

Von A bis U

56. Deutscher Verkehrsgerichtstag | Er gilt als der bedeutendste Kongress zu Verkehr und Verkehrsrecht. Hier die wichtigsten Arbeitskreisthemen und Resultate dieses Jahres – vom automatisierten Fahren bis Unfallflucht.



Drei Forderungen | Das geltende Haftungssystem für das hoch- und vollautomatisierte Fahren soll beibehalten, Bußgelder sollen nicht pauschal, sondern nach konkreten Gefährdungen erhöht und die Autofahrer nach Verkehrsverstößen im Ausland verständlich in ihrer Landessprache informiert werden

— Ende Januar haben sich in Goslar wieder Verkehrsjuristen aus Justiz, Verwaltung, Versicherungen und Anwaltschaft zu aktuellen verkehrsrechtlichen Themen beraten. Ihre Vorschläge und Resolutionen in den jeweiligen Arbeitskreisen werden in guter Tradition Eingang in Rechtsprechung und Gesetzgebung finden und somit auch Auswirkungen auf Fuhrparks und Dienstwagenfahrer haben.

Inkasso nach Verstößen im Ausland | Wer viel im Ausland unterwegs ist, kennt das: Einmal nicht aufgepasst, kommt, meist viele Monate später, ein Brief von einer Anwaltskanzlei. Man möge doch einen Betrag wegen einer Verfehlung im Ausland begleichen. Selbstverständlich auch gleich die Gebühren für das Inkasso.

In einem heute nahezu grenzenlosen Europa gehört für viele Firmen regelmäßiger grenzüberschreitender Verkehr der Mitarbeiter mit dem Firmenwagen zum Alltag. Dass es dabei nicht nur zu Verkehrsunfällen kommen kann, sondern viel öfter zu mehr oder weniger geringfügigen Verkehrsverstößen, liegt auf der Hand. Konnte man sicher sein, dass eine Ahndung der Verstöße nicht über die Grenze ins Heimatland erfolgte, setzen ausländische Behörden nun zunehmend auf „Inkasso“ als neues Mittel zur Vollstreckung. Mit weit mehr als 450.000 Inkassofällen in

Deutschland alleine in 2017 (insbesondere bei Park- und Mautforderungen aus Kroatien, Italien, Ungarn und Großbritannien) zeigt sich die enorme Bedeutung und Aktualität des Themas.

Europarechtliche Instrumente – etwa das europäische Mahnverfahren – lassen eine Vollstreckung einschlägiger zivilrechtlicher Titel aus dem Ausland in Deutschland zu. Dabei gibt es in der Regel nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten, sich gegen unberechtigte und überhöhte Forderungen zu

Die hohen Nebenkosten des Inkassos fließen den Inkassounternehmen oder Anwälten zu.

wehren. Hinzu kommt, dass etwaige Verteidigungsmöglichkeiten, wenn überhaupt, meist nur im Tatortland vorgesehen sind. Ist man erst einmal wieder daheim in Deutschland, reduzieren sich die Möglichkeiten nochmals erheblich.

Einstimmig kritisierte der Arbeitskreis I des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstages die hohen Nebenkosten des grenzüberschreitenden Inkassos, die im Regelfall den Inkassounternehmen oder -anwälten zufließen. Im Vordergrund steht daher die Forderung an

die ausländischen Kommunen, Regionen und Straßenbetreiber, die betroffenen Autofahrer und Touristen zeitnah und verständlich in ihrer jeweiligen Landessprache über Verstöße zu informieren und von unverhältnismäßigen Nebenkosten abzusehen. Auch das ist nicht überraschend, möchten doch die um Hilfe gebetenen deutschen Rechtsanwälte selbst gerne verstehen, worum es eigentlich tatbestandlich geht.

Der Arbeitskreis spricht sich ausdrücklich gegen das nach wie vor praktizierte private Inkasso von öffentlich-rechtlichen Geldsanktionen aus. Besonders deutlich richtet sich der Vorwurf an italienische Institutionen. Für diese gibt es bereits europarechtliche Vollstreckungsregelungen wie den EU-Rahmenbeschluss zu Geldsanktionen, der hierfür ausschließlich behördliche Verfahrenswege und Zuständigkeiten vorsieht (in Deutschland: Bundesamt für Justiz).

Die Empfehlungen des Arbeitskreises beinhalten den klaren Auftrag an den Gesetzgeber, nicht nur einen Ombudsmann für einschlägige außergerichtliche Streitigkeiten einzurichten. Vom europäischen Gesetzgeber wird verlangt, einen ausschließlichen Verbrauchergerichtsstand für zivilrechtliche Forderungen aus Verkehrsverstößen zu schaffen. Damit wäre garantiert, dass deut-

sche Betroffene vor ihrem Wohnsitzgericht und in deutscher Sprache gegen unberechtigte Zahlungsaufforderungen aus dem Ausland vorgehen können.

