

Da der Leasingnehmer aufgrund der leasingtypischen Abtretungskonstruktion die Rechtsstellung des Käufers erhält, ist es mit dem Rechtsgedanken des § 309 Nr. 2 a BGB unvereinbar, dem Leasingnehmer – Mangelhaftigkeit des Leasingguts vorausgesetzt – die Einrede des nicht erfüllten Vertrages gemäß § 320 BGB abzuschneiden. Vielmehr steht diese dem Leasingnehmer immer dann zu, wenn und soweit das Leasinggut mangelhaft ist – gleichgültig, welche Ansprüche/Rechte im Sinn von § 437 BGB der Leasingnehmer/Käufer gegenüber dem Lieferanten des Leasingguts geltend macht.

Unabhängig davon, dass das in § 437 Nr. 2 BGB ausgeprägte Rücktritt- und Minderungsrecht als Gestaltungsrecht ausgeprägt ist, ist es im Sinn von § 307 Abs. 1 Satz 1 BGB unbedenklich, wenn der Leasinggeber in seinen Leasing-AGB bestimmt, dass der Fortfall der Geschäftsgrundlage gemäß § 313 BGB den Leasingvertrag erst dann erfasst, wenn fest steht, dass das Minderungs- oder Rücktrittsbegehren des Leasingnehmers gegenüber dem Lieferanten des Leasingguts berechtigt ist. Dies benachteiligt den Leasingnehmer nicht unangemessen im Sinn von § 307 Abs. 1 BGB, weil zum ei-

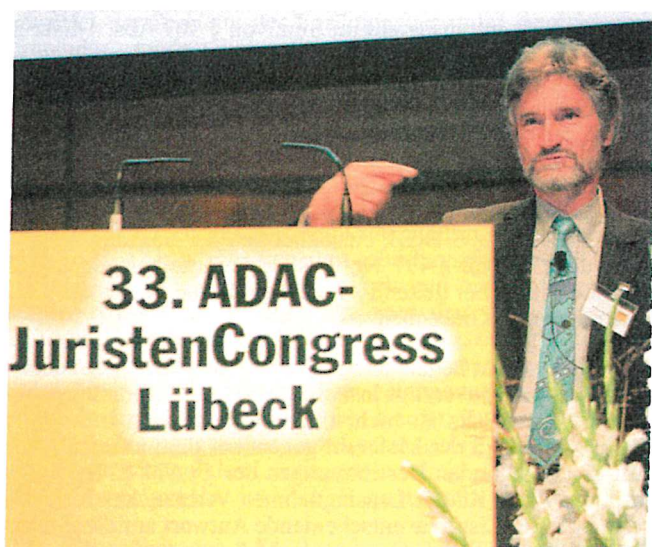
nen die Berechtigung des Rücktritts- oder Minderungsbegehrens ohnehin auf den Zeitpunkt zurück wirkt, in welchem dieses dem Lieferanten gemäß § 130 BGB zugegangen ist. Erweist sich hingegen dieses Begehren als unbegründet, dann sind damit die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs statt der Leistung – einschließlich eines Kündigungsrechts gemäß § 543 Abs. 2 Nr. 3 BGB – zugunsten des Leasinggebers eröffnet.

Eine verlässliche Rechtsprechung, die all diese Folgen auch nur halbwegs reflektiert, besteht gegenwärtig noch nicht. Aber die aufgezeigten Konsequenzen liegen durchaus in der Tendenz der Grundaussage des BGH-Urteils vom 21.12.2005⁸⁰ begründet. Doch unabhängig davon ist zu betonen, dass es erstrebenswert ist, die Auswirkungen der Schuldrechtsmodernisierung zu überdenken. Dies schließt die Bereitschaft ein, bei neuen gesetzgeberischen Entscheidungen alte Rechtsfiguren auf den Prüfstand zu stellen und sie im Interesse des Verbraucherschutzes an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

⁸⁰ BGH NJW 2006, 1066.

Überfordert High-Tech den Autofahrer?

Prof. Dr. Berthold Färber, Universität BW München



In Kürze

Die positive Wirkung einzelner Fahrer-Assistenz-Systeme, wie ABS oder EPS, ist offensichtlich. Die Vielzahl von Systemen und Funktionen droht aber den Fahrer abzulenken und zu überfordern, wenn sie nicht an die Verkehrssituation und den Zustand des Fahrers angepasst sind. Da die neuen Assistenz-Systeme aufgrund der Komplexität nicht in allen Situationen perfekt agieren können, erfordern sie zum einen ein Umdenken beim Fahrer und werfen darüber hinaus zahlreiche juristische Fragen auf.

