

61. VGT Goslar 25.-27.01.2023

Am Mittwoch, den 25.01.2023, 17:00 h fand traditionell der „Berliner Abend der Landesektion Berlin-Brandenburg“ statt. Mit 27 Teilnehmern aus Amtsanwaltschaft, Richtern und Rechtsanwälten versprach die Veranstaltung spannend zu werden.



Dr. med. Hartmut Fischer eröffnete die Veranstaltung.



Rechtsmediziner Prof. Benno Hartung hielt den Hauptvortrag über Alkohol und E-Scooter



Rechtzeitig zu diesem Abend wurde das Sonderheft VGT Sonderausgabe 2023 mit dem Schwerpunkt E-Scooter verteilt. Der Referent wies darauf hin, dass die E-Scooter aufgrund der hohen Anzahl der Verkehrsunfälle (ca. 5.400 in 2022) zu den Kraftfahrzeugen gehören, die analog zum Kraftfahrzeug die 1,1 Promille-Grenze für das Vorliegen der absoluten Fahruntüchtigkeit aufnehmen sollten. Ferner sind eine gegebene Fahreignung und eine Helmpflicht dringend angeraten.



Wie bereits im August 2022 fand auch dieser Berliner Abend im KUMA (Kulturmarktplatz, Goslar statt.



Bei anregenden Fachgesprächen und Testfahrten auf dem Fahrsimulator ein insgesamt erfolgreicher und interessanter Abend.



Am Donnerstag, den 26.01.2023 begann um 10.00 h der 61. Verkehrsgerichtstag. Nach einer launigen Begrüßungsrede durch Prof. Dr. Ansgar Staudinger und der Oberbürgermeisterin Urte Schwerdtner hielt Hildegard Müller (Präsidentin Verband Automobilindustrie) den Hauptvortrag über „Emissionsfrei, digital und sicher – Strategien für die Mobilität der Zukunft.“ Der frisch wiedergewählte Prof. Staudinger hatte diesmal die aktuelle Rspr des BGH zum Thema „Schockschaden“ aufbereitet (BGH v. 6.12.2022 zur Neuausrichtung des Schockschadens (VI ZR 168/21; dazu Rahimi, jurisPR-IWR 1/2023).

Der nächste Abend (26.01.23) war traditionell eine Veranstaltung der Anwaltschaft in der BUTTERHANNE. In dieser Runde von ca. 35 Personen wurde u.a. auch die bisherigen vorläufigen Ergebnisse in den einzelnen Arbeitskreisen diskutiert.



Bei dem gemütlichen Zusammensein, bei dem auch später u.a. unser Präsident Helmut Trentmann dazu kam, wurde an die LS Berlin-Brandenburg die Anfrage herangetragen, einen Trinkversuch nur mit den Amtsanwälten aus Berlin-Brandenburg im April-Mai 2023 durchzuführen. Hieran wird nun gearbeitet.

Am 27.01. wurden dann in den Arbeitskreisen ab 08.30 h die Ergebnisse zusammengefasst und Empfehlungen diskutiert. Danach wurde traditionell im bewährten neuen Format „Nachschlag“ ab 11.30 h für alle Teilnehmer eine interessante Podiumsdiskussion über das Thema „autofreie Stadt – am Beispiel Hannover“ mit dem OB aus Hannover Belit Oney (Bündnis 90/Die Grünen) und dem Vertreter des Einzelhandels Geschäftsführer Stefan Genth diskutiert.

In dieser erfreulicherweise auf hohem Niveau ohne das typische parteipolitische Geplänkel durchgeführten Diskussion hatte man zumindest folgende gemeinsame Nenner: Grün (Parkflächen) und blau (Wasserflächen) seien in Innenstädten angesichts des Klimawandels notwendige Einrichtungen. Bei 40 Grad kauft keiner mehr gerne in der Innenstadt ein. Online-Käufe sind der stille Tod der Mittelstadt-Zentren – da die Konsumenten ein breites Angebot für ihr „Shopping-Erlebnis“ erwarten, die die Innenstädte der Klein- und Mittelstädte nicht anbieten können. Inwiefern Autos nachhaltig aus den Zentren der Städte (Beispiel Projekt Hannover) verdrängt werden sollen, wird nun seit 2021 in Arbeitskreisen mit Bürgerbeteiligung und Beteiligung des Einzelhandels erarbeitet.



