

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

**37. DEUTSCHER  
VERKEHRSGERICHTSTAG  
1999**

Veröffentlichung  
der auf dem 37. Deutschen Verkehrsgerichtstag  
am 28. und 29. Januar 1999 in Goslar  
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

**– 37. VGT 1999 –**

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

# 37. DEUTSCHER VERKEHRSGERICHTSTAG 1999

Veröffentlichung  
der auf dem 37. Deutschen Verkehrsgerichtstag  
am 28. und 29. Januar 1999 in Goslar  
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Die Durchführung des 37. Deutschen Verkehrsgerichtstages und die Drucklegung dieser Broschüre wurden von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dem ACE, dem ADAC, dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, dem Deutschen Anwaltverein und dem GDV finanziell unterstützt.

Die Programmgestaltung des Deutschen Verkehrsgerichtstages lag in den Händen eines Vorbereitungsausschusses, dem unter Vorsitz von Dr. Peter Macke, OLG-Präsident, folgende Mitglieder angehörten:

Detlef Otto Bönke, Ministerialrat  
Eva Borck, Oberstaatsanwältin  
Hans-Jürgen Gebhardt, Rechtsanwalt  
Dr. Joachim Jagow, Ministerialdirigent  
Horst Janiszewski, Ministerialrat a. D.  
Michael Harald Jordan, Vorsitzender Richter am Landgericht  
Dr. Eckhart Jung, ADAC, Juristische Zentrale  
Dr. Gerhard Küppersbusch, Allianz Versicherungs-AG  
Klaus Labenski, Geschäftsführer  
Reiner Lilie, Oberstaatsanwalt a. D.  
Dr. Dr. Richard Spiegel, Bundesrichter a. D.  
Dr. Dietrich Steinicke, Ministerialrat  
Wolfgang Vogt, Rechtsanwalt  
Sabine Wernet, Rechtsanwältin

Hamburg 1999

Herausgeber:

Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e. V.  
– Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar –  
Beselerstraße 32a, 22607 Hamburg, Telefon (0 40) 89 38 89

Redaktion: Michael Harald Jordan

Gesamtherstellung:

C. L. Mettcker & Söhne, Vertriebs- und Verlagsgesellschaft mbH,  
Am Markt 18, 26409 Wittmund

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Arbeitskreise</b>	
Themen, Leiter, Referenten .....	5
<b>Empfehlungen</b>	
der Arbeitskreise .....	7
<b>Begrüßungsansprache</b>	
des Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft, Prof. Dr. Kurt Rebmann .....	16
<b>Eröffnungsansprache</b>	
des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Dr. Peter Macke .....	24
<b>Plenarvortrag</b>	
„Aktuelle Probleme des deutschen und des internationalen Luftverkehrs“ Dipl.-Ing. Jürgen Weber, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Lufthansa AG, Köln .....	31
<b>Referate:</b>	
<b>Arbeitskreis I:</b>	
„Telefonieren im Auto“	
1. Christine Barbara Kramer .....	44
2. Dr.-Ing. Wolfgang Maisch .....	55
3. Wolfgang Niendorf .....	73
<b>Arbeitskreis II:</b>	
„Arzneimittel und Verkehrssicherheit“	
1. Prof. Dr. Bernd Friedel und Dr. Susanne Becker .....	96
2. Dr. Michael Ludovisy .....	110
3. Kurt Rüdiger Maatz .....	122
<b>Arbeitskreis III:</b>	
„Kann die Einhaltung von Verkehrsvorschriften verbessert werden?“	
1. Dr. Wolfgang Bouska .....	140
2. Prof. Dr. Hans-Dieter Schwind .....	148
3. Gerhard Suhren .....	162
<b>Arbeitskreis IV:</b>	
„Schadensmanagement durch Versicherer“	
1. Dierk Engelke .....	171
2. Roswitha Mikulla-Liegert .....	181
3. Dr. Friedrich Graf von Westphalen .....	197

### **Arbeitskreis V:**

„Autokauf in der EU“

1. Dr. Ralf Scheibach	207
2. Dr. Dieter Schwarz	223
3. Dr. Jürgen Creutzig	235

### **Arbeitskreis VI:**

„Erste Erfahrungen mit der OWiG-Reform“

1. Dr. Oskar Katholnigg	251
2. Dr. Axel Deutscher	258
3. Wolf-Dieter Beck	270

### **Arbeitskreis VII:**

„Kfz-Reparatur mit Gebrauchtteilen“

1. Dr.-Ing. Dieter Anselm	277
2. Dr.-Ing. Christian Jacobi	293
3. Dr. Kurt Reinking	304

### **Arbeitskreis VIII:**

„Die Verantwortung des Reeders für die Sicherheit auf Autofähren,  
Tankern und Massengutschiffen“

1. Dipl.-Meteorologe Kapitän Hans-Jürgen Golchert	317
2. Kapitän Bernd Jeske	330
3. Dr. Volker Looks	340

### **Abschlußvortrag**

„Die Entwicklung des Schadensersatzrechts aus der Sicht der  
Versicherer“

Dr. Bruno Gas, Vorsitzender des Hauptausschusses Schaden  
im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. . . . 369

Die Anzahl der erfaßten Teilnehmer am 37. Deutschen Verkehrsgerichtstag  
1999 betrug 1523. Sie gliedert sich nach Berufsgruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	409	Staats- und Amtsanwälte	47
Versicherer	268	Schifffahrt	32
Richter	115	TÜV/DEKRA	31
Polizei	106	Mediziner/Psychologen	24
Verwaltung	91	Universitäten	20
Sachverständige	89	Berufsgenossenschaft	15
Automobilclubs	85	Sonstige Berufe	45
Industrie/Leasing	83	Medien	63

## ARBEITSKREISE, THEMEN, LEITER, REFERENTEN

- Plenarvortrag: Aktuelle Probleme des deutschen und des internationalen Luftverkehrs**  
Dipl.-Ing. Jürgen Weber, Vorsitzender des  
Vorstands Deutsche Lufthansa AG, Köln
- Arbeitskreis I: Telefonieren im Auto**  
- Unfallrisiken -  
- Technische Möglichkeiten -  
- Rechtliche Probleme und Handlungsbedarf -
- Leitung: Dr. Eckhart Jung, ADAC - Juristische Zentrale -, München  
Referenten: (1) Christine Barbara Kramer, Ministerialrätin,  
Bundesministerium für Verkehr, Bonn  
(2) Dr.-Ing. Wolfgang Maisch, Robert Bosch GmbH,  
Koordination Verkehrstelematik, Stuttgart  
(3) Wolfgang Niendorf, Rechtsanwalt, Hamburg
- Arbeitskreis II: Arzneimittel und Verkehrssicherheit**  
- Verantwortung des Arztes und der Pharma-Industrie -  
- Polizeiliche Aufklärung und Nachweis -  
- Straf- und verwaltungsrechtliche Konsequenzen -
- Leitung: Kay Nehm, Generalbundesanwalt beim  
Bundesgerichtshof, Karlsruhe  
Referenten: (1) Prof. Dr. Bernd Friedel,  
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach  
(2) Dr. Michael Ludovisy, Rechtsanwalt,  
ADAC - Juristische Zentrale -, München  
(3) Kurt Rüdiger Maatz, Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe
- Arbeitskreis III: Kann die Einhaltung von Verkehrsvorschriften verbessert werden?**  
- Akzeptanz -  
- Kontrolle -  
- Überregulierung ( "Schilderwald" ) -
- Leitung: Peter Hentschel, Richter am Amtsgericht Köln  
Referenten: (1) Dr. Wolfgang Bouska,  
Ltd. Ministerialrat a. D., München  
(2) Prof. Dr. Hans-Dieter Schwind, Lehrstuhl für Kriminologie,  
Strafvollzug und Kriminalpolitik, Ruhr-Universität Bochum  
(3) Gerhard Suhren, Rechtsanwalt und Notar, Hannover
- Arbeitskreis IV: Schadensmanagement durch Versicherer**  
- Möglichkeiten und Grenzen -  
- Interesse der Geschädigten -  
- Interesse der Versicherer -
- Leitung: Michael Harald Jordan, Vorsitzender Richter  
am Landgericht, Hamburg  
Referenten: (1) Dierk Engelke, Rechtsanwalt, HDI, Hannover  
(2) Roswitha Mikulla-Liegert,  
ADAC - Juristische Zentrale -, München  
(3) Dr. Friedrich Graf von Westphalen, Rechtsanwalt, Köln

**Arbeitskreis V: Autokauf in der EU**

- Wirtschaftliche Bedeutung -
- Europäisches Wettbewerbsrecht -
- Garantie und Gewährleistung -

Leitung: Wolfgang Vogt, Rechtsanwalt, Dresden

- Referenten:
- (1) Dr. Ralf Scheibach, Leiter der Rechtsabteilung des VdA, Frankfurt/M
  - (2) Dr. Dieter Schwarz, Abteilungsleiter der EU-Kommission Wettbewerb, Brüssel
  - (3) Dr. Jürgen Creutzig, Hauptgeschäftsführer des ZDK, Bonn

**Arbeitskreis VI: Erste Erfahrungen mit der OWiG-Reform**

- Ziele des Gesetzgebers -
- Praxis bei Bußgeldbehörden und Gerichten -
- Erfahrungen der Betroffenen -

Leitung: Dr. Franz-Joachim Jagow, Ministerialdirigent, Bundesministerium für Verkehr, Bonn

- Referenten:
- (1) Dr. Oskar Katholnigg, Ministerialrat, Bundesministerium der Justiz, Bonn
  - (2) Dr. Axel Deutscher, Richter am Amtsgericht, Bochum
  - (3) Wolf-Dieter Beck, Rechtsanwalt, München

**Arbeitskreis VII: Kfz-Reparatur mit Gebrauchtteilen**

- Reparaturtechnik -
- Ersatzteilversorgung -
- Rechtsfragen -

Leitung: Dr. Gerhard Küppersbusch, Allianz Versicherungs-AG, München

- Referenten:
- (1) Dr. Dieter Anselm, Allianz-Zentrum für Technik, Ismaning
  - (2) Dr.-Ing. Christian Jacobi, RAG Umwelt Rohstoff und Recycling GmbH, Bottrop
  - (3) Dr. Kurt Reinking, Rechtsanwalt, Köln

**Arbeitskreis VIII: Die Verantwortung des Reeders für die Sicherheit auf Autofähren, Tankern und Massengutschiffen**

- ISM Code -
- Schiffssicherheit -
- Verantwortlichkeit und Haftung des Reeders -

Leitung: Dr. Dietrich Steinicke, Ministerialrat, Bundesministerium für Verkehr, Bonn

- Referenten:
- (1) Dipl.-Meteorologe Hans-Jürgen Golchert, Kapitän, Verband Deutscher Reeder, Hamburg
  - (2) Bernd Jeske, Kapitän, Reederei Laeisz GmbH, Rostock
  - (3) Dr. Volker Looks, Rechtsanwalt, Hamburg

**Vortrags-  
Veranstaltung: Die Entwicklung des Schadensersatzrechts aus der Sicht der Versicherer**

Dr. Bruno Gas, Vorsitzender des Hauptausschusses Schaden im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin

# Empfehlungen des 37. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1999

*Arbeitskreis I:*

## **„Telefonieren im Auto“**

Der Arbeitskreis hat nahezu einstimmig die folgende Empfehlung verabschiedet:

Die Benutzung von Mobiltelefonen auch im Kfz nimmt dynamisch zu. Neben dem Sprechfunk gewinnen weitere Anwendungsmöglichkeiten der digitalen Datenübertragung zunehmend an Bedeutung, z. B. der automatische Notruf. Den unbestreitbaren Vorteilen der mobilen Telekommunikation stehen nicht unerhebliche Risiken für die Verkehrssicherheit gegenüber.

Vor diesem Hintergrund fordert der Arbeitskreis den Ordnungsgeber auf, das Telefonieren des Fahrers während des Lenkens mit dem Handy/Hörer in der Hand zu unterbinden und als Ordnungswidrigkeit mit einem Verwarnungsgeld zu ahnden. Durch die Benutzung einer Freisprecheinrichtung werden zwar die Risiken des Telefonierens während der Fahrt nicht völlig behoben, aber doch wesentlich reduziert.

Wie Untersuchungen ergeben haben, werden die Sicherheitsverluste beim Telefonieren während der Fahrt vom Fahrzeugführer häufig nicht ausreichend wahrgenommen. Deshalb appelliert der Arbeitskreis an die für die Verkehrssicherheitsarbeit verantwortlichen Institutionen, die Aufklärung über die Sicherheitsrisiken zu intensivieren, um die Eigenverantwortung zu stärken, und regt die Aufnahme des Themas in die Fahraus- und -weiterbildung an.

Im Zuge der weiteren Entwicklung der mobilen Kommunikation ist dem Verkehrssicherheitsaspekt hohe Priorität einzuräumen.

## *Arbeitskreis II:*

### **„Arzneimittel und Verkehrssicherheit“**

Angesichts steigenden Arzneimittelkonsums und der daraus folgenden Gefährdungen für den Straßenverkehr spricht der Arbeitskreis folgende Empfehlungen aus:

Die *Kraftfahrer* werden aufgefordert, nach Einnahme von Arzneimitteln sorgfältig zu prüfen, ob sie ein Fahrzeug noch sicher führen können. Die *Ärzte* werden aufgefordert, die Aufklärung der Patienten zu verbessern, insbesondere

- vor der Verschreibung von Arzneimitteln zu klären, ob der Patient am Straßenverkehr teilnehmen wird;
- bei der Verordnung von Arzneimitteln zu prüfen, ob andere, die Verkehrstüchtigkeit weniger oder gar nicht beeinträchtigende Arzneimittel in Betracht kommen;
- die Patienten über die Gefahren aufzuklären, die mit der Einnahme bei Teilnahme am Straßenverkehr verbunden sind. Dazu gehören auch die Aufklärung über die Art und Dauer möglicher Beeinträchtigungen und der Hinweis auf die besonderen Gefahren des Mischkonsums insbesondere mit Alkohol;
- auf den Patienten einzuwirken, im Zweifel auf die Benutzung seines Fahrzeugs zu verzichten.

Die Aufklärung ist zu dokumentieren.

Die *pharmazeutische Industrie* wird aufgefordert,

- vermehrt Präparate zu entwickeln, die die Fahrtüchtigkeit nicht oder weniger beeinträchtigen;
- Arzneimittel anhand standardisierter Verfahren auf die Verkehrssicherheit zu überprüfen.

Die pharmazeutische Industrie ist zu verpflichten, Warnhinweise verbrauchergerechter zu formulieren. Dazu gehören die präzise und verständliche Angabe der Beeinträchtigungen mit entsprechenden Handlungsanweisungen und eine klare Kennzeichnung auf der Verpackung.

Die *Polizei* wird aufgefordert, in Fällen, in denen Auffälligkeiten festgestellt werden, die nicht auf Alkohol oder andere Ursachen zurückzuführen sind, verstärkt dem Verdacht einer Medikamentenbeeinflussung durch die Entnahme einer Blutprobe nachzugehen.

Der *Gesetzgeber* wird aufgefordert, vor der Einbeziehung von Arzneimitteln in den neuen § 24 a Abs. 2 StVG dessen Auswirkungen abzuwarten und die Verkehrsrisiken von bislang nicht erfaßten Arzneimitteln durch Tatsachen zu belegen. Er wird weiterhin aufgefordert, für die dazu erforderlichen Untersuchungen die Rahmenbedingungen zu schaffen.

### *Arbeitskreis III:*

#### **„Kann die Einhaltung von Verkehrsvorschriften verbessert werden?“**

1. Die Beachtung von Normen muß wieder stärker das Ziel von Erziehung, insbesondere durch Eltern und Schule, sein.
2. Der Arbeitskreis appelliert an die Eltern, ihrer Vorbildfunktion im Straßenverkehr gerecht zu werden.
3. Die Verkehrserziehung in den Schulen, insbesondere in den weiterführenden Schulen, sollte weiter intensiviert werden.
4. Qualifizierte Fahrlehrer sind eine wesentliche Voraussetzung für die Kenntnis und Einhaltung von Verkehrsvorschriften durch den Kraftfahrer. Daher begrüßt es der Arbeitskreis, daß durch die Neuordnung des Fahrlehrerrechts ab 1. Januar 1999 die Ausbildung der Fahrlehrer verbessert und daß eine Umwandlung des Fahrlehrerberufes in einen Ausbildungsberuf angestrebt wird.
5. Vorrang haben Maßnahmen, die dazu dienen, die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer zu fördern. Dazu gehören ein deutlich verstärktes Engagement der Medien und die Nutzung der Erfahrungen kommerzieller Werbung.

Für junge Fahranfänger, die ein extrem überproportionales Unfallrisiko haben, soll eine zweite Ausbildungsphase in Form eines Erfahrungsaustausches allgemein eingeführt werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob eine verbindliche Fortbildungsmaßnahme für alle Kraftfahrer in Betracht kommt; ein „Führerschein auf Zeit“ oder eine Prüfung wird jedoch abgelehnt.

6. Verkehrsregelungen müssen objektiv notwendig und plausibel sein. Verkehrszeichen – auch Markierungen und Wegweisungen – müssen jederzeit eindeutig und einwandfrei erkennbar sein. Der Arbeitskreis begrüßt deshalb die neue Bestimmung des § 45 Abs. 9 StVO und erwartet die umgehende Umsetzung.
7. Eine Verringerung polizeilicher Verkehrskontrollen – insbesondere im sicherheitsrelevanten Bereich – ist nicht vertretbar.
8. Um die Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu verbessern, erscheint eine allgemeine Anhebung der Geldbußen nicht erforderlich. Bei vorsätzlichen, exzessiven Verkehrsverstößen sollte jedoch das Regelfahrverbot im Bußgeldkatalog erhöht werden.

*Arbeitskreis IV:*

**„Schadensmanagement durch Versicherer“**

Das Schadensmanagement durch Versicherer ist abzulehnen, denn es bringt das Risiko mit sich, daß der Geschädigte nicht den Schadensersatz bekommt, der ihm nach Gesetz und Rechtsprechung zusteht.

Der Geschädigte kommt auch in die Gefahr, übereilt Entscheidungen zur Art und Weise der Schadensbehebung treffen zu müssen, so daß er keine ausreichende Gelegenheit hat,

- einen unabhängigen technischen Sachverständigen zur Feststellung des Schadens hinzuzuziehen,
- sich über seine Rechte und Pflichten sowie über die für ihn wirtschaftlichste Art der Schadensbehebung zu informieren, insbesondere anwaltlichen Rat einzuholen.

Die Information durch den Haftpflichtversicherer ersetzt nicht die anwaltliche Beratung.

Grundsätzlich ist der Geschädigte frei in der Entscheidung, ob er sich dem Schadensmanagement durch den Haftpflichtversicherer anvertrauen will. Lehnt er dies ab, darf das nicht zu dem Argument führen, er habe die Schadensminderungspflicht verletzt.

*Arbeitskreis V:*

### **„Autokauf in der EU“**

1. Es ist legitim, daß Automobilhersteller nach den jeweiligen Marktgegebenheiten in Mitgliedstaaten der EU unterschiedliche Preise für dasselbe Fahrzeugmodell haben. Dies verstößt nicht gegen europäisches Wettbewerbsrecht.

Es ist nicht legitim, wenn Hersteller es Verbrauchern unmöglich machen oder erschweren, ein neues Auto in dem EU-Land zu kaufen, in dem es den günstigsten Preis hat. Eine derartige Behinderung liegt vor, wenn Hersteller systematisch oder wiederholt gegen dieses Prinzip verstoßen.

2. Durch die Einführung des Euro in 11 Mitgliedstaaten wird die Markttransparenz erhöht. Dies dürfte zu einer weiteren Verringerung der Preisunterschiede im Euro-Land führen.

Gravierende Unterschiede der Besteuerung beim Kauf eines Autos verhindern eine weitergehende Angleichung. Deshalb ist eine möglichst zügige Harmonisierung des Steuerrechts zu fordern.

3. Der Kauf eines Autos in einem anderen EU-Land erfolgt nach den Rechtsregeln dieses Landes. Daraus können sich für den Käufer Schwierigkeiten bei kaufvertraglichen Gewährleistungsansprüchen ergeben. Dem wird abgeholfen durch eine EU-Gewährleistungsrichtlinie. Sie sollte möglichst zügig verabschiedet werden.

4. In der Verordnung über den Kfz-Vertrieb in der EU ist allerdings bereits festgeschrieben, daß unabhängig davon, in welchem EU-Land der Verbraucher ein Auto kauft, Mängel von einer Fabrikatswerkstätte in jedem Mitgliedstaat kostenlos beseitigt werden müssen.

Voraussetzung hierfür ist, daß das Kundendienstheft korrekt ausgefüllt ist. Dazu gehört, daß Stempel, Datum und Unterschrift des im Ausland verkaufenden Vertragshändlers vorhanden sind.

*Arbeitskreis VI:*

**„Erste Erfahrungen mit der OWiG-Reform“**

1. Die Anhebung des Bußgeldrahmens in § 17 Abs. 1 OWiG sollte nicht zu einer generellen Erhöhung der Regelsätze im Bußgeldkatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten führen.
2. Bei einer Beschränkung des Einspruchs gegen den Bußgeldbescheid (z. B. auf die Bußgeldhöhe oder das Fahrverbot) nach § 67 Abs. 2 OWiG hat das Gericht zu prüfen, ob im Einzelfall eine solche zulässig ist. Bedenken können bestehen, wenn eine angemessene Ahndung nur unter Berücksichtigung der näheren Tatumstände möglich ist.
3. Vom schriftlichen Beschlußverfahren nach § 72 OWiG sollte zur Entlastung der Justiz verstärkt Gebrauch gemacht werden.
4. Der Gesetzgeber sollte eine Regelung schaffen, wonach die Rücknahme des Einspruchs der Zustimmung der Staatsanwaltschaft nicht bedarf, wenn sie erklärt hat, sie nehme an der Hauptverhandlung nicht teil oder wenn sie an einer vorausgegangenen Hauptverhandlung nicht teilgenommen hat. Damit soll insbesondere die Einspruchsrücknahme nach Aussetzung der Hauptverhandlung erleichtert werden.
5. Die Möglichkeiten zur Entbindung des Betroffenen von der Erscheinungspflicht in der Hauptverhandlung sollten konsequent genutzt werden (§ 73 Abs. 2 OWiG). Über den Antrag muß so frühzeitig wie möglich entschieden werden, damit sich der Betroffene darauf einstellen kann.
6. Durch die Anhebung der Wertgrenzen im Rechtsbeschwerdeverfahren werden insbesondere fahrlässige Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten weitestgehend dem Rechtsbeschwerdeverfahren entzogen. Dadurch ist das Maß des für die Betroffenen Zumutbaren erreicht.
7. Die Neuregelung über die Vollstreckung des Fahrverbots für sogenannte Ersttäter (§ 25 Abs. 2 a Straßenverkehrsgesetz) hat – soweit bisher überschaubar – nicht zu einer nennenswerten Entlastung der erstinstanzlichen Gerichte geführt. Bei den Verwaltungsbehörden gibt es Mehrbelastungen.
8. Für den Fristbeginn des Fahrverbots sollte der Gesetzgeber bundeseinheitlich alsbald eine Regelung dahingehend schaffen, daß der Betroffene seinen Führerschein bei einer Polizeidienststelle seines Wohnortes abgeben kann.
9. Die Terminologie der Verjährungsregelung in § 26 Abs. 3 Straßenverkehrsgesetz sollte an die Terminologie des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (§ 33 Abs. 1 Nr. 9) angepaßt werden.

