

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

Presse – Information

Arbeitskreis I: Fahrzeugdaten

- Datensammlung durch moderne Kraftfahrzeuge und Ihre Verwendung
- Daten- und Verbraucherschutz bei Verwertung von Fahrzeugdaten
- Grenzübergreifende Nutzung von Fahrzeugdaten aus polizeilicher Sicht

Leitung	Dr. Hans-Joseph Scholten , Rechtsanwalt, Vors. Richter OLG Düsseldorf a. D., Gladbeck
Referent	Dr. Tibor S. Pataki , M. Jur. (Oxford), Rechtsanwalt (Syndikusrechtsanwalt), Leiter Kraftfahrtversicherung, Kfz-Technik, Statistik und Kriminalitätsbekämpfung, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin
Referent	Dr. Ralf Scheibach , LL.M., Leiter Abteilung Recht und Compliance, Verband der Automobilindustrie e.V., Berlin
Referentin	Marion Jungbluth , Leiterin Team Mobilität und Reisen, Geschäftsbereich Verbraucherpolitik, Verbraucherzentrale Bundesverband e.V., Berlin
Referent	Volker Orben , Polizeioberrat, Innenministerium des Landes Rheinland-Pfalz, Präsident des Netzwerks der europäischen Verkehrspolizeien (ROADPOL), Münster/Mainz

In Kürze:

Moderne Fahrzeuge sammeln schon heute eine Vielzahl von Daten, die zum Betrieb vernetzter Fahrzeuge notwendig oder sinnvoll sind. Der technische Fortschritt, insbesondere bei der Entwicklung automatisierter oder autonomer Fahrsysteme, wird dafür sorgen, dass die Menge der gesammelten Daten weiter zunimmt. Bereits jetzt ist in einigen Fahrzeugen eine Umfeldüberwachung durch Videoaufzeichnungen verbaut. Mit dem Data Act will die EU eine grenzüberschreitende einheitliche Regelung schaffen, die Verfügbarkeit von Daten erleichtern und Vorschriften über den Zugang zu Daten schaffen, welche durch die Nutzung von vernetzten Produkten – etwa vernetzten Fahrzeugen – erzeugt werden. Fraglich ist, ob der Entwurf des Data Act den Besonderheiten des Verkehrs gerecht wird und für Rechtssicherheit zu sorgen vermag. Der Arbeitskreis beschäftigt sich mit der Frage, wie bestimmte Daten moderner Fahrzeuge sicher generiert und auch von Dritten verwertet werden können und dennoch den berechtigten Interessen möglichst aller Beteiligten gerecht werden kann.

Im Einzelnen:

Die Verwendung und berechtigte Weitergabe von Daten soll mit dem Data Act vereinheitlicht und vereinfacht werden. Er beinhaltet beispielsweise eine Verpflichtung des Herstellers zur Datenweitergabe an Dritte, sofern dieses die Inhaber:innen des Fahrzeuges fordern. So werden etwa bei der Umfeldüberwachung Ton- und Bildaufnahmen gefertigt, ohne dass die Aufgenommenen dies bemerken oder ihr Einverständnis erklärt haben. Mit den vom Fahrzeug insgesamt gewonnen Daten können z.B. Unfälle rekonstruiert, Gesetzesverstöße aufgezeigt und Fahrzeuge und damit auch deren Nutzer:innen überwacht werden. Wie wird mit den so gewonnen Daten umgegangen? Welche Daten werden von Fahrzeugen noch erfasst? Wo und wie werden sie gespeichert? Wer hat Zugriff auf diese Daten? Wie werden die berechtigten Interessen v.a. von Verbraucher:innen, Versicherungswirtschaft, Automobilindustrie, Behörden und Mobilitätsanbietern geschützt? Mit diesen Fragen befasst sich der Arbeitskreis.

Presse – Information

Arbeitskreis I

I / 1

Kurzfassung des Referats

Fahrzeugdaten

Dr. Tibor S. Pataki

M. Jur. (Oxford) | Leiter Kraftfahrtversicherung, Kfz-Technik, Statistik und Kriminalitätsbekämpfung
| Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV)

Die Mobilität mittels des vernetzten Kfz benötigt und produziert große Datenmengen. Damit der Wettbewerb in diesem neu entstehenden Markt belebt wird, muss die Hoheit der Daten bei den Verbrauchern liegen.

1. Grenzen des ADAXO-Konzepts des VDA

Die aktuelle Entwicklung läuft diesem Ziel entgegen: Die Autohersteller etablieren derzeit ein System, nach dem Verbraucher die Daten vernetzter Fahrzeuge nur eingeschränkt und über die Server des Herstellers einem dritten Dienstleister weiterleiten können. So bleibt die Kontrolle über die Datenflüsse bei den Herstellern – vernetzt ist so nicht der Verkehr oder das Fahren; vernetzt sind nur die Fahrzeuge mit den jeweiligen Herstellern. Sie allein haben einen direkten Draht zu den Verbrauchern und direkten Zugriff auf die Daten. Alle anderen Marktteilnehmer – Versicherer, Kfz-Werkstätten, Automobilclubs und andere – werden am direkten Kontakt zu den Autobesitzern gehindert; und zwar ohne, dass diese dabei ein Mitspracherecht hätten.

2. Verbraucher sollen einfach über ihre Daten verfügen können

Die ideale Lösung für den Datenzugang ist eine „Sichere Onboard Telematik-Plattform“, die es Verbrauchern ermöglicht, die Apps verschiedener Anbieter direkt im Fahrzeugsystem zu integrieren. Hersteller wie andere wären – was den Datenzugriff anbelangt – gleichgestellt. Diese Apps könnten dann automatisiert auf die vom Verbraucher freigegebenen Daten zugreifen, sie verarbeiten und direkt an den Anbieter senden. Ohne „doppelte“ Speicherung beim Kfz-Hersteller – die Datensparsamkeit wäre gewährleistet. Die Apps würden vom Kfz-Hersteller geprüft und freigegeben – wie es bei Smartphones und dem Zugriff auf die App-Stores heute auch üblich ist („Apple-Prinzip“).

3. Der Entwurf des Data Acts stellt keine Lösung dar – sektorspezifische Regelung erforderlich

Der momentan auf europäischer Ebene diskutierte Data Act bietet keine ausreichende Lösung, da damit keine Regelungen zu den Funktionen und Ressourcen des Fahrzeuges verbunden sind. Es muss eine sektorspezifische Lösung kommen, die die Kfz-Hersteller rechtlich bindet, das bestehende Datenmonopol aufzugeben.

Presse – Information

Arbeitskreis I

I / 2

Kurzfassung des Referats

Digitalisierung der Mobilität

Dr. Ralf Scheibach, LL.M.

Leiter Recht und Compliance / Verband der Automobilindustrie e.V.

Die Automobilindustrie bietet schon heute umfassende Datenangebote für kundenbezogene Anwendungen und vielfältige technische Zugriffsmöglichkeiten auf Daten. Folgende Rahmenbedingungen müssen gegeben sein:

1. Zugang zu Daten im Fahrzeug (VDA-Konzept ADAXO) nach FRAND-Bedingungen

Fahrzeugdaten sind eine Quelle für Innovationen und ein Grundpfeiler für moderne Mobilität. Der VDA hat mit dem zum Teil bereits im Markt eingeführten ADAXO-Konzept ein zeitgemäßes und zukunftssicheres Verfahren für den Austausch von fahrzeug-generierten Daten vorgelegt. ADAXO ist die Abkürzung für „Automotive Data Access, extended and open“ und bedeutet „erweiterter und offener Fahrzeugdaten-zugriff“ auf Basis der vom EuGH eingeführten FRAND- (fair, reasonable and non-discriminatory) Grundsätze.

2. Datenzugang nach EU-Recht (Data Act) auf im Fahrzeug verfügbare Daten bezogen

Mit dem Data Act sind pauschale Regelungen für die Weiterleitung von Daten getroffen worden. Fahrzeugdaten können Dritten nur in dem Maße zur Verfügung stehen, wie die Hersteller sie auch zur Erbringung ihrer eigenen Services nutzen.

3. Datenzugang über sicheren neutralen Server – Verkehrssicherheit hat Vorrang

Der Hersteller leitet die Daten über ein OEM-Backend (sicherer Zugang ins Fahrzeug - Extended Vehicle – ExVe) weiter. Das (Ende-zu-Ende-) Berechtigungsmanagement muss zentral, konsistent und einfach zu bedienen sein und somit beim Hersteller als zentralem Ansprechpartner der Datenerhebung liegen. Die Freigabe der Daten und das Management von Fahrzeugressourcen (z.B. Bandbreiten für Datenübertragungen im Fahrzeug) können nur durch das für die Zertifizierung des Fahrzeugs verantwortliche Unternehmen erfolgen.

4. Weiterleitung von Daten nur nach Maßgabe der EU-DSGVO

Die Datensouveränität liegt beim Kunden. Die Verfügbarkeit von Daten für Dritte muss daher datenschutzrechtlich konform nach Maßgabe seiner Einwilligung gestaltet werden. Hierzu hat der VDA bereits 2016 mit den Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder eine gemeinsame Erklärung herausgegeben.

Presse – Information

Arbeitskreis I

I / 3

Kurzfassung des Referats

Mobilitätsdatenwächter – Überblick und Kontrolle über Mobilitätsdaten in die Hände der Verbraucher:innen legen

Marion Jungbluth

Leiterin Team Mobilität und Reisen, Geschäftsbereich Verbraucherpolitik beim Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv)

Seit dem 25. Mai 2018 gilt die Europäische Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Diese Verordnung markiert nicht weniger als eine Zeitenwende im nationalen und europäischen Datenschutz.¹ Im Lichte dieser neuen Ordnung ist der nächste logische Schritt, die datenschutzrechtliche Emanzipierung der Betroffenen – also insbesondere der Verbraucher:innen – konsequent weiter zu verfolgen und auf den wichtigen Mobilitätssektor auszuweiten. Die Verkehrswende muss zwingend von einer Mobilitätsdatenwende vorbereitet und begleitet werden.

Fahrzeuge sowie deren Mobilität erzeugen eine Vielzahl von Daten. Diese werden derzeit faktisch von den Autoherstellern kontrolliert und genutzt. Diese Gatekeeper-Position der Autohersteller muss enden. Fahrzeugführende dürfen nicht auf eine Datenquellfunktion reduziert bleiben. Denn das würde konterkarieren, wofür sich der Datenschutz seit Jahrzehnten stark macht.

Um die Neuordnung des Mobilitätsdatensektors zu erreichen und diesen mit der europäischen Datenordnung zu harmonisieren, bedarf es eines neuen Datenmanagementsystems. Der vzbv sieht dabei die Zukunft in einem Mobilitätsdatenwächtermodell. Das Datenwächtermodell wird im Wesentlichen von einem Dreiklang gebildet: von einem Datentreuhänder (Zugang zum Fahrzeug, Datenweiterleitung), einem Datenwächter (Autorisierung) und den Betroffenen. Ein PIMS (Personal Information Management System) ermöglicht dabei den Fahrzeugnutzer:innen einen anwenderfreundlichen Überblick über die Mobilitätsdatenströme, die darüber auch gesteuert werden können. Die Datenkontrolle wird somit erstmals seit Beginn der Digitalisierung im Mobilitätssektor dort liegen, wo sie hingehört: bei den Verbraucher:innen und nicht mehr beim Fahrzeughersteller.

¹ Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit: DSGVO – BDSG Texte und Erläuterungen, 2022, Seite 8, Bonn.

Presse – Information

Arbeitskreis I

I / 4

Kurzfassung des Referats

Unfallrekonstruktion und Verfolgung von Verkehrsverstößen aus polizeilicher Sicht im Zusammenhang mit dem Data Act

Volker Orben

Polizeiberrat, Netzwerk der europäischen Verkehrspolizeien ROADPOL e.V.

In allen europäischen Ländern wird von der Polizei erwartet, dass sie bei einem Verkehrsunfall Beweise für das Straf- und Zivilverfahren sichert. Das ist in erster Linie im Interesse der am Verkehrsunfall Beteiligten. Hier gibt es in der Regel einen Verursacher und ein Opfer, dessen Rechte durch die polizeiliche Unfallaufnahme gewahrt werden. Zivilprozesse zum Ersatz von materiellen, körperlichen und psychischen Schäden nach einem Unfall ziehen sich zum Teil über Jahre hin. Je weniger konkret und beweissicher die Polizei die Ursachen eines Unfalls ermitteln kann, desto schwerer fällt es dem Opfer, später seine Ansprüche durchzusetzen. Beweissichere Ermittlungen sind somit gelebter Opferschutz.

