

# Der 52. Deutsche Verkehrsgerichtstag

Der Beitrag fasst die wesentlichen Empfehlungen des 52. Verkehrsgerichtstags<sup>1)</sup> von 29. bis 31. 1. 2014 in Goslar zusammen.

ZVR 2014/110

## A. Allgemeines

Der Verkehrsgerichtstag in Goslar ist das Forum, auf dem alljährlich in Deutschland Ende Jänner Fragen des Verkehrsrechts diskutiert werden. Der Bogen ist dabei gespannt vom Zivilrecht über das Strafrecht bis zum öffentlichen Recht, von juristisch-dogmatischen Fragen über solche de lege ferenda bis zu denen der Technik, von rein deutschen Problemen bis zu solchen mit europarechtlichem Bezug. Im Folgenden soll ein Überblick gegeben werden, wobei tw ein Bezug zum österr Recht hergestellt wird.

## B. Die Ergebnisse der einzelnen Arbeitskreise

Der Arbeitskreis (AK) I befasste sich mit der grenzüberschreitenden Vollstreckung von Sanktionen in der EU. Neben ersten Praxiserfahrungen der EU-weiten Geldsanktionenvollstreckung auf Grundlage des EU-Rahmenbeschlusses (RbGeld)<sup>2)</sup> wurden auch die Auswirkungen der kürzlich in den EU-MS umgesetzten EU-RL zur besseren Verfolgung von Straßenverkehrsverstößen<sup>3)</sup> beleuchtet. Als Vertreter der EK betonte *Szabolcs Schmidt*<sup>4)</sup>, dass gerade die im RbGeld und der RL vorgesehenen Mechanismen für die grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrssündern einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrssicherheit auf Europas Straßen leisten. Für die Zukunft kündigte er an, dass man sich auch über die gegenseitige Anerkennung von Führerscheiemaßnahmen und Punktesystemen Gedanken machen müsse.

*Michael Nissen*, Leiter Internationales Recht beim ADAC eV München, begrüßte, dass sich die gesetzlich vorgesehenen Vollstreckungshindernisse (wie zB der erfolglose Einwand des fehlenden persönlichen Verschuldens im ausländischen Erkenntnisverfahren)<sup>5)</sup> in der deutschen Vollstreckungspraxis bewähren, und

appellierte an das BMJV<sup>6)</sup> und Bfj<sup>7)</sup>, auch künftig wesentliche und bewährte Prinzipien des deutschen Rechts wie die Unschuldsvermutung nicht aufzugeben. *Nissen* forderte zudem eine Kündigung des bilateralen deutsch-österr Rechtshilfevertrags<sup>8)</sup>, da dessen Regelungen nach über 20 Jahren überholt seien und in der Praxis unterlaufen werden können. Gerade im Hinblick auf die EU-einheitliche Vollstreckungsmöglichkeit durch den RbGeld und die Feststellung des EuGH, dass auch österr Verwaltungsstrafen unter den RbGeld fallen, sollte aus Gründen der Rechtseinheit das bilaterale Abkommen gekündigt und der Fokus auf den RbGeld gerichtet werden.

In der anschließenden Diskussion mit den Teilnehmern des Arbeitskreises zeigte sich, dass bei ausländischen Verkehrssündern in Deutschland die Ermittlung des verantwortlichen Fahrers im Ausland nach wie vor schwierig ist. Gerade in Ländern mit einer Halterhaftung fehlt es häufig an technischen und administrativen Voraussetzungen für die Fahrerermittlung. Optimierungsbedarf besteht zudem an der Schnittstelle RbGeld / RL 2011/82/EU: Während der RbGeld grundsätzlich sämtliche Straßenverkehrszuwer-

1) Nachzulesen: [www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de](http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de)

2) Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates v 24. 2. 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen, ABl L 2005/76, 16.

3) RL 2011/82/EU v 25. 10. 2011, ABl L 2011/288, 1.

4) Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit in der Generaldirektion MOVE.

5) § 87 b Abs 3 Z 9 IRG.

6) Deutsches Bundesministerium für Justiz und für Verbraucherschutz.

7) Deutsches Bundesamt für Justiz.

8) Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Rep Österreich über Amts- und Rechtshilfe in Verwaltungssachen v 31. 5. 1988 BGBl 1990/526, in Kraft seit 1. 10. 1990.

handlungen umfasst, beschränkt sich die „enforcement directive“ lediglich auf acht verkehrssicherheitsrelevante Delikte.

Die Empfehlungen des AK I lassen sich kurz folgendermaßen zusammenfassen:

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Europas Straßen wird durch ein effektives Zusammenwirken des RbGeld und der RL zum Halterdatenaustausch gefördert. Dennoch bestehen Umsetzungsdefizite, die (gemeinsam mit dem automatisierten Halter-austausch *Eucaris*<sup>9)</sup>) beseitigt werden sollten. Unbeschadet dessen ist neben der Ermittlung des Halters die Feststellung des Lenkers durch standardisierte Kontrollgeräte anzustreben. Ob bestehende bilaterale Abkommen beibehalten werden müssen, sollte überprüft werden.

Der AK II („Schmerzensgeld“) zeigte einmal mehr die Herausforderungen auf, individuell sachgerechten Ersatz für das Schmerzen(s)geld festzulegen. Während *Wenker*<sup>10)</sup> sich damit begnügte, den Status quo zu beschreiben, brachten die Referate von *Luckey*<sup>11)</sup> und *Riedmeyer*<sup>12)</sup> weiterführende Erkenntnisse: *Luckey* führte aus, dass die Bezugnahme auf Schmerzensgeldtabellen zwar unverzichtbar sei, aber in der Herausarbeitung der prägenden Verletzungsfolge sowie der für den früheren Zuspruch laut Tabelle und den aktuellen Fall maßgeblichen näheren Umstände die juristische Feinarbeit liege; es gehe um mehr als die Suche nach der Stecknadel im Heuhaufen. *Riedmeyer* zeigte auf, dass die Bemessung des ideellen Schadens in ausgewählten anderen europ Rechtsordnungen nach ganz anderen Determinanten erfolge als in Deutschland. Im Zentrum der Diskussion stand indes die Auseinandersetzung mit den Thesen von *C. Shah Sedi/M. Shah Sedi/Schwintowski* (Handbuch Schmerzensgeld [2013]).<sup>13)</sup> Die von diesen propagierte Möglichkeit einer taggenauen Berechnung fand kaum Zustimmung, schon deshalb, weil das nach dem vorgestellten Modell zu einer dramatischen Anhebung des deutschen Schmerzensgeldniveaus führen würde. Aus österr Sicht ist anzumerken, dass in Deutschland – bei schwersten Verletzungen – der Zuspruch seit Jahrzehnten konstant bei ca dem Dreifachen der österr Werte liegt.<sup>14)</sup> Der AK kam zu der Empfehlung, an dem bisherigen System des einzelfallbezogenen Schmerzensgelds festzuhalten, um der konkret vorliegenden gesundheitlichen Beeinträchtigung gerecht zu werden. Cui bono, ist man geneigt zu fragen: Die Richter möchten nichts von ihrer Souveränität im Rahmen des billigen Ermessens abgeben. Für den Umsatz der Anwälte ist es förderlich, wenn die Höhe des Schmerzensgeldzuspruchs in besonders hohem Maße von der Güte des Kläger-vortrags oder dessen Bestreiten abhängig ist. Wenn das Ausmaß des Schmerzensgelds eher im Halbdunkel bleibt und für das Verkehrs-unfallopfer und den „durchschnittlichen“ Anwalt schwer prognostizierbar ist, ist das jedenfalls auch im Interesse der Haftpflichtversicherer, die ihre Ersatzpflicht – nach ihrer Interessenlage durchaus legitim – minimieren wollen; es gelingt dann eher, den Anspruchsteller mit weniger „abzuspeisen“, als ihm zusteht. Wer sollte sich also bei so viel Interessengleichklang für eine Änderung stark machen? *Danzl*<sup>15)</sup> hat zwar völlig Recht, dass es um Bemessung und nicht – auf Euro und Cent genaue mathematische – Berechnung geht; eine Kontrollrechnung, zu welcher Größenordnung von Schmerzensgeld pro Tag eine bestimmte Verletzung eines bestimmten Geschädigten führt, kann für eine rationale Entscheidungsfindung aber durchaus hilfreich sein. Den Gerichten – namentlich in Österreich – würde dadurch stärker bewusst, wie – lächerlich – gering so mancher Zuspruch ist; die Anspruchsteller – und deren Anwälte – hätten bei Orientierung an einem solchen Parameter eine höhere Chance, den schlussendlich gebührenden Ersatz vorherzusehen, der in regionaler und zeitlicher Dimension real gleich hoch sein müsste. Der ADAC merkte am Rande des VGT an, dass – über die Empfehlungen des AK hinaus – das Augenmerk auch weiterhin

verstärkt auf die sich in vielen Fällen oft trotz klarer Haftungslage monate- oder jahrelang hinziehende schleppende Regulierung von Personenschäden gerichtet werden sollte.