Unfälle als unerwünschte Begleiterscheinung der Mobilität

Der Wunsch nach Mobilität ist wahrscheinlich so alt wie die Menschheit – wie sonst hätte sich die Spezies des homo sapiens über den Erdball verbreiten können. Sicher gingen die wagemutigen Unternehmungen, wie die Überquerung des Ozeans zur Entdeckung neuer Kontinente, nicht ohne Unglücke mit Todesfolge einher. Unfälle mit Landfahrzeugen – so nehmen wir zumindest an – waren zu Zeiten, als sich Menschen vor allem mit Pferd und Wagen fortbewegten, relativ selten. Die Auto-mobile Gesellschaft hat zwar breiten Bevölkerungsschichten eine nahezu grenzenlose individuelle Mobilität ermöglicht – allerdings zum Preis von 14 Verkehrstoten und zahlreichen Schwerverletzten pro Tag allein in Deutschland.

Nach einer Vorgabe der EU soll die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 halbiert werden. Die Ansätze, die hierfür diskutiert werden, umfassen die gesamte Palette von Maßnahmen, die seit langem im Bereich der Verkehrssicherheit diskutiert werden: von verbesserter Aufklärung über Schulung, strengerer Gesetzen, vermehrter Überwachung, höheren Strafen bis hin zu automatischen Eingriffen in das Fahrzeug, z.B. bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit.

Automobilhersteller wählen und wählen einen technischen Ansatz, um ihre Fahrzeuge sicherer zu machen. Die Bemühungen konzentrierten sich zunächst auf die passiven Sicherheitseinrichtungen, d.h. auf die Möglichkeiten, Unfallfolgen zu mildern. Der Insassen-Unfallschutz, der einmal mit der Einführung des Sicherheitsgurts begann, hat mittlerweile durch zahlreiche Airbags, Gurtstraffer, Kopfstützen, die sich kurz vor dem Crash automatisch anlegen, steife Fahrgastzellen, optimierte Verformung der Front- und Heckpartie und viele andere Detailoptimierungen ein Niveau erreicht, das

nur noch schwer zu steigern ist. Neben ökonomischen Fragen weiterer Verbesserungen stellen sich vor allem Fragen nach der Gleichheit der Verkehrsteilnehmer. Alle Maßnahmen sind sehr stark Insassen zentriert und berücksichtigen die sog. verletzlichen Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer kaum. So helfen bei einem Zusammenstoß zwischen einem Auto und einem Motorrad die 7 Airbags des Autos dem Motorradfahrer nichts. Da die Grenzen passiver Sicherheit erreicht sind und mit passiven Sicherheitsmaßnahmen im Falle einer Kollision nur ein Teil der Verkehrsteilnehmer geschützt wird, gibt es umfangreiche Bestrebungen, mit technischen Möglichkeiten Unfälle zu vermeiden. Assistenz-Systeme sollen Defizite des Fahrers kompensieren, dadurch das Autofahren sicherer und gleichzeitig angenehmer gestalten.

Fahrer-Informationssysteme vs. Fahrer-Assistenz-Systeme

Die Begriffe Fahrer-Informationssysteme (FIS) und Fahrer-Assistenz-Systeme (FAS) werden nicht immer konsistent benutzt, was u.a. daran liegt, dass die Abgrenzung nicht immer eindeutig ist. Unter Fahrer-Informationssysteme werden in der Regel Systeme subsummiert, die den Fahrer nur informieren, ohne aktiv in die Fahrhandlung einzugreifen. Unter diesem Gesichtspunkt gehören zu den FIS Systeme wie etwa der Bordcomputer zur Anzeige der Restreichweite, des Treibstoffverbrauchs etc., aber auch das Navigationssystem. Das Radio wird eher zu den Infotainment-Systemen gezählt, obwohl es auch Verkehrsnachrichten übermittelt, die für die Fahraufgabe relevant sind. Fahrer-Assistenz-Systeme unterstützen den Fahrer auf den verschiedenen Ebenen seiner Fahrhandlungen. Sie können nur informieren, aber auch warnen, oder aktiv in das Fahrmanöver eingreifen.