In einem grenzenlosen Europa fahren jetzt schon vernetzte Fahrzeuge und künftig auch mehr und mehr automatisiert fahrende Kfz. Bei Verkehrsunfällen muss die Polizei in allen Ländern mit einfachen Maßnahmen in der Lage sein, auch digitale Spuren wie die Fahrzeugdaten zu sichern. Und dieser Bedarf besteht nicht erst in der Zukunft. Schon jetzt ist festzustellen, dass sich Unfälle ohne das Auslesen der Datenspeicher oft nicht mehr in Gänze aufklären lassen. Etwa Unfälle, bei denen die Fahrer behaupten, Fehlfunktionen von Fahrerassistenzsystemen seien Ursache für den Unfall.

Deshalb braucht die Polizei – gegebenenfalls mit Unterstützung von externen Experten – verlässlichen und geregelten Zugang zu den in den Fahrzeugen generierten digitalen Daten. Die Erhebung und Auswertung der Daten ist Voraussetzung für die hoheitliche Entscheidung, wer einen Verkehrsunfall verursacht hat, und damit Grundlage für die strafrechtlichen und zivilrechtlichen Folgen.

Es geht um Datenzugriff bei mitunter schwersten Verkehrsunfällen. Die Polizei hat einen konkreten Tatverdacht und die Polizei kennt bereits den Tatverdächtigen, also den Fahrer eines unfallbeteiligten Fahrzeugs. Es besteht eine sehr hohe und sehr konkrete Auffindevermutung bezüglich unfallrelevanter Daten. Auch der Zeitausschnitt ist sehr konkret – in der Regel reichen fünf Sekunden vor und 350 Millisekunden nach dem Crash für die Unfallrekonstruktion aus. Von Big Brother, der heimlich und ohne Verdacht willkürlich alle Bürgerinnen und Bürger überwacht, kann also keine Rede sein.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

Presse – Information

Arbeitskreis II: Halterhaftung bei Verkehrsverstößen: Ein Beitrag der Verkehrssicherheit?

- Europa- und verfassungsrechtlicher Rahmen sowie aktuelle Entwicklungen auf EU-Ebene
- Praxis und Erfahrungen in den EU-Mitgliedstaaten
- Lösungsansätze für Deutschland

Leitung	Prof. Dr. Michael Brenner , Friedrich-Schiller-Universität, 07743 Jena
Referent	Peter Jaklin , Rechtsanwalt ADAC e.V., 80686 München
Referent	Prof. Dr. Dieter Müller , Hochschule der Sächsischen Polizei, 02929 Rothenburg
Referent	Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur. , Friedrich-Schiller-Universität, 07743 Jena

In Kürze:

Im Rahmen der aktuell von der EU erwogenen Schaffung einer einheitlichen Haftungsregelung für die grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsverstößen steht auch eine Halterhaftung im Raum – ein Thema, das in Deutschland polarisiert. Im Arbeitskreis werden die Praxis in anderen EU-Mitgliedstaaten und die europa- und verfassungsrechtlichen Fragen bei Einführung einer Halterhaftung in Deutschland dargestellt und deren Auswirkungen auf die Verfolgungspraxis und die Verkehrssicherheit erörtert.

Im Einzelnen:

Die 2015 in Kraft getretene EU-Richtlinie 2015/413 beinhaltet die effektivere grenzüberschreitende Verfolgung von Straßenverkehrsverstößen. Die Richtlinie umfasst die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte wie z. B. Tempolimit-, Rotlicht-, Überhol- und Handyverstöße. Seitens der Europäischen Kommission wird derzeit an einer Modifizierung dieser Richtlinie gearbeitet. Im Rahmen des im Dezember 2020 vorgestellten Aktionsplans der Europäischen Kommission für nachhaltige Mobilität und die damit verbundenen Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit (Ziel: Halbierung der Zahl der Verkehrsunfallopfer in der EU bis 2030) ist eine Vorlage des modifizierten Richtlinienentwurfs für Ende 2022 vorgesehen. In diesem Zusammenhang sind seitens der EU-Kommission Tendenzen erkennbar, u.a. auch eine EU-einheitliche Regelung bzgl. der Verantwortlichkeit für Verkehrsverstöße zu schaffen. Denkbar ist, dass diesbezüglich die Halterhaftung aufgegriffen wird, die aus Sicht vieler Mitgliedstaaten die Verfolgung von Verkehrsverstößen erleichtert. In Deutschland, wo grundsätzlich nur die Fahrer:innen für Verkehrsverstöße (Ausnahme: Parkverstöße) verantwortlich sind, polarisiert dieses Thema seit Jahren: Einer Erleichterung für Behörden bei der Verfolgung von Verkehrsverstößen steht das Schuldprinzip als Grundsatz eines rechtsstaatlichen Strafverfahrens gegenüber. Im Arbeitskreis werden der aktuelle Stand der Entwicklungen in Brüssel und die unterschiedlich ausgestalteten Modelle der Halterverantwortlichkeit für Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr in anderen Mitgliedstaaten vorgestellt. Diskutiert werden Auswirkungen einer Halterhaftung auf die Verkehrssicherheit in Deutschland - dies auch vor dem Hintergrund der hierzulande bestehenden, die Geldsanktion flankierenden Maßnahmen wie das Fahrverbot oder das Punktesystem. Ein Überblick über die Umsetzungsoptionen und -spielräume des nationalen Gesetzgebers bei Vorgabe einer Halterhaftung durch die EU und deren Bewertung aus verfassungs- und europarechtlicher Sicht rundet den Arbeitskreis ab.

Presse – Information

Arbeitskreis II

II / 1

Kurzfassung des Referats

Halterhaftung – Bedarf für und mögliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Leiter des Studienbereichs Verkehrswissenschaften an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)

Ein durch Beschluss des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstages angeregtes und vom Referenten durchgeführtes Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen präsentierte im Jahr 2014 als Kernergebnis, dass ein nicht unbedeutender Teil der Bußgeldverfahren deshalb eingestellt werden musste, weil nach maschinell festgestellten Verstößen im fließenden Verkehr (Rotlicht, Abstand, Geschwindigkeit) und beweiskräftig dokumentierten Kfz-Kennzeichen die Fahrzeugführer innerhalb der kurzen Verjährungsfrist von drei Monaten nicht ermittelt werden konnten. Dabei blieben sogar zahlreiche Verstöße unberücksichtigt, weil bei ausländischen Fahrzeugführern mit ausländischen Kfz-Kennzeichen und Fahrzeugführern von Krafträdern mögliche Bußgeldverfahren mangels prognostizierter Erfolgsaussichten nicht einmal eröffnet, sondern die vorhandenen, technisch einwandfreien Beweisfotos sofort gelöscht und nicht an die Sachbearbeiter weitergeleitet wurden. Die Fahrzeughalter wurden in diesen Fällen nicht einmal als Zeugen angeschrieben und die betreffenden Fahrzeugführer erhielten auf diese Weise nicht den Status von Betroffenen. Täterinnen und Täter erhielten keine staatliche Reaktion zu ihrem ordnungswidrigen Handeln, weil die Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf Verstöße im fließenden Verkehr nicht anwendbar ist. Die Verkehrspolitik entschloss sich damals aufgrund ihrer Interpretation der Forschungsergebnisse nicht dazu, die Kostentragungspflicht auf Verstöße im fließenden Verkehr auszudehnen. In der deutlich überwiegenden Anzahl der Verstöße, bei denen eine Fahrtenbuchauflage gem. § 31a StVZO möglich gewesen wäre, unterblieb selbst diese Maßnahme der präventiven Gefahrenabwehr. Aus der Verkehrspsychologie ist bekannt, dass Verkehrsdelinquenz sich dann verstetigt, wenn auf begangene Verkehrsverstöße und gezeigte Mängel in der Regelakzeptanz keine staatliche Reaktion nach außen, ja nicht einmal ein eingeleitetes Bußgeldverfahren erfolgt. Dieses Lernen am erlebten Modell mit dessen potenziell negativen Folgen für die Verkehrssicherheit könnte womöglich durchbrochen werden, wenn eine Form der Halterhaftung eingeführt würde, die es den Bußgeldbehörden ermöglichen würde, gegenüber den Fahrzeughaltern der Tatfahrzeuge bußgeldrechtlich relevant und hinsichtlich der Verkehrssicherheit erfolgversprechend tätig zu werden. Diese Hoffnung gründet sich auf ein mögliches Umdenken der Fahrzeughalter hinsichtlich ihrer Verantwortung für Verkehrsdelikte, die mit ihren Fahrzeugen begangen werden sowie einem Durchreichen etwaiger finanzieller Folgen an tatsächlich bekannte Fahrzeugführer. Dass dabei die nur gegenüber den Fahrzeugführern zu treffenden fahreignungsrechtlichen Maßnahmen des Fahreignungsbewertungssystems und -begutachtungssystems ebenso wenig möglich wären wie die Verhängung von Fahrverboten liegt zwar auf der Hand, kann aber wegen der begründeten Hoffnung auf einen positiven Impuls der Halterhaftung für die Verkehrssicherheit in Kauf genommen werden.

Presse – Information

Arbeitskreis II

II / 2

Kurzfassung des Referats

Europa- und verfassungsrechtlicher Rahmen

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.

Friedrich-Schiller-Universität, Jena

-
- (1) Die Ausgestaltung der Haftungsregimes im Kfz-Bereich, konkret die Einführung der Halterhaftung für Sanktionen für Verkehrsverstöße, muss sich – wie jede Gesetzgebung – in den übergeordneten Rechtsrahmen einfügen.
 - (2) Die EU verfügt nicht über eine umfassende Kompetenz zur Ausgestaltung des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts. Jedoch besteht mit Art. 91 AEUV eine Ermächtigungsgrundlage für eine umfassende Rechtsetzung im Verkehrsbereich. In Anlehnung an die Rechtsprechung des EuGH im Hinblick auf den Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte erscheint es nicht ausgeschlossen, diese auf Regelungen über die Haftung für Verstöße anzuwenden, sofern sie letztlich der Verkehrssicherheit zu dienen bestimmt sind. Auch dann hat der europäische Gesetzgeber allerdings die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit zu wahren. Diese stehen einer Einbeziehung von rein innerstaatlichen Fällen entgegen. Die Vorwerfbarkeit als Haftungs Voraussetzung ist dagegen nach dem Stand der Entwicklung des Europarechts nicht zwingend erforderlich, so dass eine Halterhaftung nicht per se ausgeschlossen ist.
 - (3) Für den Bundesgesetzgeber wäre Art. 74 Abs. 1 Nr. 1 (Strafrecht) GG als verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage heranzuziehen. Die autonome Einführung der Halterhaftung für Verkehrsverstöße scheitert aber am Schuldprinzip, das das BVerfG u.a. in der Menschenwürde und im Rechtsstaatsprinzip verankert sieht. Da es diese zugleich der nationalen Verfassungsidentität zuordnet, wäre eine europarechtlich bedingte Einführung als ultra vires-Akt verfassungsrechtlich ebenfalls nicht hinnehmbar, so dass der nationale Rechtswertungen im Übrigen überspielende Vorrang des Europarechts insoweit nicht zum Tragen kommen kann.
 - (4) Dem daraus folgenden Dilemma könnte der europäische Gesetzgeber bei einem entsprechenden Regelungswillen hinsichtlich der Einführung einer (beschränkten) Halterhaftung effektiv dadurch entgehen, dass er durch opt-in- oder opt-out-Klauseln den Mitgliedstaaten die Beteiligung an einem derartigen System freistellt. Für Deutschland wäre die Mitwirkung an einem derartigen System allerdings verfassungsrechtlich ausgeschlossen.

Presse – Information

Arbeitskreis II

II / 3

Kurzfassung des Referats

Haftungsmodelle zwischen Halter- und Fahrerhaftung - Praxis und Erfahrungen in den EU-Mitgliedstaaten

Rechtsanwalt Peter Jaklin

ADAC e.V., München

Die Frage von Halter- oder Fahrerhaftung im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit ist ein europaweit immer wieder in der verkehrsrechtlichen Diskussion auftretendes Thema. Befürworter der Halterhaftung führen neben dem Bestreben nach effektiver Verfolgung von Verkehrsdelikten vor allem auch das Argument der gesteigerten Verkehrssicherheit durch erhöhten Ahndungsdruck ins Feld, was von der Gegenmeinung u.a. unter Hinweis auf den fehlenden Denkfalleffekt bestritten wird.

Der Blick ins europäische Ausland zeigt, dass es zwischen Halter- und Fahrerhaftung zahlreiche unterschiedliche Haftungsmodelle gibt, die eine effektive Verfolgung und Ahndung von Verkehrsverstößen einerseits und die Sanktionierung der persönlichen Verantwortung des Fahrers andererseits gewährleisten sollen. Grob können die einzelnen Haftungsformen in die drei Gruppen Fahrerhaftung sowie mittelbare und unmittelbare Halterhaftung eingeteilt werden. Die nationalen Regelungen in Europa reichen von einer strengen Halterhaftung mit unterschiedlich ausgeprägten Exkulpationsmöglichkeiten (wie in den Niederlanden) über solidarische Haftungsmodelle (etwa in Italien) Verschuldensvermutungen zu Lasten des Halters, (zum Beispiel in Belgien) und strafbewehrten Fahrerbenennungspflichten, (beispielsweise in Österreich) bis hin zur reinen Fahrerhaftung nach deutschem Vorbild.

