

VB02



**WESTFALEN-BLATT**  
*die Lokalzeitung*



### Spendenstand 219.499 Euro

Die WESTFALEN-BLATT-Weihnachtsspendenaktion endet traditionell am 31. Januar. Sie unterstützt die Andreas-Gärtner-Stiftung, die Familien mit geistig behinderten Kindern hilft. Bitte nutzen Sie das Spendenkonto:

Andreas-Gärtner-Stiftung  
DE72 4905 0101 0040 1379 45  
Sparkasse Minden-Lübbecke  
Stichwort „Leserspende“

Für eine Spendenquittung tragen Sie bitte Ihre Adresse unter Verwendungszweck mit ein.  
Bei Fragen helfen wir Ihnen unter 0521/585 254.

Weise Worte

„Nie wieder soll auch nur einem Menschen das zugefügt werden, was damals mit Menschen gemacht wurde, weil Menschen nicht als Menschen anerkannt wurden.“

Margot Friedländer (1921-2025), Holocaust-Überlebende, engagierte sich in ihrem Leben als Zeitzeugin. Zwei Tage vor ihrem Tod sprach sie am 7. Mai 2025 in Berlin zum 80. Jahrestag des Kriegsendes in Deutschland.

Kopf des Tages

Der Landtag Nordrhein-Westfalen erinnert am Holocaust-Gedenktag am Dienstag an die Befreiung des Konzentrationslagers Auschwitz-Birkenau. NRW-Landtagspräsident André Kuper (CDU) aus Rietberg im Kreis Gütersloh unterstützt die „We Remember“-Kampagne des „World Jewish Congress“.



Landtagspräsident André Kuper  
Foto: Landtag




caust-Überlebenden sind mehr als historische Berichte – sie sind ein Auftrag an uns, für Frieden und Menschlichkeit einzustehen. Menschen wie Margot Friedländer haben ihr Leben lang dafür geworben, nicht zu vergessen und Haltung zu zeigen. Gerade weil diese Stimmen immer leiser werden, ist es unsere Pflicht, ihre Worte weiterzutragen, Antisemitismus entgegenzutreten und die Erinnerung fest in unserer Demokratie zu verankern“, sagt Kuper. Die Gedenkstunde wird von einer Ansprache von Klaus Stanjek, Neffe des KZ-Überlebenden Wilhelm Heckmann, und einem Vortrag zu verfolgten Minderheiten von Prof. Dr. Martin Lücke, Freie Universität Berlin, geprägt. Kuper, Ministerpräsident Hendrik Wüst und Abraham Lehrer, Vizepräsident des Zentralrats der Juden, werden reden.

Reingeclickt

Ein junger Jäger aus Paderborn ist bei einem Jagdausflug zu Tode gekommen. Der Fall beschäftigt viele Leserinnen



und Leser. Manche Reaktionen auf den tragischen Fall sind allerdings schwer auszuhalten. Das kommentieren wir.

Folgen Sie uns auf   

Nachrichten

Schnee und Eis in OWL

ESSEN (dpa). Nach einem winterlich-kalten Sonntag müssen sich die Leute in Nordrhein-Westfalen auch in den kommenden Tagen auf glatte Straßen einstellen. In der Nacht zu Montag solle Schnee aus Südosten über das Bundesland ziehen, schrieb der Deutsche Wetterdienst (DWD). Bis zum Morgen herrsche Glättegefahr in weiten Teilen des Landes. Bis in die Mittagsstunden gebe es vielerorts zwei bis fünf Zentimeter an Neuschnee – in Ostwestfalen-Lippe seien lokal bis zu zehn Zentimeter wahrscheinlich. In den Abendstunden lasse der Schnee

allmählich nach. Die Temperaturen lägen bei Höchstwerten von null bis drei Grad und im Bergland bei Höchstwerten von minus zwei bis null Grad. Dazu wehe ein mäßiger Wind. In der Nacht zu Dienstag sei gebietsweise wieder Glätte möglich. In der zweiten Tageshälfte regne es, in Hochlagen seien Schnee oder gefrierender Regen nicht ausgeschlossen. Das Thermometer zeige maximal drei bis fünf Grad im Westen sowie maximal ein bis drei Grad im OWL. In der Nacht zu Mittwoch gibt es laut DWD zeitweise Regen oder Schnee, der auch gefriert.

