende Konsequenzen, weil ein negatives Gutachten nach § 11 Abs. 8 FeV als »neue Tatsache« die etwaige Rechtswidrigkeit der zugrunde liegenden verwaltungsrechtlichen MPU-Anordnung heilen würde.

Wie stellt sich die gegenwärtige Situation dar?

³ Hillmann, 41. VGT 2003, S. 143 ff.

⁴ Siehe die Ergebnisse des 44. VGT 2006, AK III, Seite 77 ff

a. Überprüfung nur der Gutachten

Die Gutachter selbst unterliegen nur in eingeschränktem Maße einer regelmäßigen Kontrolle. Es werden nur die schriftlichen Gutachten durch die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) überprüft.

Aber wie ist der Fall zu lösen, bei dem der Betroffene unbeirrt daran festhält, zu Unrecht verurteilt worden, also objektiv unschuldig zu sein (was vielleicht sogar zutrifft)? Hält er daran im Verlaufe der MPU-Begutachtung fest, wird ihn der Prüfer als »unbelehrbar, uneinsichtig, realitätsfern« und somit als »negativ« einstufen. Soll er aber eine bewusst unwahre Geschichte erzählen, nur um die MPU bestehen zu können? Wie kann die BASt diesen Konflikt überhaupt bemerken, geschweige denn lösen? Wie die Gutachten tatsächlich zustande gekommen sind, ob der Inhalt auch dem tatsächlich Gesagten entspricht, ob der Prüfer die notwendige Objektivität gewahrt hat, bleibt ungeprüft. Eine Überprüfung der jeweiligen Explorations Sitzungen vor Ort, die stichprobenartig und konsequent erfolgen könnte, findet nicht statt.

b. Überprüfung der Begutachtungen

Eine Zertifizierung der Gutachter allein reicht ebenso wenig mehr aus, wie das bloße Überprüfen der fertigen schriftlichen Gutachten. Stets dort, wo Menschen etwas zu beurteilen haben, sind Fehler immanent. Frei von subjektiven Gefühlen und Einstellungen ist niemand. Deshalb wird in der Technik jeder wichtige Baustein doppelt ausgelegt, ist ein Flugzeug mit zwei Piloten ausgestattet und der Mensch tut gut daran, nach dem bewährten »Vier-Augen-Prinzip« zu verfahren. Auch der Prüfer muss daher überprüft werden. Er kann und darf bei der Beurteilung einer so wichtigen Frage, wie der Fahreignung, nicht die einzige und zugleich letzte Instanz sein. Der grundsätzlich mögliche, ausschließlich jedoch zivilrechtliche Schadensersatzanspruch des Betroffenen gegen die Begutachtungsstelle ist ein ganz und gar stumpfes Schwert und in der Praxis vollkommen ungeeignet, dem Betroffenen auch nur ansatzweise, vor allem aber schnell und effektiv zu helfen.

c. Überprüfung durch die BASt

Als Überprüfungsinstitution sind derzeit nur die BASt oder die bundesweite Wiedereinführung der Obergutachter denkbar. Seitens der BASt wird in diesem Zusammenhang daher zu Recht gefordert, die Akkreditierungs- und Überwachungsbefugnisse gegenüber den Trägern der Begutachtungsstellen auszuweiten⁵. Denkbar ist hierbei z.B. die Teilnahme von Begutachtern der BASt insbesondere an den psychologischen und ärztlichen Untersuchungsgesprächen im Rahmen medizinisch-psychologischer Untersuchungen vor Ort in den Begutachtungsstellen.

Die BASt ist eine nicht rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts und als solche Teil des Bundesverkehrsministeriums⁶. Bei der Akkreditierung wird die BASt dem-

5 a.A. Scheufen/Müller-Rath/Schubert, Kontrollteilnahme von Begutachtern der BASt an Explorationsgesprächen im Rahmen der MPU, NZV 2008, 332 ff

6 BGH, NJW 1983, 2371 ff.

entsprechend in Erfüllung der ihr hoheitlich übertragenen öffentlich-rechtlichen Aufgaben selbst hoheitlich tätig. Sie handelt in Ausübung öffentlicher Gewalt.

Die Begutachtungsstellen respektive deren Träger sind dagegen weder Behörden noch Beliehene oder Verwaltungshelfer. Als rein kommerzielle juristische Personen des Privatrechts erstellen sie Privatgutachten allein aufgrund eines Werkvertrags mit dem Fahrerlaubnisinhaber, dem es freigestellt ist, ob er das Gutachten der Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen des fahrerlaubnisrechtlichen Verwaltungsverfahrens zur Verfügung stellt. Die dort von der Fahrerlaubnisbehörde abschließend zu treffende Entscheidung bezieht sich auf das MPU-Gutachten als Entscheidungshilfe, dessen verwaltungsverfahrenrechtliche Würdigung somit völlig unabhängig ist von der Gutachterbewertung seitens BAST im Rahmen der Auditierung⁷. Der BAST könnte daher die Rechts- und Fachaufsicht über Träger von Begutachtungsstellen respektive Begutachtungsstellen selbst zugewiesen werden. Schließlich handelt es sich bei der Tätigkeit der Begutachtungsstellen trotz ihrer Bindung an öffentlich-rechtliche Vorschriften und trotz des Umstandes, dass sich der Staat bei der Erfüllung öffentlicher Aufgaben ihrer Mithilfe bedient, um eine reine privatrechtliche Tätigkeit. Es ist daher wegen der öffentlich-rechtlichen Konsequenzen dringend geboten, diese Tätigkeit auf fachliche Korrektheit hin staatlich zu überprüfen.

d. Möglichkeit der Oberbegutachtung

Das oben erwähnte »Vier-Augen-Prinzip« könnte durch eine weitere Begutachtung gewährleistet werden. Gegen eine MPU-Begutachtung findet eine Oberbegutachtung gegenwärtig grundsätzlich (eine Ausnahme gibt es wohl noch in einigen Bundesländern) nicht statt. Dieses Institut könnte bundesweit einheitlich (wieder) eingeführt werden. Die Oberbegutachtung sollte wieder – wie früher – sowohl auf Wunsch der Verwaltungsbehörde, wie auch des Betroffenen im Interesse der Rechtsgleichheit und -sicherheit möglich sein. Die Oberbegutachtung ist ein sehr taugliches Instrument zur Qualitätssicherung der Basisgutachten. Immerhin wurde seinerzeit ein beachtlicher Teil der MPU-Gutachten im Zuge der Oberbegutachtung aufgehoben.

Die gegenwärtig einzig gegebene Möglichkeit, sich immer wieder aufs Neue ausschließlich von der gleichen Institution, nämlich einer Begutachtungsstelle für Fahreignung prüfen zu lassen, nährt allenfalls den Vorwurf seitens der Betroffenen, es handele sich doch bloß um »Abzockerei«. So wird die Akzeptanz der MPU-Gutachten nur reduziert, keinesfalls aber gefördert. Aus gutem Grund gibt es in unserem Justizsystem stets ein Rechtsmittel gegen erstinstanzliche Entscheidungen, über das ausschließlich durch ein übergeordnetes Gericht entschieden wird.

e. Rechtliche Kontrolle

Es ist zu überlegen, ob die »Begutachtungsleitlinien« und »Beurteilungskriterien« unverändert nicht unter rechtlicher Kontrolle stehen sollen. Bekanntlich wurde die

⁷ Scheufen/Müller-Rath/Schubert, a.a.O.

BASSt seitens des BMV beauftragt, ein neues und zeitgemäßes Konzept für die Fortschreibung der »Begutachtungsleitlinien« zu entwickeln. Dem von der BASSt vorgeschlagenen Konzept, das im wesentlichen darauf basiert, dass mit der Fortschreibung der einzelnen Kapitel unter Federführung der BASSt themenspezifische interdisziplinäre Expertengruppen zusammengesetzt werden, erhielt die Zustimmung der beiden zuständigen Fachministerien.

Zum 01.07.2009 haben sich so durch die 2. Auflage der »Beurteilungskriterien« weitreichende Änderungen für die Beratungspraxis der Anwaltschaft ergeben, wenn es um den Nachweis eines geänderten Konsumverhaltens oder einer Alkoholabstinenz für die MPU geht. Das führt z.B. dazu, dass diejenigen Betroffenen, deren Tat vor dem 01.07.2009 begangen wurde und die sich innerhalb der Verkehrstherapie nach den bis dahin geltenden Richtlinien verhielten, nun plötzlich nach den neuen Anforderungen zu beurteilen sind. Für manchen Betroffenen bedeutet das, nun plötzlich einen Abstinenznachweis führen zu müssen, der zuvor gar nicht gefordert war. Es kann weiter bedeuten, mit der geforderten einjährigen Abstinenz bei den Hypothesen 1 und 2 erst ab dem Zeitpunkt beginnen zu können, ab dem er die ersten EtG-Werte vorliegen hat. Von Übergangsregelungen keine Spur!

Hier muss korrigierend eingegriffen werden, z.B. durch eine juristische bzw. gerichtliche Kontrollinstanz. Es kann nicht richtig sein, dass Bestimmungen mit weitreichenden Konsequenzen für den Betroffenen ohne Einschaltung des Gesetzgebers und ohne jede gerichtliche Überprüfungsmöglichkeit Bindungswirkung erlangen. So hat das z.B. die Konsequenz, dass die seitens der Strafgerichte nach den §§ 69, 69a StGB festgesetzte Sperrfrist vollkommen irrelevant wird, solange der Betroffene faktisch vor Ablauf der in den »Beurteilungskriterien« festgeschriebenen Zeiten ohnehin keine positive MPU erlangen kann. Die Autoren solcher Richtlinien bestimmen somit das gesamte MPU-System, dem der Betroffene machtlos gegenübersteht.

3. Alternativen zur (isolierten) MPU

Alternativen zur MPU sind allenfalls in der Weise denkbar, dass das Problem von einer anderen Seite angegangen wird.

a. Nachschulung und anschließende MPU

Die MPU hat den Nachteil, dass sie eine lediglich temporär eingegrenzte Beurteilung der medizinischen Situation und bei nur ca. halbstündiger Untersuchung einen nur unvollkommenen Einblick in die Psyche des Probanden zulässt. Es ist daher daran zu denken, anstelle der isolierten MPU in allen bisherigen Fällen, in denen die MPU rechtmäßig zu erfolgen hatte, eine kombinierte Maßnahme in Form einer Langzeitschulung (verkehrspsychologische Schulung) mit Abschlussbegutachtung (MPU) einzuführen.

Dies könnte in der Weise geschehen, dass der Gesetzgeber eine solche Maßnahme bei den jeweiligen gesetzlich vorgeschriebenen Fällen der Entziehung der

Fahrerlaubnis wegen charakterlichen Fahreignungsbedenken vorschreibt, indem z.B. jedem Trunkenheitsstäter ab 1,6 Promille bzw. dem Drogentäter, bei dem die MPU zu fordern ist, bei anderen Straftätern⁸ sowie den 14-Punkte-Kandidaten auferlegt wird, während der Zeit der Entziehung der Fahrerlaubnis eine solche Verkehrspsychologische Schulung zu absolvieren. Zu denken ist auch daran, sie als Bewährungsauflage oder als Auflage bei einer Verfahrenseinstellung nach § 153a StPO z.B. bei Radfahrern vorzusehen. Dem in diesem Zusammenhang immer wieder geäußerten Einwand, dies sei von manchem Betroffenen, z.B. Hartz IV- Empfänger, nicht zu finanzieren, ist zu entgegnen, dass es schon immer Rechtsprechung aller Gerichte war, wer ein Kfz fahre, müsse auch das entsprechende Geld dafür haben⁹. Dies ist Folge der Beibringungslast, die § 2 Abs. 8 StVG, §§ 11, 13, 14 FeV dem Betroffenen auferlegen. Schließlich hat sich derjenige, der ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehr führt, von vornherein den Pflichten und den Kosten dieser Verkehrsart unterworfen. Zudem haben Individualinteressen hinter der Sicherheit der Bevölkerung unbestreitbar zurückzustehen.

Allerdings mehren sich die Berichte von Probanden, dass ihnen von den Nachschulungstherapeuten ausdrücklich geraten wird, unzutreffende persönliche Sachverhalte darzustellen, weil anderenfalls eine positive MPU nicht zu erwarten sei. So berichtete z.B. ein Mandant, der 1996 mit einem Pkw mit 1,4 Promille, 2001 mit einem Fahrrad mit 2,4 und 2008 mit einem Fahrrad mit 2,7 Promille am Straßenverkehr teilgenommen hatte, von seinem Nachschulungstherapeuten bestimmt worden zu sein, sich bei der MPU dahingehend einzulassen, dass er in der Zwischenzeit auch mit einem Pkw unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilgenommen habe, obwohl das vollkommen unzutreffend war, er im Gegenteil ja gerade deshalb immer wieder auf das Fahrrad zurückgegriffen habe, weil er nicht mit einem Pkw am Straßenverkehr teilnehmen wollte, wenn er Alkohol getrunken habe. In anderen Fällen wird berichtet, dass den Teilnehmern an verkehrspsychologischen Schulungsmaßnahmen geradezu abenteuerliche Geschichten in den Mund gelegt werden, die weit ab von jeder Realität stehen und daher auf massive Aversionen seitens der Probanden stoßen.

Die verkehrspsychologischen Schulungsinstitute sollten daher staatlich lizenziert und akkreditiert sein. Sie sollten auch einer Überwachung, z.B. durch die BAST unterliegen. Solche Institute müssen absolut seriös und über jeden Zweifel der »Mauschelei« oder »Scharlatanerie« erhaben sein.

Sie dürfen daher in absolut keinem wirtschaftlichen oder personellen Zusammenhang mit den Begutachtungsstellen stehen. Der in Anlage 15 zur FeV jüngst verschärfte »Trennungsgrundsatz« ist somit auch auf Schulungsinstitute auszudehnen.

Die Gefahr, dass der Proband die spätere MPU-Entscheidung nicht akzeptiert, weil er sich ungerecht behandelt fühlt, ist so wohl weitestgehend auszuschließen.

8 Vergleiche hierzu die aktuelle Fassung des § 11 Abs. 1, Nr. 4 bis 7 FeV

9 Haus, Das verkehrsrechtliche Mandat, Bd. 3 Verkehrsverwaltungsrecht, 1. Aufl. § 17, Rn. 142 m.w.N.

b. Neue Gewichtung Medizin zu Psychologie

Auch ist an eine neue Gewichtung des medizinischen Anteils der Untersuchung zum psychologischen Teil zu denken. Eine möglichst gründliche Auswertung der Alkoholismusmarker während der gesamten Dauer der Entziehung der Fahrerlaubnis, wie das jetzt schon durch die EtG-Werte geschieht, könnte dabei förderlich sein. Gefürchtet sind bei einer MPU ja auch nie die Mediziner, sondern ausschließlich die Psychologen. Es könnte daher der Akzeptanz der Begutachtung insgesamt zuträglich sein, wenn dem medizinischen Teil mehr Bedeutung zukäme.

4. Verbesserungsvorschläge

a. Audio- bzw. Videomitschnitt

Von allen Seiten wird seit vielen Jahren immer wieder mehr Transparenz der MPU-Begutachtung gefordert. Der Betroffene hat zweifelsfrei Anspruch auf ein faires und nachvollziehbares Verfahren. So kann kein Verständnis erwartet werden, wenn die Verkehrspsychologen es immer wieder mit teilweise fadenscheinigen Argumenten ablehnen, ausnahmslos und ungefragt Tonband- und/oder Videomitschnitte anzufertigen. Da werden Datenschutzgründe ins Feld geführt, prüfungspsychologische Argumente bis hin zu Kostengründen. Das alles überzeugt nicht. Im Gegenteil: Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes¹⁰ bedeutet die MPU die »Erhebung höchstpersönlicher Befunde«, die unter den Schutz des allgemeinen Persönlichkeitsrechts fallen. Dann hat der Betroffene auch das Recht, für die ausschließlich objektiv zutreffende Verwendung dieser so gewonnenen Befunde Sorge zu tragen, indem ihm die Möglichkeit des Nachweises unkorrekter Datenerhebung offen steht.

Trotz festgelegter Standards bei medizinisch-psychologischen Untersuchungen ist der Untersuchungsablauf nur mangelhaft nachprüfbar, weil das Gespräch nicht als Video- oder Tonbandprotokoll aufgezeichnet wird. Die Teilnehmer eines vom ADAC durchgeführten Rechtsforums zum Thema MPU¹¹ gelangten einhellig zu der Empfehlung, die Untersuchungsgespräche künftig aufzuzeichnen. Bei Bedarf können diese dann als schriftliches Ablaufprotokoll herangezogen werden. Dadurch kann die Qualität der Gutachten verbessert werden.

Allerdings wird von Seiten der Begutachtungsstellen stets eingewandt, der Mitschnitt sei ja schon derzeit möglich. Der Proband könne zu Beginn der Exploration den Wunsch äußern, das Gespräch solle aufgezeichnet werden. Das geschehe dann auch. Oft wird sogar behauptet, ein solcher Mitschnitt werde zu Beginn des Gesprächs ausdrücklich angeboten. Das löst aber das Problem nicht: Der Proband weiß zu Beginn der Untersuchung selbstverständlich nicht, ob er positiv oder negativ beurteilt wird. Erst im Falle eines negativen Begutachtungsergebnisses stellt sich

¹⁰ Grundsatzentscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24.06.1993, DAR 1993, 427

¹¹ DAR 2002, 95 ff

überhaupt nur die Notwendigkeit einer Überprüfung der Begutachtung. Denn nur dann begehrt der Betroffene anwaltlichen Rat und behauptet, die Prüfung habe »nur 5 Minuten gedauert«, die ganze »Art der Befragung sei tendenziös gewesen« und all das, was dort in dem Gutachten zitiert sei, »habe er niemals gesagt«.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit¹² des Explorationsgespräches, aber auch zum eigenen Schutz der Prüfer vor unberechtigten Vorwürfen der Probanden sollte daher ohne jede Ausnahme ein Tonband und/oder Videomitschnitt erfolgen, übrigens eine regelmäßige Forderung aller bisherigen Arbeitskreise derjenigen Verkehrsgerichtstage, die sich mit dieser Problematik befasst haben: 1992¹³, 1994¹⁴, 1997¹⁵ und 2003¹⁶, bislang jedoch ohne jede Realisierung in der Praxis. Technisch ist das im Zeitalter der Möglichkeit digitaler Aufzeichnung überhaupt kein Problem, der Kostenaufwand ist minimal. Es wird lediglich ein Mikrofon und Speicherplatz benötigt (denn mit einem Laptop arbeitet ohnehin jeder Gutachter) und die Speicherung als Digital-Datei erfordert nur wenige Handgriffe. Ansonsten bleibt es unverändert bei der gewohnten Art der Arbeit der MPU-Prüfer. Es wird auch keine Abschrift benötigt. Der Betroffene soll ausschließlich in die Lage versetzt werden, eine Kopie der Aufzeichnung per E-Mail oder auf CD anfordern zu können.

Ein solcher Mitschnitt sollte einer Aufbewahrungsfrist von mindestens 6 Monaten unterliegen. Die Kopie sollte – selbstverständlich auf Kosten des Betroffenen – innerhalb dieser Frist jederzeit (ausschließlich) von ihm oder – bei Vorlage einer Schweigepflichtsentbindungsurkunde – auch von dem Anwalt angefordert werden können. Nach Ablauf der Frist muss das Band vernichtet bzw. die Datei gelöscht werden.

Jedenfalls dürfte dies die bessere Alternative gegenüber der Möglichkeit sein, eine Vertrauensperson während des Explorationsgespräches hinzuziehen zu können.

Derartige Gesprächsmitschnitte helfen dann sicher auch, überflüssige Prozesse zu vermeiden. Wenn der Betroffene seinem Anwalt erzählt, diese und jene Passage in dem Gutachten habe er gar nicht oder zumindest nicht so gesagt, kann diese Behauptung sogleich anhand des Mitschnitts überprüft und ggf. widerlegt werden. Das dient in erheblichem Maße der Rechtsklarheit und –wahrheit. Und sie dient auch der Rehabilitierung der Prüfer, die sich so von jedem Zweifel an der Qualität ihrer Begutachtung befreien könnten. Es ist unerklärlich, weshalb in dieser Frage kein Konsens mit den MPU-Psychologen erreicht werden kann. Jedenfalls hat dieses Thema nichts mit Begriffen wie »Überwachung« oder »Kontrolle« der begutachtenden Psychologen zu tun, sondern lediglich mit »Nachvollziehbarkeit« und »Nachprüfbarkeit« deren Gutachten. Anderenfalls kann nicht geklärt werden, ob das Gutachten auch objektiv richtig ist.

12 vgl. hierzu Leverenz »Das nachvollziehbare Eignungsgutachten«, DAR 1992, 50 ff

13 30. VGT 1992, AKJ IV, Seite 142 ff

14 32. VGT 1994, AKVI, Seite 234 ff

15 35. VGT 1997, AKVII, Seite 248 ff

16 41. VGT 2003, AK III, Seite 143 ff

Der Gesetzgeber ist daher aufzufordern, die erforderlichen rechtlichen Grundlagen für die Verpflichtung zur Anfertigung derartiger Audio- und Videomitschnitte zu schaffen und dabei aber zugleich auch den Schutz der Persönlichkeitsrechte der Betroffenen sicherzustellen.

b. Gerichtliche Überprüfbarkeit

Darüber hinaus sollte dem Betroffenen auch eine praktikable Möglichkeit eingeräumt werden, das jeweilige Gutachten inhaltlich durch ein Gericht überprüfen zu lassen. Sowohl unter werkvertraglichen wie unter verwaltungsrechtlichen Aspekten ist eine gerichtliche Überprüfung wiederum nur dann möglich, wenn der Gang der Exploration anhand eines Mitschnitts verfolgt werden kann. Es darf sicherlich erwartet werden, dass der größte Teil der Begutachtungen ohnehin beanstandungsfrei sein wird. Wenn aber auch nur eine einzige Begutachtung mangelhaft ist, dann hat der Bürger das Recht, dies gerichtlich klären und sich sein Recht herstellen zu lassen. Sicherlich wird das auch zur – begrüßenswerten – Folge haben, dass die Gutachter größtmögliche Sorgfalt walten lassen, was der generellen Qualität der Begutachtungen zugute kommen dürfte.

c. MPU nach Nachschulungsempfehlung

In jedem Falle sollte stets dann, wenn die MPU mit einer Nachschulungsempfehlung geendet hat, zwar – wie bisher – die Fahrerlaubnis ohne Weiteres sofort erteilt werden, aber es sollte eine Nachbegutachtung im Anschluss an die Nachschulungsmaßnahme angedacht werden. So kann der tatsächliche Eintritt des Nachschulungserfolges besser überprüft werden. Ggf. ist dann entweder der Erfolg zu bestätigen oder es müsste eine Verlängerung der Nachschulungsmaßnahme mit weiter Nachbegutachtung angeordnet werden.

d. Verarbeitung von Vorbegutachtungen

Ganz und gar unerfreulich ist die Situation zum Thema »Berücksichtigung von Vorbegutachtungen«. Während die Verwaltungsbehörden in der Regel nicht verlangen, ein vorher einmal erstelltes – negatives – Gutachten vorzulegen, weigern sich MPU-Psychologen regelmäßig, mit der Begutachtung zu beginnen, solange das Vorgutachten nicht vorgelegt worden ist. Zumindest aber erfolgt trotz eines eigentlich positiven Ergebnisses kein abschließendes Beurteilungsvotum. Alleiniger Grund dafür ist die bloße Vermutung, dass das Vorgutachten negativ war und ein Kollege die Begutachtung des anderen Kollegen nicht aufheben will. Zu fordern ist eine ganz und gar unabhängige Begutachtung. Niemand ist verpflichtet, gegen sich gerichtete negative – wohlmöglich auch noch falsche – Erkenntnisse zu offenbaren und sich selbst zu belasten. So ist zu fordern, dass stets dann, wenn eine Folgebegutachtung stattfinden soll, die Führerscheineakte vor deren Versendung an den MPU-Prüfer von allen Schriftstücken zu befreien ist, die irgendeinen Hinweis auf eine stattgefundene Vorbegutachtung enthält. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Folgeprüfer nicht der Versuchung erliegt, den Vorbegutachter anzurufen und sich nach dem Er-

gebnis des nicht zur Führerscheinakt gereichten (negativen) Gutachtens zu erkundigen oder sich gar das Gutachten zifaxen zu lassen.

5. Fazit:

Es gibt noch viel zu tun rund um die MPU. Sie kann und muss noch weiter perfektioniert werden. Der Gesetzgeber ist aufgerufen, sich damit schnellstmöglich zu befassen.

»Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung« auf dem Prüfstand

Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert, Berlin, DEKRA Automobil GmbH

1. Verkehrssicherheit und Freiheit – Rechtliche Grundlagen

Dieser Beitrag ist unter Berücksichtigung der Aufgabenstellungen der im Rahmen einer Medizinisch-Psychologischen Begutachtung beteiligten Ärzte, Psychologen und ggf. Ingenieure entstanden. Das Begutachtungssystem und die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) stehen auf Grund der hohen objektiven als auch subjektiven Bedeutung des Führerscheines im besonderen Fokus des öffentlichen, medialen und privaten Interesses. In der Sache entzündet sich der Streit häufig an der MPU.

Der Schutzpflicht des Staates kommt daher im Bereich der Verkehrssicherheit eine herausragende Rolle zu, wie Roman Herzog anlässlich seines Plenarvortrages auf dem 30. Verkehrsgerichtstag 1992¹ über »Die Bedeutung des Verkehrsrechts in einer mobilen Gesellschaft« darlegte, indem er den Schutz von Leben und Gesundheit der Allgemeinheit als »vornehmste Staatsaufgabe« bezeichnet hat.

Hieraus ergeben sich direkte Bezüge auf den Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz (GG) für die Bundesrepublik Deutschland², in dem das Recht jeden Bürgers auf Leben und körperliche Unversehrtheit verankert ist und die Freiheit der Person als unverletzlich beschrieben wird. »Zugespitzt ausgedrückt begegnen sich das private Mobilitätsinteresse als Ausdruck der grundgesetzlich geschützten allgemeinen Handlungsfreiheit, Art. 2 I GG und das öffentlich-rechtliche Interesse, den Straßenverkehr, genauer: die ihrerseits Grundrechtsrang genießenden Rechtsgüter der übrigen Straßenverkehrsteilnehmer, vor der Gefährdung durch »ungeeignete« Verkehrsteilnehmer bewahrt

1 Herzog, R. (1992) Die Bedeutung des Verkehrsrechts in einer mobilen Gesellschaft, Plenarvortrag auf dem 30. Deutschen Verkehrsgerichtstag Goslar.

2 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch das Gesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2248) geändert worden ist.

wissen zu wollen.«³ In diese Rechte darf nur auf Grund eines Gesetzes eingegriffen werden. Verbindliche Norm für alle Straßenverkehrsteilnehmer sind Gesetze und Verordnungen zum Umgang mit Fahrzeugen und Fahrzeugführern (StVG⁴, KfSachvG⁵, PBefG⁶, FeV⁷, StVO⁸, StVZO⁹ etc.)

Durch den Betrieb von Kraftfahrzeugen (und anderen Transportmitteln wie Flugzeugen, Schiffen und Eisenbahnen) gehen sowohl durch das Fahrzeug als auch durch den Fahrzeugführer erhöhte Gefahren für die Allgemeinheit aus.

Der Staat überzeugt sich daher bei den Fahrzeugführern von deren Befähigung (Fahrerschulung und Prüfung) sowie deren körperlicher und geistiger Eignung. Das Ergebnis führt zu der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen gem. § 2 StVG. Nach dem in Deutschland unbefristeten Erwerb der Fahrerlaubnis – ausgenommen der Gruppe 2 (schwere LKW und Busse) – besteht nur eine Selbstüberprüfungspflicht gem. § 2 Abs. 1 Satz 1 FeV. Darin wird ausgeführt: »Wer sich infolge körperlicher oder geistiger Mängel nicht sicher im Verkehr bewegen kann, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn Vorsorge getroffen ist, dass er andere nicht gefährdet.«

Bei den Fahrzeugen wird die technische Beschaffenheit zur Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr unter strengen Bedingungen geprüft, wobei es Vorschriften für in den Verkehr kommende Fahrzeuge und Vorschriften für im Verkehr befindliche Fahrzeuge gibt. Die Ergebnisse der Überprüfung münden in die Zulassung von Fahrzeugen zum öffentlichen Straßenverkehr gem. § 1 StVG. Hier gelten strenge Vorschriften zur periodischen Überwachung (Hauptuntersuchung, Abgasuntersuchung etc.).

-
- 3 Scheufen, M., Müller-Rath, F. (2006) Bindungswirkung strafgerichtlicher Sperrfristverkürzungsbeschlüsse, NZV 7: 353 – 357.
 - 4 Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung des Inkrafttretens vom 23.07.2009. Letzte Änderung durch: Sechstes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 17. Juli 2009 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2009 Teil I Nr. 43 S. 2023, ausgegeben zu Bonn am 22. Juli 2009).
 - 5 Kraftfahrersachverständigen-gesetz (KfSachvG) vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 291 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist.
 - 6 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 21 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2258) geändert worden ist.
 - 7 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 5. August 2009 (BGBl. I S. 2631) geändert worden ist.
 - 8 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 5. August 2009 (BGBl. I S. 2631) geändert worden ist.
 - 9 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 21. April 2009 (BGBl. I S. 872) geändert worden ist.

Die Angaben des statistischen Bundesamtes zu den Ursachen von Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008^{10 11} verdeutlichen, dass lediglich ca. 1,3 % der Unfälle auf technische Probleme, 8,9 % überwiegend auf äußere Bedingungen zurückzuführen sind, während der Faktor Mensch mit 91 % als Unfallverursacher in Erscheinung tritt (Abb. 1).

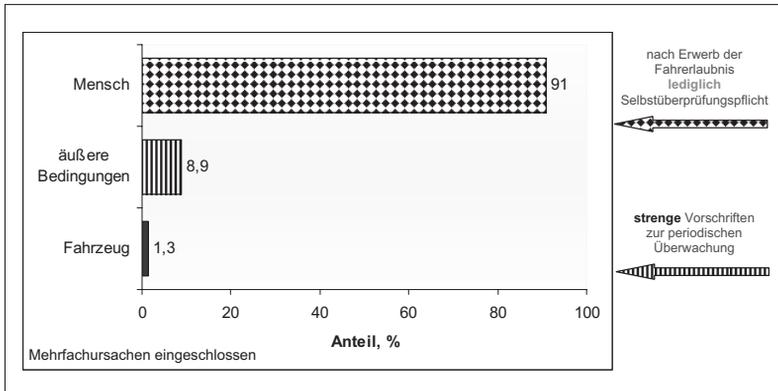


Abb. 1 Ursachen für Unfälle mit Personenschaden Deutschland 2008

Ein großes Potenzial zukünftigen Verkehrssicherheitsgewinns ist überproportional am Faktor Mensch festzumachen. Daher muss ihm ein entsprechender Raum in der Bereitstellung unterstützender Maßnahmen zum Erhalt bzw. zur Wiedererteilung des Führerscheins (Driver Improvement), in der Diagnostik und Begutachtung, bei Krankheit in der Therapie sowie in der Forschung, gegeben werden.

2. Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) als Instrument der Verkehrssicherheit

2.1 Grundsätze – Ausgangshypothesen der Begutachtung der Fahreignung

Da die Tätigkeit als amtlich anerkannte Begutachtungsstelle für Fahreignung und die Durchführung einer MPU in den Schutzbereich des Artikels 12 I GG fallen, dürfen Eingriffe nur auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung erfolgen. Dies schließt sowohl die betroffenen Rechte der Fahrerlaubnisinhaber und -bewerber, der

10 Unfallursachen 2008 – <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Querschnittsveroeffentlichungen/WirtschaftStatistik/Verkehr/UnfallentwicklungStrassen72009,property=file.pdf>

11 Ursachen von Unfällen mit Personenschaden <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Verkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/Content50/UrsachenPersonenschaden.psml>

Träger von Begutachtungsstellen als auch der am Begutachtungsprozess beteiligten Sachverständigen (Ärzte, Psychologen, Ingenieure) ein. In den gesetzlichen Regelungen sind auch der Umfang und die Grenzen des Eingriffs deutlich erkennbar zu gestalten.

Jede empirisch begründete Wissenschaft überprüft von Zeit zu Zeit die von ihr angewendeten Methoden sowie deren Einbettung in entsprechende gesellschaftliche und rechtliche Systeme. Unter diesem Aspekt steht die MPU auch wegen der hohen individuellen Bedeutung der Fahrerlaubnis zur Sicherung der automobilen Mobilität schon immer im Fokus des gesellschaftlichen, wissenschaftlichen und persönlichen Interesses.

Dem wissenschaftlichen Grundsatz der kontinuierlichen kritischen Analyse ist der Verkehrsgerichtstag schon früh gefolgt, indem er entsprechende Themen wiederholt behandelte. Aus diesem Grunde ist es nachvollziehbar und richtig, dass sich verschiedene Verkehrsgerichtstage sowohl mit der MPU an sich in den Jahren 1979¹² und 1997¹³ als auch mit der Diskussion um die Anwendung und die Rechtsfolgen spezifischer Methoden und deren Einsatz in ausgewählten anlassbezogenen Fragestellungen in der Fahreignungsbegutachtung beschäftigt haben. (z. B. 7. VGT 1969 AK I¹⁴, 30. VGT 1992 AK III und IV¹⁵, 41. VGT 2003 AK III¹⁶)

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist keine Eliteveranstaltung. Alle Verkehrsteilnehmer müssen Mindestanforderungen (Entlastungs- bzw. Nachweisdiagnostik) erfüllen, an denen sich das ganze System ausrichtet. Die wichtigsten Anforderungen an das System und die zu Untersuchenden sind folgende:

- Die Orientierung in der Begutachtung erfolgt am schwächeren, u. U. weniger intelligenten Fahrer und ist ein gesellschaftlich und ökonomisch wichtiger Grundsatz. Dieser erlangt eine besondere Bedeutung auch unter dem Aspekt der Verlängerung der Lebensarbeitszeit und dem Stagnieren bzw. der Reduzierung öffentlicher Nahverkehrsnetze.
- Straßenverkehrsverhalten ist auch soziales Verhalten. Charakterliche Eignung ist nicht teilbar.
- Im Vordergrund der Begutachtung bezüglich der behördlich veranlassten Fragestellungen bei aktenkundigen Auffälligkeiten im Straßenverkehr bzw. bei Krankheiten ist durch die Gutachter der Grundsatz der entlastungs- und ressourcenorientierten Diagnostik mit möglichen Therapiehinweisen umzusetzen. Dabei sind

12 17. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 1979, AK IV Die medizinisch-psychologische Überprüfung des Kraftfahrers.

13 35. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 1997, AK VII Die medizinisch-psychologische Untersuchung von Kraftfahrern.

14 7. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 1969, AK I 0,8 pro mille und alkoholtypisches Fahrverhalten.

15 30. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 1992, AK III Verbesserung oder Wiederherstellung der Fahreignung und AK IV Eignungsbegutachtung bei Alkoholtätern nach Entziehung der Fahrerlaubnis.

16 41. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 2003, AK III Zweifel an der Fahreignung.

- medizinische, verhaltensbezogene und technische Kompensationsmöglichkeiten u. a. durch Nutzung von möglichen Auflagen und Beschränkungen aufzuzeigen.
- Für die gutachterliche Praxis steht die Aufgabe, einerseits nach Nachweisen der Erfüllung von besonderen Anforderungen, z. B. nach Anlage 5.2 FeV (»Nachweisdiagnostik«) und andererseits nach der Entlastung von Ungeeignetheitsvermutungen (»Entlastungsdiagnostik«) zu suchen.¹⁷
 - Im Fokus der Fahreignungsbegutachtung steht somit die Wiedereingliederung von Personen in den Straßenverkehr sowie bei Inhabern die Vermeidung des Führerscheinverlustes. Der Führerscheinverlust wird von den Betroffenen in der Regel als ein kritisches Lebensereignis wahrgenommen, welches in den gesamten Lebensablauf – Beruf, Familie, Freizeit etc. – hineinwirkt.

Die stetige Verbesserung der Qualität Medizinisch-Psychologischer Begutachtungen muss sich an den Prinzipien der Rechtsgleichheit, Rechtssicherheit und der Verhältnismäßigkeit, vor allem aber der Einzelfallgerechtigkeit messen lassen.

Auch die Freiheit des Betroffenen, sich eine Begutachtungsstelle für Fahreignung (eines früher »akkreditierten«, jetzt »begutachteten« Trägers) seiner Wahl aussuchen zu können, fördert unter Berücksichtigung fachlich gleich anzuwendender Grundsätze (Begutachtungs-Leitlinien -BGL¹⁸ und BK) die Chancengleichheit und stellt darüber hinaus einen Beitrag zum Verbraucherschutz dar.

2.2 Wer prüft die Prüfer

Veranlasser einer Fahreignungsbegutachtung (Medizinisch-Psychologische Untersuchung bzw. ärztliche Gutachten) ist die Fahrerlaubnisbehörde. Sie legt in Abhängigkeit von der Fallkonstellation die Fragestellung für die Begutachtung fest. Der Betroffene schließt mit der von ihm ausgewählten Begutachtungsstelle einen Werkvertrag nach §§ 157, 242 BGB (Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte) ab. Dieser Werkvertrag wird durch ein von Vertrauen getragenes Arbeitsbündnis

Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung gibt dem Betroffenen die Möglichkeit, sich von den behördlichen Zweifeln (gesundheitliche Beeinträchtigungen, krankheitsbedingte und verhaltensbezogene Auffälligkeiten) an der Fahreignung auf Grund z. B. aktenkundiger Auffälligkeiten (Betäubungsmittel, Alkohol, erhöhtes Aggressionspotenzial etc.) im Straßenverkehr zu befreien. Die MPU ist demnach keine weitere Bestrafung, sondern eine Chance für den Betroffenen. Auf Grund der in §§ 66 und 72 FeV vorgeschriebenen »Akkreditierung« – jetzt »Begutachtung« –

17 Schubert, W., Schneider, W., Gehrman, L., Jacobshagen, W., Müller, D., Müller, K., NICKEL, W.-R., Stephan, E. (2007) Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) zu dem Themenkomplex »Objektivität, Validität und Fairness der im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik eingesetzten psychologischen Testprogramme; Ungenauigkeiten bei der Bestimmung von Reaktions- o. Latenzzeiten« – Ergebnisband. Unveröffentlicht.

18 Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2000) Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen »Mensch und Sicherheit«, Heft M 115, Verlag NW, Bremerhaven.

von Trägern von Begutachtungsstellen ist sichergestellt, dass die Begutachtungen der Träger nach bundesweit einheitlichen fachlichen Bewertungsmaßstäben erfolgen.

Am 9. Juli 2008 wurde die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG)¹⁹ Nr. 339/93 des Rates verabschiedet. Deutschland ist verpflichtet, diese EG-Verordnung bis zum 1. Januar 2010 in nationales Recht zu überführen und eine nationale Akkreditierungsstelle zu errichten. Dies ist zwischenzeitlich mit der Beschlussfassung zum Akkreditierungsstellengesetz (AkkStelleG)²⁰ vom 31.07.2009 geschehen. In Deutschland wird es ab dem 01.01.2010 demnach nur noch eine einzige nationale Akkreditierungsstelle im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie geben. Sie wird zukünftig die Akkreditierung als hoheitliche Aufgabe des Bundes durchführen und nach dem gegenwärtigen Stand eine juristische Person des Privatrechts mit den Aufgaben und Befugnissen einer Akkreditierungsstelle beleihen. Diese Stelle wird von Bund, Ländern und Wirtschaft zu gleichen Teilen getragen.

Sowohl in der EU-Verordnung als auch im Akkreditierungsstellengesetz ist der Bereich des Fahrerlaubniswesens nicht zwingend tangiert. Das Ziel der Sicherung einer hohen Qualität bei der Durchführung der Begutachtung der Fahreignung wird durch die periodische Begutachtung der jeweiligen Trägerorganisationen durch die BASt gemäß den Anforderungen der BASt erreicht. Die BASt würde – wie auch bisher – für die amtliche Anerkennung durch die jeweilig zuständigen Länderbehörden für diese gutachterlich tätig werden. Durch die weitere Wahrnehmung der Aufgaben der Sicherung der Qualität im Bereich der Begutachtung der Fahreignung bei der BASt kann auf das bestehende und bewährte Fachwissen und die entsprechenden Verfahren zur Gewährleistung der erforderlichen Qualitätsstandards zurückgegriffen werden. Bei Wahrung dieser Grundsätze ergibt sich eine entsprechende Alternative zur Akkreditierung durch ein noch zu beschließendes Verfahren der periodischen Begutachtung durch die BASt. Voraussetzung für das Erreichen der Zielstellung ist eine entsprechende Verankerung der relevanten Rechtsgrundlagen im StVG, in der FeV und in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt)²¹.

Auch wenn die Akkreditierung von Trägern der amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung nach dem Deutschen Akkreditierungsstellengesetz für diesen Bereich ab Januar 2010 nicht mehr vorgesehen sein sollte, muss gesichert

19 VERORDNUNG (EG) Nr. 765/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates.

20 Gesetz über die Akkreditierungsstelle (Akkreditierungsstellengesetz – AkkStelleG) Ausfertigungsdatum: 31.07.2009 (BGBl. I Nr. 51 S. 2625).

21 Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 21. April 2009 (BGBl. I S. 872) geändert worden ist.

sein, dass die neue Form der »Begutachtung« der Träger im gesetzlich geregelten Bereich nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik im Qualitätsmanagement vorgenommen wird. Die neu zu definierende Form der »Begutachtung« muss hinsichtlich der Verankerung der Anforderungen der BASt an zu akkreditierende Träger von BfF in der FeV gesichert werden. Die BASt ist als die begutachtende Stelle weiterhin beratend für die Anerkennungsbehörden tätig.

Die Kosten für die gesamte Verfahrensabwicklung der Begutachtung durch die BASt gehen zu Lasten des Trägers. Die entsprechenden Gebühren sind in einer eigens hierfür erlassenen Gebührenordnung²² gesetzlich geregelt.

Nach der Begutachtung (früher Akkreditierung nach § 72 FeV) der Träger durch die BASt müssen die Voraussetzungen nach Anlage 14 (zu § 66 Abs. 2) FeV erfüllt sein. Erst danach erfolgt die amtliche Anerkennung der Träger durch die zuständige oberste Landesbehörde oder durch die von ihr bestimmte oder nach Landesrecht zuständige Stelle.

Des Weiteren erfolgt eine Überprüfung der Gutachten durch die Fahrerlaubnisbehörde unter Beachtung der Grundsätze nach Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) FeV bezüglich der Nachvollziehbarkeit, Nachprüfbarkeit, Vollständigkeit und der allgemein verständlichen Sprache.

Unabhängig von der Anerkennung der Träger durch die Landesbehörde erfolgt eine periodische Überwachung der Träger durch die BASt mit Hilfe von zielgerichteten System- und Produktaudits.

Die Sicherung der Qualität beim Träger wird durch Qualitätsmanagementhandbücher geregelt, die auch interne Produkt- und Systemaudits, Korrektur- und Vorbeugemaßnahmen, Aus- und Weiterbildungsanforderungen etc. enthalten.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit der zivil- und/oder verwaltungsrechtlichen Überprüfung der Medizinisch-Psychologischen bzw. ärztlichen Gutachten.

Der Themenkomplex der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (als Instrument der Verkehrssicherheit, Wer prüft die Prüfer, Alternativen) wird von Gehrmann²³ aus juristischer Perspektive in einer aktuellen Veröffentlichung umfassend dargestellt, problematisiert und gewürdigt.

Obwohl in der EU-Führerschein-Richtlinie²⁴ (einschließlich ANNEX III) derzeit noch ausschließlich ärztliche Untersuchungen bei bestimmten Krankheiten im Fokus stehen, hat sich in Deutschland bereits der Standard in der anlassbezogenen Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern unter Einbeziehung des Verhaltensbereiches durchgesetzt.

22 Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 19.09.2001, veröffentlicht im BGBl. Jahrgang 2001, Teil I Nr. 50, ausgegeben zu Bonn am 29.09.2001.

23 Gehrmann, L. (2010) Die medizinisch-psychologische Untersuchung auf dem Prüfstand. NZV 1: 12-17.

24 EU-Führerschein-Richtlinie, Amtsblatt der Europäischen Union L 403/18 vom 30.12.2006.

2.3 Betroffene, die eine MPU in Anspruch nehmen

Im Jahr 2008 wurden entsprechend der Verteilung der Untersuchungsanlässe insgesamt ca. 103.000 Betroffene in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung untersucht. Bei etwa 54 Mio. Führerscheininhabern in Deutschland²⁵ sind demnach lediglich 0,19 % von der Anordnung einer Begutachtung (Bewerber bzw. Inhaber) durch die Behörde betroffen, wie die Abb. 2 darstellt.

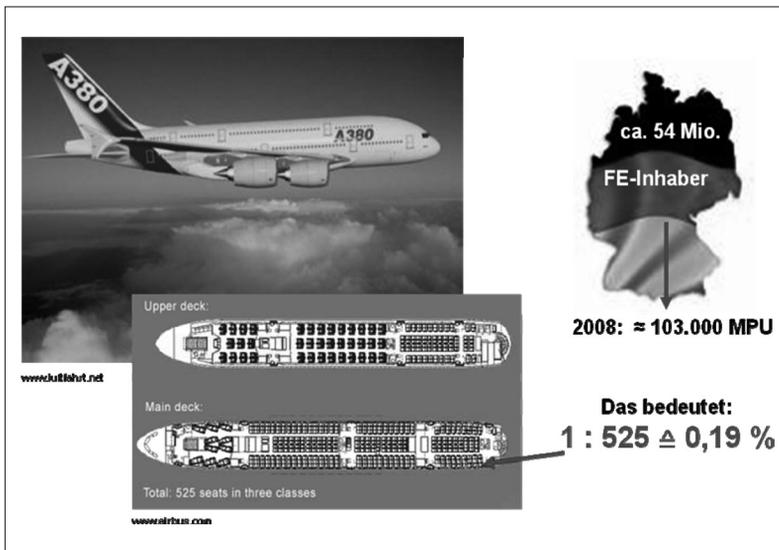


Abb. 2 Anteil der MPU-Betroffenen an der Gesamtzahl der FE-Inhaber

Im Jahr 2008 führten die dazumal aktiven Träger insgesamt 103.137 anlassbezogene Medizinisch-Psychologische Untersuchungen²⁶ durch. Hierbei ist der Bereich der Alkoholfragestellungen trotz stetigen Rückgangs in den Vorjahren mit insgesamt ca. 55 Prozent nach wie vor die größte Anlassgruppe für MPU-Gutachten. Aus dieser Gruppe sind ca. 31 % erstmalig mit Alkohol aufgefallen. Drogen und Medikamente bilden mit ca. 18 % die zweitgrößte Anlassgruppe.

Die Verteilung der Anlassgruppen im Jahr 2008 sind in der Abb. 3 dargestellt.

²⁵ www.kba.de, Fahrerlaubnisse.

²⁶ www.bast.de, Begutachtung der Fahreignung 2008.

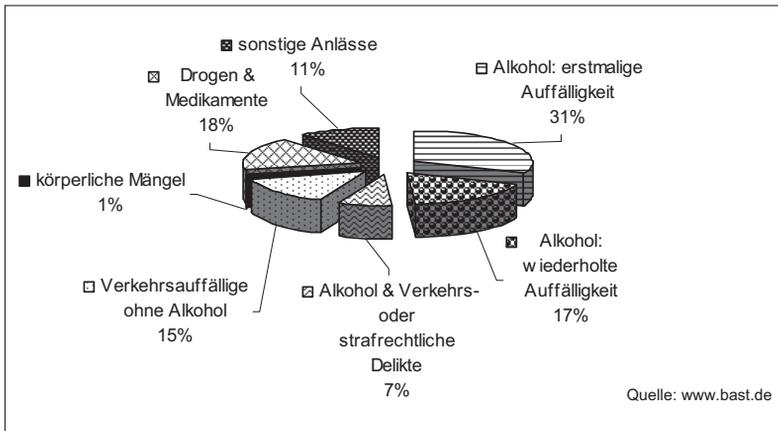


Abb. 3 Verteilung der Anlassgruppen für Medizinisch-Psychologische Untersuchungen 2008

Die Ergebnisse dieser Begutachtungen (im Jahr 2008 ca. 51 % eine uneingeschränkt günstige Verkehrsverhaltensprognose, ca. 14 % eine Nachschulungsempfehlung und ca. 35 % eine ungünstige Verkehrsverhaltensprognose) verdeutlichen, dass nur in ca. einem Drittel aller Begutachtungsfälle die MPU mit einem ungünstigen Ergebnis für die Betroffenen verlief.

Die allgemeinen Rechtsgrundlagen der Tätigkeit der MPU in Deutschland sind im Pkt. 1 unter dem Aspekt Verkehrssicherheit und Freiheit in dem für diesen Zweck erforderlichen Umfang dargestellt. In diesem Zusammenhang ist es aber noch notwendig, auf die Grundlagen der bundesweit geltenden Begutachtung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und die Anerkennung durch die einzelnen Bundesländer zur Tätigkeitsaufnahme von BfF einzugehen. Die Anforderungen zur Begutachtung der Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung sind in den Dokumenten der Begutachtungsstelle Fahrerlaubniswesen der BASt²⁷ festgelegt.

In diesen werden die rechtlichen, normativen und fachwissenschaftlichen Grundlagen benannt. Des Weiteren sind das Antragsverfahren, das Begutachtungsverfahren, die Überwachung und Folgebegutachtung beschrieben. Bereits im Rahmen der Begutachtung durch die BASt werden Gutachtenüberprüfungen und Begutachtungen vor Ort in den Niederlassungen der Träger durchgeführt. Daneben können anlassbedingt auch Sonderbegutachtungen stattfinden. Darüber hinaus sind Regelungen zum Datenschutz, zur Prüfmittelüberwachung, zur Qualifikation des Personals, zu den Aus-, Weiter- und Fortbildungspflichten, zur räumlichen, personellen und sachlichen Mindestausstattung, zur Durchführung der einzelnen Bestandteile der Begutachtung selbst, der eingesetzten medizinischen, toxikologischen und psycho-

27 Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung, Stand: 30.01.2009, www.bast.de.

logischen Methoden, zum Umgang mit beigelegten Befunden, zur Erstellung der Gutachten etc. enthalten.

Durch Vorlage der BAST-Begutachtungsberichte bei den Aufsichtsbehörden wird durch diese deren besonderer Sachverstand genutzt. Somit wird die BAST für die Länder in Vorbereitung ihrer Entscheidung gutachterlich tätig. Qualitätssichernde Maßnahmen (z. B. interne Produkt- und Systemaudits) allein auf der Trägerseite reichen nicht aus, um eine entsprechende Anerkennung durch die Länder zu erreichen. Die BAST überprüft die fachliche Kompetenz der Träger unparteiisch gegenüber den von ihr begutachteten Stellen, wozu auch die Aufsichtsbehörden zählen. Das gegenwärtige Begutachtungssystem der BAST stärkt das Vertrauen der Kunden in die Tätigkeit der Träger und der Gutachter. Dadurch wird auch das Vertrauen der Behörden und Gerichte in die Tätigkeit der BfF gefördert. Dies schafft in der Öffentlichkeit auch Vertrauen in die Kompetenz²⁸ und die Objektivität der Begutachtungsstellen für Fahreignung.

Die Begutachtung der Träger ist demnach ein Verfahren, in dem eine autorisierte Stelle die formelle Bestätigung ausspricht, dass – im Bereich der Fahreignung – ein Träger von BfF kompetent ist, Begutachtungen der Fahreignung gem. FeV durchzuführen.

Die Begutachtung des Trägers der BfF gemäß § 72 FeV bezieht sich demnach auf die Kompetenz des Trägers. Eine gesonderte Personenzertifizierung, wie bei der amtlichen Anerkennung eines Verkehrspsychologischen Beraters gem. § 4 (9) StVG und § 71 FeV, findet bei den in einer BfF tätigen ärztlichen, psychologischen und technischen Sachverständigen nicht statt. Die Zertifizierung ist ein Verfahren, nach dem eine dritte Stelle bestätigt, dass ein Produkt, ein Prozess oder eine Dienstleistung mit festgelegten Anforderungen konform ist.

Die Bundesländer können bei Erfüllung der Voraussetzungen für die amtliche Anerkennung (vgl. Anlage 14 zu § 66 Abs. 2 FeV) die Tätigkeitsaufnahme genehmigen. Die Akkreditierung des Trägers durch die BAST stellt hierbei eine von insgesamt neun zu erfüllenden Voraussetzungen dar. Darunter sind auch zu nennen die finanzielle und organisatorische Leistungsfähigkeit des Trägers, die personelle Ausstattung mit einer ausreichenden Anzahl von Ärzten und Psychologen sowie im Bedarfsfall einen Ingenieur, der die Voraussetzungen für die Anerkennung als amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr erfüllt. Weitere zu erfüllende Voraussetzungen sind die sachliche Ausstattung (notwendige Räumlichkeiten und Geräte), die Teilnahme am bundesweiten Erfahrungsaustausch unter der Leitung der BAST, die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Gutachter von der Gebührenerstattung und vom Ergebnis der Begutachtung und dass der Träger nicht zugleich Träger von Maßnahmen der Fahrausbildung oder von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV und keine Maßnahmen zur Verhaltens- und Einstellungsänderung zur Vorbereitung auf eine Begutachtung der

28 OVG Saarland, Beschluss vom 23.08.2006 – 1 W 30/06 – juris.

Fahreignung durchführt. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) Nr. 4 FeV zu verweisen, die sicherstellt, dass die Entstehung von »Wirtschaftsketten« nunmehr unterbunden wird.

Auch die Qualifikation der in einer a. a. BfF eingesetzten Ärzte und Psychologen ist in der Anlage 14 FeV geregelt:

»Anforderungen an den Arzt:

Arzt mit mindestens 2-jähriger klinischer Tätigkeit (insbesondere innere Medizin, Psychiatrie, Neurologie) oder Facharzt, zusätzlich mit mindestens 1-jähriger Praxis in der Begutachtung der Eignung von Kraftfahrern in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung.

Anforderungen an den Psychologen:

Diplom oder ein gleichwertiger Master-Abschluss in der Psychologie, mindestens zweijährige praktische Berufstätigkeit (in der Regel in der klinischen Psychologie, Arbeitspsychologie) und mindestens eine einjährige Praxis in der Begutachtung der Eignung von Kraftfahrern in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung.«

Die BAST führt darüber hinaus in ihren Anforderungen an Träger von BfF im Zusammenhang mit der Einarbeitung von Gutachtern sowohl Ärzte als auch Psychologen betreffend aus:

»Die Einarbeitung von Gutachtern ohne einschlägige Berufspraxis ist von einem erfahrenen Gutachter mit mindestens dreijähriger Praxis in der Begutachtung der Fahreignung über ein Jahr hinweg durchzuführen (im Regelfall mindestens 100 Begutachtungen) und schriftlich zu dokumentieren.«

Dies schließt auch ein, »dass jeder Gutachter im Umfang von mindestens drei Tagen pro Jahr an für die Begutachtungstätigkeit relevanten Fortbildungsmaßnahmen teilnimmt«.

Ein weiterer zu berücksichtigender Punkt durch gutachterlich tätige Ärzte und Psychologen ist die Vermeidung von Interessenkonflikten im Sinne der Vermeidung der Rollenkonfusion von Therapeut vs. Gutachter²⁹. Auch gilt der Grundsatz, dass der behandelnde Arzt entsprechend der Anlage 15 der FeV und den Begutachtungs-Leitlinien (BGL) nicht zugleich Gutachter sein darf. Der Kampf um den Patienten darf nicht mit dem Kampf um den Führerschein verwechselt werden.

2.4 Zu ausgewählten fachlichen Grundlagen der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung

Die psychologische Fahreignungsdiagnostik hat sich historisch betrachtet aus der experimentellen Psychologie heraus entwickelt. Die ersten Eignungsuntersuchungen von Fahrzeuglenkern wurden 1910 durch den Psychologen und Arzt Hugo Müns-terberg an Straßenbahnführern durchgeführt. Eine ausführliche Darstellung über

29 Schubert, W., Reschke, K., Glaser, D., Kranich, U. (2007) Die Rollenkonfusion Therapeut vs. Gutachter – Ein Beitrag zur Ethik in der (Verkehrs-)psychologie und (Verkehrs-)medizin, ZVS 4: 188 – 194.

die Entwicklung und die Aufgabengebiete der Verkehrspsychologie ist nachzulesen u. a. bei Klebelsberg³⁰, Echterhoff³¹ und Krüger³².

Die Verkehrspsychologie im Bereich der Fahreignungsbegutachtung hat sich seit Anfang der 50iger Jahre rasant entwickelt. Im September 1951 nahm die erste »Beratungs- und Forschungsstelle für Verkehrssicherheit« ihre Tätigkeit in der BRD auf. Sie übte praktisch erstmals die Aufgabe einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchungsstelle aus. Der fachliche und rechtliche Ankerpunkt waren dazumal die Ausführungen in der StVO zu den »Bedenken an der Eignung (...)« basierend auf der schlichten Vertrauensgrundlage in die Wissenschaft allgemein und die Wissenschaftlichkeit der Diagnostik im Speziellen.

1973 erschien die von Medizinern herausgegebene 1. Auflage des Gutachtens »Krankheit und Kraftverkehr«³³.

1982 setzte das Bundesministerium für Verkehr die »Richtlinie für die Prüfung der körperlichen und geistigen Eignung von Fahrerlaubnisbewerbern und –inhabern« (Eignungsrichtlinien)³⁴ in Kraft.

1991 wurde diese Richtlinie in eine »Richtlinie für die amtliche Anerkennung von Medizinisch-Psychologischen Untersuchungsstellen (MPU)«³⁵ überführt. Ein Jahr später erschien die 4. Auflage des Gutachtens »Krankheit und Kraftverkehr«³⁶. Als Herausgeber fungierte das Bundesministerium für Verkehr. Das Gutachten wurde bearbeitet durch den damaligen Gemeinsamen Beirat für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr und beim Bundesminister für Gesundheit unter Federführung von Lewrenz (Hamburg) und Friedel (Bergisch Gladbach). Zu diesem Zeitpunkt war die Psychologie bereits so stark in die Fahreignungsbegutachtung involviert, dass die dort getroffene Aussage »Die Formulierung von Kriterien für verhaltensbedingte – oder charakterliche – Mängel der Eignung bleibt einem besonderen Text vorbehalten.« dazu führte, dass von der Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen (BDP) 1995 unter der Herausgeberschaft von Kroj das »Psychologische Gutachten

30 Klebelsberg, D. (1982) Verkehrspsychologie. Springer, Berlin.

31 Echterhoff, W. (1991) Verkehrspsychologie – Entwicklung, Themen, Resultate. Mensch, Fahrzeug, Umwelt, Bd. 26, Köln: TÜV Rheinland. Deutscher Psychologen Verlag, Bonn.

32 Krüger, H.-P. (Hrsg). (2009). Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie. Enzyklopädie der Psychologie: Verkehrspsychologie – Band 2. Hogrefe, Göttingen.

33 »Krankheit und Kraftverkehr«, Gutachten des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr und beim Bundesminister für Gesundheit, Hrsg.: Bundesminister für Verkehr, Schriftenreihe Heft 45, 1973.

34 Richtlinien für die Prüfung der körperlichen und geistigen Eignung von Fahrerlaubnisbewerbern und –inhabern (Eignungsrichtlinien) (VkB 1982, S. 496, berichtigt VkB 1983 S. 7, geändert VkB 1989 S. 786 und VkB 1992 S. 307).

35 Richtlinie für die amtliche Anerkennung von medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen (MPU) (VkB 1991 S. 610).

36 Gutachten »Krankheit und Kraftverkehr«, 4. Auflage, Hrsg. Bundesminister für Verkehr, Schriftenreihe Heft 71, 1992.

Kraftfahreignung«³⁷ erstellt wurde. Ein Jahr darauf erschien die 5. Auflage des Gutachtens »Krankheit und Kraftverkehr«³⁸.

Im Dezember 1997 erfolgte die Verabschiedung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) durch den Bundestag, in dem zum ersten Mal u. a. die Begutachtung der körperliche und geistigen Eignung von Kraftfahrern unter Einbeziehung von Psychologen in institutionalisierter Form festgeschrieben wurde. Damit wurde erstmalig in einem Gesetz in der Bundesrepublik Deutschland die Psychologie verankert. Im Juni 1998 erfolgte im Ergebnis einer Beratung im Bundesrat die Verabschiedung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), in der die Begutachtung der Fahreignung, die verkehrspsychologische Beratung, die besonderen Aufbaueminare etc. inhaltlich ausgestaltet wurden.

Unter der Federführung von Herrn Jagow vom Bundesministerium für Verkehr wurde der Umstand, dass es jeweils gesonderte Kriterien für Ärzte und Psychologen gab, aufgegriffen und beide Werke in den »Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung« (BGL) zusammengeführt, die im Jahr 2000 erschienen. Dem Paritätischen Ausschuss des BMVBW unter Leitung von Herrn Jagow gehörten dazumal an: Eggersmann (Stuttgart), Friedel (Bergisch Gladbach), Joachim (Heidelberg), Reif (Bonn), Reinhardt (Ulm), Schubert (Berlin), Stephan (Köln), Tölle (Münster), Utzermann (Köln), Venhoff (Düsseldorf), Wagner (Homburg/Saar), Winkler (Hannover). Dadurch wurde sichergestellt, dass Wissenschaftler, Praktiker und Verwaltungsbehörden ihr Wissen und ihre Erfahrungen einfließen lassen konnten.

Mit der Einführung der BGL wurde der Zustand einer seinerzeit ausschließlichen – manchmal zum Nachteil der Betroffenen – Krankheitsorientierung und Atomisierung der Begutachtung (»das Auge«, »das Ohr«, »die Alkoholabhängigkeit«, »der Diabetes« etc.) überwunden. Dadurch konnte die Wahrung einer ganzheitlichen Betrachtung der bio-psycho-sozialen Einheit Mensch unter Berücksichtigung verschiedener Kompensationsmöglichkeiten (technische, medizinische, verhaltenspsychologische) im Sinne der entlastungs- und ressourcenorientierten Diagnostik erreicht werden. Diese Betrachtung steht nicht im Widerspruch zur Anlassbezogenheit unter Berücksichtigung der Einzelfallgerechtigkeit in der Begutachtung (vgl. hierzu auch Bode, Winkler³⁹).

Nachdem im Jahr 2002 der Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung⁴⁰ herausgegeben worden war, konnte auf Grund umfangreicher

37 Kroj, G. (Hrsg., 1995) Psychologisches Gutachten Kraftfahreignung. Deutscher Psychologen-Verlag, Bonn.

38 Gutachten »Krankheit und Kraftverkehr«, 5. Auflage, Hrsg. Bundesminister für Verkehr, Schriftenreihe Heft 73, 1996.

39 Bode, H.-J., Winkler, W. (2006) Fahrerlaubnis – Eignung, Entzug, Wiedererteilung, 5. Auflage, DeutscherAnwaltVerlag, Bonn.

40 Schubert, W., Schneider, W., Eisenmenger, W., & Stephan, E. (Hrsg., 2002). Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, Kommentar. Kirschbaum Verlag, Bonn.

Weiterentwicklungen bereits im Jahr 2005 die überarbeitete und erweiterte 2. Auflage des »Kommentars«⁴¹ erscheinen.

Im gleichen Jahr wurde dann von den beiden Fachgesellschaften DGVP und DGVM in interdisziplinärer Zusammenarbeit (Ärzte, Psychologen und Toxikologen) das Werk »Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahrignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien« (BK)⁴² herausgegeben. Mit diesen Kriterien, die die Begutachtungs-Leitlinien fachlich in der Tiefe untersetzen, sollen der Verkehrssicherheit auf der einen und der Einzelfallgerechtigkeit auf der anderen Seite gleichermaßen Rechnung getragen werden. Sie und die im Jahr 2009 erschienene Erweiterte und überarbeitete 2. Auflage der BK führten zu einer bundesweiten Vereinheitlichung der Beurteilungskriterien und zu einer mit der Veröffentlichung verbundenen Transparenz für alle am Prozess Beteiligten. Durch die BK erfolgte eine wichtige Orientierung auf kontinuierliche Verbesserungsprozesse, die eine weiterführende Fachdiskussion insbesondere zwischen allen amtlich anerkannten Trägern von BfF unter Federführung der BASt fördert.