Das 3-Ebenen Modell der Fahrzeugführung

Ehe wir uns den verschiedenen Fragen widmen, die durch FIS und FAS aufgeworfen werden, ist für das bessere Verständnis ein kurzer Ausflug in die Regulationsebenen der Fahrzeugführung erforderlich (vgl. Rasmussen, 1986). Auf der obersten Regulationsebene, der Navigations-Ebene, trifft der Fahrer seine Routenentscheidung. Seine Absicht, von einem Start- zu einem Zielpunkt zu gelangen, kann auf verschiedene Weise realisiert werden. Er kann die schnellste, die landschaftlich reizvollste oder die vermeintlich staufreie Strecke wählen. Die Manöverebene umfasst die Begegnung mit anderen Verkehrsteilnehmern, d.h. die Berücksichtigung des Verhaltens anderer sowie, daraus abgeleitet, die Planung und Umsetzung des eigenen Verhaltens in konkrete Fahrmanöver. Die unterste Regulationsebene, die sog. Handling-Ebene, umfasst die Betätigung von Gas, Bremse und Lenkrad mit dem Ziel, das Fahrzeug sicher auf der Straße zu bewegen. Wie noch gezeigt werden wird, hat die Betrachtung der einzelnen Ebenen entscheidende Konsequenzen für die Gestaltung und Auswirkung von FAS.

Informationsfülle durch FIS und FAS

Kommen wir jedoch zurück zur Ausgangsfrage nach potenzieller Überforderung des Fahrers durch FIS und FAS. Ein offensichtliches Problem stellt die mit der Vielzahl technischer Möglichkeiten einhergehende Zunahme von Anzeige- und Bedienelementen dar. Zwar gibt es immer wieder Appelle, zu einfachen Fahrzeug-Cockpits wie bei einem VW-Käfer zurückzukehren, doch sind diese gut gemeinten Auf-

rufe wenig realistisch. Wer möchte schon auf eine individuelle Klimaregelung, den elektrisch verstellbaren Außenspiegel, die elektrische Sitzverstellung oder die Sitzheizung verzichten – um nur einige Beispiele zu nennen. Je mehr Systeme wir in das Fahrzeug integrieren und je weiter sich das Fahrzeug in ein rollendes Büro verwandelt, desto mehr Anzeigen und Bedienelemente werden – zumindest scheinbar – benötigt.

Da der Platz auf der Armaturentafel begrenzt ist und Bedienelemente nicht beliebig weit vom Fahrer weg eingebaut werden können, um noch erreichbar zu sein, scheint der Königsweg zur Lösung des Dilemmas in der Verwendung von Multifunktions-Elementen zu liegen (Färber & Färber, 1988). Unter den Bezeichnungen COMAND (Mercedes), iDrive (BMW) oder MMI (AUDI) sind sie von der Oberklasse bis in die Mittelklasse unserer Fahrzeuge vorgedrungen. Leider hat die Begeisterung der Ingenieure über die neuen Möglichkeiten einen prinzipiell guten Ansatz fast zum Scheitern gebracht. Die erste Generation von Multifunktions-Elementen vereinte mehrere Hundert Funktionen, die mit einem zentralen Bedienelement zu betätigen waren und auf einem relativ kleinen Display in der Mittelkonsole dargestellt wurden. Zum Glück hat sich mittlerweile die Überzeugung durchgesetzt, dass weniger mehr ist. Umfangreiche Probanden-Studien mit Personen, die nicht aus Entwicklungsingenieuren oder Mitarbeitern anderer Fachabteilungen bestanden, haben die Nutzerfreundlichkeit und Bedienbarkeit der Systeme deutlich verbessert. Der Hinweis, der beim Einschalten der Systeme erscheint: „Lassen Sie sich durch die Bedienung nicht vom Verkehr ablenken“ zeigt aber zweierlei: zum einen die Angst der Hersteller vor Produkthaftungsklagen, und zum anderen die durchaus reale Gefahr, dass die Komplexität der Menüstruktur und der Aufforderungscharakter der Multifunktionsysteme den Nutzer zu lange vom Verkehr ablenkt.

Dies führt uns zu der Frage des Verhältnisses von FAS und FIS bezüglich der Erhöhung der Sicherheit in Relation zur potenziellen Ablenkung. Unstrittig ist, dass das Aktivieren, Deaktivieren und Überwachen von Assistenz-Systemen den Fahrer ablenkt. Auf der anderen Seite ist beispielsweise bekannt, dass Ortsfremde häufiger in Verkehrskonflikte verwickelt sind als Ortskundige, ein Umstand, der als „Fremdenrisiko“ bezeichnet wird (Engels, 1989; Popp & Färber, 1997). Navigationssysteme können dem entgegenwirken, allerdings erfordert nicht nur das Ablesen der Navigationshinweise, sondern vor allem die Programmierung während der Fahrt erhebliche Blickzuwendungen, d.h. Blickabwendungen vom Verkehr.