Podiumsdiskussion



OB Urte Schwertner u. GF Dr. Joachim Sproß
Ihr Wunsch: Zwei Mal VGT Goslar im Jahr

Vor der Beiratssitzung des BADS am 28.01.2023 fand an dem Abend des 27.01.2023 ein gemeinsames Abendessen unter dem Vorsitz unseres Präsidenten Helmut Trentmann statt.



In gemeinsamen Gesprächen werteten die verschiedenen Landesektionen ihre Erfahrungen in Goslar aus. Auch der GF Dr. Sproß von der LS Berlin-Brandenburg hat viele gute Tipps für die weitere Vereinstätigkeit aus anderen Landesektionen mitgenommen.



Der 61. VGT Goslar tagte in 8 Arbeitskreisen



Arbeitskreis	Thema	Legende	Tagungsstätte
AK I	Fahrzeugdaten	①	Kulturkraftwerk Harzenergie Hildesheimer Straße 21
AK II	Halterhaftung bei Verkehrsverstößen...	②	Kulturmarktplatz, (KUMA) Am Museumsufer 2 Raum „Arcachon“
AK III	KI-Haftung im Straßenverkehr	③	GoTEC, Energie-Campus Am Stollen 19 C, Tagungsbereich I
AK IV	Reparaturkostensersatz beim Haftpflichtschaden	④	Der Achtermann, Rosentorstraße 20 Großer Saal
AK V	Auf der Suche nach geltenden und erforderlichen Grenzen für E-Scooter...	⑤	Sparkasse, Eingang Bäckerstraße Passage
AK VI	Meldepflicht für Ärztinnen und Ärzte von fahrungseigneten Personen?	⑥	Volksbank Nordharz, Rosentorstraße 25 Spiegelsaal
AK VII	Fahrtenbuchauflage – Halterhaftung durch die Hintertür	⑦	Landkreis Goslar, Klubgartenstraße 6 Sitzungssaal
AK VIII	Der schmale Grat zwischen Fehler und Verstoß im Luftverkehr („Just Culture“)	⑧	Der Achtermann, Rosentorstraße 20 Marmorsaal

AK I Fahrzeugdaten

Da bei modernen Fahrzeugen eine Vielzahl von Daten gesammelt wird, bezeichnet man sie auch als „vernetzte Fahrzeuge“. Die Gefahr des gläsernen Autofahrers droht, da z.B. auch Daten über gehörte Radiosender, Fahrstil und Fahrziel gesammelt werden. Der Fahrer soll die volle Hoheit über seine Daten erhalten – hierzu ist auch die Datentransparenz ein wichtiger Bestandteil. Beispiel TESLA: „Wer ein Elektroauto von Tesla kauft, akzeptiert mit einer Datenschutzerklärung häufig auch, dass der Wagen zur Produktverbesserung allerlei Daten in die Cloud des Fahrzeugherstellers hochlädt“ (vgl. VD 01/23 Verkehrsdienst Seite 10 mwN, Schlanstein, SVR 1/2023 S. 1 ff; Foth, Paula, Böhm, NVZ 1/2023 S. 1 ff).