*Arbeitskreis VII:*

**„Kfz-Reparatur mit Gebrauchtteilen“**

1. Aus ökologischen und ökonomischen Gründen ist es sinnvoll, die Kfz-Unfallreparatur mit gebrauchten Ersatzteilen auch beim Versicherungsschaden einzusetzen.
2. Bei dieser Reparatur muß sichergestellt sein, daß der vorherige Zustand des Kraftfahrzeuges voll wiederhergestellt wird.
3. Ein funktionierender Gebrauchtteilemarkt setzt voraus:
  - eine Liste verwendbarer Teile,
  - die einheitliche Bezeichnung und Numerierung der Ersatzteile,
  - die Festlegung von Qualitätsstandards und -prüfmethoden (Qualitätssiegel),
  - die EDV-gestützte Abrufbarkeit der Teile,
  - den Aufbau von Netzwerken der Teileanbieter,
  - transparente und verbindliche Preisangebote.
4. Regelmäßige Kontrollen der Verfügbarkeit und der Qualität der Ersatzteile sind notwendig.
5. Die Automobilhersteller werden aufgefordert, die Entwicklung von recyclingfreundlichen Konstruktionen mit identifizierbaren Teilen voranzutreiben.
6. Die Anbieter werden aufgefordert, gebrauchte Teile mit ausreichender Garantie und Gewährleistung zu versehen.
7. Zur Herbeiführung von Akzeptanz ist die Zusammenarbeit der beteiligten Institutionen einschließlich des Verbraucherschutzes erforderlich.
8. Der Arbeitskreis regt an, auf dem 38. Verkehrsgerichtstag im Jahre 2000 das Problem der Verwertung totalgeschädigter Fahrzeuge zu behandeln.

*Arbeitskreis VIII:*

**„Die Verantwortung des Reeders für die Sicherheit auf Autofähren, Tankern und Massengutschiffen“**

Der Arbeitskreis empfiehlt einstimmig:

1. Der Internationale Sicherheitsmanagement Code (ISM Code) der Internationalen Seeschifffahrt-Organisation (IMO) ist das weltweit erste verbindliche Managementsystem für Sicherheit und Umweltschutz. Er ist am 1. Juli 1998 für Fahrgastschiffe, Tanker und Massengutschiffe in Kraft getreten und hat die Verantwortung des Reeders für den sicheren Betrieb seiner Schiffe im Rahmen eines von ihm selbst zu erarbeitenden Sicherheitsmanagementsystems (SMS) für sein Unternehmen einschließlich seiner Schiffe konkretisiert. Hierbei ergibt sich für den Reeder die Verpflichtung, in eigener Verantwortung seine Organisation zu optimieren und dadurch Sicherheit und Umweltschutz beim Betrieb der Schiffe zu erhöhen. Dies kann auch zu einer Kostenreduzierung und Effizienzsteigerung des Unternehmens führen. Der Bundesgesetzgeber hat flankierend die Verantwortung des Reeders für die Organisation des sicheren Schiffsbetriebs ab dem 1. Oktober 1998 im neu erlassenen Schiffssicherheitsgesetz zum Grundsatz der gesamten Schiffssicherheit erhoben.
2. Der Arbeitskreis unterstützt das mit dem ISM Code und dem neuen Schiffssicherheitsgesetz eingeführte neue Sicherheitskonzept der Stärkung der Eigenverantwortlichkeit des Reeders für den sicheren Schiffsbetrieb. Er ruft alle Verantwortlichen an Land und an Bord auf, den ISM Code verantwortungsvoll, wirksam und nachhaltig umzusetzen und damit das Bewußtsein für Sicherheitskultur zu schärfen.
3. Der Arbeitskreis fordert eine weltweit einheitliche Umsetzung des ISM Codes seitens der Flaggenstaaten durch verbindliche Normen der IMO. Dies dient auch der Rechtssicherheit für die Unternehmen.
4. Um Mehrfachkontrollen des SMS zu vermeiden, sollte in den Anweisungen an die Hafenstaatkontrollbehörden klargestellt werden, daß deren Besichtigter keine Aufgaben des Auditors, der bereits das SMS des Reeders geprüft hat, ausführen dürfen.
5. Der Arbeitskreis weist auf die besondere Verantwortung des ISM-Beauftragten hin. Dieser hat die Aufgabe, das Funktionieren des SMS zu überwachen und erforderlichenfalls zu beeinflussen, und stellt damit ein Bindeglied zwischen dem Bordpersonal und dem Reeder dar.
6. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß einerseits dem Reeder Sorgfaltpflichtverletzungen des Bordpersonals gegebenenfalls leichter nachweisbar zuzurechnen sind. Andererseits kann er seine Haftungsrisiken erheb-

lich verringern, wenn er die Anforderungen des ISM Codes so umsetzt, daß das reedereibezogene SMS nicht nur dokumentiert, sondern tatsächlich mit Leben erfüllt wird.

7. Bei der Untersuchung von Seeunfällen durch die Seeämter gibt der ISM Code die Möglichkeit, Managementfehler klar zu identifizieren. Dies erfordert im Interesse der Vorbeugung eine erweiterte Unfalluntersuchung und auf dem Gebiet des ISM Code geschulte Untersuchungsspezialisten.

# **Begrüßungsansprache des Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft**

**Prof. Dr. Kurt Rebmann**

**– Auszug –**

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

Im Namen der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft heiße ich Sie zum Deutschen Verkehrsgerichtstag 1999 in Goslar herzlich willkommen.

Zum diesjährigen Verkehrsgerichtstag sind mehr als 1500 Kolleginnen und Kollegen aus allen Bereichen der Verkehrswissenschaft gekommen. Dieses starke Interesse am Deutschen Verkehrsgerichtstag und seiner Thematik beweist erneut und überzeugend die mehr als bundesweite Bedeutung dieser Begegnung von Experten des Verkehrsrechts, der Verkehrsmedizin, der Verkehrswissenschaft, der Verkehrstechnik und der Verkehrspolitik.

Besonders erfreut sind wir über die große Zahl von Teilnehmern aus dem Ausland. Sie kommen aus Belgien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Liechtenstein, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Schweden, der Schweiz, Spanien, der Türkei und Ungarn. Ich entbiete unseren ausländischen Kolleginnen und Kollegen – mehr als 50 an der Zahl – einen herzlichen Willkommensgruß.

Die heutige Veranstaltung zur Eröffnung des 37. Deutschen Verkehrsgerichtstages wird durch die Anwesenheit prominenter Gäste, die unserer Arbeit besonders verbunden sind, und verdienter Mitglieder der Akademie ausgezeichnet. Sie alle zu nennen, würde den zeitlichen Rahmen meiner Eröffnungsworte sprengen. Lassen Sie mich stellvertretend für sie alle einige wenige Gäste und Mitglieder besonders begrüßen.

Mein erster Gruß gilt dem Plenarredner des heutigen Vormittags, dem Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG in Köln, Herrn Dipl.-Ing. Dr. h.c. Jürgen Weber. Wir wissen es sehr zu schätzen, daß Sie, Herr Dr. Weber, es übernommen haben, im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung des 37. Deutschen Verkehrsgerichtstages über „Aktuelle Probleme des deutschen und des internationalen Luftverkehrs“ zu uns zu sprechen. Ich danke Ihnen dafür im Namen der Akademie.

Ein herzlicher Gruß und besonderer Dank für immer währende Gastfreundlichkeit gelten dem Oberhaupt der Stadt Goslar, Herrn Oberbürgermeister Dr. Hesse, Frau Oberbürgermeisterin a.D. Lattemann-Meyer und Herrn Ober-

stadtdirektor Primus als Förderern und bewährten Freunden der Deutschen Akademie. Ich danke den Repräsentanten der Stadt Goslar herzlich dafür, daß sie auch den 37. Deutschen Verkehrsgerichtstag im sachlichen und im persönlichen Bereich so gut und so hilfreich betreuen. Dank für Hilfe und Unterstützung sage ich auch Herrn 1. Kreisrat Mücke.

Ein kollegialer Gruß gilt dem Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Herrn Präsidenten des Oberlandesgerichts Dr. Peter Macke. Sie haben den 37. Deutschen Verkehrsgerichtstag, den zweiten in Ihrer Amtszeit, mit viel Engagement und Sachverstand geprägt und gestaltet. Ich darf Ihnen, Herr Dr. Macke, dafür im Namen der Deutschen Akademie danken.

Meine Damen und Herren!

Der heutige 37. Deutsche Verkehrsgerichtstag liegt zeitlich fast noch am Beginn einer neuen Wahlperiode des Deutschen Bundestages. Er gibt deshalb Gelegenheit, den in den nächsten vier Jahren für die deutsche Verkehrs- und Verkehrsrechtspolitik Verantwortlichen aufzuzeigen, in welchen Bereichen hier aus der Sicht des Deutschen Verkehrsgerichtstages aktueller Handlungsbedarf besteht. Bei der damit verbundenen Erwartung auf Resonanz im politischen Raum sollte die Tatsache, daß in der zweistündigen Regierungserklärung des Bundeskanzlers vor dem Deutschen Bundestag am 10. November 1998 kein einziges Wort zur Verkehrspolitik fiel, nicht als negatives Präjudiz gewertet werden.

Denn immerhin steht in der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien vom 20. Oktober 1998 folgender Satz – ich zitiere –:

„Zur Bekämpfung des Alkohols am Steuer als einer der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr werden die Rechtsfolgen der jetzigen 0,8 Promillegrenze ab 0,5 Promille angewandt.“

Damit wird – und das ist sehr zu begrüßen – der wiederholte Vorschlag des Verkehrsgerichtstages aufgegriffen, den Alkoholgrenzwert in § 24a StVG von 0,8 auf 0,5 Promille abzusenken und die Überschreitung dieses Grenzwerts mit einem Regelfahrverbot, einem Vierpunkteintrag im Verkehrszentralregister und einer Geldbuße bis zu 3000,- DM zu ahnden. In der letzten Wahlperiode konnte mit der Einführung der 0,5 Promillegrenze mit reduzierter Bewehrung nur ein erster Schritt zu diesem Ziel erreicht werden. Aber schon er hatte – verbunden mit der Zulassung der Atemalkoholanalyse und einer bundesweiten Kampagne der Aufklärung und Mahnung – erheblichen verkehrserzieherischen Effekt. In den ersten 9 Monaten des Jahres 1998 ist die Zahl der Alkoholunfälle im Straßenverkehr gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um beinahe 14 % zurückgegangen, die Zahl der durch Alkoholunfall im Straßenverkehr Getöteten sogar um 21 %. Es steht außer Zweifel, daß mit der

Streichung der 0,8 Promillegrenze und der Bewehrung der 0,5 Promillegrenze mit schärferer Sanktion das Verhalten der Kraftfahrer beim Konsum von Alkohol am Steuer noch mehr zum Positiven verändert und damit die Verkehrssicherheit in diesem Bereich noch mehr verbessert werden kann. Der Bundesgesetzgeber sollte deshalb das angekündigte Vorhaben möglichst bald durch entsprechende Änderung des § 24 a StVG verwirklichen. Damit leistet er zugleich einen Beitrag zur Rechtsangleichung in der Europäischen Union – und auch einen Beitrag zur Rechtsvereinfachung im Inland, weil es dann in Deutschland nur noch drei rechtlich relevante Alkoholgrenzwerte gibt.

Zu deren strikter Beachtung durch die Kraftfahrer und zur Reduzierung der großen Dunkelziffer von Verstößen gegen die hier einschlägigen Straf- und Bußgeldvorschriften bedarf es – und das ist allgemeine Meinung – vermehrter und verstärkter polizeilicher Kontrollen. Bei ihrer Durchführung ist die 1998 erreichte Zulassung der Atemalkoholanalyse als forensisch sicheres Beweismittel eine wesentliche Hilfe. Ein Mangel der jetzt geltenden Regelung besteht bekanntlich darin, daß die Mitwirkung an der Atemkontrolle freiwillig und damit die Blutprobe nach § 81 a StPO nach wie vor ultima ratio ist. Hier wird für die neue Bundesregierung Handlungsbedarf in doppelter Hinsicht angemahnt:

Einmal sollte die anlaßfreie Kontrolle auf alkoholbeeinflusste Teilnahme am Straßenverkehr, die § 36 Abs. 5 StVO nur für Zwecke der Prävention vorsieht, auch zur Aufklärung bereits begangener Zuwiderhandlungen zugelassen werden. Denn eine sanktionsbewerte Alkoholpromillegrenze ohne Ermächtigung der Polizei zur ständigen Kontrolle sowohl im präventiven als auch im repressiven Bereich bringt nicht den notwendigen Effekt für Verkehrsverhalten und Verkehrssicherheit. Zum anderen sollte – entsprechend den wiederholten Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages und auch nach ausländischem Vorbild – zur Vereinfachung und besseren Wirksamkeit polizeilicher Alkoholkontrollen jeder Kraftfahrer gesetzlich verpflichtet werden, auch ohne Anfangsverdacht an einer Atemalkoholkontrolle mitzuwirken. Die Begründung einer solchen Pflicht des Verkehrsteilnehmers zur Mitwirkung bei der Feststellung selbst begangener Verkehrsverstöße ist verfassungsrechtlich zulässig und auch im deutschen Verkehrsrecht nichts Neues. So muß z. B. ein Lkw- oder Busfahrer in seinem Fahrzeug ein Kontrollgerät betreiben, das auch bei verdachtsfreien Kontrollen den Nachweis von Verstößen gegen Tempolimits oder gegen Lenk- und Ruhezeiten ermöglicht.

Eine wichtige Aufgabe der neuen Bundesregierung sehe ich auch im Einsatz für die dringend gebotene Harmonisierung des Verkehrsrechts in Europa.

Wir haben in der Europäischen Union seit 1. Januar 1999 eine einheitliche Währung. Wir haben ebenfalls seit Beginn dieses Jahres einen einheitlichen

EU-Führerschein. Wir haben Rechtsgrundlagen der EU für einheitliche Lenk- und Ruhezeiten im Lkw- und Busverkehr. Wir haben überhaupt auf vielen Gebieten eine geglückte Vereinheitlichung der nationalen Rechte unter dem Dach der EU. Aber wir haben

- trotz des Wiener Straßenverkehrsübereinkommens von 1968 und der europäischen Zusatzübereinkommen und
- trotz des EU-Programms zur Förderung der Verkehrssicherheit für 1997 bis 2001

in wichtigen Punkten immer noch keine einheitlichen Regelungen für das Verhalten im Straßenverkehr. Dies gilt vor allem

- für die zulässigen Geschwindigkeiten,
- für die Alkoholpromillegrenzen,
- für die Benutzung der Fahrstreifen auf Autobahnen und anderen Straßen
- und für das unerlaubte Entfernen vom Unfallort.

Hier – und auch bei anderen Verhaltensregelungen – bestehen bekanntlich von Land zu Land gravierende Unterschiede. Sie führen zu vielen – bei Rechtseinheit vermeidbaren – Verkehrsverstößen im jeweiligen Ausland. Und sie bewirken angesichts des ständig wachsenden grenzüberschreitenden Verkehrs erhebliche Defizite für die Verkehrssicherheit in Europa.

Zu deren Ausgleich bedarf es letztlich einer einheitlichen Europäischen Straßenverkehrsordnung. Eine solche wird von dem für den Verkehr zuständigen Kommissar der EU-Kommission, Neil Kinnock, seit 1995 gefordert. Sie ist bisher als Regelungswerk auch nicht in Ansätzen verwirklicht. Es gibt in der EU – und das ist ein weiterer Mangel – auch kein einheitliches Verfahren zur Feststellung von Verkehrsverstößen und kein einheitliches Sanktionssystem.

Für die Harmonisierung des Verkehrsrechts in der EU gilt das in Art. 3 b des EG-Vertrages festgelegte Subsidiaritätsprinzip. Im Hinblick darauf vertrat die Bundesregierung noch im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1996/97 vom 3. Juli 1998 (BT-Drucks. 13/11252) den Standpunkt, das Verhalten im Straßenverkehr sei auf nationaler Ebene besser und wirksamer zu regeln als durch zentrale, in allen Mitgliedstaaten geltende Vorschriften.

Hier ist ein Umdenken notwendig. Dazu zwingt – neben den Erfordernissen der Verkehrssicherheit im grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr – jetzt vor allem das Übereinkommen der Mitgliedstaaten der EU über den Entzug der Fahrerlaubnis. Das Übereinkommen wurde – auch von der Bundesregierung – am 18. Juni 1998 unterzeichnet; es bedarf noch der Zustimmung von Bundestag und Bundesrat.

Das Übereinkommen will sicherstellen, daß Entscheidungen über den Entzug der Fahrerlaubnis unionsweit vollstreckt werden. Dies geschieht so: Wird wegen einer im Abkommen bezeichneten Katalogtat in einem Mitgliedstaat der EU rechtskräftig eine Fahrerlaubnis entzogen oder ein Fahrverbot verhängt, so hat der Wohnsitzstaat des Betroffenen nach Unterrichtung durch den Tatortstaat die ausländische Entscheidung zu vollstrecken. Der Verlust der Fahrerlaubnis im EU-Ausland gilt also nicht – wie bisher – nur im Tatortstaat, sondern auch im Wohnsitzstaat des Betroffenen; er wirkt damit – weil er den Führerschein dort abzugeben hat – im ganzen Gebiet der EU. Das ist eine einschneidende Änderung gegenüber dem bisherigen Recht. Aber sie ist die logische Konsequenz der einheitlichen EU-Fahrerlaubnis und ist – wie diese – nur zu begrüßen.

Katalogtaten im Sinne des Abkommens, die den Entzug der Fahrerlaubnis oder ein Fahrverbot rechtfertigen, sind z. B.

- Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit,
- Führen eines Kraftfahrzeugs unter Einfluß von Alkohol und Drogen,
- rücksichtsloses oder gefährliches Fahren,

also Verstöße gegen Verhaltensregeln im Straßenverkehr. Sie werden nach Tatbestand und Sanktion im Abkommen nicht harmonisiert und sind dies – wie vorhin dargelegt – auch sonst nicht. Das hat zur Folge, daß der Wohnsitzstaat einen im Ausland erfolgten Entzug der Fahrerlaubnis auch dann zu vollstrecken hat, wenn der Entzug zwar auch im Inland zulässig gewesen, aber nicht so oder nicht mit dieser Sperrfrist angeordnet worden wäre. Diese Ungleichheit tangiert – gerade bei der Fahrerlaubnis – in besonderem Maße die Akzeptanz der inländischen Vollstreckungsmaßnahme. Das Übereinkommen erfordert deshalb möglichst bald eine unionsweite Anpassung der einschlägigen nationalen Straf- und Bußgeldtatbestände und der angedrohten Sanktionen.

Dazu kommt ein weiteres: Nach dem Abkommen sind die Behörden und Gerichte des Wohnsitzstaates bei der Vollstreckung der ausländischen Entscheidung an die im Tatortstaat getroffenen tatsächlichen Feststellungen über das Vorliegen einer Katalogtat gebunden. Dies ist z. B. aus deutscher Sicht problematisch, weil diese Feststellungen im Ausland nicht selten in einem Verfahren erfolgen, das unseren rechtsstaatlichen Anforderungen nicht genügt. Ich denke z. B. an die Messung von Geschwindigkeiten, von Atemalkoholwerten, auch an das Fehlen von Aussage- und Zeugnisverweigerungsrechten. Der Weltdachverband der Automobilklubs weist deshalb mit Recht darauf hin, daß das EU-Übereinkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis auch ein unions-einheitliches Verfahrensrecht zur Feststellung von Verkehrsverstößen für Verwaltungsbehörden und Gerichte zwingend erfordert.

Für die Bundesregierung, die jetzt die Rats-Präsidentschaft in der EU hat, sollte auch das Übereinkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis Anlaß sein, mit Nachdruck auf eine Harmonisierung des Verkehrsrechts und des dazu gehörenden Verfahrensrechts in der EU hinzuwirken. Das Straßenverkehrsrecht, das fast jeden Bürger tagtäglich berührt, sollte und darf nicht das Schlußlicht in der Herstellung der Rechtseinheit in der Europäischen Union sein und bleiben.

Handlungsbedarf besteht schließlich auch zur Lösung eines Problems der Verkehrssicherheit, das in der öffentlichen Diskussion aus meiner Sicht zu wenig Beachtung findet. Ich denke an die erschreckend hohe Zahl von Verkehrsunfällen durch Auffahren auf Bäume am Straßenrand. Wir haben in Deutschland – nicht nur in den neuen Bundesländern – viele schöne Alleen, also mit hohen Bäumen dicht gesäumte Bundes- und Landesstraßen. Leider kommt es auf diesen Straßen häufig zu Unfällen mit schwersten Folgen. Die Baumreihen mit oft nur geringstem Abstand zum Fahrbahnrand bedeuten – so eine Spezialstatistik der Polizei – echte Todesfallen. Jährlich sterben in Deutschland mehr als 1900 Menschen durch Auffahrunfälle an Bäumen; das sind rund 25 % aller im Straßenverkehr Getöteten. Jährlich werden über 11000 Menschen durch Baumunfälle schwerst verletzt. Der volkswirtschaftliche Schaden durch Baumunfälle in Deutschland beläuft sich auf mehr als 4 Milliarden DM pro Jahr.

Hier sind die Verkehrsverwaltungen von Bund und Ländern aufgerufen zur Unfallreduzierung durch intelligentere Gestaltung des Straßenraums. Dazu ist es nicht notwendig, Bäume in schönen Alleen zu fällen. Durch Leitplanken kann der Aufprall auf diese Bäume verhindert werden. Wenn Leitplanken aus ästhetischen Gründen nicht konvenieren, sollten – zumindest an besonders unfallträchtigen Stellen – Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet und diese durch Radarkontrollen durchgesetzt werden. Neupflanzungen von Bäumen am Rand von Straßen mit Kfz-Verkehr sollten unterbleiben. Die Bündelung dieser Maßnahmen wäre ein Gewinn für die so wichtige Verkehrssicherheit auf unseren Straßen.

