

zu Unrecht – zu einer statischen Betrachtungsweise neigen, sei an dieser Stelle erwähnt (ausführlich dazu *Ch. Huber*, Vortrag vor der ARGE Verkehrsrecht anlässlich der Spiegel-Preis-Verleihung am 21. 10. 2017 in Mainz, demnächst in *zfs* 2018). Maßgeblich kann allein sein, wie sich der Gewinn ohne unfallbedingte Beeinträchtigung entwickelt hätte. Maßgeblich für die Prognose ist dabei die letzte mündliche Verhandlung, nicht der Tag des Unfalls.

In dieser Entscheidung hat der BGH den Satz, dass dem Geschädigten Beweiserleichterungen zugute kommen, nicht bloß als Lippenbekenntnis verstanden, sondern mit Leben erfüllt und durch plausible Annahmen angereichert. Ausdrücklich tritt er der Äußerung des BerG entgegen, dass der Gewinn „deutlich“ gesunken sein müsse. Das geißelt er mit den Worten: Dafür „gibt es nach den obigen Grundsätzen keine Grundlage“. Unter Hinweis auf die überpflichtgemäßen Anstrengungen der Ehefrau sowie die Ausgaben für die geplante Zweigpraxis hätte er den geltend gemachten Betrag schon zuerkennen und es dabei bewenden lassen können. Aber der BGH legte nach, weil ihm die Korrektur der völlig verkehrten Herangehensweise durch das BerG offenbar ein Anliegen war – womöglich hat der BGH nicht so oft eine solche Gelegenheit zur Klarstellung. In dieser Entscheidung hat er sie vorbildhaft genutzt und Klartext gesprochen:

Der BGH spricht aus, dass das BerG die Anforderungen an den „schlüssigen Vortrag deutlich überspannt (§ 287 dZPO)“ habe, indem es bloß auf die zwei Jahre nach dem Unfall abgestellt habe. Schon aus den Quartalsabrechnungen – also relativ leicht – war erkennbar, dass bestimmte Leistungen nicht mehr erbracht werden konnten. Der schleichende Prozess der Beeinträchtigung habe sich immer mehr intensiviert. Entgegen der Ansicht des BerG ist es in der Tat nicht von vornherein unmöglich, dass bestimmte Einnahmeausfälle erst später eintreten; und wenn ein Zahnarzt bestimmte Behandlungen nicht durchführen kann, ist denkbar, dass er Patienten ganz verliert. Auch die Beschränkung auf das

orthopädische GA wird zu Recht angeprangert. Die meisten Menschen (ich gehöre dazu) gehen nicht gerne zum Zahnarzt; wenn sie denselben zweimal aufsuchen oder bzgl eines Teils der Behandlung an einen anderen verwiesen werden, suchen sie womöglich gleich einen auf, bei dem das in einem „Aufwasch“ erledigt ist. Wenn der Zahnarzt während der Behandlung eine Pause macht, um Lockerungsübungen zu machen, ist das wohl auch keine vertrauensbildende Maßnahme gegenüber seinen Patienten. Der SV hat sich wohl an GA orientiert, die er für eine private Unfallversicherung oder eine Sozialversicherung bzw in solchen Verfahren erstattet. Dort geht es aber um die Ermittlung von Gliedertaxen. Im Haftpflichtrecht ist das aber anders: In diesem ist die Beeinträchtigung bei der jeweiligen Tätigkeit zu beurteilen; und nicht alles kann man nur mit links oder in concreto nur mit rechts erledigen. Der Verlust des kleinen Fingers spielt beim Fußballer keine Rolle, weil er allein mit dem Ellbogen rempelt; den hauptberuflichen Klavierspieler nötigt ein solcher Verlust freilich zur Aufgabe seines Berufs, weil es kaum Klavierstücke für neun Finger gibt.