Automatisiertes Fahren | Das Wichtigste vorweg: Das geltende Haftungssystem (Halter-, Fahrer- und Herstellerverantwortung) für das hoch- und vollautomatisierte Fahren soll nicht verändert werden. So bleibe sichergestellt, dass der Geschädigte mit der Kfz-Haftpflichtversicherung des Verursachers einen einzigen Ansprechpartner habe, der ihn entschädigt. Eine nostalgisch anmutende Forderung angesichts der sich schnell verändernden Haftungsszenarien des autonomen Fahrens.

Fragen der Haftung von Herstellern der Software und Produkthaftungsaspekte zeigen schon heute auf, dass auf dem Anwalts- und Versicherungsmarkt in naher Zukunft gewaltige Umwälzungen drohen. Da klingt die Forderung des Arbeitskreises II schon eher wie ein verzweifelter Versuch, bestehende Geschäftsmodelle und Strukturen möglichst lange zu erhalten. Richtig dürfte vielmehr sein, bereits heute ein neues Haftungssystem zu erarbeiten. Die Technik wird das bestehende Recht und System ansonsten schlicht überholen.

Eher wie ein Randproblem erscheint da der Wunsch des Arbeitskreises, der Gesetzgeber solle klarstellen, dass im hochautomatisiertem Fahrmodus das Verbot der Nutzung von Handy und anderen elektronischen Geräten (§ 23 Abs. 1a StVO) durch den Fahrzeugführer nicht gilt. Daran jedenfalls werden sich in Zukunft ganz sicher keine gerichtlichen und gesellschaftsrechtlichen relevanten Auseinandersetzungen entfalten. Wann merken Anwälte und Justiz endlich, dass sich Fragen der mobilen Zukunft nicht mehr schwerpunktmäßig um Bußgeldkataloge und Punkte in Flensburg drehen werden?

Einen wesentlichen Raum der Diskussion nahm die Datenspeicherung nach dem neuen § 63a StVO und der dort genannten Daten ein: Hier wird nun eine parallele Speicherung im Fahrzeug selbst und bei einem unabhängigen Dritten empfohlen.

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort |

Der Arbeitskreis III hat den Gesetzgeber dazu aufgefordert, die Möglichkeiten der Strafmilderung oder des Absehens von Strafe bei tätiger Reue in § 142 Abs. 4 StGB zu reformieren. § 142 StGB dient nämlich ausschließlich dem Schutz der Geschädigten an der Durchsetzung berechtigter Schadensersatzansprüche. Strafrechtlicher Sühnegedanken, wie sonst bei Straftatbeständen üblich, sind

dem § 142 StGB fremd. Es macht Sinn, dabei auch gleich die Begrenzung auf Unfälle außerhalb des fließenden Verkehrs aufzuheben und die Regelung auf alle Sach- und Personenschäden zu erweitern. Denn nur wenn dem Unfallflüchtigen erkennbar, rechtssicher und verbindlich die viel zitierte „goldene Brücke“ in die Straffreiheit gebaut wird, wird er sich in der Praxis vermehrt zu Gunsten des Geschädigten entschließen, seine Unfallbeteiligung nachträglich zu melden. Nur dies ist der eigentliche Sinn und Zweck der Vorschrift. Das Privileg, die Strafreduzierung (Abs. 4) nur bei Kleinstschäden zuzulassen, läuft diesem Zweck heute geradezu zuwider.

Der Arbeitskreis fordert zudem, dass das unerlaubte Entfernen vom Unfallort zumindest bei Sachschäden nicht mehr im Regelfall zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Die Worte „oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden“ in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB sollten gestrichen werden.



Dr. Michael Ludovisy |
Rechtsanwalt
und Rechtsexperte
von Autoflotte

Überdies empfiehlt der Arbeitskreis, bis zu einer gesetzlichen Änderung einen Regelfall der Entziehung der Fahrerlaubnis nur noch bei erheblichen Personen- und besonders hohen Sachschäden (ab 10.000 Euro) anzunehmen. Dies käme allen Geschädigten zugute, da dann mit wesentlich mehr freiwilligen Schadenmeldungen zu rechnen wäre.