Meine Damen und Herren!

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag verdankt seinen Rang und seine Bedeutung ganz entscheidend dem Engagement von Persönlichkeiten, die sich als hervorragende Sachkenner oder als Förderer mit Durchblick und Kompetenz für die Arbeit der Akademie und für die Gestaltung der Deutschen Verkehrsgerichtstage zur Verfügung stellen. Ein hoch angesehener Jurist aus diesem Kreise soll heute – auf Grund Beschlusses des Vorstands der Akademie – durch die Verleihung der „Goslar-Medaille“ geehrt werden:

Herr Ltd. Ministerialrat a.D. Dr. Wolfgang Bouska.

Ihr berufliches und ehrenamtliches Wirken, Herr Dr. Bouska, galt und gilt in breiter Fächerung der Verbesserung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen. Sie haben sich für dieses Ziel eingesetzt schon in den 60er Jahren als juristischer Mitarbeiter im Referat Straßenverkehrsrecht des Bundesministeriums für Verkehr in Bonn, dann im Verkehrsreferat des Bayer. Staatsministeriums des Innern und später als Leiter der Zentralen Bußgeldstelle im Bayer. Polizeiverwaltungsamt. Seit 1976 waren Sie Leiter des Verkehrsreferats in der Abteilung öffentliche Sicherheit und Ordnung des Bayer. Staatsministeriums des Innern, seit 1992 zugleich stellvertretender Abteilungsleiter, mit den Schwerpunkten

- Förderung der Verkehrssicherheit,
- Verhaltensrecht im Straßenverkehr (StVG und StVO),
- Fahrerlaubnisrecht,
- Fahrlehrerrecht,
- polizeiliche Verkehrsüberwachung und
- Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten.

Sie sind auf diesen Gebieten ein bundesweit und darüber hinaus anerkannter und ausgewiesener Mann der verkehrsrechtlichen Praxis. Mit Ihrem umfassenden Überblick über das gesamte Rechtssystem der Verkehrssicherheit haben Sie viele Regelungen und Aktionsprogramme auf diesem Gebiet initiiert oder wesentlich mit gestaltet. Ihr Rat war und ist gefragt in zahlreichen Fachausschüssen auf Bundes- und Länderebene, denen Sie als Vorsitzender oder Mitglied angehörten, auch im Rechtsausschuß des DVR.

Sie sind, Herr Dr. Bouska, auch ein Mann der Verkehrswissenschaft. Sie sind Verfasser von Kommentaren zum Fahrlehrerrecht, zum Fahrerlaubnisrecht, zur Straßenverkehrsordnung und zu den Fragen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Daneben sind Sie ständiger Mitarbeiter im „Deutschen Auto-recht“ und Autor zahlreicher Abhandlungen auf verkehrsrechtlichem und verkehrspolitischem Gebiet.

Ihr vorbildliches Eintreten für mehr Verkehrssicherheit wurde u.a. gewürdigt durch die Verleihung des Bundesverdienstkreuzes, des Goldenen VDM-Dieselrings und des Ehrenzeichens in Silber der Deutschen Verkehrswacht.

Dem Deutschen Verkehrsgerichtstag sind Sie seit 1970 mit regelmäßiger Teilnahme und ständiger Einsatzbereitschaft verbunden. Sie haben sich zweimal als Arbeitskreisleiter und bis jetzt sechs Mal als Referent zur Verfügung gestellt. Sie sind Referent auch auf diesem Verkehrsgerichtstag. Und Sie haben die Ergebnisse und Empfehlungen von vielen Verkehrsgerichtstagen durch Ihr Engagement und Ihre Sachkunde wesentlich gefördert.

Herr Dr. Bouska! Sie haben sich durch all das um die Verkehrswissenschaft und den Deutschen Verkehrsgerichtstag verdient gemacht. In Anerkennung dieser Verdienste verleiht Ihnen die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft zum 37. Deutschen Verkehrsgerichtstag die „Goslar-Medaille“.

Meine Damen und Herren!

Im Amt des Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft erfolgt mit Ablauf dieses Verkehrsgerichtstages ein personeller Wechsel. Ich bin seit Januar 1977, also nunmehr 22 Jahre lang, Präsident der Akademie. Auf der Mitgliederversammlung der Akademie am gestrigen Tage habe ich für eine Wiederwahl nicht mehr kandidiert. Ich bin der Meinung, daß an der Spitze der Akademie jetzt ein jüngerer Mann stehen sollte, der im Bereich des Verkehrsrechts noch im aktiven Dienst steht. Auf meine Anregung und auf Vorschlag des Vorstands hat die Mitgliederversammlung gestern Herrn Generalbundesanwalt Kay Nehm mit Ablauf dieses Verkehrsgerichtstages zum Präsidenten der Akademie gewählt. Ich darf Ihnen, Herr Nehm, auch vor diesem Forum zu Ihrer Wahl gratulieren. Ich wünsche Ihnen für Ihr neues Ehrenamt Glück und Erfolg.

Ich habe dieses Ehrenamt des Präsidenten der Akademie all die Jahre lang gerne ausgeübt. Es hat mich oft auch nach Goslar geführt. Und das war für mich immer wieder ein Erlebnis. Und es hat mich zu Ihnen geführt, meine Damen und Herren. Und das war für mich immer ein Gewinn.

Meine Damen und Herren!

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag ist ein unparteiischer und unabhängiger Sachverwalter des Verkehrsrechts der Bundesrepublik Deutschland. Ich hoffe, daß auch der 37. Deutsche Verkehrsgerichtstag mit seinen aktuellen Themen dem Gesetzgeber, der Justiz, der Exekutive und auch dem Verkehrsteilnehmer selbst wichtige Anregungen geben und Erkenntnisse vermitteln kann.

In diesem Sinne wünsche ich dem 37. Deutschen Verkehrsgerichtstag gutes Gelingen und viel Erfolg.

# Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages

**Dr. Peter Macke**

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

1. Zur Eröffnung des diesjährigen Verkehrsgerichtstages möchte ich Ihren Blick auf ein besonders bedrückendes Kapitel des Verkehrsgeschehens lenken. Eine Auswertung der Verkehrsunfallstatistik ergibt, daß jährlich etwa 50.000 Kinder in Verkehrsunfälle verwickelt sind. Mehr als 300 Kinder, im Alter bis zu 15 Jahren, kommen dabei Jahr für Jahr zu Tode, rund 40 % im Auto und je etwa 30 % als Fußgänger und als Radfahrer. Machen Sie sich das bitte klar: 300 Kinder; das ist so, als ob 2 - 3 Kindergärten mit allen Kindern darin ausgelöscht würden. Auch bei der allgemeinen Unfallbilanz gibt es bei Lichte besehen keinen Anlaß zur Entwarnung. Freilich ist die Zahl der Verkehrstoten im Jahre 1998 im Vergleich zum Jahr davor, wie die Statistiker flugs als Erfolg melden, um rund 7,5 % zurückgegangen. Indes muß einem die Genugtuung darüber im Halse stecken bleiben, wenn man sich klarmacht, daß es immer noch rund 7.900 Menschen sind, die 1998 auf Deutschlands Straßen dem Moloch Verkehr zum Opfer gefallen sind, 7.900 zuviel. Hinzu kommen 380.000 Unfallverletzte. Das alles ist beunruhigend genug. Zum Erschütterndsten aber gehört es, wenn ein Kind in dieser ihm so fremden Welt des Straßenverkehrs mit dem Leben bezahlen muß oder schwer verletzt, vielleicht für sein Leben gezeichnet wird. Und in diesem Bereich ist keine rückläufige, sondern noch eine leicht steigende Tendenz zu beobachten. Das muß Betroffenheit auslösen. Wir Erwachsene haben uns diese Welt des Autoverkehrs aus wirtschaftlichen Gründen und zu unserem Vergnügen geschaffen und profitieren davon, kennen die damit verbundenen Gefahren und können sie jedenfalls ein Stück weit beherrschen. Unsere Kinder aber, die unserer Obhut und Fürsorge anvertraut, die unsere Hoffnung und unsere Zukunft, die unser Bestes sind, setzen wir mit dem motorisierten Straßenverkehr einer tödlichen Gefahr aus, der sie, arglos, unerfahren und unbekümmert, wie Kinder eben sind, nicht gewachsen sein können. Wir müssen alles, aber auch alles tun, um sie in den Gefahren des Straßenverkehrs vor Schaden zu bewahren. Das muß damit beginnen, daß die Kinder im Auto gesichert - Stichwort Kindersitz - und angeschnallt werden. Eltern, die hiergegen verstoßen, verhalten sich ganz und gar verantwortungslos. Daß da zum 1. Juli 1998 das Bußgeld auf 80,— DM verdoppelt

worden ist - hinzu kommt ein Punkt in der Flensburger Kartei -, ist sozusagen das Mindeste, das die Rechtsordnung beisteuern muß, um die Eltern an ihre Verantwortung zu erinnern. Immer noch 10 % der Kinder sind gar nicht gesichert; es ist kaum zu glauben! In hohem Maße beunruhigend ist weiter, daß 2/3 der Kinder nicht ordnungsgemäß gesichert sind, also etwa einen Gurt umhaben, aber nicht in einem altersgerechten Kindersitz sitzen. So manches Kleinkind wäre vor schwersten Gesichts- und Augenverletzungen bewahrt worden, wenn der Kindersitz hinten und gegen die Fahrtrichtung gestanden hätte. Und noch eine Bemerkung zur Kindersicherung: Mir ist ganz und gar unverständlich, daß, unter unmittelbarer Verantwortung der öffentlichen Hand!, nicht längst dafür gesorgt ist, daß die Kinder in den Schulbussen angeschnallt sind. Da sind gar keine Anschnallgurte vorhanden. Stellen Sie sich vor, was da bei einem schweren Unfall mit einem Schulbus voll quirliger, gar stehender oder herumspringender Kinder passieren kann! Muß da erst ein solches Unglück geschehen, bis den Verantwortlichen endlich die Augen aufgehen? Ich fordere alle Beteiligten auf: Handeln Sie, handeln Sie, bevor es zu spät ist! In beunruhigender Weise hat auch erneut die Zahl der Unfälle mit Kindern auf dem Fahrrad zugenommen, um rund 8 %, während ansonsten die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrern (leicht) zurückgegangen ist; wie gesagt: Rund 30 % der im Straßenverkehr zu Tode gekommenen Kinder waren mit ihren Fahrrädern unterwegs. Es ist nicht zu begreifen, daß es immer noch Eltern gibt, die ihre Kinder nicht wenigstens veranlassen, beim Fahrradfahren einen Kopfschutz zu tragen. Schon um unserer Kinder willen war es auch richtig, im Jahre 1998 die sogenannte Busregel zu verschärfen - denn viele Kinder fahren ja mit dem Bus zur Schule - und das Überholen eines sich mit Warnlicht der Haltestelle nähernden Busses mit einem erhöhten Bußgeld, jetzt 80,— DM plus Punkt in Flensburg, sowie das Vorbeifahren an einem haltenden Bus mit höherer als Schrittgeschwindigkeit mit einem erhöhten Bußgeld, jetzt 100,— DM plus 2 Punkte bzw. bei mehr als 30 km/h über Schrittgeschwindigkeit mit 200,— DM plus 3 Punkten plus 1 Monat Fahrverbot, zu belegen. Nicht zuletzt appelliere ich an die für das Schulwesen Verantwortlichen, sich verstärkt der Verkehrserziehung an den Schulen zu widmen, um das Gefühl der Kinder für die Gefahren des Straßenverkehrs zu schärfen und ihnen ein verkehrsgerechtes und achtsames Verhalten nahezubringen. Sachverständige Hilfe bei dieser im wahrsten Sinne des Wortes lebenswichtigen pädagogischen Aufgabe steht bereit. Polizei, Verkehrswachen und Automobilclubs bieten in höchst aner kennenswerter Weise an, in die Schulen zu gehen und zu einem lebensnahen Verkehrsunterricht beizutragen. Aber die Schulen müssen sich, unter Inanspruchnahme dieser Hilfen, ihrerseits engagieren und die Verkehrserziehung als unverzichtbaren Teil ihres Auftrags begreifen. Da liegt manches im Argen. Die einschlägigen Rahmenrichtlinien

der Länder stehen mancherorts mehr oder weniger nur auf dem Papier. Ihre Umsetzung wird nicht genügend kontrolliert, die in ihnen vorgesehene Stundenzahl allzu oft nicht eingehalten. Verkehrserziehung findet an so mancher Schule nur unregelmäßig und zusammenhanglos nach Art einer Vertretungsstunde statt. Da tut Abhilfe not. Der Verkehrsunterricht muß Pflichtfach wie Schreiben und Rechnen sein und einen festen Platz in der Studentafel einnehmen. Verkehrserziehung darf in der Ausbildung der angehenden Lehrer und in der Lehrerfortbildung nicht länger ein Schattendasein führen. Die Schule hat die Kinder - „non scholae, sed vitae discimus“ - auf das Leben vorzubereiten. Dann aber muß sie das Ihre dazu beitragen, die Kinder vor den Gefahren des Straßenverkehrs zu bewahren. Ein Kind, das im Straßenverkehr zu Tode kommt, hat nichts mehr davon, daß es Schreiben und Rechnen gelernt hat.

2. Ich muß ein paar Sätze zu den Verkehrsteilnehmern anfügen, die zwar nicht mehr zu den Kindern, wohl aber noch zu den jungen Leuten gehören: zu den Neulingen am Steuer. Gemeint sind die Fahranfänger, bei denen es sich ja überwiegend um junge Leute etwa von 18 bis etwa 24 Jahren handelt. Vor einem Jahr hat der Verkehrsgerichtstag ein absolutes Alkoholverbot für diese jungen Kraftfahrer bei gleichzeitiger Verlängerung der Probeführerscheinzeit empfohlen. Das bleibt, unbeschadet unserer Sympathie für die beabsichtigte 0,5‰-Regelung mit Fahrverbot, auf der Tagesordnung. Die 18- bis 24-Jährigen sind zu einem unverhältnismäßig hohen Anteil an Verkehrsunfällen beteiligt. Sie stellen nur knapp 11 % der Führerscheininhaber, verursachen aber rund 25 % der Verkehrsunfälle. Sie treiben, teils als Täter, teils als Opfer ihres eigenen Leichtsinns, die Zahl der Unfalltote und Schwerverletzten dramatisch in die Höhe. Ungefähr 2.000 Unfalltote und rund 100.000 Verletzte gehen auf das Konto dieser relativ kleinen Gruppe. Jugendliche Unerfahrenheit und Selbstüberschätzung, nicht angepaßte Geschwindigkeit und Imponiergehabe, wie es in dieser Altersklasse verbreitet ist, stellen schon für sich allein ein beträchtliches Gefahrenpotential dar. Die Gefahr wächst massiv, wenn Alkohol hinzukommt. Die 11 % jungen Kraftfahrer sind für mehr als 30 % der Alkoholunfälle verantwortlich und bei fast  $\frac{3}{4}$  aller von Fahranfängern verursachten tödlichen Unfälle ist Alkohol im Spiel. Da kann man, da darf man nicht tatenlos zusehen. Es macht daher Sinn, den jungen Fahrern abzuverlangen, während der Zeit des Probeführerscheins ganz auf Alkohol zu verzichten, wenn sie sich noch ans Steuer setzen wollen. Gewiß gibt es Schwierigkeiten, das zu kontrollieren. Man kann einem Auto nicht von weitem ansehen, ob ein jüngerer oder ein älterer Fahrer am Steuer sitzt. Dennoch: Jeder kann in eine Kontrolle geraten. Und beim Fahranfänger wird dann eben beim geringsten Verdacht auf Alkohol gemessen; und jeder Alkoholwert würde genügen. Außerdem kann es für jedes Glas Alkohol einen Zeugen geben. Wenn ein

junger Fahrer schon nach dem ersten Glas Alkohol damit rechnen muß, seinen gerade erworbenen Führerschein wieder loszusein: Das muß, das wird die Hemmschwelle erhöhen und wird Leben und Gesundheit, auch das eigene Leben des Fahranfängers, schützen helfen. Um die Akzeptanz einer solchen Regelung, auch bei den jungen Leuten selbst, ist mir übrigens gar nicht bange. Unsere jungen Leute mögen doch auch sonst keine Halbheiten und verstehen eine klare Sprache immer noch am besten. Die Devise „Kein Tropfen Alkohol am Steuer bei Führerschein auf Probe“ kommt ihrem Sinn für „Entweder-Oder“ entgegen. In diesem Punkte müssen wir beharrlich bleiben.

3. Bei einem Rückblick auf das Verkehrsgeschehen des zu Ende gegangenen Jahres drängen sich für 1998 insbesondere die Bilder von dem grauenhaften Eisenbahnunglück in Eschede auf, bei dem mehr als hundert Menschen ihr Leben lassen mußten und weitere 88 verletzt worden sind. Ein solcher Unglücksfall führt eindringlich vor Augen, daß sich die Technik, die wir zu beherrschen glauben, als tödliche Falle erweisen kann; daß wir unserem Schicksal, aller Technik zum Trotz, nicht entgehen können. An diesem Grundtatbestand, dessen sollten wir uns bewußt bleiben, läßt sich nichts ändern. Das entbindet uns aber nicht davon, wenigstens die Folgen solcher Unglücksfälle einfühlsam zu regeln. Ein Unglück wie das von Eschede offenbart in dieser Hinsicht verwunderliche Lücken. Die modernen Hochgeschwindigkeitszüge, der ICE als Beispiel, haben ganz neue Schadensdimensionen heraufbeschworen. Da ist der Tod, wenn die Technik versagt oder das Material ermüdet, geradezu vorprogrammiert. Bezeichnenderweise gab es in Eschede, auch in diesem Punkte ein beängstigendes Menetekel, mehr Tote als Verletzte. Unsere Rechtsordnung aber verharrt auf Regelungen aus den Zeiten der Bimmelbahn. Nach den für den Schienenverkehr geltenden Regelungen des Haftpflichtgesetzes haftet die Bahn, solange ihr nicht konkret ein Verschulden nachgewiesen werden kann, den Hinterbliebenen für den fortfallenden Unterhaltsanspruch bis zu einer Jahresrente von 30.000,— DM, einem seit mehr als 20 Jahren nicht mehr veränderten Betrag, und zwar derart, daß auch dann kein Anspruch auf mehr als 30.000,— DM/Jahr, 2.500,— DM/Monat, besteht, wenn Frau und drei Kinder zurückbleiben, die sich damit also, auch wenn sie bis dahin gut versorgt waren, plötzlich auf Sozialhilfeniveau befinden. Das ist schlicht skandalös. Der Vorhalt geht im konkreten Falle gar nicht an die Adresse der Bahn. Sie hat Presseberichten zufolge nach dem Unglück von Eschede angekündigt, daß sie sich nicht auf die Haftungsbegrenzung berufen werde. Unbeschadet dessen bleibt die Regelung skandalös. Es darf nicht im Belieben der Bahn stehen, daß nach so einem schrecklichen Unglücksfall und angesichts des Leids, das damit über die betroffenen Familien gebracht wird, wenigstens der Unterhaltsschaden angemessen ausgeglichen wird. Hierauf muß vielmehr ein gesetzlicher Anspruch bestehen. Der Haftungshöchstbetrag

muß, wenn nicht ganz gestrichen, so doch massiv erhöht werden. Und wenn es schon einen Haftungshöchstbetrag geben muß, darf er beim Unterhaltschaden nicht für alle Betroffenen zusammen, sondern muß er für jeden Unterhaltsgeschädigten gesondert gelten. Ich fordere den Bundesgesetzgeber auf, in diesem Sinne tätig zu werden. Das gibt im übrigen Gelegenheit, gleich noch ein paar weitere Empfehlungen der Verkehrsgerichtstage - Erhöhung der Haftungssummen auch in anderen Fällen der Gefährdungshaftung, Schmerzensgeld auch bei Gefährdungshaftung und Verbesserung der haftungsrechtlichen Stellung der Kinder im motorisierten Straßenverkehr - aufzugreifen. Ich weiß, daß dergleichen im Rahmen einer Schadensersatznovelle geplant ist und daß jedenfalls in dem hier speziell angesprochenen Punkt einer Erhöhung der Haftungssummen weitgehend Konsens besteht. Gleichwohl dränge ich. Notfalls muß dieser Teil der Novelle unter Ausklammerung anderer und umstrittenerer Fragen vorgezogen werden. Der Handlungsbedarf ist offensichtlich. In anderen Fragen ging's, wie wir in diesen Monaten erlebt haben, ja auch schneller.

Allgemein wünschen wir uns von der neuen Bundesregierung und der sie tragenden Koalition für den Bereich des Straßenverkehrs Augenmaß und Ausgewogenheit. Wir freuen uns, wie Herr Rebmann bereits gesagt hat, über die Ankündigung einer konsequenten und ein Fahrverbot einschließenden 0,5-%-Regelung. Anderes, was da in der Presse aufgetaucht ist, erscheint dagegen eher überraschend. Wenn es wirklich die Überlegung gegeben haben sollte, den Führerschein von einem bestimmten Alter an einzuziehen, ist es darum zu Recht schnell wieder still geworden. Selbstverständlich: Wer altersbedingt fahruntüchtig ist, darf nicht mehr ans Steuer. Aber *ob* jemand altersbedingt fahruntüchtig ist, bleibt eine Frage des Einzelfalls. Und generell gilt: Wenn alle Verkehrsteilnehmer so viel Sinn für ihre Grenzen hätten wie die Senioren, sähe es anders und besser auf unseren Straßen aus. Jedenfalls verbieten sich hier Pauschalverdikte.

4. Der diesjährige Verkehrsgerichtstag, dem ich mich nunmehr zuwende, ist erneut gut besucht. Der Reiz des Kongresses liegt, das ist offensichtlich, nicht zuletzt darin, daß es sich um eine im besten Sinne interdisziplinäre Veranstaltung handelt; daß hier ganz verschiedene Berufsgruppen aufeinandertreffen: Richter, Fahrschullehrer, Rechtsanwälte, Polizeibeamte, Staatsanwälte, Techniker, Versicherungsjuristen, Verkehrspsychologen, Vertreter der Automobilclubs, Mediziner, Ministerialbeamte, Kapitäne, um nur einige zu nennen. Ich begrüße Sie alle zu diesem 37. Deutschen Verkehrsgerichtstag, den ich hiermit eröffne. Mit Genugtuung erfüllt mich auch die zunehmende Internationalisierung der Tagung. Sie ist folgerichtig in einem zusammenwachsenden Europa. Und daß Europa zusammenwächst, daß auch die emotionalen Voraussetzungen dafür entstanden sind, liegt nicht zuletzt eben auch an denjeni-

gen, die sich mit ihren Kraftfahrzeugen Jahr für Jahr millionenfach über die Grenzen bewegen und deren Interessen wir uns verpflichtet fühlen. Auch von mir aus gilt unseren ausländischen Gästen ein herzliches Willkommen.