In AK III wurde die Sinnhaftigkeit des gesetzlichen Unfallversicherungssystems („Fluch oder Segen?“) diskutiert. Nach *Einschätzung* der vortragenden Referenten und der anwesenden Anwälte und Mitarbeiter von Privat- und Sozialversicherungen sollte an der bestehenden gesetzlichen Regelung nichts geändert werden. Der AK sprach sich gegen eine Einbeziehung der Schmerzensgeldansprüche in die Unfallversicherung im Hinblick auf eine befürchtete Gefährdung des Betriebsfriedens im Falle von streitigen Auseinandersetzungen bzw Gerichtsverfahren aus. Der ADAC hingegen vertritt die Meinung, dass etwa so wie nach österr Recht ein Schmerzensgeldanspruch in (zumindest) jenen Fällen möglich sein sollte, in denen zur Befriedigung der Ansprüche eine Pflichtversicherung in Gestalt der Kfz-Haftpflichtversicherung zur Verfügung steht, so nach § 333 Abs 3 ASVG. In einem solchen Fall kommt es de facto zu einem Durchgriff mit der Folge, dass der Arbeitgeber wirtschaftlich nicht belastet ist und die Haftungsprivilegierung der Kfz-Haftpflichtversicherung eines sachlichen Grundes entbehrt. Darüber hinaus fehlt dem deutschen Recht eine der österr Integritätsabgeltung nach § 213 a ASVG vergleichbare Regelung. Umgekehrt kennt das deutsche Recht einen gestörten Gesamtschuldnerausgleich, der zur Haftungsmilderung eines Mitschädigers führt, wenn der an sich zusätzlich haftende Solidarschuldner wegen des Bestehens der gesetzlichen Unfallversicherung haftungsprivilegiert ist – eine auch für das österr Recht durchaus erwägenswerte Rechtsfolge. Zudem hat der deutsche Gesetzgeber in § 110 SGB VII den Rückersatzanspruch des Sozialversicherers gegen den grob fahrlässig handelnden Arbeitgeber auf das Ausmaß von dessen Ersatzpflicht bei Bestehen einer Schadenersatzpflicht beschränkt, während § 334 Abs 1 ASVG eine solche sachgerechte Einschränkung nicht kennt. Dass das Quotenvorrecht in Deutschland – zwar kompliziert, weil nach Haftungshöchstsumme und Mitverschulden differenzierend – sachgerecht geschädigtenfreundlicher geregelt ist, sei ebenfalls erwähnt. Wenig gegückt und überaus streittrüchtig ist im deutschen Recht hingegen § 106 SGB VII, wonach es zu einer Haftungsprivilegierung auch bei Kooperation mehrerer Unternehmen, namentlich im Rahmen einer ARGE auf einer Baustelle, kommt. Überzeugend ist hingegen, dass die Haftungsprivilegierung der gesetzlichen Unfallversicherung sich auch auf Schadenersatzansprüche eines Arbeitskollegen gegen einen anderen bei einem Arbeitsunfall auswirkt, weil bei solchen Schädigungen häufig ein Regressanspruch gegen den Arbeitgeber besteht, der bei Arbeitsunfällen durch Bestehen der gesetzlichen Unfallversicherung letztendlich haftungsprivilegiert sein soll. In Bezug auf die Haftungsprivilegierung des Arbeitgebers durch die gesetzliche Unfallversicherung sind die Strukturen im deutschen und österr Recht generell ähnlich; bei der Ausgestaltung im Detail gibt es indes beträchtliche Unterschiede, wobei der Nachbar die sachgerechteren Lösungen des jeweils anderen durchaus übernehmen könnte.