Die Aufgaben der Beurteilungskriterien bestehen in

- der Übersetzung der behördlichen Fragestellung in überprüfbare Hypothesen
- der Definition der Anforderungen für bestimmte »Fallgruppen« unter Beachtung der Kongruenz zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung
- der Festlegung der Methodik der Medizinisch-Psychologischen und fachärztlichen Untersuchung
- der Feststellung der aktuellen Leistungsfähigkeit und des Gesundheitszustandes
- der Bewertung von Entwicklungen und Veränderungsprozessen
- der Erstellung einer Verkehrsverhaltensprognose und der Einräumung von Chancen zur Veränderung.

Die BK sind die »strukturelle Heimat« für neue wissenschaftliche Erkenntnisse und werden ständig aktualisiert und erweitert.

Die interdisziplinären Bemühungen um die Entwicklung der Untersuchung der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen verinnerlichen einen Erfahrungsschatz der Zusammenarbeit zwischen Ärzten, Psychologen, Toxikologen und Ingenieuren über einen Zeitraum von 58 Jahren. Die in diesem Zeitraum vollzogene wissenschaftliche Weiterentwicklung in den zuvor genannten Bereichen führte zu der berechtigten Forderung in Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) der FeV, dass Begutachtungen der Fahrignung u. a. nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen vorgenommen werden dürfen. Dieser Forderung wird die

41 Schubert W, Schneider W, Eisenmenger W, Stephan E (Hrsg.) (2005) Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung – Kommentar. Überarbeitete und erweiterte 2. Auflage, Kirschbaum Verlag, Bonn.

42 Schubert, W., Mattern, R. (2009) Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahrignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien, Erweiterte und überarbeitete 2. Auflage, Kirschbaum Verlag, Bonn.

Definition des Standes von Wissenschaft und Technik⁴³ gerecht, indem dort ausgeführt wird: »Anerkannte Regeln der Begutachtung zur Kraffahreignung sind verkehrsmedizinische, verkehrspsychologische und technische Grundsätze, die nach wissenschaftlichen Erkenntnissen als theoretisch richtig gelten, die sich in der Praxis über längere Zeit bewährt haben und von einschlägigen Fachkreisen allgemein anerkannt sind.«. Ein weiterer Gesichtspunkt für die Auswahl von in der Fahreignungsbegutachtung einzusetzenden psychologischen Methoden ist, dass diese unter strikter Beachtung der Hauptgütekriterien (Objektivität, Reliabilität oder Zuverlässigkeit, Validität oder Gültigkeit) und der Nebengütekriterien (u. a. Normierung, Testfairness, Ökonomie) erfolgt.

In den BK zeigt sich der Wandel der Begutachtung von einer merkmalsorientierten klassischen Diagnostik im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung in den letzten 10 Jahren hin zu einer verhaltensbezogenen Prozessdiagnostik, was die Abbildung 4 verdeutlicht. Die BK erfüllen den Anspruch der Definition nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik.

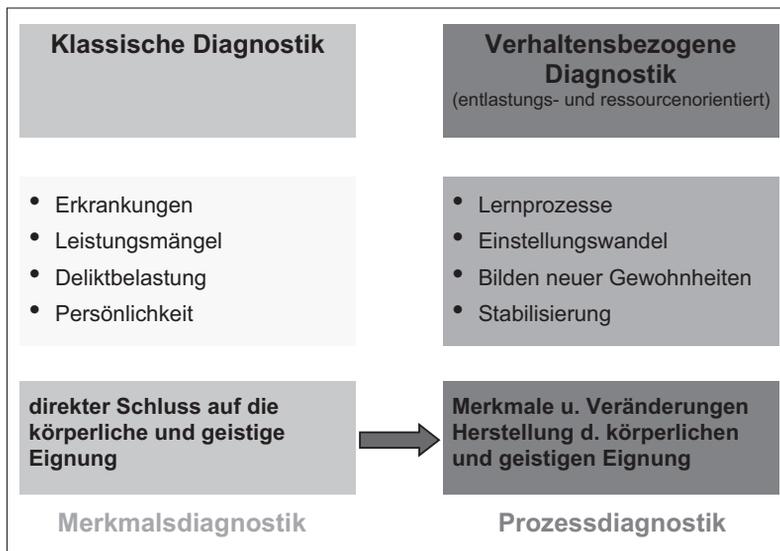


Abb. 4 Wandel in der Diagnostik im Rahmen der Begutachtung

Darüber hinaus müssen die Medizinisch-Psychologischen Gutachten der Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) FeV (allgemein verständliche Sprache, Nachvollziehbarkeit,

43 Schubert, W., Mattern, R. Criteria for the evaluation of future assessment models of physical and mental fitness of drivers. In: Nickel, W.-R., Sardi, P. (2006) Fit to Drive 1st International Traffic Expert Congress, Berlin from May 3rd – 5th 2006 – Tagungsband, Kirschbaum Verlag, Bonn, S. 106 – 110.

Nachprüfbarkeit etc.) entsprechen. Sie dienen der Vorbereitung der Entscheidung der Behörde und unter den zuvor genannten Aspekten erfolgt eine Würdigung der Gutachten durch die Fahrerlaubnisbehörden und ggf. die Gerichte. Sobald die explorativ erhobenen Befunde das Gutachtenergebnis nicht tragen, ist das Gutachten nicht nur nicht nachvollziehbar, sondern unter diesen Umständen im Entscheidungsprozess auch nicht verwertbar⁴⁴

Die Einführung der erweiterten und überarbeiteten 2. Auflage der »Beurteilungskriterien« stellt einen wichtigen Beitrag zur Harmonisierung der Begutachtungsgrundsätze in Deutschland und im deutschsprachigen Raum mit Wirkung in die anderen europäischen Staaten dar. So haben inzwischen 10 Mitgliedsstaaten der EU (Österreich, Polen, Tschechien, Slowakei, Italien, Deutschland, Spanien, Ungarn sowie Estland und Portugal in Vorbereitung) und die Schweiz die Überprüfung der Fahreignung und/oder das Driver Improvement mit unterschiedlicher Aufgabenverteilung zwischen Medizin und Psychologie eingeführt.

2.5 Methoden der Fahreignungsbegutachtung

Eine bedeutende Rolle bezüglich der Beantwortung der behördlich veranlassten Fragestellungen hinsichtlich der eingesetzten Methoden im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung ist der Durchführung des psychologischen und ärztlichen Untersuchungsgesprächs/Exploration zuzuordnen, auf die hier besonders eingegangen werden soll.

Das Untersuchungsgespräch/die Exploration kann in dem Kontext der Fahreignungsbegutachtung als eine zentrale, wissenschaftlich begründete Methode⁴⁵ bezeichnet werden. Sie ist eine »mit psychologischer Sachkunde vorgenommene nicht-standardisierte mündliche Befragung eines einzelnen Menschen durch einen einzelnen Gesprächsführer mit dem Ziel, Aufschluss zu erhalten über das Individuum und seine Welt«. ⁴⁶ In diesem Falle ist der Verzicht auf die Standardisierung der Exploration ein wesentlicher Vorteil gegenüber einem standardisierten Test, da eine größere Flexibilität in der Gesprächsführung erreicht wird. Das Untersuchungsgespräch kann daher auf die Person und die Umstände zugeschnitten und in der Art der Gesprächsführung variiert sowie hypothesengeleitet und entscheidungsorientiert dem jeweiligen Verlauf angepasst werden. Die Exploration ist eine der zentralen, aber auch nicht unumstrittensten psychologischen Erhebungsmethoden, weshalb im weiteren Verlauf auf diese näher eingegangen wird.

44 Geiger, H. (2009) Die Zulässigkeit unbestimmter Rechtsbegriffe dargestellt an ausgewählten Beispielen aus dem Verkehrsverwaltungsrecht. In: Miltner, E., Mattern, R. & Schubert, W. (Hrsg.) Unbestimmte Begriffe in der Begutachtung der Fahrtüchtigkeit und Fahreignung. Kirschbaum Verlag, Bonn, S. 13–19.

45 Kunkel, E. (1991) Die Eignungsuntersuchungen bei den medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen. Zeitschrift für Schadensrecht 12: 325-330.

46 Undeutsch, U. (1983) Exploration. In: Feger, H. & Bredenkamp, J. (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Forschungsmethoden in der Psychologie. Bd. 2: Datenerhebung. Hogrefe, Göttingen, S. 321-361.

Im Rahmen des Untersuchungsgesprächs (Exploration) können eine Reihe von Störfaktoren auftreten, wie z. B. die verbale Konditionierung, die Übertragung bzw. Gegenübertragung. Diesen möglichen störenden Einflüssen wird dadurch entgegengewirkt, dass die Untersucher über eine gründliche Ausbildung in Explorationstechniken im Rahmen der Ausbildung zum verkehrspsychologischen bzw. verkehrsmedizinischen Sachverständigen sowie entsprechende weitere Eigenschaften wie Berufserfahrung, Kontaktfähigkeit, Affektkontrolle, Empathie verfügen müssen.^{47 48} Der Einarbeitung in die Explorationstechniken wird dadurch besondere Aufmerksamkeit geschenkt, dass die Träger von amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung ein Explorationshandbuch auf wissenschaftlicher Grundlage sowohl im Rahmen der Ausbildung als auch für die spätere praktische Nutzung zur Verfügung stellen. Es bildet die Richtschnur für die Datenerhebung, -auswertung, -interpretation und -integration in die Gesamtbefundwürdigung. Mit der Anwendung dieses Handbuches werden wesentliche Fortschritte in Bezug auf die Objektivität und Vergleichbarkeit der Befunderhebung im Rahmen der Qualitätssicherung und -verbesserung erzielt.

Die amtlich anerkannten Träger sind verpflichtet, innerhalb des Qualitätsmanagementhandbuches ein Kapitel »Handbuch der verkehrspsychologischen Exploration« als Verfahrensanweisung für alle Mitarbeiter zugänglich zu machen⁴⁹. Dieses beinhaltet z. B. die Exploration als diagnostische Methode, ein Leitfaden zur Durchführung, die Anwendung handlungstheoretischer Konzepte, die Befunderhebung im Interaktionsprozess, die Dokumentation der Ergebnisse, Handreichungen für die Explorationspraxis sowie Gütekriterien. Es gibt somit einen Überblick, welche Daten nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand von den Gutachtern explorativ erhoben werden müssen, um zu einer fundierten, nachvollziehbaren, nachprüfbaren – und damit fachlich seriösen – Beantwortung der behördlich veranlassten Fragestellung zu kommen.

Die konkrete Durchführung und Anwendung der Untersuchungsmethoden sowie die Interpretation der Befunde unterliegt den Anforderungen des internen Qualitätsmanagements entsprechend den Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung der BASt⁵⁰.

Die eigentliche Leistung der medizinischen und psychologischen Sachverständigen besteht darin, mittels ihres fachlichen Wissens und Ermessensspielraumes Befunde aus verschiedenen Disziplinen, die auf unterschiedlichem Skalenniveau erhoben wurden, widerspruchsfrei zu interpretieren.

47 Scheurer, H. (1988) Test versus Exploration. In : Jäger, R. S. (Hrsg.). Psychologische Diagnostik. Psychologie-Verlags-Union, Weinheim. S. 29-33.

48 Amelang, M., Zielinski, W. (2004) Psychologische Diagnostik und Intervention, Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, New York.

49 QMH des DEKRA e. V. Dresden, Handbuch der verkehrspsychologischen Exploration, Verfahrensanweisung QMV 0110.6, unveröffentlicht.

50 BASt, Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung, www.bast.de

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat festgestellt, dass das Explorationsgespräch für die zu Untersuchenden in einer »verhörähnlichen Situation« die Offenlegung von Einzelheiten zu ihrem Charakter, die ihre Selbstachtung ebenso wie ihr gesellschaftliches Ansehen berühren, bedeutet⁵¹. Der Bundesgerichtshof (BGH) hat sich bezüglich der Einschätzung über den Inhalt und den Ablauf eines diagnostischen Gespräches (Exploration) mit den Betroffenen dahingehend geäußert, dass das Gespräch mit dem Psychologen ein »überlegenes Erkenntnismittel« sei⁵². Die Betroffenen unterziehen sich dieser Situation in Kenntnis des Umstandes, dass eine Weigerung, sich nicht untersuchen zu lassen, dazu führt, dass der fahrerlaubnisrechtliche Schluss auf Nichtteignung als Folge der Nichtbebringung eines Medizinisch-Psychologischen Gutachtens (MPG) oder eines ärztlichen Gutachtens gezogen wird⁵³.

Die Exploration als »Königsweg« verkehrspsychologischer Untersuchungen zur Person und ihren Verhaltensäußerungen ist auf Grund ihres Arrangements im Unterschied zur Testsituation mit der Provokation von Verhalten unter sonst gleichen Bedingungen besonders sensibel gegenüber Veränderungen. In ihr wird in der Vorphase der Versuch unternommen, ein durch Vertrauen getragenes Arbeitsbündnis herzustellen.

Das Untersuchungsgespräch ist von daher äußeren Einflüssen gegenüber hochsensibel, weshalb hier dem Vier-Augen-Prinzip absoluter Vorrang zu geben ist. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass das Explorationsgespräch an sich keine eigenständige Dienstleistung darstellt, sondern einen einzelnen Zwischenschritt (eine Methode neben mehreren) im Rahmen eines Prozesses auf dem Weg der Erstellung eines Gutachtens.

Die Forderung eines Auftraggebers nach speziellen Mitschnitten/Aufzeichnungen (Tonband, Video) der Exploration bzw. von Teilen ärztlicher Gutachten wird aus den nachfolgend ausgeführten fachlichen Gründen zwar nicht befürwortet, kann jedoch z. B. bei DEKRA auf ausdrücklichen Kundenwunsch bezüglich erbetener Tonbandmitschnitte erfüllt werden. Dies ist in einer besonderen Verfahrensanweisung des Qualitätsmanagementhandbuches des DEKRA e. V. Dresden zum Themenkomplex »Tonbandmitschnitte« (QMV 0110.15)⁵⁴ geregelt. Im Falle eines Tonbandmitschnittes wird eine vollständige Transkription des Untersuchungsgesprächs ohne Kürzungen in das Gutachten mit dem Hinweis darauf, dass es sich um die Abschrift einer Tonbandaufzeichnung handelt, integriert.

Die fachlichen Gründe für eine Nichtbefürwortung dessen sind in den Voraussetzungen bei den Vertragspartnern zu sehen. Der Kraftfahrer ist privatrechtlicher Besteller des Gutachtens⁵⁵. Darüber hinaus besteht für die ärztlichen und psycho-

51 BVerfGE 89, 69 (84).

52 BGHSt 7,82.

53 BVerfG, NJW 2005, 3081 (3082).

54 QMH des DEKRA e. V. Dresden, Tonbandmitschnitte, QMV 0110.15, unveröffentlicht.

55 Menken, E. (1980) Die Rechtsbeziehung zwischen Verwaltungsbehörde, Betroffenen und Gutachter bei der medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung. Verlag TÜV Rheinland, Köln.

logischen Gutachter kein Kontrahierungszwang, auch nicht bei amtlicher Veranlassung der Untersuchung.

Das Gutachten ist nach den §§ 157, 242 BGB⁵⁶ nach der Erforderlichkeit von »Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte« zu erstatten. Dieser Grundsatz bedeutet, dass die Vertragspartner ohne gegenseitiges Vertrauen in eine sachgerechte, von Zuverlässigkeit, Aufrichtigkeit und Rücksichtnahme geprägte Abwicklung des Auftrages kein Vertragsverhältnis eingehen müssen.

Die Einbeziehung von Dritten (nur in begründeten Einzelfällen z. B. des Hinzuziehens eines Dolmetschers) bzw. die auditive und/oder jüngst in die Diskussion eingebrachte visuelle Aufzeichnung des Untersuchungsgesprächs muss dieses Arrangement inhaltlich berühren bzw. verändern. Dies betrifft z. B. auch die Teilnahme von Begutachtern der BASt an Explorationsgesprächen im Rahmen der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung bezüglich der Gesprächsinhalte des ärztlichen und psychologischen Teiles⁵⁷, wobei hierzu auch andere Auffassungen existieren⁵⁸.

Die Forderung nach dem Mitschnitt ist getragen durch eine subjektive Haltung des Misstrauens gegenüber der mängelfreien Arbeit des Gutachters. Dieser Sachverhalt ist gleichfalls in einer Arbeitsanweisung »Anwesenheit Dritter und Mitschnitte« (QMA 0110.1.2)⁵⁹ geregelt.

Es sind grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten der Fixierung des Explorationsgesprächsinhalts denkbar. Beanstandet wird gelegentlich die gängige Praxis des Vier-Augen-Gesprächs und des Rückgriffs auf Notizen des Gutachters wegen angeblich unzureichender »Beweissicherung« des Gesprächsinhalts. Der Verordnungsgeber legt diesbezüglich in Anlage 15 Nr. 1 e) der FeV fest, dass über die Untersuchungen Aufzeichnungen anzufertigen sind. Die Auswahl der anzuwendenden Methoden lässt er dabei bewusst und fachlich gerechtfertigt offen.

Eine Lösung kann sein, dass zu »Beweissicherungszwecken« auf Verlangen des Untersuchten ein Tonbandmitschnitt gefertigt wird (zu berücksichtigen ist die Kostenfrage, die Frage der Aufbewahrung und Aufbewahrungsdauer, die Berechtigung von Bevollmächtigten auf Übersendung einer Mitschnitt-Kopie, die Archivierung etc.).

Ausgeschlossen ist die Anwesenheit von Bevollmächtigten in der Exploration – zum einen ist deren Wahrnehmung, Gedächtniskapazität, »Notizfähigkeit« genau so begrenzt wie die des Gutachters, es erfolgt also nicht die »bessere Beweissicherung«, weil mehr Personen anwesend sind; zum anderen aber verbietet sich die Anwesenheit

56 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch das Gesetz vom 28. September 2009 (BGBl. I S. 3161) geändert worden ist.

57 Scheufen, M., Müller-Rath, F., Schubert, W. (2008) Kontrollteilnahme von Begutachtern der BASt an Explorationsgesprächen im Rahmen der MPU. NZV 7: 332-335.

58 Geiger, H. (2009) Die Akkreditierung von Begutachtungsstellen für Fahreignung und von Kursen zur Wiederherstellung der Fahreignung. Blutalkohol 46: 65-72.

59 QMH des DEKRA e. V. Dresden, Anwesenheit Dritter und Mitschnitte, QMA 0110.1.2, unveröffentlicht.

Dritter und insbesondere von Bevollmächtigten bei der Exploration, weil nicht nur nicht auszuschließen ist, sondern die betreffenden z. B. qua Anwaltsvertrag zum Untersuchten geradezu verpflichtet sind, ggf. zur Interessenwahrung seitens des Betroffenen zu intervenieren, womit Sinn und Zweck einer unbeeinflussten Exploration ad absurdum geführt werden.

Ebenfalls keine Lösung ist eine Video-Aufzeichnung – zum einen ist kein »Be-weissicherungsplus« gegenüber der Tonbandaufzeichnung ersichtlich; zum anderen stellt sich die Frage der Verhältnismäßigkeit eines solchen Beweissicherungsverlangens: Strafprozessual besteht bei Beschuldigten- bzw. Zeugenvernehmungen ebenfalls weder die allgemeine Berechtigung noch die gängige Praxis, aus Gründen der Beweissicherung zugunsten des Beschuldigten eine Vernehmung per Video aufzuzeichnen. Dementsprechend kann per argumentum a maiore ad minus postuliert werden: Wenn schon die Wahrung der verfassungsmäßig garantierten Rechte eines strafverfahrensrechtlich Beschuldigten, dem der Staat mit Strafgewaltmonopol im Strafverfahren gegenübertritt, es nicht erfordert, dem Beschuldigten Beweissicherung qua Video-Aufzeichnung zu gewährleisten, dann ist dies erst recht nicht der Fall in einer MPU-Exploration, in der der Betroffene nicht Beschuldigter, sondern werkvertragsrechtlich gesehen Gutachten-Auftraggeber auf Augenhöhe ist, der ja z. B. auch das Recht hat, einer Gutachtenverwertung (und Weiterleitung an die Führerscheinbehörde) zu widersprechen. Nicht unerwähnt bleiben soll, dass die Qualität der Gutachten weder durch Tonband- und auch nicht durch Videomitschnitte erhöht werden kann. Darüber hinaus fehlen wissenschaftlich begründete Kriterien über eine objektive Auswertung und den Nutzen von Videoaufzeichnungen.

Auf Grund der zentralen Bedeutung des Untersuchungsgesprächs wird von den beiden Fachgesellschaften DGVP und DGVM in der in Vorbereitung befindlichen Erweiterten und überarbeiteten 3. Auflage der BK u. a. ein eigenes Kapitel »Exploration« hinzugefügt, das dann auch für alle Träger von a. a. BfF verbindlich eingeführt werden soll. Dies ist ein konkreter Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung im methodischen Bereich.

Ein weiterer Bestandteil der Fahreignungsbegutachtung sind außerdem objektive psychometrische Tests (Leistungstests, Persönlichkeitstests), die fahreignungsrelevante Sachverhalte (Aufmerksamkeit, Konzentration, Aggressivität etc.) überprüfen.

Der Einsatz von psychologischen Testverfahren in der Begutachtung der Fahreignung zur Überprüfung der psychofunktionalen Leistungsvoraussetzungen wird im Kap. 7.2 der 2. Auflage der BK dargestellt. Hier ist DEKRA in Abweichung von den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung in ausgewählten Testverfahren (Thematisches Testsystem Corporal⁶⁰) dazu übergegangen, statt des dort verwendeten Bewertungsmaßstabes Prozentrang auf die Nutzung von T-Werte als normierte Messwerte zu wechseln. Die T-Skala ist eine metrische Skala der Messwerte und bietet den Vorteil, dass die bei jedem Testverfahren stets vorhandene Messungsgenauigkeit

60 Berg, M (2007) Corporal – Testsystem zur Erfassung kognitiver Funktionen. Institut für Testentwicklung und -anwendung, Berlin.

berechenbar ist⁶¹. Diese sollte – im Sinne der Entlastungsdiagnostik – nicht fälschlich der Testperson angelastet werden. Ein T-Wert von $T=20$ steht für die geringste, $T=80$ für die bestmögliche Leistung. Der so genannte »Normalbereich« ist als Mittelwert plus/minus Standardabweichung ($T=50\pm 10$) eindeutig definiert. T-Werte zwischen 40 und 60 stehen somit für eine durchschnittliche Leistung. Ferner wird zum T-Wert der Standardmessfehler $CL(T)$ angegeben. Dieser zeigt an, in welcher Bandbreite der erreichte Testwert einer Mess-Ungenauigkeit unterliegen kann.

Die wissenschaftliche Begründung für die Anwendung von T-Werten liegt auch in der Frage, ab wann welche Messwertunterschiede bzw. Messungenauigkeiten zu einer Veränderung hinsichtlich der Interpretation der Befunde aus dem durchgeführten Leistungstest führen können. Darin eingeschlossen ist die Frage, welche Messgenauigkeit für die Untersuchungszwecke in der Fahreignungsbegutachtung notwendig und zu fordern sind, um zu fachlich seriösen Begutachtungsergebnissen bei der Bewertung ausgewählter psychofunktionaler Leistungsvoraussetzungen – die auf Reaktionszeitmessungen basieren – zu gelangen, nicht aber darum, wozu wir messtechnisch in der Lage wären. Hier widerspiegelt sich die gleiche Problematik wie im o. g. Beispiel die Toxikologie betreffend.⁶²

3. Nationale und internationale Erfahrungen sowie Entwicklungen im Bereich der Begutachtung der Fahreignung und des Driver Improvement

Kriterien der Bewertung zukünftiger Modelle zur Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern rücken in den letzten Jahren verstärkt in das Zentrum nicht nur deutscher, sondern auch europäischer Überlegungen. Die den zukünftigen Überlegungen zugrunde liegenden gesellschafts- und verkehrspolitischen aber auch fachlichen Auffassungen werden in den von VdTÜV und DEKRA vorbereiteten Fit to Drive-Kongressen auf internationaler Ebene diskutiert. Bisher fanden Kongresse 2006 in Berlin⁶³, 2007 in Wien⁶⁴, 2008 in Prag⁶⁵ und 2009 in Tallinn⁶⁶ statt. Diese Bemühungen wurden durch den Vertreter des Directorate-

61 Rasch, D., Kubinger, K.D. (2006) Statistik für das Psychologiestudium. Spektrum, Heidelberg.

62 Schneider, W. & Schubert, W. et al. (2007) Stellungnahme der DGVP zu dem Themenkomplex »Objektivität, Validität und Fairness der im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik eingesetzten psychologischen Testprogramme; Ungenauigkeiten bei der Bestimmung von Reaktions- o. Latenzzeiten«, unveröffentlicht.

63 Nickel, W.-R., Sardi, P. (2006) Fit to Drive 1st International Traffic Expert Congress, Berlin from May 3rd – 5th 2006 – Tagungsband, Kirschbaum Verlag, Bonn.

64 Risser, R., Nickel, W.-R. (2007) Fit to Drive 2nd International Traffic Expert Congress, Vienna 2007 – Proceedings, Kirschbaum Verlag, Bonn.

65 Nickel, W.-R., Kořán, M. (2008) Fit to Drive 3rd International Traffic Expert Congress, Prague 2008 – Proceedings, Kirschbaum Verlag, Bonn.

66 Nickel, W.-R., Meinhard, G., Born, I. (2009) Fit to Drive 4th International Traffic Expert Congress, Tallinn 2009, Kirschbaum Verlag, Bonn.

General for Energy and Transport (DG TREN), Herrn Joel Valmain, anlässlich des Kongresses in Tallinn »als fester Bestandteil der europäischen Harmonisierungspolitik für Verkehrssicherheit« gewürdigt. Die Kongresse sind auch ein Beitrag zur Umsetzung der EU-Charta mit dem Ziel, die Anzahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis zum Jahre 2010 zu halbieren (EU-Charta Dublin⁶⁷).

Die spezifischen fachlichen Sachverhalte (z. B. medizinische und psychologische Methodenentwicklung), die im Rahmen der Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Bedeutung sind, werden auf den vorrangig wissenschaftlich, verwaltungsrechtlich ausgerichteten Fachkongressen der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) unter Einbeziehung der Gesellschaft für Toxikologie und Forensische Chemie (GTFCh) diskutiert. Hier stehen vor allem auch interdisziplinäre Aspekte der Begutachtung im Vordergrund, die durch die Diskussion von Verbesserungspotenzial zu einer Harmonisierung der Begutachtungsgrundlagen nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen europäischen Ländern beitragen. Diese Fachsymposien fanden bisher in 2004 in Berlin, 2006 in Frankfurt am Main, 2007 in Dresden⁶⁸, 2008 in Neu-Ulm⁶⁹ und 2009 in Weimar statt.

Es ergibt sich aus mehrerlei Gründen die Konsequenz, das deutsche Verkehrszentralregister zu reformieren, um die Betroffenen frühzeitiger auf die Entwicklung und Verfestigung von Fehlverhaltensweisen aufmerksam zu machen, sodass sie in die Lage versetzt werden, entsprechende Maßnahmen bezüglich der Veränderung ihres die gesellschaftlichen Normen verletzenden Verhaltens zu ergreifen. Dies wird besonders deutlich bei der Bestandsaufnahme und der Perspektive der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 4 Abs. 9 Straßenverkehrsgesetz (StVG) und §§ 38 und 71 FeV⁷⁰.

Der Gedanke der sekundären Prävention im Sinne der Diskussion des PASS-Modells (Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility)⁷¹ zur Förderung und Sicherung der individuellen Mobilitätskompetenz wird durch die gegenwärtige

67 Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit, veröffentlicht unter: http://www.pau-education.com/charter/index.php?page=doc&doc_id=601&docIng=6&menuzone=14

68 Schubert, W., Mattern, R., Nickel, W.-R. (2008) Prüfmethode der Fahreignungsbegutachtung in der Psychologie, Medizin und im Ingenieurwesen, Tagungsband 3. Gemeinsames Symposium am 18.-19. Oktober 2007 in Dresden Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM), Kirschbaum Verlag, Bonn.

69 Miltner, E., Mattern, R., Schubert, W. (2009) Unbestimmte Begriffe in der Begutachtung von Fahrtüchtigkeit und Fahreignung, Tagungsband 4. Gemeinsames Symposium am 24.-25. Oktober 2008 in Neu-Ulm Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM), Kirschbaum Verlag, Bonn.

70 Schubert, W., Kranich, U. (2007) Die Verkehrspsychologische Beratung – Bestandsaufnahme und Perspektive, ZVS 2: 89 – 93.

71 Allhoff-Cramer, A., Krohn, B., Laub, G., Nickel, W.-R., Rohlfing, C., Rothenberger, B., Schubert, W., Stephan, E. (2007) PASS: Ein interdisziplinäres Modell zur Förderung und Sicherung der Mobilitätskompetenz in Europa, ZVS 1: 6 – 8.

Platzierung des § 71 FeV im Punktesystem nur unangemessen berücksichtigt. Unter Beachtung der empirischen Befundlage ist die Platzierung dieser Beratung im Punktesystem dringend dahingehend reformbedürftig, dass die Verkehrspsychologische Beratung bereits bei 7 Punkten im KBA einsetzen und mit einem Punkteabzug von 4 Punkten belohnt werden sollte, ohne dass die anderen im System vorgesehenen Maßnahmen dadurch Schaden nehmen. Auch die erzieherische Wirkung des Verkehrsunterrichts^{72 73} gem. § 48 Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie gem. § 10 Jugendgerichtsgesetz (JGG⁷⁴) bietet einen weiteren Ansatz, durch individuelle Angebote zur Verhaltensänderung auf Betroffenen direkt einzuwirken. Diese Maßnahmen müssen darauf gerichtet sein, in allererster Linie den Führerscheinverlust durch die Entwicklung der Lern- und Anpassungsbereitschaft (vgl. BR-Drs 443/98⁷⁵) zu verhindern. Punktesysteme sind eine Voraussetzung für die Förderung der Fahreignung sowie die Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung.

Hier gehen wesentliche Bemühungen von Deutschland aus, eine Harmonisierung und Anpassung der Punktesysteme unter den Mitgliedsstaaten der EU herbeizuführen, indem ein EU-Projekt »BESTPOINT«: Handbuch für die Implementierung wirksamer Punktesysteme in Europa vorbereitet wird. Ein entsprechender EU-Projektvorschlag, an dem sich 19 Länder einschließlich Deutschland beteiligen, liegt z. Zt. bei der EU-Kommission in Brüssel zur Entscheidungsfindung vor. In 20 von 27 Mitgliedsstaaten der EU sind bereits Punktesysteme – allerdings höchst unterschiedlicher Art – eingeführt.

Auch die Möglichkeit der technischen Nutzung von Interlock-Systemen in der ausschließlichen Verbindung mit psychologischen Rehabilitationsmaßnahmen ist zu prüfen. Diesen Systemen der Verbindung zwischen Mensch und Technik müssen wir erhöhte Aufmerksamkeit schenken, da sie international eine hohe Verbreitungsgeschwindigkeit entwickeln und Deutschland auf diesem Gebiet nicht den Anschluss verlieren sollte.

4. Beispiele für den Umgang mit Betroffenen in Ländern ohne MPU

In der öffentlichen Diskussion werden hin und wieder Alternativen zur MPU erörtert und z. T. gefordert. An einigen Beispielen soll dargelegt werden, wie in anderen

72 Müller, D. (2001) Neue Ansätze der Prävention bei Jugenddelinquenz im Verkehrsstrafrecht. Die Kriminalprävention 5: 189 ff.

73 Müller, D. (2005) Der Verkehrsunterricht gem. § 48 StVO in seiner praktischen Anwendung, ZVS 51: 86 ff.

74 Jugendgerichtsgesetz (JGG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3427), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2280) geändert worden ist.

75 BR-Drs. 443-98 vom 07.05.1998 – Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

Ländern mit anlassbezogenen aktenkundigen Auffälligkeiten im Straßenverkehr bei bestimmten Deliktkonstellationen umgegangen wird.

- In Italien⁷⁶ und auch in einigen Staaten der USA (z. B. in Kalifornien) wird im Falle einer Alkoholfahrt über 1,5 Promille das Fahrzeug – sofern der Fahrer auch Eigentümer ist – beschlagnahmt und versteigert.
- In Frankreich wird man in jedem Fall bestraft, wenn man mit mehr als 0,5 Promille in einen Unfall verwickelt ist – unabhängig von der Schuldfrage. Der Führerschein kann bis zu 6 Jahre entzogen werden und muss hinterher neu abgelegt werden. Für besonders schwere Unfälle, in deren Folge Arbeitsunfähigkeiten über 3 Monate oder gar Todesfälle zu verzeichnen sind, gibt es Gefängnisstrafen und Geldbußen bis 150.000 EUR.⁷⁷
- In Japan beträgt das Alkohollimit 0,3 Promille. Strafen für betrunkene Autofahrer, sowie für Mitfahrer, Autohalter und Alkoholverkäufer sind Zwangsarbeit bis zu 5 Jahren oder Geldstrafen bis 10.000 US-Dollar.
- In Westaustralien bekommt man nach der dritten Drogenauffälligkeit keinen Führerschein mehr.
- In den USA hat ein als alkohol- und drogenabhängig bekannter Vietnam-Veteran unter Alkohol- und Drogeneinfluss einen Unfall verursacht, bei dem zwei Studentinnen ums Leben kamen. Er wurde zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe verurteilt, nachdem der Staatsanwalt sogar die Todesstrafe gefordert hatte.⁷⁸
- In China wurde ein Mann zum Tode verurteilt, nachdem er betrunken einen Verkehrsunfall verursacht hat, bei dem 4 Menschen ums Leben kamen.⁷⁹

Maßnahmen wie die Beschlagnahme des Tatfahrzeugs, das Ablegen einer erneuten Befähigungsprüfung viele Jahre nach dem Delikt, Zwangsarbeit, hohe Geld- oder Haftstrafen bzw. Todesstrafe sind in ihrer Wirkung zur Abschreckung mehr als strittig. Auch bleibt es zweifelhaft, ob die Anzahl der Delikte und die Rückfallwahrscheinlichkeit allein durch die Schwere der Strafe reduzierbar ist. Vermag es die schwerste Strafe, einen Täter von einer weiteren Alkohol- oder Drogenfahrt abzuhalten, solange er unter dem Einfluss der psychoaktiven Substanz steht – sicherlich nicht! Auch weist allein die Schwere der Folgen keinen Weg zur Besserung.

An diesen Beispielen wird deutlich, dass Strafe allein zu keiner Verhaltensänderung in Richtung regelkonformen Sozialverhaltens führt, sofern keine Rehabilitationschancen angeboten werden, die die Fähigkeit des Menschen im Sinne der Konzeptionen des lebenslangen Lernens zum Erwerb neuer Kompetenzen (z. B. Ver-

76 www.sellpage.de: Italien: Bei Alkohol Auto weg. ADAC Motorwelt, 8/2008, S. 6.

77 <http://www.immobiliier-maroc.com/fiche.php?lang=de&id=252>

78 von Rimscha, R. (1997) Todesstrafe gefordert. Nürnberger Nachrichten vom 08./09.05.1997.

79 <http://news.sky.com/skynews/Home/World-News/China-Drink-Driver-Death-Penalty-Sun-Weiming-Sentenced-To-Death-Over-Chengdu-Crash/Article/200907415345626?f=rs>

haltensänderungen) berücksichtigen^{80 81 82 83}. Bereits in den 60iger und 70iger Jahren wurden in der Psychologie Theorien entwickelt, die sich mit der Verhaltensänderung durch Strafe oder Furcht befassten^{84 85}. Diese sogenannten »Furchtappelltheorien« konnten empirisch nicht belegt werden⁸⁶. Furchtappelle sind nur dann wirksam, wenn gleichzeitig Bewältigungskompetenzen gefördert werden und Handlungsziele, Handlungsergebnisse und/oder Selbstwirksamkeitserwartungen gestärkt werden.

Die zuvor dargestellten Sanktionen sind keine Alternativen, an denen sich Deutschland orientieren kann. In der Bundesrepublik hat jeder Betroffene die Möglichkeit – unabhängig davon, wie schwerwiegend seine Delikte waren – im Rahmen einer Medizinisch-Psychologischen Begutachtung die durch ihn vollzogenen, stabilen Veränderungen seines Verhaltens im Straßenverkehr zu belegen und hat somit eine realistische Chance auf einen Führerschein. Die medizinisch-psychologische Begutachtung ist somit eine evaluative Maßnahme, die überprüft, ob die von dem Betroffenen unternommenen Maßnahmen (Verkehrspsychologische Therapie, Entgiftung, Entwöhnung etc.) im Einzelfall ihre Wirksamkeit entfaltet haben.

Das System der MPU wurde durch den Verein der Technischen Überwachungs-Vereine (VdTÜV) in drei Teilstudien evaluiert, was aber bereits 20 Jahre zurück liegt^{87 88}. Hier ist neuer Forschungsbedarf erforderlich, der die Wirksamkeit der MPU unter Berücksichtigung der methodischen Besonderheiten etc. neu belegt.

5. Analyse des Begutachtungssystems

Die MPU hat sich als ein Institut zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und als geeignetes Mittel zur Begutachtung der Fahreignung bewährt. Es ergeben sich aus den nationalen und internationalen Erkenntnissen Verbesserungspotenziale. Diese sind im Folgenden:

80 http://ec.europa.eu/education/lifelong-learning-policy/doc42_de.htm

81 Schlüsselkompetenzen für lebenslanges Lernen – Ein Europäischer Referenzrahmen, http://ec.europa.eu/dgs/education_culture/publ/pdf/ll-learning/keycomp_de.pdf

82 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:394:0010:0018:DE:PDF>

83 http://ec.europa.eu/education/who-we-are/doc324_de.htm

84 Rosenstock, I. M. (1966). »Why People Use Health Services.« *Milbank Memorial Fund Quarterly* 44: 94–124.

85 Rogers, R. W. (1975) A protection motivation theory of fear appeals and attitude change. *Journal of Psychology* 91: 93-114.

86 Ehlert, U. (2002) Verhaltensmedizin. Springer, Heidelberg.

87 Jacobshagen, W., Nickel, W.-R., Winkler, W. (1987) Evaluation von Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsbegutachtungen – EVAGUT. (unveröffentlichter Forschungsbericht Nr. 178 des VdTÜV – Teilprojekt A).

88 Jacobshagen, W., Utzelmann, H. D. (1996) Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtungen bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand. Empirische Ergebnisse zur Wirksamkeit und zu deren diagnostischen Elementen. Verlag TÜV Rheinland, Köln.

Ein Beispiel verdeutlicht, wie sich die Fachgesellschaften auch um die Weiterentwicklung der Methoden in den einzelnen Fachdisziplinen einschließlich der Systembetrachtungen und deren gesellschaftliche Auswirkungen bis hin zu Überlegungen für die Gesetzes- und Verordnungsgestaltung bemühen. Dies wird an der Thematik der Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum kurz dargestellt werden.⁸⁹ In diesem Beitrag ist man der Frage nachgegangen, ob die gegenwärtige Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) für Erstauffällige wissenschaftlich ausreichend gesichert ist. Es wurde untersucht, in welchen Konzentrationsbereichen Missbrauchsmarker in den Kohorten von 0,2 – 0,5 Promille, 0,5 – 1,0 Promille, 1,0 – 1,5 Promille, 1,5 – 2,0 Promille, 2,0 – 2,5 Promille und über 2,5 Promille vorliegen. Des Weiteren wurde an Hand einer Metaanalyse geprüft, welche Ausprägung und welchen Stellenwert psychofunktionale Beeinträchtigungen und Ausfallerscheinungen (u. a. Reaktion, Konzentration, Aufmerksamkeit) in der Zuordnung zu den o. g. Kohorten haben.

Auf die psychologischen Komponenten bezogen – ohne dabei an dieser Stelle auf die medizinischen und toxikologischen Sachverhalte einzugehen – ergab sich folgendes Erscheinungsbild:

Moskowitz und Robinson (1988)⁹⁰ analysierten 177 wissenschaftliche Veröffentlichungen aus den Jahren 1940 bis 1985 und konnten einen alkoholinduzierten Leistungsabfall belegen. Dies war in 21 % der Studien ab 0,4 Promille, in 34 % der Studien ab 0,5 Promille, in 66 % der Studien ab 0,8 Promille und in fast allen Studien ab 1,0 Promille der Fall.

Eine Literaturanalyse von Moskowitz und Fiorentino (2000)⁹¹, in die 112 Artikel von 1981 bis 1997 eingeflossen sind, ergab, dass in einem Großteil der Studien ab einer BAK von 0,5 ‰ Ausfallerscheinungen nachgewiesen wurden. Ab einer BAK von 0,8 ‰ belegten 94 % der Studien Ausfallerscheinungen durch Alkohol.

In einer qualitativen und quantitativen Analyse von Schubert und Stewin (2009)⁹² über z. Zt. 49 seit 1970 veröffentlichte Artikel wurde ermittelt, dass 98 % der Studien psychofunktionale bzw. medizinische Ausfallerscheinungen (z. B. Auf-

89 Mattern, R., Schubert, W., Skopp, G., Stewin, C., Weinmann, W. (2009) Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum. Vortrag auf dem 5. Gemeinsamen Symposium der DGVP und der DGVM am 24./25.10.2009 in Weimar, Abstract in Blutalkohol, 46/2009, Sup. II-13.

90 Moskowitz, H., Robinson, C.D. (1988) Effects of low doses of alcohol on driving-related skills: A review of the evidence (Report no. DOT HS 807 280) Washington, DC: US National Highway Traffic Safety Administration.

91 Moskowitz, H., & Fiorentino, D. (2000) A review of the literature on the effects of low doses of alcohol on driving-related skills (Report no. DOT HS 809 028). Washington, DC: US National Highway Traffic Safety Administration.

92 Schubert, W. & Stewin, C. (2009) Zur Bedeutung der Überprüfung der Fahreignung bei problematischem Alkoholkonsum aus psychologischer Sicht, in Vorbereitung zur Veröffentlichung.

merksamkeit, Sehen, Tracking, Reaktionsgeschwindigkeit) ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ auswiesen.

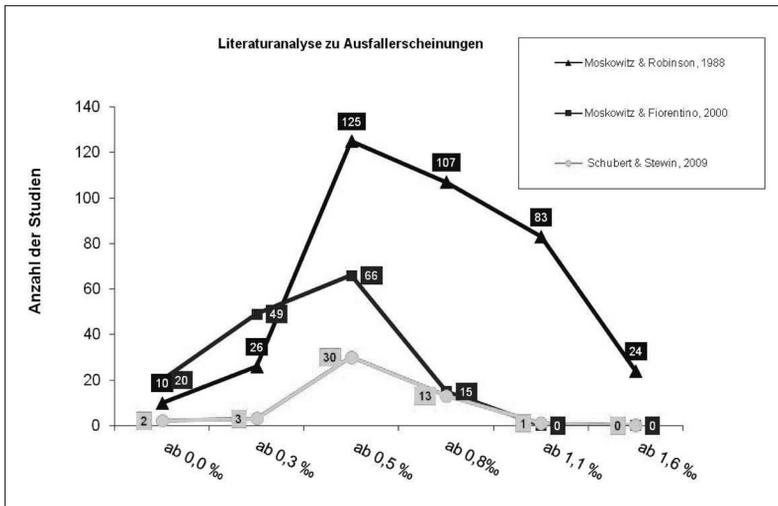


Abb. 5 Quantitative Datenauswertung alkoholinduzierter Ausfallerscheinungen

Die Abb. 6 gibt einen Überblick über die betroffenen qualitativ, vor allem psychofunktional beeinträchtigten Leistungen. Zu den Ergebnissen



Abb. 6 Qualitative Datenauswertung alkoholinduzierter Ausfallerscheinungen

Der Zusammenhang zwischen dem Risiko einen Unfall zu verursachen (Verursachungsrisiko) in Abhängigkeit vom Alkoholisierungsgrad ist von Krüger et al.⁹³ und Borkenstein et al.⁹⁴ untersucht worden. Zusammengefasst sind die Ergebnisse in Abb. 7 dargestellt.

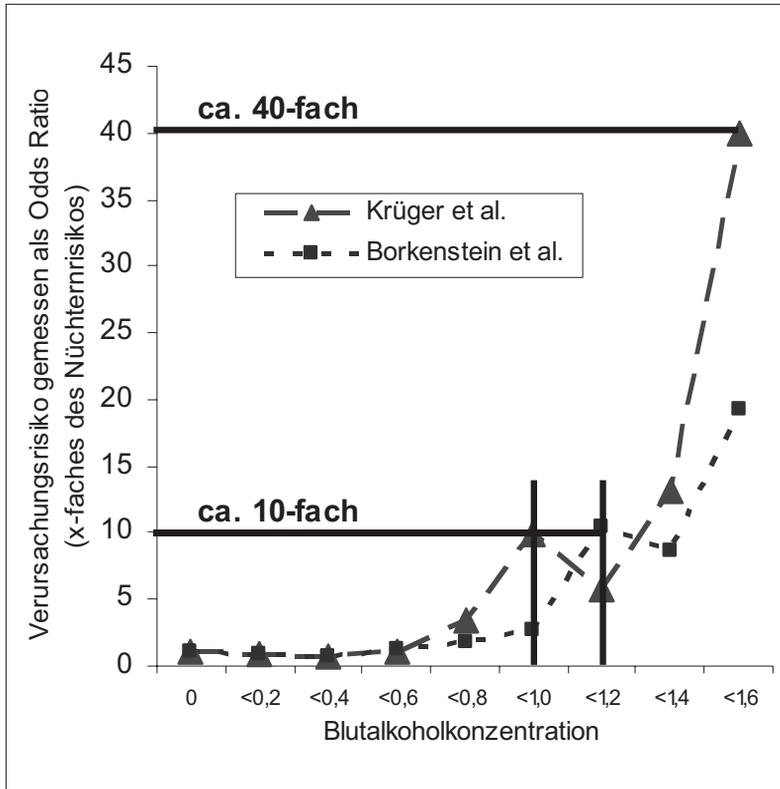


Abb. 7 Verursachungsrisiko in Abhängigkeit vom Alkoholisierungsgrad

An dieser Stelle wird unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Maßstäbe verdeutlicht, dass aus medizinischer, psychologischer und toxikologischer Sicht sowie unter Aspekten des Verursachungsrisikos bei schädlichem Alkoholkonsum die Absenkung

93 Krüger, H.-P., Kazenwadel, J., Vollrath, M. (1995) Das Unfallrisiko unter Alkohol mit besonderer Berücksichtigung risikoe erhöhender Faktoren. In: Krüger, H.-P. (Hrsg.) Das Unfallrisiko unter Alkohol:

Analyse – Konsequenzen – Maßnahmen. Gustav Fischer Verlag, Stuttgart.

94 Borkenstein, R.F., Crowther, R.F. Shumate, R.P., Ziel, W.B., Zylman, R. (1974) The role of drinking drivers in traffic accidents (The Grand Rapids Study), Blutalkohol, 11, Supplement 1.

der Promillegrenze als gesellschaftliches Ziel unumgänglich ist. Es ist letztendlich eine politische Entscheidung, ob ein bei 1,6 Promille 40-fach erhöhtes Verursachungsrisiko, unter Alkoholeinfluss einen Unfall zu verursachen, gesellschaftlich akzeptabel ist.

Im Grunde genommen, geht es um die Frage, ob man die Eignung nicht schon bei Verkehrsauffälligkeiten unterhalb von 1,6 Promille prüfen müsste: Bei alkoholauffälligen Kraftfahrern im Straßenverkehr unter 1,6 Promille gibt es viele, deren Konsummarkerprofil auf Konsumgewohnheiten mit Spitzenwerten über 1,6 Promille hinweisen. Sie müssten aus den gleichen Gründen wie die mit nachgewiesenen 1,6 Promille einer Eignungsüberprüfung zugeführt werden. Um die diesbezüglich Auffälligen zu erkennen, sollten ab 1,1 Promille Markeruntersuchungen erfolgen, die entweder belegen, dass es ein »fahrender Trinker« ist oder ein »trinkender Fahrer«, wenn der Marker unter dem Grenzwert liegt, der einen 1,6 Promille entsprechenden Konsum anzeigt (bei SEK 5 ng/ml Serum Ethylglucuronid-Konzentration). Es fehlt zur Zeit eine bessere Erfassung der gefährlichen Trinker auch dann, wenn sie glücklicherweise mit geringeren Alkoholkonzentrationen als 1,6 Promille erwischt wurden. Je früher man sie überprüft und ggf. rehabilitiert, desto erfolgreicher kann man ihr Gefährdungspotenzial im Straßenverkehr mindern und gleichzeitig ihre Gesundheit stabilisieren.

Vorzuschlagen ist an dieser Stelle die Absenkung der Indikation für eine Fahr-eignungsbegutachtung auf 1,1 Promille, was immer noch einem 10-fachen Verursachungsrisiko entspricht. Ein weiterer Vorteil bestünde darin, dass sowohl im Straf- als auch im Verwaltungsverfahren analoge Grenzwerte gelten würden.

Ein weiterer Grund leitet sich aus dem Umstand ab, dass in den Vorschriften zur Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften⁹⁵ klargestellt worden ist, dass die »frühere Drogenabhängigkeit« und die »frühere Alkoholabhängigkeit« rechtlich gleich zu behandeln sind. Diese Festlegung schließt auch die Auswahl fachlich vergleichbarer Methoden, der eingesetzten Messtechnik einschließlich der Anwendung von Ermessensspielräumen bei der Interpretation der Befunde ein. Derzeit wird, was das geforderte Prinzip der Gleichbehandlung der genannten Stoffklassen im Rahmen der Fahr-eignungsbegutachtung betrifft, mit extrem unterschiedlichen Maßstäben gemessen.

Das Ziel entsprechender wissenschaftlicher Arbeiten ist die Ableitung empirisch und analytisch gestützter Schlussfolgerungen aus Konzentrationen von Missbrauchsmarkern in Blutproben unmittelbar nach Unfällen oder Verkehrskontrollen. Die Ergebnisse sind dann die erweiterte Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum. Ferner führen sie im Sinne des PASS-Modells z. B. zu einer frühzeitigen Einleitung geeigneter Rehabilitationsmaßnahmen bis hin zu mar-

⁹⁵ Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Bundesrat-Drucksache 302/08 vom 30.04.2008, Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

kergestützten Verlaufskontrollen zur Überprüfung der Änderungen des Trinkverhaltens. Am Ende des Prozesses steht dann immer die Überprüfung der Fahreignung in Abhängigkeit von der behördlich veranlassten Fragestellung durch ein Ärztliches bzw. Medizinisch-Psychologisches Gutachten. Das beschriebene Vorgehen führt auch zu einer Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis, wie auch aus dem Vorschlag für ein Modell zur Förderung, Erhaltung und Wiederherstellung der individuellen Mobilität hervorgeht.

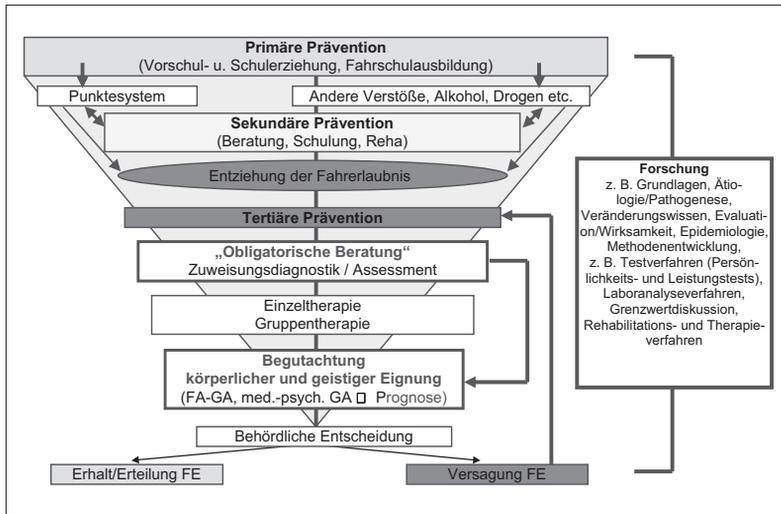


Abb. 8 Modell zur Förderung, Erhaltung und Wiederherstellung der individuellen Mobilität

Nach jeder Maßnahme (unabhängig von deren Art – Rehabilitation, Kurse von Psychologen, Mediziner, Suchttherapeuten oder Pädagogen etc., Klinikaufenthalte, Coaching, Selbstheilungspotenzial etc.) ist durch eine individuelle Begutachtung zu prüfen, ob die Maßnahme im Einzelfall bei dem Betroffenen gewirkt hat.

Der Arbeit mit Auflagen und Beschränkungen aus medizinischer, verhaltenspsychologischer und technischer Sicht kommt unter Berücksichtigung lebensnaher Aspekte steigende Bedeutung zu.

Der Methodenentwicklung in der Medizin, Toxikologie und Psychologie ist forschungsseitig besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Hierzu zählen in der Psychologie die Entwicklung weiterer leistungs- und persönlichkeitspsychologischer Testverfahren.

In allen Bereichen ist unter Berücksichtigung empirischer Belege die Grenzwertdiskussion für die Festlegung von Cut-off-Werten, Bestimmungsgrenzen, Anhaltepunkten etc. voranzutreiben.

6. Reformvorschläge für das System und die eingesetzten Methoden

Die besonders hervorzuhebende Stärke des Gesamtsystems der MPU besteht unter Berücksichtigung gesellschaftlicher, fachlicher und verwaltungsrechtlicher Aspekte, vor allem aber der Interessen der Betroffenen in dem Prinzip der Einzelfallgerechtigkeit.

Unter Beachtung des außerordentlich hohen normativen wissenschaftlich unterlegten Standards und der für deren Wahrung bereits *de lege lata* und *de facto* installierten internen und externen Kontrollmechanismen ist für die Begutachtungsstellen und deren Träger eine sehr hohe Kontrolldichte erreicht. Eine weitere Steigerung derselben ist weder geeignet noch erforderlich und auch nicht verhältnismäßig gemessen an dem »erhofften Zusatznutzen«. Durch die vorzuhaltenden Qualitätsmanagementsysteme der Träger ist eine engmaschige fachliche und (verwaltungs- und zivil-)rechtliche Kontrolle bis hin zur Überprüfung einzelner eingesetzter medizinischer bzw. psychologischer Methoden (vgl. z. B. LG Bautzen⁹⁶) abgesichert.

Die fachlich-inhaltlichen Anforderungen an MPU-Gutachten sowie die Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen sind durch öffentlich-rechtliche Rechtsätze des Verordnungsgebers (Anlage 15 zu § 11 Abs. 5, § 66 FeV) definiert. Diese werden z. Zt. noch untergesetzlich flankiert von den »Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung« der BASt und den »Beurteilungskriterien« der maßgeblichen wissenschaftlichen Fachgesellschaften (DGVP, DGVM und GTFCh).

Das Begutachtungssystem als solches hat sich bewährt und sollte unter Berücksichtigung der Reformvorschläge weiterentwickelt werden. Hinsichtlich der Frage, wer die Prüfer prüft, ist festzuhalten, dass die ärztlichen und psychologischen Gutachter sowohl durch die BASt, durch trägerspezifische interne Produkt- und Systemaudits als auch durch die Führerscheinbehörden, die die Gutachten bezüglich der Verwertbarkeit für ihre Entscheidung bewerten, überprüft werden. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, die Gutachten auch zivil- und/oder verwaltungsrechtlich überprüfen zu lassen.

Für die Zukunft wird es von besonderer Bedeutung sein, dass die Begutachtung der Fahreignung nach bundesweit einheitlichen Maßstäben und Kriterien durchgeführt wird. Hierbei sind bewährte wissenschaftliche Verfahren anzuwenden, die unter Beachtung der für die Untersuchung und Gutachterstellung geltenden Grundsätze und Anforderungen durchgeführt werden. Dies trifft gleichermaßen für Medizinisch-Psychologische als auch für ärztliche Gutachten zu.

Sich im Begutachtungsverfahren der BASt ergebende wiederholte schwerwiegende Abweichungen sind mit den jetzt schon möglichen verwaltungsrechtlichen und fachlichen Konsequenzen zu sanktionieren (z. B. Untersagung der Tätigkeit der BfF durch die zuständige Aufsichts- bzw. Anerkennungsbehörde unter Berücksichtigung des Begutachtungsberichtes über die Erfüllung der Anforderungen der BASt). Im Interesse der Aufrechterhaltung als zutreffend erkannter und notwendiger Standards

⁹⁶ LG Bautzen, Urteil vom 03.03.1999 – 4 O 864/98.

müssen allerdings diese Stellen mit wirksamen rechtlichen Instrumentarien ausgestattet sein.

Da sowohl Medizinisch-Psychologische Gutachten als auch ärztliche Gutachten im Bereich der Fahreignungsbegutachtung die gleiche Wirkung hinsichtlich der Wiedererteilung bzw. des Erhalts einer Fahrerlaubnis entfalten, sollten für die ärztlichen Gutachten die gleichen Anforderungen wie für die MPU-Gutachten entsprechend der Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) FeV konsequent angewendet werden. Die BK müssen daher auch in dem Bereich der ärztlichen Gutachten volle Anwendung finden. Auch die von Ärzten außerhalb einer BfF erstellten Fahreignungsgutachten sollten bundesweit statistisch erfasst werden, um für wissenschaftliche Zwecke zur Feststellung von Verbesserungspotenzial (Ausbildung, Fragestellungen, Analyse der Gutachtenergebnisse, Methodeneinsatz etc.) zur Verfügung zu stehen, um so die Weiterentwicklung der »Begutachtungs-Leitlinien« und der »Beurteilungskriterien« zu unterstützen und die MPU zu evaluieren⁹⁷.

Zur Sicherung des hohen fachlichen Standards der Fahreignungsbegutachtung in Deutschland und der nationalen Interessen – zur Vermeidung eines neuartigen Führerscheintourismus – ist es erforderlich, auch die Psychologie in der in Überarbeitung befindlichen 3. EU-Führerschein-Richtlinie – ANNEX III⁹⁸ zur verankern. Hierbei beinhaltet der Begriff »Psychologie« sowohl Fragen der Begutachtung als auch Maßnahmen des Driver Improvement.

Dem Bundesverkehrsministerium wird empfohlen, in dieser Richtung in der EU aktiv zu werden.

Der entscheidende Vorteil des Begutachtungssystems zur Kraftfahreignung besteht in Deutschland in der Ausrichtung aller medizinischen, psychologischen und ingenieurtechnischen Maßnahmen auf die Einzelfallgerechtigkeit. Es gewährleistet darüber hinaus den Verbraucherschutz und bietet den Betroffenen Chancengleichheit sowie Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit.

Abschließend erfolgt eine stichpunktartige Übersicht der Reformvorschläge:

- unmittelbar nach Delikt zeitnahe Durchführung einer Zuweisungsdiagnostik unter Einbeziehung von Laborparametern
- Einführung einer Begutachtung (Qualitätsbewertung) von Trägern bzw. Anbietern von Vorbereitungsmaßnahmen
- Durchführung von auf die Person zugeschnittenen medizinischen bzw. psychologischen Interventionsmaßnahmen mit anschließender Fahreignungsbegutachtung – Evaluation des Erfolges im Einzelfall

97 Jacobshagen, W., Nickel, W.-R. (2009) Bessere Qualitätssicherung für Diagnostik und Rehabilitation im Fahrerlaubniswesen durch kontinuierliche Erfolgskontrolle – Warum die Routinemitteilungen an das Verkehrszentralregister ergänzt werden müssen, in Druck (ZVS).

98 EU-Führerscheinrichtlinie – ANNEX III MINIMUM STANDARDS OF PHYSICAL AND MENTAL FITNESS FOR DRIVING A POWER-DRIVEN VEHICLE (L 403/46 EN Official Journal of the European Union 30.12.2006)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>, S. 30-33.

- Aufrechterhaltung der Qualität und rechtlich verbindliche Regelungen für die Begutachtung und Überwachung der Träger von BfF durch die BAST
- verbindliche Regelung der fachlichen Standards (BGL und BK) für MPU- sowie ärztliche Gutachten in gleicher Weise (Rechtsgleichheit, Rechtssicherheit, Einzelfallgerechtigkeit, Chancengleichheit, Verbraucherschutz).
- Absenkung der Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum auf 1,1 Promille
- Verankerung der Psychologie in die 4. EU-Führerschein-Richtlinie – ANNEX III.
- Maßnahmen zur Erhöhung der Objektivität und Validität der Untersuchungsmethoden und zur Bewertung des Systems, Evaluation der MPU unter strikter Beachtung des Datenschutzes
- Weiterentwicklung von Methoden (z. B. eigenes Kapitel »Explorationshandbuch« in der 3. Auflage der Beurteilungskriterien – strukturelle Heimat für neue wissenschaftliche Erkenntnisse)
- fachübergreifende und interdisziplinäre Aus- und Weiterbildung (z. B. Zusatzqualifikation Verkehrsmedizin, Explorationstechniken, Möglichkeiten und Grenzen von Laborparametern sowie psychologischen Testverfahren)
- verstärkte Arbeit mit Auflagen und Beschränkungen (z. B. Interlock in Verbindung mit psychologischen Rehabilitationsmaßnahmen und anschließender Begutachtung zur Überprüfung des Erfolgs der Maßnahme)
- Intensivierung der verkehrsmedizinischen und verkehrspsychologischen Forschung
(Methodenentwicklung) sowie des wissenschaftlichen Meinungsstreites (z. B. Cut-off-Werte, Bestimmungsgrenzen, Anhaltspunkte und deren Bedeutung sowohl für den Begutachtungsprozess als auch das Verwaltungsverfahren)

Die medizinisch-psychologische Untersuchung aus Sicht der wissenschaftlich fundierten Psychologischen Diagnostik

**Prof. Dr. Lothar Schmidt-Atzert, Philipps-Universität Marburg,
Institut für Psychologie**

Die Gesellschaft hat ein berechtigtes Interesse daran, dass Menschen, die wahrscheinlich andere durch ihre Teilnahme am Straßenverkehr gefährden, vom Führen eines Kraftfahrzeugs abgehalten werden. Bei einer Begutachtung sind zwei Arten von Fehlern möglich: tatsächlich geeignete Kraftfahrer werden als »ungeeignet« eingestuft und tatsächlich ungeeignete werden positiv begutachtet (»geeignet«). Aus Sicht einer wissenschaftlich fundierten Psychologischen Diagnostik können aber Wege aufgezeigt werden, wie die Fehler minimiert werden können: (1) durch die Auswahl »guter« diagnostischer Verfahren, (2) durch sachgerechte Anwendung dieser Verfahren und (3) durch fundierte Gutachten, in denen die diagnostischen Informationen angemessen zu einem abschließenden Urteil verarbeitet werden. Diese Forderungen nach Qualität werden im Folgenden erläutert und begründet.

1. Qualität durch psychometrisch gute Verfahren

Für diagnostische Verfahren gibt es anerkannte Qualitätsstandards, die einer Überprüfung zugänglich sind. Diese Standards finden sich in fast allen Lehrbüchern der Psychologischen Diagnostik (z.B. Amelang & Schmidt-Atzert, 2006; Kubinger 2009) und sind auch Gegenstand der DIN 33430 (siehe Kersting, 2008; Grundwissen dazu bei Westhoff et al., 2005). Diese Norm bezieht sich auf berufliche Eignungsbeurteilungen, die jedoch wesentliche Gemeinsamkeiten mit der Beurteilung der Fahreignung aufweist.