Die These, dass eine mittelbare oder unmittelbare Halterhaftung einen verkehrssicherheitserhöhenden Effekt habe, lässt sich statistisch nicht belegen. So zeigt ein Vergleich der Verkehrsofferzahlen aus den vergangenen drei Jahren zwischen den Niederlanden (mit strenger Halterhaftung) und Deutschland als klassischem Fahrerhaftungsland nahezu identische Zahlen. Insgesamt finden sich diesbezüglich einige Länder mit Fahrerhaftung im Spitzenfeld, während mehrere Länder mit Halterhaftung schlechter abschneiden.

Einem Dritten (also dem Halter) für Verfehlungen des Fahrers auferlegte Rechtsfolgen führen nicht zu einer gesteigerten Rechtstreue. Gerade Regelungen, die der Kontrolle der Fahreignung, der Reflexion des eigenen Fahrverhaltens und damit der Verkehrssicherheit dienen, werden dadurch deutlich entwertet. Die Konsequenzen eigenen Fehlverhaltens müssen vielmehr für den Zuwiderhandelnden selbst spürbar sein, um verkehrsregelkonformes Verhalten und damit die Verkehrssicherheit zu fördern. Alternative Maßnahmen – wie die Ausweitung und Intensivierung von Verkehrskontrollen und behördlicher Ermittlungstätigkeit – erscheinen im Hinblick auf die Steigerung der Verkehrssicherheit zielführender und deutlich effektiver.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

Presse - Information

AK III: KI-Haftung im Straßenverkehr/ Haftung beim autonomen Fahren

– Nationale Gesetze; Vorschläge von Europäischer Kommission und Europäischem Parlament

- Leitung** **Prof. Dr. Hans-Georg Bollweg**, Ministerialrat im Bundesministerium der Justiz a. D., Berlin
- Referentin** **Eva Lux**, Ministerialrätin im Ministerium der Justiz des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
- Referent** **Dr. Martin Stadler**, Leiter Versicherungsrecht, Allianz Versicherungs-AG, München
- Referent** **Dr. Lars Entelmann**, LL.M. (LSE), Leiter des Referats I B 7, Bundesministerium der Justiz, Berlin
- Referent** **Prof. Dr. Gerhard Wagner**, Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Ökonomik, Humboldt-Universität, Berlin

In Kürze:

Das Autofahren wird sich durch die zunehmende Digitalisierung in den nächsten Jahren grundlegend verändern: Die Automatisierung des Fahrens wird immer weiter voranschreiten. Selbst das vollständig autonome Fahren ist längst keine Utopie mehr: In absehbarer Zeit wird es auch in Deutschland für den Straßenverkehr verfügbar sein. Wieviel Vertrauen die neue Technik gewinnt, hängt nicht zuletzt von der Haftung bei ihrem Versagen ab.

Im Einzelnen:

Der deutsche Gesetzgeber hat die Haftung des Straßenverkehrsgesetzes für Verkehrsunfälle bisher grundsätzlich auch für Fahrzeuge mit automatisierten und autonomen Fahrfunktionen für ausreichend erachtet: Mit dem am 28. 7. 2021 in Kraft getretenen Gesetz zum autonomen Fahren wurden nur einige punktuelle Anpassungen im Haftungsrecht vorgenommen. Die Grundsätze der Nichtverschuldenshaftung, die sich auf den Kraftfahrzeughalter und seinen Haftpflichtversicherer konzentriert und um die Produkthaftung des Herstellers ergänzt wird, blieben unangetastet. Der europäische Gesetzgeber hat demgegenüber einen eher grundlegenden Ansatz im Visier: Die Empfehlungen des Europäischen Parlaments vom 20. 10. 2020 zur Haftung für Künstliche Intelligenz und die vorbereitenden Dokumente der Europäischen Kommission lassen – jetzt für den 28. 9. 2022 angekündigt – einen Kommissionsvorschlag für eine neue Richtlinie zu einer Haftung für Künstliche Intelligenz erwarten, die vorrangig das autonome Fahren betreffen wird, sowie für eine Revision der Produkthaftungsrichtlinie.

Der Arbeitskreis III wird vor dem Hintergrund der gesetzgeberischen Einschätzungen und Lösungen auf nationaler und EU-Ebene die für Verkehrsunfälle mit autonom betriebenen Fahrzeugen angemessene Haftung und deren Versicherung beraten.

Presse – Information

Arbeitskreis III

III / 1

Kurzfassung des Referats

„Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Digitaler Neustart“
und das Gesetz zum autonomen Fahren“

Eva Lux

Ministerialrätin, Ministerium der Justiz des Landes Nordrhein-Westfalen

Das autonome Fahren wirft zum einen Fragen betreffend das Zulassungsrecht und zum anderen Fragen der Haftung auf. Dabei besteht eine Wechselwirkung zwischen Zulassungs- und Haftungsrecht: Der Gesetzgeber hat die Aufgabe, durch das Zulassungsrecht die von autonomen Systemen ausgehenden Gefahren von vornherein auf ein gesellschaftlich akzeptiertes Maß zu begrenzen. Die "richtige" rechtliche Regulierung von Zulassung und Haftung wird mitentscheidend sein für einen gerechten Ausgleich der Interessen und damit auch für die Akzeptanz der neuen Technik in der Bevölkerung.

Aus diesem Grund hat sich die von der Justizministerkonferenz schon 2015 eingesetzte Länderarbeitsgruppe "Digitaler Neustart" intensiv unter anderem mit dem Haftungsrecht beim Einsatz autonomer Systeme - und insoweit vor allem dem autonomen Fahren - beschäftigt und ausgearbeitet, welche Wertungsprinzipien der geltenden Verschuldens- und Gefährdungshaftung zugrunde liegen und ob und inwieweit diese taugliche Instrumente dafür sein können, diejenigen Haftungsfragen sachgerecht zu bewältigen, die sich beim Einsatz autonomer Systeme stellen. Zusammenfassend lässt sich hierzu sagen, dass es nach Auffassung der Arbeitsgruppe jedenfalls keiner neuartigen generellen Gefährdungshaftung für Hersteller und Betreiber jeglicher autonomer Systeme bedarf.

Hinsichtlich der das autonome Fahren betreffenden Fragestellungen ist wesentliches Ergebnis der Prüfungen, dass das bewährte deutsche Haftungssystem - verschuldensunabhängige Halterhaftung nach § 7 StVG in Verbindung mit der Versicherungspflicht nach § 1 PflVG und dem Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer nach § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG - auch für autonome Kraftfahrzeuge gilt und somit unbillige Haftungslücken verhindert. Dieses bewährte Haftungsregime bleibt auch durch das Gesetz zum autonomen Fahren vom 28. Juli 2021 unberührt.

Die durch dieses Gesetz vorgenommenen Änderungen des StVG sind grundsätzlich und im Wesentlichen auch aus Sicht der am Gesetzgebungsverfahren beteiligten Länder zu begrüßen. Dennoch gibt es in einigen Bereichen Nachbesserungsbedarf, auf die der Bundesrat in seiner Beschlussfassung hingewiesen hat. So sollte etwa der wichtige neue Akteur „Technische Aufsicht“ in das Haftungssystem des StVG eingefügt werden, statt nur nach der allgemeinen Regel des § 823 Abs. 1 BGB zu haften.



61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

Presse – Information

Arbeitskreis III

III/ 2

Kurzfassung des Referats

„KI-Haftung im Straßenverkehr aus versicherungsrechtlicher Sicht“

Dr. Martin StadlerAllianz Versicherungs-AG, Leiter Versicherungsrecht,
Vorsitzender der GDV Arbeitsgruppe Bedingungen und Grundsatzfragen

Immer dann, wenn auf technischer Seite neue Entwicklungen entstehen, dauert es nicht lange, bis auf rechtlicher Seite eine Diskussion um das Erfordernis eines neuen Haftungsregimes entsteht. Zur Neuregelung der KI-Haftung hat die Europäische Kommission Ende September zwei für die Versicherungswirtschaft wichtige Richtlinienentwürfe vorgelegt:

- „Entwurf für eine Richtlinie zur Anpassung der Vorschriften über außervertragliche zivilrechtliche Haftung an künstliche Intelligenz“ 2022/0303 (COD).
- „Entwurf für eine Richtlinie über die Haftung für fehlerhafte Produkte“ 2022/0302 (COD).

Die beiden Richtlinienentwürfe zur Produkthaftung und KI-Haftung bringen für den Unfallgeschädigten im Vergleich zur bestehenden Rechtslage jedoch keine Vorteile. Dies überrascht auch nicht. Ziel der EU-Kommission war es, für vielfältigste denkbare Einsatzmöglichkeiten von KI ein einheitliches Schadenersatzrecht zu etablieren, das jedoch auf die verschuldensabhängige Haftung abzielt. Hier erfüllt die KI-Haftungs-Richtlinie ihren Zweck. Es macht aber einen erheblichen Unterschied, ob jemand bei einer Bewerbung von einem KI-System abgelehnt wird und deshalb einen Schadenersatzanspruch geltend macht oder ob ein Kind durch ein durch KI gesteuertes Fahrzeug bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt wird. Bei Autounfällen greift zum Schutz des Unfallopfers die Gefährdungshaftung des § 7 StVG, die dem Unfallopfer einen einfach durchsetzbaren Anspruch bietet, ohne dass es darauf ankommt, ob der Fehler beim Fahrer lag oder im Versagen eines technischen Systems. Der Unfallgeschädigte wird seine Ansprüche auch in Zukunft weiterhin nach der speziell dafür geschaffenen und einfach nachzuweisenden Gefährdungshaftung des § 7 Abs. 1 StVG stellen, die vom deutschen Gesetzgeber in zwei Reformen der letzten Jahre schrittweise für die Zukunft des hochautomatisierten und autonomen Fahrens vorbereitet wurde.

Presse – Information

Arbeitskreis III

III / 3

Kurzfassung des Referats:

Produkthaftung als zweite Spur der Straßenverkehrshaftung

Prof. Dr. Gerhard Wagner, LL.M.

Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Ökonomik
an der Humboldt-Universität zu Berlin

Die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft konzentriert die Kontrolle über Produkte beim Hersteller. Es ist nicht mehr der Nutzer, sondern der Hersteller, der das „Verhalten“ seiner Produkte auch noch nach ihrem Inverkehrbringen bestimmt. Das Haftungsrecht muss diesen Veränderungen Rechnung tragen. Es gilt die Maxime: Die Haftung folgt der Kontrolle. Dadurch avanciert der Hersteller zur Zentralfigur des Haftungsgeschehens.

Langfristig ist daher eine Ersetzung der straßenverkehrsrechtlichen Halterhaftung durch eine strikte Herstellerhaftung ins Auge zu fassen. In der Übergangsphase hin zu einer Welt mit voll-autonomen Kraftfahrzeugen ist demgegenüber an dem bestehenden System einer Kombination aus Halter-Gefährdungshaftung und Pflichtversicherung festzuhalten, denn sie bietet dem Geschädigten einen eingespielten *one-stop-shop* für die Geltendmachung seiner Ansprüche.

Trotzdem wird die Rolle des Herstellers schon heute wichtiger, denn er kann von den Haftpflichtversicherungen wegen der Kosten von Verkehrsunfällen in Regress genommen werden. Es ist essentiell, dass dies tatsächlich geschieht, damit wirksame Anreize zur Konstruktion sicherer automatisierter Fahrzeuge generiert werden. Es gilt also, den Regress gegen den Hersteller zu stärken.

Vor diesem Hintergrund ist es nachdrücklich zu begrüßen, dass die EU-Kommission die vom Europäischen Parlament vorgeschlagene Gefährdungshaftung der Betreiber künstlich-intelligenter Systeme fallen gelassen hat und stattdessen die für die Herstellerhaftung maßgebende Produkthaftungs-Richtlinie für die digitale Welt „fit machen“ will. Dazu sollen Software und digitale Dienstleistungen in den Geltungsbereich der Richtlinie einbezogen, durch eine Dynamisierung des Fehlerbegriffes Updates erfasst und die Beweisposition des Geschädigten durch Zugangsrechte und Vermutungen verbessert werden. Als willkommene Beigabe werden auch alte Zöpfe abgeschnitten, etwa die Haftungshöchstgrenze von derzeit EUR 85 Millionen. Mit der so reformierten Produkthaftung lässt sich die Zurechnung der durch fehlerhafte automatisierte Fahrzeuge verursachten Schadenskosten zum Hersteller effektiv gewährleisten.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

Presse – Information

Arbeitskreis IV: Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden

- 130%-Rechtsprechung (noch) zeitgemäß?
- Überprüfungsrecht versus Werkstatttrisiko
- Prozessuale Durchsetzung

Leitung	Dr. Oliver Klein , Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe
Referent	Prof. Dr. Dirk Looschelders , Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung, Universität Düsseldorf
Referent	Tamás Ignácz , Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verkehrsrecht, Rostock
Referent	Rainer Wenker , Ass. jur., Kraftfahrt / Haftpflicht Personenschaden Spezial Provinzial Versicherung AG, Münster

In Kürze:

Der Arbeitskreis befasst sich mit dem Umfang des aufgrund eines Verkehrsunfalls zu leistenden Schadensersatzes bezogen auf die zur Reparatur des Fahrzeugs erforderlichen Kosten.