AK II Halterhaftung

Die Halterhaftung bei Verkehrsverstößen wirft neben der speziellen Rspr. des BVerfG in Deutschland einerseits (Halterhaftung in einigen anderen EU-Staaten ist sehr rigide und umfassend) und der Kernfrage: Leistet die Halterhaftung einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrssicherheit? Das BVerfG hat im Rückgriff auf Art. 2, 79 GG (nulla poena sine culpa) festgestellt, dass die Schuldfrage ein wesentliches für die Ewigkeit festgeschriebenes Element des Grundgesetzes in Deutschland ist und daher eine umfassende Halterhaftung – wie sie in einer EU Richtlinie zum Thema grenzüberschreitenden Fahrzeugverkehr aktuell erarbeitet wird, in Deutschland nicht gelten kann. ABER: So kann bei einem Verkehrsverstoß in Frankreich ein französischer Titel gegen den Halter in Deutschland vollstreckt werden – es sei denn, der Halter hat rechtzeitig Rechtsmittel eingelegt. Der Dt. Anwaltsverein schreibt hierzu kritisch in seiner Presseerklärung VGT 3/23 v. 25.01.2023: „Insofern liegt der Verdacht nahe, dass es gar nicht darum gehe, die Verkehrssicherheit über die Halterhaftung zu erhöhen, sondern darum, den Ermittlungs- und Bearbeitungsaufwand auf Seiten der Behörden zu reduzieren und neue Einnahmequellen zu generieren“. Frese SVR 1/23 S. 7 ff) und der ADAC meinen demgegenüber, dass eine robuste und dichte Verkehrsüberwachung dieses Problem lösen könne. Dies löste bei den anwesenden Polizeivertretern Empörung aus. Der anwesende Bundesvorstand der DPoIG Rainer Wendt meinte, man habe seitens der Polizeikräfte keinerlei Reserven für ein solches Anliegen.



AK II in dem Hörsaal KUMA



GF Dr. Sproß mit Rainer Wendt (Vorsitzender, DPoIG)

Es wurde kontrovers diskutiert, ob man den § 25 a StVG auch für den fließenden Verkehr im Ordnungswidrigkeitenrecht erweitern sollte. Ferner wurde die 3-monatige Verjährung im § 26 Abs. 3 StVG moniert und beschlossen, die Verjährung wenigstens statt auf 1 Jahr (Forderung Polizeivertreter) auf 6 Monate zu verlängern (zum Ganzen vgl. auch Ternig, NVZ, 1/2023 S. 7 ff; Freese, SVR 1/2023, S. 7 ff).

AK III KI-Haftung im Straßenverkehr (z.B. autonomes Fahren)

Künstliche Intelligenz (KI) wird in Kameras, Smartphones u.a. Produkten eingesetzt. Das autonome Fahren ist ebenfalls ein Thema der KI, wobei das autonome Fahren (SAEJ3016 Level 5) die höchste Stufe darstellt. Sowohl Assistenzsysteme als auch automatisierte Fahrfunktionen werden erfasst (vgl. zum Ganzen SVR 1/2023 S. 9 ff). In diesem Thema stellt sich die Frage nach der Haftung bei einem Verkehrsunfall. Geht es hier um Produkthaftung (Fehler Software während der Fahrer sich vom Fahrzeugführen (Aufsicht) abgewandt hat) oder um ein menschliches Versagen des

Fahrers im Rahmen „der Aufsichtspflicht“? (vgl. Seege, NVZ 1/2023 S. 12 ff.). In seiner Presseerklärung mahnt der AvD ausreichend lange Haftungsfristen an (Seite 4 PR zum 61. VGT Goslar); der Dt. Anwaltsverein fordert die Erhöhung der Haftungsobergrenze, die aktuell bei 7,5 Mio € liege (PR 25.1.2023 zum 1. VGT Goslar).

AK IV Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden

Bei einem Kfz-Unfall kann der Geschädigte grds. im Rahmen des Schadensersatzes (§ 249 BGB) Reparatur oder Ersatzbeschaffung verlangen. Eine Reparatur ist jedoch dann nach std. Rspr des BGH zu versagen, wenn eine Abrechnung der Reparatur in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem Wert des beschädigten Fahrzeuges steht. Hierzu wurde die sog. 130% Grenze des BGH entwickelt. (vgl. Engel, ADAC-DAR 1/2023 S. 9 ff mwN). Danach kann der Geschädigte die Kosten der Reparatur verlangen, wenn sie nicht über 130% des Gutachtens anfallen und er mindestens noch sechs Monate das Fahrzeug nutzt (zum Ganzen mit Beispielen vgl. Moser, NVZ 1/2023 S. 18 ff). Probleme tauchen dann auf, wenn das Wertgutachten den Schaden zu gering oder zu hoch ausweist. Der BGH hat in 2022 entschieden, dass auf die Erkenntnismöglichkeiten des Geschädigten abzustellen ist und bei unverschuldeten Mehrkosten diese zu ersetzen sind. (vgl. auch Balke, SVR 1/2023 S. 15 ff, Engel in ADAC DAR 1/2023 S. 9 ff)