1.1 Objektivität der Durchführung, Auswertung und Interpretation

Die Erkenntnis, die man mit der Anwendung eines Tests, eines diagnostischen Interviews, einer Verhaltensbeobachtung oder -beurteilung etc. gewinnt, soll nicht davon abhängen, wer das Verfahren durchführt, auswertet und das Ergebnis interpretiert.

Welche Maßnahmen dazu erforderlich sind, ist bekannt: Klare Anweisungen, wie ein Verfahren durchzuführen, auszuwerten und dessen Ergebnis zu interpretieren ist. Das nennt man Standardisierung.

Bei *Tests* steht in den Verfahrenshinweisen (Testmanual), wie der Test durchzuführen ist (Ablauf, eventuell räumliche Bedingungen, zu verwendendes Material, Instruktionen, Zeitbegrenzungen, Umgang mit Fragen etc.). Für die Auswertung gibt es genaue Vorgaben, die z.B. regeln, wann eine Antwort als richtig oder falsch zu werten ist, wie die Antworten zu einem Gesamtwert verrechnet werden, wie mit Auslassungen oder Mehrfachankreuzungen (wenn nur eine Antwort vorgesehen ist) umzugehen ist. Die Objektivität der Interpretation wird durch Normtabellen, in denen das individuelle Testergebnis vor dem Hintergrund der Leistungen anderer Personen relativiert wird, sowie eine Beschreibung dessen, was mit dem Test gemessen wird, sichergestellt. Die Verfahrenshinweise sollen Angaben zur Objektivität, gegliedert nach Durchführung, Auswertung und Interpretation, enthalten. Normalerweise wird die Objektivität argumentativ begründet, indem auf Maßnahmen verwiesen wird, die der Standardisierung dienen. Gute, standardisierte Testverfahren – kompetent angewandt – bieten in der Regel eine sehr hohe Objektivität.

Beim *diagnostischen Interview*, das in der Verkehrseignungsdiagnostik auch als Exploration bezeichnet wird, dient ein gut ausgearbeiteter Interviewleitfaden der Standardisierung der Durchführung und eventuell auch der Auswertung und Interpretation. Werden einem Interview die »Beurteilungskriterien« (Schubert & Matern, 2009) zugrunde gelegt, wird ein halbstandardisiertes Interview resultieren, das per Definition nicht sehr objektiv ist, da den Interviewern bewusst keine Vorschriften bis ins Detail gemacht werden.

Anders als bei Tests genügt es nicht, die Objektivität eines Interviews alleine durch Hinweise auf ein standardisiertes Vorgehen zu begründen. Das Verhalten eines Interviewers lässt sich nicht wie ein Test standardisieren. Deshalb ist es angemessen, die Abhängigkeit des Interviewergebnisses von der Person des Interviewers empirisch zu ermitteln. Beispielsweise nimmt ein zweiter Interviewer teil, beide Interviewer geben ihre Beurteilungen unabhängig voneinander ab und die Übereinstimmung wird berechnet (oft als »Interviewerreliabilität« bezeichnet, obwohl es sich definitiv um Objektivität handelt).

Da keine systematische Forschung zur Objektivität von verkehrseignungsdiagnostischen Interviews vorliegt, soll ein Blick auf Interviews in anderem Kontext geworfen werden. Bei der Feststellung der Berufseignung wurde über viele Studien eine Übereinstimmung von $r = .75$ ermittelt. Dieser Wert bezieht sich auf die Übereinstimmung von Interviewern in Interviews mit einer mittleren bis hohen Standardisierung (Stufe 3 und 4 auf einer Skala von 1 bis 5; (Conway, Jako, & Goodman, 1995). Selbst bei maximaler Standardisierung der Fragen (Stufe 5) war die Übereinstimmung mit $r = .92$ nicht perfekt. Strukturierte (hoch standardisierte) Interviews zur Diagnostik psychischer Störungen weisen je nach Störung unterschiedlich hohe Übereinstimmungen auf. Die Mitte liegt etwa zwischen $.70$ und $.80$ (Segal, Hersen, & Van-Hassel, 1994).

Fazit ist, dass die Beurteilung, die Klienten selbst in einem relativ stark standardisierten Interview erfahren, etwa zu 25 Prozent durch unsystematische Faktoren (»Messfehler«) bedingt ist (entspricht $r = .75$). Das bedeutet, dass in vielen Fällen die Beurteilung anders ausgefallen wäre, wenn eine andere Person das Interview durchgeführt und ausgewertet hätte.

Die Objektivität von diagnostischen Interviews kann im Wesentlichen durch zwei Maßnahmen erhöht werden: durch stärkere Standardisierung der Durchführung (ausformulierte Fragen, feste Reihenfolge etc.) und durch Schulung der Interviewer. Ein völlig standardisiertes diagnostisches Interview würde in der Praxis ein neues Problem aufwerfen: die Fragen würden sehr bald bekannt. Als etwa an einer bayrischen Universität ein Interview zur Auswahl von Studienbewerbern eingesetzt wurde, konnte man bald die Fragen in »focus online« nachlesen, nebst Empfehlungen zur »richtigen« Antwort. Die gegenwärtige Praxis, mit halbstandardisierten Interviews zu arbeiten, stellt also vermutlich einen guten Kompromiss zwischen den zwei kaum zu vereinbaren Anforderungen dar: hohe Durchführungsobjektivität und hohe Verfälschungssicherheit. Durch Schulung der Interviewer wird die Objektivität von Interviews erhöht. Im Bereich der beruflichen Eignungsbeurteilung konnte eine Verbesserung nachgewiesen werden; der Effekt ist jedoch nicht groß (Conway et al., 1995). Damit bleibt als Fazit festzuhalten, dass in der Verkehrsdiagnostik nur geringe Chancen bestehen, die Objektivität der diagnostischen Interviews zu erhöhen. Durch eine gute *Dokumentation* des Interviews kann die Angemessenheit der Durchführung, Auswertung und Interpretation jedoch einer nachträglichen Überprüfung zugänglich gemacht werden. Dies ist vermutlich die einzige konstruktive Lösung für den Umgang mit der begrenzten Objektivität.

1.2 Messgenauigkeit

Die Messgenauigkeit (Reliabilität) ist von großer Bedeutung, wenn ein Verfahren im Einzelfall angewandt wird. Das ermittelte Ergebnis (der beobachtete Messwert) ist immer mit einer gewissen Ungenauigkeit behaftet. Mit dem sogenannten *Konfidenzintervall* wird angegeben, wie stark der »wahre« Messwert vom beobachteten abweichen kann. Neben der gewählten Urteilssicherheit (z.B. 90 Prozent) ist die Messgenauigkeit des Verfahrens entscheidend. Je höher sie ist, desto kleiner ist die mögliche Abweichung des »wahren« Messwertes vom beobachteten. Ein Messwert liegt vielleicht knapp unter einer als kritisch definierten Grenze und der Klient erfüllt damit eine Mindestanforderung nicht. Unter Berücksichtigung der Messgenauigkeit des Verfahrens kann der »wahre« Messwert aber auch über dem kritischen Wert liegen. In diesem Fall ist die Aussage, dass der Klient die Mindestanforderung nicht erfüllt, fragwürdig. Es könnte sehr gut sein, dass seine Fähigkeit doch ausreicht, sein tatsächlicher Messwert also möglicherweise über der kritischen Grenze liegt. Umgekehrt bietet ein Messwert über dem kritischen Wert keine Gewähr dafür, dass der Klient bei dem Merkmal tatsächlich über das notwendige Ausmaß verfügt. Unter Umständen liegt sein »wahrer« Messwert doch unterhalb des Grenzwertes.

Anhand konkreter Zahlen wird die Problematik veranschaulicht. Den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung zufolge wird bei allen relevanten Verfahren zur Beurteilung der psychischen Leistungsfähigkeit als Eignungsvoraussetzung für bestimmte Fahrerlaubnisklassen mindestens ein Prozentrangwert von 16 verlangt (Utzelmann & Brenner-Hartmann, 2005). Der Klient muss also bei dem untersuchten Merkmal mindestens 15,9 Prozent der Vergleichspersonen mit seinem Testwert übertreffen. Mit einem Prozentrangwert von 16 hat er die kritische Grenze überschritten und gilt bezüglich des Merkmals als geeignet. Sicher ist die Aussage aber nur, wenn das Verfahren eine Messgenauigkeit von 1 hat – was in der Praxis nicht vorkommt.

Nehmen wir an, dass ein Test mit einer Messgenauigkeit von .90 eingesetzt wurde und dass der »wahre« Testwert mit einer Wahrscheinlichkeit von mindestens 95 Prozent wirklich über der kritischen Grenze liegt soll. (Für die folgenden Überlegungen wurden Prozentrangwerte in Standardwerte transformiert, damit Konfidenzintervalle berechnet (siehe z.B. Amelang & Schmidt-Atzert, 2006) und der resultierende Standardwert wieder in einen Prozentrang rücktransformiert.) Unter den genannten Bedingungen könnte man erst ab einem Prozentrangwert von 32 annehmen, dass der wahre Messwert tatsächlich über der kritischen Grenze von 16 liegt. Auf der anderen Seite kann man bei einem sehr niedrigen Testwert fragen, ob der wahre Wert sehr wahrscheinlich unter der kritischen Grenze liegt. Bei einem Prozentrang von 7 reicht das Konfidenzintervall knapp über den kritischen Prozentrangwert von 16 hinaus. Unter Berücksichtigung der Messgenauigkeit des Tests könnte man also nicht ausschließen, dass die tatsächliche Testleistung noch »im grünen Bereich« liegt.

Die Messgenauigkeit kann auf unterschiedliche Weise geschätzt werden. Eine Methode besteht darin, das gleiche Verfahren erneut durchzuführen und den Zusammenhang zwischen erster und zweiter Messung zu berechnen (Retest-Reliabilität). Bei der Kraftfahrereignung wird eine Aussage für die Zukunft gemacht; weshalb diese Methode sehr angemessen ist. Im Testmanual sollte man also eine verlässliche Angabe zur Retest-Reliabilität finden. »Verlässlich« bedeutet, dass die Untersuchung an einer angemessenen und hinreichend großen Stichprobe mit einem adäquaten Zeitabstand durchgeführt wurde. Um einmal Zahlen zu nennen: wenigstens 100 Personen und ein Zeitabstand von einem Jahr wären angemessen. Bei Leistungstests liegen die Werte für die Retest-Reliabilität unter den genannten Bedingungen in der Größenordnung von .90.

Fazit ist, dass bei einer niedrigen Messgenauigkeit kaum noch sichere Aussagen möglich sind. Der festgestellte Messwert gilt dann nur als ungefähre Schätzung des tatsächlichen Wertes. Deshalb ist eine möglichst hohe Messgenauigkeit anzustreben. Bei Testverfahren haben die Testautoren eine Bringschuld; sie sollen brauchbare Angaben zur Reliabilität ihres Verfahrens machen. Für die Kraftfahrereignung ist in der Regel die Retest-Reliabilität von Bedeutung. Die berichteten Werte sind mit denen ähnlicher Verfahren zu vergleichen – absolute Aussagen über die angemessene Höhe solcher Koeffizienten sind nicht sinnvoll.

1.3 Validität

Die Validität oder Gültigkeit eines Verfahrens besagt, in welchem Maße tatsächlich das gemessen wird, was man eigentlich messen will. Es gibt verschiedene Methoden, die Validität zu bestimmen. Für die praktische Anwendung ist entscheidend, ob das mit einem Verfahren vorhergesagte Verhalten (z.B. Unfallfreiheit, Fahrfehler, kein Alkohol mehr am Steuer) tatsächlich eintritt. Bevor ein Verfahren zur Messung der Kraftfahrereignung oder spezieller Aspekte wie Reaktionsfähigkeit, selektiver Aufmerksamkeit etc. eingesetzt wird, sollten überzeugende Nachweise zu seiner *Kriteriumsvalidität* vorliegen.

Eine entscheidende Frage ist, an *welchem* Kriterium ein Verfahren validiert wird. Um sie angemessen beantworten zu können, ist die Messintention zu beachten. Wurde ein Test entwickelt, um die Aufmerksamkeit zu erfassen, kann eine standardisierte Fahrprobe zur Validierung herangezogen werden. Bei einer Fahrprobe können Fahrfehler auftreten, die auf mangelnde Aufmerksamkeit zurückzuführen sind. Eine Fahrprobe ist dagegen ungeeignet, um ein Interview zu validieren, welches das Risiko erfassen soll, alkoholisiert am Straßenverkehr teilzunehmen. Zu einer Fahrprobe werden fast alle Teilnehmer unalkoholisiert erscheinen und wenn ein Merkmal nicht variiert, ist es zur Validierung ungeeignet. Unfallhäufigkeiten sind schwer zu interpretieren, da sie u. a. vom Ausmaß der Verkehrsteilnahme abhängen. Wer viel fährt, hat ein größeres Risiko, aber auch mehr Fahrpraxis als Wenigfahrer (vgl. Berg, Kieschke & Schubert, 2008). Deshalb müssen solche Faktoren mit erfasst und statistisch kontrolliert werden.

In der Praxis ist es meist sehr schwierig, belastbare Daten zu beschaffen. Der Aufwand ist weitaus größer als bei der Bestimmung der Reliabilität. Die Erforschung der Validität kann nicht den Testautoren alleine aufgebürdet werden. Vielmehr sollten sich auch andere Wissenschaftler beteiligen, zumal die Validierung auch mit anderen Forschungsfragen kombiniert werden kann. Die Validierung eines Verfahrens ist ein nie endender Prozess. Idealerweise wird ein Verfahren an mehreren Kriterien validiert, die Generalisierbarkeit der Ergebnisse auf andere Populationen ist zu prüfen (z.B. gilt das auch für ältere Verkehrsteilnehmer?) und die Frage ist zu beantworten, wie valide das Verfahren im Vergleich zu anderen ist und ob es zusätzliche Erkenntnisse bringt (inkrementelle Validität).

Zu den im deutschen Sprachraum verfügbaren Tests, die zur Verkehrseignungsdiagnostik eingesetzt werden können, liegen einige Validierungsstudien vor. Kriterium ist meist das Fahrverhalten in einer standardisierten Fahrprobe und als Probanden dienen meist Kraftfahrer, welche die Tests und die Fahrprobe unter »Ernstfallbedingungen« im Rahmen einer Begutachtung absolvieren. Dieses Vorgehen ist der Fragestellung angemessen. Die Personenstichprobe muss nicht repräsentativ sein; ist die Streuung der Testwerte größer oder kleiner als in einer repräsentativen Normstichprobe (siehe unten), so kann dieser Störfaktor rechnerisch leicht korrigiert werden (Korrektur für Varianzeinschränkung). Bukasa und Utzelmann (2009) berichten, dass die korrelativen Zusammenhänge »bis zu einer Höhe von $r = .40$ « (S. 258) reichen. In einer in dieser Übersichtsarbeit nicht zitierten Studie von Risser, Sommer,

Grundler, Chaloupka und Kaufmann (2007) fanden sich für 50 Personen, die wegen verschiedener Verkehrsauffälligkeiten begutachtet wurden, Korrelationen zwischen $r = .07$ (Gesichtsfeld) und $.42$ (Tachistoskopischer Verkehrsauffälligkeitstest), wobei der Mittelwert der 8 Validitätskoeffizienten bei $r = .26$ lag. Für eine größere Stichprobe von Freiwilligen ($N = 222$) lagen die Korrelationen in ähnlicher Höhe.

Die praktische Bedeutung von Validitätskoeffizienten lässt sich daran ablesen, wie viele ungeeignete Kraftfahrer mit einem solchen Test erkannt werden. Dazu nehmen wir an, dass 100 Kraftfahrer untersucht werden und davon 16 Prozent tatsächlich nicht geeignet sind. Ferner nehmen wir an, dass die Gutachter genau 16 Prozent der Klienten aufgrund eines niedrigen Testwertes als ungeeignet einstufen (die Prozentwerte ergeben sich aus den Vorgaben der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung). Mit Hilfe der Taylor Russell Tafeln (vgl. Amelang & Schmidt-Atzert, 2006, S. 405) kann man ermitteln, dass bei einer Validität von $r = .30$ nur 5 (exakt 4,6) der 16 Ungeeigneten entdeckt würden. Das entspricht einer Trefferquote von 29 Prozent. Zugleich würden von den 84 Geeigneten 11 fälschlicherweise als ungeeignet zurückgewiesen. (Für die Berechnung wurde eine frei verfügbare Software benutzt: www.ki-bit.com/taylorrussell/.) Diagnostische Entscheidungen sollten unter diesen Bedingungen nicht alleine mit dem Testwert begründet werden!

Eine erhebliche Verbesserung der Kriteriumsvalidität ist zu erwarten, wenn man nicht einen einzelnen Test, sondern eine ganze Testbatterie verwendet. Voraussetzung ist, dass die einzelnen Tests sich »ergänzen«, also zusätzliche Kriteriumsvarianz aufklären und optimal gewichtet werden. Die Gewichte werden üblicherweise mit Hilfe einer multiplen linearen Regression empirisch ermittelt. Neuerdings kommt mit den Künstlichen Neuronalen Netzen (KNN) auch ein Verfahren zum Einsatz, das nicht lineare Zusammenhänge optimal verwertet und komplexe Beziehungen zwischen den Prädiktoren (z.B. Testwerten) entdeckt. Idealerweise wird das KNN am Datensatz einer Stichprobe trainiert und die Verrechnungsregeln für die Prädiktoren werden dann auf eine neue Stichprobe angewandt. Risser et al. (2007) haben ihre Daten mit einem KNN analysiert und eine Validität von $R = .62$ ermittelt. Mit solchen Modellen entfernt man sich von dem Konzept multipler Mindestwerte, die zu erfüllen sind, ebenso wie von einer hypothesengeleiteten Diagnostik. Die Prädiktoren werden auf inhaltlich nicht oder zumindest sehr schwer nachvollziehbare Weise verrechnet. Berg et al. (2008) kritisieren zu Recht die mangelnde Nachvollziehbarkeit. Dennoch: wenn ein solches Modell in der Praxis gut funktioniert, also unverändert (!) auf relevante Stichproben angewandt immer wieder Validitätskoeffizienten in der gleichen Größenordnung hervorbringt, ist sein Nutzen anzuerkennen.

Zum *diagnostischen Interview*, das bei der Begutachtung von verkehrsauffälligen Kraftfahrern einen großen Stellenwert hat, fehlen aussagekräftige Validierungsstudien aus dem verkehrspsychologischen Bereich. Es liegen aber Forschungsergebnisse zu Interviews vor, die auch für die Exploration zur Kraftfahrereignung von Bedeutung sind. Die Beurteilung in einem Interview wird systematisch verzerrt. In einer Metaanalyse der einschlägigen Forschungsergebnisse haben Barrick et al. (2009) festgestellt, dass (1) die physische Attraktivität, (2) die Strategie, einen guten Ein-

druck zu machen (impression management) und (3) der Einsatz von nonverbalen Signalen wie Lächeln oder Blickkontakt aufnehmen in einem deutlichen Zusammenhang mit der Beurteilung durch die Interviewer stehen ($r = .54, .55, .40$). Die Effekte erwiesen sich als umso größer, je weniger strukturiert die Interviews waren. Interviews sind anfällig für absichtliche Verfälschungen seitens der Interviewer, allerdings weniger stark als Persönlichkeitsfragebogen (Van Iddekinge, Raymark & Roth, 2005). Befragungen zeigen, dass Bewerber in Einstellungsinterviews ein umfangreiches Repertoire an Verhaltensweisen einsetzen, um einen positiven Eindruck zu erzeugen (Levashina & Campion, 2007). Dieser Befund dürfte auch für die Verkehrseignungsdiagnostik relevant sein.

Fazit zur Validität ist, dass für jedes eingesetzte Verfahren aussagekräftige Belege verlangt werden sollen, wie hoch der Zusammenhang mit einem praktisch und theoretisch relevanten Kriterium ist. Die bekannten Kriteriumsvaliditäten von Leistungstests reichen nicht aus, um die 16 Prozent der Personen zu entdecken, die die niedrigste Fähigkeit aufweisen. Die Trefferquote ist unter diesen Bedingungen zu gering. Deshalb kann ein niedriger Testwert nur ein Hinweis unter anderen sein. Durch Kombination mehrerer Tests, die zudem optimal gewichtet werden, können relativ hohe Validitäten erzielt werden, die aber eventuell inhaltlich nicht gut nachvollziehbar sind; man versteht unter Umständen nicht mehr, was eigentlich gemessen wird. Für diagnostische Interviews im Rahmen der Kraftfahrereignung liegen keine belastbaren Validitätsbelege vor. Hier besteht also dringender Forschungsbedarf.

1.4 Normen

Testwerte werden üblicherweise interpretiert, indem man das individuelle Testergebnis mit den Ergebnissen vieler anderer Personen vergleicht. Die Testautoren stellen dazu Normtabellen zur Verfügung, in denen man die relative Position der untersuchten Person direkt ablesen kann. Die Position wird in Form von standardisierten Werten wie IQ-, T-, Standardwerten oder auch Prozenträngen angegeben.

Für die meisten Anwendungen ist (1) eine möglichst repräsentative Stichprobe von Personen erstrebenswert. Die Stichprobe muss (2) hinreichend groß sein (mehrere hundert Personen) und die Erhebung der Daten soll (3) nicht allzu lange zurückliegen, da sich einige Testleistungen im Laufe der Zeit verändern. In der DIN 33430 wird daher gefordert, dass die Angemessenheit der Normen spätestens nach acht Jahren überprüft werden soll. Bei der Normierung muss der Test (4) unter den gleichen Bedingungen durchgeführt werden wie im späteren Einsatz.

Da eine gute Normierung sehr aufwändig ist, finden sich immer wieder unzulänglich normierte Verfahren. Im Testmanual ist u. a. dazulegen, nach welchen Kriterien die Eichstichprobe zusammengesetzt wurde (z.B. Zusammensetzung nach Bildungsstand wie in der Gesamtbevölkerung) und wo und wie die Daten erhoben wurden.

In den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung werden für bestimmte Verfahren kritische Prozentrangwerte (33 bzw. 16) verlangt. Mängel bei der Normierung können dazu führen, dass diese Grenzen mit dem Test falsch ermittelt werden.

Die Zusammensetzung der Normstichprobe ist von entscheidender Bedeutung. Zur Beantwortung der Frage, ob der Klient zu den schlechtesten 16 Prozent der Bevölkerung gehört, ist eine repräsentative Stichprobe zwingend erforderlich. Ungeeignet wäre eine Stichprobe von Personen, die eine Begutachtungsstelle aufsuchen – auch wenn deren Motivation bei der Testdurchführung möglicherweise typischer ist als die von Freiwilligen (vgl. Schuhfried, 2004). Die Normierung sollte auch nicht an einer Stichprobe erfolgen, welche die gesamte Bevölkerung repräsentiert. Sinnvoll ist eine Eingrenzung auf den Altersbereich ab 18 Jahren. Kinder, die bei vielen Leistungstests deutlich schlechtere Leistungen erzielen als Erwachsene, sind für den Vergleich nicht relevant, zumal sie auch nicht als Kraftfahrer auftreten.

Auch wenn für viele Fragestellungen alters- oder geschlechtsspezifische Normen sinnvoll sind, so nicht für die Feststellung der Mindestanforderungen (Prozentrang 16 bzw. 33). Für diese Frage muss eine Normstichprobe zur Verfügung stehen, in der alle Altersgruppen ab 18 Jahren anteilmäßig so vertreten sind, wie es die Bevölkerungsstatistik ausweist. Das stellt Testautoren vor ein schwer lösbares Problem: Menschen im hohen Alter, vor allem die mit körperlichen und geistigen Einschränkungen, sind meist schwer für eine Untersuchungsteilnahme zu gewinnen – sie sind aber Teil der Bevölkerung und sollten deshalb mit ihren in der Regel schlechten Testleistungen in die Normierung einfließen. Vor dem Einsatz eines Tests ist folglich genau zu prüfen, wie sich die Normstichprobe zusammensetzt.

Es gibt eine Alternative zu Normen: Kriterien. Wenn bestimmte Kriterien vorliegen, wird damit festgestellt, dass ein Merkmal hinreichend ausgeprägt ist. Die Diagnostik psychischer Störungen nach DSM-IV und ICD-10 folgt dieser Logik. Liegen bestimmte Symptome oder eine bestimmte Anzahl von definierten Symptomen vor, spricht dies für das Vorliegen der Störung. Kriterien werden immer von Menschen festgelegt, auch wenn sie empirische Befunde zur Begründung herziehen. Es wäre denkbar, für die Kraftfahrereignung bestimmte Mindestleistungen in Tests festzulegen. Als Begründung könnte dienen, dass viele Personen, die schwere Unfälle verursacht haben, diese Mindestleistung nicht erbringen, wohl aber fast alle unauffälligen Fahrer. Dazu wären Risikotabellen erforderlich, wie sie aus der forensischen Psychologie zur Vorhersage des Rückfallrisikos bei der Entlassung bekannt sind.

1.5 Beurteilung der Qualität von Tests

Die Anforderungen an gute Tests sind, wie die Ausführungen oben gezeigt haben, sehr komplex. Selbst für Experten ist es schwer, sich anhand der Angaben im Testmanual ein genaues Bild zu machen und mehrere zur Auswahl stehende Verfahren vergleichend zu bewerten. Informationen über Tests finden sich in Testrezensionen, einigen Lehrbüchern sowie in Testkompendien (z.B. Brähler, Holling, Leutner & Petermann, 2002). Allerdings sind die Beurteilungen nicht einheitlich und damit schwer zu vergleichen. Die beiden großen Psychologenverbände Deutsche Gesellschaft für Psychologie (DGPs) und Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen (BDP) haben daher über ihre gemeinsame Einrichtung »Testkuratorium« ein Instrumentarium zur möglichst objektiven Bewertung von Tests geschaffen

(siehe Testkuratorium, 2007). Das »Testbeurteilungssystem« sieht die Beurteilung von Tests nach einem festen Schema vor. Zwei zunächst völlig unabhängig voneinander arbeitende Experten beschreiben und bewerten den Test nach bestimmten Vorgaben (z.B. Aussagen zur Reliabilität). Die beiden Experten erstellen dann auf der Grundlage der nun ausgetauschten Berichte eine gemeinsame Beurteilung. Diese wird den Testautoren vorgelegt, die eine Stellungnahme dazu abgeben können. Deren Einwände können, müssen aber nicht zwingend in der endgültigen Testbeurteilung berücksichtigt werden. Die Testbeurteilungen werden durch Publikation in Fachzeitschriften sowie auf einer Internetplattform (www.zpid.de/index.php?wahl=Testkuratorium) öffentlich zugänglich gemacht.

Diese Testbeschreibungen und -beurteilungen werden für potentielle Testanwender aus sehr unterschiedlichen Berufsfeldern angefertigt. Zudem wurden bisher nur wenige Tests rezensiert. Es könnte für die Verkehrseignungsdiagnostik von Nutzen sein, nach dem Vorbild des Testkuratoriums ein eigenes Testbeurteilungssystem zu etablieren. Damit könnte auch geprüft werden, wie gut ein Test für die Beantwortung der speziellen Fragestellungen geeignet ist, die bei der Beurteilung der Kraftfahrereignung eine Rolle spielen.

2. Qualität durch sachgerechte Anwendung der Verfahren

Die Objektivität gilt als Gütekriterium eines *Verfahrens*, das so angewandt wird, wie es in den Anweisungen steht. Es gibt aber auch Selbstverständlichkeiten, die normalerweise nicht im Manual stehen, die aber im Rahmen einer guten Diagnostikausbildung vermittelt werden. Neben der Qualität der Verfahren kommt der Qualifikation der Anwender eine große Bedeutung zu. In der DIN 33430 zur beruflichen Eignungsbeurteilung (siehe oben) werden daher konsequenterweise Qualifikationsanforderungen an die Personen gestellt, die ein Verfahren durchführen (die »Mitwirkenden«) sowie an diejenigen, die die Untersuchung planen, die Ergebnisse interpretieren etc. (die »Auftragnehmer«).

Bestimmte Verhaltensweisen wie die nachfolgend genannten verletzen die Objektivität eines Verfahrens und zum Teil auch die Gültigkeit der Ergebnisse - selbst wenn sie gutgemeint sind:

- Abweichungen von der Instruktion (z.B. Hinweis auf Lösungsstrategien), die nicht explizit erlaubt sind.
- Hilfestellung bei der Testbearbeitung (z.B. »denken Sie über diese Antwort noch einmal nach«), die nicht explizit im Manual als zulässig genannt sind.
- Abweichung von den Zeitbegrenzungen (z.B. Zugabe, um eine »Benachteiligung« der Testperson auszugleichen).
- Wiederholung des Tests bei schlechtem Ergebnis (bei Leistungstests treten Übungsgewinne auf).
- Bei der Auswertung bestimmte Fehler nicht mitzählen (»die Aufgabe war für den Klienten zu schwer«).

- Bei der Auswertung andere Gewichtung als vorgeschrieben vornehmen (»diese Art von Aufgaben ist für die Fragestellung nicht so wichtig; deshalb werte ich sie nur halb«).
- Verwendung anderer Normtabellen als vorgeschrieben (z.B. »der Klient wird bald fünfzig – deshalb nehme ich schon einmal die Normen für 50- bis 60-Jährige«).
- Suggestivfragen im Interview.

Die sachgemäße Anwendung von Verfahren kann durch eine gute Ausbildung, Schulungen, Training, Supervision und weitere Maßnahmen sichergestellt werden. Bei Bedarf kann durch eine Prüfung festgestellt werden, dass jemand über die notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten verfügt. Im Rahmen der Berufseignungsdiagnostik nach DIN 33430 wurde eine Personenlizenzierung eingeführt, der eine erfolgreich abgelegte Prüfung vorausgehen muss (siehe Kersting, 2008). In der verkehrspsychologischen Diagnostik werden die Träger von Begutachtungsstellen bei einer Akkreditierung verpflichtet, die erforderliche Ausbildung und notwendige Weiterbildung ihrer Mitarbeiter nachzuweisen. Die Gutachter müssen mindestens drei Tage pro Jahr an einschlägigen Fortbildungsmaßnahmen teilnehmen (Heinrichs, Bartmann, Hoffmann & Weinand, 2009).

3. Qualität durch fundierte Gutachten

Der Begutachtungsprozess beginnt damit, dass der Gutachter entscheidet, welche Informationen er zur Beantwortung der Fragestellung benötigt und welche Verfahren dazu am besten geeignet sind. In einem medizinisch-psychologischen Gutachten werden Erkenntnisse aus *mehreren* Quellen (insbesondere Tests, medizinische Befunde, Akten, diagnostisches Interview) zur Beantwortung der Fragestellung integriert und bewertet. Sorgfältig erhobene Informationen sind noch kein Garant für ein sachgerechtes Gutachten. Zur Beantwortung der Fragestellung müssen Übereinstimmungen und Widersprüche zwischen den vorliegenden Informationen erkannt und interpretiert werden und eingangs aufgestellte Hypothesen sind anhand der gewonnenen Erkenntnisse zu beantworten (ausführliche Information dazu bei Proyer & Ortner, 2009, sowie Westhoff & Kluck, 2008). Damit wird deutlich, dass hohe Anforderungen an die Gutachter gestellt werden.

In der Fahreignungsdiagnostik erhalten die Gutachter durch die »Beurteilungskriterien« (Schubert & Mattern, 2009) sowie die Kommentare zu den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung (Schubert, Schneider, Eisenmenger & Stephan, 2005) eine sehr gute Hilfestellung. Die Erfahrung aus der universitären Lehre zeigt, dass selbst trotz klarer Anleitungen, Übungen und individueller Rückmeldungen am Ende nicht immer qualitätsvolle Gutachten verfasst werden. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass auch bei Gutachten zur Fahrereignung zum Teil erhebliche Mängel festgestellt wurden (Wittkowski & Seitz, 2004).

Die stichprobenartige Überprüfung von Gutachten, wie sie im Rahmen der Akkreditierung von Begutachtungsstellen für Fahrereignung vorgesehen ist (Hein-

richs et al., 2009), ist eine notwendige und auch angemessene Maßnahme zur Qualitätssicherung. Die Tatsache, dass die Überprüfung von Experten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vorgenommen wird, weist auf zwei Seiten der Medaille hin. Einerseits wird damit eine kompetente Kontrolle gewährleistet. Andererseits wird damit deutlich, dass es Experten bedarf, um die Qualität von Gutachten zu bewerten.

Wünschenswert wäre, dass auch die Empfänger der Gutachten in der Behörde, die Klienten und deren Anwälte sowie Richter die Qualität selbst beurteilen können. Diese Forderung ist nicht überhöht, zumal in Anlage 15 der Fahrerlaubnisverordnung verlangt wird, dass die Gutachten in allgemeinverständlicher Sprache abgefasst und nachvollziehbar sein sollen. Zur Beurteilung von medizinisch-psychologischen Gutachten durch psychologische Laien sind Hilfestellungen in Form von allgemeinverständlichen Anleitungen mit Beispielen, Checklisten etc. erforderlich. In diesem Sektor ist »Aufklärungsarbeit« nötig. Eine Qualitätskontrolle durch die Abnehmer der Gutachten hätte vermutlich eine positive Rückwirkung auf die Qualität der Gutachten.

Neben der Qualität der einzelnen Gutachten sind die Qualität und der Nutzen der Begutachtungen allgemein von Interesse. Hat die Begutachtung von Kraftfahrern bei bestimmten Anlässen dazu geführt, dass sich das Fahrverhalten und damit verbunden die Anzahl der Unfälle zum Positiven verändert haben? Die Frage kann leider nicht schlüssig beantwortet werden, da nur eine indirekte Evidenz vorliegt. Die Rückfallquoten von positiv begutachteten Fahrern sowie die von alkoholauffälligen Fahrern, die vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis einen Kurs besuchen mussten, ist nur halb so hoch wie die von Fahrern, die den Führerschein ohne Begutachtung wieder erhalten hatten. Das Problem ist, dass hier unterschiedliche Kohorten verglichen werden. Als Kontrollgruppe (keine Selektion durch Begutachtung) dienen Fahrer, deren Rückfallquoten 1968 bzw. 1984 publiziert worden waren. Die Vergleichsdaten (Selektion durch Begutachtung) wurden dagegen 1996 und 1997 veröffentlicht (siehe Bukasa & Utzelmann, 2009). Ein solches »Design« ist methodisch sehr fragwürdig.

Eine neue Untersuchung mit einem besseren Studiendesign ist dringend geboten. Da eine echte Kontrollgruppe (Fahrerlaubnis bei negativer Begutachtung) aus ethischen und rechtlichen Gründen nicht realisierbar ist, bietet sich ein anderes Vorgehen an: Die Gutachter geben weiter eine positive oder eine negative Beurteilung ab (bzw. verlangen Auflagen wie eine Kursteilnahme). Für wissenschaftliche Zwecke schätzen sie anhand der ihnen in der Begutachtung bekannt gewordenen Fakten und deren Bewertung die individuelle Rückfallwahrscheinlichkeit ein. Auch in der Gruppe der positiv Begutachteten, die bald wieder am Straßenverkehr teilnehmen, werden die Einschätzungen variieren und diese Variation kann mit harten Daten zum Rückfall in Beziehung gesetzt werden. Da die gleichen Einschätzungen auch für die negativ Begutachteten vorliegen, kennt man die Streuung der Gesamtgruppe und kann die Validität der Gutachteraussagen für alle Begutachteten schätzen.

Fazit der Ausführungen zur Gutachtenpraxis ist, dass eine Begutachtung hohe Anforderungen an die Gutachter stellt. Trotz einschlägiger Ausbildung, Schulung

und Orientierung an Leitlinien zur Gutachtenerstellung werden Gutachten erstellt, die Mängel aufweisen. Wie kann diese Situation verbessert werden? Neben noch sorgfältigerer Auswahl der Gutachter, intensiverer Schulung, noch dichter Supervision durch die BAsT sollten auch neue Maßnahmen ins Auge gefasst werden: (1) Alle Maßnahmen, die sich günstig auf die Rückfallquote auswirken, führen dazu, dass sich der Anteil korrekter diagnostischer Urteile erhöht. An einem Extrembeispiel lässt sich die Argumentation leicht nachvollziehen: Wären alle Klienten geeignet, wären die Trefferquote bei den positiv begutachteten auch 100 Prozent. (2) Die Abnehmer der Gutachten sollten befähigt werden, Mängel von Gutachten selbst zu erkennen. Wenn ein Gutachten erfolgreich angefochten wird, sollte dies den Gutachter anspornen, in Zukunft qualitativ bessere Gutachten abzugeben. (3) Die Validität der Gutachten wurde bisher nicht angemessen wissenschaftlich untersucht. Durch einschlägige Forschung könnten die Wirksamkeit der Begutachtung untersucht sowie Faktoren identifiziert werden, die sich positiv oder negativ auf die Validität auswirken. Als Faktoren kommen Merkmale der Gutachter (Berufserfahrung, Art und Umfang ihrer Ausbildung etc.), aber auch die eingesetzten Verfahren (welchen Beitrag leistet etwa das diagnostische Interview?) oder die Verknüpfungsregeln für die Ergebnisse aus unterschiedlichen Verfahren in Frage. Entsprechende Erkenntnisse könnten gezielt zur Verbesserung der Begutachtung umgesetzt werden.

Literatur

- Amelang, M. & Schmidt-Atzert, L. (2006). *Psychologische Diagnostik und Intervention (4., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage)*. Heidelberg: Springer.
- Barrick, M. R., Shaffer, J. A. & DeGrassi, S. W. (2009). What you see may not be what you get: Relationships among self-presentation tactics and ratings of interview and job performance. *Journal of Applied Psychology, 94* (6), 1394–1411.
- Berg, M., Kieschke, U & Schubert, W. (2008). Artifizielle Validitätsnachweise: Anmerkungen zur verkehrspsychologischen Validierung von Messapparaturen. *Zeitschrift für Verkehrsicherheit, 54* (4), 183-187.
- Brähler, E., Holling, H., Leutner, D. & Petermann, F. (Hrsg.) (2002). *Brickenkamp Handbuch psychologischer und pädagogischer Tests (3., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage)*. Göttingen: Hogrefe.
- Bukasa, B. & Uzelmann, H. D. (2009). Psychologische Diagnostik der Fahreignung. In H.-P. Krüger (Ed.), *Enzyklopädie der Psychologie: Themenbereich D Praxisgebiete, Serie VI Verkehrspsychologie, Band 2 Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie* (S. 237-284). Göttingen Hogrefe.
- Conway, J. M., Jako, R. A. & Goodman, D. F. (1995). A meta-analysis of interrater and internal consistency reliability of selection interviews. *Journal of Applied Psychology, 80* (5), 565-579.
- Heinrichs, H. C., Bartmann, A., Hoffmann, H. & Weinand, M. (2009). Qualitätssicherung verkehrspsychologischer Diagnostik und Intervention. In H.-P. Krüger (Hrsg.), *Enzyklopädie der Psychologie: Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie, Bd. 2*, S. 359-391. Göttingen: Hogrefe.
- Kersting, M. (2008). *Qualität in der Diagnostik und Personalauswahl - der DIN Ansatz*. Göttingen: Hogrefe.

- Kubinger, K. D. (2009). *Psychologische Diagnostik. Theorie und Praxis psychologischen Diagnostizierens (2., überarb. u. erw. Aufl.)*. Göttingen: Hogrefe.
- Levashina, J. & Campion, M. A. (2007). Measuring faking in the employment interview: Development and validation of an interview faking behavior scale. *Journal of Applied Psychology*, 92 (6), 1638-1656.
- Proyer, R. T. & Ortner, T. M. (2009). *Praxis der Psychologischen Gutachtenerstellung: Schritte vom Deckblatt bis zum Anhang*. Bern: Huber.
- Risser, R., Sommer, M., Grundler, W., Chaloupka, C. & Kaufmann, C. (2007). Validierung des Expertensystems Verkehr an verkehrsauffälligen Kraftfahrern. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 53 (4), 195-200.
- Schubert, W. & Mattern, R. (Hrsg.). (2009). *Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik: Beurteilungskriterien (erweiterte und überarbeitete 2. Auflage)*. Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Schubert, W., Schneider, W., Eisenmenger, W. & Stephan, E. (2005). *Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung: Kommentar (überarbeitete und erweiterte 2. Auflage)*. Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Schuhfried, G. (2004). Zur Normstichprobenwahl in der Fahreignungsbegutachtung. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 50 (2), 97-98.
- Segal, D. L., Hersen, M. & Van-Hasselt, V. B. (1994). Reliability of the Structured Clinical Interview for DSM-III-R: An evaluative review. *Comprehensive Psychiatry*, 35, 316-327.
- Testkuratorium (2007). TBS-TK. Testbeurteilungssystem des Testkuratoriums der Föderation Deutscher Psychologinnenvereinigungen. *Psychologische Rundschau*, 58, 25-30.
- Utzelmann, H. D. & Brenner-Hartmann, J. (2005). Kommentar zu Kapitel 3.17 Fahrgastbeförderung. In W. Schubert, S. Walter, W. Eisenmenger & E. Stephan (Hrsg.), *Begutachtungs-Richtlinien zur Kraftfahreignung: Kommentar (überarbeitete und erweiterte 2. Auflage)* (S. 221-226). Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Van Iddekinge, C. H., Raymark, P. H. & Roth, P. L. (2005). Assessing personality with a structured employment interview: Construct-related validity and susceptibility to response inflation. *Journal of Applied Psychology*, 90 (3), 536-552.
- Westhoff, K., Hellfritsch, L., Hornke, L. F., Kubinger, K., Lang, F., Moosbrugger, H. et al. (Hrsg.). (2005). *Grundwissen für die berufsbezogene Eignungsbeurteilung nach DIN 33430 (2., überarbeitete Auflage)*. Lengerich: Pabst.
- Westhoff, K. & Kluck, M. L. (2008). *Psychologische Gutachten schreiben und beurteilen. 5., vollst. überarb. u. erw. Aufl.* Berlin: Springer.
- Wittkowski, J. & Seitz, W. (2004). *Praxis der verkehrspsychologischen Eignungsbegutachtung: Eine Bestandsaufnahme unter besonderer Berücksichtigung alkoholauffälliger Kraftfahrer*. Stuttgart: Kohlhammer.

»Ursachenanalyse«

Prof. Dr. Hans-Peter Krüger, Universität Würzburg

A. Entwicklung der Unfallzahlen

Auf die Frage nach der Entwicklung des Problems junger Fahrer gibt es eine doppelte Antwort. Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Verunglücktenrate (Verletzte und Tote) pro 100 000 Einwohner zwischen 1991 und 2008. Bezogen auf die Bevölkerung ging die Rate von 646 auf 503, mithin um 22.1% zurück. Dieser Rückgang findet sich noch ausgeprägter in der Gruppe der jungen Fahrer: -29.4% für die 18-21jährigen, -30.7% für die 21-25jährigen. Diese insgesamt erfreuliche Abnahme weist darauf hin, dass bei den jungen Fahrern zusätzlich zur generellen Entwicklung weitere protektive Faktoren wirksam gewesen sein müssen. Andererseits zeigt sich aber auch, dass das Problem weiterhin dringlich ist. Setzt man die generelle Unfallrate auf 1, hatten die 18-21jährigen 1991 ein um das 3.14fach höheres Unfallrisiko (2.27fach für die 21-25jährigen). Dieses Risiko ist 2008 zwar deutlich gesunken, ist aber für die 18-21jährigen mit 2.85 und mit 2.02 für die 21-25jährigen noch unerträglich hoch. Es gilt daher zum einen, die bisherigen Maßnahmenansätze auf ihre Effizienz hin zu bewerten und zum andern zu prüfen, welche Möglichkeiten bislang wenig oder gar nicht ausgeschöpft wurden.

Tabelle 1: Unfallentwicklung 1991-2008, getrennt nach Altersgruppen. Verunglückte pro 100 000 Einwohner. Quelle: Statistisches Bundesamt (2009)

Alter	Verunglückte pro 100 000 Einwohner		Rückgang 1991-2008 in Prozent	Altersrisiko	
	1991	2008		1991	2008
Alle	646	503	- 22.1%	1	1
18-21	2031	1434	- 29.4%	3.14	2.85
21-25	1464	1012	- 30.9%	2.27	2.01

B. Unfall: Ursachenhierarchie und Prävention

In der allgemeinen Sicherheitsforschung hat seit langem die alleinige Betrachtung des Unfalls als »top event« einer hierarchischen Betrachtungsweise von mehreren Ursachenebenen Platz gemacht (für den Fahrzeugbereich siehe Reason, 2008). Bei einem Unfall müssen eine ganze Reihe von je einzeln nicht genügenden Bedingungen zusammen kommen, die jede für sich ganz unterschiedliche Präventionsmaßnahmen auslösen müssen.

Eine erste Unterscheidung ergibt sich aus dem (1) **Unfalltyp**, wie er in der Unfallstatistik auftaucht. Hier findet sich seit Jahren konstant für die 18-25jährigen Fahrer eine extreme Häufung von Fahrunfällen und Unfällen im Längsverkehr mit Abkommen von der Fahrbahn. Analysiert man diese Unfälle näher, sind die (2) **objektiven Unfallursachen** in zu schnellem Fahren, zu geringen Abständen und schlechter Spurhaltung zu finden. Diese objektiven Ursachen sind die Konsequenz aus einem fehlerhaften Fahrerverhalten, das sich als (3) **primäre Verhaltensursache** durch falsches Einschätzen, mangelnde Fahrzeugbeherrschung, kein antizipatives Fahren auszeichnet. Diese Verhaltensursachen werden verschärft, wenn zusätzliche negative Bedingungen im Sinne (4) **sekundärer Verhaltensursachen** wie etwa Unaufmerksamkeit, Ablenkung oder Alkoholisierung hinzukommen. Diese noch recht unfallnahen Bedingungen werden durch (5) **überdauernde Verhaltensbedingungen** wie Risikopersönlichkeit, Alter, emotionale Intelligenz begünstigt und verstärkt.

Die Darstellung zeigt, dass Unfälle nicht monokausal betrachtet werden können, sondern sich als Sequenz einer ganzen Reihe von »Ursachen von Ursachen« darstellen, die von überdauernden persönlichkeitspezifischen Verhaltensstilen bis hin zur letzten konkreten – teilweise auch durch zufällige Umstände bedingten – objektiven Unfallursache reicht.

Das Präventionsinstrumentarium wird üblicherweise durch die drei E's beschrieben: Education, Enforcement und Engineering. Unter **Education** fallen alle Bemühungen, die Aus- und Fortbildung zu verbessern: mehrphasige Ausbildungskonzepte, Änderungen der formalen Ausbildung, neue Prüfungskonzepte usw. **Enforcement** setzt voraus, dass entsprechende rechtliche Regelungen getroffen werden. Beispielfür hierfür sind die neu eingeführten Alkoholregelungen für Fahranfänger, die durch polizeiliche Überwachung durchgesetzt werden müssen. Mit **Engineering** sind alle Bemühungen bezeichnet, die durch technische Änderungen sowohl in der Verkehrsumwelt wie im Fahrzeug die Fahrsicherheit erhöhen sollen.

Eine detailliertere Analyse des Unfallgeschehens hat gezeigt, dass das generelle Unfallrisiko junger Fahrer aufgeteilt werden kann in ein Anfängerrisiko und ein Jugendlichkeitsrisiko (Schade, 2001a; Maycock, Lockwood & Lester, 1991), wobei das Anfängerrisiko sich schlicht als Funktion der Fahrerfahrung darstellt. Es ist damit gerechtfertigt, als weiteres E die »**Exercise**« einzuführen. Als zusätzliches Präventionsinstrument wurde für die Gruppe der mehrfach auffälligen Kraftfahrer das Instrument der Verkehrstherapie geschärft, so dass sich als weitere Eingriffsmöglichkeit die verkehrspsychologische und -medizinische »**Therapy**« anbietet. Die Präventions-

maßnahmen lassen sich in zwei Großbereiche der »Änderung der Umstände« und der »Änderung des Fahrerverhaltens« unterteilen. Führt man die Betrachtungsebenen der Unfallentstehung und der Prävention zusammen, zeigt sich, dass bestimmten Unfallursachen spezifische Präventionsmaßnahmen zuzuordnen sind (Tabelle 2).

Tabelle 2: Ebenen der Ursachenanalyse und Ebenen der Präventionsmöglichkeiten

Ebenen der Ursachenanalyse			Präventionsebenen				
Ursachenebene	Beispiele von Unfallursachen	Beispiele von Gegenmaßnahmen	Education	Enforcement	Engineering	Exercise	Therapy
Unfallbezogene Maßnahmen – Prävention durch Änderung der Umstände							
Objektiver Unfalltyp	Alleinunfall, Abkommen Fahrbahn, Nachtfahrt	Straßenraumgestaltung, Verkehrsregelung		x	x		
Objektive Unfallursachen	Zu schnell, zu geringer Abstand	Fahrzeugzustand, technische Assistenz, polizeiliche Überwachung		x	x		
Fahrerbezogene Maßnahmen – Prävention durch Verhaltensänderung							
Primäre Verhaltensursache	Falsches Einschätzen, mangelnde Beherrschung	Ausbildung, Training, Erfahrung, technische Assistenz	x		x	x	
Sekundäre Verhaltensursache	Ablenkung, Alkohol, Nachtfahrt, Beifahrer	Aufklärung, Nachtfahrverbote, Alkoholregelungen, Beschränkungen der Mitfahrerzahl	x	x			x
Habituelle Verhaltensursache	Risikopersonlichkeit, emotionale Intelligenz	Einstellungswandel durch Nachschulung und therapeutische Maßnahmen					x

Ordnet man die bisherigen Maßnahmen den Präventionsebenen zu, so zeigen die letzten 20 Jahre eine klare Dominanz der Education. Eine ganze Serie von EU-Projekten (z.B. ADVANCED, ANDREA, BASIC, DAN, GADGET, NOVEV, MERIT, TEST, TRAINER) widmete sich der Aufdeckung der spezifischen Defizite junger Fahrer und den Möglichkeiten, durch eine veränderte Fahrausbildung diesen entgegen zu wirken. Auffällig an all den Ansätzen ist eine weitreichende Psychologisierung des Gegenstands mit der Überzeugung, dass junge Fahrer nicht nur fahren lernen sollten, sondern sich die Ausbildung von ethisch-moralischen Einstellungen bis hin zu Persönlichkeitsänderungen erstrecken muss. Prototypisch für diese Über-

zeugung wurde die GADGET-Matrix (siehe Christ et al., 1999 oder auch Hatakka, Keskinen, Gregersen & Glad, 1999), die den Ausbildungsmodellen wie eine Monstranz vorangetragen wurde.

Der Fülle von Änderungsvorschlägen stand allerdings das Ergebnis von Evaluationsstudien entgegen, in denen es regelmäßig nicht gelang, den Erfolg dieser Änderungen nachzuweisen. Vielmehr häuften sich Befunde, wonach die formale Fahrausbildung sowohl in der theoretischen Unterrichtung wie in der praktischen Ausbildung wenig effektiv sei. Vergleichbares geschah mit den Vorschlägen einer mehrstufigen Fahrausbildung, deren Wirksamkeit nach wie vor heftig diskutiert wird. Das Ergebnis dieser intensiven wissenschaftlichen und öffentlichen Diskussion um die Fahrausbildung hat eine Vielzahl von Änderungen im Bereich der Education erbracht, deren Wirksamkeitsnachweis im Einzelnen zwar nicht überzeugend gelang, die aber, wie die Unfallentwicklung zeigt, in ihrer Summe zu einer - wenngleich nicht dramatischen - Verbesserung der Problemlage führte. Allerdings zeigt die Unfallentwicklung auch, dass die Verbesserungsraten der letzten Jahre immer kleiner werden, sich mithin der Erfolg der rein edukativen Maßnahmenansätze zunehmend erschöpft.

Es gilt, das Tableau der Präventionsmöglichkeiten noch einmal durchzugehen und nach neuen Möglichkeiten zu fragen. Hier sind es vor allem drei Bereiche, in denen ein noch weitgehend nicht ausgeschöpftes Potential zu finden ist:

- Fahrenlernen durch Fahren: Begleitetes Fahren und die Rolle der Übung
- Die Nutzung technischer Intelligenz
- Die multimediale Integration von Theorie und Praxis

C. Fahrenlernen durch Fahren

Wie in Kap.2 dargestellt, konnte das generelle Unfallrisiko in ein jugendtypisches Altersrisiko und ein erfahrungsabhängiges Anfängerisiko aufgeteilt werden. Nachdem sich die bisherigen Bemühungen vor allem um das Jugendlichkeitsrisiko und dessen Verringerung durch Education gedreht hatten, rückte das Fahrenlernen durch Fahren¹ in den Fokus und fand in der Idee des begleiteten Fahrens seine Realisierung. Allerdings ist weitgehend ungeklärt, wie viel man fahren muss, um fahren zu können. Vorherrschend werden in der Literatur sehr lange Lernzeiträume angegeben. Fastenmeier (1995) schätzt die Dauer des Lernprozesses auf 7 bis 8 Jahre, etwa einer Fahrleistung von 100 000 km entsprechend. Summala (1987) gibt etwa 50 000 km an, Kroj und Schulze (2002) sehen die ersten 10 000 km als am wichtigsten an, Maycock, Lockwood und Lester (1991) berichten von einer Reduktion des Unfallrisikos um 72% in den ersten 8 Jahren, Heinrich und Hundhausen (1982) nehmen ein ansteigendes Unfallrisikos bei Fahranfängern und einen Gefährdungs-

1 Erstmals wurde dies als das »young driver paradox« von Warren und Simpson (1976) beschrieben.

schwerpunkt ca. 6 bis 12 Monate nach dem Fahrerlaubniserwerb bzw. dem Beginn des selbständigen Fahrens an.²

Die hohe Varianz in diesen Angaben weist darauf hin, dass bis heute nicht geklärt ist, warum Fahren durch Fahren gelernt wird. Zu denken gibt vor allem der Befund von Langford, Methorst und Hakamies-Blomqvist (2006). Danach sinkt die Unfallhäufigkeit umso mehr, je höher die jährliche Fahrleistung ist – und zwar für alle (!) Altersgruppen (siehe Abbildung 1). Besonders gefährdet sind demnach vor allem die Fahrer, die jährlich weniger als 3000 km mit dem Fahrzeug zurücklegen. Dies steht in teilweise Widerspruch zu den positiven Befunden zum begleiteten Fahren im Modellversuch in Niedersachsen (Stiensmeier-Pelster, 2007). Ungefähr zwei Drittel der Teilnehmer mit weniger als 6 Monaten Begleitphase bzw. etwa die Hälfte der Teilnehmer mit mehr als 6 Monaten Begleitphase fuhren nach eigenen Angaben weniger als 1000 km in Begleitung. Über 3000 km fuhren lediglich 9% (kurze Begleitphase) bzw. 13% (lange Begleitphase).

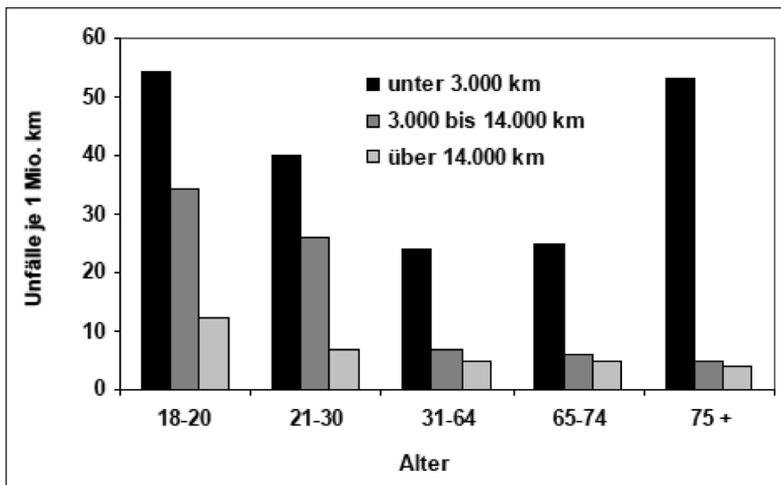


Abbildung 1: Anzahl der Pkw-Unfälle je 1 Million km nach jährlicher Fahrleistung und Alter in den Niederlanden 2003 (Langford et al., 2006)

Die Tatsache, dass hohe Fahrleistung in allen Altersgruppen protektiv wirkt, weist darauf hin, dass das Fahrkönnen nicht nur **erlernt**, sondern auch **erhalten** werden muss. Welche Prozesse dabei eine Rolle spielen, ist schlicht unbekannt. Da trotz teilweise außerordentlich geringer Fahrleistung das begleitete Fahren positive Effekte zeitigte, bedeutet, dass durch die Begleitung zusätzlich noch andere protektive Faktoren wirken müssen, um den unfallmindernden Effekt zu erklären. Einschlägig sind hier Befunde zum Phänomen der »**social facilitation**«, bei denen die Wirkung

2 Für eine Zusammenstellung dieser Befunde siehe Grattenthaler und Krüger (2009).

von Beifahrern auf das Fahren untersucht wird (unabhängig vom Alter). Beispielhaft wurde gefunden (siehe dazu Krüger et al., 1998):

Alleinfahrer fahren schneller als Fahrer mit Beifahrern (Lawshe, 1940, Wasielewski, 1984);

Alleinfahrer warten an Kreuzungen weniger lang (Carlson & Cooper, 1974);

Alleinfahrer haben einen signifikant geringeren Abstand zum Vordermann (Evans & Wasielewski, 1983);

Verhalten an einem Stoppschild, wenn kein bevorrechtigter Verkehr vorhanden: Alleinfahrer hielten nur halb so oft an wie Fahrer mit Beifahrern (Feest, 1968).

Der Wirkmechanismus der social facilitation ist umstritten. Ein Ansatz erklärt den Effekt dadurch, dass Fahren mit Beifahrern insoweit eine Doppelbelastung ist, als der Fahrer zusätzlich zum Fahren noch mit seiner Bewertungsangst umgehen muss und dies dann durch weniger beanspruchendes (und damit sichereres) Fahren kompensiert. Alternativ wird diskutiert, dass der Beifahrer eine protektive Atmosphäre schafft, die dann zu besserer Leistung führt. Der Diskussionsstand ist damit, dass zwar nachgewiesen ist, dass begleitetes Fahren einen risikomindernden Effekt hat (Gregersen & Nyberg, 2002), wir aber nicht wissen, worauf er zurückzuführen ist. Damit ist es auch nicht möglich, diese Maßnahme weiter zu schärfen. Dringend notwendig ist hierzu eine Forschung, deren Ergebnisse dann zu gezielten Modifikationen führen.

D. Die Nutzung technischer Intelligenz

Werden europaweit Kampagnen wie etwa Vision Zero propagiert, werden vor allem technische Maßnahmen (Engineering) diskutiert, die zum einen die Verkehrssteuerung, zum andern die Ausrüstung der Fahrzeuge betreffen. Niemand kommt auf die Idee, zur Erreichung dieser Vision der allgemeinen Fahrbevölkerung eine lebenslange Fortbildung im Sinne der Education zu verordnen. Dazu entgegengesetzt, basiert bei jungen Fahrern die Prävention fast vollständig auf Education. Nur wenig wird daran gedacht, wie technische Intelligenz (Engineering) dem Fahranfänger helfen könnte. Dabei sind hier in den letzten Jahren beachtliche Fortschritte erzielt worden. Analysiert man die Unfälle junger Fahrer, erweisen sich die Unfalltypen Alleinunfälle mit Abkommen von der Fahrbahn, Unfälle im Längsverkehr und Vorfahrtsunfälle mit den zugehörigen Unfallursachen (siehe Tabelle 1) zu schnelles Fahren, zu geringer Abstand und mangelnde Fahrzeugbeherrschung als dominant. Gerade für die Vermeidung diese Fehler wurden Fahrerassistenzsysteme entwickelt, die ein beachtliches Potential an Fahrsicherheit bieten. Prototypisch ist die Elektronische Stabilitätskontrolle (ESP). In mehreren Studien wurde nachgewiesen, dass durch dieses System über 50% der tödlichen Alleinunfälle und noch höhere Prozentsätze bei Alleinunfällen mit Überschlag verhindert werden konnten (Farmer, 2004) – also genau jene Unfalltypen, die charakteristisch für junge Fahrer sind. Weiter wurden in diesen Studien keine Anhaltspunkte für eine Risikokompensation gefunden. We-

niger dramatisch, aber dennoch sehr bedeutsam sind die risikomindernden Effekte von ACC (automatische Abstandshaltung) und Spurführungssystemen.

Gerade diese sicheren modernen Fahrzeuge werden nicht von jungen Fahrern gefahren. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts (2009) fuhren 51% der unfallbeteiligten 18- bis 24-Jährigen einen Pkw, der älter als 10 Jahre war. Unfallbeteiligte junge Frauen fuhren neuere, aber leistungsschwächere Fahrzeuge, junge Männer dagegen ältere und leistungsstärkere Fahrzeuge. Erschwerend kommen die Befunde der DEKRA-Studie »SafetyCheck 2009« hinzu, bei der die Autos von rund 15.500 jungen Fahrern auf freiwilliger Basis und unvorbereitet untersucht wurden. 72% fuhren Fahrzeuge älter als 8 Jahre, die Mängelquote bei diesen Fahrzeugen lag bei 88.5% Prozent, wobei sicherheitsrelevante Bauteile wie Bremsen, Fahrwerk und Beleuchtung überdurchschnittlich oft betroffen waren.

Pointiert ausgedrückt heißt dies, dass wir die schwächsten Verkehrsteilnehmer in den schlechtesten Fahrzeugen ohne durchaus verfügbare Sicherheitssysteme auf die Straße schicken. Wären die Fahrzeuge von Fahranfängern auf dem technisch höchsten Stand, wäre eine dramatische Abnahme der Unfälle und eine deutliche Verminderung der Unfallfolgen die Konsequenz. Es ist an der Zeit, hier vielleicht auch mit unkonventionellen Methoden einzugreifen. Möglich wäre eine »Sicherheitsprämie« (analog der Abwrackprämie) für Fahrzeuge mit entsprechender Assistenz oder noch sehr viel weitergehend die Entwicklung von Anfänger-Fahrzeugen mit entsprechender Assistenz (und möglicherweise Leistungsbegrenzung), die obligatorisch für 2 Jahre geleast werden müssen.

Eine weitere Anwendung von Technik bietet die Einführung von sogenannten Unfalldatenschreibern (UDS), deren Wirksamkeit in mehreren Studien nachgewiesen werden konnte (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Zusammenstellung einiger Studien zur Wirksamkeit von Unfalldatenschreibern (aus Harms, 2003)

Jahr	Studie	Teilnehmerzahl	Effekte
1994-1995	EU-Projekt SAMOVAR (Bach, 2000)	341	-28% Unfälle, -40% Kosten
1997-1998	Polizei Berlin (Rau, 1998)	380	mit USD -8%, ohne USD +13% Unfälle
1998	BAST junge Fahrer (Schade, 2001b, Heinzmann & Schade, 2002)	2494 (2067 Mannjahre und 41.9 Millionen km)	kein Effekt bei Unfallzahlen, aber 23.1% weniger Verkehrsverstöße
1999	Polizei Rotterdam (Bach, 2000)	100	mit UDS -27% weniger unfallbedingte Kosten

E. Multimediale Integration von Theorie und Praxis

Ein weiterer Beitrag der Technik ist in der rasanten Entwicklung von elektronischen Medien zu finden. Diese sind nicht mehr gebunden an stationäre und extrem teure IT-Systeme, sondern durchdringen heute schon den gesamten Alltag. Sichtbarer Ausdruck sind zum einen Smartphones, Spielekonsolen und über das Internet vernetzte Infotainmentsysteme mit immer größer werdender Leistungsfähigkeit und einer Nutzerquote bei der jungen Bevölkerung von nahe 100%. Eine ganze Industrie ist damit beschäftigt, für diese neuen Systeme neue Formen der Information und Unterhaltung zu entwickeln. Kennzeichnend sind hier der Zugriff auf weltweite Informationen, neue Formen der Kommunikation zwischen Mensch und Computer sowie zwischen Mensch und Mensch (etwa blogs, twitter). Alle diese Funktionen sind jederzeit und von jedem Ort aus sofort verfügbar – auch in Fahrzeugen.

