

Redaktionsleitung

Dr. Markus Schäpe
Leiter der Juristischen Zentrale des ADAC
Fachanwalt für Verkehrsrecht, München

Beirat

Wolfgang Ball
Vorsitzender Richter am BGH a. D.,
Lemberg

Prof. Dr. Michael Brenner
Friedrich-Schiller-Universität Jena

Jürgen Cierniak
Richter am BGH, Karlsruhe

Gregor Galke
Vorsitzender Richter am BGH a. D.,
Karlsruhe

Wolfgang Halm
Rechtsanwalt, Köln

Werner Kaessmann
Rechtsanwalt und Notar a. D., Dortmund

Prof. Dr. Peter König
Richter am BGH, Leipzig

Anke Leue
Ministerialdirigentin im BMVI, Bonn

Prof. Dr. Stephan Lorenz
Ludwig-Maximilians-Universität
München

Kay Nehm
Generalbundesanwalt a. D., Karlsruhe

Thomas Offenloch
Richter am BGH, Karlsruhe

Dr. Carsten Paul
Richter am BGH, Karlsruhe

Christian Reinicke
Rechtsanwalt und Notar
Generalsyndikus des ADAC, Hannover

Dr. h. c. Wilhelm Schluckebier
Richter des BVerfG a. D., Karlsruhe
Ombudsmann für Versicherungen

Prof. Dr. Ansgar Staudinger
Universität Bielefeld, Präsident VGT

Dr. Markus Wessel
Vorsitzender Richter am OLG Celle

Prof. Dr. Jan Zopfs
Johannes Gutenberg-Universität Mainz

Aus dem Inhalt:

Editorial

- Dr. Markus Schäpe, In eigener Sache 661

Literatur

- Dr. Carsten Paul, Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in Verkehrsstrafsachen und Bußgeldverfahren 661
- Prof. Dr. Ansgar Staudinger, 10 Jahre Rom II-VO und Haager Straßenverkehrsübereinkommen – Zeit für eine Bestandsanalyse im Lichte des Brexit und der angedachten EU-Erweiterung 669
- Thomas Russell, Fallstricke des Abwesenheitsverfahrens nach § 74 OWiG 675

Rechtsprechung

- BGH, Umfang der Streupflicht auf dem Parkplatz eines Lebensmittelmarktes 680
- OLG Hamm, Schadenersatz wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung bei Kauf eines VW-Diesels Ende 2016 (m. Anm. Teigelack) 682
- OLG Celle, Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen auf gemäß § 37 Abs. 3 S. 2 StVO durch Dauerlichtzeichen gesperrtem Fahrstreifen (m. Anm. Krenberger) 689
- LG Köln, Anspruch auf Akteneinsicht mit gesamten Messunterlagen zur möglichen Überprüfung durch Sachverständigen für Geschwindigkeitsmessungen (m. Anm. Redmer-Rupp) 698
- AG Lörrach, Verwertung eines Messergebnisses nur bei Speicherung der Rohdaten und bildlicher Dokumentation (m. Anm. Weigel) 700
- Schweizer BG, Keine Verwertung von gegen Datenschutzvorschriften erstellten DashCam-Aufnahmen im Verkehrsstrafverfahren (m. Anm. Heberlein) 702

DAR-Service

- Max Pliefke, Aktuelle Rechtsprechung zur Fahrtenbuchauflage 708
- Christoph Heinrichs, Verkehrssicherungspflichten bei Räum- und Streupflichten 710
- Christian Reinicke, Michael Nissen, XX. Europäische Verkehrsrechtstage in Athen, 3. und 4. Oktober 2019 713
- Dr. Björn Siemer, Dr. Tim Hoger, Die Elektrokleinstfahrzeugverordnung – Elektrotretroller im Praxistest 715

Als Vertreterin des Gastlandes legte **Anna Konstantinou**, General Manager Grüne Karte-Büro Griechenland, die rechtlichen und praktischen Probleme dar, mit denen das griechische Grüne Karte-Büro im Rahmen der Abwicklung internationaler Verkehrsunfälle konfrontiert ist. Bei von Kfz mit griechischem Kennzeichen im Ausland verursachten Unfällen waren im Jahr 2018 die meisten Unfälle in Italien, Deutschland und Albanien zu verzeichnen. Bei in Griechenland von ausländischen Kfz verursachten Unfällen stehen Fahrzeuge aus Bulgarien an der Spitze, gefolgt von Kfz mit deutscher und rumänischer Zulassung. Problematisch sind zudem Schadensfälle mit Beteiligung von nicht zugelassenen oder mit abgelaufenen Saison- bzw. Exportkennzeichen versehenen Fahrzeugen.