Im Einzelnen:

In diesem Zusammenhang wird zum einen die Frage behandelt, ob die höchstrichterliche Rechtsprechung (noch) angemessen erscheint, wonach unter bestimmten Voraussetzungen wegen des Interesses des Geschädigten, sein ihm vertrautes Fahrzeug zu behalten, die Kosten einer an sich unwirtschaftlichen Reparatur des Fahrzeugs zu erstatten sind, wenn die Reparaturkosten 130 % des Wiederbeschaffungswertes des Fahrzeugs nicht überschreiten (sog. 130-%-Rechtsprechung). Zum anderen wird der Arbeitskreis diskutieren, inwieweit der hinter dem Schädiger stehende Haftpflichtversicherer befugt ist, die Berechtigung der geltend gemachten Reparaturkosten zu überprüfen. In der Praxis werden zu diesem Zweck häufig so genannte Prüfberichte eingeholt, welche das vom Geschädigten eingeholte Gutachten ohne erneute Besichtigung des Fahrzeugs inhaltlich überprüfen, um so die aus Sicht des Haftpflichtversicherers objektiv erforderlichen Kosten zu ermitteln. In diesem Zusammenhang wird es um die Bedeutung derartiger Prüfberichte bei der prozessualen Durchsetzung im Hinblick auf die Darlegungs- und Beweislast gehen. Ferner stellt sich aufgrund des vom Schädiger zu tragenden Werkstatttrisikos die Frage, inwieweit überhaupt mögliche objektiv nicht erforderliche, jedoch tatsächlich entstandene Reparaturkosten zu einer Anspruchskürzung führen.

Presse – Information

Arbeitskreis IV

IV / 1

Kurzfassung des Referats

Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden

– Angemessener Interessenausgleich oder Überkompensation des Geschädigten?

Prof. Dr. Dirk Looschelders

Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung sowie
Privatversicherungsrecht, Universität Düsseldorf

Der Ersatz von Reparaturkosten bei Haftpflichtschäden aufgrund von Verkehrsunfällen hat in der Praxis große Bedeutung. Da die Vorschriften des Schadensrechts recht offen formuliert sind, hat die Rechtsprechung hierzu ein differenziertes System entwickelt, das unter der Bezeichnung „Vier-Stufen-Modell“ bekannt ist. Entsprechend den Vorgaben der §§ 249 ff. BGB soll dieses Modell unter Wahrung der Rechtssicherheit einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen des Schädigers und seines Haftpflichtversicherers und den Interessen des Geschädigten sicherstellen. Dabei soll das durch den Unfall verletzte Integritätsinteresse gewahrt werden, ohne dass es zu einer Überkompensation des Geschädigten kommt. Im Mittelpunkt des Vortrags steht die Frage, ob die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze diesem Ziel gerecht werden.

Einen Schwerpunkt der Betrachtung bildet die sog. 130%-Rechtsprechung des BGH, die in der Literatur schon seit längerem in der Kritik steht. Diese Rechtsprechung hat zur Folge, dass der Geschädigte unter bestimmten Voraussetzungen (tatsächliche vollständige und fachgerechte Reparatur sowie Weiterbenutzung des Fahrzeugs für mindestens sechs Monate) auch dann Ersatz der vollen Reparaturkosten verlangen kann, wenn der Reparaturaufwand den Wiederbeschaffungsaufwand um bis zu 30% überschreitet. Die Begünstigung des Geschädigten wird dadurch verstärkt, dass der Restwert des Fahrzeugs bei der Berechnung der 130%-Grenze außer Betracht gelassen wird. Da der Geschädigte sich das Werkstatttrisiko nicht anlasten lassen muss, hat der Schädiger bzw. sein Haftpflichtversicherer zudem auch einen über die 130%-Grenze hinausgehenden Reparaturaufwand zu ersetzen, der auf einem Verschulden der Werkstatt beruht. Es stellt sich daher die Frage, ob der von der Rechtsprechung befürwortete „Integritätszuschlag“ in Anbetracht einer gewandelten gesellschaftlichen Einstellung zum Auto noch zeitgemäß ist.

Das Werkstatttrisiko ist nicht nur im Zusammenhang mit der Überschreitung der 130%-Grenze von Bedeutung, sondern kann auch in den unteren Bereichen des Vier-Stufen-Modells zu einer erhöhten Ersatzpflicht des Schädigers gegenüber dem Geschädigten führen. Besondere Probleme bereitet der Fall, dass der Geschädigte seinen Schadensersatzanspruch gegen den Schädiger und dessen Haftpflichtversicherer erfüllungshalber an die Werkstatt abtritt. In dieser Konstellation muss vermieden werden, dass die Grundsätze über die Zuordnung des Werkstatttrisikos nicht dem Geschädigten, sondern der Werkstatt zugutekommen, die vielleicht überhöhte Kosten abrechnet.

Presse – Information

Arbeitskreis IV

IV / 2

Kurzfassung des Referats

Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden

– Integritätsinteresse und Werkstattisiko im Haftpflichtschaden –

Tamás Ignác

Fachanwalt für Verkehrsrecht und Fachanwalt für Vergaberecht

Klopsch & Partner Rechtsanwälte mbB, Rostock

Der Fahrzeugschaden ist im Rahmen des Schadenersatzrechts der wirtschaftlich bedeutendste und damit umstrittenste Posten zwischen den Geschädigten und Haftpflichtversicherern. Zum einen stellt sich insofern auf den ersten Blick die Frage, warum den Geschädigten ermöglicht wird ihr Fahrzeug zu reparieren, obwohl die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert um bis zu 30 % übersteigen. Bei genauerem Blick auf die Rechtsprechung des BGH lässt sich feststellen, dass die damaligen Erwägungen, dem Geschädigten diese Möglichkeiten einzuräumen, auch heute noch zutreffend sind und sogar neue Aspekte hinzukommen, die das Integritätsinteresse des Geschädigten zum Erhalt des Unfallfahrzeugs untermauern. Unter anderem führen Reparaturen von Fahrzeugen dazu, dass Neuanschaffungen und damit zusätzliche CO₂-Emissionen vermieden werden können und zum anderen führen die gestiegenen Material- und Lohnkosten dazu, dass der Totalschaden bereits bei geringeren Substanzschäden eintritt.

Ein weiteres Problemfeld ergibt sich in Reparaturfällen, bei denen der Geschädigte, wie so häufig, die Reparaturrechnung gegenüber der Versicherung nicht direkt ausgleicht, sondern die unbeglichene Rechnung der Versicherung übersendet. In den letzten Jahren hat sich die Regulierungspraxis dahingehend entwickelt, dass die Reparaturrechnungen regelmäßig über Prüfdienstleister nach den Vorgaben der Haftpflichtversicherer überprüft werden und die Rechnungen oft zu großen Teilen beglichen werden und Beträge im einstelligen Prozentbereich aus verschiedensten Gründen als überhöht zurückgewiesen werden. Der Bundesgerichtshof war im April 2022¹ dazu berufen sich zu dieser Thematik zu äußern und stellte fest, dass das Werkstattisiko grundsätzlich beim Schädiger verbleibt. Dabei hat der Bundesgerichtshof nicht übersehen, dass die Haftpflichtversicherer grundsätzlich ein Überprüfungsrecht haben, welches mit dem Werkstattisiko kollidiert und insbesondere in den Fällen, in denen der Geschädigte seinen Erstattungsanspruch abgetreten hat. Eine korrekte Lösung hat der Bundesgerichtshof jedoch nicht mitgegeben.

¹ BGH, Urteil vom 26.04.2022 - VI ZR 147/21

Presse – Information

Arbeitskreis IV

IV / 3

Kurzfassung des Referats

Der Ersatz der Reparaturkosten beim Haftpflichtschaden

Rainer Wenker

Ass. jur., K / H Personenschaden Spezial, Provinzial Versicherung AG Münster

I. Ist die 130 % Rechtsprechung noch zeitgemäß?

Nach gefestigter Rechtsprechung ist bei der Reparatur eines Fahrzeugs mit wirtschaftlichem Totalschaden ein Integritätszuschlag von bis zu 130 % des Wiederbeschaffungswertes zu tolerieren. Zu diskutieren ist daher, ob dieser Zuschlag noch zeitgemäß ist und diese Sonderstellung von Autos gegenüber anderen Rechtsgütern gerechtfertigt ist. In materieller Hinsicht ist dabei zu berücksichtigen, dass die technische Qualität und die Lebensdauer von Fahrzeugen in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert wurde. Gesetzliche Gewährleistungsansprüche und Garantieverprechen der Hersteller und Händler wurden kontinuierlich erweitert. In immaterieller Hinsicht ist zu beachten, dass bei Autos ein anhaltender Wertwandel vom Statussymbol zum Gebrauchsgegenstand stattgefunden hat. Damit korrespondiert die Tatsache, dass inzwischen mehr als 60 % aller neuen Pkw gewerblich zugelassen werden.

II. Das Recht des Versicherers zur Überprüfung des Fahrzeugschadens

Bei der Regulierung eines Unfallschadens hat der Geschädigte die Wahl zwischen fiktiver und konkreter Abrechnung. Ausgehend von sog. VW-Urteil des BGH in 2009 hat die Rechtsprechung in zahlreichen Entscheidungen zur Ermittlung des zur Wiederherstellung erforderlichen Geldbetrages bei fiktiver Abrechnung ein Stufensystem für die Statthaftigkeit eines Werkstattverweises entwickelt, welches sich inzwischen etabliert hat, interessengerecht ist und mit dem die Beteiligten in der Regulierungspraxis gut klarkommen.

Der Geschädigte sollte auch bei Wahl einer konkreten Abrechnung gehalten sein, die von der Werkstatt berechneten Positionen im Rahmen seiner Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten zu überprüfen. Soweit ihn kein Auswahlverschulden trifft, geht das Werkstatt- und Prognoserisiko aber grundsätzlich zu Lasten des Schädigers. Insbesondere wenn die Werkstatt objektiv nicht erforderliche Reparaturmaßnahmen abrechnet, können entsprechende werkvertragliche Ansprüche bestehen. Auch in Abhängigkeit davon, ob der Geschädigte die Rechnung bereits bezahlt hat, die Forderung abgetreten hat oder berechnete Positionen nicht ausgeführt wurden, sind dabei rechtlich verschiedene zu beurteilende Fallgestaltungen zu diskutieren. Ein in der Rechtsprechung uneinheitlich beurteiltes Thema ist ferner der Umgang mit Rechnungspositionen, bei denen es sich wohl nicht um unmittelbare Kosten der Schadensbehebung handelt, sondern die den unternehmerischen Gemeinkosten zuzurechnen und daher in den Lohnkosten bereits enthalten sind.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

Presse – Information

Arbeitskreis V: Auf der Suche nach geltenden und erforderlichen Grenzen für E-Scooter, Fahrräder & Co.

- Übertragbarkeit der 1,1-Promille-Grenze
- Anwendbarkeit der Regelvermutung gemäß § 69 II StGB
- Behördliche Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge
- Polizeiliches Lagebild

Leitung	Prof. Dr. Walter Eichendorf , Ehrenpräsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V., Berlin
Referent	Prof. Dr. Brian Valerius , Lehrstuhl für Künstliche Intelligenz im Strafrecht, Universität Passau
Referent	Dr. Klaus Borgmann , Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, München
Referent	Prof. Dr. Thomas Daldrup , Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Düsseldorf
Referent	Nils Weber , PHK, Verkehrsdezernent, Polizeidirektion Hannover

In Kürze:

Wann bin ich als E-Scooter-Fahrer alkoholbedingt fahrunsicher? Droht bei einmaliger Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter der Fahrerlaubnisentzug? Und darf die Verwaltungsbehörde auch das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge untersagen?