Zwischen den Zeilen kann man der Entscheidung entnehmen, dass dem Kl der verlangte Betrag jedenfalls zusteht, womöglich auch noch eine Schippe mehr. In solchen Fällen wäre es daher im deutschen Recht geboten, dass der Kl – wie beim Schmerzensgeld – wegen der Unwägbarkeit der Höhe des Ersatzes ein Mindestbegehren stellen kann, das es den Gerichten erlaubt, einen nach oben offenen Betrag zuzusprechen. Eine solche Regelung wäre auch für das österr Recht wünschenswert. Die zentrale Botschaft der Entscheidung liegt aber darin, dass sich das (Tat-)Gericht bei einem Erwerbsschaden eines Selbständigen vom eigenen Erfahrungshorizont des fix besoldeten und auf Lebenszeit bestellten Beamten lösen muss und der kl Anwalt möglichst präzise vortragen und die Übergehungen seines Vorbringens gegenüber dem BerG rügen muss, damit das Höchstgericht ein grob fehlerhaftes tatrichterliches Urteil korrigieren kann.

[AUSLÄNDISCHE GESETZGEBUNG]

Neuerungen bei der Haftung im Verkehrsunfallrecht in Deutschland

Änderung des StVG und Einführung eines Hinterbliebenengeldes

Das StVG wurde beim Betrieb von Fahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion insoweit geändert, als der Begriff des Lenkers erweitert, die betraglich beschränkte Haftungssumme verdoppelt und eine Pflicht zur Herausgabe von Aufzeichnungen des Systems angeordnet wurde. Unter dem Begriff Hinterbliebenengeld wurde ein Angehörigenschmerzensgeld eingeführt.

ZVR 2017/235

A. Änderung des StVG dBGBI I 2017, 1648 vom 16. 6. 2017

Der deutsche Gesetzgeber wollte ein Zeichen setzen und hat im StVG (haftungsrechtlich die Entsprechung zum EKHG) die Haftungsregeln bei Einsatz von Fahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion geändert.¹⁾ In §§ 1 a und 1 b StVG wird geregelt, dass ungeachtet des Umstands, dass die technische Einrichtung des Fahrzeugs das Fahren übernimmt, der Fahrzeugführer (Lenker) am Volant ein solcher bleibt und nach der Verschuldenshaftung einstandspflichtig ist, wenn ihm ein Sorgfaltsverstoß

angelastet werden kann. Wann das der Fall ist, wird aufgezählt: wenn er etwa ein solches Fahrzeug nicht bestimmungsgemäß verwendet, so bei Fahren auf der Landstraße, obwohl der Hersteller die technische Einrichtung lediglich für die Autobahn vorgesehen hat. Zudem muss der Fahrzeugführer (Lenker) während der Delegation des Fahrens an die technische Einrichtung des Fahrzeugs zwar nicht die Hände am Lenkrad haben, wohl aber muss er die

1) Zur Rechtslage in Österreich jüngst *I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger* (Hrsg), *Autonomes Fahren und Recht* (2017).

Anzeigen mit gehöriger Aufmerksamkeit verfolgen: Wenn das System ihm anzeigt, dass es „überfordert“ ist, muss er selbst eingreifen. Womöglich ist das selbst dann geboten, wenn das vom „System“ nicht angezeigt wird, dem Fahrzeugführer (Lenker) sich aber aufdrängt, dass er selbst manuell eingreifen muss.

Die gesetzliche Festlegung, dass eine Person selbst dann Fahrzeugführer ist, wenn sie die Steuerung dem System überlassen kann und selbst nur noch überwachend eingreifen hat, hat im deutschen Recht nicht nur für die Verschuldenshaftung nach § 823 Abs 1 BGB, der Entsprechung von § 1295 Abs 1 ABGB, Bedeutung. Darüber hinaus gibt es im deutschen Recht eine betragsbeschränkte Haftung des Fahrzeugführers (Lenkers) mit Umkehr der Beweislast in Bezug auf das Verschulden in § 18 StVG. Wozu diese gut ist, wenn ohnehin der Halter aufgrund der Betriebsgefahr in diesem Ausmaß haftet und in aller Regel die Kfz-Haftpflichtversicherung einstandspflichtig ist, kann an dieser Stelle nicht vertieft werden. Dass eine entsprechende Norm im österr. Recht fehlt, hat zu keinen Schutzlücken geführt.

