

Der 58. Deutsche Verkehrsgerichtstag

Zum 58. Mal¹⁾ trafen einander auch heuer wieder nahezu 1.900 Juristen, Journalisten und Experten aus Interessenverbänden zum diesjährigen Verkehrsgerichtstag (VGT) im norddeutschen Goslar. Auch die heurige Veranstaltung hat nicht bloß eine Bedeutung für die innerdeutsche Rechtspolitik und deren Fortentwicklung, sondern wirkt über die Grenzen Deutschlands hinaus. So gab es auch heuer wieder in mehreren Arbeitskreisen (AK) Themen und Fragen, die auch in Österreich tätigen Juristen und Rechtspolitikern wesentliche Hinweise und Entscheidungsgrundlagen liefern können. Für die ZVR haben *Martin Hoffer* und *Christian Huber* als Teilnehmer am Verkehrsgerichtstag wichtige Eindrücke gesammelt.²⁾

ZVR 2020/118

Eröffnungsveranstaltung

Dr. *Oliver Junk*, Oberbürgermeister von Goslar, berichtete in seinem Grußwort über eine Zustimmung von 84% für die Beibehaltung von Goslar als Tagungsort für den VGT. Neben attraktiven neuen Hotels ist auch eine neue Veranstaltungshalle mit 800 Plätzen geplant.

In seiner Eröffnungsansprache gab Prof. Dr. *Ansgar Staudinger* einerseits seiner Freude auf die weitere Zusammenarbeit mit der Stadt Goslar Ausdruck, betonte aber vor allem, dass es die Kernaufgabe des VGT sei, Diskussionen ohne Denkblockaden zu fördern. Dementsprechend seien auch wissenschaftliche Studien zur Verkehrssicherheit sowie zu Umweltschutzbelangen ausdrücklich zu loben.

Auch der „Binnenmarkt“ und seine europarechtlichen Vorgaben sind von großer Bedeutung. Diese zu beachten, ist insb die Aufgabe der betroffenen Ministerien, wie man zB – auch negativ – an den Themen „Maut“ oder „Thomas Cook-Insolvenz“ sehen kann. Dass Europa auch Chancen bietet, ist der Öffentlichkeit vom VGT zB mit dem Arbeitskreis „Regulierung von Auslandsunfällen“ – Stichwort „Wohnsitzgerichtsstand“ – zu vermitteln.

Cem Özdemir, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag, freute sich als „Nichtjurist“ vor hochrangigen Juristen vortragen zu dürfen. In seinem Plenarvortrag „Verkehrspolitik im 21. Jh“ sprach er die unterschiedlichen aktuellen Themen wie „E-Auto-Strategie“, „Pkw-Maut“, „Tempolimit“ an. Dies alles ist vor dem Hintergrund der Ziele für einen Mobilitätswandel zu sehen: Daher verlangte *Özdemir* auch einen verstärkten Ausbau des Bahnverkehrs, Erleichterungen für den Radverkehr in Städten und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen.

Er begrüßte auch, dass sich der Bundesverkehrsminister auf eur Ebene für die verpflichtende Einführung des Lkw-Abbiegeassistenten einsetzt. Für noch besser hält es *Özdemir* aber, in diesem Bereich national voranzugehen und Sicherheitszonen einzuführen, die nur von Lkw mit solchen Abbiegeassistenten befahren werden dürfen.

Abschließend stellte er fest, dass nur mit einem Miteinander aller Beteiligten in Politik und Wirtschaft die Herausforderungen der zukünftigen Mobilität bewältigt werden können.

Arbeitskreis I: Grenzüberschreitende Unfallregulierung in der EU

Zuletzt hat sich der VGT 2009 mit der grenzüberschreitenden Kfz-Unfallregulierung beschäftigt; da der EU-Gesetzgeber an einer