Im Einzelnen:

„Großes Potenzial für eine umweltfreundliche Mobilität in deutschen Städten und eine echte zusätzliche Alternative zum Auto“ – als die E-Scooter im Jahre 2019 für den öffentlichen Verkehr zugelassen wurden, war die Euphorie groß. Der erhoffte Beitrag zur Verkehrswende hat sich mit ihnen jedoch nicht eingestellt. Stattdessen sind erste Unfallzahlen aus den Jahren 2020 / 2021 alarmierend und finden sich Forderungen nach verschärften Regeln wie die Einführung einer Helmpflicht sowie eines absoluten Alkoholverbotes. Hinzu kommt, dass die Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter wichtige verkehrsrechtliche Fragestellungen aufwirft, die höchststrichterlich nicht geklärt sind. Im Vordergrund stehen dabei die Übertragbarkeit der 1,1-Promille-Grenze für den Nachweis einer alkoholbedingten Fahrunsicherheit und die Frage, inwieweit die Regelvermutung für die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 II StGB greift. Als Folge bestehen in der Praxis große Unsicherheiten in der Rechtsanwendung, insbesondere im Bereich polizeilicher Maßnahmen wie der Beschlagnahme von Führerscheinen. In diesem Kontext drängt sich noch ein weiterer wichtiger Aspekt auf: E-Scooter sind wie Fahrräder fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge, deren Benutzung die Verwaltungsbehörde nach § 3 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) untersagen kann. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts regeln das Straßenverkehrsgesetz und die Fahrerlaubnis-Verordnung das Verbot, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge zu führen, jedoch nur punktuell. Zudem würden die vorhandenen Regelungen eine Reihe von Auslegungsfragen aufwerfen, beginnend mit der hinreichenden Bestimmtheit der Ermächtigungsnorm bis hin zu einer nicht vorhandenen, aber für erforderlich erachteten Differenzierung zwischen fahrerlaubnisfreien und –pflichtigen Fahrzeugen. Grund genug, sich als Arbeitskreis den aufgeworfenen Fragestellungen intensiv zu widmen.

Presse – Information

Arbeitskreis V

V / I

Kurzfassung des Referats

Übertragbarkeit der „1,1 ‰“-Grenze und Anwendbarkeit der Regelvermutung gemäß § 69 Abs. 2 StGB

Professor Dr. Brian Valerius

Lehrstuhl für Künstliche Intelligenz im Strafrecht, Universität Passau

Bei Trunkenheitsfahrten mit einem E-Scooter ist aus strafrechtlicher Perspektive zunächst wesentlich, ab welcher Blutalkoholkonzentration von der absoluten Fahrunsicherheit auszugehen ist, so dass bei einer Fahrt in diesem Zustand eine Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB verwirklicht wird. Insbesondere die Gerichte gehen bislang nahezu einhellig davon aus, dass allein wegen der straßenverkehrsrechtlichen Einordnung des E-Scooters als Kraftfahrzeug der unter anderem für Pkws geltende Grenzwert von 1,1 ‰ auch auf das Führen von E-Scootern übertragbar sei. Doch erscheint dieser Gleichlauf von Straßenverkehrsrecht und Strafrecht bei näherer Betrachtung alles andere als selbstverständlich.

Hat sich jemand wegen Trunkenheit im Verkehr mit einem E-Scooter strafbar gemacht, ist sodann fraglich, ob die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB gilt. Dies hätte zur Folge, dass die Fahrerlaubnis grundsätzlich zu entziehen wäre, auch wenn der E-Scooter selbst ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug darstellt. Es ist daher zunehmend umstritten, ob in diesen Fällen § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB die übliche Regelwirkung entfaltet, vergleichen doch viele einen E-Scooter angesichts seiner Fahrzeugmasse und seiner bauartbedingt erreichbaren Höchstgeschwindigkeit eher mit einem Fahrrad als mit einem „klassischen“ Kraftfahrzeug.

Mangels einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs über diese Fragen besteht ein gewisses Maß an Rechtsunsicherheit. Dies betrifft nicht zuletzt die Entziehung der Fahrerlaubnis. Der Vortrag setzt sich mit dem Meinungsbild auseinander und unterbreitet einen eigenen Lösungsvorschlag.

Presse – Information

Arbeitskreis V

V / 2

Kurzfassung des Referats

Behördliche Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge

Dr. Klaus Borgmann

Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, München

Dürfen Behörden das Führen von Fahrrädern, E-Scootern und anderen fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen untersagen?

Wer ungeeignet ist zum Führen von Fahrzeugen, wird von den Behörden – salopp ausgedrückt – aus dem Verkehr gezogen. Hierfür kommen bei Kraftfahrzeugen gesetzlich genau festgelegte Gründe in Betracht, insbesondere der Konsum von Alkohol oder Drogen, aber auch gravierende Erkrankungen, die die Fahreignung beeinträchtigen. Ungeeigneten Inhabern einer Fahrerlaubnis wird diese entzogen, bei ungeeigneten Bewerbern wird die Erteilung abgelehnt.

Wie aber ist die Rechtslage bei fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen, z.B. bei Fahrrädern (einschließlich Pedelecs), Mofas und E-Scootern? Auch insoweit sieht das Gesetz behördliche Maßnahmen vor: Erweist sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen solcher Fahrzeuge, hat ihm die Behörde dies zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen. Bei Zweifeln an der Fahreignung kann die Behörde aufklärende Maßnahmen (etwa eine ärztliche oder medizinisch-psychologische Untersuchung) anordnen.

Die Untersagung kann für die Betroffenen erhebliche Folgen haben, etwa dann, wenn sie auf die Nutzung des Fahrzeugs angewiesen sind, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Gleichwohl bleiben die Vorschriften für fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge im Unterschied zu den Bestimmungen für Fahrerlaubnisinhaber und -bewerber relativ vage. Dies gilt insbesondere für die Frage, welche Anforderungen an die Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge zu stellen sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil vom 4. Dezember 2020 erhebliche Zweifel zum Ausdruck gebracht, ob die einschlägigen Regelungen hinreichend bestimmt sind und dem Verhältnismäßigkeitsgebot entsprechen, und hat an den Gesetz- und Ordnungsgeber appelliert, für Klarheit zu sorgen. Die vom Bundesverwaltungsgericht geäußerten Zweifel sind von einigen Gerichten verneint, von anderen wiederum ohne abschließende Festlegung geteilt worden. Der Vortrag geht der für die Betroffenen und die Normanwender wichtigen Frage nach, ob insoweit Reformbedarf besteht.

Presse – Information

Arbeitskreis V

V / 3

Kurzfassung des Referats:

Alkoholbedingte Fahrunsicherheit am E-Scooter-Lenker – Ergebnisse einer Studie mit Probandinnen und Probanden.

Prof. Dr. Thomas Daldrup

Institut für Rechtsmedizin der HHU Düsseldorf

Die vom Statistischen Bundesamt durchgeführte Auswertung von Unfällen mit Personenschaden für das Jahr 2021 hat ergeben, dass verunglückte E-Scooter-Fahrenden eher jung sind (41 % sind unter 25 Jahre alt) und häufiger unter Alkoholeinfluss stehen, dies im Vergleich zu Personen, die mit einem Fahrrad oder einem Pedelec verunfallten. Auch kommt es beinahe ausschließlich innerorts zu E-Scooter-Unfällen mit Personenschaden (Destatis Online-Pressesgespräch am 12.07.22).

Zur Überprüfung von Zusammenhängen zwischen dem Alkoholisierungsgrad, d. h. der Höhe der Blutalkoholkonzentration (BAK), und Unsicherheiten beim Führen eines E-Scooters wurden am Institut für Rechtsmedizin der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf umfangreiche Versuche mit Probandinnen und Probanden im Alter zwischen 18 und 49 Jahren durchgeführt (BA 59: 175-81). Es zeigte sich, dass bereits bei einer geringen Alkoholisierung (BAK um 0,30 ‰) das Fahrleistungsniveau auf knapp unter 60 % gegenüber der Leistung im nüchternen Zustand abfällt; bei einer BAK im Bereich von 1,10 ‰ war das Leistungsniveau sogar auf unter 30 % abgesunken. Bemerkenswert ist weiterhin, dass es bei einzelnen Testabschnitten bereits unter eher moderater Alkoholbeeinflussung zu statistisch signifikanten Fehlerzunahmen kam. Dies betraf nicht nur Kreisfahrten, sondern auch das gegeneinander versetzte Fahren („Umkurven“), Slalomfahrten („belebter Bürgersteig“) und seitlich beengte Fahrten geradeaus („schmaler Fahrradweg“). Die Testbedingungen lassen sich recht gut auf Situationen im realen Straßenverkehr bei Begegnungen eines E-Scooters u.a. mit Fußgängern und Fahrradfahrern übertragen.

Für alkoholisierte Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern bedeuten die Ergebnisse, dass ein Konsum auch geringer Mengen an Alkohol mit einem erhöhten Risiko für Fahrunsicherheiten einhergeht.

Presse – Information

Arbeitskreis V

V / 4

Kurzfassung des Referats

E-Scooter - Polizeiliches Lagebild für das Bundesland Niedersachsen (Stand 31.12.2021)

Nils Weber

PHK, Verkehrsdezernent, Polizeidirektion Hannover

Auf Grundlage der Datenbasis des Vorgangsbearbeitungssystems NIVADIS der Landespolizei Niedersachsen sowie der gesammelten Erfahrungen in den Polizeidirektionen des Landes Niedersachsen wurde das Lagebild erstellt. Im Ergebnis lassen sich die folgenden Aussagen treffen.

- Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scooterfahrenden ist im Jahr 2021 deutlich angestiegen (+114,9%)
- Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des E-Scooterverkehrs (634) ist im Vergleich zum Radverkehr (11.249) noch gering (5,6%)
- Die weit überwiegende Anzahl der Verkehrsunfälle (94%) ereignet sich innerhalb geschlossener Ortschaften
- Auch in den Wintermonaten sind zunehmend Verkehrsunfälle unter der Beteiligung des E-Scooterverkehrs festzustellen
- Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich von Mittwoch bis Samstag, jeweils in den Nachmittag- und Abendstunden
- Die Anzahl der verunglückten E-Scooterfahrenden (Summe aus leicht- und schwerverletzten sowie getöteten Personen) hat stark zugenommen
- Etwa ein Drittel der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des E-Scooterverkehrs wird von E-Scooterfahrenden verursacht
- Andere Fehler, Fahruntüchtigkeit und Fehler bei der Straßenbenutzung sind die häufigsten Unfallursachen
- Der Anteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten liegt im E-Scooterverkehr (14,9%) signifikant höher als beispielsweise im Fahrradverkehr (5,9%)
- An etwa der Hälfte der Verkehrsunfälle unter Beteiligung E-Scooterfahrender ist die Altersspanne von 18 bis 44 Jahre beteiligt
- Über zwei Drittel der unfallbeteiligten E-Scooterfahrenden sind Männer
- Die 1,1-Promille-Grenze kommt grundsätzlich zur Anwendung
- Die Regelvermutung gemäß § 69 II StGB kommt nicht einheitlich zur Anwendung
- Das Untersagen des Führens erlaubnisfreier Fahrzeuge wird unterschiedlich umgesetzt

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

Presse – Information

Arbeitskreis VI: Meldepflicht für Ärztinnen und Ärzte von fahrungeeigneten Personen?

- Ärztliche Meldepflicht versus ärztliche Schweigepflicht
- Wo endet die Fahrsicherheit und wo beginnt die Fahreignung?
- Arzt-Patienten-Beziehung

Leitung	Prof. Dr. Dr. Reinhard Dettmeyer , Direktor des Instituts für Rechtsmedizin der Justus-Liebig-Universität, Gießen
Referent	Dipl.-Verw. Wirt Volker Kalus , ehem. Leiter einer Fahrerlaubnisbehörde/ Dozent für Fahrerlaubnisrecht, Ottersheim
Referent	Prof. Dr. Peter Marx , ehem. Direktor der Klinik für Neurologie, Campus Benjamin Franklin, Charité, Berlin
Referent	Dipl.-Med. Ingrid Dänschel , Fachärztin f. Allgemeinmedizin, Vorständin Deutscher Hausärzterverband, Lunzenau
Referent	Dr. iur. Michael Pießkalla (LL.M. Eur.) , Rechtsanwalt, München

In Kürze:

Im Arbeitskreis werden mögliche Vor- und Nachteile einer Meldepflicht von fahrungeeigneten Personen diskutieren. Eine solche Meldepflicht könnte die Arzt-Patienten-Beziehung empfindlich stören. Demgegenüber steht ein möglicher Zugewinn an Sicherheit im Straßenverkehr.

Im Einzelnen:

Es erfolgt zunächst ein Überblick über die bislang existierenden Möglichkeiten der Meldung einer fehlenden Fahreignung an die Behörde und dessen Gebrauch. Es soll ferner das Potenzial einer frühzeitigen Meldung von dauerhaft fahrungeeigneten Personen an die Behörde aufgezeigt werden.

Am Beispiel neurologischer Krankheitsbilder wird im Weiteren dargelegt, wie komplex die Beurteilung einer fehlenden Fahreignung sein kann. Dabei soll auf Probleme von Leistungsfähigkeitsdefiziten und eventuellen Kompensationsmöglichkeiten sowie die Einschätzung der Gefährdung durch einen plötzlichen Kontrollverlust am Steuer eingegangen werden.