Hingewiesen wird darauf, dass durch die bisher schon zulässige Automatisierung eines Fahrzeugs sich die Unfallhäufigkeit wird reduzieren lassen, hatten doch im Jahr 2014 rund 90% der Unfälle ihre Ursachen in der Fehlerquelle Mensch, während nur in 1% technische Mängel die Unfallursache waren.²⁾ Die hehre Einschätzung in weiter Ferne und die wahrscheinlich höhere Fehleranfälligkeit in nächster Zeit haben dazu geführt, dass bei der betragsbeschränkten Haftung in § 12 StVG die Haftungshöchstbeträge verdoppelt worden sind, nämlich je Unfall bei Personenschäden von 5 auf 10 Mio Euro und bei Sachschäden von 1 auf 2 Mio Euro. Eine zusätzliche Grenze bei Verletzung oder Tötung einer Person wie in § 15 Abs 1 Z 1 EKHG kennt § 12 StVG nicht; die in § 15 Abs 3 Z 1 EKHG festgesetzten 6,3 Mio Euro entsprechen der normalen Haftung für Personenschäden in § 12 StVG von 5 Mio Euro.

Dazu seien zwei Anmerkungen gestattet: Der ausdifferenzierte Behördenapparat deutscher Ministerien führt gelegentlich dazu, dass eine Abteilung eine Gesetzesänderung auf den Weg bringt, ohne zu bedenken, dass auch eine andere davon betroffen ist. So war das bei Änderung des Angehörigenprivilegs in § 86 VVG; die folgerichtige Änderung des § 116 SGB X unterblieb allerdings – und das nicht aus sachlichen Gründen. Eine einfühlsame (höchstrichterliche Rsp) ist in der Lage, solche Kunstfehler der Gesetzgebung auszubügeln. Das ist freilich nicht stets gegeben. Bei Anhebung der betragsbeschränkten Haftung von 5 auf 10 Mio Euro wurde offenbar übersehen, dass insoweit auch die Mindestdeckungssummen der Kfz-Haftpflichtversicherung anzupassen gewesen wären. Infolge dieser Panne kann Folgendes passieren: Ein Halter haftet – ohne das geringste Verschulden! – bei einem Unfall für 10 Mio Euro; die Mindestdeckungssumme seiner Kfz-Haftpflichtversicherung beläuft sich aber bloß auf 7,5 Mio Euro. Die wenigsten Halter werden die Differenz aus der Portokasse begleichen können; viele werden vielmehr in die Privatinsolvenz getrieben.

Die Mindestdeckungssummen einer Pflichtversicherung, auch der Kfz-Haftpflichtversicherung, sollten aber gerade das vermeiden, somit nicht nur einen ausreichenden Schutz für das Verkehrsunfallopfer gewährleisten, sondern auch den Ersatzpflichtigen vor einer Haftung bewahren, die ihn in den Ruin treibt. Man kann sich auch nicht damit beruhigen, dass die meisten Halter freiwillig eine höhere Versicherungssumme gewählt haben und die Kfz-Haftpflichtversicherer ihre Kunden auf das Problem schon hinweisen werden. Wenn sich das Risiko nur bei einem einzigen Halter realisiert, ist es für diesen furchtbar. Und bei einer solchen – verkehrten – Philosophie könnte man sich Mindestdeckungssummen bei Pflichtversicherungen ganz sparen. Insofern orte ich mich als bekennender Josefinit: Der einzelne Bürger ist mit

der Abschätzung der ihm drohenden Risiken maßlos überfordert. Nur der fürsorgliche Staat vermag zu beurteilen, dass er sich gegen dieses Risiko durch Zahlung einer durchaus maßvollen Versicherungsprämie schützen kann und muss.