Überarbeitung der KH-RL arbeitet, hatte die Befassung mit diesem Thema durchaus aktuelle Bedeutung. Sosehr sich die Regulierung grenzüberschreitender Kfz-Unfälle (Ausländer im Inland und Inländer im Ausland) eingeschleppt hat, gibt es doch da und dort Optimierungsbedarf; das wird für Österreich in ähnlicher Weise zutreffen. Bei einem Auslandsunfall eines Inländers ergibt sich mitunter eine zögerliche Regulierung. Insoweit hält *Luckhaupt* (R+V Versicherung AG) eine vermehrte Unterstützung durch die Verkehrsofferhilfe für angezeigt. In Deutschland können Gerichte für die rechtl Beurteilung ausländischen Rechts SV-GA einholen. *Lafontaine* (BMfJ des Saarlandes) schlägt einen organisatorischen Rahmen zur raschen Ermittlung solcher Experten vor. *Nissen* (ADAC) weist auf drei neuralgische Punkte hin: Zur rascheren Schadensregulierung wäre eine Erweiterung der Kompetenzen des Schadensregulierungsbeauftragten wünschenswert. Die mitunter außerordentlich kurzen Verjährungsfristen führen dazu, dass namentlich bei Auslandsunfällen Ansprüche verjähren. *Nissen* schlägt – durchaus nachvollziehbar – jedenfalls für Auslandsunfälle einheitliche Verjährungsfristen vor. Das ist eine langjährige Forderung, die kompetenzrechtlich daran geknüpft werden könnte, dass es um den Direktanspruch des Kfz-Haftpflichtvers geht, weil nur insoweit eine Kompetenz der EU bestehen dürfte, aber weder eine solche für das Verjährungsrecht noch für das Schadenersatzrecht. Schließlich schlägt er ebenso überzeugend eine einheitliche Regelung bzgl der Ersatzfähigkeit von (auch außergerichtlichen) Rechtsverfolgungskosten – jedenfalls bei grenzüberschreitenden Kfz-Unfällen – vor. Gerade für einen nicht rechtsschutzversicherten Geschädigten wird die Anspruchsverfolgung ansonsten zum riskanten Manöver. In den Diskussionen und Empfehlungen bestand Einigkeit; es geht somit darum, mit den erhobenen Forderungen auf eur Ebene Gehör zu finden.

Arbeitskreis II: Abschied vom fiktiven Schadenersatz

Der mit nahezu 500 Teilnehmern größte AK befasste sich mit der Frage, ob an der fiktiven Abrechnung von Kfz-Schäden festgehalten werden sollte. Immerhin hatte der VII. Senat (BGH 22. 8. 2018, VII ZR 46/17 DAR 2019, 32 [*Greger*]) zum Werkvertrag ausgesprochen, dass bei diesem die fiktive Abrechnung nicht mehr gelte. In einer

1) Zum vorjährigen 57. Verkehrsgerichtstag s ZVR 2019, 164.

2) Dieser Beitrag wurde tw unter Einbeziehung eines in der Zeitschrift „Deutsches Autorecht“ erschienenen Tagungsberichts (DAR 2020, 121) mit Autoren aus dem Kreis des ADAC e. V. erstellt. Der Beitrag zu AK I, II und VII wurde von *Christian Huber*, RWTH Aachen, jener zu den übrigen AK von *Martin Hoffer*, ÖAMTC Wien, verfasst.

Entscheidung v 13. 3. 2020 (V ZR 33/19) hat der für den Immobilienkauf zuständige V. Senat beim VII. Senat angefragt, ob dieser an seiner Rsp festhalte. Zu ergänzen ist, dass der VIII. Senat für Kaufverträge über bewegliche Sachen zuständig ist, der VI. Senat für Verkehrsunfallschäden. Zu konstatieren ist somit, dass es beim BGH – anders als beim OGH – für die hier in Streit stehende Frage potentiell vier zuständige Senate gibt. So der Schein nicht trügt, wird ein Großer Senat (Entsprechung zum verstSen beim OGH) alsbald entscheiden müssen, wobei dann immer noch offenbleibt, ob für das Deliktsrecht (VI. Senat) nicht Besonderheiten gegenüber dem Vertragsrecht (V., VII. und VIII. Senat) gegeben sind.

Schiemann (ehemals Prof. an der Universität Tübingen und einer der allerrenommiertesten Schadenersatzexperten) sprach sich in einem brillanten Referat für eine Abschaffung der bislang bei Kfz-Schäden praktizierten fiktiven Abrechnung aus. *Dötsch* (RA) sowie *Rainer Wenker* (Westfälische Provinzial Vers) haben in – beeindruckender und für ein so kontroverses Thema seltener – Einmütigkeit für die Beibehaltung des status quo plädiert. *Dötsch* hat dabei Argumente bemüht, die von der Diskussion in Österreich (vor 40 Jahren) geläufig sind, dass nämlich der Geschädigte bei Mitverschulden nur bei fiktiver Abrechnung immer noch auskömmlichen Ersatz erhalte und der Eigentümer eines älteren Fahrzeugs ansonsten praktisch leer ausgehe. Beide Argumente vermögen zwar kaum zu überzeugen, sind aber aus advokatorischer Sicht der Anspruchsteller nachvollziehbar. Überraschend ist hingegen die Billigung durch die HaftpflichtVers. Aber offenbar bieten die vom BGH diesen eröffneten Einwendungen, namentlich die Verweisung auf die Stundenverrechnungssätze freier Werkstätten, so viel Einsparungspotenzial, dass man Unruhe an dieser „Front“ vermeiden möchte. Dass über die Abschaffung der fiktiven Abrechnung auch die Kfz-SV wenig glücklich wären, sei der Vollständigkeit halber erwähnt.