Aus Sicht der Anwaltschaft verglich **Dr. Dimitris Doufexis**, Rechtsanwalt Athen, in sehr erfrischender Weise die Besonderheiten des Schadenersatzrechts in ausgewählten Ländern mit dem griechischen Schadenersatzrecht. In Bezug auf Deutschland verwies er vor allem auf den verhältnismäßig großzügigen Sachschadenersatz. Auch die in vielen Ländern nicht vorhandene Erstattungsfähigkeit außergerichtlicher Rechtsverfolgungskosten (wie z. B. in Frankreich) oder die kurzen Verjährungsfristen (in Spanien und Portugal) bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen wurden angesprochen – ein Thema, für dessen EU-einheitliche Lösung sich der ADAC e. V. im Rahmen des REFIT der KH-Richtlinie einsetzt.

Ergänzt wurde das Panel durch Beiträge von **Luk de Baere**, Legal Manager Council of Bureaux, (CoB), Brüssel, **Daniel Wernli**, Managing Director NVB & NGF, Zürich und **Jürgen Palmberger**, Vienna Insurance Group, Wien, zur finanziellen Stabilität des Grüne Karte-Systems sowie einer Analyse des Zunehmens internationaler Schadensfälle durch den Tourismus, internationale Transporte und Mobilität der Arbeitnehmer in Europa.

Zum Abschluss des Fachprogramms informierten – last but not least – **Oskar Riedmeyer** und **Prof. Ansgar Staudinger** über den aktuellen Stand des REFIT der KH-Richtlinie und stellten dem Kommissionsvorschlag die Änderungen des Europäischen Parlaments gegenüber. Neben einer Ausweitung des Anwendungsbereichs der KH-Richtlinie auf jede Verwendung eines regelmäßig zur Verwendung als Beförderungsmittel bestimmten Fahrzeugs und einer gegenseitigen Anerkennung von Schadenverlaufsbestätigungen sollen

Geschädigte bei einer Insolvenz des ausländischen KH-Versicherers künftig in ihrem Wohnsitzland entschädigt und das finanzielle Risiko auf den Versicherungssektor des Herkunftsmitgliedstaates des Versicherers übertragen werden.

Erfreulicherweise hat das Europäische Parlament (EP) auf Initiative des Verkehrsausschusses des Deutschen Anwaltvereins die Verjährungsproblematik im Rahmen seiner Änderungen des Kommissionsentwurfs aufgegriffen: Angesichts der sehr unterschiedlichen und oft auch sehr kurzen Verjährungsfristen für die Geltendmachung in einigen EU-Mitgliedstaaten (z. B. ein Jahr in Spanien), hat das EP jetzt eine mindestens vierjährige Verjährungsfrist für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aus grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen festgelegt. Zudem wurde auf Initiative des EP eine Regelung aufgenommen, wonach Geschädigte bei Unfällen mit Anhängergespannen ihre Schadenersatzansprüche gegenüber der Versicherung des Anhängers geltend machen können, wenn die Versicherung des Zugfahrzeugs nicht bekannt ist. Gerade bei derartigen Unfallkonstellationen kommt es im Ausland immer wieder zu massiven Problemen bei der Schadenregulierung. Der Kommissionsvorschlag und die Änderungen des EP befinden sich derzeit im Rahmen des Trilog-Verfahrens zur Abstimmung beim Rat der EU. Mit Ergebnissen und weiteren Schritten ist voraussichtlich erst 2020 zu rechnen.

Der mit 2.000 Euro dotierte Institutspreis 2019 für eine herausragende Doktorarbeit aus dem Gastland wurde durch die Präsidentin **Dr. Hélène Béjui-Hugues** und IEVR-Vorstandsmitglied **Jean-Marc Houisse**, SCOR Paris, an **Dr. Eleni Tozipoulou** verliehen, die an der rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Athen über „*Insider trading and noncontractual liability*“ promoviert hat.