Aus hausärztlicher Sicht folgen praxisrelevante Beispiele komplexerer Fälle und wie deren behördliche Meldungen in der Vergangenheit im Einzelfall abgelaufen sind. Es soll hier im Besonderen auch auf die enge Arzt-Patienten-Beziehung eingegangen werden. Begründet eine Meldepflicht das Risiko, dass sich ein Patient oder eine Patientin nicht mehr vollumfänglich gegenüber der ärztlichen Seite offenbart? Abschließend erfolgt eine juristische Betrachtung einer etwaigen Meldepflicht v.a. vor dem Hintergrund der ärztlichen Schweigepflicht. Es wird auch auf mögliche notwendige, von gesetzgeberischer Seite ggf. zu schaffende Rahmenbedingungen eingegangen, sofern eine solche Meldepflicht für sinnvoll erachtet werden sollte.

Presse – Information

Arbeitskreis VI

VI / 1

Kurzfassung des Referats

Nichteignung oder Eignungszweifel - Ärztliche Meldepflicht aus Sicht des verwaltungsrechtlichen Handelns

Dipl.Verw.-Wirt Volker Kalus

ehem. Leiter einer Fahrerlaubnisbehörde/ Dozent für Fahrerlaubnisrecht, Ottersheim

Die Zahl der Menschen im jüngeren Alter sinkt und die gleichzeitig steigende Zahl älterer Menschen verschieben den demografischen Rahmen. Folgt man dem Statistischen Bundesamt ist jede zweite Person in Deutschland heute älter als 45 und jede fünfte Person älter als 66 Jahre.

Dies führt automatisch zu einer erhöhten Anzahl von Inhabern einer Fahrerlaubnis, die aufgrund krankheitsbedingter Mängel aus verwaltungsrechtlicher Sicht nur noch bedingt oder gar komplett ungeeignet sind zum Führen von Kraftfahrzeugen. Diese Tatsache spiegelt sich in den Fahrerlaubnisbehörden durch steigende Fallzahlen von Eignungsüberprüfungen wieder.

Leider kann man diese Tendenz den Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen nicht entnehmen, da sich deren Statistiken nur auf med.-psych. Begutachtungen beschränken und nicht auch rein ärztliche Begutachtungen der Begutachtungsstellen für Fahreignung umfassen. Eine offizielle Statistik über rein ärztliche Begutachtungen ist leider nicht existent, da viele Begutachtungen auch durch Fachärzte durchgeführt werden.

Die Zielsetzung des Vortrages ist es, in Bezug auf die ärztliche Meldepflicht von Erkrankungen aufzuzeigen, welche rechtlichen Differenzierungen mit welchen Konsequenzen bei einer Meldepflicht zu beachten sind.

Soll die Meldepflicht einer Erkrankung nur ungeeignete Fahrerlaubnisinhaber betreffen und sofort zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen oder soll diese auch bei Eignungsbedenken mit einer anschließenden Überprüfung der Eignungsvoraussetzungen erfolgen? Von der Beantwortung dieser Frage ist der Inhalt einer entsprechenden Mitteilung abhängig.

Welche Erkrankungen sind überhaupt und wenn ja, in welchem Ausprägungsgrad eignungsrelevant und wären durch die Meldepflicht abhängig von der zu diskutierenden Zielsetzungen abzudecken? Auch hierzu soll der Vortrag eine Antwort geben.

Eine ärztliche Meldepflicht ist somit nicht nur eine ethische Frage bzw. im Kontext mit der ärztlichen Schweigepflicht zu diskutieren, sondern insbesondere auch in Hinblick auf den Umfang und der Zielsetzung einer solchen in Bezug auf das verwaltungsrechtliche Handeln.

Presse – Information

Arbeitskreis II

VI / 2

Kurzfassung des Referats

Meldepflicht für Ärztinnen und Ärzte von fahrungeeigneten Personen?

Univ-Prof. a.D. Dr. med. Peter Marx

Ehem. Direktor der Klinik für Neurologie, Campus Benjamin Franklin, Charité, Berlin

Neurologische Erkrankungen können die Fahreignung durch körperlich-geistige Leistungsfähigkeitsdefizite, ein erhöhtes Risiko eines plötzlichen Kontrollverlustes am Steuer oder durch Persönlichkeitsveränderungen aufheben oder einschränken. Dazu gehören Erkrankungen der Muskulatur (z.B. Muskeldystrophien, Myopathien), der Reizübertragung von Nerv auf die Muskulatur (z.B. Myasthenien, Myotonien), des peripheren Nervensystems (Polyneuropathien, Nervenverletzungen) sowie Erkrankungen und Läsionen des Rückenmarks und des Gehirns.

Behandelnde Ärzte müssen den Betroffenen im Rahmen der Sicherheitsaufklärung (therapeutische Aufklärung) über Probleme der Verkehrssicherheit -und damit der Fahrtüchtigkeit und Fahreignung- aufklären. Diese Aufklärung erfordert nicht nur adäquates medizinisches Wissen, sondern auch verkehrsmedizinische Kenntnisse des Arztes. Die Aufklärung muss mündlich erfolgen, umfassend und für den Betroffenen verständlich sein.

Zusätzlich hat der Arzt besondere Reaktionspflichten bei erkennbaren Gefahrenlagen zu beachten. So muss er z.B. Sorge dafür tragen, dass ein nach diagnostischen oder therapeutischen Eingriffen oder im Rahmen medikamentöser Langzeitbehandlungen fahruntüchtiger Patient für den Heimweg nach einem Praxisbesuch nicht sein eigenes Fahrzeug benutzt.

Ist sich der Arzt über die Compliance des Patienten nicht sicher, empfiehlt es sich, mit Einverständnis des Patienten Angehörige hinzuzuziehen und auch diese über die fehlende Fahreignung des Patienten zu informieren.

Wenn auch das nicht hilft, steht der Arzt vor einem Dilemma: meldet er der Behörde seine Bedenken, riskiert er den Vorwurf des Bruchs der Schweigepflicht, meldet er sie nicht, kann er in Regress genommen werden. Diesen Gefahren kann der Arzt nur dadurch begegnen, dass er die Gründe für oder gegen eine eventuelle Meldung gut abwägt, im Krankenblatt dokumentiert und Inhalt und Verlauf des Aufklärungsgesprächs detailliert protokolliert.

Presse – Information

Arbeitskreis VI

VI / 3

Kurzfassung des Referats

Ärztliche Schweigepflicht versus rechtfertigendem Notstand – eine Rechtsgüterabwägung !
Wie hoch ist das akzeptierbare Risiko welches unsere Gesellschaft zu tragen bereit ist?

Dipl.-Med.-Ingrid Dänschel

Fachärztin für Allgemeinmedizin, Deutscher Hausärzteverband

Die ärztliche Schweigepflicht ist ein wesentlicher Teil unseres Berufsethos, eine Verletzung der Schweigepflicht ist strafbar. Es kann aber nötig sein, sensible Informationen weiterzugeben, beispielsweise wenn akute Gefahr für Kindeswohl besteht. Hier bestehen klare gesetzliche Regeln. Weniger klar sind die Regelungen für das ärztliche Vorgehen, wenn es auf Grund bestimmter Erkrankungen zu einer Einschränkung oder einem Verlust der Fahreignung kommt und der Patient trotz Aufklärung weiter Auto fährt. Im hausärztlichen Bereich sind wir besonders oft mit dieser Thematik konfrontiert. Viele unserer Patienten und Patientinnen sind multimorbid und oder älter. Zugleich stellt ein vertrauensvolles, enges Arzt-Patientenverhältnis die Grundlage für unser erfolgreiches Arbeiten dar und ist ein nicht hoch genug zu schätzendes Gut.

Jede Gesellschaft legt fest, welche Risiken akzeptiert werden können, dies ist beispielhaft anhand des tolerierten Alkoholspiegels im Blut bei Autofahrern ablesbar. Jahrelang gab es im Autofahrerland Deutschland keine anerkannten medizinisch-wissenschaftlichen Grundsätze zur Bewertung der Fahreignung. Nach wie vor liegt wenig Evidenz zu dieser Thematik vor. Immer wieder wird der Ruf laut nach altersbezogen generalpräventiven Untersuchungen. Daten aus anderen Ländern wie der Schweiz oder Skandinavien zeigen, dass das kalendarische Alter allein kein geeignetes Auswahlkriterium darstellt.

Unterdessen gibt es von verschiedenen Fachgesellschaften den Versuch uns (HAUS-) Ärzten evidenzgestützte Kriterien an die Hand zu geben. Beispielhaft sei hier das Positionspapier der Dt. kardiologischen Gesellschaft oder die S2-Leitlinie „Diabetes und Straßenverkehr“ genannt. Zugleich ist die Kenntnis des sozialen Umfeldes, der Fahrpraxis, örtlicher Gegebenheiten und der Compliance des Betroffenen für die ärztliche Einschätzung unabdingbar, so dass es sich doch immer um eine individuelle Beurteilung handeln muss. Mobilität ist ein hohes Gut und keine Eliteveranstaltung. Eine Meldepflicht durch Ärzte bei bestimmten (welchen?) Erkrankungen, welche unabdingbar auch Haftungsfolgen nach sich ziehen würde, kann aus meiner Sicht nicht zielführend sein.

Stattdessen könnten niederschwellige Angebote zur Selbsttestung ohne Beteiligung der Fahrerlaubnisbehörde, Fahrtrainingskonzepte für ältere Fahrer, Fahrassistenzsysteme und mehr Versorgungsforschung und Fortbildungsangebote für Ärzte zur Verbesserung der Sicherheit beitragen.

Presse – Information

Arbeitskreis VI

VI / 4

Titel des Referats:

Schweigepflicht, Offenbarungsrecht oder Meldepflicht? Ärztliche Mitteilungen an Straßenverkehrsbehörde unter dem Blickwinkel von Verkehrssicherheit und Arzt-Patienten Beziehung

Dr. iur. Michael Pießkalla, LL.M.Eur.
Rechtsanwalt, München

Die Sicherheit des Straßenverkehrs ist ein hochrangiges Schutzgut. Es rechtfertigt nicht nur strafrechtliche Sanktionen, z.B. wenn im Zustand der Fahruntüchtigkeit Kraftfahrzeuge geführt werden. Vielmehr können Personen, die aufgrund körperlicher, geistiger oder charakterlicher Mängel (möglicher Weise) nicht geeignet sind, am Straßenverkehr teilzunehmen, im Rahmen verwaltungsrechtlicher Maßnahmen von der Verkehrsteilnahme ausgeschlossen oder jedenfalls einer ärztlichen bzw. medizinisch-psychologischen Untersuchung zugeführt werden. In sehr vielen Fällen werden Fahreignungsdefizite den Behörden jedoch gar nicht bekannt. Wäre es da nicht hilfreich oder sogar geboten, Ärztinnen und Ärzte in die Erkenntnisgewinnung einzubinden?

Ausgangspunkt des Vortrages ist die – im Straf- und Berufsrecht festgelegte – ärztliche Schweigepflicht, die es Ärztinnen und Ärzten untersagt, Sachverhalte, insbesondere Diagnosen, ohne Einwilligung von Patient*innen Dritten zu offenbaren. Von dieser Schweigepflicht gibt es jedoch Ausnahmen, etwa dann, wenn es der Schutz höherrangiger Rechtsgüter gebietet. So gesteht es die Rechtsprechung Ärztinnen und Ärzten zu, bei konkret drohenden Gefahren durch fahruntüchtige Personen – hier sind Selbst- und Fremdgefährdung gleichermaßen gemeint – die zuständigen Behörden zu informieren. Ärztinnen und Ärzte handeln, obwohl sie die Schweigepflicht missachten, in solchen Fällen nicht rechtswidrig.

Die Existenz eines Offenbarungsrechts und sein Bezug zur Gefahrenabwehr führt unwillkürlich zur Frage, ob Ärztinnen und Ärzte auch die Pflicht haben können, im Rahmen des Arzt-Patienten-Verhältnisses bekannt gewordene Sachverhalte an die Straßenverkehrsbehörden zu melden, um die Fahreignungsüberprüfung und Gefahrenabwehr effektiver zu gestalten. Der Vortrag möchte aufzeigen, ob und unter welchen Voraussetzungen das geltende Recht Meldepflichten vorsieht. In die Betrachtung einbezogen wird hierbei auch die Frage einer sich aus Meldepflichten ergebenden Garantenstellung, mögliche Haftungsfolgen und Konsequenzen, die sich aus – ggf. künftig erweiterten – Meldepflichten für das Arzt-Patienten-Verhältnis ergeben können.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

Presse – Information

Arbeitskreis VII: Fahrtenbuchauflage – Halterhaftung durch die Hintertür

- Fahrtenbuchauflage zwischen präventivem Zweck und repressiver Wirkung
- Ermessen – und was Behörden und Gerichte daraus machen (können)
- Grenzen der Zumutbarkeit?