Wie ist die Entwicklung im österr Recht gerade gegenläufig verlaufen? In seiner bahnbrechenden Monografie (Aufwendungen zur Schadensbeseitigung [1979]) hat *Apathy* überzeugende Argumente für eine Abkehr von der fiktiven Schadensabrechnung vorgebracht. Der OGH ist ihm in der E 10. 4. 1984, 2 Ob 13/84 ZVR 1984/344 (= JBl 1985, 41 [*Apathy*]) gefolgt. Die weitere Judikatur war mitunter halbherzig, indem eine Absicht, ein Fahrzeug reparieren zu lassen, für ausreichend angesehen wurde (Nachw bei *Ch. Huber* in *Schwimann/Neumayr*, ABGB-TaKom⁴ § 1323 Rz 36). Der 1. Senat (29. 8. 2019, 1 Ob 105/19a ZVR 2020/63 [*Ch. Huber*]) hat – mit beeindruckender Souveränität – zum Werkvertragsrecht jetzt ausgesprochen, dass sein Judiz ohnehin immer schon gegolten habe; uzw in gleicher Weise für das Vertrags- und Deliktsrecht. Er hat daraus den Schluss gezogen, dass nicht ganz eindeutige Urteilsformeln idS zu verstehen seien.

Die Beobachtung da und dort ist aufschlussreich. Wie so häufig sind die Probleme vergleichbar; ihre Bewältigung aber mitunter sehr unterschiedlich. Hinzuweisen ist, dass die weniger strikte Geschäftsverteilung – womöglich nicht nur die stärker auf Konsens bedachte österr Seele, sondern auch die institutionell verankerte personelle Durchmischung der OGH-Senate – in Österreich eine einheitliche Sicht begünstigt hat, während um eine solche bzw deren Reichweite in Deutschland heftig gerungen wird. Eines hat der AK eindrucksvoll gezeigt: Wo sich die Kontrahenten (Geschädigte und Ersatzpflichtige) einig sind, ein Senat (in concreto der VI.) keine Neigung verspürt, eingefahrene Geleise zu verlassen, vermögen noch so – vermeintlich – überzeugende Argumente der Wissenschaft nichts auszurichten. Man spendet höflich Applaus, zollt persönliche Anerkennung – aber verfährt wie gehabt. Dass Argumente der Wissenschaft – aus welchen Gründen auch immer – eine größere Chance haben, beim österr Höchstgericht Gehör zu finden, sei an dieser Stelle lobend hervorgehoben.

Arbeitskreis III: Aggressivität im Straßenverkehr

Im AK III wurde unter der Leitung der LStAⁱⁿ bei der StA Kiel, *Birgit Heß*, die Frage aufgeworfen, ob die Aggressivität auf der Straße zunimmt oder ob es sich hierbei um eine subjektive Wahrnehmung von Verkehrsteilnehmern handelt.

Dr. *Hardy Holte*, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach, verlangte Umfragen zur Beurteilung des Verkehrsklimas. Zwar sei der Begriff der Aggressivität im Straßenverkehr (Herzberg and Schlag [2006]) definiert, dennoch nicht objektiv messbar. Maßgeblich für die Emotion seien die Erwartung, die Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrssituation. Hinzu kämen Persönlichkeitsmerkmale wie Impulsivität und Ärgerneigung, aber auch das Sicherheitsempfinden. Er betonte auch die Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern und die Maßnahmen der Verbesserung der Selbstkontrolle bzw Fremdkontrolle sowie notwendiger Entsprechungen in der Verkehrsumwelt und Fahrzeugtechnik.

Zeitdruck kombiniert mit Raserei führten laut Dr. *Philipp Schulz-Merkel*, Rechtsanwalt aus Nürnberg, immer wieder zu tödlichen Unfällen. Auf die Aggression im Straßenverkehr habe der Gesetzgeber mit der Schaffung des § 315 d dStGB, der Strafbarkeit wegen verbotener Autorennen, reagiert.³⁾ Hins der Problematik von Einzelrasern habe sich die Rsp noch auf keine einheitliche Linie verständigen können, wann eine „höchstmögliche Geschwindigkeit erreicht“ werden soll. Er stellte dann die Folgen illegaler Autorennen wie die Einziehung, Sicherstellung, Beschlagnahme des Fahrzeugs dar, aber auch die Möglichkeit von Entschädigungsansprüchen bei rechtswidrigen Maßnahmen. Auch die Vorladung zum Verkehrsunterricht und der Möglichkeit der Anordnung einer MPU (entspricht in Österreich VPU) wurden erwähnt.

Ernst Klein, Polizeihauptkommissar, Polizeipräsidium Köln, eröffnete seinen Vortrag mit der persönlichen Betroffenheit durch drei Todesfälle junger Menschen durch Raserei. Er beleuchtete das Phänomen des verstärkten „Gaffens“⁴⁾ sowie schwindende Rücksichtnahme und mangelnde Empathie als Symptome für ein sich änderndes Verkehrsklima. Zum Ruf nach harten Sanktionen ist anzumerken, dass das bestehende Instrumentarium nicht vollständig ausgeschöpft wird und andererseits nicht ausreichend ist.