Der Gesetzgeber soll prüfen, wie eine bessere Verständlichkeit des § 142 StGB für alle Beteiligten erreicht werden kann, insbesondere durch eine Begrenzung des Unfallbegriffs auf Fortbewegungsvorgänge und eine Präzisierung der Wartezeit bei Unfällen mit Sachschäden bei einer telefonischen Meldung, etwa bei einer einzurichtenden neutralen Meldestelle.

Nicht nur die fehlende Straffreiheit, sondern auch die Regressmöglichkeit des Versicherers nimmt in der Praxis maßgeblichen Einfluss auf die Entscheidung des Schädigers, ob die Unfallbeteiligung nachgemeldet wird oder nicht. Nur wenn für den Schädiger auch bei tätiger Reue (das heißt der

Tatbestand der Unfallflucht ist gegeben, es wird „lediglich“ sicher von Strafe abgesehen) keine Regressmöglichkeit für den Versicherer gegeben ist, wird das für den Schädiger letzte Hemmnis bei der Entscheidungsfindung, eine Unfallbeteiligung nachzumelden, beseitigt.

Wer es mit der behaupteten Priorität der Interessen der Geschädigten ernst meint, muss bereit sein, das staatliche Interesse an der Strafverfolgung zurückzunehmen.

Sanktionen bei Verkehrsverstößen | Wen verwundert es, dass eine pauschale Bußgeldhöhung vom Verkehrsgerichtstag abgelehnt wird? Teilnehmer sind in der Mehrzahl Rechtsanwälte.

Bußgeldanhebungen in bestimmten Gefährdungsfällen mit Maß machen dagegen Sinn. Die Anhebung von Geldbußen, die im Verhältnis zu ihrem Gefährdungspotenzial deutlich zu niedrig angesetzt sind, ist grundsätzlich sinnvoll. Allerdings sollten nach Auffassung des Arbeitskreises VI hierbei nicht nur Geschwindigkeits-, Abstands- oder Überholverstöße betrachtet werden, sondern alle durch motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer begangenen Verstöße.

Bei der verstärkten Verhängung von Fahrverboten sollte weiter differenziert werden. So kann innerorts bei einer Überschreitung von weniger als 31 Stundenkilometern in einer Tempo-30-Zone ein Fahrverbot angemessen sein. Dies gilt jedoch nicht auf autobahnähnlich ausgebauten Kraftfahrstraßen innerorts. Auch außerhalb geschlossener Ortschaften erscheint eine weitere Erhebung der Fahrverbotsgrenze an besonderen Gefahrenstellen angezeigt. Die ewig widerstreitenden Interessen des staatlichen Ordnungsgedankens und der verteidigenden Anwaltschaft werden an dieser Stelle deutlich.

Dabei würde eine nachvollziehbare und sich nicht alle wenige hundert Meter ändernde verständliche Beschilderung von Beschränkungen zu einer verbesserten Regelbefolgung führen. Vielerorts scheinen die Behörden einen alten Grundsatz vergessen zu haben: Beschilderungen müssen so beschaffen sein, dass der Verkehrsteilnehmer sie beiläufig und mit normaler Sorgfalt sofort verstehen und nachvollziehen kann. Das geradezu Gegenteil erlebt man heute auf Autobahnen. Vielerorts verlangt es mehr Achtsamkeit, ständig wechselnde Geschwindigkeitsbeschränkungen zu erkennen und zu beachten als den Verkehrsfluss.

| Dr. Michael Ludovisy

Foto: Ambrazino/Abbe Stock



Anscheinsbeweis | Fußgängerunfall auf Parkplatz

– Auf das Einfahren vom Parkplatz eines Supermarktes auf die Zu- und Abfahrtstraße (Ringstraße) ist § 10 StVO analog anwendbar. Bei einem Unfall eines einfahrenden Kraftfahrzeugs und einem die Ringstraße überquerenden Fußgänger gilt der Beweis des ersten Anscheins zu Lasten des einfahrenden Wagens. Dieses trifft damit im Zweifel die Haftung.

OLG Saarbrücken, Entscheidung vom 21.9.2017, Az. 4 U 16/16, r+s 2018, 37

Auch bei Eigenreparatur | Verweis an günstigere Werkstatt?

– Der Geschädigte kann sich auch dann nicht grundsätzlich auf die Unzumutbarkeit einer Reparatur in einer vom Schädiger benannten freien Werkstatt berufen, wenn er das beschädigte Fahrzeug selbst in Eigenarbeit instand gesetzt hat.

Dies gilt auch dann, wenn er das Fahrzeug vor dem Unfall regelmäßig in einer Markenwerkstatt hat warten lassen.