Mit den Arbeitskreisthemen hat der Vorbereitungsausschuß, dem ich hierfür danken möchte, auch diesmal, wie Ihr zahlreiches Erscheinen zeigt, eine gute Wahl getroffen. Im Arbeitskreis I geht es um's Telefonieren im Auto. Diese Art der Kommunikation hat gewiß ihre Vorteile, wenn man etwa daran denkt, daß man eine sich abzeichnende Verspätung durchgeben kann, was womöglich Streß abbauen hilft. Andererseits wird durchs Telefonieren im Auto, also mit einem die Verkehrssituation nicht miterlebenden Gesprächspartner, die Aufmerksamkeit beeinträchtigt. Gibt es, so wird in dem Arbeitskreis zu diskutieren sein, technische Lösungen, die die Gefahren hinreichend reduzieren können, und auf die dann von der Rechtsordnung hinzuwirken wäre? Der Arbeitskreis II befaßt sich mit dem Problemkreis Arzneimittel und Verkehrssicherheit, geprägt durch das Dilemma, daß der Kraftfahrzeugführer ohne das Medikament womöglich das größere Risiko wäre, aber auch das Medikament sein Reaktionsvermögen beeinflussen kann. Es geht um einen interessanten Grenzbereich zwischen Medizin, Rechtswissenschaft und polizeilicher und gerichtlicher Praxis. Der Arbeitskreis III widmet sich der Frage, wie die Einhaltung von Verkehrsvorschriften verbessert werden kann, eine Frage, die sich sowohl an die Behörden und die Politik richtet, die die Akzeptanz des Verkehrsrechts nicht durch Überregulierung gefährden dürfen, als auch an das Verantwortungsbewußtsein jedes Einzelnen. Deutlich am stärksten gebucht ist der Arbeitskreis IV zum Thema „Schadensmanagement durch Versicherer“. Es läßt sich kaum bestreiten, daß die meisten nach einem Verkehrsunfall in den damit aufgeworfenen juristischen und abwicklungstechnischen Fragen Hilfe suchen und Hilfe brauchen. Nun schicken sich die Versicherer an, die Schadensabwicklung als Teil einer Art Rundumbetreuung anzubieten. Sind sie, so wird in dem Arbeitskreis zu diskutieren sein, auch in dieser Hinsicht die berufenen Sachwalter ihrer Kunden, kommen sie gar als Betreuer auch der Geschädigten, die ja die Unfallgegner ihrer Kunden sind, in Betracht oder ergeben sich Interessenüberschneidungen? Der Arbeitskreis V, Autokauf in der EU, ist gleichsam ein auf den Autokauf konzentrierter Test für Europa. Kann der Autokäufer wirklich sein Auto genauso gut, möglichst etwas günstiger, im Nachbarland kaufen? Oder wird dies über Steuern und Abgaben oder über Händlerbindungen konterkariert? Wie funktionieren Gewährleistung und Garantie über die Grenze hinweg? Das Thema des Arbeitskreises VI führt nach Deutschland zurück und in unser Ordnungswidrigkeitenrecht. Hat die OWi-Reform von Anfang 1998 - z. B. die Möglichkeit der Beschränkung des Einspruchs auf einzelne Fragen - die Erwartungen erfüllt oder besteht weiterer Handlungsbedarf?, so fragt sich. Das Thema des Arbeitskreises VII ist die

Kfz-Reparatur mit Gebrauchtteilen, wie sie über eine geordnete Verwertung der Altwagen vermehrt zur Verfügung stehen werden. Führt die Verwendung von Gebrauchtteilen, unter welchen Voraussetzungen führt sie bei einem ersatzpflichtigen Schaden zur Wiederherstellung eines gleichwertigen Zustandes? Wer trägt die Risiken? Auch hier: Spannende Fragen. Der Arbeitskreis VIII schließlich befaßt sich mit der Sicherheit auf Autofähren, Tankern und Massengutschiffen. Hier gilt inzwischen völkerrechtlich verbindlich ein „International Safety Management Code“. In dem Arbeitskreis wird es unter anderem um die Auswirkungen dieses Codes auf die zivil- und strafrechtliche Verantwortung des Reeders gehen. Diese wenigen Stichworte zu den einzelnen Arbeitskreisen müssen als Vorschau auf die Beratungen heute und morgen genügen. Ich bin sicher, Sie alle werden fachlich auf Ihre Kosten kommen. Darüber hinaus wünsche ich Ihnen am Rande dieses für seine kollegiale Atmosphäre bekannten Verkehrsgerichtstages viele gute Begegnungen und anregende Gespräche mit alten und neuen Freunden.

5. Zu dem jetzt folgenden Plenarvortrag begrüße ich herzlich den Vorsitzenden des Vorstandes der Deutschen Lufthansa, Herrn Dipl.-Ing. Jürgen Weber. Er entführt uns in eine Welt über den Wolken, in der, wenn man Reinhard Mey glauben darf, die Freiheit grenzenlos, die aber gleichwohl, wir ahnen es ja, nicht frei von Zwängen ist. Die Flugpreise sind in Bewegung geraten. Es ist ein bißchen schwierig, da durchzublicken. Aber wer sich auskennt oder sich fürs Buchen auf eine versierte Sekretärin stützen kann, ist oft angenehm überrascht über einen erstaunlich günstigen Flugpreis. Das hängt gewiß damit zusammen, daß die Konkurrenz vielfältiger geworden ist, und wäre damit die höchst erwünschte Folge von mehr Wettbewerb. Aber freier Wettbewerb setzt naturgemäß voraus, daß die Wettbewerber gleichen oder annähernd gleichen Bedingungen unterliegen. Ist das im Flugverkehr, auch über die Grenzen hinweg, gewährleistet? Gelten im wesentlichen gleiche rechtliche Rahmenbedingungen? Welche Rolle spielen die Behörden, die über die Vergabe der Flugstrecken befinden? Was steckt dahinter, daß europäische und amerikanische airlines, obwohl rechtlich und wirtschaftlich selbständig, neuerlich mit ihren Flugnetzen wie im Verbund auftreten? Fragen über Fragen. Wir sind gespannt, Herr Vorstandsvorsitzender, auf Ihren Vortrag über „Aktuelle Probleme des deutschen und des internationalen Flugverkehrs“. Sie haben das Wort.

**Plenarvortrag:**

## **Aktuelle Probleme des deutschen und internationalen Luftverkehrs**

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Jürgen Weber,  
Vorsitzender des Vorstandes, Deutsche Lufthansa AG, Köln

Sehr geehrte Herren Präsidenten, meine Damen und Herren,  
mit einem Amt übernimmt man meist auch das Mobiliar.

Ich denke, Sie kennen das.

Zum Mobiliar, das ich als Vorstandsvorsitzender der Lufthansa übernahm, gehörten zwei wundervoll gerahmte Großfotos. Das eine zeigt Marlene Dietrich, das andere Soraya. Beide strahlen von Flugzeugtreppen herab, auf denen das Symbol des Kranichs prangt - wer hätte auch anderes vermutet?

Fliegen war etwas für Stars, und Flugzeugtreppen waren die passende Kulisse für die Presse. Diese beiden Bilder, meine Damen und Herren, werden Sie wohl kaum mehr der Realität des heutigen Luftverkehrs zuordnen wollen. Ich auch nicht. Deswegen hängen die beiden Fotos heute auch in meiner Asservatenkammer.

95 Jahre nach dem Erstflug der Wright Brothers - dessen Reichweite übrigens mit 36 Metern nur knapp länger war als die Spannweite eines modernen Airbus - gibt es heute über 1.000 Airlines im Linienverkehr. Sie betreiben mehr als 16.000 Flugzeuge und befördern darin 1,45 Milliarden Passagiere und 26 Millionen Tonnen Fracht pro Jahr - übrigens etwa ein Drittel aller exportierten Güter der Welt.

Wäre der Luftverkehr ein Staat, dann würde er ungefähr den Rang sieben einnehmen - gemessen an wirtschaftlicher Leistungskraft. Also den Platz etwa, den Canada unter den G-7-Staaten innehat.

Im Jahre 1955, als die neue Lufthansa an den Start ging, reisten gerade einmal 68 Millionen Fluggäste mit den Airlines dieser Welt. Dieses Aufkommen bewältigt die Weltluftfahrt heute in gut vierzehn Tagen!

Täglich sind weit mehr als vier Millionen Menschen mit dem Flugzeug unterwegs - geschäftlich oder als Touristen. Eine nicht unbedeutende Industrie also, die weltweit über 22 Millionen Menschen beschäftigt - drei Millionen direkt, sieben Millionen mittelbar und zwölf Millionen durch Beschäftigung, die die Luftfahrt erst ermöglicht.

In dieser Industrie belegt die Lufthansa Spitzenplätze. Wir sind in der Passage international die Nummer 3 der Weltrangliste, in der Fracht sogar die Nummer 1. In unseren rund 300 Jets reisen pro Tag auf 1.700 Flügen circa 120.000 Passagiere und fast 5.000 Tonnen Fracht. Alle Unternehmen unseres hoch diversifizierten Konzerns sind führend auf ihrem jeweiligen Sektor: z.B. die Technik, das Catering, die Condor und unsere Abfertigungsgesellschaft GlobeGround. Fast alle unserer Unternehmen sind internationale Allianzen eingegangen. Ihre Erfolge schlagen sich in unseren Bilanzen nieder. Der Lufthansa Konzern erreichte mit einem Vorsteuergewinn von über 2 Mrd. DM 1998 erstmals ein Ergebnis, das seiner wirklichen Bedeutung entspricht.

Ein Ergebnis, das wir allerdings auch benötigen, um unsere Substanz zu erhalten, zu wachsen und weitere Arbeitsplätze zu schaffen : 5.000 bis zum Jahre 2001, sofern die Rahmenbedingungen stimmen.

Doch genug der Zahlen!

Meine Damen und Herren, zwischen einer Ära, die von VIP-Gästen wie Marlene Dietrich und Soraya geprägt war, und unseren Tagen mit ihren zeitgestressten Geschäftsreisenden oder bunt gekleideten Turnschuhtouristen lagen im Luftverkehr drei fundamentale Ereignisse. Sie führten zum Funktionswandel des Flugzeugs zu einem Massenverkehrsmittel.

Zwei davon waren technischer Natur, das Dritte politisch. Die Einführung des Düsentriebwerks und die Großraumtechnologie - also die technischen Entwicklungsschritte - gaben die Vorlage für das politische Ereignis:

Die hohe Zuverlässigkeit des Betriebes und ein um Quantensprünge vergrößertes Transportvolumen erweckten nämlich das Verlangen in Washington, Bonn und Brüssel, das Flugzeug als Transportmittel den Kräften des Marktes zu übereignen.

Jet und Jumbo schufen die Grundlagen für große Kapazitäten und damit für jene Wirtschaftlichkeit, die ein niedrigeres Preisniveau der heute angebotenen Leistungen erst ermöglichte.

Die Airline Deregulierung durch Jimmy Carter 1978 und die schrittweise Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa zehn Jahre danach waren die einleuchtende politische Antwort auf die beschriebenen technologischen Entwicklungen. In der Summe haben alle drei Ereignisse den Luftverkehr fundamental verändert.

Parallel dazu kam es zu einer rasanten Fortentwicklung der Rechnertechnologien. Sie haben beispielsweise die Flugführung immer präziser, sicherer und den Betrieb ökonomischer gemacht. Vor allem aber halfen sie, das wachsende Transportvolumen zu bewältigen, - z.B. die riesigen Mengen an

Buchungssteuerungsdaten; bei Lufthansa, als Exempel, fallen pro Tag 12 Millionen elektronisch verarbeitete Entscheidungen an.

Ein viertes Ereignis - es fiel in das jetzige Jahrzehnt - hat einen zusätzlichen Treibsatz für die stürmische Entwicklung unserer Branche gezündet: die Globalisierung. Sie führte zur Netzbildung und folglich zur Bildung der großen Luftfahrtallianzen - ein Prozeß, der noch nicht abgeschlossen ist.

An dieser Stelle möchte ich eine Linie unter das bisher Gesagte ziehen und in wenigen Stichworten die großen Veränderungen skizzieren, die sich für die Branche ergeben haben:

1. Der alte Ordnungsrahmen des Luftverkehr löst sich teilweise und schrittweise auf.

Er war - und in Teilen ist er es immer noch - gekennzeichnet durch

- bilaterale Luftverkehrsabkommen,
- nationale Carrier mit einem hoheitlichen Infrastrukturauftrag,
- einen beschränkten Marktzugang und fest vereinbarte Flugfrequenzen sowie durch
- staatlich genehmigte Tarife.

2. Ein neuer Ordnungsrahmen entsteht. Er erlaubt

- freien Marktzugang,
- freie Preisbildung und
- „offenen Himmel“ z.B. zwischen Deutschland und den USA.

Ein solch veränderter Ordnungsrahmen muß auch in letzter Konsequenz zu einem neuen, gemeinsam gestalteten transatlantischen Luftverkehrsmarkt führen, sozusagen „systemüberlappend“ zwischen den deregulierten Vereinigten Staaten und der liberalisierten Europäischen Union, den beiden wichtigsten Luftverkehrsgebieten der Erde. Doch dazu wären, wie ich noch darlegen werde, nicht nur politische sondern auch rechtliche Voraussetzungen zu schaffen.

3. Eine weitere Feststellung sei noch erlaubt: Der neue Ordnungsrahmen hat auch andere Folgen, die zur Kenntnis genommen sein wollen:

- Es wurden Airlines privatisiert, damit sie unternehmerischer handeln können - Lufthansa ist das beste Beispiel dafür.
- Europa wächst zu einem gemeinsamen Luftverkehrsmarkt zusammen, der eine gemeinsame europäische Luftverkehrspolitik erfordert.
- Airlines denken und handeln immer weniger in Kategorien von bilateralen Märkten und Strecken.
- Stattdessen werden Verkehrsströme erfaßt, die vom Ursprungsort über Drehscheiben bis den zu Endpunkten befördert werden.
- Netze entstehen, die sich massiv konkurrenzieren. Der Preis wird zu einem zentralen Wettbewerbsparameter. Es entsteht enormer Kostendruck.

Dies alles sind große Veränderungen, die einem Paradigmenwechsel gleichkommen. Wenn dabei eine Reihe von Problemen aufgetreten ist, ist dies zwar nicht weiter verwunderlich, den Gang der Entwicklung belasten sie aber erheblich.

So litten die Airlines darunter, daß der Luftverkehr in Europa asynchron liberalisiert worden ist. Erst gegen Ende des zehnjährigen Liberalisierungs-Prozesses beginnt man damit, die Leistung der Flughäfen ebenfalls dem Wettbewerb auszusetzen.

Auch der Flugsicherung steht erst noch ein Stahlbad der Effizienzsteigerung und des Kostendrucks bevor, durch das die Airlines in den zurückliegenden Jahren gegangen sind.

Der Preiswettbewerb unter den Fluggesellschaften war politisch gewollt, und er zwang sie, ihre Kosten zu reduzieren. An dem großen Kostenblock „Gebühren und Entgelte“ für Leistungen der Flugsicherung und Flughäfen allerdings konnten die Airlines zwar rütteln, aber bisher nur herzlich wenig verändern - ein großes Handicap.

Zudem machen sich in Europa Harmonisierungsdefizite bemerkbar. Umweltverordnungen sind von Land zu Land unterschiedlich streng gefaßt. Die Flugsicherung ist fraktioniert.

Und nur allmählich scheint die EU Kommission der generösen Vergabe von Subventionen an nationale Fluglinien beizukommen. 20 Mrd. DM wurden seit 1991 an marode Staatsunternehmen gezahlt - ein Skandal! Aber was bedeutet schon die Luftfahrt, wenn mit Steinkohle, Stahl und Schiffbau ganz andere Posten gegeneinander aufgerechnet werden - leider.

Die Liste der Problemfelder ließe sich verlängern, zum Beispiel um die Kapazitätsengpässe auf den Flughäfen, teils verursacht durch unterschiedlich gehandhabtes Planungsrecht, teils durch politische Vorgaben.

Wie gesagt, meine Damen und Herren, die Veränderungen sind groß, und nicht unbedeutend sind die daraus resultierenden Probleme. Nun ist es eine bekannte Tatsache: Wo sich Veränderungen ergeben, da ergeben sich auch neue Räume für rechtlichen Gestaltungsbedarf.

Das möchte ich heute aus der Sicht eines Praktikers thematisieren. Eines Praktikers, der sich - mehr als ihm lieb ist - mit jenen Disputen beschäftigen muß, die die grundlegend veränderten Wettbewerbsbedingungen nunmehr auf die Bretter eines Welttheaters gebracht haben. Denn nationale Schaubühnen treten immer mehr in den Hintergrund.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die noch offene Entscheidung in der kartellrechtlichen Bewertung von Allianzen, bei der Behörden jenseits und

diesseits des Atlantiks zu diametral entgegengesetzten Auffassungen gelangt waren. Politisch und rechtlich ist es offenbar immer noch nicht möglich, ein- und dieselbe Allianz zwischen europäischen und amerikanischen Luftfahrtgesellschaften einvernehmlich von EU- und US-Kartellbehörden beurteilen zu lassen!

Oder nehmen Sie die in jüngster Zeit häufig diskutierte Problematik der „unruly passengers“ - also von Fluggästen, die sich nicht nur wenig galant, sondern gelegentlich im höchsten Maße transportgefährdend an Bord benehmen. Warum wird beispielsweise von einem Londoner Magistrate Court das Rauchen in der Flugzeugtoilette mit einer Geldbuße von 400 Pfund Sterling bestraft, während kürzlich ein deutscher Staatsanwalt ein Verfahren einstellte, obwohl der Beschuldigte an Bord ganz offenbar auf der Toilette geraucht und seine Zigarette in den Papierabfall geworfen hatte?

Vielleicht hätte ja die Stewardess kein Wasser in den Abfalleimer gießen sollen, um durch starke Rauchentwicklung die *konkrete* Gefährdung auch tatsächlich nachzuweisen....Ich weiß es nicht.

Oder denken Sie an die Entscheidung der EU Kommission, jene Staaten vor dem europäischen Gerichtshof zu verklagen, die mit den Vereinigten Staaten ein „open sky“ Abkommen zur bilateralen Freigabe ihrer jeweiligen Luftverkehrsmärkte geschlossen haben. Deutschland gehört dazu. Wird hier der Artikel 48, Absatz 2 der Römischen Verträge verletzt? Oder handelt es sich um einen legitimen Akt der Wahrnehmung staatlicher Souveränität in einem Feld, das noch durch keinen Beschluß des Ministerrates an die Europäische Union übertragen worden ist? Es muß schon nachdenklich stimmen, wenn Bundespräsident Herzog den Kompetenzanspruch der EU auf dem letzten Juristentag in Bremen mit kritischen Anmerkungen versah. Bedauerlich nur, wenn es letztlich die Unternehmen sind, die zwischen die Mülsteine solch einer Auseinandersetzung geraten.

Festzuhalten ist: Mit der Liberalisierung und Globalisierung des Luftverkehrs hat sich die „Konfektionsgröße“ des rechtlichen Mantels verändert, der uns bisher gekleidet hat. Er ist größer geworden. Wer aber ist sein Schneider?

Einmal mehr, so scheint mir, bestätigt sich die prosaische Erkenntnis des von Ihnen gewiß geschätzten Göttinger Rechtslehrers Rudolf von Ihering. Er ist ein Klassiker, wie man mir versicherte, weshalb ich ihn hier gewiß auch gefahrlos zitieren darf: „Der Bildungsprozeß des Rechts,“ so sagte er, „ist keine Sache der bloßen Erkenntnis wie bei der Wahrheit, sondern Sache des Kampfes der Interessen.“ - Ende des Zitats.

Wie unterschiedlich der Bildungsprozeß des Rechts verläuft, meine Damen und Herren, möchte ich an vier Beispielen erläutern, zu denen bereits zwei der

soeben gestreiften Fragestellungen zählen. Aus meiner Darstellung möchte ich sodann eine Erkenntnis formulieren und ein Petitum ableiten.

Fall Nummer 1: Die Frage der Allianzen. Hier stehen wir vor einer an und für sich geklärt gewesenen Situation. Allianzen spiegeln die durch Globalisierung und Liberalisierung veränderte Welt des Luftverkehrs wider. Nicht mehr einzelne Strecken sondern das Netzangebot für die Kunden hat heute ausschlaggebende Bedeutung erhalten.

Allianzen stellen eine Form von Zusammenarbeit zwischen Fluggesellschaften dar, bei der sich idealiter die Streckennetze ergänzen. Der Kunde soll noch mehr Destinationen reibungsloser anfliegen können. Er soll Vorteile aus den Bonusmeilenprogrammen ziehen und auch zusätzliche Lounges am Boden benutzen können.

Ergeben sich bei den Netzen von Allianzpartnern Überlappungen, entstehen sogenannte konzentrierte Effekte. Diese sind von kartellrechtlichem Belang. Wie ideal sich übrigens die Netze der riesigen United Airlines und der nicht unbedeutenden Lufthansa ergänzen, belegt die Tatsache, daß wir lediglich auf zwei Verbindungen - also zwischen Frankfurt und Chicago sowie Frankfurt - Washington - parallel fliegen.

Die in kartellrechtlichen Fragen gewiß nicht zimperlichen Behörden der Vereinigten Staaten hatten auch deshalb die Allianz Lufthansa - United Airlines nach eingehender Prüfung durch die Departments of Justice and Transportation genehmigt.

Dort, wo die Amerikaner Wettbewerbsbeschränkungen sahen - zum Beispiel bei den genannten zwei Strecken -, haben sie uns Auflagen erteilt. Aber sie haben die Allianz als im Grundsatz kundenfreundlich eingestuft, weil sie erkannten, daß durch kombinierte Flüge eine große Zahl neuer Angebote auf den Markt kam.

Ebenso hatte die EU Kommission die Allianz Lufthansa - SAS mit einigen Auflagen genehmigt. Vor dem Hintergrund der sich mehr und mehr formierenden Allianzen in Europa sah sich die Kommission nun aber veranlaßt, der ganzen Angelegenheit eine zweite Behandlung zuteil werden zu lassen.

Offenbar sehen die EU-Kommission, aber auch das Bundeskartellamt in Allianzen per se Markteintrittsbarrieren. Beide meinen aus der Überlegung heraus handeln zu müssen: Laßt uns besser mögliche Mißbräuche gleich von vornherein durch entsprechende Regeln im Keime ersticken.