Ob allerdings die vorgeschlagene Idee eines Stufenführerscheins für die Klasse B für Fahranfänger bis 25 Jahre eine Chance hätte, wurde in der Diskussion schon in Hinblick auf die europarechtlichen Führerscheinvorgaben in Zweifel gezogen.

Empfehlung:

Aggression im Straßenverkehr soll demnach einerseits durch mehr Bewusstsein für ein „Miteinander“ gefördert werden, etwa auch in der schulischen Verkehrserziehung oder auch durch „Peer-Programme“ für Fahranfänger. Aber auch sanktionenseitig sollen Verschärfungen vorgenommen werden, bis hin zu einer Anpassung des Punktekataloges.

Arbeitskreis IV: Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens

Im Rahmen dieses AK wurde erörtert, inwieweit das aktuell geltende Recht im Rahmen von Bußgeldverfahren den praktischen Anforderungen noch entspricht.

3) Zur Rechtslage in Österreich s *Schwaighofer*, Autoraser vor dem Strafgericht, ZVR 2019, 320.

4) Zur Rechtslage in Österreich s *Nedbal-Bures*, Verkehrsunfälle – Rechtliche Aspekte, ZVR 2017, 289 (291).

Christian Janeczek, RA in Dresden, bemängelte, dass diese Frage oft mangels klarer ges Regelungen reines Richterrecht prägt. Dementsprechend werden standardisierte Messverfahren unterschiedlich gehandhabt. Der Referent verlangte eine einheitliche ges Regelung und eine umfassende Kodifizierung. Diese sollte auch die Fragen des Akteneinsichtsrechts umfassen, speziell den Umfang des Akteneinsichtsrechts des Verteidigers. Angelehnt an das Strafrecht sollte auch eine Einstellung unter Auflage ermöglicht werden.

Prof. Dr. *Kleszczewski*, Universität Leipzig, Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht, stellte in Frage, ob die Beteiligung der Staatsanwaltschaft im Rahmen des Zwischenverfahrens noch zeitgemäß ist. Die gänzliche Abschaffung des Zwischenverfahrens sei aber nur dann anzudenken, wenn die Rechte des Betroffenen nicht eingeschränkt werden. Daher sei anzudenken, die Beh zur Teilnahme an der Gerichtsverhandlung zu verpflichten und die StA nur in Fällen einer etwaigen (gerichtlichen) Strafbarkeit des Betroffenen einzubinden.

Dr. *Benjamin Krenberger*, Richter am AG Landstuhl, beschäftigte sich mit der Frage der Verjährung und wies darauf hin, dass die Rechtsbeschwerde insb bei Fehlurteilen erster Instanz dahingehend reformiert werden müsse, dass das Beschwerdegericht von Amts wegen zu prüfen hat, ob ein Verfahrenshindernis gegeben ist. Außerdem plädierte er dafür, bei widerstreitenden untergerichtlichen Urteilen eine Entscheidung des BGH zu vereinfachen, indem einzeln vorgelegt werden kann.

Timo Prayer, Präsident des Bayerischen Polizeiverwaltungsamts Straubing, beschäftigte sich ua mit der Möglichkeit, bei der Akteneinsicht die fortschreitende Digitalisierung zu nutzen. Er plädierte zudem in gewissen Fällen, zB der Vermögensabschöpfung, dafür, Schwerpunktgerichte zu schaffen. Weiterhin wurde zur Diskussion gestellt, ein zentrales Führerscheinregister bezogen auf die Vollziehung von Fahrverboten einzurichten, welches tagesaktuell den kontrollierenden Beamten einen Zugriff gewährt.

Daraus ergab sich die folgende Empfehlung:

1. Der AK empfiehlt mit überwältigender Mehrheit, die Anforderungen an das standardisierte Messverfahren sowie das umfassende Einsichtsrecht in alle Daten und Messunterlagen zu kodifizieren.
2. Die obligatorische Beteiligung der Staatsanwaltschaft im Zwischenverfahren soll abgeschafft werden.
3. Der AK empfiehlt die Einrichtung von Schwerpunktgerichten für Sonderbereiche wie zB Vermögensabschöpfung, Gefahrgut- oder Fahrpersonalrecht.
4. Bußgeldverfahren sollen gegen Auflagen eingestellt werden können.
5. Nach erfolgreicher Absolvierung einer verkehrstherapeutischen Nachschulung soll von einem Fahrverbot ganz oder teilweise abgesehen werden können.
6. Zur Vermeidung von Fehlurteilen soll die Rechtsbeschwerde wegen übersehener Verfahrenshindernisse generell zugelassen werden. Ein Verstoß gegen das faire Verfahren ist wie ein Verstoß gegen das rechtl Gehör zu würdigen. Außerdem sollen die OLG Verfahren mit grundsätzlicher Bedeutung stets an den BGH vorlegen können. Der Verfolgungsbehörde soll nur ein Rechtsmittel zustehen, wenn sie an der Hauptverhandlung teilgenommen hat.
7. Der AK regt an, beim Kraftfahrtbundesamt eine zentrale, tagesaktuell geführte Fahrverbotsdatei zu führen.