AK V Suche nach geeigneten Grenzen E-Bikes, E-Scooter usf

Durch die als „Alternative eines Autos“ autogepriesenen E-Scooter sind für größere Städte für die Ordnungsbehörden und die Polizei ein zunehmendes Problem. Die Einordnung des E-Scooters (keine Führerscheinplicht – oder Helmpflicht) als autoähnliches Gefährt oder als Fahrrad ist umstritten. Die Einordnung spielt u.a. eine wesentliche Rolle bei der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit (0,5 Promille-Grenze, 1,1 und 1,6 Promille Grenze). Für die absolute Fahrunsicherheit gilt der 1,1 Promille Grenzwert bei Kraftfahrern, Motorradfahrern, Mofafahrern und E-betriebene Fahrräder (z.B. Pedelec).(zum Ganzen vgl. Kerkmann, NVZ 1/2023, S. 25 ff). Die Rspr ist hier uneinheitlich, so verneint das LG Chemnitz eine Vergleichbarkeit von E-Scootern mit Autos (vgl. LG Chemnitz, Beschluß vom 9.8.2022 Az: 4 Qs 283/22 in ADAC DAR 1/2023 S. 50 mwN; a.A. LG Oldenburg v. 07.11.2022 Az: 4 Qs 368/22 in Verkehrsjurist 4/2022 Seite 5). Nach Auffassung des AvD sollte alkoholisierten Tätern ohne Führerschein das Führen von E-Scootern ab 1,1 Promille behördlich untersagt werden. Da die Rspr aktuell eine konkrete Norm hierfür nicht sieht, sind die Paragraphen durch den Gesetzgeber zu ergänzen. Ferner fordert der AvD den Nachweis von Kenntnissen über die Straßenverkehrs-Ordnung und einen Nachweis über die Geeignetheit zum Führen eines E-Scooters (AvD Presseerklärung VGT Goslar Seite 5).

AK VI Meldepflicht für Ärzte von fahrungeeigneten Personen

Unser Landessektionvorsitzender Dr. med Hartmut Fischer nahm am Arbeitskreis VI teil. Eine mögliche Meldepflicht von fahrungeeigneten Personen durch ärztliche Berufsangehörige kollidiert mit dem sensiblen Bereich der ärztlichen Schweigepflicht und dem schützenswerten Arzt-Patientenverhältnis. Einen guten Überblick findet man bei Koehl, NVZ 1/2023 S. 29 ff. Um sich nicht nach § 203 StGB strafbar zu machen, gibt es nur die Möglichkeit der Einwilligung durch den Patienten oder andere Rechtfertigungsgründe – insbesondere Meldepflichten nach dem Gesetz. Im Bereich der Fahrmängel gibt es eine Meldepflicht aus dem Gesetz nicht. Die Rspr. hat hier das Modell der Güter- und Interessenabwägung entwickelt, wonach die höchstrangigen Güter der Allgemeinheit mit den Geheimhaltungsinteressen des Patienten abzuwägen

seien; § 34 StGB rechtfertigender Notstand wird hier herangezogen (vgl. Koehl NVZ 1/2023, S. 30; Staub, ADAC-DAR 1/2023, S. 124 ff mwN, Steinert, SVR 1/2023, 25 ff. Ebenfalls strittig ist, ob nur der behandelnde Arzt oder jeder Arzt melden muss (soll). Der betroffene Arzt befindet sich hier in dem Dilemma, dass er die Fahruneignetheit feststellen muss i.S.d. § 2 Abs. 4 1 StVG. Berechtigte Zweifel genügen diesen Anforderungen nicht (vgl. VGH München, NVZ 2019, 39 ff). Es besteht also immer die Gefahr der „überschießenden“ Meldung, so der Dt. Anwaltsverein in seiner PR v. 25.01.2023 anlässlich des 61. VGT Goslar. So wurde im Arbeitskreis eine Meldepflicht konsensuell gar nicht erst ernsthaft diskutiert, sondern ein Melderecht empfohlen.