Leitung **Christian Reinicke**, Rechtsanwalt und Notar, Hannover
Präsident des ADAC e. V., München

Referent **Prof. Dr. Johannes Hellermann**, Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Finanz- und Steuerrecht, Universität Bielefeld

Referent **Wolfgang Juris**, ehem. Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 Verkehr

Referent **Michael Proca**, Fachanwalt für Straf- und Verkehrsrecht, Neuwied

In Kürze:

Weil im Straßenverkehr die Ermittlung des für eine Ordnungswidrigkeit verantwortlichen Fahrzeugführers schwierig sein kann, wird u.U auf den Halter zurückgegriffen. § 25a StVG sieht eine Halterhaftung – vergleichsweise restriktiv – nur für Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr vor. Gleichzeitig erlaubt § 31a StVZO eine Fahrtenbuchauflage gegenüber dem Fahrzeughalter:in unter relativ lockeren Voraussetzungen, die unter dem neuen Bußgeldkatalog noch leichter, auch durch Verstöße im ruhenden Verkehr, erfüllt sind.

Im Einzelnen:

Ist die Inanspruchnahme des Halters durch Halterhaftung und Fahrtenbuchauflage in sich stimmig geregelt? Ist die Regelung der Fahrtenbuchauflage so ausgestaltet, dass sie die Behörden in die Lage versetzt, die Möglichkeit des Einsatzes des Fahrtenbuchs in angemessener Form zu nutzen? Bietet eine Fahrtenbuchauflage mit Blick auf die „Vision Zero“ die Chance, niedragschwellig dem Verkehrsteilnehmer seine Verantwortung für sein Handeln im Straßenverkehr deutlich zu machen. Wo stößt die Fahrtenbuchauflage an Zumutbarkeitsgrenzen und damit auf rechtliche Bedenken?

Presse – Information

Arbeitskreis VII

VII / 1

Kurzfassung des Referats

Fahrtenbuchauflage – Halterhaftung durch die Hintertür

Prof. Dr. Johannes Hellermann

Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Finanz- und Steuerrecht, Universität Bielefeld

Im öffentlichen Straßenverkehr ist eine Inanspruchnahme des Halters für Verkehrsverstöße, die mit seinem KfZ von einem nicht ermittelbaren Fahrer begangen werden, sachlich notwendig und rechtlich zulässig, freilich notwendig nur „durch die Hintertür“. Einer unmittelbaren *ordnungswidrigkeitsrechtlichen* Sanktionierung des Halters steht Verfassungsrecht, insbesondere das Schuldprinzip, entgegen. Mit Recht ist jedoch bei erheblichen Verkehrsverstößen die seit den 1930er Jahren bekannte, heute in § 31a StVZO geregelte Auferlegung einer Fahrtenbuchpflicht als grundsätzlich zulässig, da *gefahrenabwehrrechtlich* begründet anerkannt. Ebenso ist die auf das *Veranlassungsprinzip* gestützte Halterhaftung für die Kosten des Ordnungswidrigkeitenverfahrens bei Verstößen im ruhenden Verkehr gemäß § 25a StVG als zulässig anerkannt.

Erörterungsbedürftig bleibt die nähere Ausgestaltung der sog. Fahrtenbuchauflage. Aktuellen Anlass gibt insoweit erstens die Neubewertung insbesondere von *Park- und Halteverbotsverstößen* im Bußgeldkatalog und im Fahreignungsregister, die diese als *erhebliche Verkehrsverstöße* im Sinne der etablierten Rechtsprechung zur Fahrtenbuchauflage qualifiziert. Die dort vorgenommene, veränderte Einschätzung der Gefährlichkeit und Erheblichkeit von Verstößen, die als solche unbedenklich erscheint, in der darauf aufbauenden Anwendung auf die Fahrtenbuchauflage in Frage zu stellen, ist jedoch nicht angezeigt. Die danach deutlich größere – auch eine kumulative Anwendung zulassende – Überlappung der Anwendungsbereiche der Fahrtenbuchauflage und der Halterkostenhaftung für Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr ist rechtlich weniger bzgl. der Fahrtenbuchauflage, eher bzgl. der Halterkostenhaftung bedenklich, die bislang vor allem bei geringfügigen Park- und Halteverstößen gerechtfertigt gesehen worden ist. Zweitens werfen die sachkundigen Beobachtungen, wonach von dem Instrument der Fahrtenbuchauflage regional in höchst unterschiedlichem Umfang Gebrauch gemacht wird, die Frage nach hinreichender Bestimmtheit und gleichheitsgerechtem Vollzug des § 31a StVZO auf. Wohl kaum zwingende Gründen höherrangigen Rechts, aber Sachgerechtigkeitsüberlegungen legen es nahe, über eine differenziertere Fassung des § 31a StVZO nachzudenken, die das bislang nicht weiter eingeschränkte behördliche Ermessen – etwa durch eine ergänzende „Soll“-Vorgabe bei gleichartigen Verstößen nach Androhung oder für wiederholte erhebliche Verstöße innerhalb eines begrenzten Zeitraums – strikter leiten würde.

Presse – Information

Arbeitskreis VII

VII / 2

Kurzfassung des Referats

Fahrtenbuchauflage – Halterhaftung durch die Hintertür

Wolfgang Juris

ehemals Verkehrsdezernat der Bezirksregierung Köln

Der Gesetzgeber hat durch die Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13.10.2021 die Ahndung von Zuwiderhandlungen im ruhenden Verkehr bußgeldrechtlich in den Bereich gebracht, der es den Ordnungsbehörden ermöglicht, unter Beachtung der übrigen Bestimmungen auch die Anordnung von Fahrtenbuchauflagen einzusetzen.

Der Titel des Arbeitskreises stellt die Frage, ob damit die Halterhaftung im Ordnungswidrigkeitenrecht eingeführt wurde.

Wenn nach den vorgegebenen Ermittlungsbemühungen der Behörde niemand für die Zuwiderhandlung einsteht, wird bei der Halterhaftung der Bußgeldbescheid gefertigt werden. Die Behörde braucht darin nur noch die Zuwiderhandlung und die Haltereigenschaft einwandfrei zu belegen und ein Bußgeld in angemessener Höhe festzusetzen. Der Fahrzeughalter hat dann die aus dem Delikt resultierenden bußgeldrechtlichen Konsequenzen zu tragen. Eine rechtliche Überprüfung des Bußgeldbescheides erfolgt durch das zuständige Amtsgericht und ist letztlich auf die Feststellung der Zuwiderhandlung und der Haltereigenschaft beschränkt.

Anders bei der Anordnung eines Fahrtenbuchs. Hier wurde im Vorfeld das Bußgeldverfahren ohne tatsächliche Ahndung der konkreten Zuwiderhandlung beendet.

Für die Behörde, die sich im Anschluss zur Anordnung eines Fahrtenbuchs entschließt, beginnt ein weiteres, getrenntes Verwaltungsverfahren. Sie muss die Anordnung so treffen, dass sie der Überprüfung durch ein Verwaltungsgericht standhält. In der Folge muss die Behörde die Anordnung auch durchsetzen.

Es sollen aus behördlicher Sicht Unterschiede in der Zielsetzung zwischen Fahrtenbuchauflage und Halterhaftung aufgezeigt werden. Zudem sollen Probleme der zuständigen Behörden mit der Umsetzung dargestellt werden.

Presse – Information

Arbeitskreis VII

VII / 3

Kurzfassung des Referats

Fahrtenbuchauflage – Halterhaftung durch die Hintertür ?

Rechtsanwalt Michael Proca

Fachanwalt für Verkehrsrecht, Fachanwalt für Strafrecht, Rechtsanwälte Jansen Rossbach
PartmbB, Neuwied

Den Straf- und Bußgeldrechtler erstaunt ist immer wieder, wie rigoros und konsequent die Verwaltungsgerichte vorgehen, sei es bei der Entziehung der Fahrerlaubnis oder hier der Anordnung eines Fahrtenbuch.

Die durch die Verwaltungsbehörde angeordnete Maßnahme zwingt den Fahrzeughalter, wenn er sich rechtskonform verhält, dazu, in das ihm auferlegte Fahrtenbuch einzutragen, wer mit dem Fahrzeug wann gefahren ist. Die Benennung des Fahrers ist Kern der Fahrtenbuchauflage, und führt aus Sicht des Strafverteidigers schlussendlich dazu, dass der feststehende Grundsatz, Niemand muss sich selbst oder einen nahen Angehörigen belasten, für den Fall einer gegen ihn verhängten Fahrtenbuchauflage nahezu ausgehöhlt wird.

Angehörigenschutz, die ansonsten bekannten Auskunfts- und Zeugnisverweigerungsrechte werden ausgehöhlt, da dem Fahrzeughalter durch die Verwaltungsbehörde eine umfassende Mitteilungspflicht auferlegt wurde.

Begründet wird dies mit der Gefahrenabwehr zur Verhinderung zukünftiger Gefahren, die mit und von dem betroffenen Kraftfahrzeug ausgehen. Für den Verfasser stellt sich jedoch die Frage, ob die Maßnahme, die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage, tatsächlich geeignet ist, zukünftig Gefahren abzuwehren oder aber ob es sich - provokant gedacht – eher um die Vorbereitung zukünftiger Strafverfolgungsmaßnahmen handelt, die den auch verfassungsrechtlich bestehenden Auskunfts- sowie Zeugnisverweigerungsrechten zuwiderlaufen.

Kann also die pflichtgemäße Eintragung eines Fahrers in das Fahrtenbuch verhindern, dass mit dem betroffenen Fahrzeug Verkehrsverstöße begangen werden? Oder soll diese Maßnahme ausschließlich dazu dienen, die spätere Sanktionierung des betroffenen Fahrers im Vorfeld bereits zu ermöglichen? Hier ist die Frage aufzuwerfen, ob die Pflicht, die dem Halter hinsichtlich der Kontrolle über die jeweilige Fahrereigenschaft betreffend, sein Kfz tatsächlich den Fahrer (!) dazu veranlassen kann, sich verkehrsgerecht zu verhalten. Ist die Verhängung einer Fahrtenbuchauflage nicht eine verwaltungsrechtliche Form der Vorratsdatenspeicherung, bei der ein Täter bereits auf dem Silbertablett der Strafverfolgungsbehörde benannt wird?

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

Presse – Information

AK VIII Der schmale Grat zwischen Fehler und Verstoß im Luftverkehr („Just Culture“)

- Umgang mit Fehlern in der Luftfahrt – Ist das deutsche Recht up to date?
- Warum Fehler für die Verbesserung der Flugsicherheit auch gut sein können
- Stehen Flugsicherheit und Strafverfolgungsinteresse tatsächlich im Widerspruch?

Leitung **Birgit Heß**, Leitende Oberstaatsanwältin, Staatsanwaltschaft Kiel
Referent **Sebastian Kloth**, Arbeitsgruppenleiter Aircraft Analysis and Prevention, Vereinigung Cockpit, Frankfurt a.M.
Referent **Andreas Korb**, Brigadegeneral, General Flugsicherheit in der Bundeswehr, Luftfahrtamt der Bundeswehr, Köln
Referentin **Corinna Bleienheuft**, Rechtsanwältin (Syndikusrechtsanwältin), BFU, Braunschweig
Referent **Raimund Kamp**, Ministerialrat, Leiter des Referates LF18 (Luftfahrtpersonal, Luftfahrttechnik, Flugbetrieb, Luftverkehrssicherheit, LBA), BMDV, Bonn

In Kürze:

In der internationalen Zivilluftfahrt werden neue Ansätze des Sicherheitsdenkens unter dem Begriff „Safety Management“ diskutiert. Das Konzept der „Just Culture“ (Redlichkeitskultur) etabliert auf EU- Ebene den Umgang mit der Meldung von Fehlern, der der Flugsicherheit dienen soll. Der Arbeitskreis VIII stellt schwerpunktmäßig das Spannungsfeld zwischen dem Schutz sensibler Informationen der sog. „Frontrunner“ (z.B. Piloten, Fluglotsen) und dem Strafverfolgungsinteresse des Staates dar und gibt Empfehlungen zu Anpassungen des deutschen Rechts.