Zum ändern führte die Computer-Entwicklung dazu, dass das Aus- und Fortbildungsinstrument Simulator nicht mehr nur wie bislang im fliegerischen oder militärischen Bereich eingesetzt werden kann, sondern qualitativ hochwertige Fahrsimulation sich mehr und mehr in finanziell erschwinglichen Größenordnungen bewegt.

Betrachtet ein junger Mensch mit dieser Alltagserfahrung die heutige Fahrausbildung, muss ihm diese zumindest altväterlich vorkommen. Erste Schritte werden getan, indem zum Beispiel die theoretische Fahrprüfung am Computer abgelegt werden kann und dabei auch Animationen mit einbezogen werden. Die Chancen, über diese neuen Medien zu einer völlig veränderten Aufteilung von Theorie und Praxis zu kommen, sind weitgehend ungenutzt. Beispielhaft könnte eine Fahrstunde der Zukunft so aussehen, dass dem Fahrschüler vorab mitgeteilt wird, was auf welcher Strecke in der nächsten Fahrstunde gelernt werden soll. Vorab kann er diese Strecke über Google Earth nachfahren, sich über mögliche Schwierigkeiten informieren und bereits Materialien über den Lernstoff bekommen. Die Fahrt wird als Video aufgezeichnet, bei Fehlern wird angehalten, das Replay eingeschaltet und diskutiert, eventuell unter Einsatz von Elementen des Computer-based Training. Das entsprechende Video wird ihm zur Nachbereitung mitgegeben. Seine individuellen Schwierigkeiten werden gesammelt und zur Gestaltung einer Fahrt im Fahrsimulator verwendet, die ihn gezielt trainiert. Dort wird er auch mit Gefahrensituationen konfrontiert, die im realen Verkehr nicht darstellbar sind.

Die Gestaltung des »learning by doing« unter dem Prinzip, dass theoretische Informationen genau dann in einer multimedialen Form gegeben werden, wenn sie praktisch gebraucht werden, lässt sich noch erweitern, wenn die oben in Kap. 4 angesprochenen Fahrerassistenzen eingesetzt werden. In der heutigen Ausbildung ist der Fahrschüler gleich mit der gesamten Komplexität des Fahrens von der Geschwindigkeitswahl (Gas geben, bremsen, kuppeln) über die Lenkaufgabe bis hin zur Erfassung und Bewältigung des Verkehrsgeschehens konfrontiert. Assistenzen bieten die Möglichkeit, dass nur Teile der Fahraufgabe bewältigt werden müssen und Systeme die restlichen Aufgaben übernehmen.

F. Zusammenfassung

Die bisherigen Ausbildungskonzepte basieren vor allem auf der Vorstellung des Fahr-schülers als eines defizitären Wesens, der über stark psychologisierende Methoden zu einem sicheren Fahren erzogen werden muss. Das risikomindernde Potential der aus diesem Ansatz heraus entwickelten Maßnahmen wird allerdings langsam asym-ptomatisch. Eine Vielzahl von unterschiedlichen Varianten des Theorie-Praxis-Verhält-nisses in der Ausbildung, der Zahl und Abfolge von Mehrphasenmodellen hat in der Vergangenheit Erfolge erbracht, ohne dass genau gezeigt werden konnte, womit der Effekt erzielt wurde. Im Grunde wissen wir bis heute nicht genau, wie sich das Fahren lernen abspielt und wovon dessen Erfolg abhängt.

Größere Effekte sind künftig nur über neue Ansätze möglich. Drei Richtungen lassen sich identifizieren. Zum einen muss der bereits mit großem Erfolg eingeschla-gene Weg des Fahrenlernens durch Fahren in seiner Realisierung des begleiteten Fahrens ausgebaut werden. »Exercise« ist neben den drei großen E's der Prävention (Education, Engineering, Enforcement) als eigene Säule einzuführen. Um die Maß-nahme weiter zu schärfen, ist eine bislang ausgebliebene Analyse des Wirkmecha-nismus zwingend vonnöten. Erst wenn wir verstehen, weshalb die Effekte auftreten, welche Rolle das Fahren und welche Rolle die soziale Situation des Begleitens spielt, sind die Erfolge zu steigern.

Der zweite vielversprechende Ansatz verlangt einen expliziten Einsatz der Tech-nik unter Nutzung der großen Erfolge von technischen Sicherheitssystemen im Fahrzeugbau. Wären die Fahrzeuge von Fahranfängern mit Systemen wie dem ESP ausgestattet, würden die tödlichen Unfälle drastisch reduziert. Allein dies würde eine solche Einführung rechtfertigen, aber auch das Ergebnis einer volkswirtschaftlichen Analyse hierzu wäre in höchstem Grade spannend. Zur Frage der Technik gehört auch der Zustand der Fahrzeuge von Fahranfängern. Wenn fast drei Viertel die-ser Fahrer mit Fahrzeugen unterwegs sind, die älter sind als 8 Jahre und bei denen 88,5% gravierende Sicherheitsmängel aufweisen, verlagert sich das Problem der jun-gen Fahrer von einer edukativen Prävention zum Teil zu einem schlicht volkswirt-schaftlichen Problem.

Die rasante Entwicklung der multimedialen Informationsvermittlung mit einer Verfügbarkeit zu jeder Zeit an jedem Ort hat die Wahrnehmungs- und Wissenswelt junger Mensch bereits drastisch verändert und wird dies in Zukunft noch mehr tun. Es ist dringend vonnöten, dass sich das komplexe Erlernen des Fahrens dieser Metho-den bedient. Dazu gehört eine Aufhebung des Theorie-Praxis-Gegensatzes durch eine ganzheitliche Vermittlung im Handlungsvollzug ebenso wie der Einsatz von Fahrsimu-latoren, mit denen gezielt Gefahrensituationen hergestellt werden können.

Alle drei neuen Ansätze verlangen nach einer wissenschaftlichen Fundierung, um vom bloßen Probieren zu begründeten Maßnahmen zu kommen. Betrachtet man die Forschungsausgaben zur Bewältigung des Problems der jungen Fahrer, bemerkt man ein eklatantes Missverhältnis zwischen dem öffentlichen und politischen Bekla-gen des Zustands und der Allokation von Mitteln.

Literatur

- Bach, H. (2000). *Der Einsatz von Fahrdatenschreibern bzw. Unfalldatenschreibern und deren volkswirtschaftliche Bewertung*. Diplomarbeit, TU Dresden.
- Carlson, K. & Cooper, R. E. (1974). A preliminary investigation of risk behavior in the real world. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 1, 7-9.
- Christ, R., Delhomme, P., Kaba, A., Mäkinen, T., Sagberg, F., Schulze, H. et al. (1999). *Investigations on influences upon driver behaviour - Safety approaches in comparison and combination* (EU project GADGET final report). Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Evans, L. & Wasieleski, P. (1983). Risky driving related to driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis & Prevention*, 15, 121-136.
- Farmer, C. M. (2004). Effect of electronic stability control on automobile crash risk. *Traffic Injury Prevention*, 5, 317-325.
- Fastenmeier, W. (1995). *Autofahrer und Verkehrssituation - Neue Wege zur Bewertung von Sicherheit und Zuverlässigkeit moderner Straßenverkehrssysteme*. Köln: Verlag TÜV Rheinland GmbH.
- Feest, J. (1968). Compliance with legal regulations: Observation of stop sign behaviour. *Law and Society Review*, 2, 447-461.
- Grattenthaler, H. & Krüger, H.-P. (2009). *Bedeutung der Fahrerfahrung für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen* (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M201). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Gregersen, N. P. & Nyberg, A. (2002). *Lay instruction during driver training - A study on how it is carried out and its impact on road safety* (VTI Rapport 481). Linköping, Schweden: Swedish National Road and Transport Research Institute.
- Harms, D.-A. (2003). *Unfalldatenspeicher (UDS) als möglicher Beitrag zur Verkehrssicherheit im Meinungsbild Jugendlicher und Heranwachsender*. Dissertation, Universität Braunschweig.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P. & Glad, A. (1999). Theories and aims of educational and training measures. In S. Siegrist (Hrsg.), *Driver training, testing and licensing - towards theory based management of young drivers' injury risk in road traffic* (EU-project GADGET, Work Package 3, BFU-report 40, S. 13-48). Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung.
- Heinrich, H. C. & Hundhausen, G. (1982). *Möglichkeiten zu einer Neugestaltung des Fahrerlaubnisprüfungssystems* (Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Band 75). Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Heinzmann, H.-J. & Schade, F.-D. (2002). Wirksamkeitsstudie des Kraftfahrtbundesamtes. In *Europäisches Verkehrssicherheitsprojekt Unfallprävention durch moderne Fahrzeugsicherheitstechnologie - Fahrdatenspeicher FDS und junge Fahrer. Teil B/C: Neue Erkenntnisse und Chancen der Unfallprävention*. (S. 10-12). Stuttgart: IVU.
- Kroj, G. & Schulze, H. (2002). Das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer - Ursachen und Lösungsperspektiven. In Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), *Zweite Internationale Konferenz »Junge Fahrer und Fahrerinnen«* (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 143, S. 21-27). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Krüger, H.-P., Braun, P., Kazenwadel, J., Reiß, J. & Vollrath, M. (1998). *Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer* (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M88). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Langford, J., Methorst, R. & Hakamies-Blomqvist, L. (2006). Older drivers do not have a high crash risk - A replication of low mileage bias. *Accident Analysis & Prevention*, 38, 574-578.
- Lawshe, C. H. (1940). Studies in automobile speed on the highway. *Journal of Applied Psychology*, 24, 297-307.

- Maycock, G., Lockwood, C. & Lester, F. (1991). *The accident liability of car drivers* (TRRL RR 315). Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.
- Rau, H. (1998). *Kosteneinsparungen durch den Einsatz des Unfalldatenspeichers (UDS) bei der Berliner Polizei* (Abschlussbericht der Pilotphase III). Berlin.
- Reason, J. (2008). *The human contribution: unsafe acts, accidents and heroic discoveries*. Farnham, Surrey: Ashgate.
- Schade, F.-D. (2001a). *Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung Hansjosten, E. und Schade, F.-D. (1997. Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der BAST, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M71)*. Unveröffentlichtes Manuskript, Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt.
- Schade, F.-D. (2001b). Stichprobengewinnung und Teilnehmerrekrutierung mit dem Kraftfahrtbundesamt. In *Europäisches Verkehrssicherheitsprojekt Unfallprävention durch moderne Fahrzeug-sicherheitstechnologie -Fahrdatenspeicher FDS und junge Fahrer. Teil A: Die Blackbox*. Stuttgart: IVU.
- Statistisches Bundesamt. (2009). *Verkehrsunfälle - Unfälle von 18- bis 24-jährigen im Straßenverkehr 2008* (erhältlich unter <http://www.destatis.de>). Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- Stiensmeier-Pelster, J. (2007). *Abschlussbericht zum Niedersächsischen Modellversuch Begleitetes Fahren ab 17*. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.
- Summala, H. (1987). Young driver accidents: Risk taking or failure of skill? *Alcohol, Drugs and Driving*, 3(3-4), 79-91.
- Warren, R. A. & Simpson, H. M. (1976). *The young driver paradox*. Ottawa, Ontario: Traffic Injury Research Foundation of Canada.
- Wasielewski, P. (1984). Speed as a measure of driver risk: Observed speeds versus driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis & Prevention*, 16, 89-103.

Unfallrisiko »Junge Fahrer«. Neue Lösungsansätze.

Georg Willmes-Lenz, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Kurzfassung

Ausgehend von den in der internationalen Maßnahmendiskussion zur Fahranfängersicherheit genannten Anforderungen an erfolgversprechende Maßnahmenansätze und den zurückliegenden Maßnahmenenerfahrungen in Deutschland werden in einem ersten Schritt die zur Erprobung eingeführten Modelle »Begleitetes Fahren ab 17« und »Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger« (Zweite Fahrausbildungsphase) darauf betrachtet, ob sie sich als neue und weiterführende Lösungsansätze empfehlen.

In einem zweiten Schritt wird die Betrachtung auf weitere Maßnahmenbereiche ausgedehnt. Dabei werden Entwicklungsperspektiven in der Fahrausbildung, der Fahrerlaubnisprüfung, der Fahrerlaubnis auf Probe, der Sicherheitskommunikation, der Verkehrserziehung sowie der Anwendung computergestützter interaktiver Multimedia-Lernprogramme in der Fahranfängervorbereitung skizziert.

Die Ergebnisse münden in Handlungsempfehlungen für die künftige Ausgestaltung der unfallpräventiven Maßnahmensystems für Fahranfänger und junge Fahrer in Deutschland.

1. Einleitung

Die weiterhin unbefriedigende Verkehrssicherheitssituation junger Fahrer und Fahranfänger erfordert eine konsequente Fortführung der unfallpräventiven Maßnahmenanstrengungen für diese Verkehrsteilnehmergruppe. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt stehen die Erprobungsmodelle »Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger« (FSF) und »Begleitetes Fahren ab 17« (BF17) im Mittelpunkt des Interesses. Angesichts der anstehenden Entscheidung des Gesetzgebers zur weiteren Zukunft dieser Maßnahmenansätze ist für diese Modelle unmittelbar die Frage aufgeworfen, ob sie aufgrund ihrer unfallpräventiven Wirkung eine Empfehlung als neue Lösungsansätze verdienen.

Überlegungen zu neuen Lösungsansätzen können sich nicht nur auf die Bewertung des FSF-Modells und des BF17-Modells beschränken. Um das Optimierungspotential im gesamten Feld unfallpräventiver Maßnahmen für junge Fahrer und Fahranfänger aufzuspüren, sind auch die etablierten Maßnahmenbereiche mit in den Blick zu nehmen.

An Lösungsansätze besteht die Erwartung, dass sie auf die Probleme, zu deren Lösung sie eingesetzt werden sollen, zugeschnitten sind und in der Anwendung eine zufriedenstellende Wirksamkeit entfalten. Im vorliegenden Zusammenhang ist deshalb zu fragen, welche Probleme für das überdurchschnittliche Unfallrisiko von Fahranfängern ursächlich sind, mit welchen Maßnahmen diese Problemlagen adressiert werden können, welche Wirksamkeit die Maßnahmen entfalten und welche Verbesserungen möglich erscheinen.

Im Rahmen dieser Fragestellung sind sowohl die konkreten Maßnahmenereignisse in Deutschland als auch die in der internationalen wissenschaftlichen Maßnahmendiskussion berichteten Erfahrungen in anderen Ländern zu berücksichtigen, um aus ihnen Anhaltspunkte für Einschätzungen und Überlegungen zu Verbesserungsmöglichkeiten zu gewinnen. Als neue Lösungsansätze sind schließlich jene Maßnahmen zu bestimmen, die einen zusätzlichen Beitrag zur Lösung gegebener Problemlagen versprechen.

2. Anforderungen an eine sicherheitswirksame Vorbereitung von Fahranfängern

2.1 Grundlegende Anforderungen

Eine sicherheitswirksame Vorbereitung von Fahranfängern sollte Maßnahmenansätze enthalten, die gezielt auf die Ursachen des erhöhten Unfallrisikos von Fahranfängern ausgerichtet sind. In der wissenschaftlichen Maßnahmendiskussion herrscht Einigkeit, dass diese Ursachen maßgeblich mit dem sogenannten Jugendlichkeitsrisiko und dem sogenannten Anfängerrisiko bezeichnet sind. Das Jugendlichkeitsrisiko drückt sich in alterstypischen Einstellungen und Verhaltensorientierungen aus, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, z.B. eine hohe Risikoakzeptanz oder die Neigung zur Überschätzung des eigenen Fahrkönnens, das Anfängerrisiko in einer noch unzureichend entwickelten Fahr- und Verkehrskompetenz aufgrund mangelnder Fahrfahrung und Fahrroutine (vgl. Leutner et al., 2009).

Um dem Jugendlichkeitsrisiko im Rahmen von Qualifizierungsmaßnahmen zu begegnen ist ein pädagogisch-psychologisches Herangehen erforderlich, mit dem sicherheitsabträgliche Einstellungen bearbeitet und korrigiert werden können. Edukative Bemühungen zur Bearbeitung einstellungsbezogener, jugendtypischer Verkehrsrisiken sind in Deutschland bereits seit langem fester Bestandteil der Fahrschulausbildung und darüber hinaus auch in den weiteren unfallpräventiven Maßnahmenbereichen verankert: der schulischen Verkehrserziehung, den Nach-

schulungsmaßnahmen für verkehrsauffällige Fahranfänger und der Sicherheitskommunikation für die Zielgruppe junger Fahrer und Fahranfänger.

Um dem Anfängerrisiko wirksam zu begegnen, ist ein Maßnahmenansatz erforderlich, der Fahranfängern vor dem Start in die selbständige Fahrkarriere die Möglichkeit eines umfassenden Fahrerfahrungsaufbaus unter niedrigen Risikobedingungen bietet (vgl. Projektgruppe Begleitetes Fahren, 2003). Die für eine ausreichende fahrpraktische Vorerfahrung erforderliche Fahrleistung von 3.000 bis 5.000 km kann aus Kostengründen in aller Regel aber nur im Rahmen privat organisierter Fahrten, bei denen der Fahranfänger von einem fahrfahrenen Mitfahrer begleitet wird, erbracht werden, nicht aber im Rahmen einer kommerziellen Fahrerschulungsbildung. Der Maßnahmenansatz des begleiteten Fahrens ist in unterschiedlichen Varianten in zahlreichen Fahrerlaubnisystemen etabliert. In Deutschland wurde er zum ersten Mal mit dem Modell »Begleitetes Fahren ab 17« berücksichtigt.

Da sicherheitsabträgliche Verhaltensweisen oder auch Überforderungssituationen beim Fahren durch die vorherige Qualifizierung von Fahrern nicht vollständig verhindert werden können, benötigt eine verkehrssichere Fahranfängervorbereitung zugleich die Instrumente der Gesetzgebung und Regeldurchsetzung. Dies gilt insbesondere für die Anfangsphase des selbständigen Fahrens, die zugleich eine Phase der Bewährung und eines fortgesetzten dynamischen Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenz ist.

Effekte zugunsten der Fahranfängervorbereitung ergeben sich nicht nur aus den im Fahrerlaubnisrecht verankerten Maßnahmen. Außerhalb des Fahrerlaubnisrechts steht mit der schulischen Verkehrserziehung, der Verkehrssicherheitsarbeit für die Zielgruppe junger Fahrer und Angeboten zur freiwilligen Fahrerweiterbildung ein beträchtliches weiteres Maßnahmenpotential für eine sicherheitswirksame Vorbereitung von Fahranfängern zur Verfügung. Mit der Verkehrssicherheitsarbeit und den freiwilligen Weiterbildungsangeboten für Fahrer kann zudem auch der große Teil junger Fahrer erreicht werden, der dem Fahranfängerstadium bereits entwachsen ist.

Von großer Bedeutung für die Möglichkeiten zur Verbesserung der unfallpräventiven Maßnahmen ist das Gewicht, das der Verkehrssicherheit im allgemeinen und der Verringerung der Unfallproblematik junger Fahrer und Fahranfänger im besonderen in Politik und Gesellschaft gegeben wird und, in Abhängigkeit davon, der Umfang der Ressourcen, die für die notwendigen Evaluations- und Entwicklungsarbeiten zur Verfügung gestellt werden.

2.2 Erfahrungen in Stufenführerscheinsystemen

Die Rezeption der positiven Erfahrungen mit dem innovativen Konzept des gestuften Fahrerlaubnisenerwerbs (Graduated Driver Licensing-Systems, GDL-Systeme) in Nordamerika, Australien und Neuseeland hatte die Entwicklung des deutschen BF17-Modells zum Beginn des letzten Jahrzehnts wesentlich mit angeregt (vgl. Wilmes-Lenz, 2002). Auch für die heutige Fragestellung nach neuen Lösungsansätzen sind aus den Erfahrungen mit diesen Systemen wertvolle Hinweise zu beziehen.

Der maßgebliche Anstoß für die Entwicklung und Verbreitung der Stufenführerscheinsysteme waren das Verfehlen eines Nachweises der Sicherheitswirksamkeit formaler Fahrausbildung in einer großangelegten kontrollierten Studie im US-amerikanischen Bundesstaat Georgia¹ sowie die Ergebnisse der methodenkritischen Revision früherer Studien, deren positive Befunde zur Sicherheitswirksamkeit formaler Fahrausbildung aufgrund methodischer Mängel nicht aufrechterhalten werden konnten (vgl. Leutner et al., 2009; Mayhew & Simpson, 1996; Elvik & Vaa, 2004; Ker et al., 2007).

Das Stufenführerscheinkonzept sieht die formale Fahrausbildung nicht mehr als vorrangige oder gar einzige Qualifizierungsmaßnahme. Als vorrangigen Qualifizierungsansatz sieht es vielmehr die eigenständige Lernform des langfristig angelegten fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus im Realverkehr, für den durch Auflagen und Fahrerbeschränkungen niedrige Risikobedingungen geschaffen werden – in der anfänglichen Lernführerscheinstufe durch die Begleitaufgabe, in der ersten Phase des selbständigen Fahrens z.B. durch Nachtfahrverbote und Mitfahrerbeschränkungen. Drummond (1989) bezeichnet den fahrpraktischen Kompetenzerwerb unter niedrigen Risikobedingungen als einen »passiven Qualifizierungsansatz«, der ein »entdeckendes Lernen« im Realverkehr beinhaltet und sich als die effizienteste Form des Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenz erweist.

Mit diesem neuen Konzept verändert sich das Format der Fahranfängervorbereitung von einer zeitlich komprimierten Qualifizierungsmaßnahme zu einem längerfristig angelegten kontinuierlichen Lernprozess. Im Konzeptverständnis des gestuften Zugangs zu vollen Fahrerlaubnisrechten sind zwei Gestaltungsmaximen von besonderer Bedeutung:

- die Passung von Fahrkompetenz und zugestandenen Fahrerlaubnisrechten – Fahranfänger sollen sich nur auf den Zugangsstufen bewegen können, für die sie bereits ausreichende Kompetenzen erworben haben;
- die Gewährleistung einer optimalen Vorbereitung auf die künftigen Fahr- und Verkehrsanforderungen – Fahranfänger sollen auf jeder Zugangsstufe reichhaltige Lernmöglichkeiten erhalten und zu deren vollen Ausschöpfung angehalten werden.

Aus dem Leitsatz einer optimalen Vorbereitung ergibt sich, dass das GDL-Konzept dem Übergang zum selbständigen Fahren (solo driving) eine besondere Beachtung schenkt und hier auch ein besonders hohes Vorbereitungsanforderungs sieht, da dieser Übergang mit einem sprunghaften Anstieg der Risikoexposition und einer entsprechenden Erhöhung des Unfallrisikos einhergeht.

Der formalen Fahrausbildung wird im System des gestuften Fahrerlaubnisenerwerbs auch weiterhin eine wichtige Rolle zugeordnet. Ihre Aufgabe wird darin gesehen, den nunmehr in eine umfassendere Qualifizierungsstrategie eingefassten Prozess des Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenz sinnvoll zu unterstützen.

1 Die sog. »DeKalb-Studie« – benannt nach dem County im US-Bundesstaat Georgia, in dem diese Studie durchgeführt wurde.

Dabei werden, vergleichbar zur europäischen Diskussion, die Fragen einer Aufteilung auf verschiedene Stufen des Lernprozesses (»Mehrphasenausbildung«) und die an die Fahrausbildung gestellte Herausforderung einer erfolgreichen Beeinflussung der Sicherheitsmotive diskutiert (vgl. Lonero et al., 1995; Transportation Research Board, 2006; Planek & Mei-Li Lin, 2007). Eine große Bedeutung wird dabei der Ausschöpfung des zusätzlichen Qualifizierungspotentials beigemessen, die sich aus dem Einsatz computer- und multimedibasierter Lernmedien im Rahmen von E-Learning ergibt.

Die gesellschaftliche Stützung einer sicherheitsorientierten Fahranfängervorbereitung, z.B. in Form einer breiten Wahrnehmung elterlicher Verantwortung beim Fahrenlernen der Kinder (Lernführerschein/begleitetes Fahren, Monitoring) wird schließlich als eine weitere tragende Säule einer sicherheitsorientierten Fahranfängervorbereitung der Zukunft gesehen.

2.3 Europäische Maßnahmendiskussion

In der europäischen Diskussion wurden die Befunde zu der nur begrenzten Sicherheitswirksamkeit formaler Fahrausbildung weniger stark thematisiert. Entsprechend kam es auch nicht zu einer vergleichbaren Relativierung der Rolle der Fahrausbildung wie im nordamerikanisch-ozeanischen Raum (vgl. EU-Projekte GADGET, 1999; DAN, 2000; ADVANCED, 2001; BASIC, 2003; NOVEV, 2004; Engstroem et al., 2003). Vielmehr steht das ausgeprägte Interesse im Vordergrund, die Bedeutung und Leistungsfähigkeit der formalen Fahrausbildung – d.h. Führerscheinausbildung und Fahrerweiterbildung – konsequent auszubauen, insbesondere hinsichtlich der Aufgabenstellung einer Vermittlung verkehrssicherheitsorientierter Einstellungen.

Als inhaltlicher und methodischer Wegweiser hierzu hat sich die im EU-Projekt GADGET (1999) entwickelte GDE-Matrix (General Driver Education Matrix) etabliert. Sie beinhaltet eine systematische Bestimmung der Kompetenzen, über die ein sicherer Fahrer verfügen sollte und bietet damit eine Grundlage für die Ableitung von Lehr- bzw. Qualifizierungszielen.

Die GDE-Matrix entfaltet eine Systematik sowohl hinsichtlich der Bestimmung relevanter Verhaltensebenen als auch der Bestimmung relevanter Kompetenzarten. So unterscheidet sie in Anlehnung an bekannte hierarchische Fahrverhaltensmodelle eine operative, taktische und strategische Steuerungsebene der Fahrtätigkeit (van der Molen & Böttcher, 1988) und fügt diesen Ebenen eine übergreifende vierte Ebene »allgemeiner Kompetenzen für das Leben« hinzu.

Die Autoren der GDE-Matrix sehen die für das sichere Fahren maßgeblicheren Kompetenzen auf den oberen Steuerungsebenen angesiedelt, da mit Entscheidungen auf diesen Ebenen die Entscheidungssituationen auf den untergeordneten Ebenen umfassend vorkonstelliert werden können. Entsprechend sehen sie die Ziele einer sicherheitswirksamen Fahranfängervorbereitung auch in erster Linie darin, diese übergeordneten Kompetenzen zu vermitteln.

Inhaltlich läuft dies auf eine konsequente erzieherische Ausrichtung der Fahranfängervorbereitung hinaus, bei der eine Vernachlässigung von Ausbildungszielen,

die unmittelbar der Bewältigung von Verkehrssituationen dienen, eher entschuldigbar wäre, als eine Vernachlässigung der Vermittlung von Fähigkeiten zu einem vorausschauendem, sicherheitsbedachtem und verantwortlichen Gebrauch des Autos.

Diese erzieherische Perspektive der GDE-Matrix drückt sich auch in der Systematik der Kompetenzarten aus: auf der untersten Stufe steht die Bewältigungskompetenz, auf der nächsten Stufe die Kenntnis der risik erhöhenden Faktoren in allen Aspekten des Fahrens, und auf der höchsten Stufe die Fähigkeit zur Selbstevaluation, der Bestimmung der persönlichen Schwächen und Stärken in allen sicherheitsrelevanten Aspekten des Fahrens.

Nach der Qualifizierungsphilosophie der GDE-Matrix ist der erfolgreich vorbereitete Fahranfänger eine Person, die es sich zu eigen gemacht hat, einen vorausschauenden, gefahrensensiblen, risikovermeidenden und selbstreflektierten Umgang mit dem Auto zu pflegen, und dabei insbesondere in der Lage ist, nicht den Verkehrsgefährdungen im Zusammenhang des sogenannten Jugendlichkeitsrisikos zu erliegen.

Welche Qualifizierungsinstrumente diese weitgesteckten verkehrserzieherischen Ziele mit welchem Erfolg erreichen können, lässt die GDE-Matrix offen. In der Praxis wird die Umsetzung vor allem für die Fahrausbildung, die Fahrerweiterbildung und die Fahrerlaubnisprüfung diskutiert. Es liegt aber auf der Hand, dass allein schon die zeitlichen Beschränkungen in den erwähnten Ausbildungsformaten es erforderlich machen, auch an andere Qualifizierungsinstrumente und Qualifizierungswege zu denken wie etwa die schulische Verkehrserziehung und die Sicherheitskommunikation.

Trotz der Schwerpunktsetzung auf die Bekämpfung der mit dem Jugendlichkeitsrisiko verbundenen Verkehrsgefährdungen wird auch in der europäischen Maßnahmendiskussion die Bedeutung des Anfängerrisikos nicht verkannt, ebenso wenig wie die Tatsache, dass eine umfassendere fahrpraktische Vorbereitung den Rahmen professioneller Fahrschulausbildung sprengt. So wurde das Element einer verlängerten fahrpraktischen Vorbereitungsphase seit Ende der 80er Jahre in die Fahrerlaubnissysteme mehrerer europäischer Ländern aufgenommen (Frankreich, Österreich, Schweden, Norwegen, Luxemburg, Belgien), und in diesem Jahrzehnt mit dem BF17-Modell schließlich auch in Deutschland erprobt.

Vor diesem Hintergrund wird die erweiterte fahrpraktische Vorbereitung im Rahmen eines privat organisierten begleiteten Fahrens auch im EU-Projekt BASIC (2003) als relevanter Maßnahmenansatz für eine sicherheitswirksame Vorbereitung von Fahranfängern empfohlen.

Mit der Diskussion des Konzepts einer zweiten Fahrausbildungsphase, bzw. einer Mehrphasenausbildung (vgl. EU-Projekte DAN, 1999, ADVANCED, 2002, und NOVEV, 2006) existiert in Europa ein weiterer Diskussionsstrang zur Verbesserung der Fahranfängervorbereitung. Übereinstimmend mit dem GDL-Konzept wird auch hier für eine Langform der Fahranfängervorbereitung bzw. Fahrausbildung plädiert. Die Verlängerung erstreckt sich jedoch nicht auf die primäre Vorbereitungsphase vor dem Start in das selbständige Fahren, vielmehr geht es darum, nach der abgeschlos-

senen Vorbereitung auf das selbständige Fahren und einer ersten Phase selbständiger Fahrerfahrung eine weitere edukative Unterstützung anzuschließen.

2.4 Kontinuierliche, wissenschaftlich gestützte Optimierung des Systems der Fahranfängervorbereitung

Die internationalen Maßnahmenerfahrungen ermutigen dazu, die Verbesserung der Fahranfängervorbereitung nicht nur als Problem einer verbesserten Ausbildung zu betrachten. Fahranfängervorbereitung sollte vielmehr als eine umfassende Strategie verstanden werden, die alle zielführenden Maßnahmenansätze auf den Interventions Ebenen der Edukation, der Regulation und der Information in ein kohärentes Maßnahmensystem einbezieht.

Diese Systemperspektive wurde bereits im EU-Projekt BASIC mit dem Vorschlag einer »Integrierten Fahrausbildung« (Integrated Driver Education Approach – IDEA -) eingenommen und damit begründet, dass bisher kein Maßnahmenansatz existiert, der alleine eine ausreichende Wirksamkeit zur Gewährleistung einer verkehrssicheren Fahranfängervorbereitung entfalten könnte (vgl. EU-Projekt BASIC, 2003).

Die Erfolgsmöglichkeiten einer Perspektive der Systemoptimierung deuten die Ergebnisse einer Vergleichsuntersuchung zu den Stufenführerscheinsystemen in 46 US-Bundesstaaten an, indem sie den Zusammenhang zwischen der Ausgestaltung der Stufenführerscheinsysteme und ihrem Sicherheitsertrag eindrucksvoll belegen (vgl. Baker et al., 2007).

Vor dem Hintergrund dieser Ertragsperspektiven wäre somit nicht nur zu fordern, alle zielführende Maßnahmenansätze in das System der Fahranfängervorbereitung einzubeziehen, sondern darüber hinaus im Rahmen kontinuierlicher maßnahmenbegleitender Evaluations- und Entwicklungsarbeiten die Chancen zu weiteren Maßnahmenverbesserungen aufzuspüren und gegebene Verbesserungsmöglichkeiten für die Umsetzung in die Praxis vorzubereiten.

3. Neue Lösungsansätze

3.1 Erprobungsmodelle BF17 und FSF

3.1.1 Begleitetes Fahren

Bewertung und Einordnung der Evaluationsergebnisse

Auf der Grundlage der vorliegenden Evaluationsdaten (vgl. Schade & Heinzmann, 2009; Schade & Heinzmann, 2007; Stiensmeier-Pelster, 2008; Sturzbecher, 2010), die für das erste Jahr der selbständigen Verkehrsteilnahme eine maßnahmenbedingte Absenkung des Unfallrisikos von 17 Prozent (bei Berücksichtigung der Fahrleistung: 22 Prozent) ausweisen, kann dem BF17-Modell eine empirisch nachgewiesene Sicherheitswirksamkeit attestiert werden. Im Vergleich zu der für die den Maßnahmenansatz der Fahrerlaubnis auf Probe nachgewiesenen Sicherheitswirkung von fünf

Prozent – begrenzt auf männliche Fahranfänger im städtischen Umfeld – (vgl. Meeves & Weißbrodt, 1992), der einzigen Fahranfängermaßnahme, für die in Deutschland bisher eine Unfallwirksamkeit nachgewiesen werden konnte, fällt das Ergebnis für das Modell BF17 außerordentlich hoch aus.

Nach den Ergebnissen der Prozessevaluation (vgl. Funk et al., 2009a) hat sich das BF17-Modell als praktikabel und sicher in der Durchführung erwiesen. Bei jungen Fahranfängern und ihren Eltern hat es eine hohe, weit über ursprüngliche Erwartungen hinausgehende Akzeptanz gefunden, was sich in einer beachtlichen Maßnahmenreichweite ausdrückt: So lag der Anteil von BF17-Teilnehmern an allen Neuerwerbenden einer Pkw-Fahrerlaubnis im Jahr 2008 bei 35 Prozent. In der Zielgruppe der Früheinsteiger (Kartenführerscheinerwerb bis zum Alter von 18 Jahren und 3 Monaten) ist das BF17-Modell schon im Jahr 2007 zur vorherrschenden Vorbereitungsform auf den Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis geworden (vgl. Schade et al., 2008). Die maximal zwölf monatige Begleitphase wurde im Durchschnitt sieben bis acht Monate genutzt. Die durchschnittliche monatliche Fahrleistung belief sich auf 320 km.

Die Evaluationsbefunde zum BF17-Modell sind mit dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand zum fahrerfahrungsbedingten Rückgang des Unfallrisikos, der risikominimierenden Wirkung der Begleitauflage im Rahmen von Modellen des Begleiteten Fahrens bzw. der Lernführerscheins und der Praktikabilität der Maßnahmendurchführung konsistent und bestätigen nicht die im Vorfeld der Maßnahmenerprobung geäußerten Befürchtungen einer Unverträglichkeit des Maßnahmenansatz mit den verkehrlichen und fahrausbildungsbezogenen Gegebenheiten in Deutschland (vgl. Leutner et al., 2009; Schade, 2001).

Die erhebliche Ausweitung der fahrpraktischen Vorbereitung durch das BF17-Modell hat bereits während der Erprobungsphase des Modells zu einer strukturellen Veränderung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland geführt. De facto wurde eine Langform des Fahrens eingeführt, mit der erreicht wird, dass Fahranfänger erst nach einem umfassenderen Fahrerfahraufbau und nachdem sie dem unmittelbaren Anfängerniveau entwachsen sind, in die selbständige Fahrkarriere entlassen werden.

Schlussfolgerungen/Empfehlungen

Aufgrund der mit den vorliegenden Evaluationsergebnissen nachgewiesenen Sicherheitswirksamkeit und Praktikabilität des BF17-Modells empfiehlt sich seine dauerhafte Verankerung im Fahrerlaubnisrecht. Zur Vertiefung der Kenntnisse zu dem noch jungen Maßnahmenansatz und zur Klärung bestehender Optimierungsmöglichkeiten sollte das BF17-Modell unter den nachfolgenden Fragestellungen weiterhin wissenschaftlich begleitet werden.

Die vom Modell her gegebenen Möglichkeiten hinsichtlich der Nutzungsdauer der Begleitphase und des Umfangs der unter Begleitung erbrachten Fahrleistung erscheinen noch nicht ausgeschöpft. Die Voraussetzungen einer umfassenderen Ausschöpfung – und damit zugleich einer Steigerung des Sicherheitsertrags der Maß-

nahme – sollten näher untersucht werden. Ebenso sollten die Erkenntnisse zu einer zielführenden Gestaltung der Übungspraxis weiter verbessert werden. Dabei interessieren die Aspekte der Gewährleistung einer sicheren Übungspraxis – dies insbesondere angesichts der vereinzelt Unfälle, zu denen es auch in der Begleitphase kam –, die geeignete Ausgestaltung der Übungspraxis zur Unterstützung des Fahrerkompetenzerwerbs und der Vereinbarkeit optimierter Formen der Übungspraxis mit dem privaten Durchführungsrahmen des BF17-Modells. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sollen für die Information und Beratung der Maßnahmenteilnehmer aufgearbeitet werden. Zur vertieften Ausschöpfung der Maßnahmenmöglichkeiten sollten auch Konzepte für eine professionelle fahrpädagogische zur Beratung und Unterstützung der Übungspraxis im Begleiteten Fahren entwickelt und erprobt werden. Entsprechende Angebote sollten von interessierten Fahranfängern und Eltern auf einer freiwilligen Grundlage wahrgenommen werden können (vgl. auch Abschnitt 3.2.1). Die noch ausstehenden Ergebnisse der summativen Evaluation zur längerfristigen Maßnahmenwirkung, zum Unfallrisiko in der Begleitphase und zu den Auswirkungen des BF17-Modells auf die Wahl des Zeitpunkts für den Fahrerlaubniserwerb sind ebenfalls im Rahmen der weiteren Optimierungsüberlegungen zu berücksichtigen.

Die Altersbezogenheit des BF17-Modells beschränkt die Möglichkeit eines vorbereitenden fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus auf Personen, die ihre Fahrerlaubnis bereits mit 17 Jahren erwerben. 18jährigen und älteren Fahrerlaubniserwerbenden wird bisher kein Anreiz für eine Verringerung ihres Unfallrisikos durch einen vorbereitenden fahrpraktischen Erfahrungsaufbau unter niedrigen Risikobedingungen geboten, obwohl sie ebenso wie die jüngsten Fahranfänger unmittelbar bei Eintritt in ihre selbständige Fahrkarriere der stärksten Unfallgefährdung ausgesetzt sind. Diese Gruppe stellt den weitaus überwiegenden Teil der Fahranfänger und gehört mehrheitlich auch der Gruppe der jungen Fahrer bis 24 Jahre an. Um künftig das Sicherheitspotential des Begleiteten Fahrens für alle Fahranfänger nutzen zu können, sollten daher auch für die über 17jährigen Fahrerlaubniserwerber Überlegungen zu geeigneten Maßnahmenkonzepten angestellt werden.

3.1.2 Freiwillige Fortbildungsseminare

Bewertung und Einordnung der Evaluationsergebnisse

Die Überprüfung der Sicherheitswirksamkeit des FSF-Modells anhand der maßnahmenbedingten Einstellungsveränderungen führte zu einem insgesamt negativen Ergebnis (vgl. Sindern & Rudinger, 2009). Im weit überwiegenden Bereich der vom FSF-Modell adressierten Verkehrssicherheitseinstellungen konnten keine Verbesserungen erzielt werden. Aufgrund der fehlenden Einstellungswirksamkeit kann eine Verhaltens-, bzw. Unfallwirksamkeit des FSF-Modells nicht angenommen werden. Diese Ergebnisse decken sich weitestgehend mit den Evaluationsergebnissen, die bereits früher für das vergleichbare Präventionsprogramm »Jugend fährt sicher« vorgelegt worden waren (vgl. Schulz et al., 1995).

Besorgnis erregt der vor allem in seiner Höhe unerwartete Befund einer in einzelnen Indikatoren mehrfach schlechteren Verkehrsbewährung von FSF-Teilnehmern im Vergleich zu Nicht-Teilnehmern nach der Teilnahme an einem FSF-Seminar (vgl. Heinzmann & Schade, 2009). Die vorgenommenen Datenauswertungen berechtigen nicht dazu, die schlechtere Verkehrsbewährung als unmittelbares Ergebnis der Seminarteilnahme zu betrachten. Für eine Erklärung sind andere Faktoren mit heranzuziehen, so etwa der Wegfall der Probezeitbedingungen für die FSF-Teilnehmer sowie mögliche Selektionseffekte, die zu einer vermehrten Teilnahme auffälligkeitseingetragener, an einer Befreiung von den Probezeitbedingungen interessierter Fahranfänger am FSF-Modell geführt haben. Eine empirische Klärung der Ursachen dieses negativen Ergebnisses erfordert vertiefende Untersuchungen auf einer breiteren Datengrundlage.

Aus der Untersuchung zur Umsetzung des FSF-Modells in der Praxis ergaben sich in mehreren Punkten Hinweise auf einen Nachbesserungsbedarf (vgl. Kerwien, 2009). Sie betreffen die Qualität der einstellungsbezogenen pädagogischen Arbeit und Fragen eines im Dienste der Unterrichtsqualität optimierten Seminarablaufs. Hier empfehlen sich eine Überarbeitung des Seminarkonzepts und eine Verbesserung der Voraussetzungen für eine konzeptadäquate Umsetzung.

Die Evaluationsergebnisse zum FSF-Modell lassen keine nennenswerte Sicherheitswirksamkeit dieses Maßnahmenansatzes erkennen. In Verbindung mit einem Teilnahmebonus in Form der Befreiung der Maßnahmenteilnehmer von einer niedrigeren Sanktionsbewehrung treten sogar deutliche kontraproduktive Effekte für die Verkehrssicherheit auf. Es ist ungeklärt, inwieweit diese kontraproduktiven Effekte als direkte oder indirekte Maßnahmenwirkung auftreten, wobei letzteres plausibler erscheint. Sollte die Befreiung von den Probezeitwirkungen der Grund für die schlechtere Verkehrsbewährung der FSF-Teilnehmer gewesen sein, so bedeutete dies, dass die einstellungsbildenden Effekte in wesentlich geringerem Maße zugunsten eines verkehrssicheren Verhaltens zu Buche schlugen, als die Probezeitregelungen.

Schlussfolgerungen/Empfehlungen

Die Evaluationsergebnisse für das Modell »Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger« lassen keinen bedeutsamen Maßnahmenbeitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheitseinstellungen bei Fahranfängern erkennen und sind daher nicht geeignet, eine verpflichtende Maßnahmeneinführung zu begründen.

Aufgrund der deutlich schlechteren Verkehrsbewährung von FSF-Teilnehmern nach der Befreiung von den Probezeitbedingungen im Vergleich zu Nichtteilnehmern, die noch der Probezeitregelungen unterlagen, erscheint es auch nicht angebracht, bei einer Fortführung des Modells auf der Grundlage einer freiwilligen Teilnahme den Anreiz einer Probezeitverkürzung weiterhin zu gewähren.

Das wiederholte Verfehlen eines Wirksamkeitsnachweises für ein einstellungsbezogenes Weiterbildungsangebot für Fahranfänger im Format der FSF-Seminare oder der früher erprobten »Jugend fährt sicher«-Kurse sowie die in der wissenschaftlichen Maßnahmendiskussion artikulierten Zweifel an der Angemessenheit des sogenann-

ten »Moderationsansatzes« für einstellungsverändernde Interventionen (vgl. Leutner et al., 2009) sollte Anlass geben, die diesen Maßnahmen zugrundeliegenden Konzepte grundsätzlich zu überdenken. In diese Überlegungen sollten auch die Aufbau-seminare für Fahranfänger einbezogen werden, da sie auf den gleichen Konzeptgrundlagen beruhen (vgl. Leutner & Liebertz, 2004).

Die zentrale Aufgabenstellung einer Förderung sicherheitsorientierter Einstellungen und sicherheitsrelevanter Kompetenzen bei der Vorbereitung von Fahranfängern bleibt hiervon unberührt. Diese Aufgabenstellung ist ohnehin der vorrangige Gegenstand in mehreren Präventionsfeldern: der schulischen Verkehrserziehung, der Fahrschulausbildung und der Sicherheitskommunikation. Die Überlegungen zu verbesserten Interventionskonzepten sollten daher auch nicht auf die Möglichkeiten beschränkt bleiben, die im Rahmen einer nur punktuellen Weiterbildungsmaßnahme nach dem Fahrerlaubniswerb bestehen, sondern die – zumindest in zeitlicher Hinsicht – wesentlich umfassenderen Möglichkeiten etwa in der Fahrausbildung und der schulischen Verkehrserziehung einbeziehen.

Da mit einstellungsbezogenen Maßnahmen auch im günstigen Fall einer Maßnahmenwirksamkeit nur graduelle Verbesserungen zu erzielen sind, etwa eine Verringerung der Rückfallhäufigkeit bei Delikten, sollten für den Zweck einer Gewährleistung verkehrssicheren Verhaltens stets auch die Möglichkeiten der Regelsetzung und Regeldurchsetzung im Auge behalten werden, mit denen Verhaltenserwartungen im Zweifel auch gegen die Billigung durch die Betroffenen durchgesetzt werden können.

3.2 Weitere Maßnahmenansätze im System der Fahranfängervorbereitung

3.2.1 Fahrausbildung

Maßnahmensituation

Das gesetzlich verankerte Ausbildungsmonopol sichert der Fahrschulausbildung eine Alleinstellung für die Ausbildung der Fahranfänger vor der Fahrerlaubnisprüfung und nimmt sie zugleich in die Pflicht, mit dieser Ausbildung eine verkehrssichere Vorbereitung zu gewährleisten. Vor dem Hintergrund dieses weitreichenden Auftrags und Anspruchs wurde der Umfang der Fahrausbildung in den zurückliegenden Jahrzehnten erheblich ausgeweitet. Vor allem aber hat die Fahrausbildung große Anstrengungen unternommen, ihr pädagogisches Profil weiterzuentwickeln, um so die erforderlichen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Vermittlung verkehrssicherheitsorientierter Einstellungen und Kompetenzen zu schaffen.

Lösungsansätze

Aufgrund ihres Umfangs und ihrer Rolle im System der Fahranfängervorbereitung in Deutschland ist die Fahrausbildung ein bedeutendes Innovationsfeld für die Entwicklung und Erprobung neuer Ansätze zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit. Verbesserungen sind durch die Erprobung und Anwendung fortgeschrittener einstellungswirksamer Ausbildungskonzepte, die Entwicklung fahrpädagogischer

Angebote für die Übungspraxis im Begleiteten Fahren und die verstärkte Nutzung von E-Learning zu erwarten.

Erprobung weiterführender Ansätze zur Vermittlung verkehrssicherheitsorientierter Einstellungen

Die Empfehlungen internationaler Experten zu einer sicherheitswirksamen Ausgestaltung der Fahrausbildung entsprechen weitgehend den Ansätzen, die in der deutschen Fahrausbildung bereits seit langem etabliert sind (vgl. EU-Projekt BASIC, 2003; Lonero et al., 1995; Transportation Research Board, 2006). Zu nennen sind

- die Stufung der Ausbildung,
- die Verbindung von theoretischer und praktischer Ausbildung,
- die Formulierung klarer Lernziele für jede Lernstufe,
- die Evaluation des Lernerfolgs und die Entwicklung von Evaluationskompetenz und
- das Coaching als pädagogisches Rollenmodell für die Fahrlehrertätigkeit.

Gleichwohl finden sich Beispiele für besonders konsequente Umsetzungen dieser Empfehlungen, die auch für die Fahrausbildung in Deutschland als weiterführend erscheinen und zur Verbesserung ihrer Ausbildungseffizienz und Einstellungswirksamkeit beitragen könnten. Ein solches Beispiel ist der Entwurf eines neuen Fahrausbildungscurriculums für das arabische Emirat Dubai, an dessen Erarbeitung europäische Experten substantiell mitgewirkt haben (vgl. Recommendations, 2009).

Das Curriculum sieht eine Aufteilung der praktischen Fahrausbildung in 10 Stufen mit wachsendem Schwierigkeitsgrad vor, für jede Ausbildungsstufe sind klare Lernziele formuliert, die Fahrschüler werden im Rahmen theoretischer Unterweisungen gezielt auf die Ausbildungsstufen und die Praxiseinheiten auf diesen Stufen vorbereitet, unmittelbar nach Durchführung einer Praxiseinheit werden Lernerfolg und Praxiserfahrungen sowohl vom Fahrlehrer als auch vom Fahrschüler evaluiert, die Ergebnisse der Selbstevaluation des Fahrschüler geben sodann den Ausschlag für die weitere Gestaltung der Fahrausbildung.

Im Vergleich zur Fahrausbildung in Deutschland lassen sich trotz gleicher Grundintentionen bedeutsame Unterschiede erkennen:

- Die Stufung ist kleinschrittiger und bietet vor allem im Bereich fortgeschrittener Ausbildung (Leistungsstufe) mehr Differenzierungsmöglichkeiten.
- Die Verzahnung von Theorie und Praxis ist engmaschiger, da jeder praktischen Ausbildungseinheit eine gezielte theoretische Vorbereitung vorausgeht, durch die dem Fahrschüler bereits vorab kognitive Konzepte zur Bewältigung der neuen Fahraufgaben zur Verfügung gestellt werden.
- Die theoretische Vorbereitung durch den Fahrlehrer kann – was im vorliegenden Curriculumentwurf nicht explizit vorgesehen ist – durch geeignete E-Learning-Programme oder Druckmedien (vgl. z.B. das niederländische Konzept »Driver Training stepwise«; Vissers, 2002) ergänzt werden.
- Die nachträgliche Evaluation der Praxiseinheiten vertieft das Verständnis für die Voraussetzungen einer erfolgreichen Bewältigung der geübten Fahraufgaben. Die

Durchführung der Evaluation unmittelbar nach der Praxiseinheit bietet die Möglichkeit, die Einflüsse des Kontextgeschehens und des eigenen Herangehens, bzw. der eigenen Voraussetzungen detailliert und erlebnisnah aufzuspüren.

- Die kontinuierlich über den gesamten Ausbildungsprozess angelegte Evaluation und Selbstevaluation bildet die Grundlage für die Entwicklung einer dauerhaften Evaluationsexpertise, die dem Fahranfänger auch nach der Fahrausbildung zur Verfügung steht. Sie ist aus Sicht der europäischen, vor dem Hintergrund der GDE-Matrix geführten Diskussion zur verkehrssicheren Vorbereitung von Fahranfängern das höchste Verkehrssicherheitsgut, das die Fahrausbildung dem Fahranfänger mit auf den Weg geben kann.

Die in diesem Konzept angelegte Strategie zur Entwicklung verkehrssicherheitsbezogener Evaluationsexpertise kann aus mehreren Gründen als chancenreich betrachtet werden: mit der eigenen Fahrausbildung wird ein persönlich bedeutsames Erfahrungsfeld zum Ausgangspunkt der Entwicklung von Evaluationsexpertise gemacht, die Evaluationsergebnisse sind von unmittelbarem persönlichen Interesse für den Fahranfänger, die Fahrausbildung beinhaltet als Erfahrungsfeld alle Ebenen, die für eine Evaluation der verkehrssicheren Bewältigung von Fahraufgaben von Bedeutung sind: äußere Situationsbedingungen ebenso wie persönliche kognitive und affektive Voraussetzungen, für die Entwicklung der Evaluationsexpertise steht ein längerer Zeitraum zur Verfügung und schließlich erfolgt sie im akzeptierten Rollensetting der Fahr Schüler-Fahrlehrer-Beziehung.

Da in der verkehrssicherheitsbezogenen Evaluation und Selbstevaluation zum Teil auch schwierige und affektiv besetzte Verhaltensaspekte mit anzusprechen sind, kann nicht erwartet werden, dass sich die angestrebte Evaluationsexpertise im Selbstlauf herstellt. Sowohl für das Evaluationsverhalten des Fahrlehrers, der stets in der Lage sein muss, seinem Fahr Schüler ein wertschätzendes, förderndes, Sach- und Personenebene berücksichtigendes Feed-Back zu geben, als auch für die Selbstevaluation des Fahr Schülers bedarf es einer ausreichenden Anleitung und geeigneter Hilfsmittel, die den Erfolg mit absichern.

Neben dem Ansatz der Entwicklung verkehrssicherheitsbezogener Evaluationsexpertise ist das Coaching-Konzept als pädagogisches Rollenmodell für die Fahrlehrertätigkeit hervorzuheben. Der Fahrlehrer begleitet den Fahr Schüler in einer persönlich bedeutsamen Phase der Fahr- und Verkehrssozialisation. Ihm kommt die Aufgabe zu, für eine hohe Qualität des Lernprozesses zu sorgen, in den sich der Fahr Schüler begeben hat. Er unterstützt den Fahr Schüler in der aktiven Aneignung von Fahr- und Verkehrskompetenz und fördert seine Mitwirkung an der Gestaltung und Evaluation des Lerngeschehens. Im Rahmen dieses konstruktivistischen pädagogischen Ansatzes (vgl. Meixner & Müller, 2004) wird dem Schüler die Gelegenheit geboten, sich in die selbstverantwortliche Rolle als motorisierter Verkehrsteilnehmer einzuüben.

Verstärkte Nutzung von E-Learning

Die Möglichkeiten zu einer weiteren Verbesserung der Fahrausbildung durch E-Learning werden in Abschnitt 3.2.3 behandelt, auf den hiermit verwiesen wird.

Fahrpädagogische Unterstützung der Übungspraxis im Begleiteten Fahren

Eine fahrpädagogische Unterstützung der Übungspraxis im BF kann für Fahranfänger und Begleiter in vielen Aspekten hilfreich sein und zu einer Erhöhung der Übungsqualität und des Übungserfolgs beitragen. Die Ansatzpunkte für fahrpädagogische Beratungsangebote sind so vielfältig, wie die Probleme und Fragen, die sich bei der Entfaltung einer gemeinsamen Übungspraxis ergeben können. Sie können die Einschätzung des Schwierigkeitsgrads von Fahraufgaben, die Auswahl geeigneter Übungsstrecken, die längerfristige Planung der Übungspraxis, die Beobachtung und Einschätzung des Fahranfängerhaltens, den Umgang mit möglichen Konflikten zwischen Begleiter und Fahranfänger oder auch das Bedürfnis nach einer gelegentlichen Reflexion der Begleitpraxis betreffen.

Von fahrpädagogischer Seite können zu diesen Fragestellungen viele Gesichtspunkte beigetragen werden, die auf generalisierte Erfahrungen und gesichertes Wissen abgestützt sind und die den Betroffenen helfen können, ihren Beurteilungsrahmen zu erweitern und ihre Praxis zu verbessern. Für die Vermittlung der fahrpädagogischen Expertise in die Übungspraxis des Begleiteten Fahrens bieten sich zunächst das Spektrum gängiger Informations- und Kommunikationsmedien von der bebilderten Broschüre bis zur interaktiven Kommunikationsplattform im Internet an.

Chancen dürften aber auch für eine personale Vermittlungsform bestehen, bei der Fahrlehrer die Fahranfänger und ihre Begleiter unmittelbar beraten und betreuen. Praxisbeispiele einer fahrpädagogischen Begleitung des BF finden sich etwa in Frankreich und Österreich. Dass sich diese jedoch nicht sogleich in eine verbesserte Sicherheitswirksamkeit umsetzt, zeigt allerdings die Evaluation eines entsprechenden Modellversuchs in Schweden (vgl. Gregersen, 1994).

Fahrpädagogische Unterstützung sollte die spezifischen Praxisformen des Begleiteten Fahrens, die zugleich seine Erfolgsvoraussetzungen sind, – das informale Praxislernen unter risikoarmen Bedingungen und die Durchführung im Rahmen privater Tätigkeit – nicht überformen. Sie sollte darüberhinaus so angelegt sein, dass sie nicht zu einer Barriere wird und Fahranfänger und Begleiter von der Teilnahme am Begleiteten Fahren abhält. Hier gilt, dass eine suboptimale Übungspraxis immer noch einem völligen Verzicht auf zusätzliche Übung vorzuziehen ist. Fahrpädagogische Unterstützungsangebote könnten vor allem dort eine Chance haben, wo eine Nachfrage bei Fahranfängern und ihren Eltern besteht, bzw. erzeugt werden kann.

Von der Skizzierung dieser Perspektive bis zur Verfügbarkeit zielführender fahrpädagogischer Unterstützungsangebote für das Begleitete Fahren ist möglicherweise noch ein längerer Entwicklungs- und Erprobungsweg zu beschreiten. Für die professionelle Fahrpädagogik bietet dieser Weg die Chance, sich in das Projekt der Weiterentwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz von Fahranfängern jenseits des unmittelbaren Anfängerstadiums einzubringen. Für das Begleitete Fahren bietet er die Chance einer qualitativen Verbesserung der Übungspraxis und ggf. auch einer Erhöhung des Sicherheitsertrags des Maßnahmenansatzes.

3.2.2 Fahrerlaubnisprüfung

Maßnahmensituation

Die Fahrerlaubnisprüfung ist ein wichtiges Element im System der Fahranfängervorbereitung. Sie erfüllt zwei grundlegende Funktionen: die Auswahl ausreichend vorbereiteter Fahrerlaubnisbewerber und die Steuerung der Vorbereitung auf die motorisierte Verkehrsteilnahme. Durch eine hohe Güte in der Erfüllung dieser Funktionen kann sie einen eminent wichtigen Beitrag zur Fahranfängersicherheit leisten.

Bereits in den 70er Jahren gab es intensive Bemühungen, die Prüfungsgüte der Fahrerlaubnisprüfung durch den Ausbau ihrer wissenschaftlichen und prüfungsmethodischen Grundlagen zu erhöhen (vgl. Hampel, 1976, 1977 und 1977a; Sturzbecher et al., 2008a). Zu Beginn dieses Jahrzehnts wurden diese Bemühungen mit dem BASt-Projekt »Optimierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung« wieder aufgegriffen und in der Folge in weiteren Projekten der BASt und der Prüforganisationen fortgesetzt (Bönninger & Sturzbecher, 2005; Sturzbecher et al., 2008a und 2008b).

Diese Bearbeitungen führten zu einer wesentlichen Erweiterung der wissenschaftlichen und prüfungsmethodischen Grundlagen für die Fahrerlaubnisprüfung. Zugleich bereiteten sie die Veränderung der Verfahren und Zuständigkeiten für den Betrieb des Prüfungssystems – die Entwicklung neuer Prüfaufgaben, die Zusammenstellung von Prüfbögen, die Evaluation von Prüfungen u.a.m. – vor. Für diese, im Zusammenhang der Gewährleistung einer hohen Prüfungsgüte relevanten Tätigkeiten wurden prüfungsmethodisch begründete Bearbeitungsstandards festgelegt und die erforderlichen wissenschaftlichen Strukturen geschaffen, um die Bearbeitung der Aufgaben entsprechend dieser Standards zu sichern.

Elementarer Bestandteil der neuen Verfahren zum Betrieb des Prüfungssystems ist die Dokumentation der Bearbeitungsschritte und –ergebnisse im Rahmen einer Berichterstattung an das Bundesverkehrsministerium und die zuständigen Aufsichtsbehörden. Damit wurden die Voraussetzung für die Überprüfung und Steuerung des Prüfungssystems durch den Gesetzgeber – und gleichzeitig auch für dessen Entlastung von detaillierter Gremienarbeit – geschaffen.

Mit der Etablierung fortgeschrittener prüfungsmethodischer Standards in der Fahrerlaubnisprüfung – zunächst nur für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung – wurde somit zugleich eine moderne und transparente Form der Ausübung einer im Belieben-Verhältnis ausgeübten Tätigkeit geschaffen. Die Verfahren dieses optimierten Prüfungsbetriebs sind in einem Handbuch niedergelegt, das vom Bundesministerium für Verkehr mit der Einführung theoretischer Fahrerlaubnisprüfung am Computer zum 1.09.2009 in Kraft gesetzt wurde (TÜV/DEKRA, 2008, 2009).

Die Bearbeitungen zur Festlegung prüfungsmethodisch umfassend begründeter Durchführungsstandards im Bereich der praktischen Fahrerlaubnisprüfung dauern zurzeit noch an. Ebenso wie für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung sind auch hier eine Dokumentation der optimierten Prüfungsverfahren in einem Handbuch sowie eine systematische Berichterstattung zur Durchführung des Prüfungsbetriebs an den Gesetzgeber vorgesehen.

Lösungsansätze

Mit der dauerhaften Etablierung wissenschaftlicher Verfahren zur Prüfungsevaluation und Prüfungsoptimierung wurden, bzw. werden die Voraussetzungen für einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess und eine dauerhafte Sicherung der Leistungsfähigkeit des Prüfungssystems geschaffen. Voraussetzung für einen produktiven Ertrag der Evaluations- und Optimierungsverfahren ist die Ausrichtung auf Fragestellungen, die ein relevantes Optimierungspotential hinsichtlich der Fahranfängersicherheit ansprechen.

Bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung richtet sich eine zentrale Fragestellung auf die Möglichkeiten zu einer verbesserten Überprüfung der Gefahrenwahrnehmung durch innovative Prüfaufgabenformate, bei denen Verkehrsabläufe aus der Fahrerperspektive filmisch wiedergegeben werden.

Bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung richtet sich die zentrale Fragestellung zum gegenwärtigen Zeitpunkt vor allem auf die Möglichkeiten einer differenzierteren und umfassenderen Abbildung der Fahr- und Verkehrskompetenz, um auf dieser erweiterten Informationsgrundlage Rückschlüsse auf systematische Vorbereitungsdefizite und Vorbereitungserfordernisse ziehen zu können.

Die Ergebnisse zu diesen Fragestellungen bleiben abzuwarten. Es darf erwartet werden, dass sie, entsprechend der bisher gepflegten Praxis, der fachlichen und verkehrspolitischen Diskussion umfassend zugänglich gemacht werden und somit für eine Prüfung und Bewertung zur Verfügung stehen.

Im EU-Projekt BASIC (2003) wird darauf aufmerksam gemacht, dass sich der angemessene Inhalt der Fahrerlaubnisprüfung auch danach bestimmt, an welcher Stelle sie im Prozess des Fahrenlernens angesiedelt ist. Das deutsche Fahrerlaubnissystem kennt ausschließlich die Ansiedlung der Fahrerlaubnisprüfung unmittelbar nach der Fahrausbildung. Unter diesen Vorzeichen kann sie nicht für den dynamischen Fahrkompetenzerwerb wirksam werden, der mit dem informalen Praxislernen – etwa im Begleiteten Fahren – einsetzt. Gleichzeitig fehlt ihr der Anreiz, Prüfungskonzepte zu entwickeln, mit denen Fahrerlaubnisbewerber nach dem Grad ihrer Fertigkeitentwicklung in sicherheitsrelevanten Leistungsaspekten, z.B. der Gefahrenerkennung, unterschieden werden können.

Angesichts der mit dem Begleiteten Fahren gegebenen Existenz einer längeren Lernphase für Fahranfänger einerseits und den gegebenen Aussichten auf Prüfungskonzepte zur einer zuverlässigen Überprüfung der Fertigkeitsausprägung bei Fahranfängern andererseits erscheint eine Befassung mit der Frage angezeigt, unter welchen Voraussetzungen das Instrument der Fahrerlaubnisprüfung auch für einen erweiterten Fahrkompetenzerwerb genutzt werden kann.

3.2.3 E-Learning

Maßnahmensituation

Computer-gestützte interaktive Multimedia-Lernprogramme (»E-Learning«) (vgl. Klauer & Leutner, 2007, Kap. 16; Leutner, 2006) bieten umfassende Möglichkei-

ten der medialen Darstellung und der interaktiven Steuerung des Lernens. Lerninhalte können didaktisch sinnvoll präsentiert und veranschaulicht werden, um das Verständnis zu erleichtern oder zu vertiefen. Reale Prozesse können als Simulation wiedergegeben werden, um auf diese Weise ein unmittelbares Anschauungs- und Übungsfeld zur Verfügung zu stellen. Die interaktive Steuerung des Lernprogrammbauforts ermöglicht eine Berücksichtigung von Rückmeldungen des Lernenden und die Anpassung des angebotenen Lernwegs an seine Voraussetzungen und Interessen (vgl. Leutner, 2002). Die Verwendung leistungsfähiger E-Learning-Programme verspricht vielfältige Vorteile für eine verkehrssichere Fahranfängervorbereitung (Brock, 2006) und mit der zwischenzeitlich allgemeinen Verfügbarkeit der benötigten PC-Technologie sind bisherige technische Nutzungsschranken weitestgehend entfallen.