Dazu kommt ein zweiter grundlegender Gedanke: Wenn es zutreffen sollte, dass – jedenfalls in ferner Zukunft – die Steuerung von Fahrzeugen durch technisch ausgereifte Systeme die Unfallhäufigkeit herabgesetzt wird, müsste das zu einer Absenkung der Kfz-Haftpflichtversicherungsprämien führen. Das gilt umso mehr, als meist ein technischer Fehler des Herstellers gegeben sein wird, bei dem sich der Kfz-Haftpflichtversicherer regressieren kann. Der Hersteller, der für den Fehler verantwortlich ist, sei es auch unverschuldet, hat im Verhältnis zum Halter des Fahrzeugs, der nach StVG bzw EKHG einzustehen hat, den Schaden zu 100% zu tragen. Für den Kfz-Haftpflichtversicherer bleibt bei diesem Szenario der von ihm zu leistende Ersatzbetrag in den allermeisten Fällen ein reiner Durchlaufposten.

Nicht nur, aber gerade dann ist darüber nachzudenken, ob die Haftungshöchstbeträge im StVG und EKHG nicht deutlich angehoben werden, am besten ganz fallen sollten. Selbst 10 Mio Euro werden nicht in jedem Fall reichen. Folgende Milchmädchenrechnung sei erlaubt: Bei einem Unfall werden fünf Personen schwer verletzt, die jeweils 35 Jahre sind und ein mittleres Einkommen erzielen. Ein Bruttoeinkommen von € 60.000,- (inkl Lohnnebenkosten sowie 13. und 14. Monatsbezug) erzielen heutzutage nicht nur Spitzenverdiener. Bei einem angenommenen Renteneintrittsalter von 65 Jahren, das wegen des demografischen Wandels – ungeachtet gegenteiliger politischer Versprechungen – wird steigen müssen, in Deutschland etwa schon auf 67 Jahre, sind es 30 Jahre, für die Ersatz zu leisten ist. Der Erwerbsschaden macht bereits 1,8 Mio Euro aus, wobei beruflicher Aufstieg, Inflationsabgeltung sowie Teilhabe am Wirtschaftswachstum ebenso wenig berücksichtigt sind wie ein Haushaltsführerschaden. Ist eine Person pflegebedürftig, fallen für eine Pflegekraft leicht einmal € 15.000,- pro Monat an – es gibt durchaus auch schwerere Fälle; und diese Rente ist nicht bis zur Vollendung des 65. oder 67. Lebensjahrs, sondern ein Leben lang geschuldet. Wenn die Lebenserwartung äußerst konservativ mit 80 Jahren angenommen wird, ergibt das folgende Zahl: € 15.000,- x 12 Monate x 45 Jahre = 8,1 Mio Euro. Rehabilitationsleistungen und Heilungskosten in beträchtlicher Höhe kommen noch dazu. Das Schmerzgeld (in Deutschland ca das Dreifache von Österreich) ist im Vergleich dazu ebenso wie eine im österr. Recht gebührende Verunstaltungsentschädigung fast eine Zugabe. Man wird nicht fehlgehen, den Schaden auf deutlich über 10 Mio Euro zu taxieren. Und das bei einem Durchschnittsverdiener! Bei den angenommenen fünf solchermaßen Verletzten wäre man bei ca 50 Mio Euro. Daraus wird deutlich, wie völlig unzureichend der österr. Wert von € 2.080.000,- pro verletzter Person oder von 6,3 Mio Euro je Unfall bzw auch 10 Mio Euro in Deutschland sind. Es wäre aufschlussreich, wie viele Fälle es sind, in denen sich ein solches Risiko realisiert. Zu betonen ist, dass es für den einzelnen Anspruchsteller wenig tröstlich ist, wenn er nach einer solchen Verletzung erfährt, dass das nur ganz selten vorkommt.