Die diesjährigen Verkehrsrechtstage boten – ihrem runden Geburtstag angemessen – wieder ein Füllhorn an hochkarätigen Referenten, Themen und Vorträgen, die die Erwartungen der Teilnehmer aus Anwaltschaft und Versicherungswirtschaft bestens erfüllten. Nicht zuletzt gebührt dem das Gastland Griechenland vertretende Grüne Karte-Büro Athen ein *ευχαριστώ* für die Auswahl des angenehmen Tagungsortes und die Organisation des exzellenten Rahmenprogramms.

Die **21. Europäischen Verkehrsrechtstage 2020** werden wieder einmal in Deutschland stattfinden, nämlich am **8. und 9. Oktober 2020** in Berlin.

*

Die Elektrokleinstfahrzeugverordnung – Elektrotretroller im Praxistest

von *Dr. Björn Siemer*, Oldenburg und *Dr. Tim Hoger*, Münster*

In Kürze

In der Öffentlichkeit und in den Medien wurde in den letzten Monaten vielfach über das Thema Elektrokleinstfahrzeuge und im Speziellen über die Elektrotretroller diskutiert. Die Autoren konnten in einem ersten Praxistest Erfahrungen zu Fahrstabilität und Fahrtdynamik gewinnen. Die Fahrversuche sollen dabei auch alltäglichen Situationen widerspiegeln. Die Erfahrungen werden zusätzlich unter der Betrachtung bestimmter gesetzlicher Vorgaben diskutiert.

Die Elektrokleinstfahrzeugverordnung (eKFV)

Bisher durften Elektrokleinstfahrzeuge nur auf privaten Grundstücken oder Geländen gefahren werden. Eine Ausnahme bildeten die Segways, die durch die Mobilitätshilfverordnung¹ schon länger auch im öffentlichen Verkehr gefahren werden durften. Seit im Jahr 2016 eine neue Typengenehmi-

* Dr. Siemer ist Sachverständiger, Schmedding und Partner, Oldenburg, Dr. Tim Hoger ist öbuv Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle, Schimmelpfennig + Becke, Münster.

¹ Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr (Mobilitätshilfenverordnung – MobHV) vom 16. 6. 2009 (BGBl. I S. 2097).