E-Learning kann an jedem Ort betrieben werden, an dem ein Personal Computer zur Verfügung steht, es ermöglicht sowohl individuelles Lernen als auch Lernen in Kooperation mit anderen – etwa in der Form von online-Plattformen –, und es kann mit anderen Lernformen, vor allem Präsenzformen des Unterrichts, verbunden werden, indem es Möglichkeiten zur Vor- oder Nachbereitung von Themen bietet, die im Unterricht behandelt werden. Durch eine didaktisch anspruchsvolle und anregende Darbietung und Gestaltung der Inhalte und Lernwege können Lernmotivation und Lernerfolg günstig beeinflusst werden. Die Programme können die Lernaktivitäten und den Lernerfolg protokollieren. Dies gibt dem Lernenden und – bei externer Lenkung des Lernens – dem Ausbilder umfassende Möglichkeiten der Lernkontrolle an die Hand.

Zielführende unfallpräventive Lernprogramme sollten (1) relevante Gefährdungaspekte thematisieren und (2) Lernwege anbieten, mit denen der Lernende die benötigten Kompetenzen erwerben kann, um den Gefährdungen erfolgreich zu begegnen. Die Erfüllung dieser zentralen Anforderungen setzt eine wissenschaftlich abgestützte Entwicklung der Lernprogramme voraus. So ist für die Identifizierung der relevanten Gefährdungaspekte auf das empirisch gestützte Wissen zur Unfallgefährdung von Fahranfängern zurückzugreifen, für die Konzeption und Realisierung erfolgversprechender Lernwege ist das einschlägige Vorwissen zum Kompetenzerwerb heranzuziehen, und schließlich ist empirisch zu überprüfen, ob die angestrebten Vermittlungsziele mit dem realisierten Lernprogramm tatsächlich erreicht werden. Darüber hinaus sind – unabhängig von der speziellen Thematik des Lernprogramms – Bearbeitungen und Tests unter softwareergonomischen Fragestellungen durchzuführen, um auf diese Weise die Allgemeinverständlichkeit und Bedienungs-freundlichkeit des Programms sicherzustellen. Es wird deutlich, dass die wissenschaftliche Abstützung der Entwicklung unfallpräventiver Lernprogrammen mit einem hohen Forschungs- und Entwicklungsaufwand verbunden ist.

Wissenschaftlich basierte computergestützte Lernprogramme zum Training der Gefahrenwahrnehmung wurden im Ausland seit den 1990er Jahren von mehreren Forscher- und Entwicklergruppen entwickelt und zum Teil auch evaluiert (vgl. Allen et al., 2002, 2003; Blank & McCord, 1998; Cockerton & Isler, 2003 a, b; Fisher et al., 2002; Regan et al., 1999; Willis, 1998). Diese Lernprogramme thematisieren

mit jeweils unterschiedlicher Gewichtung eine größere Bandbreite fahraufgabenrelevanter Fertigkeiten und Leistungsvoraussetzungen. Im Sinne eines Wahrnehmungstrainings vermitteln sie etwa Kompetenzen zum Erkennen offener und verdeckter Gefahrenhinweise in Verkehrssituationen oder trainieren situationsangemessene Blick- und Beobachtungsstrategien zur Lokalisierung potentieller Gefährdungen. Im Sinne einer Vermittlung sicherheitsorientierter Einstellungen thematisieren sie Fragen des individuellen Risikomanagements, der Fahrervoraussetzungen und der Merkmale eines sicherheitsorientierten Fahrstils angesichts gegebener Gefährdungen.

Die bisher vorliegenden Evaluationsergebnisse (vgl. Leutner et al., 2009) belegen die Wirksamkeit computergestützten interaktiven Lernprogramme für den Erwerb fahraufgabenrelevanter kognitiver Fertigkeiten. Bisher ist noch ungeklärt, in welchem Umfang mit diesen Programmen Effekte des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus vorweggenommen und Wirkungen zugunsten einer Absenkung des anfänglichen Unfallrisikos erzielt werden können. Die bisher erzielten Ergebnisse ermutigen jedoch zu einer Fortsetzung der Entwicklungsbemühungen.

Unabhängig vom Beitrag zum Fertigkeitserwerb ist der das von Potential didaktisch anspruchsvoller E-Learning-Programme für eine wirksame Wissensvermittlung und die Vertiefung des Verständnisses von Zusammenhängen anzuführen. In diesem Zusammenhang ist auf die mögliche Unterstützungsfunktion für Präsenzformen des Unterrichts hinzuweisen, insbesondere wenn diese, wie der Fahrerschulunterricht, vor die Anforderung gestellt sind, eine große Stofffülle zu vermitteln, ein vertieftes Stoffverständnis zu gewährleisten und den einstellungsbezogenen Unterrichtszielen gerecht zu werden. Lonero et al. (1995) weisen auf die Möglichkeit hin, den Fahrlehrer durch computergestützte Lernprogramme von untergeordneten Instruktionaufgaben zu befreien, um ihm auf diese Weise mehr Zeit für die wichtigere Aufgabe einer edukativen Einwirkung auf die jungen Fahranfänger zu geben. Als nützlich könnten sich E-Learning-Programme auch in der Vor- und Nachbereitung des praktischen Fahrerschulunterrichts erweisen. Themen der praktischen Ausbildung könnten gezielt – ergänzend zu den Fahrlehrererläuterungen – durch Selbstlernmodule vor- und nachbereitet werden. Dies würde auch die in der deutschen Fahrausbildung geforderte Verbindung von theoretischer und fahrpraktischer Ausbildung stärker zur Geltung bringen. Das Konzept einer Verzahnung von theoretischer und praktischer Fahrausbildung mit umfänglicherer inhaltlicher Vor- und Nachbereitung praktischer Übungseinheiten ist im niederländischen Ausbildungsmodell »*Driver training stepwise*« (vgl. Vissers, 2002) bereits modellhaft umgesetzt, allerdings noch ohne die Verwendung computergestützter Lernprogramme.

Lösungsansätze

E-Learning gewährleistet direkte und indirekte Beiträge zu den zentralen Aufgabenstellungen der Fahranfängervorbereitung: der Vermittlung einer soliden Wissens- und Fertigungsgrundlage, der Förderung sicherheitsbezogener Einstellungen und der Gewährleistung eines umfassenderen vorbereitenden Fertigkeitserwerbs. E-

Learning erscheint deshalb als ein vielversprechender neuer Lösungsansatz für eine sicherheitswirksame Fahranfängervorbereitung.

Die Entwicklung didaktisch anspruchsvoller E-Learning-Konzepte, die über die Vermittlung von Prüfungswissen für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung hinausgehen und umfassend auf wissenschaftliche Grundlagen abgestützt sind, befindet in Deutschland noch in den Anfängen. Vor kurzem wurden die Ergebnisse einer BASt-Studie zur Entwicklung sicherheitswirksamer E-Learning-Programme für Fahranfänger vorgelegt (vgl. Weiß et al., 2009). In einem Folgeprojekt werden zurzeit Prototypen von Lernmodulen für die Unterstützung des Fahrschulunterrichts entwickelt und erprobt (vgl. BASt, 2006). Um nachhaltige Fortschritte bei der Entwicklung und Bereitstellung von E-Learning-Konzepten für die Fahranfängervorbereitung in Deutschland zu erzielen, die dem Stand der Wissenschaft entsprechen, ist eine deutliche Steigerung der Entwicklungsaufwendungen unabdingbar.

3.2.4 Besondere Regelungen für Fahranfänger – Fahrerlaubnis auf Probe

Maßnahmensituation

Durch den 1986 eingeführten Maßnahmenansatz der Fahrerlaubnis auf Probe sollen Fahrer in der Anfangsphase ihrer selbständigen Fahrkarriere, in der sie dem höchsten Unfallrisiko unterliegen, verstärkt zu einer sicherheitsangemessenen Fahrweise angehalten werden. Aufgrund der hohen Ausprägung der Anfangsgefährdung – Fahranfänger starten mit einem 10fach erhöhten Unfallrisiko, das sich in den ersten drei Jahren Fahrpraxis auf ein »normales« Risikoniveau verringert (vgl. Schade, 2001) – kommt der Fahrerlaubnis auf Probe eine große Bedeutung als protektives Element beim Erwerb einer ausgereifteren Fahr- und Verkehrskompetenz zu.

Die Fahrerlaubnis auch Probe nimmt auf zwei Wegen Einfluss auf das Verkehrsverhalten von Fahranfängern: über die Sanktionsandrohung für Verkehrsübertretungen – wobei für Fahranfänger niedrigere Sanktionsschwellen gelten – und über die Edukation in Form einstellungsbezogener Kurse (»Aufbau Seminare«) sowie – in deutlich geringerem Umfang – einer verkehrspsychologischen Beratung, nachdem ein bestimmtes Deliktniveau überschritten wurde. Über die Sanktionsandrohung werden alle Fahrer erreicht, die den Probezeitbedingungen unterliegen, über die Edukation lediglich der Anteil der Fahrer, die einschlägig verkehrsauffällig geworden sind.

Eine zumindest partielle Unfallwirksamkeit der Fahrerlaubnis auf Probe konnte kurz nach ihrer Einführung im Rahmen einer Zeitreihenanalyse von Unfalldaten nachgewiesen werden: danach bewirkte sie bei männlichen Fahrern in Städten einen Rückgang des Unfallrisikos von 5 Prozent (Meewes & Weißbrodt, 1992). Eine Replikation dieser Untersuchung nach der Änderung der Probezeitregelungen von 1999 zeigte allerdings keine Effekte (Debus et al., 2008). Die Änderungen bestanden im Wesentlichen in einer Verdoppelung der zweijährigen Probezeitdauer für einschlägig verkehrsauffällige Fahranfänger und einer Stärkung der edukativen Ausrichtung der Maßnahme, u.a. durch die Einbindung einer verkehrspsychologischen Beratung in die Präventionsstrategie.

Auf welche Präventionswirkung – die generalpräventive Sanktionsandrohung oder die spezialpräventive Edukation – die Unfallwirksamkeit der Fahrerlaubnis auf Probe zurückzuführen ist, wurde bisher nicht empirisch untersucht. Plausibilitätsüberlegungen machen jedoch bereits deutlich, dass die Effekte überwiegend der generalpräventiven Sanktionsandrohung zuzurechnen sind. Selbst für den unrealistischen Fall, dass mit den Aufbau Seminaren eine Halbierung des Unfallrisiko der Teilnehmer an diesen Seminaren erreicht werden könnte, wäre nur der deutlich kleinere Teil der ermittelten Verringerung des Unfallrisikos auf der Seite der edukativen Intervention zu veranschlagen.

Empirische Anhaltspunkte zur Bewertung der Aufbau Seminare, die aufgrund ihres Gewichts den maßgeblichen Teil der edukativen Intervention im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe ausmachen, ergeben sich aus einer Untersuchung zur Qualitätssicherung von Aufbau Seminaren (Leutner & Liebertz, 2004) und den Wirksamkeitsuntersuchungen zu den Erprobungsmodellen zu einer zweiten Fahrausbildungsphase »Jugend fährt sicher« und »Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger« (Schulz et al., 1995, Sindern & Rudinger, 2009).

Aus der erstgenannten Untersuchung ging hervor, dass Teilnehmer an qualitätsgesicherten Aufbau Seminaren nach der Seminarteilnahme keine bessere Verkehrsbewährung aufwiesen als Teilnehmer an nicht qualitätsgesicherten Aufbau Seminaren. Dieser Befund hat zunächst nur einen Informationswert für die Beurteilung der in diesem Fall angewandten Qualitätssicherungsmaßnahme und sagt nichts über die Ausprägung der Wirksamkeit des ASF-Seminars selbst aus. Anhaltspunkte hierzu ergeben sich jedoch aus den Wirksamkeitsuntersuchungen zu den genannten Erprobungsmodellen zu einer Zweiten Fahrausbildungsphase. Den Kursen dieser Modelle und den Aufbau Seminaren im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe liegt das gleiche pädagogisch-didaktische Interventionskonzept zugrunde. Dies lässt es als berechtigt erscheinen, die bei den Erprobungsmodellen erzielten Ergebnisse zumindest für eine erste Einschätzung der Sicherheitswirksamkeit der Aufbau Seminare heran zu ziehen und auch hier eine bestenfalls gering ausgeprägte Maßnahmenwirksamkeit anzunehmen. Somit deutet sich für die Aufbau Seminare ein nur marginaler Beitrag zur Verkehrssicherheit an, der auch durch Qualitätssicherungsmaßnahmen nicht ohne weiteres vergrößert werden kann.

Aus der FSF-Evaluation ging, wie weiter oben bereits berichtet, ebenfalls hervor, dass Fahranfänger, die der Probezeit unterliegen, eine weit bessere Verkehrsbewährung aufweisen, als alters- und fahrerfahrungsgleiche Fahranfänger, die aufgrund der Teilnahme an einem FSF-Seminar von den Probezeitbedingungen befreit wurden. Dies könnte u.a. auf die Wirkung der Probezeitbedingungen zurückgeführt werden, und liefert somit einen Anhaltspunkt für das Vorliegen generalpräventiver Effekte aufgrund der Probezeitregelungen.

Maßnahmenerfahrungen aus dem Ausland zeigen ein unterschiedliches Bild. Während in Österreich positive Wirkungen für Probezeitregelungen festgestellt werden konnten, war dies in Großbritannien und den Niederlanden nicht der Fall (Bartl, 2000; Engstroem et al., 2003; SWOV, 2008). Aus den Ländern mit gestuften

Fahrerlaubnissystemen liegen vielfältige Belege für die Sicherheitswirkung unmittelbar mobilitätseinschränkender Regelungen vor. Sie betreffen die sogenannte intermediäre Phase des Zugangs zu vollen Fahrerlaubnisrechten, die der Probezeit im deutschen Fahrerlaubnissystem entspricht (vgl. Hedlund, 2007). Diese Regelungen (Mitfahrerbeschränkungen, Nachtfahrverbot) sind stark auf Expositionsmuster der in diesen Ländern verbreiteten Teenager-Mobilität im Altersbereich von 15 bis 17 Jahren zugeschnitten. Überlegungen zur Anwendung vergleichbarer Restriktionen auf die Fahranfänger in Deutschland, die einem höheren Alterssegment angehören, haben bisher noch zu keinem greifbaren Ergebnis geführt. Vor genereller Bedeutung ist allerdings die grundsätzliche Erfahrung in diesen Systemen, dass Formen gefährlicher Verkehrsexposition durch das Instrument der Regelsetzungen erfolgreich zurückgedrängt werden können.

In der Bilanz ist festzuhalten,

- dass der Maßnahmenansatz der Fahrerlaubnis auf Probe auf eine Verhaltensbeeinflussung in der Phase der stärksten Unfallgefährdung von Fahrern zielt, und daher von eminenter Bedeutung ist,
- dass empirische Belege für seine Sicherheitswirksamkeit zumindest in Teilbereichen seines Anwendungsfelds vorliegen,
- dass die Sicherheitswirkungen maßgeblich auf die generalpräventiven Effekte zurückzuführen sind,
- dass das Sicherheitspotential des Maßnahmenansatzes auch durch empirische Belege der Sicherheitswirksamkeit entsprechender Maßnahmenansätze im Ausland dokumentiert ist und
- dass wichtige Fragen zur wirksamen Ausgestaltung der Fahrerlaubnis auf Probe in Deutschland und damit zu den Möglichkeiten einer vertieften Ausschöpfung ihres Sicherheitspotentials noch unbeantwortet sind.

Lösungsansätze

Möglichkeiten einer Erhöhung des Sicherheitsertrags der Fahrerlaubnis auf Probe scheinen eher über das Instrument der Regelsetzung und Sanktionsandrohung als über eine edukative Einwirkung erreichbar zu sein. Hinweise für eine Optimierung von Sanktionsstrategien zur Verhaltensbeeinflussung lassen sich u.a. einer BAST-Untersuchung zur Rezeption der Probezeitbedingungen bei Fahranfängern entnehmen, deren Ergebnisse z.B. für unmittelbarer spürbare, nicht aber unbedingt härtere Sanktionen sprechen.

Das Instrument der edukativen Einwirkung auf Fahranfänger, die erheblich gegen Verkehrsbestimmungen verstoßen, sollte gleichwohl nicht vernachlässigt werden. In einem ersten Schritt wäre die Wirksamkeit der bislang angewandten Interventionsmaßnahmen vertieft abzuklären, hierin eingeschlossen die bereits bei der Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe vorgesehene Evaluation der Sicherheitswirksamkeit der Aufbaueminare für Fahranfänger.

Angesichts der Bedeutung der Anfangsphase des selbständigen Fahrens als Interventionsfeld für unfallpräventive Maßnahmen, dem Interesse an einer Ausschöpfung

des Sicherheitspotentials der Fahrerlaubnis auf Probe und den offenen Fragen zur Wirksamkeit der Maßnahme und ihrer Bestandteile, wird empfohlen, die Regelungen zur Fahrerlaubnis auf Probe umfassend auf gegebene Optimierungsmöglichkeiten zu überprüfen, erfolgversprechende neue Lösungsansätze zu erproben und bei ihrer Bewährung für die Ausgestaltung der Maßnahme zu berücksichtigen.

3.2.5 Sicherheitskommunikation

Maßnahmensituation

Der zielgruppenbezogenen Sicherheitskommunikation kommt eine hohe Bedeutung zu, da sie die Anliegen der Verkehrssicherheit immer wieder in Erinnerung ruft und den Erwartungskontext für ein verkehrssicheres Verhalten stets neu befestigt. Ihre Bedeutung als Verkehrssicherheitsmaßnahme wird durch ihre Reichweite über den Kreis der Fahranfänger hinaus auf die gesamte Gruppe der jungen Fahrer unterstrichen. Die Sicherheitskommunikation für die Zielgruppe junger Fahrer tritt in den charakteristischen Formen massenmedialer Kommunikationskampagnen einerseits und personaler Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort – z.B. in Schulen, vor Diskotheken etc. – auf. Die von Verkehrssicherheitsverbänden und der Polizei getragene Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort hat starke Berührungspunkte zur schulischen Verkehrserziehung und erreicht über diesen Weg zuverlässig die Zielgruppe junger Fahrer einschließlich ihres sozialen Umfeldes. Für die Gestaltung der Sicherheitskommunikation in ihren klassischen Durchführungsformen sind umfangreiche wissenschaftliche Grundlagen verfügbar (vgl. z.B. Hoppe et al., 2006; Krampe & Großmann, 2006).

Der weitreichende Wandel im Medienverhalten der Zielgruppe angesichts der Verfügbarkeit neuartiger elektronischer Informations- und Kommunikationsmedien und die damit einhergehenden Veränderungen im Informations- und Kommunikationsverhalten stellen die Sicherheitskommunikation vor neue Herausforderungen und bieten ihr zugleich neue Chancen, ihre Zielgruppe mit dem Anliegen der Verkehrssicherheit zu erreichen. Konzepte zur Nutzung der E-Kommunikation sind bisher im Bereich der Sicherheitskommunikation nur ansatzweise zu erkennen, etwa in Form von Internetplattformen mit Informationsangeboten rund um das Thema Verkehrssicherheit. Damit sind die Möglichkeiten von E-Kommunikation jedoch noch nicht erschöpft. Ähnlich wie die klassische Verkehrssicherheitsarbeit Anleihen beim Konzept des Social Marketing (vgl. Kotler & Lee, 2010) gemacht hat, bietet sich in der heutigen Situation eine Anleihe beim Konzept des »Social media Marketing« an (vgl. Mühlenbeck & Skibicki, 2008). Diese Marketingstrategie nutzt die sogenannten »sozialen Medien« bzw. Kommunikationsplattformen im Internet als einen interaktiven Vertriebsweg, der vielfältige neue Möglichkeiten der Adressatenerreichung und der Bindung der Adressaten an das Anliegen der Verkehrssicherheit bietet.

Eine weitere Zukunftsperspektive der E-Kommunikation ist mit dem Begriff »elektronischer Begleiter« bezeichnet. Hierbei handelt es sich um ein informationstechnisches Gerät im Auto, das dem Fahranfänger auf der Grundlage einer Auswer-

tung fahrdynamischer Daten Rückmeldungen zum Gefährlichkeitsgrad der aktuellen Fahrsituation gibt. Eine derartige Anwendung ist zum Beispiel unter der Bezeichnung »Green Box« bekannt geworden. Von den Rückmeldungen werden tutorielle Effekte in der Weise erwartet, dass der Fahranfänger sich bei der Anzeige gefährlicher Fahrsituationen in seiner Fahrweise zurücknimmt. Eine soziale Verstärkung dieses tutoriellen Effekts ist durch die Verwendung des elektronischen Begleiters im Kontext eines elterlichen Monitoring der Fahrten möglich. Die benötigte Grundlage hierfür wird durch die online-Übertragung und elektronische Aufzeichnung des Fahrtablaufs zusammen mit der Historie der Gefährlichkeitsmeldungen geschaffen. Auf diese Weise kann der Fahrtablauf auch von Dritten und im Nachhinein nachvollzogen werden. Mit der Einbindung in ein solches Monitoring verändert sich der Charakter des elektronischen Begleiters natürlich von einem Informationsinstrument zu einem edukativen Element.

Viele Aspekte im Zusammenhang des »elektronischen Begleiters« sind zurzeit noch ungeklärt, sei es die Validität der Gefährlichkeitsrückmeldungen oder die Nativität der Annahme eines tutoriellen Effekts außerhalb der elterlichen Kontrolle. Was diese informationstechnische Anwendung interessant macht, ist die Perspektive auf eine individualisierte, unmittelbar an den Fahranfänger gerichtete Verkehrssicherheitsinformation, die ihn bei der Bewältigung der Fahranforderungen und der Navigation durch die initiale Phase erhöhter Verkehrsgefährdung am Anfang seiner selbständigen Fahrkarriere unterstützen kann.

Lösungsansätze

Die Nutzung elektronischer Medien und internetbasierter Kommunikationswege in der Sicherheitskommunikation mit der Zielgruppe junger Fahrer und Fahranfänger ermöglicht eine Erweiterung und qualitative Verbesserung der Kommunikation. Durch die Individualisierung der Kommunikation im Rahmen interaktiver Kommunikationswege werden verbesserte Voraussetzungen für eine Vermittlung des Anliegens der Verkehrssicherheit geschaffen. Im Interesse der Stärkung der Sicherheitskommunikation insgesamt sollen daher die Möglichkeiten der E-Kommunikation umfassender als bisher ausgeschöpft werden.

3.2.6 Verkehrserziehung

Maßnahmensituation

Die schulische Verkehrserziehung begleitet Kinder und Jugendliche über ihre gesamte Schulzeit hinweg. Gemäß der Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17. Juni 1994 zur Durchführung der schulischen Verkehrserziehung (vgl. http://www.schule-begleitet-fahren.de/kmk_empfehlung.html) nehmen Schüler bis zum Ende des 10. Schuljahres an 140 Unterrichtsstunden zur Verkehrserziehung teil. Für die Klassen 10 bis 13 nennt die Empfehlung zwar keinen konkreten Stundenumfang, ihre inhaltlichen Vorgaben lassen jedoch erkennen, dass auch für diesen Altersbereich ein substantieller verkehrserzieherischer Beitrag vorgesehen ist.

Als Gegenstand der Befassung mit dem Verkehr werden in den Klassen 10 bis 13 ausdrücklich jugendtypische Formen der Pkw-Benutzung genannt, die im Zusammenhang der erhöhten Unfallgefährdung junger Fahrer (und ihrer Mitfahrer) eine Rolle spielen: »Fahrten mehrerer Personen in einem Pkw«, »Gruppenfahrten mit mehreren Fahrzeugen« und die »Verkehrsteilnahme als Teil einer freien Lebensgestaltung«. Als Zielsetzung des Unterrichts wird die Befähigung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu einer eigenverantwortlichen, umweltbewussten und sicherheitsbewussten Teilnahme am Straßenverkehr genannt.

Mit dieser inhaltlichen Ausrichtung erbringt die schulische Verkehrserziehung einen zusätzlichen Beitrag zu den Bemühungen um eine Vermittlung und Befestigung verkehrssicherheitsorientierter Einstellungen, die auch ein zentrales Anliegen der Fahrausbildung, der Sicherheitskommunikation, der Aufbaueminare für verkehrsauffällige Fahranfänger und der freiwilligen Weiterbildungsangebote darstellen. Sie weist dabei einen besonderen Vorzug auf: im Unterschied zu den anderen Maßnahmen kann sie ihre edukativen Konzepte langfristig und sozialisationsbegleitend ausrichten und die damit gegebenen zusätzlichen Chancen für eine verbesserte Erreichung der erzieherischen Ziele nutzen.

Die kultusministerielle Empfehlungsgrundlage orientiert ausdrücklich auf eine Kooperation mit außerschulischen Einrichtungen und Akteuren, wie z.B. der Deutschen Verkehrswacht, der Polizei und den Mitgliederorganisationen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR). Darin ist das Anliegen einer lebenswirklichkeitsnahen Ausrichtung der schulischen Befassung mit dem Thema Verkehrssicherheit zu erkennen. Die erfolgreiche Umsetzung dieses Anliegens in der unterrichtlichen Praxis durch die Einbeziehung außerschulischer Akteure und die Nutzung außerschulischer Lernorte prägt das Bild der Verkehrserziehung.

Wesentlicher Bestandteil der Kooperation ist aber auch die gemeinsame Entwicklung pädagogisch-didaktischer Konzeptgrundlagen und Instrumente, die die Wirksamkeit der verkehrserzieherischen Praxis für das Erreichen ihrer Ziele sicherzustellen. Derartige Materialien konnten in der Vergangenheit bereits in einem nennenswerten Umfang erarbeitet und für die Praxis der schulischen Verkehrserziehung zur Verfügung gestellt werden (vgl. u.a. Großmann & Krampe, 2006; Heidemann et al., 2009; www.schule-begleitet-fahren.de).

Lösungsansätze

Die schulische Verkehrserziehung verfügt über besonders günstige Voraussetzungen zur Vermittlung und Befestigung verkehrssicherheitsorientierter bei Heranwachsenden: sie ist in einen langfristig ausgerichteten, sozialisationsbegleitenden pädagogischen Rahmen eingebunden, sie öffnet sich in ausgeprägtem Maße den lebenswirklichen Aspekten der Verkehrsteilnahme und sie thematisiert in der Oberstufe ausdrücklich die Herausforderungen des Übergangs in die Rolle eines motorisierten Verkehrsteilnehmers. Zur vollen Ausschöpfung ihres Maßnahmenpotentials ist sie vor allem auf zielführende Konzeptgrundlagen und Instrumente angewiesen. Als Lösungsansatz zur Erhöhung des Beitrags der schulischen Verkehrserziehung zu einer

sicherheitswirksamen Vorbereitung empfiehlt sich daher die konsequente Fortsetzung der bisherigen Anstrengungen zum Aufbau eines umfassenden Reservoirs zielführender Unterrichtskonzepte für die alltägliche Unterrichts- und Projektpraxis.

4. Fazit

Die Bewertung der zurückliegenden Erfahrungen mit den unfallpräventiven Maßnahmenansätzen für Junge Fahrer und Fahranfänger in Deutschland, insbesondere der Evaluationsergebnisse zu den Erprobungsmodellen »Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger« und »Begleitetes Fahren ab 17« unter der Fragestellung neuer Lösungsansätze führt zu folgenden Empfehlungen:

- Für eine verkehrssichere Vorbereitung von Fahranfängern und eine wirksame Unfallprävention in der Verkehrsteilnehmergruppe junger Fahrer und Fahrerinnen ist es erforderlich, das gesamte Spektrum zielführender Maßnahmenansätze innerhalb und außerhalb des Fahrerlaubnissystems zu nutzen.
- Angesichts der nachgewiesenen Sicherheitswirksamkeit und Praktikabilität des Modells »Begleitetes Fahren ab 17« soll dieser neue Maßnahmenansatz einer verlängerten fahrpraktischen Vorbereitung von Fahranfängern dauerhaft in das Fahrerlaubnissystem einbezogen und weiter optimiert werden.
- Die Evaluationsergebnisse für das Modell »Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger« lassen keinen bedeutsamen Maßnahmenbeitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheitseinstellungen bei Fahranfängern erkennen und sind daher nicht geeignet, eine verpflichtende Maßnahmen Einführung zu begründen. Sie sprechen darüber hinaus – bei einer Fortführung des Modells auf freiwilliger Grundlage – gegen die Beibehaltung des Anreizes einer Probezeitverkürzung.

Chancen für nachhaltige Verbesserungen sind in den weiteren Maßnahmenbereichen durch folgende Perspektiven bezeichnet:

- die Stärkung der Leistungsfähigkeit des Fahrschulunterrichts für die Vermittlung verkehrssicherheitsbezogener Einstellungen und Kompetenzen durch die Einbeziehung weiterführender Konzepte aus der internationalen wissenschaftlichen Maßnahmendiskussion,
- die konsequente Nutzung der schulischen Verkehrserziehung und der zielgruppenbezogenen Verkehrssicherheitskommunikation für die Erzeugung und Festigung einer verkehrssicherheitsorientierten Einstellungsgrundlage bei Fahranfängern und jungen Fahrern,
- die Erschließung des Potentials der Informations- und Kommunikationstechnologie (E-Learning, E-Kommunikation) für die Qualifizierung von Fahranfängern, die Überprüfung ihrer Fahrkompetenz und ihre Unterstützung in der Anfangsphase des selbständigen Fahrens,
- die Weiterentwicklung der Fahrerlaubnis auf Probe zur nachhaltigen Verstärkung ihrer unfallpräventiven Wirkung in der Phase der höchsten Unfallgefährdung junger Fahrer am Anfang der selbständigen Fahrkarriere und

- die Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung durch den Ausbau wissenschaftlicher Verfahren bei der Bestimmung der Prüfungsanforderungen und der Sicherung hoher Gütestandards in der Prüfungsdurchführung.
- Um in den einzelnen Maßnahmenbereichen geänderte Aufgabenstellungen aufgreifen und Chancen zur Entwicklung verbesserter Lösungsansätze ergreifen zu können, sind die Maßnahmenansätze kontinuierlich hinsichtlich ihrer Aufgabenangemessenheit, Wirksamkeit und Effizienz zu überprüfen und entsprechend der Ergebnisse dieser Überprüfung zu optimieren. Dazu ist ein Ausbau der wissenschaftlich gestützten Maßnahmenevaluation und Maßnahmenentwicklung unabdingbar.
- Über die maßnahmenbezogene Forschung und Entwicklung hinaus ist zudem eine Verstärkung der Grundlagenforschung zum Erwerb- von Fahr- und Verkehrskompetenz erforderlich, um auf diese Weise die Voraussetzungen für eine Identifizierung aussichtsreicher Maßnahmenperspektiven und die Bestimmung konkreter Entwicklungserfordernisse auf der praktischen Maßnahmenebene zu schaffen.

Die Umsetzung dieser Empfehlungen bedeutet den Übergang von einer selektiven und punktuellen zu einer umfassenden und kontinuierlichen Optimierungsstrategie im Aufgabenfeld der Fahranfängervorbereitung. Diese erfordert einen höheren Mitteleinsatz für Forschung und Entwicklung, gewährleistet jedoch als einzige Strategie eine volle Ausschöpfung der gegebenen Verbesserungsmöglichkeiten. Angesichts des zu hohen Blutzolls, den nachwachsende Fahrergenerationen nach wie vor beim Eintritt in die selbständige Fahrkarriere entrichten, erscheint das Bemühen um eine volle Ausschöpfung der Verbesserungsmöglichkeiten jedoch unabdingbar.

5. Literatur

- Allen, R.W., Rosenthal, T.J., et al. (2002). A low cost platform for training and evaluating driver behaviour. DSC 2002, Paris, France, September.
- Allen, R.W., Rosenthal, T.J., et al. (2003). Assessment and training using a low cost driving simulator. 5th International Conference on Engineering Psychology and Cognitive Ergonomics, Crete, Greece, June.
- Baker, S. P., Li-Hui Chen, Guohua Li (2007). Nationwide Review of Graduated Driver Licensing. Baltimore: Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health
- Bartl, G. (Ed.). (2000). DAN-report. Results of the EU-project: Description and analysis of post licensing measures for novice drivers. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Blank, D. & McCord, R. (1998). Design and presentation of a CD-ROM driving program / Driver-ZED). In Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society 42nd Annual Meeting (pp. 1401-1402). Santa Monica, CA: Human Factors and Ergonomics Society.
- Bönninger, J. & Sturzbecher, D. (2005). Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung. Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 168). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Brock, J. F. (2006). Instructional methods for young drivers (Transportation Research Circular E-C101: Driver education, the path ahead, pp. 7-8). Washington, DC: Transportation Research Board of the National Academies.

- Bundesanstalt für Straßenwesen (2006). FE 82.306/2006 Unterstützung der Fahrausbildung durch Fahrsimulatoren und Lernsoftware. Laufendes Forschungsprojekt. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Cockerton, C. & Isler, R. (2003). Developing real-life driving simulations for novice driver education. In P. Kommers & G. Richards (Eds.), *Proceedings of World Conference on Educational Multimedia, Hypermedia and Telecommunications 2003* (pp. 316-317). Chesapeake, VA: AACE.
- Debus, G., Leutner, D., Brünken, R., Skottke, E.-M. & Biermann, A. (2008) (Hrsg.), *Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe*. Berichte der BASt, Heft M 194. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Drummond, A.E. (1989). An overview of novice driver performance issues. A literature review. Report No. 9. Clayton, Victoria (Australia): Monash University Accident Research Centre.
- Engström, I., Gregersen, N.P., Hernetkoski, K., Keskinen, E. & Nyberg, A. (2003). Young novice drivers, driver education and training (VTI rapport 491A). Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.
- Elvik, R. & Vaa, T. (2004). *The handbook of road safety measures*. Amsterdam: Elsevier.
- EU-Project ADVANCED (2002). Description and analysis of post licence driver and rider training. Final report. Brussels: CIECA.
- EU-Project BASIC (2003). Basic driver training: New models. Final report. Turku, Finland: University of Turku, Department of Psychology.
- EU-Project DAN (2000). Description and analysis of post licensing measures for novice drivers. Vienna, Austria: Austrian Road Safety Board (KfV).
- EU-Project GADGET (1999). Work package 3. Driver training, testing and licensing – towards theory-based management of young drivers injury risk in road traffic. Berne: bfu.
- EU-Project MERIT (2005). Minimum requirements for driving instructor training. Final report. Vienna, Austria: Institut Gute Fahrt.
- EU-Project NOVEV (2004). Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final report. Brussels: CIECA.
- Fisher, D. L. & Pollatsek, A. & Pradhan, A. (2006). Can novice drivers be trained to scan for information that will reduce their likelihood of a crash? *Injury Prevention*, 12 (suppl 1), 25-29.
- Funk, W. et al. (2009a). Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.298/2005 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- Funk, W. et al. (2009b). Gestaltung der Übungspraxis im Begleiteten Fahren. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FE 89.221/2009 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- Gregersen, N.P. (1994). Systematic cooperation between driving schools and parents in driver education: An experiment. *Accident Analysis and Prevention*, 26, 453-461.
- Hampel, B. (1976). Die Führerscheinprüfung als Maßnahme der Selektion. *Inform. & Mitt. Sektion Verkehrspsychologie im BDP*, 8, S. 100-111.
- Hampel, B. (1977). Möglichkeiten zur Standardisierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Bericht zum Forschungsauftrag 7516 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Köln: Technischer Überwachungs-Verein Rheinland e.V.
- Hampel, B. (1977a). Erprobung eines audiovisuellen Prüfungssystems des TÜV Rheinland Ergebnisse und Konsequenzen. Schriftenreihe des Medizinisch-Psychologischen Instituts des TÜV Rheinland: Mensch – Fahrzeug – Umwelt, Bd. 4, Entwicklung und Konzepte für die Fahrerlaubnisprüfung (S. 57-91). Köln: TÜV Rheinland.

- Hedlund, J. (2007). Novice teen driving: GDL and beyond. *Journal of Safety Research*, 38, 259-266.
- Hedlund, J., & Compton, R. (2004) Graduated driver licensing research in 2003 and beyond. *Journal of Safety Research*, 35(1): 5-11.
- Hedlund, J., & Compton, R. (2005) Graduated driver licensing research in 2004 and 2005. *Journal of Safety Research*, 36(2): 109-119.
- Heidemann, K., Hufgard, V., Sindern, E.-M., Riek, S., Rudinger, G. (2009). Das Verkehrsquiz – Entwicklung von Evaluationsinstrumenten zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung der Sekundarstufe. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 205). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Heinzmann, H.-J., Schade, F.-D. (2009). Überprüfung der Verkehrsbewährung von FSF-Teilnehmern auf der Grundlage von VZR-Daten. Zwischenbericht zum Forschungsprojekt FE 89.226/2009 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- Hoppe, R., Tekaas, A. & Woltring, L. (2006). Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 165). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- http://www.schule-begleitet-fahren.de/kmk_empfehlung.html
- Ker, K., Roberts, I., Collier, T., Beyer, F., Bunn, F. & Frost, C. (2005). Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes: a systematic review of randomised controlled trials. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 305-313.
- Kerwien, H. (2009) Absenkung des Fahranfängerrisikos durch freiwilliges Dazulernen. Formative Evaluation des Modells »Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahrerlaubnisinhaber auf Probe« (FSF). Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.264/2004 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- Klauer, K.J. & Leutner, D. (2007). Lehren und Lernen. Einführung in die Instruktionspsychologie. Weinheim: Beltz-PVU.
- Kotler, P.; Lee, N. R. (2010). Social-Marketing-Konzepte. Öffentlichkeitsarbeit für Non-Profit-Organisationen, NGOs und Unternehmen. mi-Wirtschaftsbuch. Moderne Industrie.
- Krampe, A. & Großmann, H. (2006). Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 177). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Leutner, D. (2002). Adaptivität und Adaptierbarkeit multimedialer Lehr- und Informationssysteme. In L.J. Issing & P. Klimsa (Hrsg.), *Information und Lernen mit Multimedia und Internet – Lehrbuch für Studium und Praxis* (3., vollst. überarb. Auflage, S. 115-125). Weinheim: Beltz-PVU.
- Leutner, D. (2006). Programmierter und computerunterstützter Unterricht. In D.H. Rost (Hrsg.), *Handwörterbuch Pädagogische Psychologie* (3., überarb. Auflage, S. 595-602). Weinheim: PVU.
- Leutner, D., Brünken, R. & Willmes-Lenz, G. (2009). Fahren Lernen und Fahrausbildung. In: H. P. Krüger (Hrsg.). *Enzyklopädie der Psychologie, Themenbereich D: Praxisgebiete, Serie VI Verkehrspsychologie, Bd. 2 Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie* (S. 1-79); Göttingen: Hogrefe.
- Leutner, D. & Liebertz, P. (2004). Gutachten über die Qualität von Aufbau-seminaren zur Nach-schulung von Fahranfängern (ASF) und Punkteauffälligen (ASP) und über die Wirksamkeit ihrer Überwachung. Essen: Univ. Duisburg Essen, Lehrstuhl für Lehr-Lernpsychologie.
- Lonero, L., Clinton, K., Brock, J., Wilde, G., Laurie, I. & Black, D. (1995). Novice driver education model curriculum outline. Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety.
- Lotan, T. & Toledo, T. (2007). An In-Vehicle Data Recorder for Evaluation of Driving Behavior

- and Safety. TRB 2006 Annual Meeting CD-ROM. http://www.oryarok.org.il/webfiles/audio_files/TRB_LotanToledo_5.pdf
- Mayhew, D.R. & Simpson, H.M. (1996). Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system. Ottawa, Canada: Traffic Injury Research Foundation.
- Meewes, V. & Weissbrodt, G. (1992). Führerschein auf Probe – Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe »Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr«, Heft 87). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Meixner, Johanna/Müller, Klaus (2004): *Angewandter Konstruktivismus. Ein Handbuch für die Bildungspraxis in Schule und Beruf*. Aachen: Shaker.
- Mühlenbeck, F. & Skibicki, K. (2008). Community Marketing Management – Wie man Online-Communities im Internet-Zeitalter des Web 2.0 zum Erfolg führt. Books on Demand. ISBN 978-3-8334-9262-4
- Planek, T.W. & Lin, M.L. (Eds.). (2007). Special issue. Novice teen driving: GDL and beyond – research foundations for policy and practice symposium. *Journal of Safety Research*, 38, 129-266.
- Projektgruppe Begleitetes Fahren (2003). Begleitetes Fahren ab 17 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe »Mensch und Sicherheit«, M 154). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Recommendations for a new category B (»LMV) driver training curriculum in Dubai. Special report for external consultant. (2000). Ohne Ort.
- Regan, M.A., Deery, H.A., & Triggs, T.J. & Wallace, P.R. (1999). A CD ROM product for enhancing perceptual and cognitive skills in novice car drivers. 1st International Conference on Novice Driver Issues, Toronto, Ontario.
- Reinmann, G. & Vohle, F. (2009). Digitale Medien in der Fahrausbildung: Einstieg in ein neues Forschungsfeld zum situierten Lernen. (Arbeitsbericht Nr. 25). Augsburg: Universität Augsburg, Medienpädagogik. (Teilprojekt: Driver Instructor Education 2.0 (Leonardo da Vinci – Innovationstransfer).
- Schade, F.-D. (2001). Verkehrsauffälligkeit mit Unfällen bei Fahranfängern (Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung von Hansjosten & Schade, 1997: Legalbewährung von Fahranfängern; Berichte der BASt, Heft M 71). Flensburg: Kraftfahrtbundesamt.
- Schade, F.-D., Heinzmann, H.-J. (2007). Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17. Zwischenbericht. Forschungsprojekt FE 82.0316/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Juli 2007, Kraftfahrt-Bundesamt, Abteilung Statistik, Flensburg.
- Schade, F.-D., Heinzmann, H.-J., Feddersen, S., Brachhaus, R. (2008). Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17. Forschungsprojekt FE 82.0316/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Juli 2008, Kraftfahrt-Bundesamt, Abteilung Statistik, Flensburg.
- Schade, F.-D., Heinzmann, H.-J. (2009). Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17. Sonderauswertung: Erste Evaluationsergebnisse auf Basis der selbstberichteten Verkehrsauffälligkeit. Forschungsprojekt FE 82.0316/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen. November 2009, Kraftfahrt-Bundesamt, Abteilung Statistik, Flensburg.
- Schulz, S.-O., Henning, H.J. & Chaselon, F. (1995). Jugend fährt sicher. Wirksamkeit des Modellversuchs. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FP2.9124 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach.
- Sindern, E.M. & Rudinger, G. (2009). Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF). Wirksamkeitsuntersuchung. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.307 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- Stiensmeier-Pelster, J. (2008). Abschlussbericht zum Niedersächsischen Modellversuch »Begleitetes Fahren ab 17«. Gießen: Justus-Liebig-Universität, Fachbereich 06.

- Sturzbecher, D. (2010). Unfallrisiko Junge Fahrer. Bisherige Maßnahmen: eine Bilanz. 48. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar, 27.-29.01.2010
- Sturzbecher, D. Bönninger, J. & Rüdell, M. (Hrsg.) (2008). Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung – Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- Sturzbecher, D., Mönch, M., Kissig, S. & Marschall, M. (2008a). Die Entwicklung der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland von den Anfängen bis 1945. In: D. Sturzbecher, J. Bönninger & K. Kammler (Hrsg.). Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- Sturzbecher, D., Kasper, D., Bönninger, J. & Rüdell, M. (2008b). Evaluation der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Methodische Konzeption und Ergebnisse des Revisionsprojekts. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- SWOV (2008). Fact sheet. Young novice drivers. SWOV: Leidschendam, the Netherlands
- Transportation Research Board (2006). Driver Education. The Path Ahead. Transportation Research Circular. Number E.C101. Washington: Transportation Research Board
- TÜV/DEKRA arge tp 21 (2008). Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Theorie). Dresden: TÜV/DEKRA arge tp 21.
- TÜV/DEKRA (2009). Theorieprüfung am Computer. Erste Erfahrungen. Dresden: TÜV/DEKRA arge tp 21.
- Van der Molen, H.H. & Bötticher, A.M.T. (1988). A hierarchical risk model for traffic participants. *Ergonomics*, 31 (4), 537-555.
- Vissers, J.A.M.M. (2002). Driver training stepwise. Towards a new structure for the training of novice drivers in the Netherlands. In Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Zweite Internationale Konferenz »Junge Fahrer und Fahrerinnen 17« (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe »Mensch und Sicherheit«, Heft M 143, S. 88-94). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Weiß, Th., Bannert, M., Petzoldt, T. & Krems, F. (2009). Einsatz von computergestützten Medien und Fahrsimulatoren in Fahrausbildung, Fahrerweiterbildung und Fahrerlaubnisprüfung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 202). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Willis, D.K. (1998). The impetus for the development of a new risk management training program for teen drivers. In Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society 42nd Annual Meeting (pp. 1394-11395). Santa Monica, CA: Human Factors and Ergonomics Society.
- Willmes-Lenz, G. (2002). Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe »Mensch und Sicherheit«, Heft M 144). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

»Bisherige Maßnahmen zur Erhöhung der Fahranfängersicherheit: Eine Bilanz«

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher, Universität Potsdam

1 Fahranfängervorbereitung im Wandel

Obwohl die Unfallzahlen insgesamt weiter rückläufig sind und sich dieser Rückgang auch bei den jungen Fahranfängern erkennen lässt, tragen junge Fahranfänger noch immer ein mehrfach höheres Unfallrisiko als erfahrene Fahrer (Statistisches Bundesamt, 2009). Das Problem der hohen Anzahl von Fahranfängerunfällen erscheint also drängend und keineswegs neu; entsprechend intensiv versuchte man in der Vergangenheit, dem hohen Unfallrisiko der Fahranfänger durch geeignete Maßnahmen zu begegnen.

Auf dem 36. Verkehrsgerichtstag im Jahr 1998 wurden verschiedene Lösungsansätze zur Senkung des Unfallrisikos von Fahranfängern in verschiedenen Arbeitskreisen diskutiert (z.B. im Hinblick auf die Fahrschulausbildung im Arbeitskreis I »Neue Strukturen im Fahrschulwesen«). Dabei standen traditionelle Ansätze im Sinne einer Stärkung der formalen Fahrschulausbildung und einer verbesserten Vermittlung verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen im Vordergrund. Vom Arbeitskreis IV »Junge Kraftfahrer« wurde u. a. angeregt, Konzepte einer integrierten Verkehrserziehung in allen Schulformen und Altersklassen umzusetzen. Die in einigen Bundesländern bereits bestehenden Modelle zur Vermittlung einer umfassenden Mobilitätskompetenz in der Schule wurden begrüßt und als vielversprechend für eine nachhaltig positive Verhaltens- und Einstellungsbeeinflussung vor einer anschließenden und darauf aufbauenden Fahrschulausbildung angesehen. Hingegen stießen mobilitätsbeschränkende Auflagen für Fahranfänger sowie der Ansatz eines erweiterten fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus durch begleitetes Fahren noch vielfach auf Ablehnung. Empfohlen wurde vor allem, ein Weiterbildungsangebot mit erfahrungsbezogenen und fahrpraktischen Elementen zu schaffen (die sog. »Zweite Ausbildungsphase«), um Fahranfänger nach der Fahrprüfung nicht mit den Gefahren des Straßenverkehrs allein zu lassen.

Fünf Jahre später – beim 41. Verkehrsgerichtstag im Jahr 2003 – waren die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Erprobung einer solchen »Zweiten Aus-

bildungsphase« nach dem Fahrerlaubniswerb und einer ersten Phase des selbständigen Fahrerfahraufbaus geschaffen. Darüber hinaus finden sich Hinweise auf ein Umdenken vieler Verkehrsexperten: Der damalige Arbeitskreis I »Unfallrisiko Fahranfänger« hielt angesichts des anhaltend überproportionalen Unfallrisikos der Fahranfänger neben den bis dahin favorisierten traditionellen Elementen der Fahranfängervorbereitung auch für Deutschland relativ neuartige Maßnahmen für erforderlich: Man sah nunmehr auch im Modell des »Begleiteten Fahrens« im Anschluss an den Erwerb der Fahrerlaubnis einen weiteren Ansatz zur Erhöhung der Sicherheit von Fahranfängern, der weiter ausgearbeitet und unter wissenschaftlicher Begleitung in die Praxis umgesetzt werden sollte. Weiterhin wurde die bereits 1998 gestellte Forderung nach Einführung eines absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger in der Probezeit erneut bekräftigt.

Heute sind einige der damals diskutierten und empfohlenen Maßnahmen bereits im deutschen System der Fahranfängervorbereitung rechtlich verankert. Dazu gehören die Verschärfung der Probezeitregelung für Fahranfänger im Jahr 1999 und die Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger im Jahr 2007. Andere Ansätze haben in Form von Modellprojekten Eingang in die Fahranfängervorbereitung gefunden, und es stehen Entscheidungen im Hinblick auf ihre Verstetigung an: Mit dem freiwilligen »Fortbildungsseminar für Fahranfänger« wurde im Jahr 2004 ein Angebot bereitgestellt, das Fahranfänger nach dem Beginn des selbständigen Fahrens im Straßenverkehr dabei unterstützen soll, sicherheitsförderliche Einstellungen zu festigen und Verhaltensweisen zur Gefahrenvermeidung im Rahmen einer »Zweiten Ausbildungsphase« zu erlernen. Darüber hinaus eröffnet das zwischen April 2004 und Januar 2008 sukzessive in allen Bundesländern eingeführte »Begleitete Fahren ab 17« (BF-17) jungen Fahranfängern die Möglichkeit eines verlängerten Fahrerfahraufbaus in Begleitung eines fahrerfahrenen Erwachsenen vor dem Beginn des selbständigen Fahrens.

Unabhängig davon, ob Maßnahmen vor ihrer Einführung oder Erprobung kontrovers diskutiert werden oder nicht, muss sich jede Maßnahme zur Verbesserung der Fahranfängervorbereitung letztlich in der Praxis bewähren und dabei an Kriterien wie der Praktikabilität, der Akzeptanz und nicht zuletzt der Sicherheitswirksamkeit messen lassen. Nachfolgend soll eine kritische Bewertung der genannten Maßnahmen auf der Grundlage der vorliegenden Evaluationsstudien und Analysen vorgenommen werden.

2 Die »Neuen Probezeitregelungen für Fahranfänger«

In der Bundesrepublik Deutschland wurde die Fahrerlaubnis auf Probe zum 1. November 1986 – und im Zuge der Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 auch in den neuen Bundesländern – eingeführt. Mit der Umsetzung der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie und der damit verbundenen Neuordnung des Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrechts in Deutschland gelten seit dem 1. Januar 1999 für die Fahrerlaubnis

auf Probe folgende verschärfte Bestimmungen: Ab dem Zeitpunkt der Erteilung einer Fahrerlaubnis beginnt für Fahranfänger eine zweijährige Probezeit¹. Begeht ein Fahranfänger in diesem Zeitraum einen »schwerwiegenden«² Regelverstoß (früher: »Katalog-A-Verstoß«) oder zwei »weniger schwerwiegende«³ Regelverstöße (früher: »Katalog-B-Verstoß«), so wird die Teilnahme an einem Aufbauseminar für Fahranfänger (»ASF«; früher: »Nachschulung«) angeordnet, und die Probezeit verlängert sich auf vier Jahre (»1. Eingriffsstufe«). Kommt es nach der Teilnahme an einem Aufbauseminar innerhalb der Probezeit erneut zu einem »schwerwiegenden« Regelverstoß oder zu zwei »weniger schwerwiegenden« Regelverstößen, so wird eine schriftliche Verwarnung erteilt und empfohlen, innerhalb von zwei Monaten an einer verkehrspsychologischen Beratung teilzunehmen (»2. Eingriffsstufe«). Bei einem erneuten »schwerwiegenden« Regelverstoß oder zwei »weniger schwerwiegenden« Regelverstößen innerhalb dieser zwei Monate wird die Fahrerlaubnis entzogen (»3. Eingriffsstufe«).

Die Verschärfung gegenüber den vorher bestehenden Regelungen besteht auf der ersten Eingriffsstufe in der Verlängerung der Probezeit um weitere zwei Jahre. Es gilt außerdem, dass eine Nicht-Teilnahme an einem Aufbauseminar den Fahrerlaubnisentzug zur Folge hat. Gegenüber der früheren Regelung erscheinen die Maßnahmen auf der zweiten Eingriffsstufe heute weniger streng. So entfiel die Vorgabe zur Wiederholung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung; an ihre Stelle sind eine schriftliche Verwarnung und die Empfehlung zur Teilnahme an einer psychologischen Beratung getreten. Die Verschärfung der Maßnahmen auf der dritten Eingriffsstufe stellt ein sofortiger Fahrerlaubnisentzug für mindestens drei Monate dar. Außerdem liegt es im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde, ob zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis eine erneute Prüfung abzulegen ist. Zusammenfassend bewerten Ellinghaus und Steinbrecher (1999) die veränderten Regelungen bei der Fahrerlaubnis auf Probe dahingehend, dass »...der Gesetzgeber das Drohpotential gegenüber auffällig gewordenen Fahranfängern in der Weise modifiziert [hat], dass die Prüfungswiederholung ihre Bedeutung verloren hat und der Entzug der Fahrerlaubnis in den Vordergrund gerückt wurde. In dem Zusammenhang erhöht die Verlängerung der Probezeit nach der Anordnung eines Aufbauseminars das Risiko des Fahranfängers erheblich, während seiner Probezeit die Fahrerlaubnis zu verlieren.« Zu ergänzen bleibt, dass mit den veränderten Probezeitregelungen die edukativen Elemente gestärkt wurden, mit denen verkehrserzieherisch auf die auffälligen Fahrer eingewirkt werden soll.

- 1 Die Probezeit wird im Verkehrszentralregister beim Kraftfahrtbundesamt registriert, d. h. bei der Eintragung von Verkehrsverstößen wird festgestellt, ob der jeweilige Kraftfahrer Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe ist und ob Maßnahmen veranlasst werden müssen.
- 2 Als »schwerwiegende« Verkehrsverstöße gelten unter anderem Nötigung, Vorfahrtverletzung mit Gefährdung eines Anderen, ein Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h oder ein zu geringer Sicherheitsabstand.
- 3 Zu den »weniger schwerwiegenden« Verstößen zählen beispielsweise die Gefährdung oder Behinderung von Fußgängern oder Radfahrern beim Abbiegen oder das Telefonieren mit einem Mobiltelefon ohne Freisprecheinrichtung.

Die beschriebenen Probezeitregelungen verbinden einen generalpräventiven und einen spezialpräventiven Ansatz: Eine generalpräventive Sanktionsandrohung für alle Fahranfänger besteht darin, dass bestimmte Regelverstöße grundsätzlich eine Probezeitverlängerung sowie festgelegte edukative Maßnahmen nach sich ziehen, die mit einem nicht unerheblichen Zeit- und Kostenaufwand verbunden sind – bei regelgerechtem Verhalten bleiben diese Maßnahmen aus. Die verpflichtenden bzw. empfohlenen edukativen Interventionen für verkehrsauffällige Fahranfänger sind hingegen als spezialpräventive Maßnahmen anzusehen. Sie betreffen nur jene Teilgruppe von Fahranfängern, denen bestimmte Regelverstöße nachgewiesen wurden, und sollen bei den Betroffenen zu einer Einstellungs- bzw. Verhaltensänderung führen.

Vorliegende Evaluationsergebnisse

Auf Grundlage von polizeilichen Unfalldaten in Nordrhein-Westfalen und Bayern führten Meewes und Weißbrodt (1992) eine Untersuchung zur Wirksamkeit der 1986 erstmals eingeführten Fahrerlaubnis auf Probe durch und analysierten Veränderungen des Unfallgeschehens in verschiedenen Teilgruppen von Fahrern bzw. Unfällen (u. a. Alter, Geschlecht und Unfallort). Es konnte eine Verringerung des Unfallrisikos um fünf Prozent bei den 18- bis 19-jährigen männlichen Fahranfängern nachgewiesen werden; dieser Befund bezog sich jedoch ausschließlich auf Fahrten innerorts. Mit der im Jahr 1999 verschärften Probezeitregelung erhoffte man sich, diesen nur geringen Effekt auf das Unfallrisiko zu steigern.

Im Rahmen einer Untersuchung zur Wirksamkeit der verschärften Probezeitregelungen (Dütschke, Skottke, Ising, Biermann, Brünken, Debus & Leutner, 2008) wurde geprüft, ob sich für die Maßnahme ein Effekt auf die Unfallzahlen bei den jungen Fahrern nachweisen lässt. Hierzu wurden – analog zur oben genannten Untersuchung von Meewes et al. (1992) – Daten zu polizeilich registrierten Unfällen in Bayern und Nordrhein-Westfalen⁴ aus den Jahren 1992 bis 2002 ausgewertet. Eine deskriptive Analyse der Daten, bei der verschiedene Teilgruppen von Fahrern bzw. Unfällen (z.B. unterschieden nach Alter, Geschlecht, Unfallschwere) betrachtet wurden und bei der auch die generelle Unfallentwicklung in diesem Zeitraum in Rechnung gestellt wurde, zeigte keinen Rückgang der Unfallzahlen bei der Zielgruppe, der auf eine Wirksamkeit der Maßnahme zurückzuführen wäre.

Weiterhin wurden im Rahmen dieser Untersuchung für eine genauere Analyse die Unfallzahlen von zwei Geburtsjahrgängen betrachtet, die im Jahr 1999 entweder 18 oder 19 Jahre alt wurden und somit von den verschärften Probezeitregelungen betroffen waren. Diesen Unfallzahlen wurden dann die Unfallzahlen von 18-Jährigen

4 Die Autoren wählten dieselben Bundesländer, die bereits bei der Untersuchung von Meewes und Weißbrodt (1992) einbezogen wurden. Damals hatten sich Unterschiede in der Entwicklung von Verkehrsgefahren für Fahranfänger zwischen beiden Bundesländern gezeigt, die möglicherweise mit der eher ländlichen Struktur Bayerns und der eher städtischen Struktur Nordrhein-Westfalens zusammenhängen.

aus den Jahren 1995 und 1996 gegenübergestellt, was einen Vorher-Nachher-Vergleich bezüglich der Wirksamkeit der eingeführten Maßnahme ermöglichte. 25- bis 27-Jährige dienten mit ihren Unfallzahlen jeweils als Kontrollgruppen, um Fehlschlüsse zu vermeiden (z.B. aufgrund von allgemeinen Trends bei der Entwicklung der Unfallzahlen). Bei einer getrennten Auswertung der Daten nach Geschlecht, leichten vs. schweren Unfällen sowie Unfällen innerorts vs. Unfällen außerorts ließ sich bei den schweren Unfällen ein leichter Rückgang der Unfallzahlen nach der Maßnahmeneinführung feststellen. Dieser erwies sich aber nach weiteren regressionsanalytischen Auswertungen als statistisch nicht signifikant, so dass es aus Sicht der Autoren nicht gerechtfertigt erscheint, von einem positiven Effekt der Maßnahme auszugehen.

Mittels einer längsschnittlichen Befragung von Fahrerlern in der Probezeit gingen Biermann, Skottke, Anders, Brünken, Debus und Leutner (2008) möglichen Prädiktoren zukünftiger Unfälle und Verkehrsauffälligkeiten nach. Dabei wurden in einem Abstand von zwei bis acht Monaten Angaben von Fahrerlern unter anderem zu eigenem verkehrsauffälligem Verhalten und eigenen Unfällen, zu erfahrenen Sanktionen sowie zur Kenntnis und Verhaltenswirksamkeit der Fahrerlaubnis auf Probe erhoben; darüber hinaus wurden Fahrhandlungsroutinen mittels eines Reaktionstests und eines Fahrverhaltenstests erfasst. Die Ergebnisse zeigen, dass sich im Rahmen eines umfassenden Vorhersagemodells lediglich die Fahrerfahrung, verkehrsbezogene Persönlichkeitseigenschaften und unangepasstes Fahrverhalten als prädiktiv für das Unfallrisiko erweisen; die Fahrerlaubnis auf Probe leistete hingegen in diesem Modell keinen Beitrag zur Vorhersage von unangepasstem Verhalten, selbstberichteten Beinahe-Unfällen oder tatsächlichen Unfällen. Weiterhin ist davon auszugehen, dass die Fahrerlaubnis auf Probe eine Sanktionsdrohung beinhaltet, die in der Zielgruppe grundsätzlich bekannt sein muss, um ihre generalpräventive Funktion erfüllen zu können. Es zeigte sich jedoch, dass in der Untersuchungsgruppe das Wissen über die Probezeitregelungen insgesamt gering war und die generalpräventive Sanktionsandrohung kaum als aversiv erlebt wurde.

Bezüglich der vorliegenden Evaluationsergebnisse zur Fahrerlaubnis auf Probe bleibt methodenkritisch anzumerken, dass zum Nachweis einer Maßnahmenwirksamkeit letztlich die Untersuchung mittels eines echten Kontrollgruppendedesigns erforderlich wäre, bei der Fahrerlerler mit gleichen situativen und personenbezogenen Merkmalen jedoch ohne Fahrerlaubnis auf Probe als Bezugsgruppe dienen. Da jedoch alle Fahrerlerler den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe unterliegen, ist ein solches Kontrollgruppendedesign nicht möglich. Weiterhin ist festzuhalten, dass die zugrundegelegten Unfalldaten (Meewes et al., 1992; Dütschke et al., 2008) mit Bezug zur Bevölkerungsstatistik (Unfälle je 1000 Einwohner) ausgewertet wurden. Eine Relativierung der Unfallzahlen hinsichtlich der tatsächlichen Fahrleistung der Fahrerlaubnisinhaber oder bezüglich der Quote der Fahrerlaubnisinhaber in der Bevölkerung im Betrachtungszeitraum wäre präziser und somit methodisch wünschenswert, ist jedoch in Ermangelung entsprechender Daten nicht ohne weiteres möglich. Hinsichtlich der Untersuchung von Biermann et al. (2008) bestand

das vorrangige Ziel darin, mögliche Effekte von Variablen innerhalb eines Vorhersagemodells zu ermitteln. Das dafür gewählte Untersuchungsdesign umfasst eine Vielzahl von Evaluationsmethoden, deren Validität jeweils sorgfältig überprüft und einzeln nachgewiesen wurde. Da angesichts des Untersuchungsziels keine repräsentative Stichprobe zugrundegelegt wurde, ist eine Generalisierung der Befunde jedoch nicht möglich.

3 Die »Zweite Ausbildungsphase« – Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger

Die Erwartung eines Sicherheitsgewinns durch eine zweite Ausbildungsphase gründete sich in der Vergangenheit auf die Annahme, dass es nach der Fahrschulausbildung zu einem Abbau der in der Fahrschule erlernten Fahrweise und zu einer Übernahme sicherheitsabträglicher Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer komme. Aus dieser Annahme wurde nicht zuletzt die Forderung nach einer Einflussnahme auf Fahranfänger abgeleitet, die über den Zeitpunkt des Fahrerlaubnis-erwerbs hinaus geht.

Bereits in den frühen 1990er Jahren wurde in Deutschland der Versuch unternommen, eine zweite Fahrausbildungsphase zu realisieren. Die Fahranfänger wurden über einen Zeitraum von 18 Monaten nach dem Führerscheinwerb durch pädagogische Maßnahmen unterstützt, zu denen eine zusätzliche Theorieausbildung, Gruppendiskussionen, Informationsbriefe und ein Fahrsicherheitstraining gehörten. Dieses Pilotprojekt mit dem Titel »Jugend fährt sicher« wurde vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR e.V.) in Kooperation mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicher (GDV e.V.) ins Leben gerufen, hatte aber keine obligatorische Einführung zur Folge (im Überblick: Leutner, Brünken & Willmes-Lenz, 2009).