Bei einer Verschuldenshaftung besteht keine Betragsbeschränkung der Haftung. Eine entsprechende Deckungssumme der Kfz-Haftpflichtversicherung bzw Solvenz des Schuldners vorausgesetzt, erhält der Anspruchsteller vollen Ersatz. Es sollte mE Anlass geben für Überlegungen zur Erhöhung der betragsbeschränkten Haftung, wenn die individuelle Verantwortlichkeit des Lenkers mit der zunehmenden Automatisierung der Fahrzeuge immer mehr in den

²⁾ Bundesregierung, Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren (2015) 9.

Hintergrund tritt. Die größere Verkehrssicherheit generell kann doch – rechtspolitisch – nicht damit erkauf werden, dass die im Einzelfall Betroffenen mit der Leistung eines bescheidenen Teilbetrags ihres wirklichen Schadens abgeseigt werden. Insoweit ist mE dringender Handlungsbedarf gegeben, in Deutschland wie in Österreich. Die inflationsbedingte Anpassung von Zeit zu Zeit ist nicht mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein; für den Dürstenden hat dieser nicht mehr als symbolische Bedeutung.

Zu berichten ist schlussendlich von § 63a StVG: Bei hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion sollen die aufzuzeichnenden Daten bei einem Unfall nicht nur dem Halter bzw Fahrzeugführer zu seiner Entlastung dienen, sondern auch dem Unfallgegner als Beweismittel zur Verfügung zu stellen sein. Diese Norm ist folgerichtig. Wenn man die betragliche Haftungshöchstsumme verdoppelt, muss auch ermittelbar sein, ob sich das Fahrzeug beim Unfall in diesem Modus befand. ME wird die Verwertung solcher Aufzeichnungen auf Dauer nicht auf solche Fahrzeuge zu beschränken sein. Wenn sie vorhanden sind, wäre es mE folgerichtig, wenn eine Pflicht bestünde, diese auch bei einem konventionellen Unfall „herauszurücken“, mag das für den Betroffenen auch nachteilig sein. Auch der aufrechte Bürger – und die hinter diesem stehende und wirtschaftlich primär betroffene Kfz-Haftpflichtversicherung – kann kein legitimes Interesse haben, etwas zu verschleiern, was tatsächlich stattgefunden hat. Insoweit sollte der – deutsche wie auch der österr – Gesetzgeber die Courage aufbringen, das möglichst zeitnah gesetzlich vorzusehen.

B. Einführung eines Hinterbliebenengelds durch dBGBI I 2017, 2421 vom 17. 7. 2017

Deutschland war die längste Zeit die nahezu einzige Rechtsordnung in Europa, in der die Trauer hinterbliebener Angehöriger nach Tötung einer Person unentschädigt blieb.³⁾ Darüber hinaus wurden Schockschäden einerseits nur unter sehr restriktiven Voraussetzungen als solche anerkannt und andererseits überaus „maßvoll“ entschädigt. Diese Sonderstellung war auf Dauer nicht zu halten. Die von mir aufgeworfene Frage „*Deutschland auch künftig der letzte Mohikaner in Europa oder ein Befreiungsschlag aus der Isolation?*“⁴⁾ wurde vom Gesetzgeber iS des Befreiungsschlags beantwortet. Der German-Wings-Absturz sowie die anstehende Bundestagswahl waren wohl der letzte Anlass, aus der Lethargie zu erwachen und zu handeln. Dass Deutschland insoweit ein Alleinstellungsmerkmal in Europa aufgegeben hat, ist gewiss zu begrüßen. Die Umsetzung der rechtspolitisch maßgeblichen Wertung ist indes nur tw gelungen:

