

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK I:

„Einziehung von Täterfahrzeugen bei strafbaren Trunkenheitsfahrten?“

I.

Der Arbeitskreis I wird sich mit dem Thema „Einziehung von Täterfahrzeugen bei strafbaren Trunkenheitsfahrten?“ befassen. Es wird in diesem Arbeitskreis die Problematik erörtert, dass bei Trunkenheitsfahrten eine spezialgesetzliche Regelung zum Einziehen von Täterfahrzeugen fehlt. Insbesondere soll diskutiert werden, ob eine Einziehung bei schwerwiegenden Trunkenheitsfahrten sinnvoll ist und wie so eine Regelung in die bestehenden Gesetze eingebunden werden kann.

II.

Eingriffe des Staates bedürfen aus gutem Grund einer gesetzlichen Grundlage und sind durch Gerichte überprüfbar. Das ist in erster Linie gut und auch berechtigt. Aber dieser Schutz führt manchmal auch zu Ergebnissen, die auf den ersten Blick nicht nachvollziehbar sind.

Die Verkehrsdelikte sind Straftatbestände, die in erster Linie dem Schutz der Allgemeinheit dienen. Durch die Strafbarkeit bestimmter Handlungen, wie zum Beispiel das Fahren unter Alkoholeinfluss und illegale Kraftfahrzeugrennen, sollen diese gefährlichen Handlungen unterbunden werden, indem bereits die Handlung an sich als Taterfolg gewertet wird, ohne dass es zu einem wirtschaftlichen Schaden kommt. Es reicht allein die Gefährlichkeit der unter Strafe gestellten Handlung. Zum effektiven Schutz vor solchen Straftaten kann es auch verhältnismäßig sein, die genutzten Fahrzeuge einzuziehen und so weitere Straftaten zu verhindern.

Während dies bei illegalen Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB aufgrund der besonderen Regelung des § 315f StGB, beim Fahren ohne Fahrerlaubnis nach § 21 Abs. 3 StVG und auch beim vorsätzlichen Verstoß gegen das Pflichtversicherungsgesetz nach § 6 Abs. 3 PflVG keine Probleme darstellt, ist dies bei einer Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB jedoch anders. Mangels spezieller Regelungen bleiben nur noch die allgemeinen Grundlagen zur Einziehung

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



aus dem StGB gemäß §§ 74ff. StGB. Das StGB unterscheidet bei der Einziehung zwischen Tatmitteln, Tatobjekten und Taterträgen. Nach § 74 I StGB können Tatmittel eingezogen werden. Dabei sind Tatmittel solche Gegenstände, die zur Ausführung der Tat benutzt werden oder den Taterfolg fördern. Tatobjekte nach § 74 II StGB sind hingegen Gegenstände, die zur Tatausführung notwendig sind. In Abgrenzung zu Tatmitteln fallen hierunter Gegenstände, an denen die strafbare Handlung selbst begangen wird oder deren Benutzung allein – ohne Verfolgung eines weiteren deliktischen Zwecks – gegen eine Strafnorm verstößt. Bei der Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB ist das genutzte Fahrzeug notwendig, um überhaupt den Tatbestand erfüllen zu können, so dass es sich hierbei um ein Tatobjekt im Sinne des § 74 II StGB mit der Folge handelt, dass eine Entziehung des Fahrzeugs nur aufgrund spezialgesetzlicher Regelungen möglich ist. Diese Regelungen sucht man jedoch vergeblich. Die Einziehung eines Fahrzeugs nach einer Trunkenheitsfahrt ist damit nicht möglich.

III.