Im Rahmen einer »Neuaufgabe« dieses Maßnahmenansatzes besteht seit dem 1. Januar 2004 in den meisten Bundesländern⁵ die Möglichkeit zur freiwilligen Teilnahme an einem so genannten »Fortbildungsseminar für Fahranfänger (FSF)«. Im Seminarverlauf nehmen Fahranfänger an insgesamt drei Gruppensitzungen zu je 90 Minuten, an einer 60-minütigen Übungs- und Beobachtungsfahrt im öffentlichen Straßenverkehr und an einer praktischen Sicherheitsübung auf einem geschlossenen Gelände im Umfang von 240 Minuten teil:

- Die erste Gruppensitzung dient unter anderem dem Erfahrungsaustausch zwischen den Teilnehmern zu bisher erlebten Verkehrssituationen, der Thematisierung von positiven und negativen Veränderungen des »Fahrstils« nach Beginn des selbständigen Fahrens sowie der Benennung von noch als schwierig empfundenen Anforderungen im Straßenverkehr.
- In der Übungs- und Beobachtungsfahrt suchen die Teilnehmer unter anderem jene Situationen auf, bezüglich derer sie zuvor individuellen Übungsbedarf geäu-

⁵ Ausnahmen stellen Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern dar.

ßert haben, und vertiefen die Kenntnisse zu einer umweltschonenden Fahrweise aus der Fahrausbildung. Die Beobachtungen der mitfahrenden Teilnehmer sowie die Eindrücke des Fahrers selbst dienen dabei der anschließenden gemeinsamen Auswertung mit dem Seminarleiter.

- In der zweiten Gruppensitzung werden unter anderem die mögliche Beeinträchtigung des Fahrverhaltens durch Mitfahrer oder Nebentätigkeiten sowie durch Emotionen und Extramotive thematisiert und wünschenswerte Gegenstrategien gemeinsam erarbeitet.
- Im Rahmen der praktischen Sicherheitsübung werden Übungen zum Thema »Bremsen« unter verschiedenen situativen Bedingungen sowie zum Thema »Kurvenfahren« mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten durchgeführt. Die Ergebnisse werden von den Teilnehmern beschrieben und Empfehlungen für zukünftiges Verhalten erarbeitet.
- In der dritten Gruppensitzung werden unter anderem die Gefährlichkeit von Alkohol- und Drogenfahrten thematisiert und Vermeidungsstrategien erarbeitet.

Eine Seminarteilnahme ist frühestens sechs Monate nach Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B (bzw. BE) möglich und führt dazu, dass die bestehende Probezeit um maximal 12 Monate verkürzt wird. Die Maßnahme richtet sich damit vor allem an Fahranfänger in der regulären Probezeit bzw. auch an solche Fahranfänger, deren Probezeit sich aufgrund von Verkehrsdelikten um zwei Jahre verlängert hat.

Vorliegende Evaluationsergebnisse

Um die Wirksamkeit der Maßnahme im Sinne von Einstellungsänderungen und einer Verringerung des Unfallrisikos von jungen Fahranfängern zu ermitteln, wurden im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) verschiedene Forschungsprojekte zur summativen und formativen Evaluation vergeben.

In einer Untersuchung von Heinzmann und Schade (2009) wurde der Nutzungsumfang anhand von Änderungsmitteilungen bezüglich der Probezeitdauer im Zentralen Fahrerlaubnisregister für die Jahre 2004 bis 2008 ermittelt: Die Beteiligung an der Maßnahme ist seit ihrer Einführung insgesamt gering. Im genannten Zeitraum wurde für weniger als ein Prozent der Fahrerlaubniserteilungen eine Verkürzung der Fahrerlaubnis auf Probe durch die Teilnahme an einem freiwilligen Fortbildungsseminar für Fahranfänger registriert. Weiterhin ließen sich durch eine Auswertung von Daten aus dem Verkehrszentralregister (VZR) zu verkehrsauffälligem Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr Rückschlüsse auf die Wirksamkeit der Maßnahme hinsichtlich der Legal-Bewährung von Seminarteilnehmern ziehen. Eine vergleichende Gegenüberstellung von Seminarteilnehmern und Nicht-Teilnehmern hinsichtlich ihrer Verkehrsauffälligkeit im VZR in einem Beobachtungszeitraum von 12 Monaten nach Ablauf ihrer Probezeit belegte die erwartete geringere Verkehrsauffälligkeit nach der Teilnahme an einem Fortbildungsseminar nicht. Im Gegenteil: Wie aus der folgenden Tabelle 1 hervorgeht, zeigten sich die Seminarteilnehmer (E) im Betrachtungszeitraum bei nahezu allen berücksichtigten Deliktindikatoren (z.B. »Schuldhafter Unfall«, »Geschwindigkeitsdelikt«, »Straßenverkehrsgefährdung«) häufiger

verkehrsauffällig als die Nicht-Teilnehmer (K); die Unterschiede fallen in einer Reihe von Fällen signifikant und sehr deutlich aus.

Tab. 1: Quotient der VZR-Auffälligkeitsraten der Untersuchungsgruppen (zweiseitiger Test der Nullhypothese, Methode: exakter Test nach Fisher; Quelle: Heinzmann et al., 2009)

Indikatoren der VZR-Auffälligkeit ¹⁾	Quotient der VZR-Auffälligkeitsraten ²⁾ von E- zu K-Untersuchungsgruppe			
	E2-1 zu K2-1	E2-2 zu K2-2	E4-1 zu K4-1	E4-2 zu K4-2
Schuldhafter Unfall	1,84 *	2,00 n.s.	1,38 n.s.	1,20 n.s.
Straßenverkehrsfährdung	3,47 ***	4,80 ***	1,50 n.s.	2,00 n.s.
Alkohol/andere Drogen	1,75 n.s.	2,00 n.s.	1,40 n.s.	0,00 n.s.
Geschwindigkeitsdelikt	3,78 ***	4,71 ***	1,83 **	1,38 n.s.
Beliebiger Verkehrsverstoß	2,43 ***	2,88 ***	1,46 **	1,19 n.s.

¹⁾ Mehrfachnennungen möglich ²⁾ Delikte je 1.000 Personen und 1 Jahr

Legende: n.s. = nicht signifikant; * = signifikant ($p \leq 0,05$); ** = sehr signifikant ($p \leq 0,01$);

*** = höchst signifikant ($p \leq 0,001$)

2-1 = zweijährige Probezeit; Beobachtungsbeginn mit Ende der auf 1 Jahr verkürzten Probezeit (E) bzw. mit Beginn des 2. Jahres der Probezeit (K)

2-2 = zweijährige Probezeit; Beobachtungsbeginn mit Ende der um 1 bis 12 Monate verkürzten Probezeit im Anschluss an die FSF-Teilnahme (E) bzw. quartalsgenau und zeitlich analog zu E2-2 (K)

4-1 = verlängerte Probezeit; Beobachtungsbeginn mit Ende der um 1 bis 12 Monate verkürzten Probezeit im Anschluss an die FSF-Teilnahme (E) bzw. mit Beginn des 4. Jahres der Probezeit (K)

4-2 = verlängerte Probezeit; Beobachtungsbeginn mit Ende der auf 3 Jahre verkürzten Probezeit (E) bzw. quartalsgenau und zeitlich analog zu E4-2 (K)

In einer Untersuchung zur formativen Evaluation (Kerwien, 2009) wurden sowohl Seminarleiter bzw. Moderatoren der praktischen Sicherheitsübungen als auch Seminar Teilnehmer befragt; weiterhin wurden Aspekte der konzeptadäquaten Seminar durchführung durch teilnehmende Beobachtungen erfasst. Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass aus Sicht der befragten Seminarleiter die hauptsächliche Teilnahmemotivation der Seminar Teilnehmer in der Verkürzung der Probezeit bestand. Diese Einschätzung wurde durch die Befragung der Seminar Teilnehmer bestätigt, die darüber hinaus den Wunsch, sicherer fahren zu lernen, und die Erwartung einer Verbesserung ihrer Fahrtechnik als Gründe für ihre Teilnahme angaben. Dabei hatten jene Seminar Teilnehmer, deren Probezeit bereits um zwei Jahre verlängert war, ausgeprägter als die anderen Teilnehmer den Wunsch, die Probezeit zu verkürzen, und sie waren deutlich weniger daran interessiert, sicherer fahren zu lernen oder ihre Fahrtechniken zu verbessern. Aus Sicht der Seminar Teilnehmer waren die praktischen Sicherheitsübungen der Seminarbestandteil, der inhaltlich am wertvollsten

und interessantesten ausfiel, am meisten Spaß machte und am ehesten ihren Erwartungen entsprochen hatte. Die Ergebnisse der teilnehmenden Beobachtungen zur konzeptadäquaten Seminar Durchführung ließen teilweise Vermittlungsprobleme bei bestimmten Lernzielen (z.B. bezüglich Fahrmotiven und Emotionen), Zeitmanagementprobleme sowie Abweichungen zwischen den vorgesehenen und den tatsächlich erreichten Zielen der einzelnen Seminarbestandteile erkennen. Im Evaluationsbericht wird entsprechend die insgesamt hohe Anzahl der vorgesehenen Ziele in den einzelnen Seminarbestandteilen kritisiert und angeregt, diese zu reduzieren und in eine Zielhierarchie zu bringen.

Für die summative Evaluation der Maßnahme (Rudinger & Sindern, 2009) wurden in einer vergleichenden Untersuchung von Seminarteilnehmern und einer Kontrollgruppe (parallelisiert bezüglich der Merkmale Geschlecht, Fahrerfahrung und Schulabschluss) mittels Fragebogenerhebungen (vor Seminarteilnahme sowie drei, sechs und zwölf Monate danach) Ausprägungen in zwölf verschiedenen Persönlichkeitsmerkmalen bzw. Konstrukten⁶ erfasst, in denen durch eine FSF-Teilnahme Veränderungen herbei geführt werden sollen (beispielsweise zu verkehrsbezogenen und risikobezogenen Einstellungen, zum Gefahrenbewusstsein und zur Einschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten). Dabei wurde angenommen, dass bei einer Wirksamkeit der Maßnahme die positiv beeinflussten Ausprägungen der Teilnehmer in den erfassten Konstrukten in verschiedener Weise erkennbar würden:

- Bei einem Vorher-Nachher-Vergleich der FSF-Teilnehmer sollten sich nach der Seminarteilnahme verbesserte Ausprägungen in den betrachteten Merkmalen zeigen als vor der Teilnahme.
- Um die erreichten Veränderungen der Wirksamkeit der Maßnahme zuschreiben zu können, wurde außerdem davon ausgegangen, dass sich die infolge der Seminarteilnahme erwarteten Veränderungen nicht bei jenen Untersuchungsteilnehmern zeigen, die nicht an einem Seminar teilgenommen haben (Kontrollgruppe).
- Weiterhin wurde die These ungünstiger Lernprozesse nach der Fahrausbildung berücksichtigt (s. o.), der zufolge Fahranfänger nach dem Beginn des selbständigen Fahrens die zuvor angeeigneten sicherheitsrelevanten Einstellungen wieder aufgeben. Falls die sicherheitsrelevanten Einstellungen im Untersuchungsverlauf unter jenen Fahranfängern abnehmen, die nicht an einem Seminar teilgenommen haben, und bei den Seminarteilnehmern unverändert bleiben, würde dies ebenfalls für die Wirksamkeit der Maßnahme sprechen.

Die meisten der entsprechend dieser Annahmen aufgestellten und geprüften Hypothesen konnten nicht bestätigt werden. So weisen die Daten weder bei einer Betrachtung derselben Fahranfänger vor und nach der Seminarteilnahme noch bei einem Vergleich zwischen Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern darauf hin, dass die Maßnahme beispielsweise eine realitätsgerechtere Einschätzung von Verkehrs-

⁶ Eine Überprüfung der Sicherheitswirksamkeit anhand der Unfallbeteiligung von Seminarteilnehmern war nicht zuletzt wegen der insgesamt kleinen Grundgesamtheit von Seminarteilnehmern nicht möglich.

anforderungen, eine höhere Bereitschaft zum Einhalten von Verkehrsregeln, eine selbstkritischere Einschätzung des eigenen Fahrkönnens oder einen höheren Grad an Selbstreflexion bewirkt. Auch Hinweise darauf, dass durch eine FSF-Teilnahme ungünstige Lernprozesse nach der Fahrschulausbildung vermieden oder verringert werden, finden sich in den Untersuchungsergebnissen nicht.

Eine positive Veränderung von Ausprägungen konnte nur bei wenigen Merkmalen nachgewiesen werden – allerdings unterliegen diese Befunde gewissen Einschränkungen:

- Zwar war die selbstberichtete Risikobereitschaft bei den Seminarteilnehmern ein halbes Jahr nach ihrer Teilnahme etwas geringer als bei den Nicht-Teilnehmern, jedoch erscheint dieser Effekt nur schwach. Außerdem zeigte sich insgesamt bei beiden Gruppen ein Anstieg der selbstberichteten Risikobereitschaft im Befragungszeitraum.
- Hinsichtlich des Gefahrenbewusstseins (d. h. der Einschätzung verschiedener Verkehrssituationen als mehr oder weniger gefährlich) wiesen die Seminarteilnehmer unmittelbar nach der Seminarteilnahme keine höhere Ausprägung auf als die Nicht-Teilnehmer. Beim dritten Messzeitpunkt zeigte sich jedoch eine signifikant höhere Ausprägung des Gefahrenbewusstseins bei den Seminarteilnehmern. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass das Gefahrenbewusstsein bei den Seminarteilnehmern bereits vor der Teilnahme höher ausgeprägt war als in der Kontrollgruppe: Offenbar nehmen Fahranfänger mit einem hohen Bewusstsein für Gefahren häufiger an einem Fortbildungsseminar teil und werden hierdurch in ihrem Gefahrenbewusstsein weiter bestärkt.
- Die Einschätzung der verkehrssicherheitsrelevanten Fahrkompetenz nahm bei den Seminarteilnehmern im Untersuchungsverlauf zwar zu, jedoch zeigte sich diese Veränderung auch in der Kontrollgruppe. Die Veränderung ist deshalb offenbar nicht auf die Maßnahme zurückzuführen.

In der Untersuchung konnte somit keine breite und nachhaltige Veränderung in jenen verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungsbereichen nachgewiesen werden, die durch das freiwillige »Fortbildungsseminar für Fahranfänger« angesprochen werden sollen.

Methodenkritisch ist zu den vorliegenden Evaluationsergebnissen anzumerken, dass die Befunde, die aus der Auswertung von Auffälligkeiten im Verkehrszentralregister resultieren (Heinzmann et al., 2009), nicht dahingehend interpretiert werden können, dass die freiwillige Teilnahme an einem Fortbildungsseminar zu einem verkehrsauffälligen Fahrverhalten führt! So wäre es auch möglich, dass besonders jene Fahranfänger von der Maßnahme angesprochen werden, die ohnehin mit einer erhöhten Risikobereitschaft am Straßenverkehr teilnehmen. Angesichts der erhöhten Verkehrsauffälligkeit der Seminarteilnehmer muss jedoch der Teilnahmeanreiz der Probezeitverkürzung dringend hinterfragt werden.

4 Das »Begleitete Fahren ab 17«

Den Hintergrund für die Diskussion in der Fachöffentlichkeit über die Einführung der Maßnahme des »Begleiteten Fahrens« in Deutschland bildeten unter anderem Erkenntnisse aus Unfallanalysen (Schade, 2001; Maycock, Lockwood & Lester, 1991), denen zufolge das anfänglich besonders hohe Unfallrisiko von Fahranfängern mit zunehmender praktischer Fahrerfahrung schnell zurückgeht. Die Möglichkeit, dieses hohe Fahranfängerrisiko durch die Anwesenheit eines fahrerfahrenen Begleiters zu entschärfen, erschien erfolgversprechend: Mit dem »Begleiteten Fahren« sollte ein langfristiger sicherheitswirksamer Fahrerfahrungsaufbau unter geschützten Bedingungen im Realverkehr zu Beginn der Fahrkarriere unterstützt werden. Vorliegende Erfahrungen aus anderen Ländern lieferten Hinweise auf einen zu erwartenden hohen Sicherheitsertrag durch diese Maßnahme. So belegte eine Untersuchung aus Schweden eine um 46 Prozent geringere Unfallbeteiligung von Teilnehmern am »Begleiteten Fahren« im Vergleich mit Fahranfängern, die lediglich an einer Fahrschulbildung teilgenommen hatten. Nach rechnerischer Bereinigung von möglichen Fremdeinflüssen (z.B. durch Selbstselektion) wurde von einer auf die verlängerte fahrpraktische Erfahrung zurückführbaren Senkung des Anfängerrisikos um 24 bis 40 Prozent innerhalb der ersten zwei Jahre des selbständigen Fahrens ausgegangen (Gregersen & Nyberg, 2002).

Die notwendigen Rahmenbedingungen für die Erprobung des »Begleiteten Fahrens« in Deutschland wurden unter anderem dadurch geschaffen, dass das Mindestalter zum Ablegen der Fahrprüfung auf 17 Jahre gesenkt wurde. Nach bestandener Prüfung darf der Fahranfänger bis zum vollendeten 18. Lebensjahr lediglich in Anwesenheit einer fahrerfahrenen und verkehrszuverlässigen Begleitperson fahren. Die Begleitperson muss ein Mindestalter von 30 Jahren erreicht haben und seit mindestens fünf Jahren im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B sein. Sie fungiert als Ansprechpartner, greift aber nicht direkt in die Fahrhandlungen ein; dabei übt sie einen mäßigenden Einfluss in Belastungs- und Konfliktsituationen aus und beantwortet gegebenenfalls die Fragen des Fahrers. Allein der Fahranfänger ist der verantwortliche Fahrzeugführer. Das Modell »Begleitetes Fahren ab 17« (BF-17) wurde im April 2004 zuerst in Niedersachsen und bis Januar 2008 sukzessive in allen 16 Bundesländern eingeführt.

Vorliegende Evaluationsergebnisse

Hinsichtlich der Akzeptanz der Maßnahme ist von Beginn an eine hohe Inanspruchnahme zu verzeichnen. So lag der Anteil von Teilnehmern am BF-17-Modell an allen Fahrerlaubniserwerbern im Jahr 2007 bereits bei 25 Prozent und stieg bis zum Jahr 2008 auf etwa 35 Prozent an. Das »Begleitete Fahren ab 17« stellt inzwischen die vorherrschende Form des Fahrerlaubniserwerbs bei den Früherwerbern einer Fahrerlaubnis der Klassen B/BE dar (Fahrerlaubniserwerb bis zum Alter von 18 Jahren und drei Monaten), die etwa 40 Prozent aller Fahrerlaubniserwerber in dieser Fahrerlaubnisklasse ausmachen (Schade et al., 2007).

Zur formativen Evaluation (Funk et al., 2009) des Modellprojekts »Begleitetes Fahren ab 17« wurden Angaben zur alltagspraktischen Maßnahmenumsetzung sowohl von jugendlichen Fahranfängern als auch von ihren Begleitpersonen wiederholt erfasst, wobei eine online-Befragung und eine Papier-Bleistift-Befragung eingesetzt wurden. Die Fahranfänger wurden zufällig aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) beim Kraftfahrt-Bundesamt ausgewählt und im 12-monatigen Längsschnitt an insgesamt vier Erhebungszeitpunkten befragt. Um detaillierte und zuverlässige Informationen zur Fahrleistung und zum Fahrkontext zu erhalten, füllten die Befragungsteilnehmer wiederholt Wochenprotokolle aus, in denen sie retrospektiv Angaben zu interessierenden Merkmalen des PKW-Nutzungsverhaltens jeweils für den Zeitraum der zurückliegenden Woche machten.

Die Ergebnisse zeigen, dass zwischen dem für den Bewerber frühestmöglichen Zeitpunkt, die fahrpraktische Fahrerlaubnisprüfung abzulegen, und dem tatsächlichen Ablegen der Fahrprüfung durchschnittlich fünf Monate liegen; die maximale Begleitdauer von 12 Monaten wird demnach von einem Großteil der Fahranfänger nicht ausgenutzt. Im Durchschnitt umfasste die Begleitphase zwischen sieben und acht Monate, wobei im Nutzer-Quartil mit der kürzesten Begleitphase der Begleitzeitraum bis zu fünf Monate dauerte, im Nutzerquartil mit der längsten Begleitphase hingegen elf bis zwölf Monate. Bei einer ermittelten durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung von 318 Kilometern lässt sich für die Teilnehmer mit einer Begleitphase von 8 Monaten eine Fahrleistung von insgesamt etwa 2.400 Kilometer hochrechnen, bei Nutzung der maximalen Länge der Begleitphase von 12 Monaten werden demnach etwa 3.800 Kilometer zurückgelegt.

Ergebnisse zur summativen Evaluation des Begleiteten Fahrens liegen aus verschiedenen Studien vor (Stiensmeier-Pelster, 2007; Schade, Feddersen & Heinzmann, 2007; Schade & Heinzmann, 2009). Die erste Studie wurde im Auftrag des Niedersächsischen Verkehrsministeriums von der Universität Gießen durchgeführt; bei den beiden letztgenannten Studien handelt es sich um Teilstudien aus der BAST-Evaluation zur Sicherheitswirksamkeit des BF-17-Modells; diese Evaluation wird von der Statistik-Abteilung des Kraftfahrt-Bundesamts durchgeführt. In diesen Studien werden jeweils Gruppen von BF-17-Teilnehmern und von herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern hinsichtlich ihrer Verkehrsbewährung miteinander verglichen.

In allen Studien wurde nach Beginn des selbständigen Fahrens ein deutlich geringeres Delikt- und Unfallrisiko bei den BF-17-Nutzern festgestellt. So wurden bei BF-17-Teilnehmern in Niedersachsen gegenüber einer parallelisierten Kontrollgruppe von herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern 22,7 Prozent weniger Verkehrsverstöße und 28,5 Prozent weniger schuldhaft Unfälle während des 18-monatigen Beobachtungszeitraums registriert. Weiterhin ließen sich Effekte der Länge der maximal 12-monatigen Begleitphase auf die Sicherheitswirksamkeit nachweisen: Bei BF-17-Teilnehmer mit einer Begleitphase von sechs Monaten und mehr zeigten sich 23,1 Prozent weniger Verkehrsverstöße und 57,0 Prozent weniger selbstverschuldete Unfälle gegenüber BF-17-Teilnehmern mit einer Begleitphase von unter sechs Monaten (Stiensmeier-Pelster, 2007).

Auf eine Sicherheitswirksamkeit des BF-17-Modells deuten auch die Auswertungen auf der Grundlage von Daten aus dem Verkehrszentralregisters (VZR) in der ersten Teilstudie der BAST-Evaluation hin, in der BF-17-Teilnehmer und Fahranfänger mit einer herkömmlichen Fahrausbildung hinsichtlich ihrer Verkehrsverstöße und schuldhaften Unfälle verglichen wurden (Schade, Feddersen & Heinzmann, 2007). Die im Juli 2007 zeitgleich mit der niedersächsischen Studie veröffentlichten Ergebnisse beziehen sich auf die ersten drei Monate des selbständigen Fahrens nach dem Erreichen der Volljährigkeit und zeigen bei Fahranfängern, die ihre Fahrerlaubnis auf herkömmlichem Wege erworben hatten, eine um den Faktor 1,2 höhere Belastung mit Verkehrsverstößen und eine 1,3-fach höhere Unfallverursachung.

In der Evaluationsstudie von Schade und Heinzmann (2009) wurden Fahranfänger in den ersten zwölf Monaten des selbständigen Fahrens zu Verkehrsauffälligkeiten (über einer bestimmten Erheblichkeitsschwelle) an zwei Messzeitpunkten mittels Online-Erhebung befragt und ihre Angaben einer Vergleichsgruppe von Fahranfängern mit einer herkömmlichen Fahrausbildung gegenübergestellt. Bei den BF-17-Teilnehmern konnte auch nach der Berücksichtigung relevanter maßnahmenunabhängiger Einflussfaktoren (u. a. Geschlecht, Pkw-Verfügbarkeit) – allerdings bei Nicht-Berücksichtigung der Fahrleistung – ein um 17 Prozent geringerer Anteil an erheblichen Unfallbeteiligungen und ein um 15 Prozent geringerer Anteil an erheblichen Verkehrsverstößen pro 1000 Fahranfänger und Jahr ermittelt werden. Bei zusätzlicher Berücksichtigung der Fahrleistung ergab sich für die BF-17-Teilnehmer im Vergleich mit der Kontrollgruppe ein um 22 Prozent geringeres Unfallrisiko und ein um 20 Prozent geringeres Deliktrisiko (s. die folgende Tabelle 2).

Tab. 2: Rate der erheblichen Verkehrsauffälligkeiten in den Untersuchungsgruppen pro 1000 Fahrer und Jahr sowie pro Millionen Kilometer (Quelle: Schade et al., 2009)

Statistische Größe	Gruppe BF-17	Gruppe hFS	Unterschied zwischen BF-17 und hFS	Unterschied zwischen BF-17 und hFS (nach Berücksichtigung konfundierender Variablen)
Rate der Unfallbeteiligungen pro 1000 Fahrer und Jahr	89,4	110,5	- 19 %	- 17 %
Rate der Verkehrsverstöße pro 1000 Fahrer und Jahr	66,6	81,6	- 18 %	- 15 %
Rate der Unfallbeteiligungen pro Millionen Pkw-Kilometer	10,87	14,07	- 23 %	- 22 %
Rate der Verkehrsverstöße pro Millionen Pkw-Kilometer	8,10	10,38	- 22 %	- 20 %

Es bleibt festzuhalten, dass eine Sicherheitswirksamkeit für das »Begleitete Fahren ab 17« in verschiedenen Untersuchungen festgestellt werden konnte. Hierbei wurden auch mögliche konfundierende maßnahmenunspezifische Einflüsse berücksichtigt sowie maßnahmenspezifische Wirkfaktoren (die Länge der Begleitphase, die gefahrenen Kilometer) für Beobachtungszeiträume von bis zu 18 Monaten identifiziert. Für Aussagen zur Verkehrsbewährung von BF-17-Teilnehmern in den ersten 24 Monaten des selbständigen Fahrens bleiben die voraussichtlich Ende 2010 vorliegenden abschließenden Auswertungen der BAST-Evaluation abzuwarten.

5 Das »Absolute Alkoholverbot für Fahranfänger«

Obwohl sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden in den vergangenen drei Jahrzehnten deutlich verringert hat, stellt Alkohol im Straßenverkehr noch immer einen erheblichen Risikofaktor dar. Im Jahr 2007 war Alkoholeinfluss zwar nur bei rund sechs Prozent aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen; jedoch starben 11 Prozent aller Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle: Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 15 Getötete und 225 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei den entsprechenden Alkoholunfällen 27 Getötete und 356 Schwerverletzte (Statistisches Bundesamt, 2008).

Der Einfluss von Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit wirkt sich bei jungen Fahrern in besonderem Maße aus. So weisen Untersuchungen aus den USA darauf hin, dass bereits eine Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille bei jungen Fahrern unter 21 Jahren zu einem 25-prozentigen Anstieg des Risikos führt, im Straßenverkehr zu verunglücken (Preusser, 2002). Aufgrund mangelnder Fahrererfahrungen und Fahr-routinen sind offenbar bereits geringe Mengen Alkohol für junge Fahranfänger als weitaus gefährlicher anzusehen als für erfahrene Fahrer. Wie aus der nachfolgenden Abbildung 1 hervorgeht, stellt Alkohol im Vergleich zu anderen Unfallursachen jedoch nicht das Hauptunfallrisiko von Fahranfängern dar.

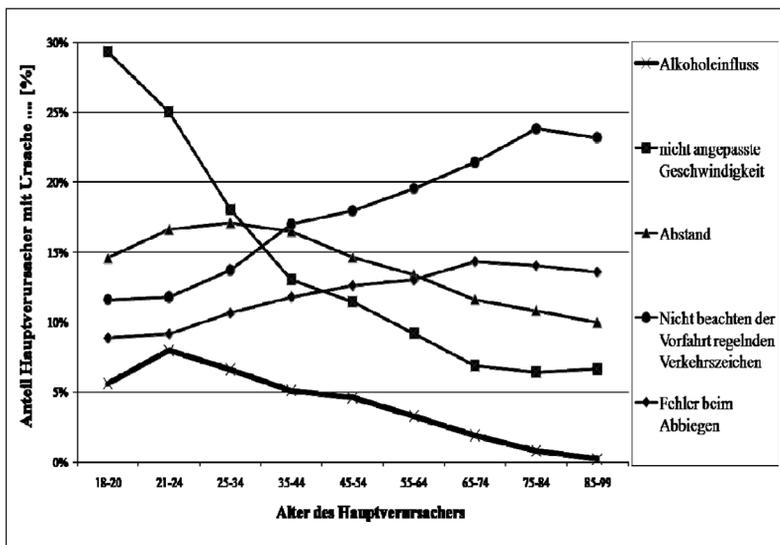


Abb. 1: Hauptunfallursachen bei PKW-Fahrern, 2008 (Quelle: Einzelauswertung der Amtlichen Unfallstatistik durch die BAST)

Am 1. August 2007 trat das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger in Kraft. Seither besteht nach § 24c des Straßenverkehrsgesetzes während der Probezeit und bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres ein absolutes Alkoholverbot⁷ am Steuer. Bei Verstößen müssen Fahranfänger ein Bußgeld in Höhe von 125 Euro zahlen; darüber hinaus bekommen sie zwei Punkte im Verkehrszentralregister und werden zur Teilnahme an einem kostenpflichtigen Aufbauseminar verpflichtet. Außerdem verlängert sich die Probezeit um weitere zwei Jahre. Mit dieser Maßnahme soll das ohnehin hohe Unfallrisiko von Fahranfängern im Bereich der alkoholbedingten Unfälle verringert werden (Krell, 2007).

Vorliegende Evaluationsergebnisse

Aus der Betrachtung der amtlichen Unfallstatistik für den Zeitraum vor und nach der Maßnahmeneinführung geht hervor, dass die Unfälle unter Alkoholeinfluss nach Einführung der Maßnahme in der Zielgruppe zurückgegangen sind. Ein möglicher maßnahmenbedingter Effekt ist demnach erkennbar, wenngleich dieser relativ gering ausfällt (s. die folgende Tabelle 3).

7 Die Festlegung einer bestimmten Promille-Grenze ist aus messtechnischen Gründen problematisch. Sie kann außerdem dazu verleiten, dass versucht wird, sich an diese Grenzen »heranzutrinken«. Die getroffene Regelung umfasst deshalb ein Handlungsverbot für – das Zusichnehmen alkoholischer Getränke beim Führen eines Kraftfahrzeugs und – das Antreten der Fahrt unter der Wirkung solcher Getränke.

Tab. 3: Beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden sowie an schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden (Quelle: Einzelauswertung der Amtlichen Unfallstatistik durch die BASf)

		2006	2008	Veränderung in %
Zielgruppe: 18 bis 20 Jahre oder Fahrerlaubnisbesitzdauer unter 2 Jahre				
Insgesamt:		90.363	80.958	- 10,4 %
darunter:	BAK 0,3 Promille oder mehr	5.181	4.459	- 13,9 %
	Anteil der Alkoholfälle in %	5,7 %	5,5 %	
Vergleichsgruppe: 21 Jahre oder mehr und Fahrerlaubnisbesitzdauer 2 Jahre oder mehr				
Insgesamt:		421.359	406.149	- 3,6 %
darunter:	BAK 0,3 Promille oder mehr	13.858	13.387	- 3,4 %
	Anteil der Alkoholfälle in %	3,3 %	3,3 %	

Inwieweit der hier dargestellte Trend eines Rückgangs beim Anteil von Alkoholfällen an den Unfällen mit Personenschaden oder schwerwiegendem Sachschaden in der Zielgruppe der Fahranfänger auf die Maßnahmenwirkung zurückzuführen ist, bleibt bis zur Durchführung geeigneter Evaluationsstudien offen. Bei der Bewertung eines möglichen Effekts ist darüber hinaus in Rechnung zu stellen, dass die Neueinführung einer solchen Maßnahme dazu führen kann, diese besonders hervorzuheben (z.B. in den Medien) und somit bei der Zielgruppe bekannt zu machen. Bei einer Beurteilung der längerfristigen Maßnahmenwirksamkeit muss deshalb auch berücksichtigt werden, wie intensiv die Durchsetzung der Maßnahme kontrolliert wird und wie die Kontrollpraxis im Bewusstsein jugendlicher Fahrer repräsentiert ist.

Grundsätzlich scheint die Akzeptanz eines Alkoholverbots bei jugendlichen Fahrern hoch auszufallen. Eine Befragung von Fahranfängern in Europäischen Ländern im Rahmen des EU-Projekts SARTRE (Sardi & Evers, 2004) zeigte, dass ein absolutes Alkoholverbot von 45 Prozent aller Befragten für sinnvoll erachtet wird. Laut den Ergebnissen einer Befragung von 1.100 Fahrern durch DEKRA zur Akzeptanz der Maßnahme befürworteten 83,5 Prozent der befragten 16- bis 25-Jährigen das eingeführte Alkoholverbot für Fahranfänger. Insgesamt wurde die neue Regelung von 86,4 Prozent der befragten Autofahrer aller Altersstufen begrüßt (DVR, 2007).

6 Fazit und Ausblick

Der Verkehrsgerichtstag hat in der Vergangenheit wiederholt Maßnahmen zur Verringerung des hohen Unfallrisikos von jungen Fahrern empfohlen und sich zuletzt auch der innovativen Maßnahmenperspektive eines vorbereitenden fahrpraktischen Fahrerfahrungsaufbaus im Sinne des »Begleiteten Fahrens« geöffnet. Eine Reihe

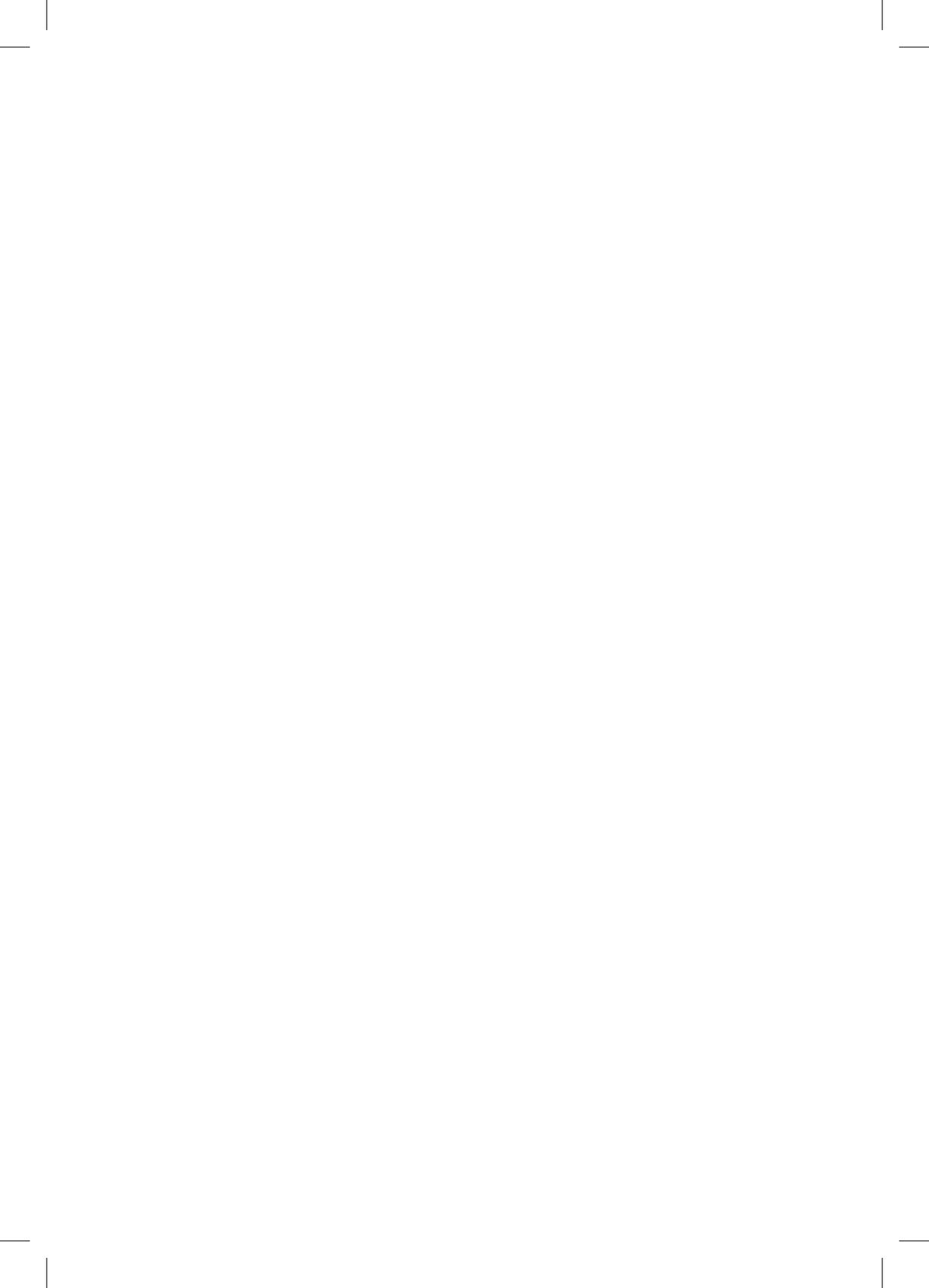
dieser Maßnahmen wurde in den letzten Jahren eingeführt bzw. erprobt; dem entsprechend liegen nun umfangreiche wissenschaftliche Evaluationsstudien zur Sicherheitswirksamkeit vieler Maßnahmenansätze vor. Mit dem vorliegenden Beitrag wurden auf der Grundlage dieser vorliegenden Evaluationsstudien die wesentlichen Maßnahmenerfahrungen während des zurückliegenden Jahrzehnts in Form eines Überblicks zusammengestellt.

Auf die Phasen der Maßnahmenentwicklung und Maßnahmenerprobung muss nun mit Hilfe der Evaluationsergebnisse eine Phase der Maßnahmenoptimierung folgen: Maßnahmen mit einer empirisch belegten Sicherheitswirksamkeit sollten im Interesse einer Ausschöpfung ihres Sicherheitspotentials weiter optimiert werden; Maßnahmen, deren Sicherheitswirksamkeit nicht nachgewiesen werden konnte, sollten hinsichtlich ihrer Konzeptgrundlagen und möglicher Maßnahmenalternativen überdacht werden. Die dargestellten Befunde kennzeichnen also nicht das Ende eines Entwicklungsprozesses; sie markieren vielmehr ein Etappenziel auf dem Weg zu einer verbesserten Fahranfängervorbereitung, die dem ehrgeizigen Ziel folgt, die überdurchschnittliche Unfallgefährdung von Fahranfängern zunehmend abzubauen. Darüber hinaus haben die Evaluationsstudien der letzten zehn Jahre gezeigt, dass sich die Erprobung begründeter Maßnahmenkonzepte lohnen kann, auch wenn sie hergebrachten Denkweisen widersprechen, und dass eine empirische Überprüfung der Maßnahmenwirksamkeit unverzichtbar ist, um erfolgversprechende Wege zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit erkennen zu können.

Literatur:

- Biermann, A., Skottke, E.-M., Anders, S., Brünken, R., Debus, G. & Leutner, D. (2008). Entwicklung und Überprüfung eines Wirkungsmodells – Eine Quer- und Längsschnittstudie. In: Debus, G., Leutner, D., Brünken, R., Skottke, E.-M. & Biermann, A. (2008) (Hrsg.), *Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe (Berichte der BASt, Heft M 194)*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Dütschke, E., Skottke, E.-M., Ising, M., Biermann, A., Brünken, R., Debus, G. & Leutner, D. (2008). Auswirkungen der seit 1999 verschärften Probezeitregelungen auf das Unfallrisiko – Eine Analyse polizeilicher Unfalldaten. In: Debus, G., Leutner, D., Brünken, R., Skottke, E.-M. & Biermann, A. (2008) (Hrsg.), *Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe (Berichte der BASt, Heft M 194)*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- DVR, 2007 http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/presse/dvr_report/835_08.htm
- Ellinghaus, D. & Steinbrecher, J. (1999). Fahrausbildung in Europa. Eine Untersuchung über die Wege zur Fahrerlaubnis in sechs europäischen Ländern. Hannover / Köln. Uniroyal-Verkehrsunter-suchung Nr. 24
- Funk, W. et al. (2009). Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.298/2005 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach
- Gregersen, N.P. & Nyberg, A. (2002): Lay Instruction during Driver Training – A Study on How it is Carried Out and its Impact on road safety. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute

- Heinzmann, H.-J. & Schade, F.-D. (2009). Überprüfung der Verkehrsbewährung von FSF-Teilnehmern auf der Grundlage von VZR-Daten. Zwischenbericht zum Forschungsprojekt FE 89.226/2009 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- Kerwien, H. (2009) Absenkung des Fahranfängerrisikos durch freiwilliges Dazulernen. Formative Evaluation des Modells »Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahrerlaubnisinhaber auf Probe« (FSF). Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.264/2004 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach
- Krell, K. (2007). Das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, in: *Straßenverkehrsrecht*.
- Leutner, D., Brünken, R., & Willmes-Lenz, G.(2009). Fahren lernen und Fahrausbildung. In: H. P. Krüger (Ed.), Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie (Enzyklopädie der Psychologie, Praxisgebiet 6). Göttingen: Hogrefe.
- Maycock, G., Lockwood, C.R. & Lester, J.F. (1991). The accident liability of car drivers (research report 315). Crowthorne, Berkshire, UK: Transport and Road Research Laboratory.
- Meewes, V., & Weißbrodt, G. (1992). Führerschein auf Probe. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Berichte der BAsT, Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Bd. 87). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Preusser, D. F. (2002). BAC and Fatal Crash Risk, in: ICADTS Symposium Report, »The Issue of Low BAC«
- Rudinger, G. & Sindern, E.-M. (2009) Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.307/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach
- Sardi, G. M. & Evers C. (2004). Drinking and Driving, in: J.-P. Cauzard (2004). *European drivers and road risk, SARTRE 3 reports – Part 1: Report on principal results*
- Schade, F.-D. (2001): Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung Hansjosten, E. & Schade, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 71. Unveröffentlichtes Manuskript.
- Schade, F.-D., Feddersen, S. & Heinzmann, H.-J. (2007). Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17. Zwischenbericht. Forschungsprojekt FE 82.0316/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Juli 2007, Kraftfahrt-Bundesamt, Abteilung Statistik, Flensburg.
- Schade, F.-D., Heinzmann, H.-J. (2009). Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17. Sonderauswertung: Erste Evaluationsergebnisse auf Basis der selbstberichteten Verkehrsauffälligkeit. Forschungsprojekt FE 82.0316/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Juli 2007, Kraftfahrt-Bundesamt, Abteilung Statistik, Flensburg.
- Statistisches Bundesamt (2008). Verkehrsunfälle – Alkoholunfälle im Straßenverkehr – 2007. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden
- Statistisches Bundesamt (2009). Unfallbilanz 2008: Trotz Tiefstand zwölf Verkehrstote täglich. <http://www.presseportal.de/meldung/1436746/>
- Stiensmeier-Pelster, J. (2007). Abschlussbericht zum Niedersächsischen Modellversuch Begleitetes Fahren ab 17. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.



Neue Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Schifffahrt – Harmonisierung durch Europarecht

Dr. Beate Czerwenka, LL.M. (Duke Univ.), Bundesministerium der Justiz

I. Einleitung – Aktivitäten der Europäischen Kommission im Bereich der Personenbeförderung

Die neuen europarechtlichen Haftungs- und Entschädigungsregelungen gehen zurück auf das von der Europäischen Kommission im Jahre 2001 vorgelegte Weißbuch »Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft«. ¹ Darin kündigte die Europäische Kommission an, in den nächsten zehn Jahren die Rechte von Passagieren »weiterzuentwickeln und zu präzisieren« und die gemeinschaftlichen Maßnahmen zum Schutz der Reisenden insbesondere im Eisenbahnverkehr und in der Seeschifffahrt »im Rahmen des Möglichen« auszuweiten. ² Sie begründete ihr Vorhaben damit, dass die durch die Wettbewerbsöffnung und den technischen Fortschritt bedingten tiefgreifenden Veränderungen im Verkehrssektor nicht vergessen machen dürften, dass der Verkehr nicht nur ein Gut sei, das den Regeln des Marktes unterworfen sei, sondern dass er auch eine Dienstleistung im allgemeinen Interesse der Bürger sei. ³

In einer im Jahre 2002 vorgelegten Mitteilung zum Thema »Erhöhung der Sicherheit von Fahrgastschiffen in der Gemeinschaft« ⁴ und einer weiteren im Jahre 2005 vorgelegten Mitteilung zum Thema »Stärkung der Rechte von Reisenden in der Europäischen Union« ⁵ präziserte die Europäische Kommission ihre Vorstellungen. So kündigte sie an, nach dem Vorbild der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen auch für den Schiffsverkehr eine »einheitliche und angemessene Haftungsregelung« vorschlagen zu wollen. ⁶ Al-

1 KOM (2001) 370 vom 12. September 2001.

2 Vgl. KOM (2001) 370, a.a.O. S. 96.

3 Vgl. KOM (2001) 370, a.a.O. S. 93.

4 KOM(2002)158 vom 25. März 2002.

5 Vgl. KOM(2005)46 vom 16. Februar 2005.

6 Vgl. KOM(2002)158 vom 25. März 2002, S. 10.

lerdings sollte als Grundlage für diese Regelung das Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in seiner durch ein neues Protokoll von 2002 geänderten Fassung dienen. Der Anwendungsbereich des Übereinkommens müsse aber auf den gesamten Seeverkehr in der Gemeinschaft ausgeweitet werden.⁷ Darüber hinaus kündigte die Europäische Kommission an, prüfen zu wollen, welche Maßnahmen sie im Hinblick auf die folgenden Themen vorschlagen wolle:

- Schutz der Rechte von Reisenden eingeschränkter Mobilität,⁸
- Ausgleichs- und Betreuungsleistungen bei Reiseunterbrechungen (d.h. Verspätungen, Annullierungen oder einer Nichtbeförderung),⁹
- Haftpflichtversicherung für Tod oder Körperverletzung von Reisenden im Seeverkehr, unabhängig von der geführten Flagge.¹⁰

Erste konkrete Regelungsvorschläge unterbreitete die Europäische Kommission sodann im Jahre 2006. Es handelt sich hierbei um insgesamt sieben Legislativvorschläge, die die Europäische Kommission am 23. November 2005 als Teile eines sogenannten dritten Maßnahmenpakets zur Seeverkehrssicherheit beschloss.¹¹ Dieses Maßnahmenpaket umfasste Vorschläge

- zum Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr,¹²
- zur Stellung von Klassifizierungsgesellschaften,¹³
- zu Schiffsunfalluntersuchungen,¹⁴
- zur Hafentaatkontrolle,¹⁵
- zu den Pflichten der Flaggenstaaten¹⁶,
- zur Haftung und Versicherungspflicht von Schiffseigentümern¹⁷ und

7 Vgl. KOM(2005)46 vom 16. Februar 2005, S. 11.

8 Vgl. KOM(2005)46 vom 16. Februar 2005, S. 10.

9 AaO.

10 Vgl. KOM(2005)46 vom 16. Februar 2005, S. 11.

11 Vgl. hierzu die Mitteilung »Drittes Paket »Seeverkehrssicherheit«, KOM(2005)585 vom 23. November 2005 = Ratsdokument 6219/06

12 Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr, KOM(2005)589 = Ratsdokument 5171/06 vom 13. Januar 2006.

13 Vorschlag über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Neufassung), KOM(2005) 587 = Ratsdokument 5912/06 vom 3. Februar 2006.

14 Vorschlag für eine Richtlinie zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinien 1999/35/EG und 2002/59/EG, KOM(2005)590 = Ratsdokument 6436/06 vom 17. Februar 2006.

15 Vorschlag für eine Richtlinie über die Hafentaatkontrolle (Neufassung), KOM (2005) 588 = Ratsdokument 5632/06 vom 26. Januar 2006.

16 Vorschlag für eine Richtlinie über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten, KOM(2005)586 = Ratsdokument 6843/06 vom 27. Februar 2006.

17 Vorschlag für eine Richtlinie über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern, KOM(2005)593 = KOM(2005)593 = Ratsdokument 5907/06 vom 2. Februar 2006 = Bundesrats-Drucksache 104/06 vom 7. Februar 2006.

- zur Haftung gegenüber Reisenden im See- und Binnenschiffsverkehr bei Unfällen.¹⁸

Während die Beratungen über das dritte Maßnahmenpaket zur Seeverkehrssicherheit inzwischen abgeschlossen sind, dauern die Beratungen über einen weiteren Vorschlag der Europäischen Kommission noch an. Es handelt sich hierbei um den am 8. Dezember 2008 vorgelegten Vorschlag für eine Verordnung über die Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr.¹⁹ Er beinhaltet Regelungen zum Schutz von Personen eingeschränkter Mobilität, über die Rechte von Reisenden bei Annullierung oder Verspätung von See- oder Binnenschiffen, über die Pflicht zur Unterrichtung von Passagieren im See- und Binnenschiffsverkehr sowie über den Umgang mit Beschwerden. Die Europäische Kommission strebt damit an, ein angemessenes Schutzniveau für Schiffspassagiere zu gewährleisten, die Attraktivität und das Vertrauen in den See- und Binnenschiffsverkehr zu steigern und einheitliche Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Beförderern aus unterschiedlichen Mitgliedstaaten und zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen.²⁰ Hierzu hat das Europäische Parlament am 23. April 2009 in erster Lesung insgesamt 75 Änderungsvorschläge unterbreitet.²¹ Auch der Verkehrsministerrat hat in seiner Sitzung am 9. Oktober 2009, in der eine politische Einigung zustande kam, zahlreiche Änderungen beschlossen.²² Der Gemeinsame Standpunkt des Rates sowie die zweite Lesung durch das Europäische Parlament stehen aber noch aus. In den nachfolgenden Ausführungen soll daher ausschließlich auf die bereits verabschiedeten Rechtsinstrumente, die sich mit der Haftung und Versicherung im Schiffsverkehr befassen, eingegangen werden.

II. Beratungen über das dritte Maßnahmenpaket zur Seeverkehrssicherheit

Die Beratungen über das von der Europäischen Kommission vorgelegte dritte Maßnahmenpaket zur Seeverkehrssicherheit entpuppten sich als sehr schwierig. So erzielte der Rat in Bezug auf den ihm am 24. Februar 2006 zugeleiteten Vorschlag für eine Verordnung über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen²³ bereits am 30. November 2007 eine politische

18 Vorschlag für eine Verordnung über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen, KOM(2005)592 = Ratsdokument 6827/06 vom 27. Februar 2006. Vgl. auch Bundesrats-Drucksache 174/06 vom 3. März 2006.

19 Vorschlag der Europäischen Kommission vom 8. Dezember 2008 für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden, KOM(2008) 816 = Ratsdokument 11990/08 vom 9. Dezember 2008.

20 A.a.O. S. 8.

21 Vgl. Ratsdokument 8896/09 vom 28. April 2009.

22 Vgl. Ratsdokument 14354/09 vom 21. Oktober 2009.

23 A.a.O. (Fn. 18).

Einigung²⁴ und verabschiedete am 6. Juni 2008 einen Gemeinsamen Standpunkt.²⁵ Dabei beschloss der Rat allerdings, in Abweichung von dem Vorschlag der Europäischen Kommission den Anwendungsbereich der Verordnung auf Seebeförderungen zu beschränken und im Übrigen den Schiffseigentümern zu gestatten, ihr Haftung nach Maßgabe des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen²⁶ in der durch das Protokoll von 1996 zur Änderung dieses Übereinkommens²⁷ geänderten Fassung (im Folgenden: LLMC 1996)²⁸ zu beschränken. Den ihm am 2. Februar 2006 zugeleiteten Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen²⁹ lehnte der Rat dagegen noch auf seiner Sitzung am 7. April 2008 mehrheitlich ab.³⁰ Das Europäische Parlament, das auch den zuletzt genannten Vorschlag – wenngleich mit Modifikationen³¹ – begrüßte, versuchte darauf hin den Druck zu erhöhen und verlangte vom Rat eine politische Einigung bis spätestens Juni 2008. Auch wenn dieser Termin nicht mehr eingehalten wurde, bewirkte die Forderung, dass auf der Sitzung des Verkehrsministerrats am 8. Oktober 2009 eine politische Einigung zu diesem Legislativvorschlag zustande kam.³² Dabei beschloss der Rat allerdings, nur die Versicherungspflicht der Schiffseigentümer zu regeln und insbesondere den von der Europäischen Kommission unterbreiteten Vorschlag, die LLMC 1996 in Unionsrecht zu überführen und gleichzeitig die Mitgliedstaaten zu verpflichten, Vertragsparteien der LLMC 1996 zu werden, nicht aufzugreifen. Stattdessen verabschiedete er eine Erklärung³³, in der die Mitgliedstaaten vorbehaltlich geltender verfassungsrechtlicher Vorschriften versprachen, sich bis spätestens 1. Januar 2012 an die folgenden internationalen Übereinkommen zu binden:

- das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (sog. Bunkeröl-Übereinkommen)³⁴,
- das Internationale Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 (Haftungsübereinkommen von 1992).³⁵

24 Vgl. Ratsdokument 16097/07 vom 7. Dezember 2007.

25 ABl. C 190E vom 29.7.2008, S. 17.

26 BGBl. 1986 II S. 786.

27 BGBl. 2000 II S. 791.

28 LLMC ist die Abkürzung der englischen Fassung der Worte »Beschränkung der Haftung für Seeforderungen« (»Limitation of Liability for Maritime Claims«).

29 A.a.O. (Fn. 17).

30 Vgl. hierzu die Pressemitteilung zur Verkehrsministerkonferenz am 7. April 2008, Ratsdokument 7805/08 vom 7. April 2008, S. 17.

31 Vgl. die in erster Lesung abgegebene Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. März 2007, ABl. C 27E vom 31.1.2008, S. 166, in der noch zahlreiche Änderungen beschlossen wurden.

32 Vgl. hierzu Ratsdokument 14203/08 vom 14. Oktober 2008.

33 Vgl. Ratsdokument 15859/08 ADD1 vom 19. November 2008.

34 BGBl. 2006 II S. 578.

35 BGBl. 1996 II S. 671.

- das Internationale Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (Fondsübereinkommen 1992);³⁶
- das Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen;³⁷
- das Protokoll von 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden.³⁸

Außerdem verpflichteten sich die Mitgliedstaaten, in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) darauf hinzuwirken, dass so rasch wie möglich eine Einigung über eine internationale Regelung der Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See erreicht wird. Schließlich erklärten sie, bis spätestens 1. Januar 2013 ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunde zu dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (sog. Wrackbeseitigungsübereinkommen) zu hinterlegen oder zumindest die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass Schiffe, die ihre Flagge führen, im Besitz eines von einer Vertragspartei des Übereinkommens ausgestellten Zeugnisses sind.

Da das Europäische Parlament in zweiter Lesung noch umfangreiche Änderungsvorschläge zu den vom Rat bereits verabschiedeten Gemeinsamen Standpunkten beschlossen hatte,³⁹ wurde ein Vermittlungsverfahren eingeleitet. Nach intensiven Beratungen einigten sich die Vertreter von Rat und Europäischem Parlament im Vermittlungsausschuss am 8. Dezember 2008 auf einen Gesamtkompromiss zu allen Vorschlägen, die die Europäische Kommission vorgelegt hatte. Der Kompromissvorschlag zu einer Regelung der Haftung von Beförderern in der Schifffahrt wurde vom Rat für Justiz und Inneres am 26. Februar 2009⁴⁰ und vom Europäischen Parlament am 11. März 2009⁴¹ förmlich gebilligt. Die so zustande gekommene Verordnung wurde als Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (im Folgenden: VO Athen) am 28. Mai 2009 veröffentlicht.⁴² Da der Richt-

36 BGBl. 1996 II S. 686.

37 BGBl. 2000 II S. 791.

38 BGBl. 2004 II S. 1291.

39 Vgl. die Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 24. September 2008 zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See, EP-Dokument P6_TA(2008)0045.

40 Vgl. hierzu das Pressecommuniqué Dokument 6877/09 (Presse 51) über die 2927. Sitzung des Rates für Justiz und Inneres am 26. und 27. Februar 2009.

41 Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 zu dem vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See, P6_TA(2009)0110.

42 ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24.

linienvorschlag zur Haftung und Versicherungspflicht von Schiffseigentümern nicht förmlich Bestandteil des Vermittlungsverfahrens war, sagten die Vertreter des Europäischen Parlaments im Vermittlungsausschuss den Vertretern des Rates zu, den entsprechend der politischen Einigung noch zu treffenden Gemeinsamen Standpunkt⁴³ in zweiter Lesung ohne Änderungen zu billigen. Die Zweite Lesung fand dann am 11. März 2009 statt.⁴⁴ Die so zustande gekommene Richtlinie wurde als Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (im Folgenden: RL Versicherung) – ebenso wie die übrigen zum dritten Seesicherheitspaket zählenden Regelungen – inzwischen veröffentlicht.⁴⁵

III. Verordnung Athen

1. Regelungsinhalt

a) Allgemeines

Die VO Athen besteht aus 3 Teilen:

- aus dem eigentlichen Text der VO Athen selber,
- aus Teilen des Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in der Fassung des Protokolls von 2002 zu dem Übereinkommen (im Folgenden: Athener Übereinkommen 2002);⁴⁶ diese Teile sind im Anhang I der VO Athen wiedergegeben;
- aus den vom Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) am 19. Oktober 2006 verabschiedeten Vorbehalten und Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens (im Folgenden: IMO-Richtlinien); diese sind im Anhang II der VO Athen wiedergegeben.

Die in Anhang I und II der VO Athen wiedergegebenen Teile des Athener Übereinkommens 2002 und der IMO-Richtlinien werden nach Artikel 3 der VO Athen in Unionsrecht überführt. Die darin enthaltenen Regelungen betreffen die Haftung für Tod oder Körperverletzung von Reisenden auf Schiffen, die Haftung für Gepäckschäden von Reisenden auf Schiffen und die Versicherungspflicht des registrierten Schiffseigentümers. Die Vorschriften sind – auch soweit sie sich nach ihrem Wortlaut nur an Staaten richten und nicht normative Wirkung entfalten – unmittelbar anwendbar. Im Übrigen regelt die VO Athen zusätzlich die Entschädigung für Mobilitätshilfen und sonstige Spezialausrüstung, die von Reisenden eingeschränkter

43 Der Gemeinsame Standpunkt des Rates wurde am 9. Dezember 2008 verabschiedet. Vgl. ABl. C330E vom 30.12.2008, S. 7.

44 Vgl. Ratsdokument 7414/09 vom 17. März 2009.

45 Vgl. ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 128.

46 Zum Athener Übereinkommen 2002 vgl. Czerwenka, Das Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, in: RRa 2003, S. 158 ff.

Mobilität verwendet wird, die Pflicht zur Zahlung von Vorschüssen bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden sowie bestimmte Informationspflichten.

Nicht in Unionsrecht überführt werden die Regelungen des Athener Übereinkommens 2002 über den Anwendungsbereich (Artikel 2 Absatz 1), die globale Haftungsbeschränkung (Artikel 19) sowie die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen (Artikel 17 und 17^{bis}). Stattdessen gelten, soweit der Anwendungsbereich der VO Athen und die globale Haftungsbeschränkung betroffen sind, die Sonderregelungen in den Artikeln 2 und 5 der VO Athen. Und anstelle der Artikel 17 und 17^{bis} des Athener Übereinkommens gelten im Anwendungsbereich der VO Athen die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen.⁴⁷ Die zuletzt genannte Verordnung dürfte allerdings nicht mehr anzuwenden sein, wenn die Gemeinschaft das Protokoll zur Änderung des Athener Übereinkommen 2002 ratifiziert und damit an die in dem Übereinkommen enthaltenen Artikel gebunden ist und wenn auf den in Frage stehenden Sachverhalt die VO Athen und damit auch deren Artikel 17 und 17^{bis} anzuwenden sind.

b) Haftung für Tod oder Körperverletzung eines Reisenden

(1) Haftung für Schäden infolge von Schifffahrtsereignissen

Die Haftung für Tod oder Körperverletzung eines Reisenden bestimmt sich im Wesentlichen nach den Vorschriften des Athener Übereinkommens 2002 und den IMO-Richtlinien. So bestimmt Artikel 3 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002, dass derjenige, mit dem der Reisende einen Beförderungsvertrag geschlossen hat (Beförderer), bei Personenschäden eines Reisenden infolge eines sog. Schifffahrtsereignisses im Sinne von Artikel 3 Absatz 5 Buchstabe a des Athener Übereinkommens 2002 unabhängig von einem Verschulden des Beförderers Schadensersatz bis zu einem Höchstbetrag von 250 000 Sonderziehungsrechten (SZR; umgerechnet⁴⁸ rund 266 930 Euro) zu leisten hat. Unter einem Schifffahrtsereignis versteht das Athener Übereinkommen in Artikel 3 Absatz 5 Buchstabe a einen Schiffbruch, Kentern, den Zusammenstoß oder die Strandung eines Schiffes, Explosion oder Feuer im Schiff oder den Mangel des Schiffes.

Dieselbe Haftung trifft denjenigen, der die Beförderung tatsächlich ausführt (ausführender Beförderer), sofern sich der Schaden bei Durchführung der Beförderung durch diesen ereignet hat. Die Haftung von Beförderer und ausführendem

⁴⁷ ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1, Berichtigt in ABl. L 307 vom 24.11.2001, S. 28, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 280/2009 vom 6.4.2009 (AbI. L 93 vom 7.4.2009, S. 13)

⁴⁸ Die Umrechnung erfolgte auf der Grundlage des vom Internationalen Währungsfonds für den 25. November 2009 festgesetzten Umrechnungskurs von 1,067720 Euro für 1 Sonderziehungsrecht. Vgl. hierzu die Angaben im Internet unter http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx.

Beförderer ist allerdings ausgeschlossen, wenn das Schifffahrtsereignis durch Krieg, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg oder Aufstand oder durch ein unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis oder ausschließlich von einem vorsätzlich handelnden Dritten verursacht wurde.

Der Haftungshöchstbetrag von 250 000 SZR dient nur der Begrenzung der Gefährdungshaftung. Soweit der Schaden über dem Betrag von 250 000 SZR liegt, haften der Beförderer und gegebenenfalls ein ausführender Beförderer, wenn sie ein Verschulden trifft. Allerdings wird das Verschulden vermutet; mangelndes Verschulden muss also vom Beförderer oder vom ausführenden Beförderer bewiesen werden (Artikel 3 Absatz 1 Satz 2 des Athener Übereinkommens 2002). Die Verschuldenshaftung ist nach Artikel 7 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 auf einen Betrag von 400 000 SZR (umgerechnet rund 427 088 Euro) begrenzt. Die Vertragsstaaten können jedoch einen höheren Haftungshöchstbetrag festlegen oder sogar eine unbeschränkte Haftung normieren (Artikel 7 Absatz 2 Athener Übereinkommen 2002).

(2) Haftung für Schäden infolge sonstiger Ereignisse

Eine auf 400 000 SZR – oder nach dem anwendbaren Recht eines Mitgliedstaates gegebenenfalls auf einen höheren Betrag – begrenzte Verschuldenshaftung gilt auch für die Fälle, in denen ein Personenschaden nicht durch ein Schifffahrtsereignis verursacht wurde, sondern auf eine andere Ursache zurückzuführen ist. In diesen Fällen wird ein Verschulden aber nicht vermutet, sondern muss vom Gläubiger bewiesen werden (Artikel 3 Absatz 2, Artikel 7 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002).