Nun ist es ja nicht so, daß der Luftverkehr beansprucht, man möge ihn vom Kartellrecht abkoppeln. Er erwartet lediglich proportionale Entscheidungen. In Europa tut man sich sichtlich schwer anzuerkennen, daß sich Märkte verändern. Das weltweite Netz, welches der globale Kunde heute verlangt, kann ihm

keine Airline der Welt mehr aus eigener Kraft bieten. Daher die Motivation, Allianzen zu bilden und Drehkreuze - sogenannte Hubs - zu entwickeln.

Deshalb hat auch eine Star Alliance mit Lufthansa ihre europäischen Drehscheiben in Frankfurt, München und Kopenhagen eingerichtet, eine Oneworld mit British Airways in London und demnächst auch in Madrid, eine KLM/Northwest/Alitalia in Amsterdam und Mailand usw. Nahezu täglich berichtet die Fachpresse von neuen Allianzen und neu entstehenden Hub-Airports.

Gerafft hier nun der Kern des Streits: Zwischen den Drehscheiben der Allianz-Partner sind sogenannte Pipeline-Routes - also Hauptschlagadern - entstanden, die *zwei* Märkten dienen - einem lokalen und einem netzwerkweiten. Nehmen wir Frankfurt mit Lufthansa und Chicago mit United als Beispiel.

Die lokalen Märkte Frankfurt und Chicago erbringen nur einen Bruchteil des Aufkommens für die Strecke zwischen beiden Zielen. Sie dienen vielmehr als Umsteigepunkte für Fluggäste aus - sagen wir - Bremen oder Leipzig, die über Frankfurt und Chicago beispielsweise nach Las Vegas fliegen möchten.

Wer nunmehr meint, einer Deutschen Lufthansa Start- und Landefenster in Frankfurt wegnehmen zu müssen, um diese dann - in Parenthese gesprochen - „am Markt Frankfurt“ Konkurrenten anzubieten, damit dort der Wettbewerb belebt werde, übersieht völlig die neue Realität.

Denn: Würden nun aus diesem Netz zur vermeintlichen Belebung des lokalen Wettbewerbs Flüge herausgebrochen, dann wird den Kunden eine Wettbewerbsoption weggenommen. Gäste aus Leipzig, Bremen oder Nürnberg reisen dann eben nicht mehr auch über Frankfurt, sondern bedienen sich gleich einer anderen Variante und fliegen mit einer anderen Allianz über Amsterdam oder London.

Diejenigen aber, die eingeladen sind, statt des bisherigen Anbieters den Wettbewerb zu beleben, könnten dann möglicherweise feststellen: Für einen Flug aus dem Markt Frankfurt gibt das lokale Aufkommen allein keine wirtschaftliche Basis her.

Auf diesen Sachverhalt hat Lufthansa übrigens auf einer Anhörung der EU-Kommission im Dezember hingewiesen, und sie ist in ihrer Auffassung sowohl von der Wissenschaft wie auch von ihren eigenen Konkurrenten bestätigt worden.

Die von der EU-Kommission so begünstigten Wettbewerber können ergo nur Amerikaner sein, weil die Europäer - wie ich schon darlegte - ihre eigenen Drehkreuze anbieten und dazu Frankfurt nicht brauchen.

52 Prozent der deutschen Flugreisenden bedienen sich, wenn sie über den Atlantik fliegen, bereits konkurrierender Allianz- und Hubsysteme. Wie zum Beispiel London - wo nur drei Prozent einen anderen Weg wählen - oder Amsterdam, Paris und Zürich.

Einfach ausgedrückt ist Frankfurt für die Lufthansa, was Wolfsburg für VW ist - eine Produktionsstätte und nur in sehr eingeschränkter Weise ein Markt. In den USA hat man dies erkannt, in Brüssel ist man sich noch nicht ganz schlüssig - um es dezent auszudrücken.

Solche dirigistischen, regulativen Eingriffe, wie sie hier angedacht wurden, verstoßen zudem gegen den Geist der politisch erwünschten Liberalisierung. Diese war ja angetreten, den Standort Europa durch die *Förderung* von Wettbewerb, nicht aber durch seine Beschränkung zu festigen.

Zu einem regelrechten Dauerbrenner im internationalen Wettbewerb ist für deutsche Unternehmen der Komplex Rabattgesetz/ Zugabeverordnung und Preisangabenverordnung geworden - mein zweiter Fall.

Die Regeln gehen bei uns viel weiter als in anderen - auch europäischen - Ländern. Dies hat folgende Konsequenz: Ausländische Carrier sind in ihrer Werbegestaltung sehr viel freier als wir. Das führt zu einem Wettbewerbsnachteil für deutsche Unternehmen.

Unserem Bonusmeilenprogramm „Miles & More“ wurden unlängst Vergünstigungen untersagt, die für unsere europäischen Konkurrenten die natürlichste Sache der Welt sind.

Eine Kundenkarte der ausländischen Konkurrenz vermag also dem deutschen Verbraucher Zusatzleistungen zu bieten, die er bei uns nicht erhalten darf. Noch skurriler: Einer unserer deutschen Wettbewerber pflegt selbst mit drei dieser Konkurrenten eine Zusammenarbeit bei Meilenprogrammen, verklagt *uns* aber wegen eines solchen Programms. Ein Aberwitz!

Zwar sind auch Ausländer für ihre Verkäufe in Deutschland der deutschen Rechtslage unterworfen, gleichwohl ist es für sie aber viel leichter, sich darüber hinwegzusetzen. Das Schwergewicht ihres Tuns liegt halt nicht im Einflußbereich des deutschen Rechts.

Derzeit prüft die EU-Kommission, ob nicht Deutschland in der strengen Gestaltung des Wettbewerbsrechts und seiner unterschiedlichen Anwendung gar ein Handelshemmnis geschaffen hat.

Wer nun setzt im globalen Wettbewerb des Luftverkehrs die global gültigen Standards? Wer prägt hier einheitliches Recht? Ist die EU die zuständige Ebene, frage ich mich?

Sicher, eine europaweite Regelung wäre schon begrüßenswert. Noch besser aber wäre es, wenn eine wettbewerbsneutrale Handhabung des Rechts weltweit üblich wird.

Mein dritter Fall: Das regelwidrige Verhalten von Passagieren an Bord - die „unruly passengers“. Das zweierlei Maß, in dem gemessen wird, habe ich bereits geschildert.

Den Schwerpunkt bilden Probleme mit aufsässigen Rauchern/Nichtrauchern - mehr als ein Drittel - und Alkoholexzesse - etwa ein Drittel. Weitere häufige Ursachen sind die unzulässige Benutzung von Handys und Laptops sowie Vorfälle mit Drogenabhängigen und Deportees. Die Zahl der Vorkommnisse wächst. Die am Gesamtaufkommen von 40 Millionen Lufthansa-Passagieren noch geringe Zahl von Vorfällen - weniger als 1.000 im Jahr - darf jedoch nicht über deren tatsächliche Auswirkungen hinwegtäuschen.

Die IATA hat für die Fluggesellschaften der Welt kürzlich eine Empfehlung zum Umgang mit solchen Störenfrieden verabschiedet. Sie empfiehlt ihren Mitgliedern die Entwicklung von Regelwerken, die als Handreichungen an das Personal gegeben werden. Die IATA hat also die Erfahrung von allen gesammelt und für alle aufbereitet. Lufthansa und andere große Unternehmen setzen die Empfehlungen zur Zeit um, aber damit ist keine Rechtseinheit hergestellt.

Die Gesetzgeber und Behörden haben sich der Problematik bisher mit unterschiedlicher Intensität angenommen. Es gibt ein Tokioter Abkommen von 1963 über strafbare Handlungen an Bord. Seine Bestimmungen werden beispielsweise in den USA oder in Großbritannien viel konsequenter als hierzulande umgesetzt. Dort sind bereits für Verhaltensweisen unterhalb der strafrechtlich relevanten Schwelle Sachverhalte definiert und Regeln kodifiziert worden, die eine schnelle Bestrafung ermöglichen. In Deutschland setzt die Strafbarkeit gefährdender Handlungen an Bord - der Paragraph 315 StGB - zu hohe Anforderungen an den Grad der durch die Handlung erzeugten Gefährdung. Zu hoch jedenfalls, als daß eine wirksame - wie Sie es bezeichnen - generalpräventive Bekämpfung sichergestellt wäre.

Hier muß rechtspolitisch auf eine Verschärfung der Vorschriften hingewirkt werden. Es kann nicht angehen, daß ein gleicher Gefährdungstatbestand in England abgeurteilt wird, Deutschland hingegen für die Täter einen verhältnismäßig „sicheren Hafen“ darstellt.

Ich denke, daß mit dem 11. Änderungsgesetz zum Luftverkehrsgesetz ein guter Anfang gemacht worden ist. Es stellt ab 3. März 1999 zum Beispiel den ungenehmigten Betrieb von elektronischen Geräten an Bord unter Strafe. Und warum sollte es nicht auch gelingen, für bestimmte Verhaltensweisen gegen-

über Mitreisenden und Besatzungsmitgliedern einen Bußgeldkatalog festzulegen, so wie wir ihn vom Straßenverkehr her kennen?

Mein viertes und letztes Beispiel: Besonders deutlich tritt die Notwendigkeit einer Vereinheitlichung von Regeln im internationalen Luftverkehr in der Haftungsfrage bei Luftfahrtunfällen zutage.

Nach dem Inkrafttreten der EU-Verordnung 2027 im Oktober vergangenen Jahres haben wir eine viergeteilte Airline-Welt in dieser Angelegenheit. Europa und seine Luftverkehrsgesellschaften gehören mit der Aufhebung der Haftungsgrenzen zu den Vorreitern im Konsumentenschutz.

Für alle EU Carrier wird nun - mit wenigen Abweichungen - das verbindlich, was Lufthansa und 84 andere Airlines aus aller Welt (die zweite Gruppe) schon 1997 als „IATA Inter-carrier Agreement“ vertraglich zugesagt hatten. Also: unbeschränkte Haftung bei Personenschäden und Gefährdungshaftung bis 100.000 Sonderziehungsrechte - das entspricht etwa 244.000 DM.

Dann gibt es weiterhin als dritte Gruppe jene Airlines außerhalb Europas, für die lediglich das alte Warschauer Abkommen gilt. Es legt Haftungsgrenzen von rund 53.500 DM fest. Die vierte Gruppe ist eine kleine Zahl von Airlines, welche die Haftung individuell geregelt hat.

Grauzonen bestehen bei der neuen EU-Verordnung insofern, weil sie außer-europäischen Airlines lediglich vorschreibt, daß sie ihre Passagiere in Europa über die unterschiedliche Haftungsgrenze informieren müssen. Tun sie es nicht, droht ihnen dennoch keine Strafe. Sanktionen sind nicht vorgesehen.

Auch hier treffen wir auf den Sachverhalt, daß in einer globalisierten Welt unterschiedliche Airlines in einem gleichen rechtlichen Sachverhalt unterschiedlichen Regeln mit Verbindlichkeitscharakter unterliegen. Auch daraus entsteht ein Wettbewerbsnachteil, weil das zu versichernde Haftungsrisiko zu höchst unterschiedlichen Kostenbelastungen bei den Unternehmen führt. Ich denke dabei besonders an die deutschen Ferienfluggesellschaften, die sich im Wettbewerb mit erheblich preisgünstiger arbeitenden Nicht-EU-Konkurrenten messen müssen.

Wer nun wird bei all den geschilderten Fällen eine verbindliche Harmonisierung herbeiführen können? Wessen Stimme hat Gewicht?

Im Falle der Haftung ist es ermutigend, daß die ICAO, die internationale Zivilluftfahrtbehörde, an einer Reform des Warschauer Abkommens arbeitet. Die Frage stellt sich jedoch: Warum lassen sich für eine global tätige Industrie, wie sie der Luftverkehr darstellt, nicht von Anbeginn global gültige Regeln aufstellen? Das 1929 beschlossene Warschauer Abkommen ist zwar aus heutiger Sicht nicht mehr ausreichend, aber es war richtungsweisend in dieser Hinsicht.

Meine Damen und Herren, gestatten Sie mir, die Fäden jetzt wieder zusammenzuziehen. Ich hatte im Wesentlichen darauf aufmerksam gemacht, daß das Verkehrsmittel Flugzeug heute zu einem Massenverkehrsmittel geworden ist. Nationale Airlines wandeln sich zu global tätigen Konzernen mit einem immer internationaleren Publikum, das sich aus immer breiter gespreizten gesellschaftlichen Schichten und Kulturen zusammensetzt.

Allianzen bilden sich. Damit ergibt sich die Notwendigkeit eines weltweit abgestimmten Kartellrechts. Zumindest zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten.

Verbraucherschutzbestimmungen verkehren sich zu Handelshemmnissen; Haftungsfragen können Benachteiligungen im Wettbewerb nach sich ziehen.

Dann habe ich Sie mit der Frage konfrontiert, ob die Eingriffsschwelle des Paragraphen 315 StGB im internationalen Vergleich angemessen ist - meine aber damit eigentlich, wo denn die Eingriffsschwelle für unseren globalen Kunden anzusetzen ist? Das hat eine quantitative und eine qualitative Komponente.

Sind wir gesellschaftspolitisch so an Mobilität gewöhnt, daß Luftverkehr als Massentransportmittel nun auch zeitgerechtere Normen für Massenverhalten benötigt?

Wie definiere ich diese Normen, wenn Gewohnheiten wie Rauchen untersagt, Flugzeuge immer voller, Lufträume immer gesättigter werden und Verspätungen dadurch zunehmen? Wie können dann die Toleranzgrenzen im Verhalten definiert und somit die Grenzen zur strafbaren Handlung herausgeschält werden? Ab wann ist ein nervlich gestreßter Passagier, den die Flugbegleiter und andere Mitreisende notgedrungen während des Fluges ertragen müssen, nicht mehr zu tolerieren und welche Sanktionen sind angemessen in der kommerziellen Luftfahrt?

Mich bewegen solche Erscheinungen und ihre Ursachen, weil ich mich ungern nur mit der Schilderung der Phänomene begnügen möchte. Wie aber will man sich mit den Ursachen befassen? Auch wenn ich keine Antworten auf die gestellten Fragen habe, so sind sie doch gesellschaftspolitisch und damit auch rechtspolitisch relevant.

Meine Damen und Herren, ich hatte Ihnen versprochen, aus den vier dargestellten Exempeln eine Erkenntnis zu formulieren und ein Petitum abzuleiten.

Die Erkenntnis lautet für mich: Globalisierung und harter Wettbewerb in einer grenzüberschreitenden und eng vernetzt operierenden Branche sollten uns veranlassen, über den zitierten Bildungsprozeß des Rechts wieder einmal nachzudenken.

Wir müssen aufpassen, daß dem Verbraucher auf dem Wege einengender Rechtsvorschriften nicht *das* wieder genommen wird, was ihm die Liberalisierung gegeben hat - nämlich mehr Verbindungen und günstigere Preise.

Unser Blickwinkel hat sich in einer Zeit weltweiter Vernetzung, der Internationalisierung der Lebensstile und offener Märkte zwangsläufig erweitert. Wer hat die Kompetenz, diese Perspektive in rechtlicher Hinsicht neu zu fassen? - Wenn wir *selbst* nicht tätig werden, dann kann es geschehen, daß andere uns ihre Perspektive auferlegen.

Seit Jahren bemühen sich die Vereinigten Staaten, den Geltungsbereich bestimmter Regelungen über die USA hinaus zu erweitern, so etwa Verbote für das Rauchen und Glücksspiele an Bord.

Oder denken Sie an die Einführung des sogenannten „fünften Gerichtsstandes“ bei Haftungsfällen. Amerikanischen Staatsbürgern soll nach dieser Vorstellung grundsätzlich der US-Gerichtsstand und das US-Recht für alle Ansprüche zur Verfügung stehen, auch wenn die Beförderungsverträge die Vereinigten Staaten selbst nicht berühren.

Eklettizismus mag in der Kunst durchaus seine Reize haben. Auf dem Gebiet des Rechts ist er verhängnisvoll. Er verwirrt und entzieht dem Geschäft alle Grundlagen.

Eine von größeren Staaten und Staatengemeinschaften praktizierte Exterritorialität würde zwangsläufig zu Kollisionen verschiedener Rechte führen und die Rechte der jeweils anderen beeinträchtigen. Der Wirrwar wäre perfekt.

Mein Petitem als Vorstandsvorsitzender einer Fluggesellschaft, die sich täglich in rund 90 unterschiedlichen Staaten und deren Rechtsvorschriften bewegt, kann deshalb nur lauten: Wir brauchen ein hohes Maß an Rechtseinheitlichkeit, das sich an der Entwicklungstendenz der Globalisierung ausrichtet.

Diese Rechtseinheitlichkeit ist notwendig, um im globalisierten Wettbewerb staatlich erzeugte Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen. Sie dient der Rechtssicherheit von Fluggesellschaften und der Menschen, die sie nutzen.

Nur - wie kann diese Rechtseinheit bewirkt werden?

Die verschiedenen Gesetzgeber sollten sich einigen und dabei, weil zweckmäßig, sich der internationalen Institutionen bedienen, die sich in der Vergangenheit bewährt haben.

Hier möchte ich auf jene zwei Institutionen verweisen, die sich im Urteil vieler dazu eignen würden:

- Auf die 1944 mit der Konvention von Chicago geschaffene International Civil Aviation Organization (ICAO) sowie die 1945 in Havanna gegründete International Air Transport Association (IATA). Letztere hat heute ein völlig verändertes Rollenverständnis.
- Beide sind in der Lage, unterschiedliche Interessen zu moderieren, beide sind sachkundig und besitzen normative Kraft. Und zwar sehr zum Wohle sowohl der Industrie wie auch der Verbraucher.

Der Harmonisierung abträglich sind nationale Gesetze, die den Handlungsspielraum der Betroffenen im internationalen Vergleich zu stark einengen. Harmonisierung wird auch nicht dadurch erreicht, daß die verschiedenen Gesetzgeber versuchen, einander durch Anspruch auf Exterritorialität zu dominieren.

Und doch liegt es sehr wohl in der Macht des einzelnen Gesetzgebers, eine neue Perspektive zu suchen und bei seiner Tätigkeit das internationale Umfeld zu berücksichtigen, wenn es um die nationale Regelung grenzüberschreitender Sachverhalte geht.

Gerade auch für das wichtige Feld der Rechtspflege empfiehlt sich meiner Meinung nach der Grundsatz „Think global - act local“, also global zu denken und lokal zu handeln. Beherzigen wir ihn.

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen für Ihre freundliche Einladung. Und der Stadt Goslar sage ich: Ich freue mich, einmal selbst in der Patenstadt eines besonders fleißigen Lufthansa Jets, der Boeing 737 „Goslar“, sein zu dürfen.

## Telefonieren im Auto

### Unfallrisiken und Handlungsbedarf

Christine Kramer, Ministerialrätin,  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn

„Telefonieren im Auto ist lebensgefährlich - Studie zeigt: Fahrer übersehen sogar Stoppschilder“. Mit dieser Überschrift machte der Münchner Merkur am 25. Oktober 1997 anlässlich der Vorstellung einer Studie der Universität Bremen durch den ADAC auf die Unfallrisiken durch das Telefonieren im Auto aufmerksam.

#### I.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich der Mobilfunkmarkt bereits rasant entwickelt. Während er bis zum Juli 1992 vorwiegend von den im analogen C-Netz betriebenen Geräten bestimmt wurde, deren Zahl 1994 mit 780.000 Geräten angegeben wurde, nahm die Verbreitung des Mobiltelefons ab Juli 1992 mit ungeheurer Dynamik zu. In diesem Jahr wurden die beiden D-Netze von Telekom/DT-Mobil (D 1) bzw. Mannesman-Mobilfunk (D 2) in Betrieb genommen, der Siegeszug des Handys begann. Derzeit dürfte die Zahl der Mobiltelefonnutzer in Deutschland rund 12 Millionen betragen und die Entwicklung wird nach allen Prognosen rasant fortschreiten<sup>1</sup>. So hält es Mannesmann Mobilfunk für möglich, daß bereits in 5 Jahren jeder zweite Deutsche mit einem Handy ausgestattet sein könnte. Ein harter Konkurrenzkampf der unterschiedlichen Netzbetreiber, wobei zu D-1 und D-2 auch das Netz E-Plus hinzugetreten ist, sorgt für immer günstigere Tarife und fördert damit die Verbreitung des mobilen Telefonierens in Deutschland. Vergleichbares gilt für unsere Nachbarn in Europa und viele andere Staaten auf dieser Erde. Parallel zu den immer günstiger werdenden Kosten des mobilen Telefonierens wurden auch die Geräte immer kleiner. Sie haben heute kaum größere Ausmaße als das Format einer Zigarettenschachtel. Das mobile Telefon, kurz Handy genannt, ist damit stets mitführbar und an jedem Ort einsetzbar, mithin auch im Auto. Ob von dem Telefonieren im Auto während der Fahrt besondere Risiken ausgehen, die die ordnende Hand des Gesetzgebers erfordern, ist eine Frage, die

---

1. „Ein Handy für jedermann“, Der Spiegel 33/1998, S. 66 f.

das Bundesministerium für Verkehr und ihre Bundesanstalt für Straßenwesen intensiv beschäftigt hat und bis heute beschäftigt.

Immer wieder berichteten Verkehrsteilnehmer davon, daß sie sich durch „ungewöhnliche“ Fahrmanöver anderer telefonierender Fahrzeugführer beeinträchtigt, ja gefährdet gefühlt haben, vereinzelt wurde auch von Unfällen mit Verletzten und Toten berichtet, bei denen Anhaltspunkte dafür bestanden, daß das Telefonieren am Steuer zumindest mitursächlich für das Unfallgeschehen war.

Die bis heute geltende Rechtslage untersagt das Telefonieren während der Fahrt nicht. Neben der allgemeinen Pflicht des § 1 der Straßenverkehrs-Ordnung, niemanden durch eigenes Verhalten zu schädigen, zu gefährden oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, zu behindern oder zu belästigen, ist hinsichtlich des Telefonierens am Steuer nur § 23 Absatz 1 Satz 1 StVO einschlägig: Der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, daß seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Zwar dürfte kein Zweifel daran bestehen, daß auch das Telefon ein Gerät im Sinne dieser Vorschrift ist. Sehr schnell kamen aber Zweifel auf, ob diese Vorschrift allein ausreicht, die zunächst nur vermuteten Risiken des Telefonierens am Steuer ausreichend zu begrenzen.