Wie lange darf also der Fahrer den Blick vom Verkehr abwenden? International wird dieses Problem sehr unterschiedlich behandelt. Drei Ansätze sollen dies exemplarisch verdeutlichen:

Der European Code of Practice (GAIL et al., 2002), die Studien zur Occlusionstechnik (Godthelp et al., 1984) und die 15 second rule (SAE, 2000).

Der European Code of Practice begnügt sich mit allgemeinen Vorgaben, ohne die Angabe von Zeiten für tolerierbare Ablenkungen, beispielsweise für die visuelle Darstellung:

„The system should be designed so as not to distract or visually entertain the driver.

Visually displayed information should be such that the driver can assimilate it with a few glances which are brief enough not to adversely affect driving.“

In den Arbeiten von Godthelp wurde mit Hilfe der sog. Occlusionstechnik den Testpersonen die Sicht für mehrere

Sekunden genommen und ihre Fahrleistung gemessen. Die Ergebnisse legen nahe, dass der Fahrer seinen Blick bis zu 3 Sekunden von der Straße abwenden, d.h. die fehlende Sicht vorausschauend bis zum diesem Zeitpunkt kompensieren kann.

Einen pragmatischen Zugang wählt die sog. 15 second rule, die in den USA angewandt wird. Sie geht von der Überlegung aus, dass es unmöglich ist vorherzusagen, wie viel Zeit der Fahrer hat, um sich mit seinen FIS und FAS zu beschäftigen – vielmehr ist dies stark situationsabhängig. Deshalb werden die Systeme im Stand getestet. Dauert der gesamte Bedienvorgang nicht länger als 15 Sekunden, so gilt das System als unproblematisch. Ist die gesamte Bediendauer länger, werden Modifikationen empfohlen.

Die Schwierigkeit, die die 15 second rule explizit nennt und die vom Code of Practice implizit angenommen wird, ist die Unmöglichkeit, die Informationsmenge und die Dauer der Ablenkung des Fahrers situationsadäquat zu steuern. Zweifelsohne gibt es Situationen, in denen der Fahrer seinen Blick länger von der Fahrbahn abwenden kann, etwa bei ruhiger Autobahnfahrt mit geringem Verkehr. Im Stadtverkehr mit hoher Verkehrsdichte und unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern (Pkw, Lkw, Fahrradfahrer, Fußgänger) kann auch schon eine kurze Blickabwendung oder ein Telefonat (auch mit Freisprecheinrichtung) zu viel sein.

Eine nutzer- und sicherheitsgerechte Gestaltung setzt daher die Einschätzung der Fahrerbeanspruchung, sowie der Verkehrssituation voraus. Um dem Fahrer die Informationen von Fahrer-Informationssystemen nicht vorzuenthalten und gleichzeitig den Erfordernissen der Verkehrssicherheit gerecht zu werden, müssen Fahrerzustand und Verkehrssituation erfasst, bewertet und vorhergesagt werden. Zunächst wird mit einem Belastungsprädiktor der Zustand des Fahrers bestimmt. In Abhängigkeit von der Belastung des Fahrers kann ein Informationsmanager die Ein- und Ausgabe situations- und zustandsabhängig steuern (Färber & Färber, 2004). Die methodischen Ansätze zur Fahrer-Zustands-Analyse sind vielfältig und reichen von der Überwachung der Müdigkeit (Hargutt & Krüger, 2000) bis hin zu Ansätzen, den Fahrer durch Videokameras zu überwachen (für einen Überblick siehe Kopf, 2005). Ist also der Preis für nützliche Assistenz-Systeme die totale Überwachung des Fahrers, bzw. seine Entmündigung? Dies muss keineswegs der Fall sein. Zum einen gibt es erfolgversprechende Ansätze, die ohne Kamera-Überwachung auskommen. Sie schätzen die Absichten des Fahrers und seine momentane Beanspruchung aufgrund von Daten, die im Fahrzeug ohnehin vorliegen. Aus den CAN-Bus Daten (Control Area Network) lassen sich nicht nur Aktionen am Gas- und Bremspedal, sondern auch die Betätigung des Blinkers, der Fensterheber oder sonstiger Fahrzeugsysteme ablesen. In Verbindung mit der Geschwindigkeit und dem Abstand zu anderen Fahrzeugen kann so nicht nur die Beanspruchung des Fahrers abgeschätzt werden, sondern beispielsweise seine Überholabsicht (Färber, 2005) oder Bremsabsicht (Schmitt & Färber, 2005) zuverlässig vorhergesagt werden. Die Gefahr der Entmündigung kann gebannt werden, wenn die Systeme übersteuerbar sind, d.h. der Fahrer die letzte Entscheidung über eine Aktion hat.