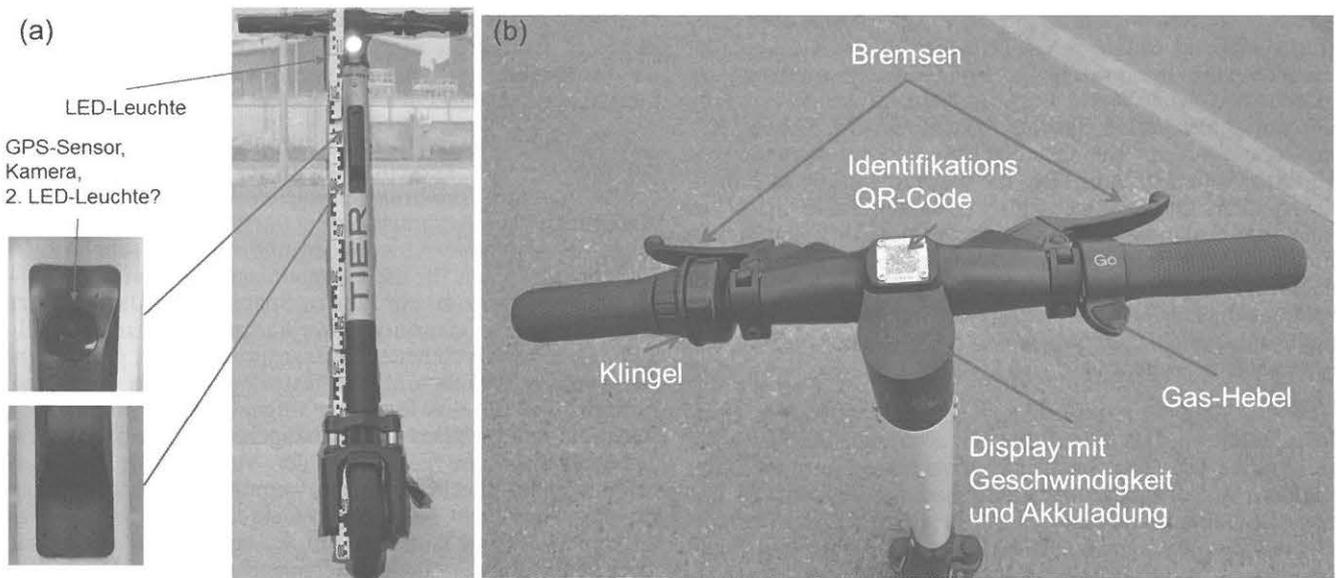


Abbildung 1: (a) Frontales Maßstabfoto des untersuchten Leihrollers mit Detailaufnahmen der Front. (b) Ansicht des Fahrzeuginlenkers.

	Empfehlung laut Untersuchung der BAST für K1 stehend gefahren	Vorgaben laut eKFV
Maximalgeschwindigkeit	20 km/h	20 km/h
Lichttechnische Einrichtung	Ja, wie Fahrrad + Licht am Tag	Ja
Fahrtrichtungsanzeiger	Ja	Sind zulässig
Klingel/Hupe	Ja	Ja
Rückspiegel	Ja	Nein
Bremse (Anzahl der unabhängigen)	3,5 m/s ² (Anzahl: 2)	3,5 m/s ² (Anzahl: 2)
Lenker/Griffstange	Ja	Ja
Zustandserkennung	Ja	Ja
Mindestanforderungen Fahrdynamik	Ja	Ja
Helmpflicht	Nein, aber Empfehlung	Nein
Versicherungspflicht/Kennzeichen	Ja/Ja	Ja/Ja
Führerscheinklasse/ Mindestalter	Prüfbescheinigung Mofa/15	Nein/14
Anhänger zulässig/Personen	Nein/1	Nein/1
Max. Breite/max. Höhe/ max. Länge	700 mm/1400 mm/ 2000 mm	700 mm/1400 mm/ 2000 mm

Tabelle 1: Auflistung von Empfehlungen laut BAST im Vergleich zu den Vorgaben laut eKFV

gungsverordnung (EU 168/2013) gilt, kann die Genehmigung von Elektrokraftfahrzeugen national geregelt werden. Im Zuge einer möglichen Zulassung von Elektrokraftfahrzeugen wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) eine Untersuchung bzgl. der Elektrokraftfahrzeuge durchgeführt.² In dieser Untersuchung wurden 8 verschiedene, selbstbalancierende oder stehend gefahrene Fahrzeuge getestet. Diese Untersuchung sollte ermitteln, unter welchen Bedingungen die Fahrzeuge im Straßenverkehr sicher betrieben werden können. Dabei wurde festgestellt, welche Anforderungen dafür notwendig sind und welches Konfliktpotential bzw. welche Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist.

Als Fazit dieser Untersuchung ergibt sich eine Auflistung von Anforderungen, die hier für zwei mögliche neue Fahrzeugkategorien aufgestellt wurden. Die beiden Kategorien beinhalten,

(K1): stehend gefahrene und selbstbalancierende Fahrzeuge von 6 bis 20 km/h und

(K2): stehend gefahrene und selbstbalancierende Fahrzeuge unter 25 km/h.

Für Fahrzeuge der Kategorie K1 wird dabei in der Tabelle 1 aufgelistet, welche technischen Anforderungen für eine sichere Verkehrsteilnahme gegeben sein sollten. Werden die Anforderungen betrachtet, so sind schlussendlich in der heutigen Form nur der Segway und der Elektrotretroller als sicheres Elektrokraftfahrzeug anzusehen.

Am 15.6.2019 trat die Elektrokraftfahrzeugverordnung (eKFV) in Kraft.³ Die bisher gültige Mobilitätshilfeverordnung (MOBHV) entfällt. Es gelten jetzt bestimmte Voraussetzungen, damit ein Elektrokraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen kann. Grundsätzlich verpflichtend ist eine Betriebserlaubnis mit einer entsprechenden Kennzeichnung am Fahrzeug und eine Haftpflichtversicherung mit Kennzeichen. Weitere technische Anforderungen sind in der Tabelle 1 aufgeführt.

Zu erkennen ist an dieser Aufstellung, dass nicht alle Punkte, die aufgrund ihrer Untersuchungen von der BAST empfohlen wurden, in die eKFV übernommen wurden (graue Bereiche). So ist laut eKFV kein Fahrtrichtungsanzeiger vorgeschrieben.