Der AK IV widmete sich der „Sachmängelhaftung und Garantie beim Autokauf“. In den Garantiebedingungen wurde die Inanspruchnahme einer Garantie häufig davon abhängig gemacht, dass

9) *Eucaris*: „EUropean CAR and driving license Information System“.

10) *Rainer Wenker*, Westfälische Provinzial Versicherung AG, Münster.

11) *Jan Luckey*, Richter, LG Köln.

12) *Oskar Riedmeyer*, Rechtsanwalt, München.

13) Dazu die kritische Rezension von *Danzl*, ZVR 2014, 35.

14) Zuletzt LG Aachen BeckRS 2012, 02052: € 700.000,-; vgl auch *Jaeger*, Entwicklung der Rechtsprechung in Deutschland zu hohen Schmerzensgeldern, ZVR 2013, 112.

15) ZVR 2014, 35.

der Käufer in Bezug auf das Fahrzeug in regelmäßigen Intervallen bei einer bestimmten Werkstätte ein Service durchführen lässt. Während der BGH das beim Neuwagenkauf als Mittel der Kundenbindung gebilligt hat,<sup>16)</sup> hat er bei einer Gebrauchtwagengarantie nach der AGB-Inhaltskontrolle eine solche Klausel nur dann für wirksam angesehen, wenn dem Kunden die Beweislast auferlegt wurde, dass die Unterlassung des Services oder die Durchführung in einer anderen als der in der Garantie verlangten Werkstätte ohne Einfluss auf den Garantiefall war.<sup>17)</sup> Auswirkungen hat diese Rsp in Deutschland auch auf die Verweisung des Geschädigten auf eine nicht markengebundene Werkstätte durch den gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherer im Rahmen der Regulierung eines Schadenersatzanspruchs; bei einem scheckheftgepflegten Fahrzeug ist ein solcher Verweis – selbst bei einer fiktiven Abrechnung – unzulässig.<sup>18)</sup> Der BGH hat angedeutet, dass er Werkstattbindungs-Klauseln in unentgeltlichen Garantiezusagen als der AGB-Inhaltskontrolle nicht zugänglich betrachtet. Der AK IV ging indes davon aus, dass es im Kfz-Bereich nur entgeltliche Garantien gibt, womit auch leistungseinschränkende Regelungen grundsätzlich der AGB-Kontrolle unterliegen. Inhaltlich regte der AK IV an, dass bei Garantiezusagen die europ. Sichtweise mit hohem Verbraucherschutzniveau als Betrachtungsgrundlage herangezogen werden muss, wodurch – wie bei der Fluggastrechtereordnung – nur geringe Anforderungen an das Vorliegen „erheblicher Unannehmlichkeiten“ gestellt werden. Dies kann etwa bedeuten, dass der Nacherfüllungsort beim Kfz-Käufer liegt, gerade wenn zwischen den Vertragsparteien große Entfernungen liegen. Mit dieser Frage eng verbunden ist auch das Problem, dass auch bei einem abseits eines Sachmangels aufgetretenen Defekt (zB Marderbiss) Transport- und Prüfkosten zu tragen sind. Mit knapper Mehrheit gelangten die Teilnehmer zur Empfehlung, dass diese Kosten grundsätzlich der Käufer zu tragen hat, zumindest dann, wenn er selbst Transport und/oder Überprüfung veranlasst hat. Unbeschadet dessen herrschte Übereinstimmung dahingehend, dass angesichts der Kostenrisiken eine vertragliche Vereinbarung über eine Kostenteilung hinsichtlich dieser Positionen angemessen wäre. Kritisiert wurde abschließend, dass beim Kauf einer (mangelhaften) Sache und deren nachträglichem Einbau dem Verkäufer eine Rückgriffsmöglichkeit gegen den Vorlieferanten nach § 478 BGB zusteht, während dies beim Werkvertrag nicht möglich ist. Der AK IV empfahl zudem, im Falle der Schaffung eines „Verbraucherwerkvertragsrechts“ auch die Beweislastumkehr (§ 476 BGB) zugunsten des Verbrauchers in das Werkvertragsrecht zu übernehmen.