Hilfreiche Assistenz-Systeme auf der Manöver-Ebene

In vielen Fahrzeugen gehören Systeme wie ESP (Electronic Stability Program) und ABS (Anti-Blockier-System) mittlerweile zur Serienausstattung. Ihre Funktionsfähigkeit und ihr subjektiver Nutzen sind für die Nutzer auch leicht erfahrbar. Im 3-Ebenen Modell (s.o.) gehören sie zur Hand-

ling-Ebene, auf der nur Wissen über die Aktionen des Fahrers und die Reaktionen des Fahrzeugs benötigt werden. Die Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer oder Auswirkungen auf Andere bleiben unberücksichtigt. Schwieriger wird es bei Systemen, die auf der Manöver-Ebene in das Fahrgeschehen eingreifen. Hier interagiert das Fahrzeug mit Anderen und muss deren Verhalten berücksichtigen. Aktuell verfügbar sind Systeme wie der abstandsgerichtete Tempomat ACC (Autonomous Cruise Control) oder ACC Stop and Go, der ein Anhalten bis zum Stillstand mit teilweise selbständigem Anfahren ermöglicht. Aufgrund technischer Restriktionen verhalten sich die Systeme in einer Weise, die für den Nutzer nicht immer durchschaubar ist. Sie zwingen den Fahrer, das System zu überwachen und einzuschätzen, ob es die Situation erfolgreich bewältigen wird oder ob ein Fahrer-Eingriff erforderlich ist. Aussprüche wie „Was macht er denn jetzt?“ sind ein beredtes Beispiel für die Unsicherheit der Nutzer. Ärger und mangelnde Akzeptanz sind eine mögliche Folge. Kritisch wird es, wenn die Systeme über lange Zeit gemäß den Erwartungen der Nutzer agieren und dann in einer Situation, die aus Nutzer-Sicht identisch ist mit früheren, ihn plötzlich zur Übernahme auffordern. Der Fahrer muss dann ohne Vorbereitung, d.h. ohne Situationsbewusstsein, schlagartig richtig reagieren.

In Entwicklung oder kurz vor Markteinführung befinden sich Systeme zur Unfallfolgenmilderung (Collision Mitigation System – CMS) oder die automatische Notbremse (ANB). Sowohl CMS als auch ANB bremsen selbständig, wenn aus Sicht des Fahrzeugs ein Unfall unvermeidlich ist. Während beim CMS ein Aufprall nicht völlig vermieden, sondern nur die Aufprallgeschwindigkeit reduziert wird, soll die ANB einen Zusammenstoß gänzlich ausschließen. Die Auslegung der Systeme stellt eine Gratwanderung zwischen Wirksamkeit und möglichen negativen Auswirkungen durch Fehlauflösungen dar. Greifen die Systeme sehr früh ein, so haben sie – im Falle einer berechtigten Auslösung – einen hohen Nutzen. Allerdings steigt damit die Gefahr einer unberechtigten Auslösung. Sowohl der Fahrer als auch andere Verkehrsteilnehmer könnten während dieser Zeitspanne in einer Weise reagieren, die die Einschätzung des Systems „Kollision droht“ widerlegt. Ein einfaches Beispiel: Ein Fahrer fährt auf eine Kreuzung mit stehenden Fahrzeugen zu und biegt kurz vor der Fahrzeugkolonne ohne zu blinken scharf nach rechts ab. Das System würde – bei entsprechender Auslegung – vorher mit einer Notbremsung reagieren, um eine drohende Kollision zu verhindern. Da die Blinkerbetätigung fehlt, war das System von einer Fortsetzung der Fahrt in Geradeaus-Richtung ausgegangen. Wird zur Vermeidung derartiger Probleme das System so ausgelegt, dass es erst sehr spät reagiert, so ist der Geschwindigkeitsabbau zu gering, um noch eine nennenswerte Wirkung zu erzielen. Das Damoklesschwert der Produkthaftung schwebt im Falle einer Fehlauflösung, aber auch im Falle einer zu späten oder nicht erfolgten Auslösung über dem Hersteller.