(3) Haftung für Schäden durch Gefahren, die Gegenstand einer Kriegerversicherung sind

Sind die Personenschäden durch einen Terroristen oder einer Person verursacht, die böswillig oder aus politischen Beweggründen handelt, und trifft den Beförderer und gegebenenfalls auch den ausführenden Beförderer hieran – etwa wegen nicht hinreichender Personenkontrollen bei dem Zugang zum Schiff – ein Mitverschulden, kommen nach Artikel 3 der VO Athen die in den IMO-Richtlinien enthaltenen Sonderregelungen zum Tragen. Danach haften der Beförderer und gegebenenfalls auch der ausführende Beförderer nur bis zu einem Haftungshöchstbetrag von 250 000 SZR (vg. Abschnitt 1.2 der IMO-Richtlinien).⁴⁹ Die in Artikel 7 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 bestimmte Haftungsobergrenze von 400 000 SZR kommt

⁴⁹ Dass durch die IMO-Richtlinien eine Absenkung des im Athener Übereinkommen 2002 vorgesehenen Haftungshöchstbetrags beabsichtigt war, ergibt sich aus ihrer Vorgeschichte. So heißt es in einem dem Rechtsausschuss der IMO unterbreiteten Vorschlag des Vereinigten Königreichs, Norwegens, des International Council of Cruise Lines (ICCL) und der International Chamber of Shipping (ICS): »The proposals ... reduce carrier's maximum limit of liability« (s. IMO-Dokument LEG 92/5/3 vom 15. September 2006, Executive Summary)

hier also nicht zum Tragen. Auch die Festlegung einer über 250 000 SZR liegenden Haftungsobergrenze ist den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft untersagt.

Die Regelung gilt allerdings nicht nur, wenn der Schaden durch einen Terroristen oder eine ihm gleichstehende Person verursacht wurde. Vielmehr bestimmt Abschnitt 1.2 der IMO-Richtlinien, dass diese Sonderregelung für alle Fälle gilt, in denen der Schaden durch ein Kriegsrisiko im Sinne von Abschnitt 2.2 der IMO-Richtlinien verursacht wurde. Hierzu zählen aber auch die Fälle, in denen das Schiff beschlagnahmt wurde. Damit erfährt das Athener Übereinkommen 2002 eine sehr weitreichende Einschränkung.

(4) Vorschusszahlung

In Anlehnung an die EG-Verordnungen, die die Fahrgastrechte im Luft- und Eisenbahnrecht regeln,⁵⁰ sieht die VO Athen vor, dass bei Tod oder Körperverletzung ein Vorschuss zu leisten ist. Die Regelung beschränkt sich allerdings darauf, eine Vorschusspflicht in den Fällen zu begründen, in denen der Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden Folge eines Schifffahrtsereignisses im Sinne von Artikel 3 Absatz 5 Buchstabe a des Athener Übereinkommens 2002 ist. Der Vorschuss muss der Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse dienen; im Todesfall muss er sich auf mindestens 21 000 Euro belaufen. Die Zahlung ist innerhalb von 15 Tagen nach Feststellung des Schadensersatzberechtigten zu leisten.

Zahlungspflichtig ist nach Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 VO Athen zum einen derjenige, der die Beförderung, während der das den Schaden verursachende Schifffahrtsereignis eingetreten ist, tatsächlich durchführt. Zum andern ist nach Artikel 6 Absatz 1 Satz 3 VO Athen auch der Beförderer zahlungspflichtig, der in der Gemeinschaft niedergelassen ist. Mit dieser Regelung, die auf einen Vorschlag der Europäischen Kommission zurückgeht⁵¹, dürfte gemeint sein, dass neben dem ausführenden Beförderer stets der vertragliche Beförderer mit einer Haupt- oder Zweigniederlassung in einem EU-Mitgliedstaat für einen Vorschuss haftet, vorausgesetzt, der Schaden beruht auf einem Schifffahrtsereignis.

50 Vgl. Artikel 5 der Verordnung des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, ABl. L 285 vom 17.10.1997, S. 1. und ABl. L 140 vom 30.5.2002, S. 5; Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14.

51 Die Regelung findet sich erstmals in Ratsdokument 14500/07 vom 30. Oktober 2007 wieder, in der zusätzlich in Fn. 29 auf die Bedenken der Europäischen Kommission und Frankreich gegen eine Beschränkung auf Personenschäden, die auf ein Schifffahrtsereignis zurückzuführen sind, verwiesen wird.

c) Haftung für Verlust oder Beschädigung von beförderten Sachen

(1) Kabinengepäck und sonstiges Gepäck

Für den Verlust oder die Beschädigung von Kabinengepäck und anderem Reisegepäck haften der Beförderer und der ausführende Beförderer nach Artikel 3 Absatz 3 und 4 Athener Übereinkommen 2002 stets verschuldensabhängig. Dieses Verschulden wird widerleglich vermutet, wenn es sich um anderes Gepäck als Kabinengepäck handelt (Artikel 3 Absatz 4 Athener Übereinkommen 2002). Bei Kabinengepäck wird dagegen ein Verschulden nur vermutet, wenn der Schaden durch ein Schiffsfahrtsereignis verursacht wurde (Artikel 3 Absatz 3 Satz 2 Athener Übereinkommen 2002). Wurde der Schaden nicht durch ein Schiffsfahrtsereignis verursacht, muss der Geschädigte ein Verschulden des Beförderers oder des ausführenden Beförderers oder deren Leute beweisen.

Die Haftung für Verlust oder Beschädigung von Gepäck ist – abhängig von der Art des Gepäcks (Kabinengepäck, aufgegebenes Gepäck, Fahrzeuge) – auf folgende Haftungshöchstbeträge begrenzt:

- bei Kabinengepäck auf 2 250 SZR (umgerechnet rund 2 402 Euro) je Reisenden und Beförderung,
- bei Fahrzeugen einschließlich dem darin oder darauf befindlichen Gepäck auf 12 700 SZR (umgerechnet rund 13 560 Euro) je Fahrzeug und Beförderung,
- bei sonstigem Reisegepäck auf 3 375 SZR (umgerechnet rund 3 604 Euro) je Reisenden und Beförderung.

Zusätzlich können die Vertragsparteien einen Selbstbehalt des Reisenden vereinbaren. Dieser Betrag darf jedoch 330 SZR (umgerechnet rund 352 Euro) bei einem Fahrzeug und 149 SZR (umgerechnet rund 159 Euro) bei sonstigem Gepäck nicht überschreiten.

(1) Mobilitätshilfen

Ausgehend von der Annahme, dass Mobilitätshilfen und sonstige Spezialausrüstung, die eine Person eingeschränkter Mobilität benötigt, weder als Reisegepäck noch als Kabinengepäck angesehen werden können,⁵² statuiert die VO Athen in Artikel 4 in Abweichung von den dargestellten Regelungen des Athener Übereinkommens 2002 über die Haftung für Gepäckschäden den Grundsatz, dass der Beförderer bei Verlust oder Beschädigung von Mobilitätshilfen oder anderer Spezialausrüstung, die von einem Reisenden mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird, stets den vollen Wiederbeschaffungswert oder gegebenenfalls die Reparaturkosten zu ersetzen hat. Führt der Reisende derartige Gegenstände, etwa einen Rollator oder einen Rollstuhl, mit sich, so kann sich also der Beförderer im Falle einer Beschädigung nicht auf eine summenmäßige Haftungsbeschränkung, wie sie nach dem Athener Übereinkommen 2002 für Gepäck vorgesehen ist, berufen. Wie nach dem Athener Übereinkommen 2002 muss er allerdings keine Folgeschäden ersetzen.

⁵² Vgl. Erwägungsgrund 13 der VO Athen.

d) Globale Haftungsbeschränkung

Nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 1 VO Athen kann der Beförderer oder der ausführende Beförderer, wenn das anwendbare nationale Recht dies vorsieht, zusätzlich seine Haftung für die Summe aller aus demselben Schadensereignis herrührenden Ansprüche nach den Bestimmungen der LLMC 1996 beschränken. Anders als Artikel 19 des Athener Übereinkommens 2002 gestattet es die VO Athen den EU-Mitgliedstaaten dagegen nicht, andere Regelungen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen anzuwenden. Das Internationale Übereinkommen von 1924 über die Vereinheitlichung einzelner Regelungen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen, das Internationale Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen und das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, an die noch zahlreiche EU-Mitgliedstaaten gebunden sind,⁵³ müssen also außer Betracht bleiben. Artikel 5 VO Athen kommt mithin nach dem aktuellen Sachstand nur in den 15 EU-Mitgliedstaaten⁵⁴ zum Tragen, die die LLMC 1996 ratifiziert haben. Wird eine Klage gegen einen Beförderer in einem EU-Mitgliedstaat anhängig gemacht, der die LLMC 1996 nicht ratifiziert hat, ist also eine globale Haftungsbeschränkung grundsätzlich ausgeschlossen (Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 VO Athen). Eine Ausnahme gilt nur, soweit nach Artikel 3 Absatz 1 VO Athen die IMO-Richtlinien zur Anwendung gelangen, der Schaden also auf Gefahren beruht, die Gegenstand einer Kriegsversicherung⁵⁵ sind. Denn nach Artikel 3 Absatz 2 VO Athen in Verbindung mit Absatz 1.2 der IMO-Richtlinien gilt in diesen Fällen alternativ zu der Haftungsobergrenze von 250 000 SZR, die dem Schadensersatzanspruch eines einzelnen Reisenden entgegengehalten werden kann, eine Haftungsobergrenze von 340 Millionen SZR je Schiff und Vorfall und damit für die Summe aller aus einem Schadensereignis herrührenden Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden.

Die Möglichkeit der Berufung auf die LLMC 1996 bedeutet Folgendes:⁵⁶ Ist eine Haftung des (ausführenden) Beförderers für Tod oder Körperverletzung eines Reisenden nach den Bestimmungen des Athener Übereinkommens 2002 und gegebenenfalls nach ergänzend anzuwendenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu bejahen, so kann der (ausführende) Beförderer seine Haftung zusätzlich nach Maßgabe der LLMC 1996 beschränken, wenn er zugleich Schiffseigentümer im Sinne der

53 Von den EU-Mitgliedstaaten sind Vertragsstaaten des Übereinkommens von 1924 Belgien, Ungarn, Polen, Portugal, des Übereinkommens von 1957 Polen und das Vereinigte Königreich und des Übereinkommens von 1976 Belgien, Bulgarien, Zypern, Estland, Frankreich, Griechenland, Irland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Polen, Rumänien, Spanien.

54 Dies sind: Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Rumänien, Schweden, Spanien, Vereinigtes Königreich, Zypern.

55 Zu diesem Begriff vgl. oben III.1.b)(3).

56 Vgl. hierzu die Ausführungen der deutschen Ratspräsidentschaft in: Arbeitsdokument W.Doc.2007/18 des Generalsekretariats des Rates vom 13. März 2007, Seite 5 ff.

LLMC 1996 ist und die Summe aller der aus dem Schadensereignis herrührenden Ansprüche den in Artikel 7 Absatz 1 LLMC 1996 festgesetzten Haftungshöchstbetrag übersteigt.

Der Haftungshöchstbetrag berechnet sich nach Artikel 7 Absatz 1 LLMC 1996 nach der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, multipliziert mit 175 000 SZR. Im Falle der Havarie eines Schiffes, das nach dem Schiffszeugnis maximal 1 000 Reisende befördern darf, beläuft sich der Haftungshöchstbetrag also auf 175 Millionen SZR. Dieser Betrag ist ausgeschöpft, wenn 437 Reisende eine Entschädigung in Höhe von jeweils 400 000 SZR erhalten, also den Betrag, den ein Reisender nach Artikel 7 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 bei einem Verschulden des Beförderers maximal beanspruchen kann. Beanspruchen mehr als 437 Reisende eine Entschädigung in Höhe von jeweils 400 000 SZR, so wird dieser Betrag nach Artikel 12 LLMC 1996 anteilig gekürzt.

Der oben genannte, je zugelassenem Reisenden anzusetzende Haftungshöchstbetrag von 175 000 SZR gilt allerdings nur, wenn der Staat, in dem die Haftungsbeschränkung geltend gemacht wird, von der Vorbehaltsmöglichkeit nach Artikel 15 Absatz 3^{bis} LLMC 1996 keinen Gebrauch gemacht und innerstaatlich geregelt hat, dass der in Artikel 7 Absatz 1 LLMC 1996 vorgesehene Haftungshöchstbetrag durch einen höheren Haftungshöchstbetrag ersetzt oder vollständig beseitigt wird. Denn wenn ein Staat von dieser Vorbehaltsmöglichkeit Gebrauch gemacht hat, richtet sich die Haftungsbeschränkung insoweit ausschließlich nach dem anwendbaren innerstaatlichen Recht dieses Staates.

Wird der Schiffseigentümer/Beförderer wegen eines Personenschadens in Anspruch genommen, der auf einen Anschlag von Terroristen oder ihnen gleichgestellten Personen oder auf sonstige Gefahren zurückzuführen ist, die Gegenstand einer Kriegsversicherung sind, so kommt im Übrigen, wie oben ausgeführt, für die Berechnung der globalen Haftungsobergrenze auch die Anwendung der IMO-Richtlinien in Betracht.⁵⁷ Der in den IMO-Richtlinien festgelegte Betrag von 340 Millionen SZR ist allerdings für Vertragsstaaten der LLMC 1996 irrelevant: Liegt der Haftungshöchstbetrag nach der LLMC 1996 unter dem Betrag von 340 Millionen SZR – dies ist bei einer Zugrundelegung eines Betrages von 175 000 SZR je zugelassenem Passagier der Fall, wenn das Schiff nach seinem Schiffszeugnis höchstens 1 942 Reisende befördern darf⁵⁸ –, so hat der Beförderer nach Artikel 5 Absatz 2 VO Athen die Möglichkeit, sich auf den niedrigeren Betrag der LLMC 1996 zu berufen. Darf das Schiff nach seinem Schiffszeugnis mehr als 1 942 Reisende befördern und liegt damit der Haftungshöchstbetrag nach der LLMC 1996 über 340 Millionen SZR (bereits bei 1 943 zugelassenen Reisenden beläuft sich der Haftungshöchstbetrag nach Arti-

57 Vgl. hierzu die Ausführungen der deutschen Ratspräsidentschaft in: Arbeitsdokument W.Doc.2007/18 des Generalsekretariats des Rates vom 13. März 2007, Seite 10 ff.

58 Darf das Schiff nach seinem Schiffszeugnis 1 942 Reisende befördern, so beträgt der nach Artikel 7 Absatz 1 LLMC 1996 anzusetzende Haftungshöchstbetrag 339,85 Millionen SZR (= 1 942 x 175 000).

kel 7 Absatz 1 LLMC 1996 auf den Betrag von 340,025 Millionen SZR), so ist der LLMC 1996 nach Artikel 5 Absatz 1 der VO Athen in Verbindung mit Artikel 15 Abs. 3^{bis} LLMC 1996 der Vorrang vor den IMO-Richtlinien einzuräumen.⁵⁹ Es ist also dann der höhere Haftungshöchstbetrag der LLMC 1996 anzuwenden.

e) Versicherungspflicht

Der registrierte Eigentümer eines Schiffs, mit dem die Beförderung zumindest teilweise tatsächlich durchgeführt wird und das für mehr als 12 Reisende zugelassen ist, muss nach Artikel 3 der VO Athen in Verbindung mit Artikel 4^{bis} des Athener Übereinkommens 2002 über eine Haftpflichtversicherung für Personenschäden mit Direktanspruch gegen den Versicherer verfügen. Als Schiff kommt sowohl ein Seeschiff als auch ein Binnenschiff in Betracht. Entscheidend ist, dass das Schiff unter die Vorschriften der VO Athen fällt. Zwar verlangt Artikel 4^{bis} Absatz 1 und 13 des Athener Übereinkommens 2002 nur, dass das Athener Übereinkommen »Anwendung findet«. Bei einer allein am Wortlaut dieser Vorschriften orientierten Auslegung würde jedoch die VO Athen, insbesondere deren Artikel 2 über den Geltungsbereich dieser Verordnung, ins Leere laufen. Denn eine solche Auslegung würde bedeuten, dass eine Versicherungspflicht nicht besteht, solange das Athener Übereinkommen 2002 nicht in Kraft ist, und dass außerdem für Schiffe, die innerstaatliche Seebeförderungen durchführen, keine Versicherung aufrecht zu erhalten wäre. Artikel 4^{bis} Absatz 1 und 13 des Athener Übereinkommens 2002 ist daher entsprechend auch auf sonstige Schiffe anzuwenden, die nach Artikel 2 der VO Athen in den Anwendungsbereich der VO Athen fallen.

Nach Artikel 4^{bis} des Athener Übereinkommens 2002 ist weitere Voraussetzung, dass das Schiff in einem Vertragsstaat des Athener Übereinkommens 2002 registriert ist oder den Hafen eines Vertragsstaats anläuft oder verlässt. Auch insoweit scheidet eine allein am Wortlaut des Artikels 4^{bis} des Athener Übereinkommens 2002 orientierte Auslegung aus. Denn auch sie würde bedeuten, dass eine Versicherungspflicht nicht besteht, solange das Athener Übereinkommen 2002 nicht in Kraft ist. Denn bis dahin gibt es auch keine »Vertragsstaaten«. Der Begriff »Vertragsstaat« ist daher bei Anwendung der VO Athen im Sinne von »Mitgliedsstaat« zu verstehen.

Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beläuft sich nach Artikel 3 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 auf einen Betrag von 250 000 SZR je Reisenden und Vorfall. Diese Summe entspricht also dem Betrag, bis zu dem der Beförderer nach Artikel 3 Absatz 1 des Athener Übereinkommens 2002 bei Schäden wegen Schifffahrtseignissen verschuldensunabhängig haftet.

59 So wohl im Ergebnis auch Eric Røsæg, der in der von ihm im Auftrag des Ausschusses Verkehr und Touristik des Europäischen Parlaments erstellte Studie zum Thema »Financial Aspect of the Proposal on Liability for Carriers of Passengers by Sea and Inland Waterways« die Auffassung vertritt, dass die IMO-Richtlinien eine Anwendung der globalen Haftungsbeschränkungsregime nicht ausschließen. Vgl. Arbeitsdokument W.Doc.2007/5 des Generalsekretariats des Rates vom 12. Januar 2007, S. 4.

f) Informationspflichten

Schließlich sieht die VO Athen in Artikel 7 vor, dass der Beförderer und der ausführende Beförderer den Reisenden über seine gesetzlichen Rechte informieren müssen. Dabei können die Informationspflichtigen allerdings die Informationen verwenden, die ihnen von der Europäischen Kommission zur Verfügung gestellt werden.

2. Anwendungsbereich

Während das Athener Übereinkommen 2002 nach seinem Artikel 2 Absatz 1 für jede internationale Beförderung gilt, bei der das Schiff die Flagge eines Vertragsstaats führt oder in einem Vertragsstaat eingetragen ist oder die auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags durchgeführt wird, der in einem Vertragsstaat geschlossen worden ist oder der als Abgangs- oder Bestimmungsort einen Ort in einem Vertragsstaat vorsieht, gilt die VO Athen einschließlich der in Unionsrecht überführten internationalen Regelungen nur, wenn die Beförderung einen Bezug zu einem EU-Mitgliedstaat aufweist. Der Anknüpfungspunkt »Vertragsstaat« ist also nach der VO Athen durch den Anknüpfungspunkt »Mitgliedstaat« zu ersetzen. Das heißt, das Schiff muss die Flagge eines Mitgliedstaats führen oder in einem Mitgliedstaat eingetragen sein, der Beförderungsvertrag muss in einem Mitgliedstaat geschlossen worden sein oder als Abgangs- oder Bestimmungsort einen Mitgliedstaat bestimmen.

Abweichend vom Athener Übereinkommen 2002 sieht die VO Athen darüber hinaus vor, dass es – einschließlich der in Unionsrecht überführten internationalen Regelungen – auch auf rein innerstaatliche Beförderungen innerhalb eines EU-Mitgliedstaats anzuwenden ist, sofern die Beförderung mit größeren Schiffen (Schiffe der Klassen A und B im Sinne der Richtlinie 98/18/EG vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁶⁰)⁶¹ durchgeführt wird (Ar-

60 ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1.

61 Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 98/18/EG definiert die verschiedenen Schiffsklassen wie folgt:

»**Klasse A**«: Fahrgastschiffe, die auf anderen Inlandfahrten eingesetzt werden als Schiffe der Klassen B, C und D;

»**Klasse B**«: Fahrgastschiffe, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt werden, in der sie sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 20 Seemeilen bei mittlerem Hochwasser von der Küstenlinie entfernen, wo Schiffbrüchige anlanden können;

»**Klasse C**«: Fahrgastschiffe, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt werden, in der sie sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 15 Seemeilen bei mittlerem Hochwasser von einem Zufluchtsort und mehr als 5 Seemeilen bei mittlerem Hochwasser von der Küstenlinie entfernen, wo Schiffbrüchige anlanden können, und zwar in Seegebieten, in denen die Wahrscheinlichkeit, eine 2,5 m überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 v. H. liegt, gerechnet über einen Zeitraum von einem Jahr bei ganzjährigem Einsatz oder über einen bestimmten beschränkten Zeitraum bei Einsatz ausschließlich während dieses Zeitraums (z. B. Sommerbetrieb);

»**Klasse D**«: Fahrgastschiffe, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt werden, in der sie sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 6 Seemeilen bei mittlerem Hochwasser von einem Zufluchtsort und mehr als 3 Seemeilen bei mittlerem Hochwasser von der Küstenlinie entfernen, wo

tikel 2 der VO Athen). Allerdings kann jeder Mitgliedstaat nach Artikel 11 der VO Athen die Anwendung der Verordnung auf innerstaatliche Beförderungen mit diesen Schiffen für eine bestimmte Übergangsfrist aufschieben, und zwar mit Schiffen der Klasse A für 4 Jahre ab Geltungsbeginn der VO Athen sowie mit Schiffen der Klasse B bis zum 31. Dezember 2018. Dagegen sieht die VO Athen eine Anwendung auf innerstaatliche Beförderungen mit kleineren Schiffen, nämlich Schiffen der Klassen C und D im Sinne der Richtlinie 98/18/EG, nicht vor.

3. Inkrafttreten, Geltung

Die VO Athen ist nach ihrem Artikel 12 Absatz 1 am 29. Mai 2009 in Kraft getreten. Sie gilt jedoch nach ihrem Artikel 12 Absatz 2 erst ab dem Tag des Inkrafttretens des Athener Übereinkommens 2002 für die Gemeinschaft, spätestens jedoch ab dem 31. Dezember 2012. Das Protokoll von 2002 zu dem Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, auf dem das Athener Übereinkommen 2002 beruht, wurde allerdings bisher nur von Albanien, Lettland, St. Kitts und Nevis sowie Syrien ratifiziert. Eine Ratifikation der übrigen EU-Mitgliedstaaten steht noch aus und ist europarechtlich auch noch nicht zulässig, weil Spanien wegen der Gibraltarfrage bis heute die Zustimmung zu dem für die Ratifikation erforderlichen, von der Europäischen Kommission bereits am 25. Juni 2003 vorgelegten Entwurf für einen Beschluss des Rates über den Abschluss des Protokolls von 2002 durch die Europäische Gemeinschaft⁶² verweigert. Da das Protokoll von 2002 nach seinem Artikel 20 erst ein Jahr nach Hinterlegung der zehnten Ratifikationsurkunde völkerrechtlich in Kraft tritt, dürfte mit einem Inkrafttreten des Athener Übereinkommens 2002 für die Gemeinschaft vor dem 31. Dezember 2012 kaum mehr zu rechnen sein.

Der 31. Dezember 2012 ist allerdings nur der maßgebliche Zeitpunkt für den Geltungsbeginn der VO Athen für internationale Beförderungen im Sinne des Athener Übereinkommens 2002. Denn Artikel 11 der VO Athen sieht, wie bereits erwähnt,⁶³ eine Übergangsvorschrift für innerstaatliche Beförderungen vor. Danach hat jeder Mitgliedstaat in Bezug auf innerstaatliche Beförderungen innerhalb seines Hoheitsgebiets⁶⁴ die Möglichkeit, die Anwendung der VO Athen zeitlich befristet aufzuschieben. Diese Frist läuft für innerstaatliche Beförderungen mit Schiffen der Klasse A spätestens am 31. Dezember 2016 und für innerstaatliche Beförderungen mit Schiffen der Klasse B spätestens am 31. Dezember 2018 ab.

Schiffbrüchige anlanden können, und zwar in Seegebieten, in denen die Wahrscheinlichkeit, eine 1,5 m überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 v. H. liegt, gerechnet über einen Zeitraum von einem Jahr bei ganzjährigem Einsatz oder über einen bestimmten beschränkten Zeitraum bei Einsatz ausschließlich während dieses Zeitraums (z. B. Sommerbetrieb).

62 Vgl. Ratsdokument 10979/03 vom 27. Juni 2003.

63 Vgl. hierzu die Ausführungen oben zu III.2.

64 Artikel 11 Absatz 1 spricht von Beförderungen »innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats«.

4. Vergleich mit dem geltenden deutschen Recht

Die dargestellten, in der VO Athen enthaltenen Regelungen weichen an vielen Stellen vom geltenden deutschen Recht ab. So sieht dieses keine Sonderregelungen über eine Informationspflicht des Beförderers vor. Auch die Begründung einer Pflicht zur Leistung eines Vorschusses ist ihm fremd. Darüber hinaus basieren die in der Anlage zu § 664 HGB enthaltenen Regelungen noch weitgehend auf dem Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See. Die in der Anlage zu § 664 HGB enthaltenen Regelungen sehen daher, trotz der im Vergleich mit dem Athener Übereinkommen von 1974 höheren Haftungshöchstbeträge und der Erschwerung der Möglichkeit, die beschränkte Haftung zu durchbrechen, eine, wie aus der nachstehenden Übersicht ersichtlich, insgesamt deutlich schwächere Haftung des Beförderers vor als die VO Athen.

Regelungsgegenstand	Anlage zu § 664 HGB		VO Athen	
Haftung für Tod oder Körperverletzung eines Reisenden	Haftung für vermutetes Verschulden bei Schäden aufgrund von Schifffahrtsereignissen, sonst Haftung für Verschulden	Artikel 2 Abs. 1 und 3 Satz 1, 3	Gefährdungshaftung bei Schäden aufgrund von Schifffahrtsereignissen, sonst Haftung für vermutetes Verschulden	Artikel 3 Abs. 1, 2 AÜ ¹
	Haftungshöchstbetrag: 320 000 DM (163 613 €)	Artikel 5	Haftungshöchstbetrag bei Gefährdungshaftung: 250 000 SZR (266 930 €)	Artikel 3 Abs. 1 AÜ
			Haftungshöchstbetrag bei Verschuldenshaftung, wenn Schaden durch einen Terrorakt, oder gleichgestellte Ereignisse verursacht wurde: 250 000 SZR (266 930 €), sonst: mindestens 400 000 SZR (427 088 €)	Abschnitt 1.2 der IMO-Richtlinien, Artikel 7 Abs. 1 AÜ
		Pflicht zur Zahlung eines Vorschusses	Art. 6 VO	

Regelungs-gegenstand	Anlage zu § 664 HGB		VO Athen	
Haftung für Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck	Haftung für vermutetes Verschulden bei Schäden aufgrund von Schiffsereignissen, sonst Verschuldenshaftung	Artikel 2 Abs. 3 Satz 1, 3	Haftung für vermutetes Verschulden bei Schäden aufgrund von Schiffsereignissen, sonst Verschuldenshaftung	Artikel 3 Abs. 3 AÜ
	Haftungshöchstbetrag: 4 000 DM (2 045 €)	Artikel 6 Abs. 1	kein Haftungshöchstbetrag bei Mobilitätshilfen, sonst: 2 250 SZR (2 402 €)	Artikel 4 VO, Artikel 8 Abs. 1 AÜ
	Selbstbehalt: 60 DM (31 €)	Artikel 6 Abs. 3	Selbstbehalt: 149 SZR (159 €)	Artikel 8 Abs. 4 AÜ
Haftung Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks	Haftung für vermutetes Verschulden	Artikel 2 Abs. 3 Satz 2	Haftung für vermutetes Verschulden	Artikel 3 Abs. 4 AÜ
	Haftungshöchstbetrag: 16 000 DM (8 180 €)	Artikel 6 Abs. 2	Haftungshöchstbetrag: 12 700 SZR (13 560 €)	Artikel 8 Abs. 2 AÜ
	Selbstbehalt: 600 DM (307 €)	Artikel 6 Abs. 4	Selbstbehalt: 330 SZR (354 €)	Artikel 8 Abs. 4 AÜ
Haftung Verlust oder Beschädigung von sonstigem Gepäck	Haftung für vermutetes Verschulden	Artikel 2 Abs. 3 Satz 2	Haftung für vermutetes Verschulden	Artikel 3 Abs. 4 AÜ
	Haftungshöchstbetrag: 6 000 DM (3 068 €)	Artikel 6 Abs. 3	Haftungshöchstbetrag: 3 375 SZR (3 604 €)	Artikel 8 Abs. 3 AÜ
	Selbstbehalt: 60 DM (31 €)	Artikel 6 Abs. 3	Selbstbehalt: 149 SZR (159 €)	Artikel 8 Abs. 4 AÜ
Durchbrechung der Haftungsbegrenzung	bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Beförderers, seiner Bediensteten oder Beauftragten	Artikel 10	bei Vorsatz oder bewusster grober Fahrlässigkeit des Beförderers	Artikel 13 Abs. 1 AÜ

1 AÜ: Abkürzung für die in Anhang I der VO Athen enthaltenen Regelungen des Athener Übereinkommens.

Wie aus der vorstehenden Übersicht ersichtlich, weicht die VO Athen insbesondere in folgenden Punkten vom geltenden deutschen Recht ab:

- Neu eingeführt wird eine – auf rund 265 000 € beschränkte – verschuldensunabhängige Haftung des Seebeförderers für Personenschäden eines Reisenden, die auf ein sog. Schiffsfahrtserignis zurückzuführen sind;
- die Haftungshöchstbeträge werden durchgängig angehoben; insbesondere wird der Haftungshöchstbetrag für die verschuldensabhängige Haftung des Seebeförderers für Personenschäden von derzeit 163 613 € auf rund 427 088 € bzw. bei Schäden, die durch Terrorakte oder gleichgestellte Ereignisse verursacht wurden, auf rund 265 000 € angehoben;
- neu ist ferner die Begründung einer Pflicht zur Zahlung eines Vorschusses bei Personenschäden;
- erstmalig begründet wird schließlich eine Pflicht des Beförderers, der zugleich registrierter Schiffseigentümer ist, eine Versicherung vorzuhalten, die von dem Geschädigten direkt in Anspruch genommen werden kann.

Allerdings hat das deutsche Recht einen deutlich weiteren Anwendungsbereich als die VO Athen: So sind die in der Anlage zu § 664 HGB enthaltenen Regelungen stets anzuwenden, wenn auf den Beförderungsvertrag deutsches Recht anzuwenden ist. Darauf, welche Flagge das Schiff führt oder wo es registriert ist, wo der Vertrag abgeschlossen wurde oder wo sich der Abgangs- oder Bestimmungsort befindet, kommt es grundsätzlich nicht an. Die in der Anlage zu § 664 HGB enthaltenen Regelungen sind bei internationalen Sachverhalten stets anzuwenden, auf Grund der Vorschriften des Internationalen Privatrechts deutsches Recht anzuwenden ist. Wenn also ein Reisender außerhalb der Europäischen Union eine Karibikkreuzfahrt bei einem Reeder bucht, der seinen Sitz in der Schweiz oder in Norwegen hat, und der Vertrag eine Rechtswahlklausel enthält, derzufolge deutsches Recht anzuwenden ist, so sind die in der Anlage zu § 664 HGB enthaltenen Regelungen anzuwenden.

Darüber hinaus sind die in der Anlage zu § 664 HGB enthaltenen Regelungen nach § 664 HGB und § 77 Absatz 1 BinSchG sowohl auf alle internationalen und innerstaatlichen Beförderungen auf See als auch auf Beförderungen auf Binnengewässern. Unmaßgeblich ist dabei, ob es sich bei dem Schiff, mit dem die Beförderung durchgeführt wird, um ein Seeschiff einer bestimmten Kategorie oder um ein Binnenschiff handelt.

IV. Richtlinie über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen

1. Allgemeines

Die RL Versicherung beschränkt sich darauf, die Versicherungspflicht von Eigentümern von Seeschiffen sehr allgemein zu regeln. Die Mitgliedstaaten müssen die erforderlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Regelungen nach Artikel 9 Absatz 1

der RL Versicherung so erlassen, dass diese Vorschriften spätestens am 1. Januar 2012 in Kraft treten.

2. Regelungsinhalt

Nach der RL Versicherung ist den eingetragenen Eigentümern von Seeschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 300 sowie jeder anderen Person, die für den Betrieb eines solchen Schiffes verantwortlich ist, eine Versicherungspflicht aufzuerlegen, sofern die Schiffe die Flagge eines Mitgliedstaates führen oder in einen Hafen in ihrem Hoheitsgebiet einlaufen (Artikel 2 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 1 und 2). Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten, wenn dies nach internationalem Recht zulässig ist, eine Versicherungspflicht für Eigentümer von Schiffen unter fremder Flagge vorschreiben, sofern diese Schiffe in ihren Hoheitsgewässern fahren.

Versichert werden muss nach Artikel 4 Absatz 3 der RL Versicherung die Haftung für Seeforderungen, die der Haftungsbeschränkung nach der LLMC 1996 unterliegen. Da nur 15 EU-Mitgliedstaaten die LLMC 1996 ratifiziert haben⁶⁵ und damit eine allein am Wortlaut der Vorschrift orientierte Auslegung dazu führen würde, dass in den EU-Mitgliedstaaten, in denen die LLMC 1996 nicht zur Anwendung gelangt, keine Versicherungspflicht besteht, dürfte die Vorschrift so zu verstehen sein, dass alle EU-Mitgliedstaaten dafür Sorge zu tragen haben, dass die von der Richtlinie erfassten Schiffseigentümer über eine Versicherung verfügen, die die Haftung für Seeforderungen im Sinne von Artikel 2 LLMC 1996 deckt. Zu diesen Forderungen zählen sowohl vertragliche als auch außervertragliche Ansprüche wegen Personen- oder Sachschäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes entstanden sind, und wegen Verspätungsschäden. Ferner zählen hierzu außervertragliche Ansprüche wegen Schäden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungsarbeiten entstanden sind, Wrackbeseitigungsansprüche sowie Ansprüche Dritter wegen Maßnahmen zur Schadensabwendung.

Die Mindestversicherungssumme muss je Versicherungsfall dem Haftungshöchstbetrag entsprechen, der in der LLMC 1996 festgelegt ist. Eine auf das ganze Jahr zu berechnende Mindestversicherungssumme sieht die RL Versicherung nicht vor.

Versicherung im Sinne der RL Versicherung bedeutet eine »Versicherung mit oder ohne Selbstbeteiligung« sowie »andere wirksame Formen der Versicherung (einschließlich der nachgewiesenen Selbstversicherung)« (Artikel 3 Buchstabe b der RL Versicherung). Was unter einer anderen »wirksamen Form« zu verstehen ist, präzisiert die Richtlinie nicht.

Das Bestehen der Versicherung muss durch eine Versicherungsbescheinigung nachgewiesen werden, die vom Versicherungsgeber ausgestellt wird. Einer staatlichen Versicherungsbescheinigung, wie sie die VO Athen verlangt, bedarf es nicht. In der von der RL Versicherung geforderten Bescheinigung müssen der Name des Schiffes, dessen IMO-Nummer und dessen Heimathafen, der Name und der Hauptgeschäftssitz vom Schiffseigentümer und von der Versicherung sowie die Art und Laufzeit der

⁶⁵ S.o. Fn. 56

Versicherung angegeben werden (Artikel 6 der RL Versicherung). Die Bescheinigung ist an Bord des Schiffes mitzuführen (Artikel 6 Absatz 1 der RL Versicherung).

Die Versicherungsbescheinigung ist von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Hafensaatkontrolle gemäß der Richtlinie 2009/16/EG vom 23. April 2009 über die Hafensaatkontrolle⁶⁶ zu kontrollieren (Artikel 5 Absatz 1 der RL Versicherung). Stellt sich dabei heraus, dass eine Bescheinigung nicht an Bord mitgeführt wird, so hat der Mitgliedstaat nicht nur die in der Richtlinie 2009/16/EG genannten Rechte, sondern er kann auch anordnen, dass das Schiff den Hafen zu verlassen hat (Artikel 5 Absatz 2 der RL Versicherung). Eine Ausweisungsanordnung muss der Europäischen Kommission und den anderen EU-Mitgliedstaaten mitgeteilt werden. Diese sind dann verpflichtet, dem Schiff auch den Zugang zu ihren Häfen zu verweigern, solange die Versicherungsbescheinigung nicht vorgelegt wird. Im Übrigen verlangt die RL Versicherung, dass ein Verstoß gegen die Versicherungspflicht mit Sanktionen belegt wird (Artikel 7 der RL Versicherung).

3. Vergleich mit dem geltenden deutschen Recht

Die RL Versicherung zwingt den Gesetzgeber, Vorschriften einzuführen, die bisher dem deutschen Recht fremd sind. Denn das geltende deutsche Recht kennt – abgesehen von den auf Grund des Haftungsübereinkommens von 1992, des Fondsübereinkommens von 1992, des Zusatzfondsübereinkommens von 2003 und des Bunkeröl-Übereinkommens von 2001 erlassenen Sonderregelungen über die Versicherungspflicht im Ölschadengesetz und der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung – keine Regelungen über die Versicherungspflicht von Schiffseigentümern. Insbesondere normiert es keine allgemeine Versicherungspflicht für Schiffseigentümer, wie sie etwa das Pflichtversicherungsgesetz für Kraftfahrzeughalter, die Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung für Eisenbahnenverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber⁶⁷ vorschreiben.

V. Regelungsbedarf

Soweit die VO Athen unmittelbar zur Anwendung gelangt, bleibt für die Anwendung von innerstaatlichen Regelungen kein Raum mehr. Insoweit entfällt auch ein Gestaltungsspielraum der EU-Mitgliedstaaten. Anderes gilt für die Fälle, in denen die VO Athen den Mitgliedstaaten Wahlrechte einräumt oder in denen sie nicht zur Anwendung gelangt. Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie die RL Versicherung umgesetzt werden soll. Dementsprechend werden insbesondere die folgenden Fragen vom nationalen Gesetzgeber zu beantworten sein:

66 ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

67 ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 1.

- Sollte von der in Artikel 3 der VO Athen in Verbindung mit Artikel 7 Absatz 2 des Athener Übereinkommens 2002 eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, den Haftungshöchstbetrag von 400 000 SZR, auf den die verschuldensabhängige Haftung des Beförderers für Personenschäden beschränkt ist, durch einen höheren Betrag zu ersetzen oder ganz abzuschaffen?
- Sollte von der in Artikel 5 der VO Athen i.V.m. Artikel 15 Absatz 3^{bis} LLMC 1996 eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, den Haftungshöchstbetrag von 175 000 SZR multipliziert mit der Anzahl der nach dem Schiffszeugnis für eine Beförderung zugelassenen Reisenden, auf den der Schiffseigentümer seine Haftung für die Gesamtheit aller aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden eines Schiffes beschränken kann, durch einen höheren Betrag zu ersetzen oder ganz abzuschaffen? Wenn ein höherer Betrag gewählt werden sollte: Wie hoch sollte dieser Betrag sein?
- Sollten bei internationalen Sachverhalten die neuen Regelungen über die Haftung des Beförderers ebenso wie das geltende deutsche Recht stets anzuwenden sein, wenn auf den Beförderungsvertrag deutsches Recht anzuwenden ist oder sollte an den Regelungen der VO Athen festgehalten werden, wonach ein Bezug zu einem EU-Mitgliedstaat im Sinne des Artikels 2 der VO Athen bestehen muss? Wenn letzteres bejaht werden sollte: Welche Regelungen sollten für die verbleibenden Fälle gelten?
- Für welche Beförderungen sollte die Regelungen der VO Athen gelten? Sollte von der in Artikel 11 der VO Athen eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, die Anwendung der VO Athen auf innerstaatliche Beförderungen mit Seeschiffen der Klasse A und B zeitlich zu verschieben? Sollten die neuen Regelungen darüber hinaus auch auf innerstaatliche Beförderungen mit Seeschiffen der Klasse C und D, auf innerstaatliche Seebeförderungen mit Binnenschiffen sowie auf internationale und innerstaatliche Beförderungen auf Binnengewässern angewendet werden?
- Sollte eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs der VO Athen auf die darin enthaltenen Regelungen über die Haftung des Beförderers beschränkt bleiben oder sollten auch die in der VO Athen enthaltenen Regelungen über die Versicherungspflicht auf sonstige Beförderungen auf See und Binnengewässern erstreckt werden?
- Sollte die – unabhängig von der VO Athen – nach der RL Versicherung einzuführende Versicherungspflicht nur, wie in der RL Versicherung vorgesehen, für Eigentümer und Betreiber von Seeschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 300 gelten oder sollen auch Seeschiffe mit einer geringeren Bruttoreumzahl erfasst werden? Sollen nur Seeschiffe erfasst werden, die, wie in Artikel 2 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 1 und 2 der RL Versicherung vorgesehen, die Flagge eines Mitgliedstaates führen oder in einen Hafen in ihrem Hoheitsgebiet einlaufen, oder sollten, sofern nach internationalem Recht zulässig ist, auch Seeschiffe unter fremder Flagge erfasst werden, die in deutsche Hoheitsgewässer fahren?
- Sollte, wie bereits in einer parlamentarischen Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Hans-Michael Goldmann, u.a. und der Fraktion der FDP vom 10. Ok-

tober 2007 zum Thema »Obligatorische Haftpflichtversicherung für gewerbliche Binnenschiffe beim Transport gefährlicher Güter«⁶⁸ für wünschenswert erachtet worden ist, auch eine Regelung über eine Versicherungspflicht in der Binnenschiffahrt getroffen werden? Wenn ja, sollte diese nach dem Vorbild der für Eigentümer von Seeschiffen vorgesehenen Regelungen ausgestaltet werden?

- Sollten die neuen innerstaatlichen Regelungen erst bei Geltungsbeginn der europarechtlichen Regelungen in Kraft treten?

VI. Ausblick

Die dargestellten europäischen Regelungen haben weitreichende Auswirkungen. Denn sie führen zu einer nicht unerheblichen Mehrbelastung der Schifffahrt. Gleichwohl sind die neuen Regelungen grundsätzlich zu begrüßen. So wird mit der Überführung des Athener Übereinkommens 2002 durch die VO Athen in Unionsrecht nicht nur, wie schon lange gefordert, der Schutz von Reisenden auf Schiffen verbessert. Vielmehr wird durch die internationale Ausrichtung der Reform berücksichtigt, dass es im Interesse der Wettbewerbsgleichheit wünschenswert ist, keinen europäischen Sonderweg zu gehen. Zwar gehen die europäischen Regelungen in einzelnen Punkten über die internationalen Regelungen hinaus. Dies erscheint aber hinnehmbar. Denn ein europäischer Sonderweg wird nur bei der Regelung einer unbeschränkten Haftung für Mobilitätshilfen, einer Informationspflicht und einer Pflicht zur Leistung eines Vorschusses eingeschlagen. Diese Regelungen dürften aber nur geringe wirtschaftliche Mehrbelastungen der betroffenen Schifffahrtsunternehmen mit sich bringen. Dies dürfte insbesondere auch für die Regelung über die Pflicht zur Leistung eines Vorschusses gelten. Denn insoweit ist zu berücksichtigen, dass in den Fällen, in denen der Schaden auf einem Schifffahrtsereignis beruht, der Beförderer auf Grund der ihn treffenden Gefährdungshaftung ohnehin mit einer Inanspruchnahme rechnen muss und daher eine schnelle Auszahlung des geschuldeten Betrags regelmäßig unproblematisch sein dürfte. Auch die Einführung einer umfassenden Versicherungspflicht der Eigentümer von Seeschiffen nach der RL Versicherung erscheint, trotz des damit beschrittenen europäischen Sonderwegs, vertretbar. Denn schon heute wird die Mehrheit der Schiffseigentümer durch die nach der RL Versicherung für ausreichend erachteten P&I-Versicherungen gesichert sein.

Noch zu entscheiden ist, wie das deutsche Recht an die neuen europäischen Regelungen angepasst werden sollte. Für diese Entscheidung werden letztlich die Wettbewerbssituation und die wirtschaftliche Lage der betroffenen Unternehmen einerseits sowie das Schutzbedürfnis der Schiffsreisenden und sonstigen durch Schiffsunfälle betroffenen Personen andererseits wichtige Parameter sein. Hier wird letztlich der nationale Gesetzgeber aufgerufen sein, eine ausgewogene Lösung zu finden.

68 Vgl. Bundestags-Drucksache 16/6640 vom 10. Oktober 2007,

Neuerung der Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Binnenschifffahrt

Markus Jaegers¹, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Transportrecht

Der Strauss der Neuerungen ist im Binnenschifffahrtsrecht nicht so vielfältig wie in der Seeschifffahrt. Zwar ist noch Bewegung außerhalb des hier bearbeiteten Themas. Im Haftungsrecht steht als Neuerung nur die Revision des CLNI², des Straßburger Übereinkommens von 1988 an, nachdem die Verhandlungen über ein Abkommen über den Transport gefährlicher Güter (CRDNI) seit Jahren keinen Fortschritt mehr nehmen.

Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Aufsatzes stehen leider noch keine Verhandlungsergebnisse über die im Raum stehenden Neuerungen des CLNI fest. Es kann lediglich Hintergrund, Diskussionsstand und Bandbreite der Positionen dargelegt werden.

1. Einführung

Zum besseren Verständnis ist die Historie kurz zu beleuchten.

Wer Schifffahrt treibt, muss mit Unfällen rechnen. Es ist also einleuchtend, dass der Schiffer sein Risiko überschaubar und begrenzt wissen möchte. Das ist in der Seefahrt seit alters so. Bereits in den mittelalterlichen Seerechten findet man Ansätze einer Trennung von See- und Landvermögen und damit zugleich eine Differenzierung des Zugriffsystems. Einerseits sollten die Schiffer für Seeverbindlichkeiten nur mit den Vermögenswerten haften, die sie der See anvertraut hatten³. Andererseits wurde den Schiffsgläubigern ein Vorrang am Seevermögen des Schädigers zugestanden.

Aus dieser Grundidee hat sich in der Zeit der ersten großen Zivil- und Handelsrechtskodifikationen, also im 17. und 18. Jahrhundert, eine beschränkte Reederhaftung entwickelt. Später wurde daraus im Allgemeinen Deutschen Handels-

1 NJP Grotstollen, Duisburg

2 Convention des Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure

3 Haftung »com viribus maritimum«

gesetzbuch die gegenständlich beschränkte Haftung mit Schiff und Fracht. Das so genannte Exekutionssystem hat dann auch Eingang in das Binnenschiffahrtsgesetz von 1898 gefunden.

Zur Begründung des Exekutionssystems wurden bei Einführung des Binnenschiffahrtsgesetzes von 1898 folgende Argumente⁴ angeführt:

- Der Schiffahrtsunternehmer muss regelmäßig sein Schiff einem Schiffsführer überlassen, der seiner Aufsicht während der Reise entzogen ist. Er habe zumeist für fremdes Verhalten einzustehen. Hierfür sei eine Haftungsbeschränkung dem modernen Recht nicht fremd.
- Angesichts der »häufig sehr bedeutenden Höhe der in Frage kommenden Schäden« würde der Schiffahrtsunternehmer mit einem unbilligen Risiko belastet, wenn man ihn einem das ganze Vermögen belastenden, das gesamte Schiffahrtsunternehmen in Bestand und Entwicklung gefährdenden Risiko aussetzte.
- Schließlich habe sich im Seerecht das Rechtsinstitut der Beschränkung der Haftpflicht auf das Seevermögen bewährt. Im Ausland, namentlich Italien und den Niederlanden, sei so eine Gleichstellung erfolgreich durchgeführt.

Diese Gründe haben noch heute Gültigkeit.

- Hinzu kommen noch die speziellen Risiken der Schifffahrt. Gewässer sind eben keine Straßen oder Schienen. Es können unerkennbare Hindernisse im Fahrwasser verborgen sein. Ein Schiff ist Strömungen, Wellengang und Unwettern ausgesetzt, ohne dass es kurzfristig Schutz finden kann.

Und noch ein Aspekt, ist zu berücksichtigen:

- Die größte Gefahr geht, gerade heutzutage, nicht vom Schiff sondern von seiner Ladung, insbesondere bei Gefahrgutbeförderungen, aus. Setzte man den Schiffahrtsunternehmer einer unbeschränkten Haftung aus, wäre er einem ruinösen Risiko ausgesetzt, um die risikobehafteten Güter Dritter zu befördern.

Die anglo-amerikanischen Länder hatten sich dem Exekutionssystem nicht angeschlossen und statt dessen Summenhaftungssysteme entwickelt, die sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts auch in den kontinentaleuropäischen Rechtsraum hinein ausbreiteten. Man erkannte zunehmend auch in mitteleuropäischen Breiten die Nachteile des Exekutionssystems, bei dem ein nachteiliger Zusammenhang zwischen Schwere des Unfalls und Höhe der Haftungsmasse besteht. Ein schwerer Unfall⁵ führt beim Exekutionssystem mit einiger Wahrscheinlichkeit zu einer geringeren Entschädigung, jedenfalls quotall, als ein leichter, insbesondere wenn das verwendete Schiff alt und schlecht gepflegt oder schlecht ausgerüstet war. Und/oder wenn es zu geringer Fracht fuhr, was ja auch bei einem Seelenverkäufer mit Ladung von geringem Wert mit höherer Wahrscheinlichkeit der Fall ist.

4 Vgl. Reichstag-DrS, 9. Legislaturperiode, II. Session 1894/95, Aktenstück Nr. 81, S. 314

5 Man denke an das traurige Barkassen-Unglück im Hamburger Hafen vom 02.10.1984, bei dem 19 Menschen starben und 24 z.T. schwer verletzt wurden. Die Barkasse erlitt Total Schaden. Die Opfer waren aufgrund der damaligen Rechtslage nahezu entschädigungslos geblieben.

Bereits 1924⁶ wurde das erste seerechtliche, allerdings noch wenig erfolgreiche und stark lückenhafte Haftungsbeschränkungübereinkommen auf Basis der Summenhaftung geschlossen. 1957 kam es zur Ratifizierung des nachfolgenden Übereinkommens von Brüssel⁷, das mit dem ersten Seerechtsänderungsgesetz 1972 Eingang ins 5. Buch des HGB gefunden hat. Im Seerecht konnte dann bereits 1972 mit der Unterzeichnung des Londoner Haftungsbeschränkungübereinkommens (LHBÜ) weiterer Vorschrift erreicht werden. Das LHBÜ wurde im Zuge des Zweiten Seerechtsänderungsgesetzes 1986 ins HGB aufgenommen.

Im Binnenschiffahrtsrecht gab es bis zu dieser Zeit nur einige vergebliche Anläufe zur Ersetzung des Exekutions- durch das Summenhaftungssystem. Erst im Jahr 1988 wurde das Straßburger Übereinkommen, die CLNI, unterzeichnet. Zwar haben alle Vertragsstaaten der Mannheimer Akte, also die Staaten des Rheinstromgebiets, Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz, unterzeichnet, Frankreich und Belgien haben es jedoch nicht ratifiziert, so dass z.B. auf dem französischen Rhein noch immer das Exekutionssystem gilt. In Deutschland ist die CLNI im September 1998 durch Änderung beziehungsweise Einfügung der §§ 4 bis 5 m BinSchG⁸ umgesetzt worden.

Während für die deutsche Binnenschiffahrt erst seit 1998 ein internationales Haftungsbeschränkungübereinkommen in Kraft getreten ist, wurde im Seerecht mit dem Protokoll zur Änderung des LHBÜ⁹ bereits 1996 eine erste Revision durchgeführt. Dabei ging es im wesentlichen um die Anpassung der Haftungshöchstbeträge.

2. Revisionsverhandlungen

Um ähnliches geht es nunmehr bei der anstehenden Revision der CLNI.

2.1. Ziele

Die Signatarstaaten der CLNI haben im Jahr 2000 beschlossen, in Verhandlungen über eine Revision der CLNI einzutreten, um zum einen

- den geographischen Anwendungsbereich der CLNI zu erweitern und zum anderen
- die Haftungshöchstbeträge zu aktualisieren.

Man hatte sich vorgenommen, diese Ziele bis Ende 2009 zu erreichen. Heute wissen wir, dass man sicherlich mindestens ein bis zwei Jahre mehr benötigt.

6 Internationales Übereinkommen zur Beschränkung der Reederhaftung von Brüssel (IÜR 1924)

7 IÜR 1957

8 BGBl. I, 1998, 2489

9 BGBl. II, 2000, 791

Beide Ziele sind uneingeschränkt förderungswürdig. Die Binnenschifffahrt ist in hohem Maße international ausgerichtet. Bezogen auf das Ladungsgewicht sind aus deutscher Sicht ca. 76,5% aller Binnenschiffstransporte grenzüberschreitend, bezogen auf die Verkehrsleistung, also Tonnenkilometer, sind es sogar knapp 82%¹⁰. Binnenschiffsverkehre sind weit häufiger grenzüberschreitend als LKW- oder Bahnverkehre. Bezogen auf die Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) waren dies bei der Bahn im Jahr 2008 52 %¹¹ und beim LKW 12,3 %¹².

Die internationale Rechtsvereinheitlichung ist demnach für das Binnenschiffahrtsgewerbe ein folgerichtiges Anliegen, dem die Ausweitung des geographischen Regelungsbereiches der CLNI Rechnung trägt. Zwar wurde die Revision von den Rheinstromgebietsstaaten angeschoben und die Federführung hat wiederum die Zentralkommission für Rheinschifffahrt (ZKR). Zu Revisionsverhandlungen wurden aber auch die Donauanlieger und andere europäische Staaten eingeladen, von denen Ungarn, die Slowakei sowie der Elb-Anlieger Tschechische Republik teilnehmen¹³.

Die aktuell geltenden Haftungshöchstbeträge der CLNI beruhen auf der im Jahr 1988 ausgehandelten Fassung. Wegen der Geldentwertung seither ist eine angemessene Anpassung geboten. Freilich ist man sich nicht einig, was angemessen ist.

2.2. System der CLNI

Zum Verständnis der diskutierten Änderungsvorschläge ist in gebotener Kürze die Systematik der CLNI zu erläutern. Ausgangspunkt ist die allgemeine zivilrechtliche Haftung für alle Ansprüche, die aus dem Betrieb eines Binnenschiffes herrühren. Dies sind einerseits die vertraglichen Ansprüche, also die Ansprüche aus den Beförderungsverträgen der Passagiere und die aus Frachtgeschäft im Güterverkehr, andererseits die außervertraglichen, also insbesondere die deliktsrechtlichen infolge von Unfallereignissen. Anders als im allgemeinen Zivilrecht sieht das Binnenschiffrecht ebenso wie das Seerecht die Haftung des Schiffseigners für das Verhalten der Besatzung vor.

2.2.1. Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung

Abgesehen von den frachtrechtlich gesondert geregelten Haftungsbeschränkungen gilt der Grundsatz, dass der Schiffseigner unbeschränkt persönlich haftet, durch Errichtung eines Haftungsfonds jedoch seine Haftung beschränken kann. Alle an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb oder mit einer Bergung einschließlich einer Wrackbeseitigung entstandenen Personen- oder Sachschäden sowie Ansprüche auf Wrackbeseitigung unterliegen der Haftungsbe-

10 Quelle: BAG Marktbeobachtung Güterverkehr 2008, S. 41

11 a.a.O. S. 33

12 a.a.O. S. 11

13 Auch Russland hat zu einigen Treffen Delegationen entsandt, nimmt aber nicht regelmäßig teil.

schränkung. Auch Vermögensschäden wegen Verletzung nicht vertraglicher Rechte sind haftungsprivilegiert. Vermögensschäden infolge Verletzung vertraglicher Rechte hingegen sind vom Haftungsprivileg ausgenommen.

2.2.2. Haftungsprivilegierte Personen

Haftungsprivilegierte Personen sind Eigentümer, Ausrüster und Charterer des Schiffes, wobei unter Charterer der Schifffahrtsunternehmer zu verstehen ist, der ein Schiff mit Besatzung mietet (Timecharter¹⁴). Einbezogen sind auch der Berger sowie die Besatzung als Personen, für die der Schiffseigner Berger oder Retter haftet (Art. 1 Abs. 1, Abs. 3).

2.2.3. Ausnahmen von der Haftungsbeschränkung

Nicht alle denkbaren Ansprüche unterliegen der Haftungsbeschränkung. Die Ausnahmen sind in Art. 3 normiert. Ausgenommen sind demnach Ansprüche

- aus Bergung
- auf Beitragsleistungen zur großen Haverei
- nach dem Atomgesetz für nukleare Schäden
- der Bediensteten des Schiffseigners
- auf Ersatz der Rechtsverfolgungskosten.

Die Haftung ist ferner nicht beschränkbar, falls der Schiffseigner bzw. der Haftende den Schaden bewusst leichtfertig herbeigeführt hat.

2.2.4. Haftungsfonds

Die summenmäßige Haftungsbeschränkung kann bewirkt werden durch Errichtung eines Fonds nach der schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung in Deutschland oder in einem anderen Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens, sofern das dortige Recht die Zuständigkeit eröffnet. Danach kann das Haftungsbeschränkungsverfahren, d.h. das Verteilungsverfahren, durchaus in einem anderen Staat durchgeführt werden, als dem Staat, in dem der Unfallort liegt, z.B. wenn die lokalen Gesetze auf den Heimatort des Schiffes¹⁵ abstellen, der Unfall sich aber in einem anderen Staat zugetragen hat. Ferner kann die Haftungsbeschränkung einredeweise geltend gemacht werden, was aber etwas sperrig ist, weil der Haftende den oder die ihn treffenden Globalbeträge und die ihn treffenden Ansprüche zusammenstellen und nachweisen muss.

Vorgesehen sind nach deutschem Recht 6 Höchsthaftungsfonds:

- Haftungsfonds wegen Personenschäden von Reisenden
- Haftungsfonds für Ansprüche wegen Personenschäden Dritter mit Ausnahme von Reisenden
- Haftungsfonds für Sach- oder Vermögensschäden
- Haftungsfonds für Wrackbeseitigung

14 Fußn. vgl. § 537 Entwurf Seehandelsreformgesetz Fußn. Ende).

15 so z. B. § 2 Abs. 1 Schiffsverteilungsordnung

- Haftungsfonds für Ansprüche wegen Dritter entstandener Schäden durch gefährliche, auf dem Schiff des Haftenden beförderte Güter (mit Ausnahme von Ansprüchen nach § 22 WHG).
- Haftungsfonds für Ansprüche gegen den Berger oder einen Lotsen

Dem Fonds für Ansprüche wegen Schäden durch Gefahrgut (§ 5 h BinSchG) liegt ein Vorbehalt der CLNI (Art. 18 Abs. 1 lit. b) zugrunde. Der Vollständigkeit halber ist er zu erwähnen, zumal die Revision sicherlich auch auf diese Regelung Auswirkung haben wird.

2.2.5. Änderungsvorschläge

Die Höhe des in den jeweiligen Fonds durch Einzahlung oder Sicherheitsleistung einzubringenden Betrages ist derzeit im Fokus der Diskussion über die Revision.

2.2.5.1. Haftungshöchstbetrag für Reisende

Der Haftungshöchstbetrag für Reisende liegt derzeit bei 60.000 SZR multipliziert mit der Passagierkapazität des Schiffes, mindestens jedoch 720.000 SZR und höchstens, abhängig von der Fahrgastkapazität

- von 3 Millionen SZR bei bis zu 100 Personen,
- von 6 Millionen SZR bei bis zu 180 Personen und
- von 12 Millionen SZR bei darüber liegender Fahrgastkapazität.

Die an den Revisionsverhandlungen teilnehmenden Delegationen konnten eine Einigung darüber erzielen, dass der Ausgangsbetrag von 60.000 SZR auf 175.000 SZR anzuheben ist, was der Regelung des Protokolls von 1996 zum LHBÜ entspricht. Einig ist man sich auch, dass der Mindestbetrag auf 1.080.000 SZR anzuheben ist, um der Inflation Rechnung zu tragen.

Im Hinblick auf den Höchstbetrag werden 4 Optionen diskutiert.

- Abschaffung sämtlicher absoluter Höchstbeträge
- Anhebung der derzeitigen Höchstbeträge um 50% als Inflationsausgleich
- Beibehaltung der derzeitigen Höchstbeträge für Tagesausflugsschiffe aber Anhebung um 50% für Kabinenschiffahrt
- Beibehaltung der derzeitigen Höchstbeträge nur für Schiffe die mehr als eine bestimmte, noch festzulegende Anzahl von Reisenden befördern dürfen. Der absolute Höchstbetrag für kleinere Schiffe, d.h. geringerer Passagierkapazität, soll entfallen.

Hintergrund der Diskussion ist die Versicherbarkeit beziehungsweise die Finanzierbarkeit entsprechender Versicherungsdeckung. Insbesondere die niederländische Delegation und die Branchenverbände befürchten, dass für die großen Passagierschiffe bei Abschaffung der Limitierung Versicherungsdeckung sehr hohen Kostenaufwand erfordern wird. Zum anderen soll die ertragsschwache Tagesausflugsschiffahrt vor Kostensteigerungen geschützt werden, die durch Umlage auf die Fahrpreise nicht aufgefangen werden können oder zu nicht marktfähigen Preisen führt. Man befürchtet weiteren Niedergang der Tagesausflugsschiffahrt.

Die deutsche Delegation favorisiert die erstgenannte Option und argumentiert damit, dass der Entschädigungswert nicht von der Art der Schifffahrt abhängig sein

könne. Alle Reisen seien gleichwertig. Auch diene die Beseitigung des Höchstbetrages der Angleichung an das Seerecht, da auch das Protokoll von 1996 zum LHBÜ keinen Höchstbetrag vorsieht.

Zur Lösung ist ein Vorbehalt im Gespräch, der jedenfalls für die Tagesausflugsschifffahrt in bestimmten Grenzen nationale Lösungen zuließe. Für die deutsche Tagesausflugsschifffahrt bedeutete dies eine höhere Belastung als z.B. für die niederländische, da absehbar ist, dass die Bundesregierung von einem derartigen Vorbehalt keinen Gebrauch machen würde.

2.2.5.2. übrige Fonds

Die Haftungshöchstbeträge der anderen Fonds errechnen sich grundsätzlich nach dem Typ und nach den technischen Werten des verwendeten Schiffes. Derzeit sind dies:

- für Fahrgastschiffe und Schiffe, die nicht zur Güterbeförderung bestimmt sind, 200 SZR je Kubikmeter Wasserverdrängung zuzüglich 700
- SZR je Kilowatt Antriebsleistung;
- für Güterschiffe 200 SZR je Tonne Tragfähigkeit zuzüglich 700 SZR je Kilowatt Antriebsleistung;
- für Schlepp- und Schubboote 700 SZR je Kilowatt Antriebsleistung und
- bei schwimmenden Anlagen oder Geräten deren Wert im Zeitpunkt des Schadenseintritts.

Zur Begründung des Haftungsfonds wegen Personenschäden Dritter ist dieser Betrag in voller Höhe zu stellen. Für die Haftungsfonds für Sach- und Vermögensschäden sowie wegen Wrackbeseitigung beläuft sich die Hinterlegungssumme auf die Hälfte dieses Betrages.

Eine Sonderregelung gilt für Lotsen und Berger, die ihre Haftung bislang durch Hinterlegung von 200.000 SZR (Personenschäden) bzw. 100.000 SZR (Sachschäden) beschränken können.

Für Schäden, die mit der Beförderung gefährlicher Güter in ursächlichem Zusammenhang stehen, beträgt der Hinterlegungsbetrag bei Personenschäden das Dreifache des sich ansonsten bei Personenschäden ergebenden Betrages, mindestens jedoch 5 Millionen SZR, und bei Sachschäden ebenso das Dreifache des Betrages für Sachschäden – also die Hälfte des Betrages bei Personenschäden - aber ebenso mindestens 5 Millionen SZR. Dies sei der Vollständigkeit halber erwähnt. Für die Gefahrgutschäden ist davon auszugehen, dass der Berechnungsmodus nach der CLNI-Revision gleich bleibt und lediglich die Mindestbeträge angepasst werden.