Der ACE Auto Club Europa würde die Schaffung einer gesetzlichen Regelung zum Entzug von Fahrzeugen auch bei Trunkenheitsfahrten begrüßen. Dies muss selbstverständlich stets unter dem Vorbehalt der Verhältnismäßigkeit und des effektiven Rechtsschutzes erfolgen. Trunkenheitsfahrten sind nach wie vor ein bedeutender Unfallfaktor. Im Vergleich zu 2021 ist die Anzahl der Alkoholunfälle im Straßenverkehr um 19 Prozent gestiegen. 16.807 Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich 2022, bei denen Alkohol im Spiel war. Mehr als 20.000 Menschen kamen dabei zu Schaden, so viele wie seit zehn Jahren nicht mehr. Die steigenden Zahlen machen deutlich, dass zu viele Fahrerinnen und Fahrer das Risiko von Alkohol am Steuer unterschätzen. Alkohol- und Drogenfahrten müssen wirksamer verhindert werden, auch durch strengere Sanktionen wie die Einziehung eines Fahrzeugs. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist es daher dienlich, bereits dann einzuschreiten, wenn noch kein Schaden entstanden ist. Demnach sollte dem Staat auch bei Trunkenheitsfahrten die Möglichkeit eingeräumt werden, diese durch Entziehung des Fahrzeugs zu verhindern, wobei stets die Verhältnismäßigkeit der Einziehungsentscheidung zu berücksichtigen ist.

Einen wirksamen Schutz vor einer Trunkenheitsfahrt bieten aus Sicht des ACE Alcolocks. Mit Hilfe dieser Vorrichtung kann ein Fahrzeug nur dann gestartet werden, wenn über die im Auto

24. – 26. Januar 2024

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



installierte Vorrichtung die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen wird. Alkohol-Interlock-Programme können das bestehende Maßnahmenpektrum für alkoholauffällige Kraftfahrer zur Verhinderung von Alkoholfahrten ergänzen. Essentiell ist dabei die Kombination aus Alkohol-Wegfahrsperre und einem begleitenden verkehrspsychologischen Programm. Schon 2019 hat der Verkehrsgerichtstag gefordert, einen Pilotversuch für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer in Deutschland zu starten, in dem die Wirksamkeit von Alcolock-Programmen erprobt wird. Ab Juli 2024 müssen in allen neu zugelassenen Fahrzeugen entsprechende Schnittstellen verbaut sein. Die Verwendung von Alcolocks ist hingegen nach wie vor nicht vorgeschrieben.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa ist seit 1965 als starke Gemeinschaft für alle modernen mobilen Menschen da, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Als Mobilitätsbegleiter hilft der ACE international, unbürokratisch und unabhängig. Kernthemen sind die Unfall- und Pannenhilfe, Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE-Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

X (vormals Twitter): twitter.com/ACE_autoclub

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK III:

„Fahreignungsgutachten und ihre Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde“

I.

In welchem Umfang und nach welchen Kriterien dürfen Fahrerlaubnisbehörden Fahreignungsgutachten überprüfen? Dieser in der Praxis wichtigen Frage geht der AK III nach.

II.

Grundlage der Beurteilung, ob jemand zum Führen eines Fahrzeugs geeignet ist, ist in der Regel ein ärztliches Gutachten oder/und ein medizinisch-psychologisches Gutachten (MPU). Die Erstellung eines Gutachtens über die Fahreignung dient der Fahrerlaubnisbehörde dazu, entscheiden zu können, ob eine Fahrerlaubnis entzogen, beschränkt oder neuerteilt werden kann. Sobald ihr Tatsachen bekannt werden, die an der Eignung des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen von Kraftfahrzeugen zweifeln lassen, ist die Behörde verpflichtet, diesen nachzugehen.

Wenn an der körperlichen oder geistigen Eignung gezweifelt wird, kommt die Anordnung in Betracht, ein ärztliches Gutachten beizubringen. In zahlreichen Fällen kann die Fahrerlaubnisbehörde nach eigenem Ermessen auch die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen, beispielsweise bei einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht. Die obligatorische Anordnung einer MPU erfolgt zum Beispiel, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden oder bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis, wenn zuvor die 8-Punkte-Grenze des Fahreignungsregisters erreicht bzw. überschritten wurde.