Wie kann der Überforderung des Nutzers durch plötzliche Übernahmeaufforderungen oder falsche bzw. verspätete Systemreaktionen begegnet werden? Zum einen durch eine Auslegung des Systems, die nicht bis an die technischen Grenzen geht, um dann schlagartig an den Nutzer zu übergeben, sondern durch eine Auslegung, die den Nutzer immer wieder mit Aktionen einbindet. Zum anderen durch Integration von Wissen über das Verhalten des Fahrers und anderer Verkehrsteilnehmer. Dieser Auslegungsgesichtspunkt lässt sich mit einer sehr einfachen Metapher darstellen: Ein Assistenz-System, das dem Fahrer hilft, ohne ihn zu überfordern oder zu entmündigen, verhält sich wie ein guter Beifahrer. Während ein schlechter Beifahrer entweder niemals oder ständig Hinweise und Warnungen gibt, wird ein guter Beifahrer in Abhängigkeit von der Situation und dem Zustand des Fahrers warnen (eventuell sogar eingreifen), sich aber

sonst zurück halten. Ziel muss sein, diese menschlichen Eigenschaften auf technische Systeme zu übertragen.

Überforderung durch High-Tech Fahrzeuge kann nur vermieden werden, wenn die Systeme leicht und intuitiv zu bedienen sind und sich nutzertransparent verhalten. Systeme, die über kein Kontextwissen über den Fahrer und die Situation verfügen, werden weder vom Fahrer akzeptiert, noch sind sie für die Verkehrssicherheit nützlich.

Literatur:

- Engels K. & Dellen R. (1989): Der Einfluß von Suchfahrten auf das Unfallverursachungsrisiko. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 35, 3, S. 93-100.
- Färber, B. & Färber, B. (1988) Sicherheitsorientierte Bewertung von Anzeige- und Bedienelementen in Kraftfahrzeugen. FAT-Schriftenreihe Nr. 74, Frankfurt/M.
- Färber, B. & Färber, B. (2002). Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Verkehrsverhalten und die Verkehrssicherheit. Forschungsbericht, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- Färber, B. & Färber, B. (2004). Mehr Verkehrssicherheit durch intelligente Steuerung von Telematik-Systemen? In: B. Schlag (Hrsg.), Verkehrspsychologie: Mobilität-Sicherheit-Fahrerassistenz (S. 317-333). Lengerich: Pabst Science Publishers.
- Färber, B. (2005). Erhöhter Fahrernutzen durch Integration von Fahrerassistenz- und Fahrerinformations-Systemen. In: M. Maurer & C. Stiller (Hrsg.), Fahrerassistenzsysteme mit maschineller Wahrnehmung. Berlin: Springer. S. 141 – 160
- Gail Jost, Nicklisch Frank, Gelau Christhard, Friedel B., Bolte Fritz & Sievert Wolfgang (2002): Bestandsaufnahme der BASt zur Umsetzung der EU-Empfehlung: „Europäischer Grundsatzkatalog zur Mensch-Maschine-Schnittstelle von Informations- und Kommunikationssystemen“. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 48, 2002, 3, S. 113 – 116.
- Godthelp, H., Milgram, P. & Blaauw G. J. (1984): The development of a time-related measure to describe driving strategy. In: Human Factors, 26, pp. 257 – 268.
- Hargutt, V. & Krüger, H.-P. (2000). Eyelid Movements and their Predictive Value for Fatigue Stages. Paper presented at the International Conference of Traffic and Transport Psychology (ICTTP), Berne/Switzerland.
- Kopf, M. (2005). Was nützt es dem Fahrer, wenn Fahrerinformations- und -assistenzsysteme etwas über ihn wissen? In: M. Maurer & C. Stiller (Hrsg.), Fahrerassistenzsysteme mit maschineller Wahrnehmung. Berlin: Springer, S.117-139.
- Popp M.M. & Färber B. (1997). Defizite und Probleme bei der Orientierung und Navigation: Fahrtvorbereitung und Orientierungsverhalten von Kraftfahrern in fremden Städten. VDI-Berichte Nr. 1317, Düsseldorf: VDI-Verlag. 1997, S. 63 – 74.
- Rasmussen, J. (1986). Information Processing and human-machine interaction: An approach to cognitive engineering. New York: North-Holland. SAE – J 2364, Januar 2000
- Schmitt, J. & Färber, B. (2005). Verbesserung von FAS durch Fahrerabsichtserkennung mit Fuzzy Logic. In: Fahrer im 21. Jahrhundert, VDI-Bericht 1919, Düsseldorf: VDI-Verlag.