Arbeitskreis V: Elektrokraftfahrzeuge

Der AK V unter der Leitung von Prof. *Stefan Strick*, Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), beschäftigte sich mit den

Elektrokraftfahrzeugen, insb E-Tretrollern. Seit der Einführung der eKfV haben sich im Verkehrsalltag zahlreiche Probleme aufgrund verkehrswidrigen und tw rücksichtslosen Verhaltens ergeben, die zum großen Teil auch auf unzureichende Kenntnis der Nutzer über die geltenden Vorschriften zurückzuführen sind. Neben den Nachteilen in der Verkehrssicherheit und einer neuen Facette des Verteilungskampfs um die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen bestehen große Unterschiede zwischen den jeweiligen nationalen Regeln der eur Staaten, für die Nutzer große Unsicherheit und kaum überwindbare Hindernisse bei der grenzüberschreitenden Verwendung.

Lars Zemke, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbands Elektrokraftfahrzeuge e.V., stellte die gängigsten Elektrokraftfahrzeuge und deren Funktionsweise, darunter auch Varianten, die nicht von der eKfV umfasst und damit in Deutschland bislang unzulässig sind, dar. In einer Gegenüberstellung von Privat- und Sharingnutzung erfolgte eine Prognose der zu erwartenden Entwicklung und der steigenden Relevanz von privaten Elektrokraftfahrzeugen, gepaart mit der Darstellung einer Marktstudie über die Zusammensetzung der aktuellen Zielgruppe für solche Fahrzeuge.

Dr. *Tibor Pataki*, Leiter Kraftfahrtversicherung beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), brachte einen Überblick über die geltende Rechtslage, insb iZm der Einstufung der Elektrokraftfahrzeuge als Kfz und der Frage der möglichen Vergleichbarkeit von E-Tretrollern mit Pedelecs. Darüber hinaus wäre eine verpflichtende Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern notwendig. Das Problem der fehlenden Versicherbarkeit von Fahrzeugen, für die keine Betriebserlaubnis vorliegt oder die nach der eKfV gar nicht zulässig sind, rundete den Vortrag ab.

Dr. *Detlev Lippard*, Referatsleiter Straßenverkehrstechnik beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), stellte unzureichende Kenntnis der geltenden Verkehrsregeln bei den Nutzern von E-Tretrollern und zusätzl deren bewusste Missachtung fest. Neben einer Umgestaltung der Infrastruktur und besserer Nutzerinformation werden daher weitere Regelungen zum Abstellen von Leihrollern, zur Kontrolle und Überwachung von Verkehrsverstößen sowie zur Verkehrssicherheit gefordert.

RA *Peter Jaklin*, Clubjurist beim ADAC e.V., berichtete über die historische Entwicklung der Verwendung von E-Tretrollern und stellte unterschiedliche bestehende Regelungssysteme oder deren Fehlen in ausgewählten eur Ländern dar. Dabei zeigen sich deutlich unterschiedliche Herangehensweisen in den einzelnen Ländern zur Nutzung von Elektrokraftfahrzeugen.

Empfehlung (im Originaltext)

1. Der AK stellt fest, dass in vielen Bereichen die für die Nutzung von Elektrokraftfahrzeugen geltenden Regeln zu wenig bekannt sind bzw nicht hinreichend beachtet werden. Dieses gilt insb für die Frage der geltenden Promillegrenzen, der zu nutzenden Verkehrsflächen und der zulässigen Fahrzeuge. Der AK setzt sich daher nachdrücklich für mehr Öffentlichkeitsarbeit, vor allem durch Information und Aufklärung auch durch Verleihfirmen, ein.
2. Der AK hält einen Ausbau der für die Nutzung der Elektrokraftfahrzeuge erforderlichen Infrastruktur für unabdingbar, insb der Radverkehrsinfrastruktur.
3. Der AK fordert eine verbindliche Ausrüstung künftiger einspuriger, im Stehen gefahrener Elektrokraftfahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern.
4. Der AK hält zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Legalisierung weiterer Elektrokraftfahrzeuge, insb ohne Lenkstange, für

nicht sinnvoll. Er empfiehlt eine weitere Beobachtung unter Berücksichtigung der Erfahrungen im Ausland.

5. Der AK stellt fest, dass für die Verkehrssicherheit eine effektive Verfolgung von Verkehrsverstößen erforderlich ist. Zu diesem Zweck muss auch gewährleistet sein, dass die Verleihfirmen die dazu notwendigen Nutzerdaten erfassen und den Verfolgungsbehörden zur Verfügung stellen.