Zu betonen ist dabei, dass die Entscheidung darüber, ob Eignung vorliegt oder nicht, allein die Fahrerlaubnisbehörde trifft. Die Behörde bzw. ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen in aller Regel jedoch nicht über die erforderlichen Fachkenntnisse, um eine Prognose über

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



eine erneute Auffälligkeit entscheiden zu können. Daher ist sie auf die gutachterliche Bewertung angewiesen, die mit entsprechender Sach- und Fachkenntnis erfolgen muss.

Während je nach Festlegung der Fahrerlaubnisbehörde das ärztliche Gutachten beispielsweise von einem Facharzt mit verkehrsmedizinischer Qualifikation, einem Amtsarzt oder Rechtsmediziner zu erstellen ist, werden medizinisch-psychologische Untersuchungen von amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) durchgeführt. Ihre Anerkennung ist in § 66 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) und in der Anlage 14 geregelt. Außerdem sind die Anforderungen an eine Anerkennung durch die jeweils zuständige Landesbehörde in einer amtlichen Richtlinie festgehalten.

Anlage 4 und 4a zur FeV definieren die fachlich-inhaltlichen Anforderungen an die Durchführung der MPU, die Gutachtenerstellung und die Grundsätze für die Untersuchung. Darüber hinaus sind in den „Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung“, die durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erstellt und fortgeschrieben werden, weitere rechtliche und fachliche Vorgaben für die Fahreignungsbegutachtung definiert. Spezielle Kriterien für die Beurteilung der einzelnen Fallgruppen, die von den Gutachtern anzuwenden sind, sind zudem durch die Landesbehörden festgelegt. Diese Beurteilungskriterien werden von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) entwickelt und angepasst.

Festzuhalten bleibt, dass das Fahreignungsgutachten die Behörde bei ihrer Entscheidung unterstützt. Fraglich ist, nach welchen Kriterien Behördenmitarbeiterinnen oder -mitarbeiter vorgelegte Gutachten mangels eigener medizinisch-psychologischer Fachkenntnis überhaupt überprüfen können.

III.

Aus Sicht des ACE ist die Fahrerlaubnisbehörde aufgefordert, das Gutachten genau zu prüfen. Sie muss sich auf folgende grundsätzliche Fragen konzentrieren:

- Wurde das Gutachten je nach Fragestellung an einer amtlich anerkannten BfF bzw. von einem Mediziner oder einer Medizinerin mit nachgewiesener Qualifikation erstellt?

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



- Wurde das Gutachten in allgemein verständlicher Sprache abgefasst und ist es nachvollziehbar (logische Ordnung)?
- Wurden alle wesentlichen Befunde wiedergegeben und die Schlussfolgerungen dargestellt?
- Wurden die Untersuchungsverfahren angegeben und Quellen genannt, sofern die Schlussfolgerungen auf Forschungsergebnisse gestützt sind?
- Ist das Gutachten in allen wesentlichen Punkten, vor allem mit Blick auf die gestellten Fragen, vollständig?
- Sind Vorgeschichte und gegenwärtiger Befund getrennt voneinander dargestellt?

Sollten sich (gravierende) Zweifel an der Qualität der Begutachtung ergeben, die sich nicht ausräumen lassen, darf dies nicht zu Lasten der begutachteten Person gehen. Rückerstattung der Kosten und etwaige Entschädigungsleistungen sind festzulegen.

Weiterer Handlungsbedarf

Über die Frage der Überprüfung des Eignungsgutachten hinaus sieht der ACE folgenden Handlungsbedarf:

1. Für die Bürgerinnen und Bürger ist die Regelungssystematik kaum noch verständlich. FeV, Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien müssen besser aufeinander abgestimmt und auch für die Betroffenen nachvollziehbar formuliert sein.
2. Die Verfahrensprozesse müssen digitaler und damit schneller werden. Viele Behörden schicken ihre Akten nach wie vor in Papierform an die Begutachtungsstellen. Gutachten werden ebenfalls ausgedruckt und händisch unterschrieben. Dadurch geht wertvolle Zeit verloren. In Zeiten des Onlinezugangsgesetzes (OZG) und den Möglichkeiten elektronischer Signatur sind die Verfahren zu optimieren.
3. Der Fachkräftemangel schlägt auch bei den MPU-Gutachtern und -gutachterinnen zu. Das kann bereits heute zu längeren Wartezeiten auf einen Begutachtungstermin führen. Es ist zu prüfen, wie mehr gutqualifizierte Gutachter und Gutachterinnen gewonnen und gleichzeitig die hohen Standards an die Fahreignungsbegutachtung gewahrt werden können.