OLG Köln, Entscheidung vom 9.1.2017, Az. 5 U 81/16; VersR 2017, 964

Gutachterpflicht | Hinweis bei erheblicher Überschreitung des Honorars

– Ein Gutachter, der dem Geschädigten eines Verkehrsunfalls die Erstattung eines Gutachtens zu einem Honorar anbietet, das deutlich über dem ortsüblichen liegt, muss diesen über das Risiko aufklären, dass die gegnerische Haftpflichtversicherung das Honorar nicht in vollem Umfang erstattet.

BGB, Entscheidung vom 1.6.2017, Az. VII ZR 95/16, zfs 2018, 16

Arbeitnehmerfreizügigkeit | Benutzung eines in Italien zugelassenen Wagens

– Art. 45 des EU-Vertrages zum freien Personenverkehr ist dahin auszulegen, dass er einer Regelung eines Mitgliedstaates wie der im Ausgangsverfahren entgegensteht, die einen dort wohnhaften Arbeitnehmer dazu verpflichtet, in diesem Mitgliedstaat ein Kraftfahrzeug zuzulassen, das in seinem Eigentum steht, jedoch bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist und dazu bestimmt ist, hauptsächlich in letzterem genutzt zu werden.

Der Sinn dieser Entscheidung wird deutlich, wenn man sich den vor Gericht verhandelten Sachverhalt vor Augen führt: Ein italienischer Staatsangehöriger mit Wohnsitz sowohl in Belgien wie auch in Italien pendelt zwischen diesen beide Ländern. Das Beispiel könnte auch mit deutschem und belgischem Wohnsitz erfolgen. Er hat zwei Fahrzeuge, eines zugelassen in Belgien, das andere in Italien. Nun begab er sich mit seinem überwiegend in Italien genutzten italienischen Fahrzeug auf den Weg nach Deutschland, um eine Person dort abzuholen und danach in Belgien ein Seminar zu besuchen. Am Ende sollte das Fahrzeug wieder nach Italien gebracht werden.

Mit Urteil des Tribunal de police de Bruxelles wurde der Betroffene zunächst zu einer Geldbuße verurteilt, weil er unter Verstoß gegen die belgischen Bestimmungen des Königlichen Erlasses vom 20.7.2001 in Belgien ein nicht zugelassenes Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße in Betrieb genommen habe. Fazit der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes: Es ist die garantierte Arbeitnehmerfreizügigkeit beeinträchtigt, wenn Arbeitnehmer mit Wohnsitz in einem Mitgliedstaat, denen eine in einem anderen Mitgliedstaat ansässige Gesellschaft ein Firmenfahrzeug überlässt, verpflichtet sind, diese (auch) im ersten Mitgliedstaat zuzulassen.

EuGH; Entscheidung vom 31.5.2017, Az. C-420/15, DAR 2018, 14

Foto: Dursun Aydemir/Picture Alliance/dpa



Kamera am Auto | Vorsicht, Datenschutz

– Wer mit einer Videokamera am Auto laufend den öffentlichen Verkehrsraum aufzeichnet und die Aufnahmen speichert, verstößt damit gegen den Datenschutz. Das gilt auch, wenn die an Windschutz- und an der Heckscheibe montierten Kameras eines ordnungsgemäß geparkten Autos aufzeichnen, wie ein anderes Fahrzeug das geparkte Vehikel streift. Das Recht der gefilmten Personen auf informationelle Selbstbestimmung überwiegt das Interesse der Betroffenen an der Aufdeckung einer potenziellen Straftat.

Amtsgericht München, Az. 1112 OWI 300 Js 21012/17; D-AH/fk

Foto: Karim & Live Amas/FotoAlto



Voraussichtliche Kosten | Informationspflicht der Werkstatt vor Reparaturauftrag

– Bringt der Besteller eines Reparaturauftrages deutlich zum Ausdruck, dass Voraussetzung für den Abschluss des Reparaturauftrages möglichst verlässliche Informationen über die zur Schadenbehebung notwendigen Kosten sind, muss ihm die Werkstatt die für die Entscheidung maßgeblichen Umstände mitteilen.

BGH, Entscheidung vom 14.9.2017, Az. VII ZR 307/16, DAR 2018, 20

Unfallwagen | Verkauf auf Basis des Restwertes laut Gutachten

– Es besteht keine Pflicht des Geschädigten, vor dem Verkauf seines Unfallfahrzeuges zu dem vom Gutachter korrekt ermittelten Restwert dem Schädiger oder dessen Haftpflichtversicherer Gelegenheit zu geben, eine günstigere Verwertung, als im Gutachten vorgesehen, zu ermöglichen.

BGH, Entscheidung vom 21.2.2017, Az. VR ZR 22/16, NZV 2017, 336