Der AK V („Fahreignung und MPU“) berichtete, dass es mittlerweile als anerkannt gilt, dass die Überprüfbarkeit der MPU-Anordnung keine Gefahr für die Verkehrssicherheit, sondern einen Gewinn für Rechtstaatlichkeit eines Verfahrens zur Folge hat. Der AK stellte zudem fest, dass Betroffene besser und frühzeitiger auf die bevorstehende Untersuchung hingewiesen werden müssen. Bereits die Polizei sowie der Verteidiger sollten den Betroffenen qualifiziert hinweisen, wenn wegen einer Alkohol- oder Drogenfahrt die Eignungsuntersuchung gesetzlich vorgeschrieben ist. Gerade in den Fällen, in denen Abstinenz erwartet wird und über einen längeren Zeitraum nachzuweisen ist, verstreicht sonst ungenützte Zeit. Um Betroffene besser vor Betrügern und Scharlatanen zu schützen, werden zudem gesetzliche Regelungen zur Qualifikation für die MPU-Vorbereitung empfohlen. Einen konkreten Auftrag an die Projektgruppe „MPU-Reform“ der BAST<sup>19)</sup> haben die Teilnehmer hinsichtlich der Dokumentation des Explorationsgesprächs erteilt: Hier steht der Wunsch der Juristen, eine Gesprächsaufzeichnung zur Überprüfung der Richtigkeit von Betroffenaussagen zu erhalten, den Befürchtungen der Psychologen gegenüber, die ua eine

Verschlechterung der Gesprächsatmosphäre befürchten. Um in besonders komplexen Fragen oder schwierigen Fällen verwertbare Prognosen zu erhalten, sprach sich der AK zudem für die bundesweite Wiedereinführung der Obergutachtenstellen aus.

Der AK VI zeigte auf, dass sich Verkehrsunfälle mit „rätselhafter Ursache“ oft auf Krankheiten und körperliche Gebrechen zurückführen lassen. Im Interesse der Verkehrssicherheit erscheint eine erhöhte Sensibilisierung von Fahrlehrern, Ärzten und Mitarbeitern der Ermittlungs- und Fahrerlaubnisbehörden geboten. Sowohl diese als auch die Autofahrer müssen informiert und darüber aufgeklärt werden, welche Krankheiten als Ursachen für „rätselhafte“ Verkehrsunfälle in Betracht kommen. Unfälle sind einerseits auf epileptische Anfallsleiden, andererseits aber auf Stoffwechselstörungen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen zurückzuführen. Einer entscheidenden Bedeutung kommt nach Meinung des Arbeitskreises der Wirkung von verordneten Medikamenten zu. Eine Kennzeichnung, wie sie in anderen Ländern teilweise praktiziert wird, kann dem Autofahrer einen deutlichen Hinweis geben, von Autofahrten abzusehen. Der AK empfahl, der Polizei und der Staatsanwaltschaft Kataloge mit geeigneten Ermittlungsmaßnahmen zur sachgerechten Aufklärung „rätselhafter“ Verkehrsunfälle zur Verfügung zu stellen. Im Falle eines „rätselhaften“ Verkehrsunfalls sollte daher nicht bloß eine Vermutung in die Richtung einer Beeinträchtigung durch Alkohol und/oder Drogen aufgestellt werden, auch krankheitsbedingte Fahreignungsdefizite sollten als Unfallursache erwogen werden. Betroffene sollten nach Meinung des AK nach der Feststellung von eignungsrelevanten geistigen und körperlichen Mängeln nicht mehr ohne regelmäßige verpflichtende Kontrolluntersuchungen am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen.