6. Der AK hält die derzeitige Abstellpraxis der Leih-E-Scooter für nicht akzeptabel. Er ist der Auffassung, dass es verbindlicher Vorgaben für Abstellplätze bedarf. Der AK fordert, eine bundeseinheitliche Regelung zu schaffen.

7. Der AK setzt sich mehrheitlich für die Einführung einer Prüfbescheinigung zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs als Kfz ein.

Arbeitskreis VI: Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz

Im AK VI unter der Leitung von *Rupert Schubert*, Regierungsdirektor, Behörde für Inneres und Sport, Hamburg, stand das Thema „Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz“ auf der Tagesordnung.

Die Durchfallquoten bei den Führerscheinprüfungen steigen seit Jahren. So lag laut Kraftfahrtbundesamt die Quote im Jahr 2017 bei der theoretischen Prüfung bei 39% (2016: 37%) und bei der praktischen Prüfung für den Pkw-Führerschein bei 32% (2016: 31%). Die Erhöhung der Nichtbestehensquote wurden zum Anlass genommen, die Ursachen zu thematisieren.

Mathias Rüdell, TÜV DEKRA ARGE Technische Prüfstelle für den Kfz-Verkehr 21, Dresden, stellte die Bestehensquote bei den Fahrprüfungen vor sowie das Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit und Mobilitätszugang/Prüfungserfolg. Die Selektionsfunktion der Fahrerlaubnisprüfung diene dazu, nur Fahranfänger mit ausreichender Befähigung zur motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr zuzulassen. Wenn die Mindestanforderungen zurückgeschraubt werden, komme eine Steigerung der Bestehensquoten in Betracht. So könne der Bewerberanteil, der den Zugang zur motorisierten Mobilität erhält, zwar größer werden, dieses ist jedoch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit äußerst problematisch.

Dieter Quentin, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., Berlin, befasste sich mit den aktuellen Regelungen der theoretischen sowie praktischen Fahrausbildung. Die Fahrschulausbildung ist nicht harmonisiert. Unterschiedlichste Faktoren beeinflussen die Bestehensquote. Etwa müssten die Rahmenpläne der theoretischen Ausbildung aktuell sein, eine Anpassung der Sachgebiete für den praktischen Unterricht wäre zu überdenken.

Dr. *Heidi Grattenthaler*, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach, stellte die Ergebnisse der Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ (PGHR) vor. Ziel war die Erarbeitung weiterführender Maßnahmen zur Absenkung des Unfallrisikos von Pkw-Fahranfängern in der Phase ihrer Höchstgefährdung unmittelbar am Anfang des selbständigen Fahrens (sog. „Hochrisikophase“). Vertreter der verkehrspolitischen Fachebene von Bund und Ländern, Experten der Praxisverbände (zB ADAC, DVR, Fahrlehrerverbände) sowie externe Wissenschaftler und die Fachreferenten der BASt bildeten die Projektgruppe.

Der AK kam demnach zu folgender **Empfehlung (Originaltext)**:

Der AK begrüßt mit überragender Mehrheit das vorgestellte Maßnahmenkonzept für Fahranfänger nach dem Fahrerlaubniserwerb. Dieses sog. „Optionsmodell“ sieht eine generelle Verlängerung der Probezeit von zwei auf drei Jahre vor mit der Möglichkeit einer Verkürzung auf bis zu zwei Jahre durch die freiwillige Teil-

nahme an Schulungsmaßnahmen und/oder am begleiteten Fahren, das auch für volljährige Fahranfänger geöffnet werden soll.

Mit großer Mehrheit werden die vorgeschlagenen Vereinfachungen der Begleiterregelungen befürwortet.

Sowohl die Fahrausbildung als auch die Fahrerlaubnisprüfung müssen kontinuierlich weiterentwickelt und dabei inhaltlich aufeinander abgestimmt werden. Methoden der Vermittlung und Überprüfung der Inhalte zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung sowie die Einbindung von sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen sollten dabei aktuell im Vordergrund stehen.

Die Nichtbestehensquoten bieten keine Veranlassung, die qualitativen Anforderungen an die Fahrerlaubnisprüfung abzusenken.

Die örtlichen Unfalldaten von Fahranfängern sollten in eine regionalisierte Fahranfängervorbereitung einfließen.