Vom Bundesministerium für Verkehr ging der Auftrag für zwei grundlegende Studien zu dieser Fragestellung aus, deren Ergebnisse ich im folgenden darstellen möchte. Daneben gibt es weitere nationale und eine Fülle internationaler Studien zu diesem Thema, deren Ergebnisse im wesentlichen mit den Ergebnissen der beiden großen deutschen Studien übereinstimmen<sup>2</sup>.

## II.

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen hat der TÜV Rheinland im Jahr 1993 untersucht, welchen Einfluß das Telefonieren auf die Aufmerksamkeitsverteilung zwischen den Tätigkeiten des Fahrzeugführers und der Bedienung hat<sup>3</sup>. Er hat dabei verschiedene gebräuchliche Geräterealisierungen einbezogen. Die Untersuchung wurde im wesentlichen als Feldexperiment in der Verkehrswirklichkeit mit einem instrumentierten Meßfahrzeug und begleiten-

---

2. S. zusammenfassende Darstellung in „Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit“, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Heft M 89, S. 8 ff.

3. „Auswirkungen des Telefonierens im Pkw auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“, Technischer Überwachungs-Verein Rheinland e.V., Köln 1994.

der Beobachtung sowie durch Befragung (standardisiert und offen) durchgeführt. Die Untersuchungsstichprobe bestand aus 53 Probanden, die mehr als 3 Jahre Fahrpraxis und eine Gesamtkilometerleistung von 100.000 km aufwiesen. Ein Teil der Versuchspersonen hatte noch nie ein Mobiltelefon benutzt. Die Mehrzahl gab an, bereits Erfahrungen im Umgang mit einem Autotelefon zu haben. Mit den erfahrenen Probanden wurde jeweils eine Testfahrt durchgeführt, mit den unerfahrenen jeweils drei. Dabei sollten verschiedene Wähl- und Sprechaufgaben mit unterschiedlichen Telefonkonfigurationen in realen Verkehrssituationen auf der Autobahn und im Stadtverkehr absolviert werden. Als Ergebnis der Fahrversuche zeigte sich, daß sowohl in der subjektiven Bewertung der Probanden als auch nach den objektiven Daten das Telefonieren mit dem Hörer in der Hand im Vergleich zum Sprechen mit einer Freisprechanlage zu Veränderungen in der Aufmerksamkeitsregulation und der visuo-motorischen Koordination führt und sich negativ auf die Fahrzeugführung auswirkt.

Der Einfluß der Verkehrskomplexität, operationalisiert durch den Unterschied zwischen Stadt- und Autobahnfahrten, führte im Stadtverkehr zu einem größeren Maß an mentaler Belastung (Informationsaufnahme und -verarbeitung) bei gleichzeitigem Telefonieren, was sich bis hin zur Überlastung und einer dementsprechenden Vernachlässigung der Regelaufgabe (Lenken, Verzögern) auswirkte. Im Vergleich zum Sprechen implizierte der Wählvorgang das deutlich höhere Sicherheitsrisiko. Es zeigte sich, daß einige Wählmöglichkeiten (insbesondere das Eintippen der Rufnummer über die Tastatur in der Mittelkonsolenposition) sich negativ auf die Fahrzeugquer- und -längsführung auswirken. Wesentlich weniger problematisch erschien der Wählvorgang über Sprachprozessor oder optimiertes Bedien- und Anzeigesystem.

Probanden mit bzw. ohne Vorerfahrung mit Mobiltelefonen unterschieden sich sowohl in der subjektiven Selbst- und Fremdbeurteilung als auch in ihrer Leistung bei den Fahraufgaben deutlich, wobei aber die anfänglichen Defizite der „Unerfahrenen“ im Laufe der drei Fahrversuche weitestgehend abgebaut werden konnten, was für einen raschen Lernprozeß sprach.

Als Konsequenz aus den insgesamt gewonnenen Ergebnissen ließ sich nicht die Forderung nach einem pauschalen Verbot des Telefonierens ableiten. Vielmehr zeigte die differenzierte Betrachtung, daß statt dessen im einzelnen regulativ eingegriffen werden sollte und der Einsatz technischer Weiterentwicklungen und Verbesserungen erforderlich wäre: Dabei nannten die Autoren vor allem die generelle Ausrüstung mit Freisprechanlagen und eine Pflicht, diese zumindest im Stadtverkehr zu benutzen, ferner die Entwicklung von Sprachprozessoren und optimierten Bedienkonzepten. Vor allem das Wählen mit dem Hörer in der Hand sollte möglichst unterbleiben.

Die Autoren der Studie faßten ihr Ergebnis wie folgt zusammen<sup>4</sup>: „Die Daten belegen klar, daß sowohl das Wählen als auch das Telefonieren (Sprechen) selbst mit mehr oder weniger starken Veränderungen der Aufmerksamkeitsregulation und mit einer erhöhten mentalen Belastung verbunden ist, die der Fahrer auch subjektiv wahrnimmt. Zum Teil kann er - zumindest was die Fahrzeuglängsführung betrifft - das auch in der subjektiven Wahrnehmung erhöhte Sicherheitsrisiko durch kompensatorische Verhaltensweisen verringern. Insgesamt muß jedoch festgestellt werden, daß das Telefonieren im Auto generell eine Ablenkung von der Fahraufgabe darstellt und damit zumindest prinzipiell ein erhöhtes Unfallrisiko impliziert. Das gilt jedoch in vergleichbarer Weise für jede nicht unmittelbar regelungsrelevante Betätigung im Auto, wie das Bedienen des Radios, das Ablesen eines Bordcomputers, den kurzen Blick in die Straßenkarte, das Rauchen während der Fahrt und die Benutzung des Aschenbechers oder die mehr oder weniger intensive Unterhaltung mit dem Beifahrer.“

Genau hier liegt der Grund, warum der Gesetzgeber bis heute hinsichtlich eines regelnden Eingreifens in das Telefonieren am Steuer Zurückhaltung geübt hat. Was unterscheidet das Telefonieren am Steuer qualitativ schwerwiegend vom Rauchen des Fahrers oder dem Gespräch mit dem Beifahrer, Tätigkeiten, bei denen die Gefahr einer Ablenkung des Fahrers vom Verkehrsgeschehen ebenfalls gegeben ist?

Für den Gesetzgeber gab es nach dem Ergebnis dieser Studie keine Veranlassung, das Telefonieren im Auto generell zu verbieten. Dies um so mehr, als die Studie keinerlei Aussagen unter Einbeziehung der amtlichen Unfallstatistik treffen konnte, da aus dieser zum damaligen Zeitpunkt keine Erkenntnisse abzuleiten waren, in wieweit der Telefongebrauch während der Fahrt unfallursächlich war. Zwar empfahlen die Autoren der Studie u.a., eine Vorschrift einzuführen, wonach nur noch die Verkehrssicherheit regelmäßig weniger beeinträchtigende Telefoneinrichtungen wie Freisprechanlagen für den Gebrauch während der Fahrt im Auto zugelassen werden sollten. Eine solche Vorschrift hätte entweder als technische Ausrüstungsbestimmung in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung eingestellt oder als Verhaltensvorschrift in die Straßenverkehrs-Ordnung aufgenommen werden können. Wegen des Fehlens entsprechenden statistischen Datenmaterials hätte aber jede Vorschrift erhebliche Begründungsschwierigkeiten aufgeworfen.

Das Bundesverkehrsministerium hat sich deshalb 1994 nach Vorliegen der Ergebnisse der Studie entschieden, einen anderen Weg zu wählen und

---

4. A.a.O., S. 221.

zunächst im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit die Kraftfahrer über die Probleme und möglichen Gefahren beim Telefonieren am Steuer während der Fahrt aufzuklären, um sie so für einen maßvollen Umgang mit dem Telefonieren am Steuer und die Verwendung solcher Telefoneinrichtungen in ihren Fahrzeugen zu sensibilisieren, die sicherheitsmäßig als nach Stand der Technik optimal bezeichnet werden konnten.

Gleichwohl nahm die Diskussion in der Öffentlichkeit um das Unfallrisiko des Telefonierens während der Fahrt in der darauffolgenden Zeit nicht ab, sondern eher zu. Einige spektakuläre Unfälle und die Berichterstattung darüber ließen die Forderung nach einem generellen oder partiellen Telefonierverbot im Auto nicht abreißen. Doch dazu fehlte es - wie ausgeführt - an einer ausreichenden rechts-tatsächlichen Begründung, vor allem fehlten belastbare Erkenntnisse über die Bedeutung des Telefonierens am Steuer für das reale Unfallgeschehen. Das Bundesverkehrsministerium hat deshalb entschieden, in einer empirischen Studie die realen Unfallrisiken des Telefonierens am Steuer zu erheben<sup>5</sup>:

### III.

Im Jahr 1996 wurden über das gesamte Jahr hinweg in den Ländern Rheinland-Pfalz und in Teilen des Freistaates Bayern auf einem ergänzten Verkehrsunfallaufnahmebogen bei allen von der Polizei erhobenen Unfällen mit Personen- oder schwerwiegendem Sachschaden Angaben zum Telefonbesitz und Telefonbenutzung notiert. Parallel dazu wurde eine Befragung durchgeführt, um für Deutschland repräsentative Daten zu Telefonbesitz und Telefonbenutzung im Pkw zu erhalten.

Nach dieser Befragung führten im Untersuchungsjahr 1996 8 % aller befragten Pkw-Fahrer im Auto ein Telefon mit sich. Im Mittel wiesen diese Telefonnutzer im Auto eine weit überdurchschnittliche Fahrleistung auf. Mit dieser höheren Fahrleistung gewichtet, ergab sich ein Verkehrsanteil der Pkw-Fahrer mit Telefon von 15 %. Der Unfallanteil der Pkw-Fahrer mit Telefon im Fahrzeug betrug nach der Erhebung 5,6 % bei Unfällen mit Personenschaden und 6,8 % bei Unfällen mit schwerwiegendem Sachschaden. Aus dem Vergleich dieser Prozentanteile konnte demnach nicht abgeleitet werden, daß Pkw-Fahrer mit Telefon ein im Mittel höheres Unfallrisiko hatten als Fahrer ohne Telefon.

---

5. „Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit“, Berichte der BAST, Heft M 89.

Aus der Befragung ergab sich ein Handyanteil von 83 % an allen im Fahrzeug genutzten Telefonen. Der Unfallanteil von Pkw-Fahrern mit Handy war demgegenüber überraschenderweise geringer, er machte nur knapp 60 % unter allen ermittelten Telefonen im Kraftfahrzeug aus. Es wäre aber sicher verfehlt, aus diesen Zahlen eine Überlegenheit des Handys unter Sicherheitsgesichtspunkten abzuleiten. Eher dürfte neben regionalen Unterschieden eine wegen der beim Handy erschwerten Feststellbarkeit naheliegende polizeiliche Untererfassung der Handys ursächlich sein.

Die Studie hat ferner gezeigt, daß zumindest im Erhebungszeitraum das Telefonieren am Steuer ein vorwiegend männliches Phänomen war. Laut Befragungsergebnis waren 80 % der Telefonbenutzer männlich. Dem entsprach auch das Ergebnis der Unfallerhebung: Bei den Pkw mit Telefon handelte es sich bei über 80% der an Unfällen mit Personenschaden bzw. schwerwiegendem Sachschaden beteiligten Fahrer um Männer. Daß demgegenüber bei den Pkw ohne Telefon der Anteil der Männer am Unfallgeschehen absinkt, kann nicht getrennt von der Motorleistung der Pkw und der jährlichen Fahrleistung der Fahrer/Fahrerinnen betrachtet werden. Die Jahresfahrleistung von Pkw mit Telefon war 1996 wesentlich höher als die der Pkw ohne Telefon.

Auch zeigte sich damals, daß mit zunehmender Motorleistung der Pkw ein deutlicher Anstieg des Telefonanteils einhergeht. Bei kleinen Pkw bis 40 kw Motorleistung lag der Telefonausstattungsanteil bei den untersuchten Unfällen bei unter 2 %. Danach fand ein erst allmählicher, dann sprunghafter Anstieg statt, bis bei den Pkw ab 143 kw Motorleistung ein Telefonausstattungsanteil von 42,3 % bzw. 64,3 % bei den Unfällen mit Personenschaden bzw. mit schwerwiegendem Sachschaden festgestellt wurde. Mit dem Anstieg der Motorleistung geht in der Regel eine verbesserte Ausstattung der Pkw einher, die sich auch in der Verfügbarkeit einer Freisprecheinrichtung, insbesondere bei fest installierten Telefonen, niederschlug. Insgesamt waren bei den betrachteten Unfällen rund ein Drittel aller Telefone im Kraftfahrzeug mit Freisprechmöglichkeit ausgestattet. Fahrzeuge mit Telefonausrüstung waren im Mittel auch wesentlich weniger alt.

Telefonbesitz trat 1996 überproportional häufig in den Altersgruppen von 25 bis 54 Jahren auf. Damit korrespondierte die aus der Befragung gewonnene Erkenntnis zu den Fahrleistungen, wonach Fahrer/Fahrzeuge mit Telefon im Fahrzeug im Jahr etwa die doppelte Wegstrecke gegenüber den Fahrern/Fahrzeugen ohne Telefon zurücklegten. Hohe Jahresfahrleistungen bedeuten fast zwangsläufig eine stärkere Nutzung der (vergleichsweise sicheren) Autobahnen. So überrascht es nicht, daß von allen Unfällen der Pkw mit Telefon ein größerer Anteil auf die Autobahnen entfällt, als bei den Unfällen der Pkw ohne Telefon.

Neben diesen, was die Unfallrelevanz des Telefonierens am Steuer betrifft, eher „entwarnenden“ Befunden - erfahrene Fahrzeugführer mit hohen Jahresfahrleistungen, gut ausgestattete, relativ neue Fahrzeuge, unauffällige Unfallbeteiligung bei der Gesamtbetrachtung - ergab die weitere Analyse jedoch zwei auffällige Unfallkomplexe: Den Unfalltyp Alleinunfall durch Verlust der Fahrzeugkontrolle auf Autobahnen und den Unfalltyp Auffahren innerorts.

Auf den Autobahnen waren Hauptverursacher mit Telefon beim Unfalltyp „Alleinunfall“ und dabei besonders bei der Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn“ überproportional vertreten. Hier zeigte sich zunächst ein deutliches Bild: 32,7 % der Hauptverursacher mit Telefon, aber nur 17,6 % der Hauptverursacher ohne Telefon hatten einen Alleinunfall. Die vertiefte Analyse der Daten zeigte jedoch, daß dieser Befund - anders, als zunächst vermutet - nicht dem Telefonieren am Steuer zugerechnet werden konnte, sondern aus anderen fahrer- und fahrzeugbezogenen Merkmalen zu erklären war. Offenbar gelingt es dem erfahrenen Vielfahrer auf Autobahnen, die Risiken des Telefonierens während der Fahrt weitgehend durch eine angepaßte Fahrweise zu kompensieren.

Beim Unfallkomplex Auffahren innerorts zeigte sich hingegen ein auffälliger Zusammenhang: Pkw ohne Freisprecheinrichtung waren dabei deutlich häufiger beteiligt als Fahrzeuge mit Freisprecheinrichtungen oder Pkw ohne Telefon. Dies wurde nochmals verstärkt festgestellt bei den weniger leistungsstarken Fahrzeugen. Ich halte dies für ein belastbares Ergebnis, das wenigstens bei den komplexen, höchste Aufmerksamkeit erfordernden Verkehrsverhältnissen in den Städten die Benutzung einer Freisprecheinrichtung geboten erscheinen läßt. Überdies korrespondiert dieser Befund mit den Ergebnissen der experimentellen Studie des TÜV Rheinland.

In der Gesamtbetrachtung kommen die Autoren der BASt-Studie zu folgender Schlußfolgerung: „Nimmt man nur die Unfälle, bei denen die bayerische Polizei feststellen konnte, daß das Telefonieren zumindest mit ursächlich für das Unfallgeschehen war, so läßt sich für das Bundesgebiet (im *Erhebungsjahr 1996*) eine Zahl von ca. 20 Getöteten, 100 Schwerverletzten und 450 Leichtverletzten hochrechnen; das wirkliche Ausmaß der Unfallmitverursachung dürfte höher liegen.“

Freisprecheinrichtungen können, wie auch die kürzlich veröffentlichte Studie, die Ungerer im Auftrag des ADAC<sup>6</sup> durchgeführt hat, zeigt, die Fahr-

---

6. „Telefonieren im Fahrzeug – Fahrbelastungen und Fahrfehler“, Universität Bremen/ADAC-Zentrale München, 1998.

fehler unter Einfluß des Telefonierens verringern. Zwar können auch sie der vom Inhalt eines möglicherweise schwierigen Telefongesprächs ausgehenden Ablenkung keinen wirksamen Riegel vorschieben. Hier hilft nur: Gespräch abbrechen, Parkplatz suchen und erst dann wieder telefonieren. Auch der Aufmerksamkeit vom Verkehrsgeschehen abziehende Vorgang des aktiven Telefonierens (Wählen) läßt sich durch eine Freisprecheinrichtung allein nicht entschärfen. Für das Gespräch an sich bietet sie jedoch entscheidende Sicherheitsvorteile. Freisprecheinrichtungen für die besonders bedenklichen Handys werden im übrigen fast regelmäßig mit einer Gerätehalterung für das Armaturenbrett angeboten, was dann auch das völlig inakzeptable Eingeben der Rufnummer mit einer Hand bei schlimmstenfalls Haltens des Handys in der anderen positiv beeinflusst.

#### IV.

Die Ergebnisse dieser beiden vom Bundesministerium für Verkehr, heute auch für Bau- und Wohnungswesen, veranlaßten Studien werden im wesentlichen durch Studien im internationalen Bereich gestützt. Ein Blick auf das Ausland zeigt, daß viele Länder den Risiken des Telefonierens am Steuer mittlerweile durch ein Verbot des Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung begegnen. In der Tabelle<sup>7</sup> (nächste Seite) kann trotz einiger Unschärfen „hand-held“ Verbot mit „Freisprechanlage vorgeschrieben“ gleichgesetzt werden; in den Niederlanden und in Norwegen wird derzeit eine Regelung vorbereitet oder über die Notwendigkeit intensiv diskutiert.

#### V.

Alle vorliegenden Erkenntnisse haben gezeigt, daß den unbestreitbaren Vorteilen, die ein Telefon im Auto bietet, auch verkehrssicherheitsrelevante Nachteile gegenüberstehen. Zu den Vorteilen gehören neben den persönlichen Vorteilen für den einzelnen Fahrzeugführer auch Sicherheitsvorteile bei der Verkehrsteilnahme selbst. So kann im Falle einer bei der heutigen Verkehrsbelastung niemals völlig auszuschließenden Verspätung ein kurzes Telefonat zur Streßminderung beitragen, bei Unfällen kann rasch Hilfe herbeigerufen werden und Meldungen über Verkehrsstaus können über Telefon im Auto

---

7. Übersetzt aus „Telefoneren in de auto an verkeersveiligheid“, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Leidschendam, 1998, S. 31; ergänzt durch Angaben von Kärger, „Das Mobiltelefon im Auto - Rechtsfragen des privaten und dienstlichen Telefonierens am Steuer“, DAR 1998, 266, und eigene Recherche.

Land	Spezifische Gesetzgebung	Rechtsprechung
Niederlande	Kein Verbot	Auf Basis von Highway Code: Regul. 104
Belgien	Kein Verbot	
Dänemark	'Hand-held' Verbot	
Deutschland	Kein Verbot	
Vereinigtes Königreich	Kein Verbot	
Frankreich	Kein Verbot	
Finnland	Kein Verbot	
Italien	'Hand-held' Verbot	
Griechenland	'Hand-held' Verbot	
Norwegen	Kein Verbot	
Österreich	'Hand-held' Verbot ab 1.7.99	
Polen	'Hand-held' Verbot	
Portugal	'Hand-held' Verbot	
Slowakei	'Hand-held' Verbot	
Slowenien	'Hand-held' Verbot	
Spanien	'Hand-held' Verbot	'Hand-held' Verbot
Schweiz	Kein Verbot	
Schweden	Kein Verbot	
Niederlande	Kein Verbot	
Norwegen	Kein Verbot	
Ungarn	'Hand-held' Verbot	
Israel	'Hand-held' Verbot	
Brasilien	'Hand-held' Verbot	
Australien, einschl. NSW	'Hand-held' Verbot	
USA (einige Staaten)	'Hand-held' Verbot	
Malaysia	'Hand-held' Verbot	

Tabelle zu Abschnitt IV

eines Verkehrsteilnehmers zu einer Zentrale durchgegeben werden und damit zur Verbesserung des Verkehrswarndienstes und letztlich des Verkehrsflusses beitragen.

Die Nachteile lassen sich im wesentlichen wie folgt zusammenfassen: Das Telefonieren während der Fahrt lenkt in mehrfacher Hinsicht von der eigentlichen Fahraufgabe ab. Das betrifft sowohl das aktive Wählen wie die Entgegennahme eines Anrufes. Insbesondere das Telefonieren mittels Handy führt darüber hinaus zu einer motorischen Beeinträchtigung, da für wesentliche Fahraufgaben nur noch eine Hand zur Verfügung steht. Vom einzelnen Tele-

fongespräch kann je nach Gesprächsinhalt eine weitere Ablenkung der Aufmerksamkeit vom Verkehrsgeschehen mit schwerwiegenden Folgen ausgeben. Nicht nur die motorische Beeinträchtigung kann aber durch eine Freisprecheinrichtung gemindert werden. Denn die Freisprecheinrichtung führt neben dem motorischen Vorteil zu einer vergrößerten Distanz zwischen dem gesprochenen Wort des Gesprächspartners und dem Kopf des Empfängers, was vermutlich auch die Beeinträchtigung und Ablenkung der Aufmerksamkeit vom Verkehrsgeschehen durch den Gesprächsinhalt geringer ausfallen läßt. Voraussetzung dafür ist jedoch, daß mit der Freisprecheinrichtung keine Einbußen in der Übertragungsqualität einhergehen, wie sie derzeit insbesondere bei manchen preiswerten Nachrüstsets leider noch zu verzeichnen sind.