Der AK VII („Wem gehören die Fahrzeugdaten?“) ging davon aus, dass ein „Eigentum“ an fahrzeugeitig erstellten Daten im herkömmlichen Sinne nicht besteht. Vielmehr gibt es allenfalls schuldrechtliche und öffentlich-rechtliche Berechtigungen bzw. Verpflichtungen, denen sich Fahrzeughersteller, Fahrzeughalter und Fahrzeuglenker bzw. -insassen unterwerfen. Das informationelle Selbstbestimmungsrecht ist daher nach Meinung des AK durch Transparenz und Wahlfreiheit der Betroffenen (zB Fahrzeughalter und Fahrer) zu sichern. Das Innovationsbedürfnis der Kfz-Industrie und deren Interesse am Schutz vor dem „Ausspionieren“ wird damit ausdrücklich anerkannt, gleichzeitig aber auch verlangt, dass der Verbraucher (Halter, Lenker etc) die Verfügungsgewalt behalten kann. Eine verdeckte und nicht nachvollziehbare Datenübermittlung an ein dem Konsumenten nicht zugängliches Netz sollte also unterbunden werden. Der Konsument (oder auch der gewerbliche Fahrzeugkäufer) soll ein genaues Bild von den ihn und Dritte (zB Familienangehörige, Mitarbeiter etc) betreffenden Daten erhalten. Daher sollen Fahrzeugkäufer bei Vertragsabschluss in dokumentierter Form umfassend und verständlich informiert werden, welche Daten generiert und verarbeitet werden sowie welche Daten auf welchen Wegen und zu welchen Zwecken übermittelt werden. Änderungen dieser Inhalte sind rechtzeitig anzuzeigen. Vor allem sind Fahrer in geeigneter Form im Fahrzeug zu informieren. Dass die Information beim Abschluss des Kaufvertrags zum Fahrzeugwerb stattfinden muss, erscheint weitestgehend selbstverständlich. Die Empfehlung betrifft aber auch Reparaturaufträge, die mit einer Veränderung der Fahrzeugsoftware in Verbindung stehen. Wird also auch nach dem Fahrzeugwerb in den Datenfluss verändernd eingegriffen,

16) NJW 2008, 843: 30-jährige Durchrostgarantie bei Mercedes.

17) NJW 2008, 214.

18) NJW 2010, 2118.

19) Deutsche Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.

soll auch dazu die Zustimmung der Nutzer (bzw ggf Halter, Lenker etc) eingeholt werden.

Bei der freiwilligen oder vertraglich vereinbarten Datenübermittlung an Dritte sind Fahrzeughalter und Fahrer technisch und rechtlich in die Lage zu versetzen, diese zu kontrollieren und ggf zu unterbinden. Das Prinzip der Datensparsamkeit ist sicherzustellen. Für Unfalldatenspeicher, Event Data Recorder usw ist ein Standard vorzuschreiben. Dabei ist anzumerken, dass als datenschutzrechtlicher „Dritter“ jeder gilt, der die Daten übermittelt erhalten kann. Daher gilt auch der Vertragspartner des Kauf- oder Reparaturvertrags hier als „Dritter“. Das Unterbleiben einer ausdrücklichen Erwähnung konkreter „Dritter“ wie etwa freier Werkstätten, Mobilitätsclubs udgl in der Formulierung ist beabsichtigt und soll die Gleichrangigkeit von Hersteller, Händler, Versicherung, Mobilitätsorganisation etc untermauern. Bei Daten, die aufgrund gesetzlicher Regelungen erhoben, gespeichert oder übermittelt werden sollen, sind verfahrensrechtliche und technische Schutzvorkehrungen genau zu bestimmen. Diese Empfehlung hat vor Augen, dass mittels behördlichen Einzelakts (Bescheids) zu übermittelnde Daten in gleicher Weise geschützt werden müssen wie die unmittelbar

durch das Gesetz geschützten (wobei überhaupt unter „Gesetz“ nicht nur formelle Gesetzesbestimmungen auf nationaler Ebene, sondern etwa auch EU-rechtliche Bestimmungen zu verstehen sind). Ein Diskussionsbeitrag widmete sich der Frage, inwieweit jemand befürchten muss, durch sein eigenes Auto als „Zeuge“ belastet werden zu können. Auch wenn schon derzeit selbst verursachte Unfallschäden und Beschädigungen am eigenen Fahrzeug durchaus auch zum eigenen Nachteil interpretiert werden dürfen, geht das Auslesen von belastenden Daten doch einen deutlichen Schritt weiter. Derzeit mangelt es noch an entsprechenden Vorgaben und Schranken. Daher sind Zugriffsrechte der Strafverfolgungsbehörden und Gerichte unter konsequenter Beachtung grundrechtlicher und strafprozessualer Schutzziele spezifisch zu regeln. Die hier erwähnten Regelungen werden wohl eher nur auf nationaler Ebene möglich sein, während bei den anderen Empfehlungen grundsätzlich eher an eine EU-weite Festlegung gedacht war, ausdrücklich aber auch nationale Maßnahmen der Logistik für denkbar, wenn auch weniger zweckmäßig betrachtet wurden.

*Martin Hoffer, ÖAMTC (Wien)*  
*Christian Huber, RWTH Aachen*