Schon die Bezeichnung „Hinterbliebenengeld“ ist wenig glücklich. Damit sollte zum Ausdruck gebracht werden, dass es nur im Tötungsfall zusteht, nicht aber in Fällen schwerer bzw schwerster Verletzung. Wertungsmäßig ist das verfehlt, ist doch eine junge Frau, deren Ehemann infolge eines vom Ersatzpflichtigen zu verantwortenden Ereignisses zum Krüppel geworden ist und die sich an das bei der Ehe gegebene Versprechen „*bis der Tod uns scheidet*“ gebunden erachtet, seelisch deutlich stärker betroffen als eine Witwe, die alsbald wieder heiratet. In der Schweiz ist der Wortlaut von Art 47 OR ebenfalls auf den Fall der Tötung beschränkt – die Rsp hat das indes korrigiert, allerdings hat sie über 100 Jahre dafür gebraucht. Diese Erfahrung des Nachbarn hätte man sich nutzbar machen können. Das Argument, dass dann Abgrenzungsschwierigkeiten auftreten, wiegt wenig schwer, sind solche der Rechtswissenschaft so immanent wie das Amen am Ende eines Gebets.

Die Verankerung in § 844 Abs 3 BGB im Kontext der §§ 823 ff BGB sowie in den Gefährdungshaftungsgesetzen hat zwei Nachteile: Eine Haftung nach Vertragsrecht scheidet damit aus. Warum eigentlich? Hingewiesen wird darauf, dass auch Unterhaltersatz

nach einer Vertragsverletzung im deutschen Recht nicht gebührt. Auch das ist nicht einzusehen. Hat man das erkannt, hätte man den Inhalt von § 844 BGB in den Kontext der §§ 249 ff BGB platzieren – und damit das Übel bei der Wurzel packen – sollen. So bleibt es bei einer halbherzigen Lösung. Im Verkehrsrecht wird das wegen der Doppelspurigkeit von Verschuldens- und Gefährdungshaftung meist keine allzu große Rolle spielen; bei der Arzthaftung und im Reisevertragsrecht entstehen dadurch aber sachlich kaum begründbare Rechtsschutzlücken.

Dazu kommt, dass eine Regelung in den jeweiligen Gefährdungshaftungsgesetzen stets das Risiko in sich birgt, trotz aller Sorgfalt ein bestehendes zu übersehen bzw bei Einführung eines neuen das Hinterbliebenengeld nicht zu bedenken.⁵⁾ Zu verweisen ist darüber hinaus darauf, dass die Verschiebung des Anspruchs auf Schmerzensgeld von § 847 BGB nach § 253 BGB im Zuge des am 1. 8. 2002 in Kraft getretenen 2. SchadenersatzrechtsänderungsG gerade damit begründet wurde, dass nicht einzusehen sei, warum es für den Ersatz ideellen Schadens auf die Qualität der Anspruchsgrundlage ankommen soll. Was damals noch hehres Prinzip war, spielt bei einer bestimmten Ausprägung einer ideellen Beeinträchtigung nunmehr keine Rolle mehr. Durch die Platzierung im Rahmen des § 844 BGB soll sichergestellt sein, dass auch die sonstigen Anspruchsvoraussetzungen wie beim Anspruch auf Unterhaltersatz gelten sollen. Das kann an dieser Stelle nicht vertieft werden.⁶⁾

Eine zentrale Frage wird das Entschädigungsniveau betreffen. Fest steht lediglich, dass dann, wenn zur Trauer noch eine pathologische seelische Veränderung hinzukommt, die Gesamtentschädigung keinesfalls geringer ausfallen kann als bei bloßer Trauer. Ob das bisher in Deutschland äußerst mickrige Entschädigungsniveau bei Schockschäden auch die Obergrenze für das Hinterbliebenengeld markiert, darf bezweifelt werden. Die deutsche Rsp ist vielmehr gut beraten, sich nicht nur bzgl der Abstufung der einzelnen Angehörigen, sondern auch bzgl der Entschädigungshöhe an der Rsp der Nachbarrechtsordnungen Schweiz und Österreich zu orientieren. Für die Schweiz mag man ins Treffen führen (können), dass deren Kaufkraft in vielerlei beim Doppelten von Deutschland liegt; dieses Argument gilt für Österreich indes nicht.