Bleibt abschließend die Frage zu beantworten, ob die Benutzung einer solchen Freisprecheinrichtung über den Weg der Einstellung eines verhaltensrechtlichen Verbotes in die Straßenverkehrs-Ordnung, ohne eine solche während der Fahrt telefonieren zu dürfen, vorgeschrieben werden sollte. Ich neige dazu, eine solche Regelung zu befürworten, denn ich befürchte, daß die umfangreichen Aufklärungsmaßnahmen, die derzeit von Bundes- und Landesministerien, von den Verkehrssicherheitsorganisationen und den Automobilverbänden unternommen werden, angesichts immer weiterer Durchdringung unseres Alltags mit mobiler Telekommunikation allein dauerhaft nicht ausreichen werden, um die Kraftfahrer in ausreichendem Maß zur Benutzung einer Freisprecheinrichtung kraft eigener Einsicht zu bewegen.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß das der BAST-Studie zugrundeliegende statistische Material aus dem Jahr 1996 stammt, einem Jahr, für das die Zahl der Mobilfunknutzer mit rund 5,5 Millionen angegeben wird. 1998 waren es bereits 12 Millionen, im Jahr 2000 dürfte sich diese Zahl gegenüber 1996 vervierfacht haben. Auch wenn eine parallele Entwicklung der für 1996 hochgerechneten, auf das Telefonieren am Steuer zurückzuführenden 20 Verkehrstoten anzunehmen eine grobe Vereinfachung wäre, ist es sicher nicht unzulässig, schon heute – auch unter Einbeziehung der Dunkelziffer – dem Telefonieren am Steuer für die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen eine wesentlich höhere Relevanz zuzumessen als noch 1996. Außerdem spricht mehr als eine starke Vermutung dafür, daß das Telefonieren während der Fahrt heute – anders als noch 1996 – nicht mehr nur vorwiegend unter erfahrenen „Vielfahrern“ weit verbreitet ist, sondern zunehmend von Fahrern und Fahrerinnen aller Altersgruppen mit geringerer Fahrerfahrung praktiziert wird, die von den Folgen der vom Telefonieren ausgehenden Ablenkung von der Fahraufgabe stärker betroffen sind als routinierte Vielfahrer. Damit gehört das Telefonieren am Steuer schon heute und mit steigender Tendenz auch in jenen Altersgruppen zum Alltag, die uns hinsichtlich ihrer überproportionalen Unfallbeteiligung besondere Sorgen bereiten.

Bisweilen wird eingewandt, daß die Einhaltung eines Verbots des Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung während der Fahrt den Maßnahmen der polizeilichen Überwachung nur erschwert zugänglich sei. Selbst wenn dies zuträfe, sollte es - wie bei anderen Regelungen auch - nicht das entscheidende Argument sein. Nach aller Erfahrung darf nämlich erwartet werden, daß eine solche Regelung das Angebotsverhalten der Hersteller und des Handels sowie das Nachfrageverhalten der Verbraucher nachhaltig beeinflussen würde.

Unter Einbeziehung dieser Gesichtspunkte wird sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit der Frage der Erforderlichkeit einer Regelung des Telefonierens am Steuer dahingehend, es nur noch bei Benutzung einer Freisprecheinrichtung zuzulassen, erneut befassen.

Daß dessen ungeachtet auch alle weiteren Risikominimierungspotentiale durch Aufklärung und Sensibilisierung der Kraftfahrer und technische Verbesserungen, wie Wählvorgang mittels Sprachprozessor, ausgeschöpft werden sollten, versteht sich von selbst. Vor allem in der Fahraus- und -weiterbildung scheint mir ein zentraler Ansatzpunkt zu liegen, um das noch viel zu gering ausgeprägte Bewußtsein von der Risikohaftigkeit des Telefonierens bei gleichzeitiger Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu verstärken.

# Telefonieren im Auto

## Technische Möglichkeiten

Dr. Wolfgang Maisch,  
Robert Bosch GmbH, Koordination Verkehrstelematik, Stuttgart

### 1. *Vorbemerkung*

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und die Voraussetzung für technischen Fortschritt, für wettbewerbsfähige Volkswirtschaften und für Wohlstand. Eng verbunden mit der physischen Mobilität ist die mobile Kommunikation. Der Ausbau der Mobiltelefon-Netze erlaubt es den Systemteilnehmern, immer und überall erreichbar zu sein oder andere Personen anrufen zu können.

Seit Anfang der 70er Jahre gibt es in Deutschland öffentliche Mobiltelefonnetze, vor allem für das Telefonieren vom Auto aus. Die wirtschaftliche Bedeutung blieb zunächst gering, bedingt durch die hohen Kosten für Geräte und Einbau. Ein Autotelefon kostete anfänglich etwa 15 000 DM. Inzwischen hat die Entwicklung zu sehr handlichen und kostengünstigen Geräten mit hoher Perfektion geführt. Dies gilt ganz besonders für die digitale Technik nach dem GSM (Global System for Mobile communication)-Standard. Diese Technik wird die anfänglich genutzte analoge Technik in absehbarer Zeit abgelöst haben. Der Schwerpunkt hat sich bereits vom analogen C-Netz zu den digitalen D- und E-Netzen verlagert. Heute kostet ein GSM-Mobiltelefon unsubventioniert nur noch wenige hundert DM. Der technische Fortschritt und die sinkenden Gesprächsgebühren werden für eine weiterhin starke Zunahme der Zahl der Mobiltelefonierer sorgen. Diese Tendenz wird unterstützt durch zusätzliche Fortschritte, die es bald ermöglichen werden, sich automatisch und störungsfrei in den weltweit bestehenden unterschiedlichen Telefon-Netzen zu bewegen.

Die günstige Möglichkeit des mobilen Telefonierens wird natürlich auch während des Autofahrens zunehmend genutzt.

### 2. *Anwendungsmöglichkeiten der mobilen Telefontechnik*

Während des Autofahrens ist die geistige Kapazität des Fahrers normalerweise nicht voll ausgelastet. Diese Gelegenheit wird, wenn ein Mobiltelefon zur Verfügung steht, oft dazu genutzt, Telefonate zu führen. Besonders hilfreich kann die Möglichkeit des Telefonierens sein, wenn unvorhergesehene Verzögerungen der Fahrt eintreten, z. B. wenn ein Autofahrer im Stau steckenbleibt

und deshalb einen vereinbarten Termin nicht einhalten kann. Dank der Kommunikationsmöglichkeit kann einerseits der Autofahrer seine Nerven schonen, andererseits können sich die Gesprächspartner auf die veränderte Situation einstellen. Geschäftliche Erfolge können demnach durch diese Technik stark beeinflusst werden.

Außer der Herstellung von Sprechverbindungen kann die digitale Mobiltelefonie eingesetzt werden,

- um Hilferufe bei Pannen und Notrufe bei Unfällen auszulösen,
- um Daten in Fahrzeuge zu übertragen, unter anderem zur Information über aktuelle Verkehrsverhältnisse,
- um so den Fahrer bei der Wahl der Fahrtroute zu unterstützen oder mit Hilfe einer Navigationsanlage die Fahrtroute automatisch an die aktuellen Verkehrsverhältnisse anzupassen und Verkehrsstaus ausweichen zu können,
- um Daten aus Fahrzeugen an ortsfeste Zentralen zu übermitteln, damit dort aus den Angaben vieler Fahrzeuge die Verkehrslage analysiert werden kann, oder damit eine Ferndiagnose von Fahrzeugfunktionen oder gar Wartungsmaßnahmen durchgeführt werden können,
- um Fahrzeugflotten-Fahrzeuge von einer Zentrale aus optimal einsetzen zu können und
- um in Zukunft weiteren Bedarf an Datenübertragung befriedigen zu können.

Diese Anwendungsmöglichkeiten tragen zur Mehrfachnutzung und damit zur weiteren Verbreitung der Mobiltelefonie bei.

### 3. *Potentielle Ablenkung des Autofahrers beim Telefonieren*

Das Telefonieren während der Fahrt kann zur Ablenkung des Fahrers vom Verkehrsgeschehen führen. Das Ablenkungspotential muß möglichst niedrig gehalten werden.

Wenn der Fahrer selbst eine andere Person anrufen möchte, dann kann er für den Gesprächsbeginn eine günstige Zeit abwarten. Das Angerufen-Werden kann jedoch auch zu einem ungünstigen Zeitpunkt eintreten, da der Anrufende die aktuelle Belastung des autofahrenden Gesprächspartners nicht kennt.

Im einfachsten Fall besitzt der Autofahrer ein sogenanntes Handy, an dem er beim Angerufen-Werden eine Taste und beim aktiven Anrufen mehrere Tasten betätigen muß. Während des Wählvorgangs und während des Telefonierens bleibt dann nur eine Hand am Lenkrad. Deshalb ist in diesem Zustand das Betätigen von weiteren erforderlichen Funktionen, für die eine Hand

benötigt wird, erschwert. Das Gleiche gilt für eine Telefonanlage mit einem Handapparat, der per Kabel mit der Fahrzeug-Telefonanlage verbunden ist.

Auch das Überprüfen der gewählten Telefonnummer durch einen Blick auf eine optische Anzeigeeinheit, die sich außerhalb des primären Sichtfelds befindet, kann den Fahrer ablenken.

Ferner kann eine schlechte Funkverbindung mit der Folge verringerter Sende- und Empfangsqualität den Fahrer übermäßig belasten.

Störgeräusche, die durch das eigene Fahrzeug oder durch externe Störer verursacht werden, können einen Teil der Aufmerksamkeit des Fahrers während des Telefonierens beanspruchen.

#### *4. Möglichkeiten zur Verringerung der Ablenkung durch das Telefonieren*

Im Auto ist beim Telefonieren, wie bei anderen Tätigkeiten, die günstige Gestaltung der sogenannten Mensch/Maschine-Schnittstelle wichtig. Dabei geht es um möglichst zweckmäßige akustische, optische und haptische Eigenschaften der Geräte und ihrer Positionierung. Allgemein wird gefordert, daß die Funktionen leicht erkennbar, verständlich, erlernbar und bedienbar sein müssen.

Wesentlich sind zunächst die verfügbaren und zulässigen Ein- oder Anbauorte, die allerdings durch bereits vorhandene andere Geräte und durch Sicherheitsanforderungen eingeschränkt sind. Der Sicherheit der Fahrzeuginsassen dient auch die solide Befestigung der Geräte, damit sie bei einem Unfall nicht unkontrolliert im Fahrzeug umhergeschleudert werden.

Ausgehend von einem sogenannten Handy oder einem schnurgebundenen Handapparat, bei deren Benutzung nur noch eine Hand am Lenkrad bleiben kann, besteht die nächstliegende Verbesserungsmöglichkeit im Freisprechen, wobei der Fahrer den Telefonapparat während des Gesprächs nicht ans Ohr halten muß, sondern in ein geeignet angebrachtes Mikrofon spricht; die Stimme seines Telefonpartners vernimmt er aus einem festinstallierten Lautsprecher.

Eine weitere Stufe der Entlastung des Fahrers wird dadurch erreicht, daß er auch beim Wählen einer Telefonnummer oder zur Annahme eines ankommenden Gesprächs die Hand am Lenkrad lassen kann, indem er dort angebrachte Steuertasten betätigt. Eine Erleichterung bringt auch die automatische Wahlwiederholung beim Anrufen eines belegten Telefonanschlusses.

Eine weitere Möglichkeit zur Entlastung des Fahrers besteht darin, daß ein ankommendes Gespräch direkt durchgeschaltet und das evtl. laufende Autoradio automatisch stumm geschaltet wird. Ferner kann ein Gespräch während

der Fahrt auf einen anderen Anschluß oder zu einem Speicher umgeleitet werden, von dem der Fahrer nach Beendigung der Fahrt die Information abrufen kann.

Das Wählen von Telefon-Nummern kann dem Fahrer dadurch erleichtert werden, daß er gespeicherte Nummern in sog. Kurzwahl aufruft. Im Vergleich mit der Tastenbetätigung wird das Wählen von Nummern dadurch vereinfacht, daß eine Einrichtung verwendet wird, die auf gesprochene Wählbefehle reagiert.

Für gute Sende- und Empfangsbedingungen ist eine Außenantenne zweckmäßig.

Im folgenden werden bereits verfügbare sowie noch in der Entwicklung befindliche technische Einrichtungen erläutert, die dazu dienen sollen, das Telefonieren im Kraftfahrzeug möglichst sicher und komfortabel zu gestalten.

## 5. *Einrichtungen zur Unterstützung des Autofahrers beim Telefonieren*

### 5.1 *Halterung des Sprechapparats*

Bei einem festinstallierten Fahrzeugtelefon ist der Handapparat auf der Mittelkonsole oder am Armaturenbrett leicht erreichbar befestigt. Um ein Handy griffbereit zu haben und es solide zu befestigen, solange es nicht benutzt wird, kann es in einen Halter gesteckt werden, der an leicht zugänglicher Stelle am Armaturenbrett angebracht ist und zugleich eine Verbindung zum elektrischen Bordnetz und ggf. zu einer Freisprecheinrichtung und einer Außenantenne herstellt, siehe Bild 1.

### 5.2 *Kombinierte Geräte*

Eine technisch und einbaumäßig elegante Möglichkeit zur Ausrüstung des Fahrzeugs mit einem Mobiltelefon besteht darin, das Telefonteil mit Geräten anderer Funktionen zu kombinieren. Es gibt Geräte, die das kombinierte Mobiltelefon/Verkehrstelematik-Endgerät mit dem Autoradio zusammenfassen in einer einzigen Einheit, die in den genormten Autoradioschacht paßt, siehe Bild 2.

Bei weiterer Ausgestaltung dieser Idee wird auch das Navigationsgerät in diese Kombination einbezogen.

Die Vorteile der kombinierten Ausführung bestehen neben den geringeren Anlagengesamtkosten darin, daß weniger Einbauraum benötigt wird als bei separaten Geräten, daß die im Fahrzeug integrierten Lautsprecher multifunktional genutzt werden können und daß mit geringem Zusatzaufwand das Auto-



Bild 1: Mobiltelefon mit Halterung



Bild 2: Kombination Autoradio mit Mobiltelefon und Verkehrstelematikgerät

radio, das Kassettengerät oder ein CD-Spieler automatisch stumm geschaltet werden können, wenn ein Telefongespräch geführt werden soll. Das gezeigte Gerät hat einen Festspeicher, aus dem vorher eingegebene Telefonnummern im Kurzwahlverfahren abgerufen werden können. Die optische Anzeige ist gut ablesbar.

### 5.3 Freisprechen

Eine wesentliche Entlastung des Fahrers im Vergleich zum Halten eines Sprechapparats mit der Hand wird durch die Möglichkeit des Freisprechens erreicht, wie in Bild 3 angedeutet. Es gibt bereits Fahrzeugtypen mit serienmäßiger Freisprecheinrichtung. Andere Fahrzeuge können entsprechend nachgerüstet werden.



Bild 3: Autotelefon mit Freisprechmöglichkeit

Moderne Handys besitzen die für das Freisprechen erforderliche elektrische Anschlußeinrichtung. Für Handys und für Radio-Telefon-Kombinationsgeräte sind Bausätze für den Freisprechbetrieb erhältlich.

Das Bild 4 zeigt für den Anwendungsfall Radio-Telefon-Gerät den Fahrzeug-Einbausatz. Er enthält ein kleines Mikrofon und einen Handsprechapparat und erforderlichenfalls einen separaten Lautsprecher, ferner eine Außenantenne sowie einen Adapter für den Anschluß der Antenne.



Bild 4: Einbausatz für kombinierte Autoradio-Telefon-Anlage

Der zusätzliche Lautsprecher ist erforderlich, wenn nicht bereits ein mitbenutzbarer Autoradio-Lautsprecher vorhanden ist. Er wird bevorzugt im Fußraum des Beifahrers angebracht. Außer den dort im allgemeinen günstigen Einbauverhältnissen ist damit sichergestellt, daß der Lautsprecherschall nicht direkt auf das Mikrofon treffen und störende Rückkopplungseffekte erzeugen kann. Das Mikrofon wird am Armaturenbrett, im Bereich des Innenrückspiegels oder an der sog. A-Säule des Fahrzeugs, d.h. bei Linkslenkern links vor dem Fahrer, angebracht und zum Fahrer hin ausgerichtet. (Das rechts im Bild 4 gezeigte Bediengerät wird im nächsten Kapitel behandelt).

An die Einrichtung zum Freisprechen werden technische Anforderungen gestellt, die über das einfache Anschließen eines Mikrofons und eines Lautsprechers hinausgehen. Akustische Rückkopplungseffekte vom Lautsprecher auf das Mikrofon müssen möglichst weitgehend ausgeschlossen werden, weil sonst der Gesprächspartner durch das verzögerte Hören seiner eigenen Stimme gestört wird.

Um einen solchen Störeffekt zu unterdrücken, wird beispielsweise ein Verfahren angewandt, bei dem das Mikrofon im Fahrzeug immer dann sehr unempfindlich geschaltet wird, wenn der im Auto Telefonierende nicht spricht. Beginnt der Autofahrer zu sprechen, wird sein Mikrofon aktiviert. Da die Mikrofonaktivierung auch dann erfolgt, wenn lediglich kurze Bemerkungen oder Einwürfe gemacht werden, ist bei dieser Funktionsweise der Komfort gegenüber dem gewohnten Verhalten beim Telefonieren eingeschränkt. Man erkennt sofort, daß es einer Mindestdisziplin der Telefonierenden bedarf, um eine zufriedenstellende Verständigung zu erreichen.

Eine wirkungsvollere Maßnahme zur Unterdrückung derartiger Störeffekte besteht im Einsatz eines sog. Echo-Kompensators.

Das Mikrofon nimmt alle vorhandenen Schallsignale auf - vom Sprecher, aus dem Lautsprecher und Störgeräusche. Ohne Gegenmaßnahme würde der Gesprächspartner ein schwerverständliches, überlagertes Geräusch hören. Der Echo-Kompensator, siehe Bild 5, ist eine Einrichtung, die es gestattet, vom Gesamtsignal des Mikrofons das vom Gesprächspartner erzeugte Lautsprecher-signal zu subtrahieren. Weil der Schall für den Weg vom Lautsprecher zum Mikrofon eine Laufzeit benötigt, muß das Lautsprechersignal in den Kompensator entsprechend verzögert eingegeben werden. Da es verschiedene mögliche Echostrecken gibt, kann die Kompensation nur näherungsweise erfolgen.

Für die Verständlichkeit des Gesprächs ist auch entscheidend, daß Störgeräusche ausgeblendet werden. In einem fahrenden Auto erfolgt nämlich die

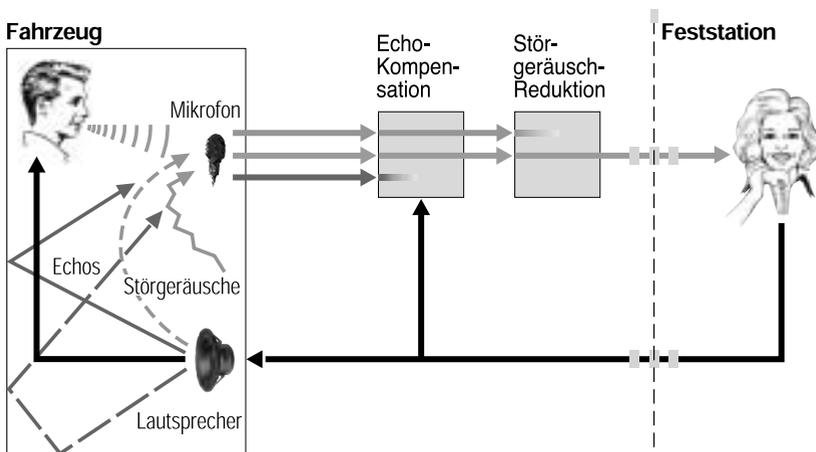


Bild 5: Echo-Kompensation und Störgeräusch-Reduktion im Fahrzeug

Aufnahme der gesprochenen Worte unter weit schwierigeren Bedingungen als z.B. in einem Büro, wo die Umgebungsgeräusche schwächer und insbesondere konstanter sind.

Störgeräusche entstehen nicht nur durch den Motor, das Getriebe oder die Reifen des eigenen Fahrzeugs; zum Teil starke und insbesondere unvorhersehbare Störgeräusche werden durch andere Verkehrsteilnehmer und durch Wind- und Regeneinwirkung erzeugt.

Das Mikrofon erfaßt neben den Sprachgeräuschen auch diese stark wechselnden Hintergrundgeräusche. Die Störgeräuschanteile, soweit sie eindeutig identifizierbar sind, können mit elektronischen Mitteln vom Gesamtschallsignal subtrahiert werden mit dem Ziel, das Nutzsignal für die Übertragung zum Gesprächspartner herauszufiltern. Wegen der nicht eindeutigen Zuordenbarkeit der Signalanteile ist diese Störgeräuschunterdrückung leider nicht vollständig durchführbar.

Um der besseren Verständlichkeit willen können, bei allerdings höherem Aufwand, zwei oder mehr Mikrofone so angeordnet werden, daß störender Schall besser ausgeblendet werden kann. Ein günstiger Kompromiß aus Funktionsgüte und Aufwand kann im Einsatz zweier Mikrofone bestehen, die in einem bestimmten Mindestabstand angebracht sind.

Sowohl der Echo-Kompensator als auch der Störgeräusch-Reduktor verbessern die Sprachverständigung deutlich. Die Kombination beider Einrichtungen ermöglicht auch unter schwierigen Bedingungen eine gute Verständigung der Gesprächspartner.

Infolge weiterer Verbesserung der Rechenalgorithmen zur Störunterdrückung und weiterer Verkleinerung der dafür eingesetzten Mikroelektronik-Bausteine einerseits, bei gleichzeitiger Erhöhung der elektronischen Funktions- und Speicherkapazität andererseits, dürfen in den nächsten Jahren weitere Fortschritte bei der Sprachverständigungsgüte erwartet werden.

#### 5.4 *Wählen mit der Hand am Lenkrad*

Zum Einleiten eines Telefongesprächs muß der Fahrer eine Taste am Handapparat oder am Gerät im Armaturenbrett betätigen. Schon während die Telefonverbindung hergestellt wird, kann er wieder beide Hände ans Lenkrad nehmen.

Es wird jedoch auch die Möglichkeit geboten, daß die Hand bei der Einleitung eines Telefongesprächs, beim Wählen einer Telefonnummer und beim Annehmen eines Anrufs am Lenkrad bleiben kann.



Bild 6: Fernbedienung von Autotelefon und Autoradio

Dazu kann, wie mit Bild 4 angekündigt und in Bild 6 verdeutlicht, ein nachrüstbares Fernbedienungsgerät am Lenkrad so befestigt werden, daß es das Betätigen von Tasten ermöglicht, ohne die Lenkradbewegung zu beeinträchtigen.

Zur Bedienungsvereinfachung besitzt das Fernsteuergerät nur 8 Tasten. Zum Einleiten einer Telefonverbindung oder zum Annehmen eines Anrufs dient die oben liegende Taste. Mit anderen Tasten können die im Hauptgerät abgespeicherten Telefonnummern aufgerufen werden. Die Nummern oder, vorteilhafter, Kurzwahlnummern oder Namen werden im optischen Anzeigefeld des Hauptgeräts angezeigt. Mit Hilfe der damit verbundenen Menüführung können auch das Autoradio, das Kassettengerät und der CD-Spieler mit diesem Steuergerät geschaltet werden. Zwei Tasten dienen zum Einstellen der gewünschten Lautstärke. Die Steuerimpulse werden mittels Infrarottechnik vom Lenkrad zu einem kleinen Infrarot-Empfänger und von dort auf elektrischem Weg zum kombinierten Telefon-Radio-Gerät im Armaturenbrett übertragen.