Volltext-Service

Volltexte der in der Rechtsprechung abgedruckten Entscheidungen können innerhalb von 2 Jahren nach Veröffentlichung im DAR bestellt werden. Bitte richten Sie Ihre Bestellungen an die Redaktion unter der Fax-Nr. (0-89) 76 76-81 24 oder der E-Mail-Adresse dar@zentrale.adac.de. Die Kosten betragen 0,5 € pro Seite zuzüglich 5 € bei Zusendung per Fax

1 § 110 SGB VII (Rückgriff des Sozialversicherungsträgers auf fiktiven Schmerzensgeldanspruch)

Ein Sozialversicherungsträger kann wegen der von ihm erbrachten Aufwendungen beim Rückgriff nach § 110 SGB VII grundsätzlich auch auf den fiktiven Schmerzensgeldanspruch des Geschädigten gegen den nach den §§ 104 ff. SGB VII haftungsprivilegierten Schädiger zurückgreifen.

BGH, Urteil vom 27. 6. 2006 (VI ZR 143/05) (OLG Köln)

1 Sachverhalt: Die klagende Berufsgenossenschaft nimmt die Bekl. wegen eines Arbeitsunfalls ihres Versicherten gem. § 110 SGB VII in Anspruch.

2 Der Versicherte stürzte am 25. 5. 2001 im Betrieb der Bekl. aus beträchtlicher Höhe ab und verletzte sich schwer. Aus Anlass dieses Unfalls erbrachte die Kl. Leistungen in Höhe von 32.687,64 €, von denen die Bekl. bzw. ihr Haftpflichtversicherer 15.000 € ersetzte. Die Parteien sind sich einig, dass die grundsätzlichen Voraussetzungen für einen Anspruch nach § 110 SGB VII wegen einer groben Fahrlässigkeit auf Beklagenseite vorliegen und von einem 50%igen Mitverschulden des Versicherten auszugehen ist. Sie streiten darüber, ob die Kl. wegen der von ihr erbrachten Aufwendungen auch auf den fiktiven Schmerzensgeldanspruch des Geschädigten gegen die Bekl. zurückgreifen kann.

3 Mit der vorliegenden Klage macht die Kl. einen weiteren Betrag von 15.000 € geltend, welcher dem – der Höhe nach unstreitigen – fiktiven Schmerzensgeldanspruch des Geschädigten gegen die Bekl. entspricht. Das LG hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Kl. hat das OLG die Bekl. zur Zahlung von 15.000 € nebst Zinsen verurteilt. Mit der vom Berufungsge-

richt zugelassenen Revision verfolgt die Bekl. ihren Antrag auf Zurückweisung der Berufung weiter.

4 Nach Auffassung des Berufungsgerichts, dessen Urteil in r+s 2005, 306 veröffentlicht worden ist, kann die Kl. wegen der von ihr erbrachten Aufwendungen im Rahmen des § 110 SGB VII auch auf den fiktiven Schmerzensgeldanspruch des Geschädigten gegen die Bekl. zurückgreifen. Von dem Haftungsprivileg der §§ 104 ff. SGB VII werde auch der Schmerzensgeldanspruch erfasst, obwohl der Sozialversicherungsträger nach dem für ihn maßgebenden Leistungskatalog kein Schmerzensgeld zahle. Eine Kongruenz, wie sie § 116 SGB X vorsehe, sei bei dem Rückgriff nach § 110 SGB VII nicht erforderlich. Hierbei handele es sich um einen originären Anspruch des Sozialversicherungsträgers und nicht um einen übergegangenen Anspruch wie bei § 116 SGB X. Aus dem Gesetzeswortlaut und der Gesetzesbegründung ergebe sich nicht, dass für jede Aufwendung des Sozialversicherungsträgers ein kongruenter zivilrechtlicher Anspruch des Geschädigten gegeben sein müsse. Vielmehr sei die Haftung des Unternehmers der Höhe nach beschränkt, nämlich auf den Umfang des Schadens, den er ohne die Haftungsbeschränkung der §§ 104 ff. SGB VII dem Geschädigten zivilrechtlich hätte ersetzen müssen. Dazu gehöre auch das Schmerzensgeld. Auch dann stehe der Unternehmer besser als nach der früheren Vorschrift des § 640 RVO.

5 Eine Doppelhaftung des Unternehmers bei der Entsperrung nach § 104 Abs. 1 Satz 1 SGB VII sei mehr theoretischer Natur und könne nicht vorkommen, weil der Sozialversicherungsträger dann gegenüber dem Unternehmer gem. § 110 Abs. 2 SGB VII auf den Rückgriff verzichten müsse. Auch das Argument, bei Zulassung des Rückgriffs auf das fiktive Schmerzensgeld sei der Betriebsfrieden gestört, überzeuge nicht. Diese Situation ergebe sich nämlich auch, wenn um die Frage der groben Fahrlässigkeit oder um ein etwaiges Mitverschulden des Geschädigten gestritten werde.