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



4. Eine Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratungsmaßnahme und MPU-Vorbereitung erhöht die Chancen deutlich, die MPU zu bestehen, ist aber nicht zwingend erforderlich. Hier tummeln sich viele unseriöse Anbieter mit 100%-Garantien und zweifelhaften Angeboten. Für Anbieter solcher Vorbereitungskurse müssen die nötigen Qualifikationen rechtlich festgeschrieben werden, um Verbraucherinnen und Verbraucher vor unseriösen Anbietern zu schützen.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa ist seit 1965 als starke Gemeinschaft für alle modernen mobilen Menschen da, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Als Mobilitätsbegleiter hilft der ACE international, unbürokratisch und unabhängig. Kernthemen sind die Unfall- und Pannenhilfe, Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE-Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

X (vormals Twitter): twitter.com/ACE_autoclub

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK V:

„Weniger Strafe bei Unfallflucht?“

I.

Das Problem des unerlaubten Entfernens vom Unfallort ist fast so alt wie der Umstand, dass sich die Menschheit nicht länger nur zu Fuß fortbewegt. Auch die Überlegungen, wie mit Unfallflüchtigen umzugehen ist, gibt es seit dem Auftreten derartiger Probleme. Es ist daher nicht verwunderlich, dass immer wieder versucht wird, Unfallopfer durch überarbeitete Gesetze besser vor unfallflüchtigen Verkehrsteilnehmenden zu schützen. Der Arbeitskreis befasst sich mit der Frage, ob es noch zeitgemäß ist, das unerlaubte Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB im Rang eines Straftatbestandes zu belassen, oder ob eine Abstufung zur Ordnungswidrigkeit den gleichen Zweck erfüllt, sofern keine Personenschäden eingetreten sind.

II.

Der bei uns geltende Unfallfluchtparagraph besteht bereits seit dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Jahr 1909 in annähernd unveränderter Form. Bereits im Jahr 1909 war der § 22 KFG als Strafvorschrift formuliert und sollte mit einer Geldstrafe oder bis zwei Monaten Haft geahndet werden. Aber die Strafbarkeit sollte entfallen, wenn eine zunächst flüchtige Person am Folgetag des Unfalls diesen zur Anzeige bringt.

1940 wurde das Gesetz schließlich mit der Begründung, dass die in der Tat gezeigte Feigheit eine Neueinordnung des Paragraphen benötige, in das Strafgesetzbuch aufgenommen. Spätestens seit dieser „Aufwertung“ war der Unfallfluchtparagraph umstritten. Schließlich wird durch den Unfallfluchtparagraphen kein klassisches Rechtsgut wie Leib, Leben oder Eigentum geschützt, sondern die Durchsetzbarkeit zivilrechtlicher Ansprüche. Zudem sah man den nemo-tenetur-Grundsatz dadurch verletzt, dass man sich selbst habe anzeigen müssen, um nicht strafbar zu sein.

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



In den 1960er Jahren hat das Bundesverfassungsgericht die Diskussion jedoch unterbunden und mit seiner Entscheidung die Strafbarkeit der Unfallflucht und die Verfassungsmäßigkeit des § 142 StGB bestätigt.

Auch durch die große Strafrechtsreform in den 1970er Jahren wurde der Paragraph nicht wesentlich verändert.