Da Elektrokraftfahrzeuge über einen Elektromotor betrieben werden und kein ständiges Anschieben notwendig ist, sind diese Kraftfahrzeuge. Somit gelten für Elektrokraftfahrzeuge weitestgehend die Verkehrsregeln, die allgemein für alle Kraftfahrzeuge gelten, z.B. Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250). Selbstverständlich gilt auch fürs Fahren unter Alkoholeinfluss eine Promillegrenze wie bei Kraftfahrzeugen (0,3 ‰).

In weiteren Teilen gelten für Elektrokraftfahrzeuge aber auch die Vorschriften für Fahrradfahrer. So müssen Elektrokraftfahrzeuge auf Radwegen oder, falls diese nicht vorhanden sind, auf der Straße fahren. Ausnahmen, z. B. das

² „Untersuchungen zu Elektrokraftfahrzeugen“, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen Fahrzeugtechnik Heft F 125.

³ Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung – eKFV) vom 6.6.2019 (BGBl. I S. 756).

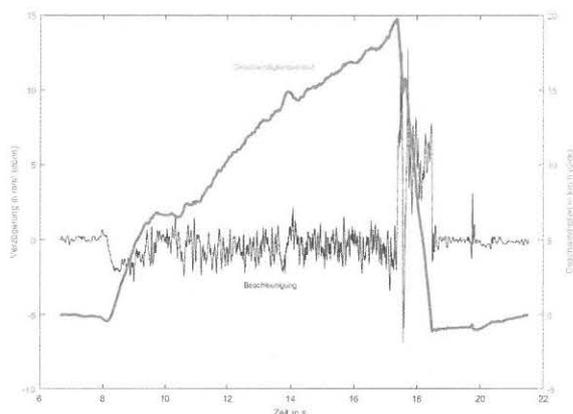


Abbildung 2: Signalverlauf der aufgenommenen Beschleunigungswerte mit dem zugehörigen Geschwindigkeitsverlauf.

Fahren auf dem Fußweg oder in einer Fußgängerzone, können durch Kommunen, Gemeinden oder Städten ermöglicht werden. Dafür muss dann ein entsprechendes Verkehrsschild diese Ausnahme anzeigen (Zusatzzeichen „Elektrokleinfahrzeuge frei“ (eKFV, § 10 Absatz 3)).

Explizit erwähnt wird in den Vorschriften (§ 11 Abschnitt 3), dass, falls keine Fahrtrichtungsanzeiger vorhanden sind, ein rechtzeitiges und deutliches Anzeigen der Fahrtrichtung durch ein Handzeichen notwendig ist. Laut § 14 Absatz 7 kann dabei das Fehlen des Anzeigens einer Richtungsänderung mit einem Bußgeld geahndet werden.

II. Praxistest

Innerhalb einer ersten technischen Untersuchung des Aufbaus und der Fahrdynamik solcher Elektrotretroller konnten dabei alltägliche Situationen und entstehende Probleme mit einem Elektroroller getestet werden. Dabei wurden Fahrten unter realen Umständen in verschiedenen Städten durchgeführt und Untersuchungen unter optimierten Bedingungen (asphaltierte, ebene und verkehrsfreie Fläche) realisiert.

Zum Zeitpunkt der Erstuntersuchung stand lediglich ein geringes Angebot an erwerbbarer Elektrotretrollern zur Verfügung. Der größte Anteil an Elektrotretrollern wurde von Verleihfirmen in unterschiedlichen urbanen Regionen angeboten. In der vorliegenden Ausarbeitung wurden dabei nur Elektrotretroller des Anbieters „TIER-Mobility GmbH“ verwendet. Eine ausführliche Betrachtung weiterer Roller verschiedener Anbieter ist in der Veröffentlichung⁴ wiedergegeben.

In der Abbildung 1 (a) ist eine Frontansicht des untersuchten Rollers des Anbieters TIER gezeigt. Detailliert ist die frontale LED-Leuchte hervorgehoben. Auffällig ist die Kunststoffverkleidung am Frontaufbau des Rollers. Im unteren Bereich ist ein Lautsprecher/Mikrofon⁵ installiert. Im oberen Bereich der Kunststoffverkleidung findet sich eine durchlässige Scheibe mit einem dahinter liegenden weiteren unbekanntem Bauelement. Worum es sich dabei handelt, wurde nicht weiter untersucht. Laut Aussage des Anbieters soll es sich nur um eine (2.?) LED-Leuchte handeln. Laut Gebrauchsanweisung kommt aber auch ein GPS-Sensor⁵ in Frage.