Bielefelder Jura-Professor Ansgar Staudinger eröffnet am Mittwoch den 64. Deutschen Verkehrsgerichtstag

„Es gibt wirklich einen Kampf um einen gleichbleibenden Raum“

Von Andreas Schnadwinkel

BIELEFELD/GOSLAR. Der Bielefelder Jura-Professor Ansgar Staudinger (57) ist Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstags. Von Mittwoch bis Freitag treffen sich in Goslar zum 64. Mal Fachleute, Juristen und Politiker, um den Verkehr sicherer zu machen.

Was ist der Deutsche Verkehrsgerichtstag? Ansgar Staudinger: In Goslar treffen sich über 1800 Fachleute zu Verkehrsthemen aus allen Bereichen. Die größte Arbeitsgruppe vor Ort ist die Anwaltschaft, und natürlich sind auch Staatsanwaltschaft und Richterschaft vertreten. Wir haben die Polizei dort, wir haben Psychologen, wir haben Mediziner und insgesamt ein gemischtes Fachpublikum. Durch diese hohe Expertise ist auch gewährleistet, dass hinterher die Empfehlungen der acht Arbeitskreise, die aktuelle Themen aufgreifen, eine hohe Überzeugungskraft haben.



Die Zahl der Verkehrsteilnehmer ist gestiegen, die Zahl der Verkehrsarten auch. Das kann, wie in Bielefeld, zu Problemen führen. Foto: Thomas F. Starke

nach dem Straßenverkehrsgesetz, die verschuldensunabhängig ist, bleibt deaktiviert. Genauso auch die Haftung des Fahrers aus vermutetem Verschulden. Auch die ist nicht anwendbar.

Wie gehen Geschädigte dann vor?

Staudinger: Somit muss man als Geschädigter nach dem ganz normalen Zivilrecht daliegen und beweisen, dass den Fahrer ein Verschulden trifft. Und erst recht komme ich in der Regel nie an den Halter, weil ich dem keinen Vorwurf machen kann. Stolpere ich etwa über einen E-Scooter, der am Boden liegt, dann wird der Halter, also der Vermieter, natürlich sagen: Ich weiß auch nicht, wieso das dort im normalen Bereich dieser Gehwege liegt. Das mag ein Dritter gewesen sein. Mein Kunde hat das ordnungsgemäß abgestellt. Ein Dritter hat es umgestoßen, oder es mag einen Sturm gegeben haben. Das heißt, wir haben die Schiefelage, dass die Halter, also die Vermieter, die hohen ökonomischen Nutzen aus der Vermarktung ziehen, sich wegducken können, weil es keine Halterhaftung gibt. Und da hatten wir empfohlen, das zu verändern. Wenn ich demnächst, und das ist ja der Clou, geschädigt bin, schaffe ich es über das Kennzeichen, den Halter ausfindig zu machen, und kann zukünftig nach der neuen Rechtslage an ihn, also an den Eigentümer und Vermieter, herantreten und sagen: Du haftest. Nämlich streng und strikt nach dem Straßenverkehrsgesetz. Und dann habe ich nicht nur die Haftung, sondern kann jetzt auch direkt die Haftpflichtversicherung in Anspruch nehmen. Das heißt, für die Vermieter der E-Scooter wird es teuer. Und ebenso wissen jetzt die Haftpflichtversicherer, dass ihre Inanspruchnahme kein Papiertiger mehr ist. Demnächst können Geschädigte die gegnerische Haftpflichtversicherung in Anspruch nehmen.

Nimmt die Politik die Empfehlungen an?

Staudinger: Ich habe analysiert, was in einem Zeitraum von zehn Jahren aus unseren Empfehlungen geworden ist. Und der Effekt ist sehr erstaunlich und positiv. Ein aktuelles Beispiel ist Stefanie Hubig, die amtierende Ministerin für Justiz und Verbraucherschutz. Sie hat vor Weihnachten einen Referentenentwurf veröffentlicht, wo es um die Verschärfung der Haftung von E-Scooter-Fahrern und -Haltern geht. Das hatten wir beim Verkehrsgerichtstag 2022 empfohlen. Es wird nicht immer sofort umgesetzt, aber die Empfehlungen finden Gehör in Berlin.