AK VII Fahrtenbuchauflage

Die Anordnung zur Führung eines Fahrtenbuches kann auch als Unterthema der „Halterhaftung“ verstanden werden. Es soll damit zukünftig im Falle der erneuten Zuwiderhandlung ohne Schwierigkeiten der verantwortliche Fahrzeugführer festgestellt werden (vgl. Heinzler SVR 1/2023 S. 29 ff mwN). Hierbei ist für eine Fahrtenbuchauflage jedoch nicht ausreichend, dass der Fahrzeugführer nicht feststeht – es muss vielmehr unmöglich sein, den Fahrzeugführer festzustellen. (vgl. Brandmair, NVZ 1/2023 S 32 ff; Koehl, ADAC DAR 1/2023 S. 53 ff). Hinzu kommt in diesem Zusammenhang im Rahmen der Ermittlungen – die zumutbar und angemessen sein müssen (vgl. VG München BeckRS 2020, S. 1624) – das Zeugnisverweigerungsrecht (z.B. § 46 OWiG). Ferner muss das Delikt auch von erheblicher Bedeutung sein, also Verkehrsverstöße, die mindestens die Eintragung eines Punktes im Fahreignungsregister nach sich ziehen. Ferner erhebliche Geschwindigkeitsverstöße, Abstands- und Rotlichtverstöße.

AK VIII Fehler und Verstoß im Luftverkehr

Im StGB regeln die §§ 315, 315 c StGB auch Verstöße im Bereich der Luftfahrt. Auch der § 316 StGB verweist auf diese Normen, so dass die Trunkenheit im Straßenverkehr auch Tatbestände im Schienenverkehr und in der Luftfahrt umfasst. Wesentlicher Aspekt ist aber in diesem Arbeitskreis die Thematik „Fehler zugeben und parteienübergreifend durch freiwillige Meldungen eine neue Sicherheitskultur in der internationalen Luftfahrt zu etablieren. Hierfür ist die BFU (Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung) zuständig. Im Gegensatz z.B. in der Schweiz hat sie kein unbeschränktes Aktenherausgabe- und Einsichtsrecht. Ferner geht es um das Verhältnis von „Just Culture“ (Redlichkeitskultur) und Strafverfolgung. Die Verordnungen der EU Nr. 996/2010 und 376/2014 adressieren die Redlichkeitskultur u.a. für Luftfahrtbehörden und Justizbehörden. Die Akteure „Luftfahrt“ haben ein dringendes Bedürfnis, Schwachstellen und Risiken aufzuspüren, bevor eine Katastrophe einsetzt. Ein hierfür umfassendes Sicherheitssystem beruht auf Rückmeldungen und Lehren, die aus Unfällen und Störungen gezogen werden zur frühzeitigen Aufdeckung von Schwachstellen zur Vermeidung von zukünftigen besonderen Vorkommnissen (vgl. EU-VO 376/2014 „Ereignismeldungen“). Wesentliche Stoßrichtung: (Straffreiheit bei Meldung) Operative Mitarbeiter oder andere Personen **werden nicht** für ihre Handlungen, Unterlassungen oder Entscheidungen, die ihrer Erfahrung und Ausbildung entsprechen, **bestraft** – aber grobe Fahrlässigkeit, vorsätzliche Verstöße und destruktives Handeln wird nicht toleriert (zum Ganzen Giermulla, NVZ 1/2023 S. 37 ff mwN).

ENTWURF Stand: 10-03-2023