Die Abbildung 1 (b) zeigt eine Draufsicht des Lenkers eines solchen Leihrollers. Beide Handgriffe verfügen über Bremsenhebel. Die Bremsenhebel betätigt die Trommelbremse des Vorder- bzw. Hinterrades. Linksseitig ist eine drehbare Klingel angebracht, um akustische Signale geben zu können. Rechts neben dem rechten Handgriff befindet sich ein Gashebel

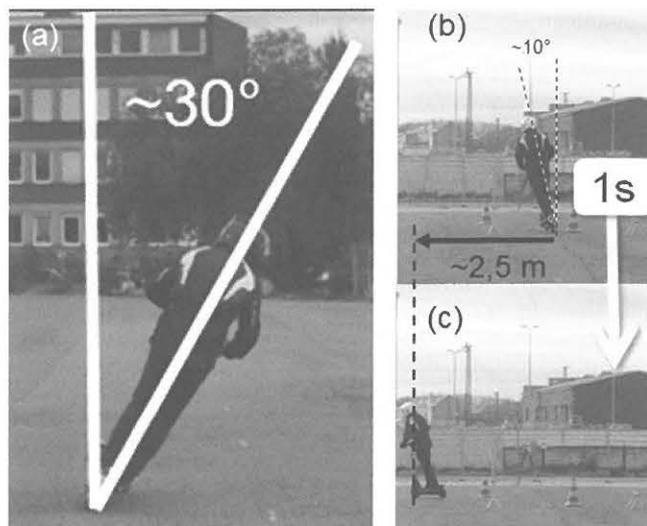


Abbildung 3: a) Kurvenfahrt des Rollers mit einer Schräglage von ca. 30°. b) Einzelbilder eines Abbiegevorganges. c) Der seitliche Versatz von drei Metern wird nach ca. 1s erreicht.

(Herstellerbezeichnung für Fahrhebel), der mit dem Daumen der rechten Hand bedient wird. Beim Drücken des Gashebels wird der Elektroroller beim Überschreiten einer Minimalgeschwindigkeit nach vorne beschleunigt. Wird der Druck auf den Gashebel gelöst, reduziert der Roller die Beschleunigung. In der Mitte befindet sich ein QR-Code, über den eine Identifizierung des Rollers möglich ist und ein Display, in dem die Geschwindigkeit und die Akkuladung angezeigt werden.

Wird der Roller durch Eigenantrieb auf eine Geschwindigkeit von ca. 3 km/h beschleunigt, kann durch das Drücken des Gashebels der elektrische Antrieb des Motors gestartet werden. Dabei ist es nicht relevant, ob sich der Fahrer auf der Trittfäche des Rollers befindet und diesen per Fuß antreibt oder der Roller geschoben wird. Die Messungen ergaben dabei, dass mithilfe des elektrischen Motors eine maximale Geschwindigkeit von ca. 20 km/h möglich ist. Eine wesentliche Überschreitung dieser Geschwindigkeit wird weder durch ein zusätzliches Antreten noch eine leichte Bergabfahrt erreicht.

Eine einfache beispielhafte Messung des Beschleunigungs- und Verzögerungsverhaltens ist in der Abbildung 2 als Signalverlauf dargestellt. In der gezeigten Messung ergaben sie mittlere Beschleunigungswerte um 1 m/s² und eine mittlere Verzögerung von 5,5 m/s². Das geforderte Bremsvermögen von 3,5 m/s² wird demnach eingehalten. Umfänglichere Messungen des Beschleunigungs- und Verzögerungsverhaltens finden sich unter [4].