Warum ist diese Verschärfung bei E-Scootern nötig?

Staudinger: Die Anzahl der zugelassenen E-Scooter steigt immer weiter an. E-Scooter brauchen allesamt ein Kennzeichen, weil sie auch einer Versicherungspflicht unterliegen. Nun ist es aber so, dass eine Haftpflichtversicherung, die ich direkt als Geschädigter in Anspruch nehmen könnte, nur zahlen wird, wenn ich als Geschädigter nachweisen kann, dass den Halter des E-Scooters oder den Fahrer irgendein Vorwurf trifft. Das bisher Ärgertliche ist, dass im Straßenverkehrsgesetz steht: Alle Kraftfahrzeuge, die betriebs-, also bauartbedingt nicht schneller als 20 km/h fahren, sind von der Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz ausgenommen. Man hat also die Merkwürdigkeit, dass man ein Kraftfahrzeug hat, das einer Versicherungspflicht unterliegt und auch ein Kennzeichen hat. Aber die strenge Haftung, und das ist gerade die Halterhaftung

Hinsicht. Nicht nur, dass sich durch den E-Scooter oft der Fahrer selbst schädigt, weil das Handling nicht ganz einfach ist, sondern hier geht es natürlich vor allen Dingen um die Dritten als Geschädigte, die bislang den Kürzeren gezogen haben.

2024 wurden von Fahrradfahrern insgesamt 51.252 Unfälle mit Personenschaden verursacht. Liegt diese hohe Zahl zuerst einmal daran, dass die Zahl der Radfahrer gestiegen ist?

Staudinger: Statistisch ist der allgemeine Trend leicht rückläufig, was das Unfallgeschehen mit Personenschäden betrifft. Aber beim Fahrrad ist es genau gegenläufig, vor allen Dingen unter Einschluss von Pedelecs. Das hat sicherlich auch mit der Anzahl der Verkehrsteilnehmer zu tun. Denn durch die Motorisierung im Bereich Pedelec fahren jetzt Bevölkerungsgruppen mit dem Rad, die sonst gar nicht mehr mit dem Fahrrad unterwegs wären. Hinzu kommt, dass wir insgesamt mehr Verkehrsteilnehmer und mehr Verkehrsarten haben und es wirklich einen Kampf um einen gleichbleibenden Raum gibt. Das führt dazu, dass die Kollisionen zunehmen.

Welche Rolle spielt diese Entwicklung in Goslar?

Staudinger: Wir werden intensiv darüber nachdenken, wie sich der Verkehr mit Autos, Lkw, Fahrrädern, Pedelecs, E-Bikes, E-Scootern und vor allen Dingen auch Lastenfahrrädern, die einen unglaublich großen Raum für sich beanspruchen, fügen soll. Auch mit Blick auf das Gefährdungspotential. Wie viel Gewicht hat ein Lastenrad, in dem zwei Kinder befördert werden und ein Erwachsener noch auf dem Sattel sitzt? Und dann das Lastenrad an sich. Wenn Sie



Prof. Dr. Ansgar Staudinger

damit mit 25 oder 30 km/h in einen Fußgänger fahren, dann ist das ein Drama. Physikalisch können wir nicht alle über einen Kamm scheren. In den Statistiken sehen wir, dass es sehr schwere Verletzungen gibt, die bei einem normalen Fahrrad möglicherweise so nicht auftreten.

Tempo drosseln, Lastenrader-Führerschein, Promilegrenze: Was könnte für mehr Sicherheit sorgen?