Arbeitskreis VII: Entschädigung von Opfern terroristischer Anschläge

Die Corona-Epidemie steht im Moment derart im Mittelpunkt, dass alle anderen Probleme in den Hintergrund treten. Der AK VII widmete sich Problemen, die entstehen, wenn bei einem Terroranschlag ein Kfz als Waffe eingesetzt wird, wie das beim Anschlag auf dem Breitscheidplatz am 19. 12. 2016 erfolgt ist. Die Opfer fühlen sich bei der Geltendmachung von Ansprüchen in solchen Fällen „*allein gelassen mit den Undurchsichtigkeiten des Behördendschungels*“, so RA *Roland Weber*, Opferbeauftragter des Landes Berlin. Das bestätigte auch der Überblick von *Sylvia Frey-Simon* (BMJ), Leiterin der Geschäftsstelle des Opferschutzbeauftragten der dBReg). Sie verwies auf mögliche Ansprüche nach dem Opferentschädigungsgesetz, der gesetzlichen Unfallversicherung und der Verkehrshilfegeld. Sie hielt eine Lotsenfunktion für geboten. Geplant ist eine Reform, die 2024 in Kraft treten soll. *Sandra Schwarz* (Verkehrshilfegeld) befasste sich mit Konkurrenzfragen nach neuem Recht. Solche Probleme stellen sich nicht nur in Deutschland, wie der Beitrag von *W. Reisinger* (Das Auto als Waffe – Opferschutz im Zeichen von Amok und Terror, in FS Danzl [2017] 417) eindrucksvoll belegt.

Von den Empfehlungen sei erwähnt, dass die Einführung eines „Fachanwalts für Personenschadensrecht“ gefordert wurde. In Deutschland mag das nicht so dringlich sein, gibt es dort immerhin Fachanwälte für Verkehrsrecht, Sozialrecht und Versicherungsrecht; und manche haben die Zulassung zu mehr als einer Fachanwaltschaft. Gleichwohl dürfte es nur eine handverlesene Anzahl von Fachanwälten geben, die mit ihrer Expertise die gesamte Bandbreite der mit der Regulierung von Personenschäden sich stellenden Probleme abdecken können. Um wie viel mehr würde ein solches Postulat für Österreich gelten, wo nach wievor die – wenig realistische – Annahme gilt, dass jeder Anwalt alles kann, eine Schimäre mit wenig Bezug zur Wirklichkeit. Wie es bei Ärzten seit Jahrzehnten selbstverständlich ist, dass es Fachärzte gibt, sollte die österr. Anwaltschaft darüber nachdenken, eine – zertifizierte – Spezialisierung auch für ihre Zunft einzuführen – und das nicht nur zur marketingmäßigen Profilierung des einzelnen RA, sondern auch aus Transparenzgründen für den Rat suchenden Bürger.

Arbeitskreis VIII: Sicherheit und Passagierrechte auf Kreuzfahrten

Das starke Wachstum der Kreuzfahrtbranche und die damit verbundenen Sicherheitsrisiken waren Thema des AK VIII unter Leitung von Prof. Dr. Dr. h.c. *Peter Ehlers*, Präsident des Bundesamts

für Seeschifffahrt und Hydrographie a.D., Hamburg. Der Verband der Kreuzfahrtindustrie, CLIA, rechnet bis 2030 mit sechs Millionen deutschen Kreuzfahrern, 2018 waren es noch 2,2 Mio. Weltweit sind inzwischen bereits 28,5 Mio Urlauber per Schiff unterwegs. Dementsprechend werden auch die Schiffe immer größer. 2.500 bis 4.000 Passagiere sind heute keine Seltenheit, einige Schiffe beherbergen bereits 6.000 Urlauber.⁵⁾

Zu Beginn wies *Silvia Schattenkirchner*, Leiterin Verbraucherrecht, ADAC e.V., auf die mit den steigenden Passagierzahlen wachsenden Herausforderungen für bestehende Sicherheitskonzepte hin. Krit beleuchtete sie die Gefahren für „moderne“ Seefahrer, wie Havarien und Schiffsunfälle, Unfallrisiken an Bord, Brandgefahr, Terrorgefahr, Piraterie und die sich daraus ergebenden Verkehrssicherungspflichten für den Reiseveranstalter.

Auch *Dennis Tetzlaff*, Director Nautical Fleet, TUI Cruises GmbH, Hamburg, stellte die Frage in den Raum, ob die Sicherheit tatsächlich proportional zum wachsenden Volumen steigt. Seiner Ansicht nach tragen eine bereits vorhandene umfangreiche regulative Landschaft und deren stete Progression positiv zur Entwicklung bei. Auch wirke sich der offene Austausch innerhalb der Branche positiv auf die Sicherheit(skultur) aus. Moderne Schiffe, smarte Prozesse im Zusammenspiel mit dem technologischen Fortschritt machten die sichere Steuerung größerer Menschenmengen möglich und legten damit den Grundstein für größere Schiffe.