6 **Aus den Gründen:** Das angefochtene Urteil hält der revisionsrechtlichen Überprüfung stand. Zutreffend hat das Berufungsgericht angenommen, dass ein Sozialversicherungsträger wegen der von ihm erbrachten Aufwendungen im Rahmen des § 110 SGB VII auch auf den fiktiven Schmerzensgeldanspruch des Geschädigten gegen den nach den §§ 104 ff. SGB VII haftungsprivilegierten Schädiger zurückgreifen kann.

7 1. Nach einer Auffassung im Schrifttum, auf die sich die Revision stützt, ist der Ersatzanspruch des Sozialversicherungsträgers auf die Höhe eines sachlich und zeitlich kongruenten Schadensersatzanspruchs begrenzt (vgl. Gamperl,

ADAC**DAR DEUTSCHES
AUTORECHT****RECHTSZEITSCHRIFT DES ADAC****Redaktionsleitung**

Dr. Eckhart Jung

Fachanwalt für Verkehrsrecht

Leitung Juristische Zentrale, ADAC, München

Beirat

Prof. Dr. Michael Brenner

Friedrich-Schiller-Universität Jena

Prof. Dr. Friedrich Dencker

Wilhelms-Universität Münster

Angela Diederichsen

Richterin am BGH, Karlsruhe

Prof. Dr. Hans-Joachim Driehaus

Vors. Richter am BVerwG a. D., Berlin

Prof. Dr. Klaus Geppert

FU Berlin, Richter am KG

Eckart Hien

Präsident des BVerwG, Leipzig

Dr. Klaus Himmelreich

Rechtsanwalt, Köln

Prof. Dr. Günter Hirsch

Präsident des BGH, Karlsruhe

Werner Kaessmann

Rechtsanwalt und Notar

Generalsyndikus des ADAC, Dortmund

Christine Kramer

Staatsrätin, Bremen

Dr. Joachim Kummer

Rechtsanwalt beim BGH, Eitlingen

Dr. Peter Macke

Präsident des OLG a. D., Bretten

Dr. Gerda Müller

Vizepräsidentin des BGH, Karlsruhe

Kay Nehm

Generalbundesanwalt a. D., Karlsruhe

Prof. Dr. Helmut Schirmer

FU Berlin

Dr. h. c. Wolfgang Spindler

Präsident des BFH, München

Prof. Dr. Udo Steiner

Richter des BVerfG, Karlsruhe/Regensburg

Dr. Ingeborg Tepperwien

Vors. Richterin am BGH, Karlsruhe

Dr. Wolf Wegener

Rechtsanwalt, Berlin

Aus dem Inhalt:**Literatur**

33. ADAC-JuristenCongress

28.–30. September 2006, Lübeck S. 601

Prof. Dr. Juliane Kokott, Verkehrsraum Europa:

Der EuGH steuert mit S. 604

Prof. Dr. Stephan Lorenz, Leistungsstörungen beim Autokauf S. 611

Prof. Dr. Friedrich Graf von Westphalen,

Leistungsstörungen beim Autoleasing S. 620

Prof. Dr. Berthold Färber, Überfordert High-Tech

den Autofahrer? S. 628

Rechtsprechung

BGH, Rückgriff des Sozialversicherungsträgers auf

fiktiven Schmerzensgeldanspruch S. 631

OLG München, Arglist beim Kfz-Verkauf durch Nichtangabe

von Lackflecken S. 634

OLG Nürnberg, Keine Haftung für Schockschäden S. 635

OLG Jena, § 23 Abs. 1 a StVO-Verstoß beim Diktieren

mit Handy S. 636

VG Chemnitz, Anerkennung von EU-Führerscheinen bei

Umgehung nationaler Fahreignungsvorschriften S. 637

BFH, Kfz-steuerrechtliche Einstufung von

Kombinationsfahrzeugen als Pkw S. 640

DAR-Service

Jasmin Dezsö, Die EuGH-

Entscheidungen zur Anerkennung

ausländischer Führerscheine

in der gerichtlichen Praxis S. 643

Ralf Pfeiffer, Zur sogenannten

Mittelgebühr im Bußgeld-

verfahren aus Sicht eines

Rechtsschutzversicherers S. 653

ADAJUR-ReportRegress des Kraftfahrzeug-
versicherers bei Unfallflucht . . S. IV**11****November 2006
76. Jahrgang****Seiten 601–660****ADAC-
JuristenCongress**