Die Frage ist, ob es Unfallopfern zugutekommt, wenn die Unfallflucht gemäß § 142 StGB bei Unfällen mit reinen Sachschäden nicht mehr unter Strafe gestellt wird. Die Erfolgsquote bei der Ermittlung unfallflüchtiger Täter ist eher mau. Nur wenige Fahrzeugführende können nachträglich überführt werden. Der Ermittlungsaufwand ist demgegenüber jedoch relativ hoch. Polizeikräfte werden mit der Unfallaufnahme und Beweissicherung gebunden. Vor diesem Hintergrund erscheint es zunächst konsequent, die Strafbarkeit der Norm abzuschaffen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Unfallflucht damit nicht mehr geahndet wird, vielmehr ist die Unfallflucht auch als Ordnungswidrigkeit bereits jetzt gemäß § 49 Abs 1 Nr. 29 iVm § 34 StVO erfasst. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Unfallflucht zum einen als Strafnorm und zum anderen als Ordnungswidrigkeit doppelt erfasst ist.

Die Schäden, die durch Unfallflucht entstehen, sind nicht unwesentlich und stellen für jeden einzelnen Verkehrsteilnehmenden und die Versicherungswirtschaft eine hohe Belastung dar. Vor diesem Hintergrund erscheint es weder sachdienlich noch vertretbar, die Unfallflucht zu einer Ordnungswidrigkeit herabzustufen. Der Ermittlungserfolg wird dadurch nicht erhöht und auch die von den Polizeibehörden zu treffenden Maßnahmen unterscheiden sich nicht, so dass auch diesbezüglich keine Einsparung zu erwarten ist.

III.

Der ACE Auto Club Europa ist daher der Auffassung, dass eine Herabstufung des Straftatbestandes des § 142 StGB zu einer Ordnungswidrigkeit ein falsches Zeichen sendet. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Hürde, eine Ordnungswidrigkeit zu begehen, geringer ist, als die, sich einer Straftat schuldig zu machen.

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Allein der historisch bedingte Begriff der Wartepflicht sollte modernisiert werden. Im Zeitalter moderner Kommunikationsmittel, ist eine Wartepflicht nicht mehr zeitgemäß. Noch am Unfallort kann per Mobiltelefon der Unfall und die Art der eigenen Beteiligung bei der Polizei gemeldet werden, so dass der Geschädigte informiert werden kann. Denkbar ist ferner die Einrichtung einer digitalen Meldestelle, bei der der Unfall eigenständig über das Smartphone online dokumentiert und der Geschädigte so beispielsweise über die Fahrzeugversicherer informiert werden kann. Auch eine erste Unfallaufnahme könnte so durch den Verursacher selbst erfolgen, indem dieser Bilder von den beteiligten Fahrzeugen und den Schäden über die einzurichtende Meldestelle hochlädt.

Selbst unter Berücksichtigung des Umstandes, dass der Smartphone-Akku leer sein könnte, oder es keine stabile Internetverbindung gibt, sollte es jedem Verkehrsteilnehmenden möglich sein, binnen 12 Stunden einen Unfall nachzumelden und so die Entschädigung des Unfallopfers in die Wege zu leiten.

Der ACE Auto Club Europa priorisiert das Modell der Meldestelle, durch die auch eine Entlastung der Polizei möglich ist, da nur noch dann ihr Einschreiten erforderlich ist, wenn eine Unfallmeldung unterlassen wird. Das Bundesministerium für Justiz hat die Idee der Einrichtung einer Meldestelle im November 2023 in die Eckpunkte zur Modernisierung des Strafgesetzbuchs aufgenommen.

Nach Ansicht des ACE Auto Club Europa sollte es daher bei einer unveränderten Strafbarkeit der Unfallflucht verbleiben. Stattdessen sollte die Unfallmeldung an sich vereinfacht und die „tätige Reue“ gestärkt werden. Schließlich kommt es dem Unfallopfer zugute, wenn sich ein zunächst Flüchtiger aus eigenen Stücken stellt und so im Nachhinein doch noch die Entschädigung des Unfallopfers ermöglicht. Auch hier kann eine Meldestelle hilfreich sein, um die Hürde einer persönlichen Vorsprache bei der Polizei zur Selbstanzeige zu umgehen.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa ist seit 1965 als starke Gemeinschaft für alle modernen mobilen Menschen da, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Als Mobilitätsbegleiter hilft der ACE international,

24. – 26. Januar 2024

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



unbürokratisch und unabhängig. Kernthemen sind die Unfall- und Pannenhilfe, Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

X (vormals Twitter): twitter.com/ACE_autoclub

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK VII:

„Mit dem Zug zum Flug zum Schiff – Multimodale Reisen“

I.