Im Einzelnen:

„Safety First“ ist ohne Frage das wichtigste Gebot in der Luftfahrt. Dabei gilt es, den gerade in der EU bereits festgelegten hohen Standard weiter zu erhöhen. Neben der Auswertung von Flugunfällen sind neue technische Möglichkeiten dabei nur ein Aspekt. Anhang 19 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt beschreibt neue Ansätze des Sicherheitsdenkens unter dem Begriff „Safety Management“. Verantwortliche innerhalb der Unternehmen, aber auch in den Zivilluftfahrtbehörden erkennen relevante Entwicklungen auf Grundlage der Berichte und Meldungen der „Frontrunner“ zeitnah und können so rechtzeitig gegensteuern. Aus Sicht dieser „Frontrunner“ gibt es aber Gründe, zurückhaltend zu sein; es besteht die Sorge, dass die Informationen, die sie für das Safety Management oder für die Unfalluntersuchung bereitstellen, nicht ausreichend geschützt sind. Zudem besteht das Risiko, dass sie sich selbst oder die Kollegenschaft belasten, verbunden mit arbeits-, lizenz-, ordnungs- oder sogar strafrechtlichen Konsequenzen. Wertvolle Informationen drohen dadurch verloren zu gehen. Hier bedarf es des Austausches zwischen den für die Zivilluftfahrt zuständigen Behörden, allen voran den Flugunfalluntersuchungsstellen und den Justizbehörden auf praktischer und akademischer Ebene. Ermittelt werden soll, wie sich ein ausreichender Schutz herstellen und ein interessensgerechter Ausgleich der Belange der Flugsicherheit sowie der Strafverfolgung erreichen lässt. Dieser Ausgleich kann und sollte dem Konzept der „Just Culture“ folgen, bei dem Sicherheitsinformationen umfassend zu schützen sind, sofern es sich nicht um vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten handelt. Der Arbeitskreis VIII will einen Beitrag leisten, Lösungen zu finden, die mit dem deutschen Recht vereinbar sind, aber auch neuere Entwicklungen und Ansätze berücksichtigen.

Presse – Information

Arbeitskreis VIII

VIII / 1

Kurzfassung des Referats

Just Culture in der Zivilluftfahrt – warum wir von Fehlern lernen müssen

Sebastian Kloth

Arbeitsgruppenleiter Flugunfalluntersuchung und -Prävention, Vereinigung Cockpit,
Frankfurt am Main

-
- ***Just Culture, Einordnung und Begriffsbestimmung***
Eine Just Culture ist eine Unternehmenskultur, bei der ein gerechter (Just) Umgang mit Fehlern etabliert werden soll. Als gerecht wird dabei der Verzicht von disziplinarischen Maßnahmen im Nachgang zu einer Selbstoffenbarung von gemachten Fehlern angesehen, solange die Handlung nicht grob fahrlässig oder gar vorsätzlich begangen wurde. Für die deutsche Luftfahrt ist hierbei die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt maßgeblich. Grundsätzlich wird anerkannt, dass es im hochkomplexen und dynamischen Arbeitsumfeld der Luftfahrt zu Fehlern kommt. Um die Sicherheit des Systems aufrecht zu erhalten oder frühzeitig, präventiv zu verbessern bedarf es die Kenntnis über Gefahrenquellen
 - ***Der Umgang mit Fehlern in der Zivilluftfahrt***
Durch die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 haben Fluggesellschaften eine Just Culture zu etablieren. In Verbindung mit dem Safety Management System ist ein Meldesystem einzuführen, welches das Melden von freiwilligen- oder Pflichtmeldungen beinhaltet. Die Vorgaben sind dabei eindeutig und beinhalten unter anderem das Absehen von Bestrafung nach erfolgtem Melden. Die Wichtigkeit und das höhere Gut, die Sicherheit über Kenntnisnahme von Vorfällen zu verbessern ist branchenweit anerkannt. Unternehmen sind verantwortlich für die Einführung und das Etablieren dieser positiven Sicherheitskultur. Mittels eines Kurzbeispiel soll veranschaulicht werden, welche Fehler passieren können und wie wir im Gesamtsystem aus Fehlern lernen.
 - ***Meldesystem und Vertrauen fördern***
Die Bereitschaft Fehler zuzugeben bedarf das Vertrauen in die eigene Unternehmenskultur. Dabei ist das Vertrauen nur langsam aufzubauen und durch Fehlritte, wie beispielsweise Sanktionen in Folge einer Selbstoffenbarung, in kurzer Zeit zerstört. Es wird dargestellt, wie Unternehmen ihr Berichtswesen aufgesetzt haben und mit welchen Maßnahmen eine lernende Sicherheitskultur gefördert wird.

Durch die fehlende Rechtsicherheit in Bezug zur Just Culture und der freiwilligen Meldung von Ereignissen bedarf es eine Anpassung. Die genannten Punkte dienen dem Verständnisaufbau der Notwendigkeit, eine Just Culture im deutschen Rechtsrahmen zu verankern.

Presse – Information

Arbeitskreis VIII

VIII / 2

Kurzfassung des Referats

Fehlerkultur im Flugbetrieb der Bundeswehr

Andreas Korb

Brigadegeneral General Flugsicherheit in der Bundeswehr, Luftfahrtamt der Bundeswehr, Köln

Just Culture im Flugbetrieb der Bundeswehr – ein Exkurs

- ***Voraussetzungen für eine gute Fehlerkultur***
Ein Fehler im Flugbetrieb hat häufig das Potenzial für katastrophale Konsequenzen. Dort, wo ein Absturz fast unweigerlich das Leben von Menschen kosten kann, ist daher besondere Umsicht von entscheidender Bedeutung. Dass dennoch immer wieder Fehler passieren, ist unvermeidbar. Aber aus diesen Fehlern zu lernen, ist unabdingbar und notwendiger Bestandteil präventiver und proaktiver Flugsicherheitsarbeit.
- ***Der Umgang mit Fehlern im militärischen Flugbetrieb***
Auch im militärischen Flugbetrieb ist eine gute Fehlerkultur, eine „just culture“ von immenser Bedeutung. In einer guten oder auch „gesunden“ Fehlerkultur kann offen über Fehler gesprochen werden ohne Angst vor Repressalien und Sanktionen. Das bedeutet, Menschen trauen sich nicht nur, einen Fehler zuzugeben, sondern auch zum Wohle Anderer darüber zu berichten. Im Fall der Bundeswehr erfolgt dies idealerweise „vor der ganzen Truppe“, also beispielsweise im Staffel- oder Geschwaderrahmen. Im Einzelfall wird der Fehler eines Einzelnen so publik gemacht, z.B. durch die Abteilung General Flugsicherheit in der Bundeswehr, dass möglichst viele davon hören, lernen können und der gleiche Fehler nicht noch einmal passiert.
- ***Das freiwillige Meldesystem Flugbetrieb Bundeswehr***
Im Jahr 2011 hat die Bundeswehr speziell hierfür das „Fehlermeldesystem Flugbetrieb“ (heute „Freiwilliges Meldesystem Flugbetrieb“) etabliert. Ein System, in das jeder und jede am Flugbetrieb Beteiligte „seinen“ beziehungsweise „ihren“ Fehler sowie sonstige Beobachtungen, Besonderheiten und Vorkommnisse im Zusammenhang mit der sicheren Durchführung des Flugbetriebs melden kann. Eine solche Meldung kann auch anonym erfolgen, muss sie aber nicht.

Presse – Information

Arbeitskreis VIII

VIII / 3

Kurzfassung des Referats

Flugunfalluntersuchung - Anregungen für eine koordinierte Aufklärung

Corinna Bleienheuft

Syndikusrechtsanwältin, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), Braunschweig

In der Schweiz wurden in den letzten Jahren einige Fluglotsen wegen fahrlässiger Gefährdung des Luftverkehrs verurteilt, andere freigesprochen. Es war jeweils zu Annäherungen zwischen Flugzeugen gekommen. In den Verfahren wurden bereits sehr früh die kompletten Akten der Schweizer Flugunfalluntersuchungsstelle (SUST) beigezogen sowie teilweise auch Gutachten der SUST angefordert.

Die BFU untersucht ebenso wie die SUST Unfälle und schwere Störungen ziviler Luftfahrzeuge. Einziges Ziel jeder Untersuchung durch die BFU ist die Ursachenermittlung und die Unfallprävention, nicht die Feststellung von Schuld, Haftung oder Ansprüchen. Die BFU ist dazu angewiesen auf einen vertrauensvollen Austausch mit den Beteiligten, auch über etwaige begangene Fehler. Die BFU schützt daher erhaltene Informationen größtmöglich; die engen Voraussetzungen für Akteneinsicht und Herausgabe sind über die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sowie ergänzend das Flugunfalluntersuchungsgesetz (FIUUG) spezialgesetzlich geregelt. Der Schutz ist anders als im nationalen Schweizer Recht. Im Vergleich zu justiziellen Verfahren gewähren die StPO und die Richtlinien für das Strafverfahren und das Bußgeldverfahren (RiStBV) ebenfalls kein unbeschränktes Aktenherausgabe und -einsichtsrecht.

Gibt es Verbesserungsspielraum?

Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sieht sogenannte „advanced arrangements“, d.h. im Voraus getroffene Regelungen“ zwischen Justiz und BFU zur Zusammenarbeit vor. Das FIUUG deckt nicht alles ab. **Wünschenswert wäre daher eine einheitliche Praxis der Justiz** in der Zusammenarbeit mit der BFU für die Bereiche, die nicht national geregelt sind. Dies könnte für Straf- und Bußgeldverfahren über eine Ergänzung der Nr. 247 der RiStBV erfolgen.

Folgende Punkte könnten für eine Ergänzung bzw. Berücksichtigung von EU-Recht diskutiert werden:

- Benennung der einschlägigen Rechtsgrundlagen wie in Nr. 247 Abs.1-3 RiStBV zum Seeunfall
- Hinweis auf das Entscheidungsrecht der BFU zum ob und Umfang einer Aktenherausgabe/-einsicht nach Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und FIUUG. Dies wäre zudem eine Anerkennung einer „just culture“ und mit Blick auch auf in RiStBV und StPO vorgesehene Schranken einer Akteneinsicht sachgerecht
- Hinweis auf die gesetzliche Schweigepflicht der BFU Mitarbeiter und Beauftragten und Anerkennung eines Zeugnisverweigerungsrechts
- frühzeitige Hinzuziehung eines eigenen Luftfahrtsachverständigen durch die Justiz. Dies dient der vom EU-Recht geforderten Trennung der Verfahren Justiz - BFU.

Presse – Information

Arbeitskreis VIII

VIII / 4

Kurzfassung des Referats

Redlichkeitskultur – Ist das deutsche Recht up to date?

Raimund Kamp

Leiter des Referats Flugsicherheit im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bonn

Just Culture und das deutsche Recht

Während der Mehrwert der Redlichkeitskultur für die Verbesserung der Flugsicherheit außer Zweifel steht, rückt die Frage nach deren Verhältnis zum deutschen Recht in den Mittelpunkt des Interesses. Von besonderer Bedeutung scheint hier ein mögliches Spannungsverhältnis zum Strafprozessrecht. Bei genauerer Betrachtung sind aber die vermeintlichen Gegensätze weniger ausgeprägt und der Weg zu einer für alle Beteiligten vernünftigen Lösung weniger steinig als angenommen.

Bedarf es Anpassungen am nationalen Recht?

Die Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und Nr. 376/2014 adressieren die Redlichkeitskultur, insbesondere die letztgenannte Verordnung enthält konkrete Pflichten für Unternehmen, nach der Redlichkeitskultur intern zu verfahren, sowie für die Luftfahrtbehörden der EU-Mitgliedstaaten, die Einhaltung dieser Vorgaben zu überwachen und – ein wichtiger Aspekt – Verstöße dagegen auch zu sanktionieren. Aber verpflichtende Vorgaben, die neben den Luftfahrtbehörden auch die Justizbehörden betreffen, enthalten diese Verordnungen mangels EU-Zuständigkeit nicht. Bevor aber Sonderregelungen für die Luftfahrt entworfen werden, stellt sich die Frage, ob über das EU-Recht hinausgehende nationale Vorgaben z. B. in der Strafprozessordnung erforderlich oder zumindest sinnvoll sind. Schließlich legt der Begriff der Kultur die Vermutung nahe, dass eine Einführung *de lege ferenda* nicht den nächstliegenden Weg darstellt. Wünschenswert erscheint eher, dass sich die Redlichkeitskultur aus einer „geübten Überzeugung“ heraus entwickelt.

Welches Instrumentarium steht zur Verfügung?

Das Europäische Recht gibt vor, dass die Luftfahrtbehörden sich in Form einer Art Verwaltungsvereinbarung mit den Justizbehörden zur Redlichkeitskultur verständigen. Dies eröffnet den Mitgliedstaaten einen weiten Spielraum, um zur „geübten Überzeugung“ zu gelangen. Welchen Inhalt sollten die angesprochenen Vereinbarungen haben? Und zwischen wem sollten solche Vereinbarungen mit Blick auf den föderalen Aufbau der Rechtspflege in Deutschland geschlossen werden? Welcher Grad der Institutionalisierung ist erstrebenswert? Die in der Luftfahrt gefundenen Lösungen werden auch in anderen sicherheitssensiblen Bereichen mit Interesse verfolgt und möglicherweise als Vorbild dienen.