In Abwandlung eines in Wien geläufigen Spruchs „*Einer muss der Nowak sein*“ stellt sich die Frage, ob damit Österreich die Rolle des letzten Mohikaners in Europa übernimmt. Anders als beim „Nowak“ muss es eine solche Position im Reigen der Rechtsordnungen freilich nicht geben. Da nicht zu erwarten ist, dass der OGH sich einen weiteren Ruck gibt und die Anspruchsgrundlage für das Angehörigenschmerzensgeld erweitert, wäre der österr Gesetzgeber dringend aufgerufen, über den doch eher marginalen Fall der groben Fahrlässigkeit hinaus in allen Fällen der Verschuldenshaftung, somit auch bei leichter Fahrlässigkeit, sei sie vertraglicher oder deliktischer Natur, und darüber hinaus in den Fällen der Gefährdungshaftung ein solches einzuführen. So sehr beide Gruppen, die sich mit der Schadenersatzreform befasst haben,

3) Dazu die Übersicht bei *Danzl*, Der Ersatz ideeller Schäden in Europa und im ABGB am Beispiel des Angehörigenschmerzensgeldes, Festschrift 200 Jahre ABGB (2011) 1633 ff.

4) *Ch. Huber*, Kein Angehörigenschmerzensgeld de lege lata – Deutschland auch künftig der letzte Mohikaner in Europa oder ein Befreiungsschlag aus der Isolation? NZV 2012, 5 ff.

5) Zur Sorgfalt des deutschen Gesetzgebers sei auf das Übersehen der Anpassung der Mindestversicherung bei der Kfz-Haftpflichtversicherung bei Anhebung der betraglich beschränkten Haftung in § 12 StVG verwiesen. Dass es bei der Deliktshaftung einen Anspruch nach § 845 BGB gibt, nicht aber bei der Gefährdungshaftung, ist abgesehen davon, dass § 845 BGB eine antiquierte Norm ist, sachlich nicht zu begründen.

6) Verwiesen sei auf die erste umfassende Erläuterung der neuen Norm bei *Ch. Huber/Kadner Graziano/Luckey*, Hinterbliebenengeld (Anspruchsgrundlagen, Durchsetzung, Muster) mit Länderteil Österreich, Schweiz, Frankreich, Italien (2018).

zu sowohl inhaltlich als auch methodisch konträren Ergebnissen gelangt sind, in einem war man sich einig: Die Begrenzung des Ersatzes von Trauerschmerzensgeld auf den Fall grober Fahrlässigkeit ist ein wenig passender Fremdkörper in der österr Rechtsordnung, der so rasch wie möglich is der hier vorgeschlagenen Regelung beseitigt werden sollte. Womöglich könnte die Initiative des

deutschen Gesetzgebers als Anlass gesehen werden, dass der österr Gesetzgeber aus seiner Lethargie erwacht. Wahlen muss und wird man damit keine gewinnen; das ist freilich auch nicht notwendig, wurden solche doch gerade abgehalten.

Christian Huber,
RWTH Aachen

Ablenkung zu Fuß und beim Radfahren im Straßenverkehr



Problemausmaß und Präventionsansätze

Aktuelle Verhaltensbeobachtungen und Befragungen des KFV zeigen, dass die überwiegende Mehrheit der FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Straßenverkehr gelegentlich abgelenkt ist. Da sich dies unmittelbar in den Unfallzahlen widerspiegelt, hat sich das KFV mit Präventionsansätzen beschäftigt sowie konkrete Maßnahmen zur Eindämmung von Ablenkung im Straßenverkehr entwickelt und umgesetzt.