Der Stand auf der Trittfäche des Rollers mit gleichzeitigem Festhalten an beiden Haltegriffen stellt sich subjektiv stabil und sicher dar. Auch beim Bremsen und Beschleunigen ist ein fester Stand gegeben. In besonderen Fahrsituationen, etwa beim Fahren mit einer Umhängetasche oder dem kurzzeitigen einhändigen Fahren, gegebenenfalls mit einem leichten Gegenstand in der Hand (leichte Tasche, Telefon, Becher), ist der Roller auf einer geraden, ebenen Asphaltfläche unproblematisch zu benutzen. Werden schwerere Gegenstände mitgeführt, nimmt die Fahrstabilität und -dynamik deutlich ab.

Bei dem detailliert untersuchten Fahrzeugmodell, konnte festgestellt werden, dass bei einem Wechsel von einem ebenen (asphaltierten) Untergrund zu einem lockeren, unre-

⁴ Jung, Schal, Meyer, Hoyer, Siemer, VKU ... 12 2019 Eingereicht
⁵ ES200D Gebrauchsanweisung, URL: https://www.tier.app/wp-content/uploads/ES200D_Anleitung-Konformität.pdf (Stand: 9. 10. 2019)

gelmäßigen Bodenbelag der Roller beherrschbar bleibt. Im vorliegenden Fall verzögerte der Elektroscooter durch das Rütteln selbständig auf ca. 12 km/h. Testfahrten im innerstädtischen Bereich mit weiteren Rollern zeigten, dass diese teilweise nicht auf unebenen Untergrund (Kopfsteinpflaster) reagierten.

Bei dem Test zur Fahrdynamik des Elektrotretrollers ist die erreichbare Querbeschleunigung eine interessante Größe. Zur Bestimmung der möglichen Querbeschleunigung wurde eine konstante Kreisfahrt mit maximaler Geschwindigkeit analysiert. In der Abbildung 3 (a) ist ein Einzelbild dieser Fahrsituation (mit Schutzkleidung) gezeigt. Die Schräglage des Rollers beträgt rund 30°, was auf eine Querbeschleunigung von 5,6 m/s² führt. Somit können sehr scharfe Kurvenfahrten erfolgen. Im öffentlichen Verkehr können daher unter Berücksichtigung der kleinen Reifen sehr wendige und schnelle Fahrmanöver durchgeführt werden.

Einerseits ist für den Fahrer die Schnelligkeit und Wendigkeit von Vorteil. Andererseits sind solche Fahrmanöver riskant. Für die Sicherheit des Rollerfahrers ist es unter anderem relevant, wie schnell ein anderer Verkehrsteilnehmer erkennen kann, dass der Rollerfahrer einen Richtungswechsel durchführt. Eine Schrägstellung des Lenkers oder des Vorderrades ist kaum zu erkennen. Der Richtungswechsel muss somit über die Schrägstellung des Rollerfahrers im Fahrmanöver erkannt werden, wenn keine Handzeichen gegeben werden. Hierauf wird im weiteren Verlauf noch eingegangen. Der Zeitpunkt, an dem für Außenstehende die Schräglage erkennbar wird und von einem Richtungswechsel, bspw. einem Abbiegen ausgegangen werden kann, wird als Signalposition bezeichnet. Erst ab diesem Zeitpunkt kann ein weiterer Verkehrsteilnehmer auf den Fahrvorgang reagieren, wenn kein Handzeichen gegeben wurde.

Um eine wegzeit-mäßige Eingrenzung zu erreichen wurden Kurvenfahrten gefilmt. In dem Einzelbild der Abbildung 3 (b) ist eine Schräglage von ~10° gezeigt, die eine Richtungsänderung erkennbar macht. Bereits eine Sekunde

später hat der Rollerfahrer einen Querversatz von ca. 2,5 m zurückgelegt (Abbildung 3 (c)). Dieser Versatz entspricht dabei ungefähr dem Querversatz bei einem Spurwechsel.

Aufgrund des sehr wendigen Fahrverhaltens können große Querversätze in kurzer Zeit erreicht werden. Ein Reagieren anhand der Signalposition ist somit für andere Verkehrsteilnehmer nur schwer möglich.

III. Fazit

Es ist somit dringend erforderlich, Richtungswechsel rechtzeitig anzukündigen, um anderen Verkehrsteilnehmer eine Reaktion zu ermöglichen. Laut Verordnung (§ 11 Absatz 4) ist das rechtzeitige Anzeigen der Fahrtrichtungsänderung sinnvollerweise Pflicht. Dieses muss über einen Fahrtrichtungsanzeiger oder per Handzeichen erfolgen. Aber genau hier liegt das Problem: das Loslassen des Lenkers führt zu einem labilen Gleichgewicht.