Die Diskussion in den Verhandlungen dreht sich hinsichtlich der genannten Fondsbeträge um die Höhe der Anhebung. Während Belgien, die Niederlande, die Slowakei, Ungarn und Tschechien eine Erhöhung von 50 % für ausreichend erachten, fordern Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Schweiz eine Erhöhung um 100 % hinsichtlich der Personenschäden Dritter. Zur Bestimmung des Fondsbetrages für Sach- und Vermögensschäden stehen derzeit zwei Optionen im Raum:

- Nach der ersten soll es bei der bisherigen Regelung bleiben, wonach sich der Fondsbetrag auf die Hälfte des für Personenschäden beläuft, so dass sich die vorgenannten Erhöhungen entsprechend auswirken.
- Nach der zweiten Option sollen die der Berechnung zugrunde liegenden Faktoren wiederholt werden und die aktuellen Nennbeträge in SZR sollen als Inflationsausgleich um 50 % erhöht werden.

Durch eine von den Summen für Personenschäden abgekoppelte Berechnung des Hinterlegungsbetrages (2. Option) könnte einerseits der von der Bundesregierung geforderten besonderen Schutzwürdigkeit von Leben und Gesundheit Rechnung getragen werden. Andererseits könnte auf die Zurückhaltung der Verhandlungsstaaten Ungarn, Slowakei und Tschechien, die eine Erhöhung um 100 % aus wirtschaftlichen Gründen ablehnen, und auch des Binnenschiffahrtsgewerbes, das hohe Belastungen erwartet, Rücksicht genommen werden.

An einem Beispiel sollen die Unterschiede dargestellt werden. Ein typisches Binnenschiff, wie es auf allen größeren Wasserstraßen verkehrt, ist der Typ Europaschiff. Es hat 110 m Länge, 11,50 Breite und ca. 2500 Tonnen Tragfähigkeit bei einer Hauptmaschine von ca. 1.000 KW. Legt man diese Parameter zugrunde errechnet sich für Personenschäden aktuell eine Fondssumme von 1,2 Millionen SZR und folglich für Sachschäden eine von 600.000 SZR.

- Folgt man der Forderung nach 100 % Erhöhung, steigen diese Beträge auf das Doppelte, also auf 2,4 Millionen SZR für Personen- und 1,2 Millionen SZR für Sachschäden.
- Die 50 %-Erhöhung führt zu Haftungsbeträgen von 1,8 Millionen SZR für Personen- und 900.000 SZR für Sachschäden.
- Wird der Fonds für Sachschäden vom Fonds für Personenschäden entkoppelt, ergibt sich im genannten Beispiel eine Steigerung für Personenschäden auf 2,4 Millionen SZR und für Sachschäden auf 900.000 SZR.

Mit Ausnahme der Branchenvertreter besteht zwischen allen Verhandlungsteilnehmern Einvernehmen darüber, dass diese Beträge anzuheben sind, obgleich bereits die bisherigen Haftungshöchstbeträge nur höchst selten erreicht werden.

Seit Schaffung der Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung im Jahr 1998 kam es in Deutschland erst zu einem einzigen Verteilungsverfahren: Das sogenannte AN.KA-Verfahren, benannt nach dem TMS »AN.KA«, das durch eine Schiffsbewegung im Umschlagshafen einen hohen Schaden an der Umschlagsanlage verursacht hat. Ferner sind derzeit noch zwei Anträge auf Eröffnung von Verteilungsverfahren bei den Schifffahrtsgerichten anhängig. Das eine betrifft die Beschädigung einer Brücke in Regensburg durch das MS »Sento« vom 13. März 2008¹⁶, das andere den Container-Verlust des MS »Excelsior« vom 25. März 2007 auf dem Rhein bei Köln.

16 Ein Kranausleger des Schiffes hatte bei Unterquerung der Stahlbrücke eine über die Brücke geführte Gasleitung aufgerissen, aus der eine große Menge Gas austrat, die durch Funkenschlag entzündet wurde. Die Brücke wurde schwer beschädigt. Der Schaden soll sich auf ca. 5 Mio € belaufen, während das Haftungslimit für Sachschäden bei etwa 650 T€ liegt.

Dieser Unfall hat auch in den Medien einige Aufmerksamkeit erregt. Die geringe Anzahl von Verfahren legt nahe, dass bereits die derzeitigen Haftungshöchstbeträge in aller Regel zur Deckung aller Schäden ausreichen, was ich aus eigener Rechtspraxis auch bestätigen kann.

Ferner ist die Argumentation der niederländischen Delegation nachvollziehbar. Die Niederländer haben noch 2008 eine vermittelnde Position eingenommen und eine Erhöhung der Haftungssummen um 75 % befürwortet. Man ist auf die Position von Belgien, der Donauanlieger und der Tschechischen Republik (Erhöhung um 50 %) eingeschwenkt, weil die Erreichung der Rechtsvereinheitlichung schwerer wiege, als der ohnehin nur im seltenen Ausnahmefalls eines sehr schweren Unfalls zum Tragen kommende Höchstbetrag. Dem ist zuzustimmen.

Die Erhöhung der Beträge hinsichtlich der Berger- bzw. Lotsenhaftung scheint nach den vorliegenden Protokollen kein Thema zu sein. Falls man sich in den vorgenannten Punkten einigen kann, werden für eine Einigung über eine angemessene Anhebung auch dieser Beträge keine besonderen Schwierigkeiten erwartet.

3. Zusammenfassung und Empfehlung

Die CLNI sollte so revidiert werden, dass dem Gläubigerschutz ausreichend Rechnung getragen wird und eine maximale Rechtsvereinheitlichung erreicht werden kann. Für die Personenschifffahrt ist die Argumentation der Bundesregierung vorzugswürdig, zumal damit eine Angleichung an das Seerecht erreicht würde. Ein Vorbehalt zugunsten der Tagesausflugsschifffahrt würde die Kompromissfindung erleichtern, könnte jedoch zur Verlagerung der Tagesausflugsschifffahrt ins Ausland motivieren. Hinsichtlich der übrigen Fonds trägt die Anhebung um 50 % einem Inflationsausgleich aus heutiger Sicht noch ausreichend Rechnung. Zur Förderung der Rechtsvereinheitlichung sollte die Bundesregierung an dieser Stelle zu Kompromissen bereit sein, zumal die CLNI ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung der Haftungshöchstbeträge (Art. 20) vorsieht.

Im Zusammenhang mit dem Haftungsbeschränkungsrecht besteht, abgesehen von der anstehenden Revision der CLNI, auch im Bereich der Verteilungsordnung Änderungs- bzw. Ergänzungsbedarf.

Die Länder sollten sich dazu durchringen, die Zuständigkeit für Verteilungsverfahren auf ein einziges Gericht und zwar am besten auf ein Schifffahrtsgericht zu konzentrieren.

Ferner gibt die Revision Gelegenheit, über die Erforderlichkeit der Schiffsgläubigerrechte nachzudenken. Im Seerecht wurden die Schiffsgläubigerrechte (§ 754 HGB) im Zuge des 1. SRÄG eingeschränkt, was auch konsequent war, dienten die Schiffsgläubigerrechte doch als Korrelat zur beschränkten dinglichen Haftung. Im Binnenschifffahrtsrecht hat man bei Einführung des Straßburger Übereinkommens, beim Übergang vom Exekutions- auf das Summenhaftungssystem, die Schiffsgläubigerrechte unverändert gelassen. Da im Binnenschifffahrtsrecht anders als im Seerecht

die Schiffsgläubigerrechte nicht binnen Jahresfrist erlöschen, kann der Erwerber eines Binnenschiffes auch nach längerem Zeitablauf noch einem Schiffsgläubigerrecht ausgesetzt sein. Der Bedarf für die Schiffsgläubigerrechte erscheint aus Sicht der Praxis jedoch gering. Zumindest sollte man sie ähnlich wie im Seerecht (vgl. § 759 HGB) zeitlich beschränken.

Neue Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Seeschifffahrt

Dr. Klaus Ramming¹, Rechtsanwalt, Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr

Der Verkehrsgerichtstag hat sich zuletzt auf seiner 36. Tagung 1998 mit seerechtlichen Haftungsfragen befasst. Das Thema war seinerzeit »Haftung und Entschädigung beim Seetransport gefährlicher Güter«. Der Anlass hierfür war das zwei Jahre zuvor von der IMO (International Maritime Organisation) mit Sitz in London verabschiedete HNS-Übereinkommen (unten V.).

Seit jener Tagung hat sich in haftungsrechtlicher Hinsicht im internationalen Seerecht einiges getan. So ist das Protokoll von 1996 zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 in Kraft getreten (unten II.2). Zudem wurde die Rechtslage im Hinblick auf die Haftung für Ölverschmutzungsschäden, die von Tankern ausgehen, für die Geschädigten verbessert (unten III.). Darüber hinaus ist inzwischen das Bunkeröl-Übereinkommen verabschiedet worden und bereits in Kraft getreten (unten IV.). Das HNS-Übereinkommen ist bislang nicht in Kraft getreten, weil die Umsetzung in bestimmter Hinsicht Schwierigkeiten macht. Dem wird sich nunmehr ein Protokoll annehmen, das im April 2010 verabschiedet werden soll (unten V.). Von Bedeutung ist schließlich die Verabschiedung des Wrackbeseitigungsübereinkommens im Jahre 2007 (unten VI.).

I. Die außervertragliche Haftung des Reeders nach deutschem Recht

1. Der Reeder bzw. Ausrüster als Haftender

Im Mittelpunkt der seerechtlichen Haftung steht nach deutschem Recht der Reeder. Dieser ist in § 484 HGB umschrieben als Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes. Abweichend von § 1 BinSchG² stellt § 484

¹ Lebuhn & Puchta, Hamburg.

² Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895 (RGBl. 1895, 301), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. 2009 I S. 2585, 2617).

HGB insbesondere darauf ab, dass der Eigentümer sein Schiff gewerblich nutzt. Das gesamte Fünfte Buch HGB über den Seehandel steht unter diesem Vorbehalt und kommt daher grundsätzlich nicht auf nicht-gewerblich betriebene Schiffe zur Anwendung. Hier hilft Art. 7 Abs. 1 und 2 EGHGB, in dem bestimmte seerechtliche Vorschriften für anwendbar erklärt werden, wenn die Verwendung des Schiffes zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt. In jedem Falle aber muss das Schiff zur Seefahrt, also überwiegend auf Seegewässern verwendet werden und damit ein Seeschiff sein.³ See- und Binnengewässer werden traditionell nach Maßgabe des § 1 FIRV⁴ voneinander abgegrenzt.⁵

An die Stelle des Reeders tritt nach § 510 Abs. 1 HGB der Ausrüster (gleichlautend § 2 Abs. 1 BinSchG). Hierbei handelt es sich um diejenige Person, die das ihr nicht gehörende Schiff ihrerseits zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet, wenn darüber hinaus die Voraussetzungen eines Ausrüsterverhältnisses vorliegen. Dieses wird in § 510 Abs. 1 HGB etwas umständlich dahin umschrieben, dass der Betreffende das Schiff für seine Rechnung verwenden und es entweder selbst führen oder die Führung einem Kapitän anvertrauen muss.⁶ Das typische Ausrüsterverhältnis ist die Bareboat-Charter. Hier vermietet der Vercharterer das bloße Schiff ohne Besatzung. In diesem Falle ist nicht der (vercharternde) Reeder der Adressat der seerechtlichen Haftungs Vorschriften, sondern der Ausrüster.

2. Die Anlagen-Haftung

Der Reeder bzw. Ausrüster ist Inhaber des Schiffes, so dass nach den Umständen eine Anlagen-Haftung in Betracht kommen kann. Hier können insbesondere die Tatbestände des § 2 Abs. 1 HaftpflG⁷ oder des § 89 WHG⁸ – früher: § 22 WHG⁹ – eine Rolle spielen.

- 3 Näher Ramming (Hamburger Handbuch des Binnenschiffrechts, 2009) Rn 12-13.
- 4 Flaggenrechtsverordnung (FIRV) vom 4. Juli 1990 (BGBl. 1990 I S. 1389), zuletzt geändert durch Art. 525 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. 2006 I S. 2407, 2472).
- 5 Näher Ramming (Fn 3) Rn 14-18.
- 6 Siehe auch § 477 Abs. 1 des Textvorschlages des Abschlussberichts der Sachverständigenrunde zur Reform des Seehandelsrechts (<http://www.bmj.de/files/-/3896/Abschlussbericht%20Seehandelsrecht.pdf>), wo nur noch darauf abgestellt wird, dass der betreffende ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt betreibt.
- 7 Haftpflichtgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Januar 1978 (BGBl. 1978 I S. 145), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 19. Juli 2002 (BGBl. 2002 I S. 2674).
- 8 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG), Art. 1 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. 2009 I S. 2585).
- 9 Wasserhaushaltsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. August 2002 (BGBl. I 3245), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), aufgehoben durch Art. 24 Abs. 2 S. 1 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 zur Neuregelung des Wasserrechts (BGBl. 2009 I S. 2585).

3. Die adjektivische Haftung

Das Seerecht kennt mit der so genannten adjektivischen Haftung eine besondere Form der Einstandspflicht des Reeders. Der Grundfall ist in § 485 S. 1 HGB geregelt (siehe auch § 3 Abs. 1 BinSchG).¹⁰ Ausgangspunkt ist ein verschuldensabhängiger Anspruch des geschädigten Dritten gegen eine Person der Schiffsbesatzung. Dieser Anspruch kann sich insbesondere auf die allgemeinen Grundsätze der § 823 Abs. 1 und 2 BGB stützen. Die Besonderheit des § 485 S. 1 HGB besteht darin, dass die Haftung des Besatzungsmitglieds auf den Reeder bzw. Ausrüster »erstreckt« wird, so dass er in der gleichen Weise und als Gesamtschuldner neben dem Besatzungsmitglied für den Schaden einzustehen hat. Ein entsprechendes Haftungsmodell findet sich auch in den Vorschriften der §§ 734 ff. HGB über die Haftung der an einer Schiffskollision beteiligten Reeder. Diese Bestimmungen gehen auf das Zusammenstoß-Übereinkommen¹¹ zurück.

4. Die allgemeinen Grundsätze

§ 485 S. 1 HGB gilt nicht abschließend. Daneben kommen die allgemeinen Tatbestände zur Anwendung, namentlich § 823 Abs. 1 und 2 sowie § 831 BGB.¹² Diese haben ihre allseits bekannten Schwächen: Um den Reeder bzw. Ausrüster in Anspruch nehmen zu können, muss der Geschädigte darlegen und ggf. beweisen, dass der betreffende Reeder bzw. Ausrüster selbst bzw. deren Organe schuldhaft den Schaden herbeigeführt haben. Der Umstand, dass der Schaden tatsächlich durch eine Hilfsperson des Reeders bzw. Ausrüsters verursacht wurde, führt lediglich zur Anwendung des § 831 Abs. 1 BGB, und der damit verbundenen Möglichkeit des Reeders, sich zu entlasten. Im Gegensatz dazu ermöglicht § 485 S. 1 HGB (siehe 3.) eine unmittelbare Inanspruchnahme des Reeders bzw. Ausrüsters im Falle eines schuldhaften Verhaltens des Besatzungsmitglieds. Ansprüche gegen den Reeder bzw. Ausrüster können sich auch aus § 904 S. 1 BGB¹³ oder § 512 Abs. 3, § 753 Abs. 2 HGB ergeben.

II. Die Beschränkbarkeit der Haftung

Eine wichtige schiffahrtsrechtliche Besonderheit besteht darin, dass der Reeder eines Seeschiffes seine Gesamthaftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis auf einen oder mehrere bestimmte Höchstbeträge beschränken kann. Maßgeblich sind heute die §§ 486 ff. HGB i.V.m. den Bestimmungen des HBÜ 1976¹⁴ in der Fassung des

10 Näher Ramming (Fn 3) Rn 26-34.

11 Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (RGBl. 1913 S. 49, 89).

12 Siehe Ramming (Fn 3) Rn 37-43.

13 Siehe Ramming (Fn 3) Rn 35.

14 Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786); für Deutschland zum 13. Mai 2004 außer Kraft getreten (BGBl. 2005 II S. 189).

Protokolls von 1996¹⁵ (HBÜ 1996). Eine entsprechende Befugnis steht dem Eigner eines Binnenschiffes zu; insoweit gelten die §§ 4 ff. BinSchG, die ihrerseits auf die CLNI¹⁶ zurückgehen.

1. Die Beschränkung

Das Recht zur Beschränkung der Gesamthaftung steht neben dem Reeder bzw. Eigner auch den anderen am Schiffsbetrieb beteiligten Personen zu, etwa den Charterern, den Mitgliedern der Schiffsbesatzung, dem Manager, dem Berger und dem Lotsen. Diese Personen machen ihr Recht zur Beschränkung der Haftung insbesondere durch Einleitung eines Seerechtlichen Verteilungsverfahrens nach Maßgabe der §§ 1–33 SVertO¹⁷ geltend. Kernstück dieses Verfahrens ist die Errichtung eines Haftungsfonds beim zuständigen Gericht. Dies ist aufgrund eines zwischen den Bundesländern geschlossenen Staatsvertrages stets das Amtsgericht Hamburg.¹⁸ Der Haftungsfonds wird im weiteren Verlauf auf die von den Gläubigern angemeldeten Ansprüche im Verhältnis verteilt. Der Höchstbetrag ermittelt sich anhand der Vermessung, also der Größe des Schiffes. Es stehen mehrere Höchstbeträge zur Verfügung, etwa für Ansprüche wegen Tod und Körperverletzung, für Ansprüche von Reisenden sowie für sonstige Ansprüche. Beispielsweise betrug der Höchstbetrag nach dem HBÜ 1976 für ein Schiff mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) von 30.000 im Hinblick auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung 10,6 Millionen SZR sowie im Hinblick auf sonstige Ansprüche 4,8 Millionen SZR. Das SZR steht bei ungefähr EUR 1,12.¹⁹

2. Das Protokoll von 1996

Am 13. Mai 2004 ist das Protokoll von 1996 zum HBÜ 1976 für Deutschland in Kraft getreten.²⁰ Zwei Neuerungen sind bemerkenswert. Zum einen sind die Höchstbeträge deutlich angehoben worden. Ausgehend von dem Beispiel eben würde heute bei einem Schiff mit einer BRZ von 30.000 der Höchstbetrag im Hinblick auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung bei 24,4 Millionen SZR und im Hinblick auf sonstige Ansprüche bei 12,2 Millionen SZR liegen. Eine weitere, in ihrer Bedeutung nicht zu unterschätzende Änderung besteht darin, dass die Höchst-

15 Protokoll vom 2. Mai 1996 zum Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790).

16 Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) (BGBl. 1998 II S. 1643).

17 Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt (Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung – SVertO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (BGBl. 1999 I S. 530, berichtigt BGBl. 2000 I S. 149), zuletzt geändert durch Art. 78 Abs. 5 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. 2007 I S. 2614, 2629).

18 Abkommen über die Zuständigkeit des Amtsgerichts Hamburg für die seerechtlichen Verteilungsverfahren (HmbGVBl. 1992, 91).

19 Abrufbar unter http://www.imf.org/external/np/fin/data/param_rms_mth.aspx.

20 BGBl. 2004 II S. 1793.

beträge in einem vereinfachten Verfahren unter Einbindung der International Maritime Organisation (IMO) geändert werden. Damit ist es nicht mehr erforderlich, bei Änderungen jeweils ein Übereinkommen in Form eines Protokolls aufzulegen.

3. Initiative zur weiteren Erhöhung der Höchstbeträge

Möglicherweise werden die Höchstbeträge in absehbarer Zeit erstmals im vereinfachten Verfahren erhöht. Australien hat beim Legal Committee der IMO hat sich auf seiner 96. Sitzung vom 5. bis 9. Oktober 2009 mit einer entsprechenden australischen Initiative²¹ befasst.

III. Die Haftung für Ölverschmutzungsschäden

Das älteste internationale Haftungsübereinkommen, das sich mit Verschmutzungen auf See befasst, ist das Ölhaftungsübereinkommen, das ursprünglich aus dem Jahre 1969 stammt²² und heute in der Fassung des Protokolls von 1992 gilt (ÖIHÜ 1992).²³ Das Übereinkommen begründet eine Haftung für alle durch Öltanker verursachten Ölverschmutzungsschäden.

1. Der Anwendungsbereich

Das ÖIHÜ 1992 gilt nur für Verschmutzungen, die von Öltankern (Art. I Nr. 1 Hs. 1 und Nr. 5) – nicht: von sonstigen Schiffen – ausgehen, unabhängig davon, ob es sich um eine Ladungs- oder eine Ballastreise handelt. Ebenso gilt das Übereinkommen für Oil-Bulk-Ore-(OBO-)Schiffe auf Reisen, auf denen Öl befördert wird einschließlich darauf folgender Reisen, sofern nicht nachgewiesen wird, dass keine Rückstände mehr an Bord sind (Art. I Nr. 1 Hs. 2). Die Staatszugehörigkeit des Schiffes ist ohne Bedeutung, so dass das ÖIHÜ 1992 auch für Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten gilt (so ausdrücklich § 1 Abs. 2 ÖISG).²⁴ Das Schiff muss nach Art. I Nr. 1 ÖIHÜ 1992 ein Seeschiff sein (oben I.1).

Ein Ölverschmutzungsschaden im Sinne des ÖIHÜ sind Verluste und Schäden, die auf das Ausfließen oder Ablassen von Öl zurückzuführen sind, sowie die Kosten

21 Siehe IMO-Dokument LEG/96/12/1.

22 Internationales Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl 1975 II S. 305), zuletzt geändert durch Protokoll vom 25. Mai 1984 (BGBl. 1988 II S. 705 – nicht in Kraft getreten), von Deutschland gekündigt mit Wirkung zum 15. Mai 1998 (BGBl 1997 II S. 1678).

23 Internationales Übereinkommen von 1992 vom 27. November 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Neufassung vom 23. April 1996 (BGBl. 1996 II S. 670), geändert durch die Entschließung LEG.1(82) des Rechtsausschusses der IMO vom 18. Oktober 2000 (BGBl. 2002 II S. 944).

24 Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe (Ölschadengesetz – ÖISG) vom 30. September 1988 (BGBl. 1988 I S. 1770), zuletzt geändert durch Art. 65 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. 2006 I S. 2407, 2415).

für Schutzmaßnahmen und dadurch verursachte Verluste und Schäden (Art. I Nr. 6). Schäden wegen Tod oder Körperverletzung fallen nicht hierunter. Dabei kommt es nicht darauf an, ob das Öl als Ladung befördert wurde oder ob es sich um Brennstoff handelt, der zum Verbrauch an Bord vorgesehen war (Art. I Nr. 5 ÖIHÜ 1992).

Zu den Verschmutzungsschäden muss es im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats des ÖIHÜ 1992 einschließlich seines Küstenmeers (siehe Art. 2 bis 32 SeerechtsÜ)²⁵ oder in dessen ausschließlicher Wirtschaftszone (AWZ – Art. 55 bis 75 SeerechtsÜ) bzw. in einem entsprechenden Gebiet gekommen sein (Art. II ÖIHÜ 1992).

2. Die Haftung

Eine Eigenart der Einstandspflicht nach dem ÖIHÜ 1992 ist die Kanalisierung der Haftung auf den Eigentümer. Nur er haftet für die Ölverschmutzungsschäden, während die sonstigen, am Schiffsbetrieb beteiligten Personen, wie die Besatzung, der Lotse, die Charterer, der Ausrüster, der Manager oder der Berger, ausdrücklich von der Haftung freigestellt sind (Art. III Abs. 4 S. 2 ÖIHÜ 1992). Dies gilt allerdings nur, soweit diesen von der Haftung befreiten Personen nicht ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist. Dies wird in der international geläufigen Weise umschrieben als vorsätzliches oder leichtfertiges Verhalten im Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts (Art. III Abs. 4 S. 2 ÖIHÜ 1992).

Die Haftung des Eigentümers für den Ölverschmutzungsschaden ist begründet, wenn das Öl, das die Verschmutzungsschäden verursacht hat, von seinem Schiff ausgeflossen oder abgelassen worden ist (Art. III Abs. 1, Art. 1 Nr. 6 [a] ÖIHÜ 1992). Die Einstandspflicht ist grundsätzlich verschuldensunabhängig. Der Eigentümer kann sich zu seiner Entlastung lediglich auf einen eingeschränkten Katalog von Ausschlussgründen berufen (Art. III Abs. 2 [a] bis [c] ÖIHÜ 1992), nämlich darauf, dass der Schaden durch eine Kriegshandlung oder durch ein unabwendbares Naturereignis entstanden ist, dass er ausschließlich durch das Verhalten eines Dritten in Schädigungsabsicht verursacht wurde oder dass Fahrlässigkeit oder eine andere rechtswidrige Handlung einer Regierung oder einer anderen für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen verantwortlichen Stelle in der Wahrnehmung dieser Aufgabe verursacht wurde. Ebenso kann der Eigentümer dem Geschädigten ein Mitverschulden entgegen halten (Art. III Abs. 3 ÖIHÜ 1992). Der Eigentümer muss im Hinblick auf seine Haftung wegen Ölverschmutzungsschäden eine Versicherung abschließen (Art. VII ÖIHÜ 1992, § 2 ÖISG). Der Geschädigte kann den Versicherer bzw. Sicherungsgeber direkt in Anspruch nehmen.

3. Die Beschränkbarkeit der Haftung

Die Haftung des Eigentümers nach dem ÖIHÜ 1992 für alle Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden aus einem Ereignis ist beschränkbar (§ 486 Abs. 2 HGB).

²⁵ Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798).

Das Übereinkommen enthält in Art. V und VI ein eigenständiges System der Haftungsbeschränkung, das weitgehend dem des HBÜ 1976 nachgebildet ist (oben II.1). Auch für Ölverschmutzungsschäden haftet der Eigentümer ausgehend von der Größe des Schiffes (Art. V Abs. 1 ÖIHÜ 1992). Zur Geltendmachung der Beschränkung muss nach Art. V Abs. 3 ÖIHÜ 1992 ein Haftungsfonds bei dem zuständigen Gericht errichtet werden. Das Verfahren entspricht dem Verfahren der allgemeinen Haftungsbeschränkung und wird nach Maßgabe der SVertO durchgeführt (§ 487 e Abs. 1 HGB, § 1 Abs. 1 SVertO). Das Recht des Eigentümers zur Beschränkung der Haftung entfällt, wenn ihm ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist (Art. V Abs. 2 ÖIHÜ 1996).

Für einen Tanker mit einer BRZ von 30.000 war zunächst ein Höchstbetrag von 13,5 Millionen SZR vorgesehen. Abweichend vom HBÜ 1996 ist in Art. V Abs. 1 ÖIHÜ 1992 eine absolute Obergrenze unabhängig von der Schiffsgröße vorgesehen. Diese lag ursprünglich bei 59,7 Millionen SZR. Die Höchstbeträge des Art. V Abs. 1 ÖIHÜ 1992 sind zum 1. November 2003 angehoben worden.²⁶ Für einen Tanker mit einer BRZ von 30.000 errechnet sich nunmehr ein Höchstbetrag von 20,3 Millionen SZR, während der höchste zur Verfügung stehende Betrag auf 89,8 Millionen SZR angehoben wurde.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass der Höchstbetrag allein für Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden zur Verfügung steht. Gläubiger, die Ansprüche dieser Art geltend machen, stehen daher wesentlich besser als sonstige Gläubiger, die sich die allgemeine Haftungsbeschränkung nach Maßgabe der §§ 486 ff. HGB und des HBÜ 1996 entgegenhalten lassen müssen.

4. Ölfonds und Zusatzfonds

Die Rechtstellung der Gläubiger, die Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden geltend machen, wird durch besondere weitere Einrichtungen erheblich verbessert. Für diese Ansprüche stehen zwei Fonds zur Verfügung, der Ölfonds und der Zusatzfonds. Nähere Regelungen hierzu finden sich im Fondsübereinkommen, das ursprünglich aus dem Jahre 1971 stammt,²⁷ heute aber in der Fassung des Protokolls von 1992 gilt (FondsÜ 1992),²⁸ sowie im dazugehörigen Protokoll von 2003 (Öl-

26 Entschließung LEG.1(82) des Rechtsausschusses der IMO vom 18. Oktober 2000 (BGBl. 2002 II S. 947).

27 Internationales Übereinkommen vom 18. Dezember 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1975 II S. 310, 320), zuletzt geändert durch Protokoll vom 25. Mai 1984 (BGBl. 1988 II S. 705, 724 – nicht in Kraft getreten), von der Deutschland gekündigt mit Wirkung zum 15. Mai 1998 (BGBl. 1997 II S. 1546).

28 Internationales Übereinkommen von 1992 vom 27. November 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden in der Neufassung vom 23. April 1996 (BGBl. 1996 II S. 685), geändert durch die Entschließung LEG.2(82) des Rechtsausschusses der IMO vom 18. Oktober 2000 (BGBl. 2002 II S. 947).

FÜProt 2003).²⁹ Ölfonds und Zusatzfonds sind nicht zu verwechseln mit dem vom Schiffseigentümer nach Maßgabe des ÖIHÜ 1992 beim Gericht zu errichtenden Haftungsfonds (oben II.1). Dies ist lediglich eine Vermögensmasse, aus dem alle Ansprüche aus einem Ereignis anteilig befriedigt werden. Der Ölfonds und der Zusatzfonds sind dagegen besondere juristische Personen mit Sitz in London.

Der Ölfonds steht für Schäden aus Ölverschmutzungen ein, wenn der Schiffseigentümer nicht haftet (Art. 4), insbesondere wenn er sich ausnahmsweise entlasten kann, wenn weder von ihm noch vom Versicherer eine Zahlung erlangt werden kann oder wenn der Schaden die beschränkte Höchsthaftung des Schiffseigentümers übersteigt. Die vom Ölfonds zu leistende Entschädigung war zunächst auf 135 Millionen SZR beschränkt. Seit dem 1. November 2003 gilt ein neuer Höchstbetrag von 203 Millionen SZR.³⁰ Reicht dieser Betrag nicht aus, steht nach dem ÖFÜProt 2003 der Zusatzfonds bis zu einem Betrag von 750 Millionen SZR ein. Das Protokoll ist am 3. März 2005 in Kraft getreten. Beide Fonds, also der Ölfonds und der Zusatzfonds, erhalten ihre Mittel von den Empfängern beitragspflichtigen Öls, also von der Ölindustrie.

IV. Die Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden

Das ÖIHÜ 1992 begründet lediglich eine Haftung für Schäden wegen Ölverschmutzungen, die von einem Tankerschiff ausgehen. Auf sonstige Schiffe findet das Übereinkommen keine Anwendung. Hier gilt ergänzend das BunkerölÜ.³¹ Es ist am 21. November 2008 für Deutschland in Kraft getreten.³²

29 Protokoll vom 16. Mai 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl 2004 II S. 1291).

30 Entschließung LEG.2(82) des Rechtsausschusses der IMO vom 18. Oktober 2000 (BGBl. 2002 II S. 947).

31 Internationale Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröl-Verschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) – siehe die Denkschrift BT-Drucks. 16/736, S. 23 – 30 (= BR-Drucks. 944/05 S. 23 – 30) sowie noch Dörfelt, Gerichtsstand sowie Anerkennung und Vollstreckung nach dem Bunkeröl-Übereinkommen, IPRax 2009, 470–474; Hasche, Neues Bunkeröl-Übereinkommen, Hansa 2008 Nr. 8 S. 112; DVIS 104 A mit Beiträgen von Schlingmann (Das Bunkeröl-Übereinkommen – Einführung und Überblick –, S. 1–7), Hasche/Sethmann (Die Haftung der Schiffseigner, S. 9–15), Ramming (Die Beschränkbarkeit der Haftung für Verschmutzungsschäden, S. 17–32), Peltzer (Versicherungsrechtliche Aspekte, S. 33–38), Boës (Amtshaftung bei Ausstellung unrichtiger Versicherungsbescheinigungen, S. 39–45) sowie Dörfelt (Die Gerichtsstandsregelungen des Übereinkommens, S. 47–56); Ramming, Das Bunkeröl-Übereinkommen, VersR 2007, 306–322.

32 BGBl. 2008 II S. 786.

1. Der Anwendungsbereich

Das BunkerölÜ regelt die Haftung der Schiffseigentümer (unten 2.) für Bunkerölverschmutzungsschäden. Diese werden in Art. 1 Nr. 9 (a) Hs. 1 BunkerölÜ – ganz ähnlich wie in Art. I Nr. 6 (a) Hs. 1 ÖIHÜ 1992 (oben III.1) – umschrieben als Verlust oder Schäden, die außerhalb des Schiffes durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen von Bunkeröl zurückzuführende Verunreinigung verursacht werden. Damit sind Schäden wegen Tod oder Körperverletzung weder Öl- noch Bunkerölverschmutzungsschäden (oben III.1; anders die HNS-Schäden, siehe unten V.1). Bunkeröl im Sinne des Art. 1 Nr. 5 BunkerölÜ ist jedes Kohlenwasserstoffmineralöl, das für den Betrieb oder den Antrieb des Schiffes verwendet wird oder werden soll, einschließlich aller Rückstände. Erfasst wird damit vor allem der Brennstoff des Schiffes. Stets muss es sich um ein Seeschiff handeln (Art. 1 Nr. 1 – oben I.1). Auf dessen Staatszugehörigkeit kommt es nicht an (§ 1 Abs. 2 ÖISG).

In räumlicher Hinsicht ist der Anwendungsbereich des BunkerölÜ in Art. 2 in gleicher Weise umschrieben wie der des ÖIHÜ 1992 in dessen Art. II. Beide Übereinkommen gelten zunächst für Verschmutzungsschäden, zu denen es im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates kommt. Hierzu zählen dessen inneren Gewässer sowie das Küstenmeer. Darüber hinaus regeln die Übereinkommen auch die Haftung für Verschmutzungsschäden in der AWZ eines Vertragsstaates oder eines dementsprechenden Gebietes.

2. Die Haftung

Das BunkerölÜ begründet eine Haftung der Schiffseigentümer (Art. 3 Abs. 1). Hierzu gehören neben dem eingetragenen Eigentümer auch der Bareboat-Charterer sowie der »Ausrüster« des Schiffes (Art. 1 Nr. 3). Sie haften als Gesamtschuldner (Art. 3 Abs. 2). Wie sich aus dem verbindlichen englischen Wortlaut des Übereinkommens ergibt, muss auch der Manager des Schiffes nach Maßgabe des Übereinkommens für die Verschmutzungsschäden einstehen. Dies ist der amtlichen deutschen Übersetzung des Übereinkommens nicht zu entnehmen.³³ Anders als im ÖIHÜ 1992 ist im BunkerölÜ keine Kanalisierung der Haftung auf die Schiffseigentümer vorgesehen. Alle sonstigen, am Schiffsbetrieb beteiligten Personen können daher wegen eines Bunkerölverschmutzungsschadens nach Maßgabe des im Übrigen anwendbaren Rechts in Anspruch genommen werden.

Die Haftung der Schiffseigentümer nach dem BunkerölÜ ist ähnlich wie die Haftung des Schiffseigentümers nach dem ÖIHÜ 1992 ausgestaltet. Es genügt, dass es durch Bunkeröl, das sich an Bord des betreffenden Schiffes befindet oder von ihm stammt, zu Verschmutzungsschäden gekommen ist (Art. 3 Abs. 1 BunkerölÜ). Ein Verschulden des Schiffseigentümers oder seiner Gehilfen ist nicht erforderlich. Schiffseigentümer können nach dem BunkerölÜ zu ihrer Entlastung nur auf einen eingeschränkten Katalog von Umständen verweisen (Art. 3 Abs. 3 und 4), der dem des Art. III Abs. 2 und 3 ÖIHÜ 1992 entspricht. Darüber hinaus können die Schiffsei-

33 Hasche/Sethmann DVIS A 103 S. 9 Rn 4–8; Ramming VersR 2007, 306, 310 f. (unter 2.).

gentümer dem Anspruchsteller ein Mitverschulden entgegen halten. Der Schiffseigentümer muss eine Pflichtversicherung aufrechterhalten, außerdem besteht ein Direktanspruch gegen den Versicherer bzw. Sicherungsgeber (Art. 7 BunkerölÜ, § 2 ÖISG).

3. Die Beschränkbarkeit der Haftung

Allerdings unterliegt die Haftung der Schiffseigentümer nach dem BunkerölÜ keiner »eingebauten« höhenmäßigen Beschränkung. Vielmehr sagt das BunkerölÜ in Art. 6 ausdrücklich, dass die Schiffseigentümer ihre Haftung nach Maßgabe der allgemeinen Regelungen über die Beschränkbarkeit der Gesamthaftung beschränken können (oben II.). Dies ist eine wichtige Besonderheit des BunkerölÜ: der Geschädigte, der Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden geltend macht, ist nur einer von mehreren Gläubigern, der sich den zur Verfügung stehenden Betrag ggf. mit den anderen Gläubigern teilen muss. Insofern unterscheidet sich die Haftung nach dem BunkerölÜ grundlegend von den Einstandspflichten des Schiffseigentümers nach dem ÖIHÜ 1992 (oben III.3) und dem HNS-Ü (unten V.3), bei dem ausschließlich für die Ansprüche wegen Ölverschmutzungs- bzw. HNS-Schäden ein eigener Fonds zur Verfügung steht.

4. Begrenzter Schutz der Geschädigten

Die Bedeutung des BunkerölÜ besteht (lediglich) darin, die Einstandspflicht einiger unmittelbar am Schiffsbetrieb beteiligter Personen international zu vereinheitlichen. Durch die Ausgestaltung als Gefährdungshaftung mag im Vergleich zur Rechtslage nach den einzelstaatlichen Vorschriften, die möglicherweise auf ein Verschulden abgestellt haben, ein Fortschritt erzielt worden sein. Ein Vorteil für die Geschädigten ergibt sich auch aus der Pflichtversicherung sowie dem Direktanspruch gegen den Versicherer. Darüber hinaus ist jedoch der Gläubiger, der Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden geltend macht, nicht besser gestellt als der Gläubiger sonstiger Ansprüche. Anders als bei Ölverschmutzungs- und HNS-Schäden gibt es keinen Fonds, der zusätzliche Mittel zur Verfügung stellt (oben III.4 und unten V.4).

V. Die Haftung für HNS-Schäden

Neben dem ÖIHÜ 1992 und dem BunkerölÜ ist das bereits angesprochene HNS-Ü³⁴ von 1996 schon seit langem als dritte Grundlage der international vereinheitlichten Haftung vorgesehen. Hier geht es um die Einstandspflicht für Schäden durch die Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe durch Schiffe auf See (*hazardous noxious substances* – HNS). Das HNS-Ü gleicht in vielerlei Hinsicht dem ÖIHÜ

³⁴ Internationales Übereinkommen vom 3. Mai 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen); englischer Wortlaut *TranspR* 1997, 450, deutsche Übersetzung im Anhang zum Beschluss des Rates vom 18. November 2002 (2002/971/EG) (ABl. 2002 Nr. L 337 S. 55).

sowie den Fondsübereinkommen (oben III.). Es ist bislang noch nicht in Kraft getreten (siehe aber unten 5.).

1. Der Anwendungsbereich

Das HNS-Ü regelt die Haftung für HNS-Schäden. Diese sind in Art. 1 Nr. 6 HNS-Ü umschrieben. Zu ihnen gehören, anders als beim ÖLHÜ 1992 und dem BunkerölÜ (oben III.2 und IV.2), Schäden, die durch Tod oder Körperverletzung an Bord oder außerhalb des Schiffes, das HNS befördert, durch HNS verursacht werden (Art. 1 Nr. 6 [a] HNS-Ü). Hinzu kommen Schäden durch Verlust oder Beschädigung von Sachen außerhalb des Schiffes. HNS-Schäden sind schließlich auch Verluste oder Schäden durch Verschmutzung der Umwelt sowie die Kosten von Schutzmaßnahmen und weitere, durch Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden (Art. 1 Nr. 6 [b] – [d] HNS-Ü).

Sehr unübersichtlich ist die Umschreibung »gefährliche und schädliche Stoffe« (HNS) in Art. 1 Nr. 5 HNS-Ü. Sie müssen an Bord eines Seeschiffes (Art. 1 Nr. 1, oben I.1) als Ladung befördert werden. Bei der Definition wird vielfach auf gefahrgutrechtliche Vorschriften Bezug genommen. Zu den HNS gehören als Massengut beförderte Öle, die in Anhang I der Anlage I MARPOL-Übereinkommen 1973/1978³⁵ aufgeführt sind (i), bestimmte als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe, die in Anlage II MARPOL 73/78 benannt werden (ii), als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe gemäß Kapitel 17 IBC-Code³⁶ (iii), gefährliche und schädliche Stoffe, Schadstoffe, Güter und Gegenstände in verpackter Form, die im IMDG-Code³⁷ aufgeführt sind (iv), verflüssigte Gase gemäß Kapitel 19 IGC-Code³⁸ (v), als Massengut beförderte flüssige Stoffe mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 60° Celsius (vi), Schüttladung mit gefährlichen chemischen Eigenschaften, die in Anhang B des BC-Codes,³⁹ soweit diese Stoffe dem IMDG-Code unterliegen, wenn sie in verpackter Form befördert werden (vii).

35 Internationales Übereinkommen vom 2. November 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung der Protokolle von 1978 (BGBl. 1982 II S. 2), zuletzt geändert durch Entschließung MEPC.156(55), angenommen am 13. Oktober 2006 (BGBl. 2009 II S. 995).

36 Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code), neu gefasst durch Entschließungen MEPC.119(52), angenommen am 15. Oktober 2004, und MSC.176(79), angenommen am 4. Dezember 2004 (VkB. 2007, 8 und Dokument B 8015).

37 International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code) in der Fassung des Amendment 34-08, Entschließung MSC.262(84) (VkB. 2009, 102 sowie Beilage B 8185).

38 Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code) (BAnz. 125 a vom 12. Juli 1986), zuletzt geändert durch Entschließung MSC.220(82), angenommen am 8. Dezember 2006 (VkB. 2009, 758).

39 Richtlinien für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen in der Neufassung MSC.193(79) vom 3. Dezember 2004 (VkB. 2007, 647, Dokument C 8141); der BC-Code wird vom 1. Januar 2011 an durch den IMSBC-Code ersetzt (Internationaler Code für die Beförderung von Schüttgut über See – VkB. 2009, 775).

In räumlicher Hinsicht gilt das HNS-Ü nach seinem Art. 3 (a) für alle Arten von HNS-Schäden, die im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres eines Vertragsstaates verursacht worden sind. Darüber hinaus kommt das Übereinkommen auf Schäden in der AWZ der Vertragsstaaten bzw. einem entsprechenden Gebiet zur Anwendung, hier allerdings nur für Schäden durch eine Verschmutzung der Umwelt (Art. 3 [b] HNS-Ü). Schließlich betrifft das HNS-Ü auch andere Schäden als solche durch Verschmutzung der Umwelt, die außerhalb des Hoheitsgebietes einschließlich des Küstenmeeres eines Staates verursacht worden sind, sofern die Schäden auf Stoffe zurückgehen, die an Bord eines Schiffes befördert wurden, das die Flagge eines Vertragsstaates führt (Art. 3 [c] HNS-Ü). Gemäß Art. 3 (d) gilt das Übereinkommen schließlich für Schutzmaßnahmen, unabhängig davon, wo sie getroffen wurden.

2. Die Haftung

Wie beim ÖIHÜ 1992 ist in Art. 7 Abs. 5 HNS-Ü eine Kanalisierung der Haftung auf den Schiffseigentümer vorgesehen, während die übrigen am Schiffsbetrieb beteiligten Personen von der Haftung vollständig frei gestellt sind. Dies gilt nicht, sofern sie ein qualifiziertes Verschulden trifft. Auch dieses ist in der Weise umschrieben, dass der Schaden nicht auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sein darf, die von den betreffenden Personen selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden. Parallel zum ÖIHÜ 1992 und dem BunkerölÜ ist in Art. 12 HNS-Ü eine Pflichtversicherung des Schiffseigentümers sowie ein Direktanspruch gegen den Versicherer bzw. sonstigen Sicherungsgeber vorgesehen.

Die Haftung des Eigentümers ist nach Art. 7 Abs. 1 HNS-Ü begründet, wenn der HNS-Schaden auf HNS zurückgeht, die an Bord des dem Eigentümer gehörenden Schiffes auf See befördert wurden. Die Einstandspflicht des Eigentümers ist wiederum als Gefährdungshaftung ausgestaltet. Insbesondere kann er sich nicht durch die Darlegung des Nichtverschuldens entlasten. Allerdings stellt ihm Art. 7 Abs. 2 und 3 mehrere Ausschlussstatbestände zur Verfügung, die denen des ÖIHÜ 1992 und des BunkerölÜ entsprechen. Neu ist allerdings der Ausschlussgrund des Art. 7 Abs. 2 (d) HNS-Ü. Danach kann sich der Eigentümer darauf berufen, dass das Versäumnis des Verladers oder einer anderen Person, Auskünfte über die Gefährlichkeit und Schädlichkeit der verladenen Stoffe zu erteilen, die Schäden ganz oder teilweise verursacht oder den Eigentümer veranlasst hat, die nach Art. 12 HNS-Ü vorgesehene Versicherung nicht abzuschließen. Hinzu muss kommen, dass weder der Eigentümer noch seine Bediensteten oder Beauftragten Kenntnis von der Gefährlichkeit und Schädlichkeit der Güter hatten oder vernünftiger Weise hätten haben müssen.

3. Die Beschränkbarkeit der Haftung

Nach dem Vorbild des ÖIHÜ 1992 (oben III.3) verfügt auch das HNS-Ü über ein »eingebautes« System der Haftungsbeschränkung. Der Schiffseigentümer ist berechtigt, nach Maßgabe des Art. 9 – 11 HNS-Ü seine Haftung für HNS-Schäden

auf einen bestimmten Höchstbetrag je Ereignis zu beschränken. Für ein Schiff mit einer BRZ von 30.000 errechnet sich ein Höchstbetrag von 52 Millionen SZR. Die Obergrenze beträgt 100 Millionen SZR. Diese Beträge liegen deutlich oberhalb der Höchstbeträge im Falle von Ölverschmutzungsschäden. Die Beschränkung der Haftung erfolgt wiederum durch Errichtung eines Fonds (Art. 9 Abs. 3 HNS-Ü). Dieser wird unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer nachgewiesenen Forderungen verteilt. Eine Besonderheit besteht hier darin, dass nach Art. 11 HNS-Ü Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung bis zur Höhe von zwei Dritteln des Höchstbetrages Vorrang vor den sonstigen Ansprüchen haben. Wiederum ist der Eigentümer nicht berechtigt, seine Haftung zu beschränken, wenn ihm ein persönliches qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist (Art. 9 Abs. 2 HNS-Ü).

4. Der HNS-Fonds

Bei Ölverschmutzungsschäden stehen neben dem Eigentümer den Geschädigten noch der nach Maßgabe des FondsÜ 1992 und des ÖIFÜProt 2003 errichtete Ölfonds bzw. der Zusatzfonds ein (oben III.4). Ähnliches ist auch im HNS-Ü vorgesehen. Dessen Art. 13–36 befassen sich mit der Errichtung und der Geschäftstätigkeit des HNS-Fonds. Die Regelungen entsprechen grundsätzlich denen des ÖIFondsÜ 1992 und des ÖIFÜProt 2003. Der HNS-Fonds steht nach Art. 14 Abs. 1 und 2 HNS-Ü grundsätzlich für HNS-Schäden ein, soweit die Haftung des Eigentümers nicht ausreicht oder entfällt. So kann es sich verhalten, wenn der Eigentümer für den HNS-Schaden nicht einzustehen hat, wenn der Eigentümer seinen Verpflichtungen nicht nachkommen kann oder wenn der Schaden den Höchstbetrag der Haftung des Eigentümers übersteigt. Der HNS-Fonds kann nach Art. 14 Abs. 3 bestimmte Einwendungen geltend machen. Er steht gemäß Art. 14 Abs. 5 bis zu einer Höhe von 250 Millionen SZR für HNS-Schäden ein. Die erforderlichen finanziellen Mittel erhält der HNS-Fonds aus der chemischen Industrie (Art. 16 ff.). Beitragspflichtig sind nach Art. 1 Nr. 10 HNS-Ü alle HNS, die zu einem Hafen in einem Vertragsstaat befördert und hier gelöscht werden.

5. Das Protokoll zum HNS-Ü

Bislang haben 14 Staaten das HNS-Ü ratifiziert,⁴⁰ also zwei mehr als an sich nach Art. 46 Abs. 1 (a) des Übereinkommens für das Inkrafttreten erforderlich ist. Eine weitere Voraussetzung für das Inkrafttreten ist jedoch (Art. 46 Abs. 2 [b] HNS-Ü), dass die Staaten ihren Berichtspflichten im Hinblick auf die Mengen beitragspflichtiger gefährlicher und schädlicher Stoffe nachkommen. Hieran fehlt es bei fast allen Staaten. Das Haupthindernis, das dem Inkrafttreten des Übereinkommens entgegensteht, ist der Umstand, dass die vollständige Erfassung der beitragspflichtigen HNS angesichts der Vielzahl der HNS-Beförderungen Schwierigkeiten macht. Im April 2010 findet in London im Gebäude der IMO eine diplomatische Konferenz

⁴⁰ Siehe <http://www.imo.org>.

statt, auf der ein Protokoll zum HNS-Ü⁴¹ verabschiedet werden soll. Mit ihm sollen die Schwierigkeiten bei der Umsetzung des HNS-Ü beseitigt und ein baldiges Inkrafttreten des Übereinkommens ermöglicht werden.

Die wichtigste, in dem Protokollentwurf vorgesehene Maßnahme ist die Herausnahme der verpackten HNS aus der Beitragspflicht durch eine Änderung des Art. 1 Nr. 10 HNS-Ü, so dass nur noch in Bulk beförderte HNS beitragspflichtig sind. Im Gegenzuge soll der Betrag, auf den der Schiffseigentümer seine Haftung für Schäden, die durch verpackte HNS entstanden sind, erhöht werden. Um welchen Betrag, steht noch nicht fest. Darüber hinaus sind im Protokollentwurf auch schärfere Maßnahmen für den Fall vorgesehen, dass ein Vertragsstaat seiner Berichtspflicht im Hinblick auf die beitragspflichtigen gefährliche und schädliche Stoffe nicht erfüllt.

VI. Das WrackbeseitigungsÜ

Am 18. Mai 2007 ist auf einer diplomatischen Konferenz in Nairobi das neue WrackbeseitigungsÜ⁴² verabschiedet worden. Es ist völkerrechtlich noch nicht in Kraft getreten. Die EU-Mitgliedstaaten haben sich verpflichtet, das WrackbeseitigungsÜ bis zum 1. Januar 2013 zu ratifizieren.⁴³

1. Wracks

Zentraler Anknüpfungspunkt des WrackbeseitigungsÜ ist das Wrack. Diese Umschreibung ist denkbar weit gefasst. Hierunter versteht das Übereinkommen nach seinem Art. 1 Nr. 4 nicht nur gesunkene und gestrandete Schiffe (a) oder Schiffe, die zu Sinken oder zu Stranden drohen, wenn nicht bereits Bergungsmaßnahmen

41 Siehe den Entwurf des Protokolls in Annex 3 zu dem Report of the Legal Committee on the Work of its Ninety-Fifth Session (22. April 2009), LEG 95/10.

42 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (Text wiedergegeben in DIVS A 103 S. 57) – siehe dazu DIVS A 103 mit Beiträgen von Kröger (Nairobi Abkommen zur Wrackbeseitigung – Einführung und Überblick, S. 1–6), Scholz (Das neue Wrackbeseitigungsübereinkommen – die Bedeutung des Übereinkommens aus Sicht der Bundesregierung, S. 7–13), Lagoni (Das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen und das Völkerrecht, S. 15–24), Claußen (Das neue Wrackbeseitigungsübereinkommen – abfallrechtliche Gesichtspunkte, S. 25–32), Rittmeister (Die Haftung des Eigentümers für Wrackbeseitigungskosten nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen 2007, S. 33–43) sowie Schwampe (Versicherungsrechtliche Fragen des Wrackbeseitigungsübereinkommens, S. 45–56); Lagoni, Das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen und das Völkerrecht, *TranspR* 2008, 352–357; Ramming, Das neue Wrackbeseitigungs-Übereinkommen, *HmbSeeRep* 2007, 237 Nr. 139.

43 Siehe Ziff. 4 der Erklärung der Mitgliedsstaaten zur Sicherheit im Seeverkehr (Rats-Dokument 15859/08 ADD 1) und Ziff. II der Begründung des Gemeinsamen Standpunkts (EG) Nr. 30/2008 vom 9. Dezember 2008, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten (ABl. 2008 Nr. C 330 E S. 13, 16).

eingeleitet worden sind (d), sondern auch jeder Gegenstand, der sich an Bord des gesunkenen oder auf Grund geratenen Schiffes befunden hat (b). Hinzu kommen Gegenstände, die das Schiff auf See verloren hat und die ihrerseits auf Grund geraten oder gesunken sind oder auf See treiben (Art. 1 Nr. 4 [c] WrackbeseitigungsÜ). Bei dem Schiff muss es sich stets um ein Seeschiff handeln (Art. 1 Nr. 2 – oben I.1).

2. Völkerrechtliche Gesichtspunkte

Das WrackbeseitigungsÜ betrifft nicht in erster Linie die Haftung des Reeders bzw. Eigentümers im Hinblick auf die Beseitigung des Schiffes bzw. Wracks. Die wichtigsten Regelungen des WrackbeseitigungsÜ sind völkerrechtlicher Natur. Im Mittelpunkt stehen die Befugnisse der Küstenstaaten im Hinblick auf Maßnahmen zur Beseitigung von Wracks (zuvor 1.) in ihrer AWZ bzw. einem entsprechenden Bereich (Art. 1 Nr. 1 WrackbeseitigungsÜ – »Convention Area«). Diese Gebiete zählen nicht mehr zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates. Andererseits stehen Schiffe unter der Hoheit des Flaggenstaates. Es ist daher völkerrechtlich problematisch, wenn der Küstenstaat in der AWZ, also außerhalb seines Hoheitsgebietes im Hinblick auf Schiffe unter fremder Flagge Wrackbeseitigungsmaßnahmen anordnet oder durchführt.

Das WrackbeseitigungsÜ nimmt dies auf und regelt, dass und unter welchen Voraussetzungen der Küstenstaat Maßnahmen zur Wrackbeseitigung ergreifen darf (Art. 2 WrackbeseitigungsÜ).⁴⁴ Insbesondere muss nach Art. 2 Abs. 1 das Wrack in der AWZ eine Gefahr darstellen. Eine solche kann sich nach Art. 1 Nr. 5 daraus ergeben, dass das Wrack die Schifffahrt behindert oder dass zu erwarten ist, dass von dem Wrack erhebliche nachteilige Folgen für die Meeresumwelt oder Schaden für die Küste oder damit zusammenhängende Interessen (»related interests«) eines oder mehrerer Staaten ausgehen. »Damit zusammenhängende Interessen« sind nach Art. 1 Nr. 6 WrackbeseitigungsÜ insbesondere wirtschaftliche Tätigkeiten von Personen der betroffenen Küstenstaaten (a), touristische Attraktionen und andere wirtschaftliche Interessen (b), die Gesundheit der Küstenbewohner sowie die Bewahrung des betreffenden Gebietes einschließlich der Erhaltung der Meeresressourcen und der Tier- und Pflanzenwelt der Meere (c) sowie die Küsten- und Unterwasser-Infrastruktur (d). Die Maßnahmen, die der beeinträchtigte Küstenstaat ergreift, müssen nach Art. 2 Abs. 2 WrackbeseitigungsÜ im Verhältnis zur Gefahr stehen. Sie dürfen nach Art. 2 Abs. 3 WrackbeseitigungsÜ nur so weit gehen, wie es erforderlich ist, um das Wrack zu beseitigen.

3. Die Ausdehnung des Anwendungsbereichs

Das WrackbeseitigungsÜ betrifft nach Art. 3 Abs. 1 Wracks, die sich in der AWZ bzw. einem entsprechenden Gebiet eines Vertragsstaates befinden. Dagegen erfasst es nicht Wracks im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates. Hier bleiben die Hoheitsrechte des Küstenstaates grundsätzlich unangetastet, so dass Wrackbeseitigungsmaßnahmen ausschließlich auf Grundlage des unvereinheitlichten nationalen Rechts erfolgen. Al-

⁴⁴ Siehe Lagoni DVIS A 103 S. 15–24; Lagoni TranspR 2008, 352–357.

lerdings ist in Art. 3 Abs. 2 bis 5 WrackbeseitigungsÜ vorgesehen, dass die Vertragsstaaten die Bestimmungen des Übereinkommens auch in ihrem Hoheitsgebiet für anwendbar erklären können. Hier kommt das WrackbeseitigungsÜ mit bestimmten Modifikationen zur Anwendung (Art. 4 Abs. 4).

Die völkerrechtlichen Regelungen des WrackbeseitigungsÜ können sich mit den Bestimmungen des »Internationalen Übereinkommens vom 29. November 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen«⁴⁵ sowie des »Protokolls von 1973 vom 2. November 1973 über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzungen durch andere Stoffe als Öl« überschneiden.⁴⁶ Nach Art. 4 Abs. 1 WrackbeseitigungsÜ bleiben die Befugnisse der Staaten aus diesen Übereinkommen unberührt.

4. Die Pflichten der Vertragsstaaten

Art. 5 WrackbeseitigungsÜ verpflichtet die Vertragsstaaten, den Kapitän und dem Betreiber von Schiffen unter seiner Flagge aufzugeben, unverzüglich dem betroffenen Küstenstaat Meldung zu machen, wenn es zu einem Seeunfall im Sinne des Übereinkommens kommt (Art. 1 Nr. 3). Entsprechend gibt das WrackbeseitigungsÜ in Art. 7 dem betroffenen Staat auf, unverzüglich vor dem Wrack zu warnen und, wenn er Grund zu der Annahme hat, dass von ihm eine Gefahr ausgeht, es zu lokalisieren.

Des Weiteren muss der betroffene Staat formell darüber entscheiden, ob von dem Wrack eine Gefahr ausgeht (Art. 6 WrackbeseitigungsÜ). Das Übereinkommen nennt eine Reihe von Gesichtspunkten, die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen sind. Kommt der betroffene Staat zu dem Ergebnis, dass eine Gefahr besteht, muss er sicherstellen, dass das Wrack markiert wird (Art. 8). Außerdem muss der betroffene Küstenstaat nach Art. 9 Abs. 1 den Flaggenstaat unterrichten. Dies begründet die Verpflichtung des Eigentümers aus Art. 9 Abs. 2, das Wrack, von dem der betroffene Staat festgestellt hat, dass von ihm eine Gefahr ausgeht, zu beseitigen. Zu diesem Zwecke kann sich der Eigentümer eines Bergers bedienen (Abs. 4). Der betroffene Staat setzt dem Eigentümer eine Frist für die Beseitigung des Wracks (Abs. 6). Ist die Wrackbeseitigung nicht bis zum Ablauf der Frist erfolgt oder kann der Eigentümer nicht erreicht werden, darf der betroffene Staat selbst tätig werden (Abs. 7). In dringenden Fällen darf der betroffene Staat dies auch ohne Einhaltung dieser Formalitäten (Abs. 8).

5. Die Haftung

Der eingetragene Eigentümer muss nach Art. 10 Abs. 1 WrackbeseitigungsÜ für die Kosten der Lokalisierung, der Markierung und der Beseitigung des Wracks einstehen. Die Haftung ist verschuldensunabhängig. Der Eigentümer kann sich lediglich auf die bereits aus dem ÖIHÜ 1992 geläufigen beschränkten Ausschlussgründe berufen

45 BGBl. 1975 II S. 137.

46 BGBl. 1985 II S. 593.

(oben III.2). Ansprüche auf anderer Grundlage als die betreffenden Vorschriften des WrackbeseitigungsÜ sind nach Art. 10 Abs. 3 ausgeschlossen. Haftet allerdings der Eigentümer für die Kosten auch nach Maßgabe des ÖIHÜ 1969 (oben III.2), des HNS-Ü (oben IV.2), nach Maßgabe internationaler oder atomrechtlicher Vorschriften oder nach dem BunkerölÜ (oben V.2), jeweils in der aktuellen Fassung, tritt die Einstandspflicht aus dem WrackbeseitigungsÜ nach Art. 11 Abs. 1 zurück. Dies gilt nach Abs. 2 auch, wenn die Wrackbeseitigungsmaßnahmen nach den anwendbaren internationalen oder nationalen Vorschriften als Bergungsmaßnahmen anzusehen sind. In diesen Fällen bemessen sich die Ansprüche des Bergers unter Ausschluss der Anwendung der Vorschriften des WrackbeseitigungsÜ nach Maßgabe des Bergungsrechts. Wiederum ist im Übereinkommen vorgesehen, dass für das Schiff und die Ansprüche wegen Wrackbeseitigung eine Pflichtversicherung zu nehmen ist; gegen den Versicherer bzw. Sicherungsgeber wird ein Direktanspruch begründet (Art. 12).

6. Die Beschränkbarkeit der Haftung

Die Einstandspflicht des Eigentümers für die Kosten der Wrackbeseitigung kann nach Art. 10 Abs. 2 WrackbeseitigungsÜ nach Maßgabe des jeweils anwendbaren internationalen oder nationalen Rechts, insbesondere des HBÜ 1976, ggf. in der geänderten Fassung, beschränkt werden. Nach deutschem Recht wäre das HBÜ 1996 maßgeblich. Dabei ist in Deutschland die Beschränkbarkeit der Haftung für Ansprüche aus der Beseitigung von Schiffen oder Ladung – also wegen Beseitigung des Wracks im Sinne des Übereinkommens – in besonderer Weise geregelt. Deutschland hat von der Möglichkeit des Vorbehalts nach Art. 18 Abs. 1 S. 1 (a) HBÜ 1996 Gebrauch gemacht, die Anwendung des Art. 2 Abs. 1 (d) und (e) auszuschließen. Damit ist Deutschland befugt, in diesem Bereich autonomes Recht zu setzen. Davon macht § 487 HGB Gebrauch. Hier ist vorgesehen, dass die Haftung für Ansprüche wegen der Beseitigung von Schiff und Ladung nur in der Weise beschränkt werden kann, dass ein gesonderter Fonds errichtet wird, der ausschließlich für jene Ansprüche zur Verfügung steht.

VII. Zusammenfassung

Mit dem ÖIHÜ 1992 und den ergänzenden FondsÜ 1992 und ÖIFÜProt 2003 sowie dem BunkerölÜ sind die praktisch wichtigsten Bereiche der seerechtlichen Haftung für Schäden aus dem Betrieb eines Schiffes international einheitlich geregelt. Darüber hinaus zeichnet sich ab, dass auch das HNS-Ü in seiner durch das Protokoll von 2010 geänderten Fassung in absehbarer Zeit in Kraft treten wird. Dies stellt eine wichtige Ergänzung des bereits bestehenden Schutzes vor Verschmutzungsschäden dar. In nicht allzu ferner Zukunft wird möglicherweise auch das WrackbeseitigungsÜ in Kraft treten, so dass auch im Hinblick auf die Haftung des Eigentümers für die Kosten der Wrackbeseitigung eine internationale Rechtsvereinheitlichung eintritt. Mit diesen Übereinkommen stehen grundsätzlich ausreichende

und adäquate Haftungs- und Entschädigungsregelungen bereit. Bei all dem wird dem Gesichtspunkt Rechnung getragen, dass die Einstandspflicht des Reeders im internationalen Seerecht traditionell beschränkbar ausgestaltet ist. Das ÖHÜ 1992 und das HNS-Ü enthalten eigenständige Bestimmungen über die Beschränkbarkeit der Haftung, während das BunkerölÜ und das WrackbeseitigungsÜ insoweit auf das allgemeine Recht der Haftungsbeschränkung Bezug nehmen.