Von Daniela Knowles, Alexander Pommer und Sheila Agbontaen

ZVR 2017/236

§§ 58, 68 Abs 3
StVO

Ablenkung;
Fußgänger;
Radfahrer;
Prävention

Inhaltsübersicht:

- A. Hintergrund
- B. Unfallzahlen
- C. Verhaltensbeobachtungen
- D. Befragungen zum Verhalten
- E. Maßnahmen zur Reduktion von Ablenkung bei FußgängerInnen und RadfahrerInnen
 1. Gesamtpaket an Maßnahmen sinnvoll
 2. Ausgewählte Maßnahme – Aufklärungsworkshops für Jugendliche im Alter von 15–19 Jahren
- F. Fazit

A. Hintergrund

Ablenkung im Straßenverkehr ist ein zunehmendes Problem, welches alle VerkehrsteilnehmerInnen betrifft. Viele VerkehrsteilnehmerInnen – sowohl AutofahrerInnen als auch RadfahrerInnen und FußgängerInnen – empfinden die Verkehrsteilnahme als Routinetätigkeit. So entstehen schnell ein Gefühl der Unterforderung und das Bedürfnis nach Zusatzbeschäftigung. Der Mensch neigt dazu, mehrere Tätigkeiten gleichzeitig durchführen zu wollen. Um eine Aufgabe erledigen zu können, ist jedoch ein gewisses Maß an Konzentration erforderlich, dh die Aufmerksamkeit ist auf das für die Aufgabe Wichtige zu lenken. Aufmerksamkeit ist für regelkonformes Verhalten im Straßenverkehr ausschlaggebend, denn hier müssen vom Gehirn ununterbrochen zahlreiche Informationen verarbeitet werden. Die Verarbeitungskapazität des Gehirns ist jedoch begrenzt. So passiert es, dass wir Dinge nicht bewusst wahrnehmen, obwohl wir sie sehen oder

hören. Verkehrsrelevante Informationen gehen somit verloren.

Zu Ablenkung im Straßenverkehr können generell sämtliche Objekte, Personen, Ereignisse und Tätigkeiten werden, die zur Abwendung der VerkehrsteilnehmerInnen von ihrer Hauptaufgabe, der regelgerechten Teilnahme am Straßenverkehr, führen. Ablenkungsfaktoren können bei FußgängerInnen und RadfahrerInnen in der Person selbst liegen (= innere bzw mentale Ablenkung) oder außerhalb, in der Umgebung (= äußere Ablenkung). Und während einige Quellen von Ablenkung, wie zB der Gebrauch des Smartphones, selbst beeinflusst werden können, sind andere nur schwer oder gar nicht abwendbar (bspw auffällige Werbeplakate).

Grundsätzlich kann Ablenkung unterschiedliche Sinneskanäle betreffen, wobei viele Reize mehr als einen Kanal gleichzeitig ansprechen. So kann es zu

- visueller Ablenkung (zB durch auffällige oder attraktive VerkehrsteilnehmerInnen),
- akustischer Ablenkung (zB durch das Läuten des Smartphones),
- kognitiver Ablenkung (zB durch Tagträume) oder
- motorischer Ablenkung (zB durch das Herumsuchen in der Tasche)¹⁾

kommen. Meist ist eine Kombination der Ablenkungsarten der Fall, wie beim Verfassen von Textnachrichten während des Querens von Straßen. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Ablenkungsarten gleich gefährlich sind. Ergebnisse aus sogenannten Naturalistic-Driving-Studien – die während Alltagsfahrten durch im

1) Pilgerstorfer/Kräuter/Robatsch, Ablenkung im Straßenverkehr. Sicher Leben VI (2017).