Inwieweit wir im Notfallmanagement ausreichend auf den Boom der Kreuzfahrt-Touristik vorbereitet sind, erläuterte schließlich *Hans-Werner Monsees*, Leitender Polizeidirektor und Leiter Havariekommando, Cuxhafen. Havarien mit Kreuzfahrtschiffen, mit Tausenden von Passagieren und Besatzungsmitgliedern an Bord stellen aus seiner Sicht eine erhebliche Herausforderung für das Notfallmanagement dar. Optimierungsbedarf sah der Referent jedoch bei praktischen Trainings- und Schulungsmaßnahmen – an Bord und an Land, insb auch bei der Rettung von unter Wasser eingeschlossenen Personen, zB durch Taucheinsätze.

Die Diskussion des AK führte ua zu der **Empfehlung**, dass bestehende umfassende Sicherheitsbestimmungen und -konzepte ständig weiterentwickelt und angepasst werden müssen, insb hinsichtlich ihrer Geeignetheit bei mehreren Tausend Personen an Bord sowie neuer Risiken und Terrorgefahren. Dabei sollten auch die internationalen Vorschriften für Rettungskapazitäten überprüft werden.

*Martin Hoffer, ÖAMTC/
Christian Huber, RWTH Aachen*

5) Hinzuweisen ist, dass diese Zahlen den Stand vor der erst rund ein Monat nach dem VGT Europa erreichenden COVID-19-Pandemie wiedergeben, wodurch inzwischen die gesamte Kreuzfahrtreisebranche weltweit eingebrochen ist.

Rechtsprechung

→ Tödliche Kuhattacke auf Tiroler Almweide – Haftungskriterien

§§ 1304, 1311, 1320 aF ABGB

→ Im Almgelände müssen Weideflächen im Allg nicht abgezaunt oder eingefriedet werden. Bei besonderen und örtlich eingegrenzten Gefahren sind jedoch auch im Almgelände die Anforderungen an die erforderliche Verwahrung und Beaufsichtigung von Tieren erhöht und zumutbare zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu fordern. Entsprechende Warnschilder aufzustellen reicht dabei nicht generell aus; im Einzelfall müssen auch Wanderwege abgezaunt werden.

→ Einen Wanderer, der sich mit seinem angeleinten Hund den Tieren einer Herde auf 1 bis 2 m näherte,

Sachverhalt:

Der Erstkl ist der Witwer der getöteten Wanderin, der Zweitkl deren beider Sohn. Die Gattin bzw Mutter der Kl wurde am 28. 7. 2014 in Tirol von der Rinderherde des Bekl attackiert und getötet.

[Beschreibung des Almgeländes des Bekl]

In einem Nebental werden mehrere Almen und die dort betriebenen Gastwirtschaften durch eine geschotterte öff Gemeindefraße mit einem Fahrverbot (ausgenommen Anrainer) erschlossen. Die Verkehrsfrequenz betrug im Jahr 2014 ca 80 Fahrzeuge pro Tag, wobei diese am Eingang des Tals am höchsten war und zum Talschluss hin abnahm. Auf der Fraße verkehrt im Sommer ein Shuttlebus mit Haltestellen bei den einzelnen Almen; dieser fährt zu fixen Zeiten im Li-

obwohl er mit einem Schild gerade davor gewarnt worden war, und die Leine noch dazu so führte, dass er sich vom Hund nicht jederzeit lösen konnte, trifft ein Mitverschulden von 50% an den Verletzungen, die er durch eine Kuhattacke erlitt.

§ 1325 ABGB

→ Angemessenheit eines Teilschockschadenschmerzensgelds für den Witwer der Getöteten iHv € 30.000,- (pathologische Trauerreaktion von Krankheitswert, ab vier Jahre nach Unfall durchgehend arbeitsunfähig).

nienverkehr einmal morgens und einmal am Nachmittag. Zusätzlich können bei dem Taxiunternehmen, welches das Shuttleservice anbietet, Sonderfahrten zu jeder Tageszeit gebucht werden. Die Fraße wird auch von Radfahrern (Mountainbikern) und Wanderern benutzt. Sehr viele Wanderer fahren etwa mit der von der NI betriebenen Panoramabahn auf den nahegelegenen Berg und gehen dann zu Fuß (das letzte Stück auf der Fraße) ins Tal.

Im mittleren Teil des Tals befindet sich das Almgelände des Bekl. Die Fraße führt etwa 2–3 km durch dieses ca 50 ha große Almgelände. Der Bekl führt seinen Betrieb seit dem Jahr 2002 als Mutterkuhbetrieb. Im Jahr 2014 bestand seine Herde aus Rindern der Rasse „Tiroler Grauvieh“; es waren neun Mutterkühe mit Kälbern

ZVR 2020/119

§§ 1304, 1311, 1320 aF, 1325 ABGB

OGH 30. 4. 2020, 5 Ob 168/19 w (OLG Innsbruck 2. 8. 2019, 3 R 39/19 p; LG Innsbruck 20. 2. 2019, 66 Cg 107/16 m)

„Kuhurteil“ führte schon im Vorjahr zu Gesetzesänderung, die aber hier noch nicht anzuwenden war.