Der Arbeitskreis VII des Deutschen Verkehrsgerichtstags befasst sich mit einem Thema, dem vor allem aus Sicht des Verbraucherschutzes eine besondere Bedeutung zukommt.

Zwischenzeitlich ist es nicht mehr ungewöhnlich, dass man einen Flug bucht und in dem Angebot der Hinweis enthalten ist, dass der Flughafen kostenlos mit dem Zug erreicht werden kann. Eine Fahrkarte für die Bahn gibt es in diesem Fall in der Regel nicht, stattdessen ist in den Buchungsunterlagen vermerkt, dass das Flugticket als Bahnkarte für beliebige Verbindungen zum Erreichen des Fluges ausreichen soll.

Der Arbeitskreis befasst sich mit der Frage, ob Verbraucherinnen und Verbraucher durch die bestehenden Vorschriften ausreichend geschützt sind oder ob die bestehenden Regelungen für den speziellen Fall der Buchung eines Verkehrsmittels und der inbegriffenen Nutzung anderer Verkehrsmittel nicht ausreichen und eine Anpassung erforderlich ist.

II.

Was dahintersteckt, wird erst dann deutlich, wenn die Anreise zum Flug durch flugfremde Ereignisse, wie Verspätungen oder Verbindungsausfälle bei der Bahn eintreten. Die Bahn wird jegliche Haftung ablehnen, da kein Vertrag mit der Bahn zustande gekommen ist. In der Regel wird die Fluggesellschaft versuchen, dies zu kompensieren. Aber auch hier gibt es keinen Rechtsanspruch. Weder die Fahrgastverordnung noch die Fluggastverordnung sind anwendbar.

Während im Gütertransport multimodale Transportketten an der Tagesordnung sind und es entsprechende Haftungen für Verspätung, Beschädigung oder Verlust des Transportgutes gibt, sucht man solche Haftungsvorschriften außerhalb des Pauschalreiserechts bei Personentransporten vergeblich.

62. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Auch wenn die Fluggesellschaften aufgrund ihres Werbeversprechens in der Regel versuchen, die Passagiere, die ihren Flug aufgrund von Verspätungen oder Ausfällen der Bahn nicht mehr rechtzeitig erreichen, umzubuchen, so ist kein direkter Rechtsanspruch vorhanden.

III.

Der ACE Auto Club Europa fordert daher, dass auch bei Individualreisen eine Haftungsregelung getroffen wird, die im Fall einer Verspätung aufgrund von Problemen beim Zubringer zum Flug oder Schiff einen Rechtsanspruch auf Entschädigung beinhaltet. Es ist nicht tragbar, dass Reisende auf den guten Willen des Vertragspartners angewiesen sind, der mit kostenlosem Zubringer durch andere Verkehrsmittel wirbt. Wer mit kostenloser Anfahrt (z.B. mit der Bahn) zum Startpunkt der eigentlichen Reise wirbt, hat auch dafür einzustehen, wenn es bei dem als Zubringer genutzten Verkehrsmittel zu unvorhergesehenen Problemen kommt. Dies sollte im Sinne des Verbraucherschutzes klar geregelt werden.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa ist seit 1965 als starke Gemeinschaft für alle modernen mobilen Menschen da, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Als Mobilitätsbegleiter hilft der ACE international, unbürokratisch und unabhängig. Kernthemen sind die Unfall- und Pannenhilfe, Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE-Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

X (vormals Twitter): twitter.com/ACE_autoclub