Während der fahrdynamischen Tests wurden deshalb zusätzliche Fahrten durchgeführt, bei denen die Fahrtrichtung mit der Hand angezeigt wurde. Hierfür musste der Roller über eine bestimmte Strecke einhändig gefahren werden. Im Bereich der asphaltierten Versuchsumgebung war dieses auch möglich, so lange der Roller sich in einer Geradeausbewegung befand. In der beginnenden Kurvenfahrt ist eine sichere einhändige Fahrt kaum noch möglich. Beim Rechtsabbiegen muss die rechte Hand die Fahrtrichtungsänderung anzeigen. Mit dieser wird allerdings auch der Gashebel des Elektrotretrollers ausgelöst bzw. gehalten. Lässt diese Hand den Lenker los, verzögert der Roller. Dies erzeugt eine zusätzliche Fahrinstabilität, die eine einhändige Kurvenfahrt sehr unsicher macht. Ein solches Fahrmanöver wurde dabei während der Untersuchung nur auf der geraden, asphaltierten Testumgebung durchgeführt. Ein Abbiegen nach rechts unter realen Umständen mit Fahrbahnebenheiten, Bordsteinübergängen, auf Pflastersteinen, Fahrbahnfugen o. ä., führt zu einem hohen Sturzrisiko. Ein am Lenker zu bedienender Fahrtrichtungsanzeiger ist somit unbedingt erforderlich.

*

Berlin-Report

Bessere Absicherung von Reisenden bei Insolvenzen

Die Thomas Cook Insolvenz hat der lange umstrittenen Forderung nach der Erhöhung der Haftungshöchstsumme für den Insolvenzschutz von Pauschalreisenden neue Aktualität verschafft. Fest steht, dass im aktuellen Fall der Thomas Cook Insolvenz nicht alle Kundengelder zurückgezahlt werden können, wie dessen Versicherer Zurich bekannt gegeben hat. Hintergrund ist, dass der in Deutschland gesetzlich verankerte Insolvenzschutz gem. § 651r BGB als reines Versicherungsmodell die Haftungshöchstsumme des Versicherers auf 110 Mio. Euro pro Geschäftsjahr deckelt. Bislang wurde das Risiko, dass diese Summe durch die Insolvenz eines großen Veranstalters bzw. mehrerer kleinerer Veranstalter, die beim gleichen Versicherer unter Vertrag sind, überschritten werden könnte, nur als theoretisch angesehen. Die Tatsache, dass dieser Risikofall nun eingetreten ist, gibt der Diskussion über die Notwendigkeit einer Erhöhung der Haftungshöchstsumme ebenso wie der Frage, ob es bessere Modelle zur wirksamen Absicherung der Kundengelder in Deutschland geben kann, neuen Zündstoff. So wird in anderen eu-

ropäischen Reisemärkten z. T. mit Bankbürgschaften, einer umsatzabhängigen Absicherung von Veranstaltern oder Reisesegarantiefonds gearbeitet.

Die Bundesregierung hat in Folge der Thomas Cook Insolvenz mitgeteilt, aus Zeitgründen auf die Vergabe eines Forschungsauftrags zur Insolvenzabsicherung im Reisemarkt zu verzichten. Stattdessen hat das zuständige Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz eine Studie in Auftrag gegeben, die zeitnah Handlungsoptionen aufzeigen soll. Abzuwarten bleibt, ob die Studie neben der Frage zur Höhe der Haftungshöchstsumme, auch zu weiteren unklaren Rechtsfragen, wie z. B. wann der maßgebliche Zeitpunkt des Eintritts des Versicherungsfalles gem. § 651r BGB ist (Stellung des Insolvenzantrags, Anzahlung durch den Kunden bzw. die Ausgabe des Sicherungsscheins oder der Ausfall der Leistung) und wann die Versicherungsleistung konkret ausbezahlt werden muss, Antworten liefern kann.

Als weiterer aktueller Diskussionspunkt ist eine mögliche Haftung des Staates im Zusammenhang mit der Insolvenz des Reiseveranstalters Thomas Cook im Gespräch. Es wird dabei in Frage gestellt, ob die vom europäischen Gesetzgeber vorge-