Staudinger: Ein Problem ist, dass bei den Alkoholgrenzen Fahrradfahrer und Pedelecfahrer derzeit anders behandelt werden als E-Scooter-Fahrer. Rad- und Pedelecfahrer unterliegen einer Strafbarkeit nach dem Strafgesetzbuch, wenn sie mindestens 1,6 Promille haben. Unterhalb dieser Grenze ist es tatsächlich nicht strafbewehrt. Es gibt aber auch keinen Tatbestand der Ordnungswidrigkeit. Einer der Referenten in Goslar ist Leiter eines Forensisch-Toxikologischen Zentrums. Anhand von Tests lässt sich nachweisen, wie sich Radfahrer mit 1,6 Promille und mit 0,8 bis 1,1 Promille verhalten. 1,1 Promille als neuer Gefahrengrenzwert und Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit wäre eine Empfehlung, die möglicherweise beim Verkehrsgerichtstag herauskommen kann.

Spricht etwas dagegen?

Staudinger: Es geht einem Juristen nicht nur darum, Verhalten zu lenken, zu steuern und für mehr Sicherheit zu sorgen. Man bedenkt auch, welchen Effekt das in der Bevölkerung hat. Und sicherlich ist eines klar: Man will eine Mobilitätswende vom Kraftfahrzeug zu mehr Fahrrad. Doch sehr viele in der Bevölkerung wählen gerade dann das Fahrrad und nicht das Auto, wenn sie etwas trinken wollen. Derzeit ist das mit 1,6 Promille noch ein sicherer Weg, was die Strafbarkeit anbetrifft. Aber es ist für einen selbst und für die anderen eine sehr hohe Gefahrenlage. Daher ist die überzeugende Tendenz in den bisherigen Stellungnahmen eher, dass man hier die Promilegrenzen verschärfen wird. Dies dürfte auch den Verkehrsteilnehmern mit Rad und Pedelec einleuchten.

Werden Sie auch über die Helmpflicht diskutieren?

Staudinger: Das Thema Helmpflicht ist in diesem Jahr kein offizielles in einem der acht Arbeitskreise. Bei E-Scooter und Pedelecs besteht ein sehr großes Risiko, sich am Kopf zu verletzen. Vermieter von E-Scootern sagen in der Regel: Das lässt sich nicht verwirklichen, wie soll das gehen mit Helm? In der kanadischen Provinz British Columbia gibt es eine Helmpflicht für E-Scooter. Und wenn man die dort mietet, ist immer ein Helm integriert. Das sollte auch für Deutschland Vorbildcharakter haben.

Können Haftungsansprüche sinken, wenn Radfahrer keinen Helm tragen?

Staudinger: Wenn ein Verkehrsteilnehmer mit einem Pedelec ohne Helm verunfallt, weil er von einem Autofahrer angefahren wird, hat er derzeit Ansprüche gegen den Autofahrer, gegen den Halter, gegen die Haftpflichtversicherung. Wenn er mit Helm gefahren wäre und seine Kopfverletzungen wären geringer ausgefallen, dann stellt sich die Frage einer Anspruchs Kürzung wegen eines eigenen Mitverschuldens. Dazu hat aktuell der oberste Gerichtshof in Österreich gesagt: Ja, der Anspruch wird gekürzt. Auch wenn wir in Österreich keine geschriebene Helmpflicht haben, steht jedem eigentlich klar vor Augen, dass es zu gefährlich ist, mit einem Pedelec ohne Helm unterwegs zu sein. Also in Österreich stellt man mehr auf das allgemeine Verkehrsbewusstsein ab. In Deutschland schaut man auf die Statistik, wie viele Menschen faktisch mit Helm fahren. Damit privilegieren wir denjenigen, dem vor Augen steht, dass ein Pedelec besonders gefahrenträchtig ist, aber keine Konsequenzen daraus zieht, und das zu Lasten Dritter. Ich kann jeden verstehen, der sagt, ich möchte die Freiheit haben, mich zu entscheiden für oder gegen Helm. Man muss nur akzeptieren, wenn man von einem Schädiger Geld haben möchte, dass der vor Gericht sagt: Du hättest Dich mehr schützen können. Rechtsprechung gibt es in den Fallgruppen kleinerer Kinder, die besonders gefährdet sind und deswegen nur mit Helm fahren sollten, und bei Rennradfahrern, die wegen ihres höheren Tempos ein erkennbar höheres Risiko auf sich nehmen.