Bei serienmäßiger Ausrüstung des Fahrzeugs mit Autotelefon, Sprachbedienung und Freisprecheinrichtung sind die Bedientasten im Lenkrad integriert, siehe das Beispiel im Bild 7.

Unterstützt durch das auf dem Bildschirm angebotene Befehlsmenü ermöglicht die Tastenbeschriftung eine leicht verständliche Bedienung.



Bild 7: Lenkrad-integrierte Fernbedienung

### 5.5 Steuerung durch gesprochene Anweisungen

Der Fahrer kann noch weiter entlastet werden, indem man ihm ermöglicht, eine Telefonverbindung - statt durch Tastenbetätigung - dadurch einzuleiten, daß er Anweisungen spricht. Die Sprachbedienung von Geräten hat das Ziel, daß der Fahrer nicht stärker beansprucht wird als durch die Unterhaltung mit Mitfahrern.

Das Mikrofon nimmt neben den Sprachbefehlen auch Echos der Lautsprechergeräusche sowie Störgeräusche auf. Vergleiche dazu Bild 5 und die zugehörige Erläuterung. Damit der Spracherkenner möglichst eindeutige Anweisungen erhält, sind bei Sprachbedienung die Echo-Kompensation und die Störgeräusch-Reduktion noch wichtiger als beim Telefonieren.

Das Bild 8 zeigt die Anordnung dieser Komponenten. Dank dieser Einrichtung ist es auch möglich, die anderen akustischen Geräte, wie z.B. das Autoradio, erst dann automatisch stumm zu schalten, wenn die Telefonverbindung hergestellt ist.

Um zu vermeiden, daß die Unterhaltung der Fahrzeuginsassen oder Geräusche aus den Lautsprechern versehentlich als Sprachbefehle interpretiert werden, wird eine zusätzliche Maßnahme eingeführt, um Sprachbefehle anzukündigen.

Dazu drückt der Fahrer vor der mündlichen Befehlsgabe eine Aktivierungstaste. Eine solche Taste kann ergonomisch günstig am Armaturenbrett oder am Lenkrad angebracht sein. Die Beanspruchung des Fahrers durch das Aktivieren des Telefons bleibt dadurch praktisch vernachlässigbar.

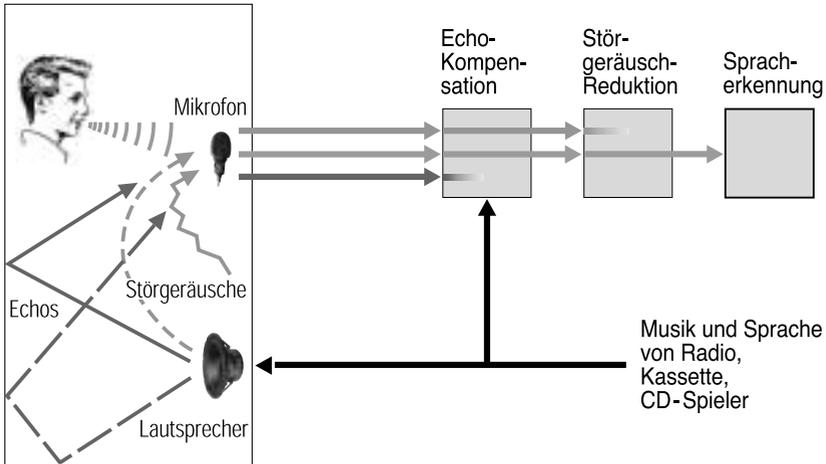


Bild 8: Sprachsteuerung im Fahrzeug

Der Sprachdialog kann durch erneutes Drücken der Aktivierungstaste jederzeit abgebrochen werden.

Nebenbei bemerkt erlaubt die Sprachbedienung auch, andere Geräte wie Autoradio, Kassettengerät, CD-Spieler und, in der Zukunft, sogar Betriebsfunktionen des Fahrzeugs, wie gewünschte Innentemperatur oder Einschalten des Fahrlichts, zu beeinflussen.

Zur Sprachbedienung werden bisher die beiden folgenden Verfahren angewandt: Die Sprecher-abhängige und die Sprecher-unabhängige Spracheingabe. Beide Verfahren können auch kombiniert werden.

„Sprecher-abhängig“ bedeutet, daß jeder Benutzer dem Automaten bestimmte Befehle und Angaben vorspricht. Der Automat speichert die Wörter in der Sprechweise des Fahrers und erkennt später diese Wörter wieder. Beispielsweise kann der Fahrer die Namen von anzurufenden Personen zusammen mit der zugehörigen Telefonnummer eingeben und sich damit sozusagen ein persönliches Telefonverzeichnis anlegen. Bereits verfügbare Geräte können etwa 100 Einträge speichern. Beim Nennen eines dieser Namen, nach Ankündigung des Sprachbefehls durch Tastenbetätigung, wählt das Gerät selbsttätig die zugehörige Telefonnummer.

Vorteilhaft bei diesem Verfahren ist, daß beliebige Wörter, speziell Namen, aufgenommen und wiedererkannt werden. Der Nachteil liegt darin, daß jeder Benutzer das Gerät zuerst „trainieren“ muß; die Wahrscheinlichkeit, daß das Gerät einen ihm noch „fremden“ Benutzer versteht, ist gering.

Im Bild 9 ist der Sprecher-abhängige Dialog zwischen dem Autofahrer und seiner Telefonanlage zum Einleiten eines Telefongesprächs aufgezeichnet.

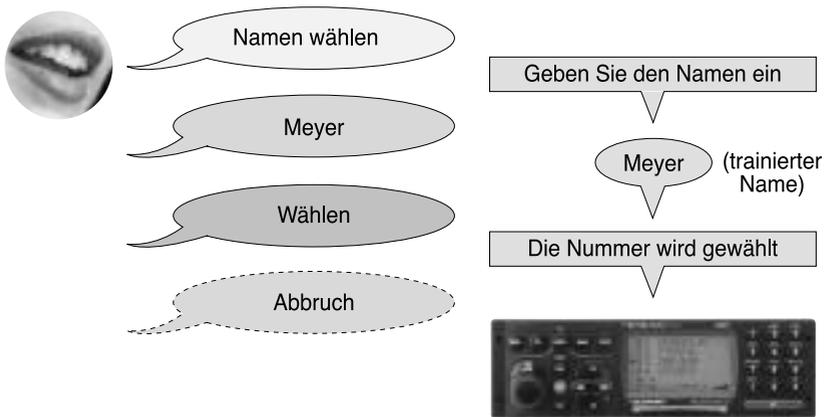


Bild 9: Sprecher-abhängiger Dialog zwischen Autofahrer und Telefonanlage

„Sprecher-unabhängig“ bedeutet, daß jedermann vom Gerät verstanden wird, unabhängig vom Klang seiner Stimme. Um bei der ungeheuren Vielfalt von Stimmen und Sprechweisen und auch Dialekten die gesprochenen Befehle eindeutig identifizieren zu können, muß zuvor mit einer genügend großen Anzahl verschiedenster Sprecher eine repräsentative Sprachstichprobe ermittelt werden und deren Ergebnis in eine Datenbank mit genügend vielen Sprachmerkmalen eingearbeitet werden. Entsprechend groß muß die Leistung des im Spracherkennungsgerät eingesetzten Mikroprozessors sein. Für die Sprecher-unabhängigen Sprachbefehle ist ein bestimmter begrenzter Wortschatz vorgeschrieben bzw. zulässig.

Da der gelegentliche Nutzer einer solchen Anlage sich erfahrungsgemäß diesen Wortschatz nicht zuverlässig merken kann, wird er dadurch unterstützt, daß ihm optisch die zur jeweiligen Funktion (Telefonieren, CD-Abspielen u.a.) zulässigen Kommandos gezeigt werden.

Die Befehle lauten beispielsweise „Nummer wählen“, „Namen speichern“, „Wahlwiederholung“. Selbstverständlich sind auch die zehn Ziffern und die Buchstaben des Alphabets im zulässigen Wortschatz enthalten. Personennamen können durch Buchstabieren eingegeben werden. Ein Sprecher-unabhängiger Dialog zwischen dem Autofahrer und seiner Telefonanlage zum Einleiten einer Telefonverbindung ist im Bild 10 aufgezeichnet.

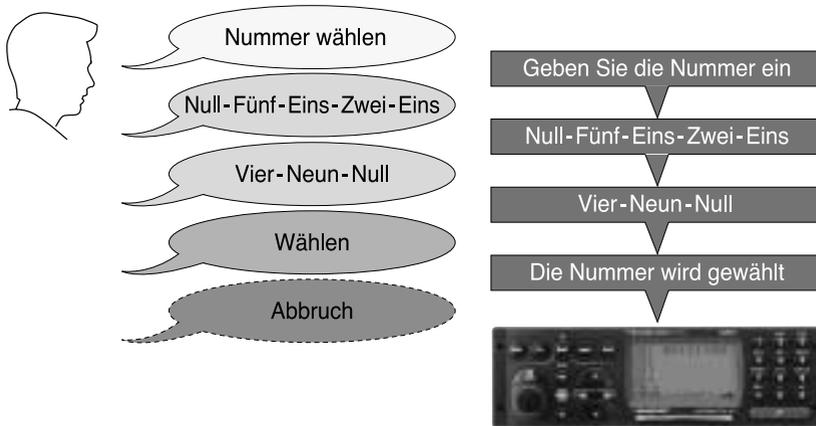


Bild 10: Sprecher-unabhängiger Dialog zwischen Autofahrer und Telefonanlage

Die Auswertung der Sprachbefehle muß bis zu einem gewissen Grad fehlertolerant sein, damit das Gerät trotz evtl. nicht klarer Ausdrucksweise die Befehle richtig umsetzt oder aber bei Nicht-Interpretierbarkeit dazu auffordert, ein Kommando zu wiederholen. Um dem Fahrer bei der Eingabe von Ziffern eine weitere Kontrollmöglichkeit zu geben, wird ihm die vom Gerät verstandene Telefonnummer optisch angezeigt.

Wie bereits erwähnt, stellt die Sprecher-unabhängige Befehlseingabe hohe technologische Anforderungen, weil Menschen in sehr verschiedenen Tonhöhen und Geschwindigkeiten und mit unterschiedlichem Sprachfluß sprechen.

Will man trotzdem ein großes Vokabular mit vertretbarem Aufwand abdecken, muß man ein spezielles Verfahren wählen. Dabei zerlegt man sprachliche Ausdrücke in Phoneme; das sind die kleinsten bedeutungsunterscheidenden Lautelemente einer Sprache. Für die deutsche Sprache beispielsweise benötigt man etwa 50 Phoneme. Damit läßt sich ein fast beliebiger Wortschatz darstellen. Zur Spracheingabe, bei allerdings begrenztem Wortschatz, wird das Verfahren bereits erfolgreich angewandt. Die Phonembasierte Sprachausgabe, auch synthetische Sprache genannt, ist qualitativ noch nicht so ausgereift, daß die Anwendung allgemein akzeptiert würde.

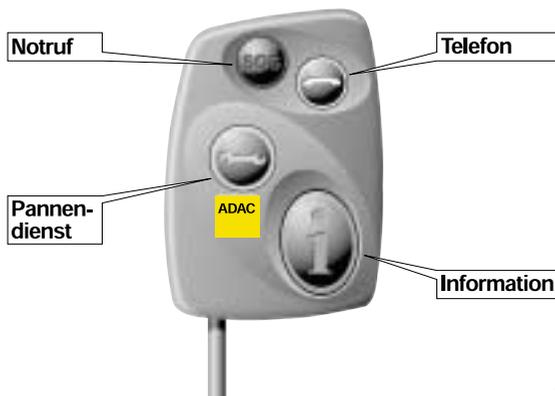
Weltweit laufen zahlreiche Aktivitäten zur automatischen Umsetzung sog. spontaner Sprache in Text. Der Aufwand für die praktische Umsetzung bei beliebigem Wortschatz ist hoch, sowohl was die Rechenleistung und die Datenspeicherkapazität betrifft als auch wegen der benötigten Sprachdatenbank.

Bereits weiter oben wurde darauf hingewiesen, daß im Fahrzeug wegen der Störgeräusche besonders schwierige Bedingungen herrschen. Die Leistung der eingesetzten Rechner muß auch deshalb sehr hoch sein, damit eine prompte Reaktion auf Sprachbefehle erfolgt, d.h. nach spätestens etwa einer halben Sekunde. Sonst empfindet der Benutzer einen Funktionsmangel. Die Umsetzung spontansprachlicher Befehle im Fahrzeug wird deshalb noch einige Jahre intensiver Arbeit erfordern. In etwa 5 Jahren dürfte aus heutiger Sicht eine brauchbare Spontanspracheingabe einsatzreif sein. Damit wird dann die Sprecher-unabhängige Eingabe von Anweisungen mit fast beliebigem Wortschatz - innerhalb einer gewählten Sprache - zum Normalfall, und die Sprecher-abhängige Eingabe verliert ihre Bedeutung.

### 5.6 Erleichterung der Gerätebedienung durch Automatisierung mittels Software

Um versehentlich falsch gewählte Nummern möglichst zu vermeiden, können Plausibilitätskriterien angewandt werden. Eine solche Möglichkeit besteht beispielsweise darin, die Anzahl der gewählten Ziffern zu prüfen. Dies wird allerdings in Deutschland dadurch erschwert, daß die Ziffernzahlen für Vorwahl und Teilnehmernummer bereichsweise unterschiedlich sind.

Durch den Einsatz von zusätzlicher Software kann man die Bedienung von Geräten automatisieren und dadurch erleichtern. Einfache, leicht zu merkende Kurzwahlnummern nehmen dem Fahrer das Wählen langer Telefonnummern und das Anwählen von Informations- und Hilfsdiensten ab. Eine besondere Erleichterung bietet das in Bild 11 gezeigte, in Vorbereitung befindliche Tele-



Quelle: ADAC

Bild 11: Verkehrstelematik-Steuergerät

matik-Steuergerät. Es enthält 4 Tasten, mit denen dank der jeweils zugeordneten Wählsoftware bewirkt wird, daß das Telematikendgerät im Fahrzeug oder das Handy einen Notruf absetzt, einen Pannendienst oder einen Informationsdienst anruft und eine Telefonsprechverbindung aufbaut.

Manche Geräte bieten die technischen Voraussetzungen, um ankommende Gespräche automatisch durchzuschalten. Dies kann dem Autofahrer das Betätigen einer Taste ersparen; es erlaubt ihm dann jedoch nicht, einen Anruf nicht anzunehmen, etwa weil er sich gerade in einer anstrengenden Verkehrssituation befindet.

Die Möglichkeit, das laufende Autoradio oder die CD-Wiedergabe automatisch stumm zu schalten, wenn ein Telefonanruf eingeht, wurde bereits unter 5.2 erwähnt.

Die technologischen Kenntnisse über die Verfahren, den unter 5.3 erwähnten Rückkopplungseffekt von den Lautsprechern auf die Mikrofone zu unterdrücken, sind weit gediehen. Die zu erwartenden weiteren Fortschritte auf dem Gebiet der Mikroelektronik werden in wenigen Jahren auch beim gleichzeitigen Aufnehmen und Abgeben akustischer Signale zusätzliche Verbesserungen ermöglichen.

### 5.7 Weitere Hilfsmaßnahmen

Eine wichtige Rolle bei der Funkübertragung spielt die Antenne. Sie bestimmt wesentlich die Sende- und Empfangsgüte.

Die metallische Karosserie des Fahrzeugs schirmt die zum Telefonieren genutzten elektromagnetischen Wellen teilweise ab. Ferner behindern die wegen besserer Wärmeisolierung zunehmend eingesetzten metallisierten Scheiben den Durchtritt der elektromagnetischen Wellen.

Das Mobiltelefon reagiert auf erschwerte Bedingungen bei der Signalübertragung dadurch, daß es seine Sendeleistung automatisch erhöht, im Extremfall bis zu der vorgegebenen Höchstleistung. Die Sendeleistung der Handys wird auf 1 oder 2 Watt begrenzt, insbesondere deshalb, damit die Ladung des Telefonakkus eine lange Betriebsdauer ermöglicht. Festinstallierte Autotelefone können bei Bedarf bis zu 8 Watt Antennenleistung abgeben.

Eine außerhalb der Karosserie angebrachte Antenne verbessert die Sende- und Empfangsbedingungen so sehr, daß mit geringerer Sendeleistung bessere Ergebnisse erreicht werden als mit höherer Sendeleistung eines im Fahrzeuginnenraum betriebenen Handys.

Es gibt Außenantennen, die auf eine Fahrzeugseitenscheibe aufgeklemt oder mit einem Magnetfuß auf dem Fahrzeugdach befestigt werden können.

Eine solche Antenne kann in andere Fahrzeuge mitgenommen werden. Die Tendenz geht jedoch zu fest angebauten Antennen. In Zukunft werden immer mehr Fahrzeuge bereits in der Grundausstattung mit einer Antenne versehen sein.

Antennen werden für den Rundfunkempfang, für das Telefonieren und für den Empfang von Navigationssatelliten-Signalen (GPS, Global Positioning System) benötigt. Um einen „Antennenwald“ am Fahrzeug zu vermeiden, werden bereits heute kombinierte Antennen für diese Zwecke angeboten, siehe Bild 12.

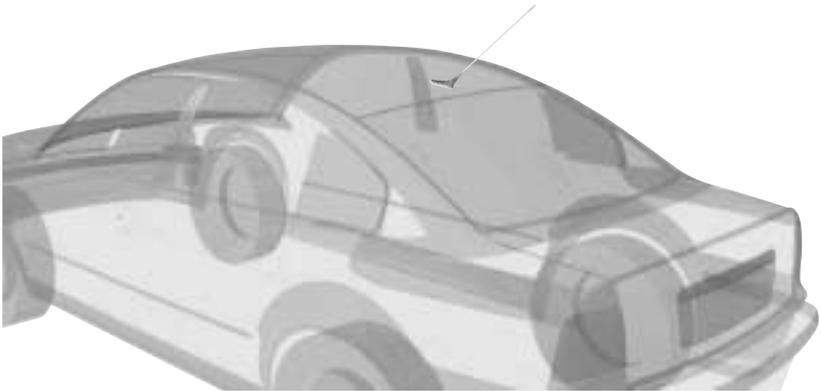


Bild 12: Fahrzeug-Kombi-Antenne  
für Telefonie, Rundfunkempfang und Satelliten-Navigation

Die Kombi-Antenne ist auch vorteilhaft bei der nachträglichen Ausrüstung eines Fahrzeugs für Telefonie, Rundfunkempfang und Satelliten-Navigation. Dank einer solchen Antenne wird der Aufwand für Karosseriedurchbrüche und für das Verlegen von Kabeln im Fahrzeug minimiert.

Zusätzlich zur Freisprecheinrichtung kann ein Handapparat, der über ein Kabel mit dem Mobiltelefongerät verbunden ist, dem Autofahrer nützlich sein. Er kann damit auch unter besonders schwierigen Störgeräuschbedingungen ein Gespräch führen. Andererseits bietet ein zusätzlicher Handapparat einem Mitfahrer die Möglichkeit, vertrauliche Informationen zu empfangen, die durch andere nicht gehört werden sollen.

## 6. *Ausblick auf die weitere Entwicklung*

Für Fahrzeuge der Oberklasse stehen bereits heute integrierte Mobiltelefonrichtungen mit Sprachsteuerung und mit der Möglichkeit des Freisprechens zur Verfügung.

Weltweit laufen zahlreiche Aktivitäten zur automatischen Erfassung sog. spontaner Sprache. Der Aufwand für die praktische Umsetzung bei beliebigem Wortschatz ist hoch, sowohl was die Rechenleistung und die Datenspeicherkapazität betrifft als auch wegen der benötigten Sprachdatenbank. In ein paar Jahren jedoch wird aus heutiger Sicht eine für den Fahrzeugeinsatz brauchbare Spontanspracheingabe einsatzreif sein.

Die Leistung der eingesetzten Mikroprozessoren wird weiter zunehmen. Sie muß allerdings auch sehr hoch sein, damit die erforderlichen Signalverarbeitungsvorgänge genügend schnell ablaufen und eine prompte Reaktion auf Sprachbefehle erfolgt. Sonst empfindet der Benutzer einen Funktionsmangel.

Der derzeitige Ausstattungsgrad von Fahrzeugen in Deutschland mit Mobiltelefon wird auf etwa 5% geschätzt. Bis zum Jahr 2001 wird weltweit mit einer Verdoppelung der Mobiltelefonanschlüsse gegenüber 1998 gerechnet.

Mit weiter sinkenden Kosten für die Geräte und deren Einbau wird eine überproportionale Zunahme von Mobiltelefonfahrzeugen erwartet.

Aufgrund der Erfahrung mit früher eingeführten, mikroelektronisch gestützten Einrichtungen zur Verbesserung der Fahrzeugfunktion und zur Steigerung von Sicherheit und Komfort ist zu vermuten, daß in der Zukunft auch Mobiltelefone mit Freisprecheinrichtung und Sprachsteuerung zu einem selbstverständlichen Ausstattungsmerkmal von Fahrzeugen werden. Die prinzipiell bessere Sende- und Empfangsqualität bei Verwendung einer Außenantenne unterstützt die Tendenz zur integrierten Mobiltelefonanlage.

Das Mobiltelefon kann dann dazu beitragen, daß das Autofahren sicherer und komfortabler wird.

# Telefonieren im Auto

## Rechtliche Probleme

Wolfgang Niendorf, Rechtsanwalt, Hamburg

### A. Einleitung

„Telephonieren im Auto gehört verboten“<sup>1</sup>

Diese, letztes Jahr in der Süddeutschen Zeitung zu lesende Forderung beschreibt die aktuelle Problematik der Benutzung eines im KFZ fest eingebauten Telefons bzw. eines Handys während der Teilnahme am Straßenverkehr.

Obwohl derzeit schätzungsweise nur 15% der Autofahrer während der Fahrt ein Mobiltelefon mit sich führen<sup>2</sup>, dürfte die Anzahl der in den letzten Jahren in die jeweiligen Anbieternetze eingebuchten Mobiltelefone stark zugenommen haben. Wegen der weiter fallenden Geräte- und Gesprächsgebührenpreise scheint die zunehmende Attraktivität mit entsprechend höheren Benutzerzahlen sichergestellt. Dennoch gibt es in Deutschland weder straf- bzw. ordnungsrechtlich noch im Zivilrecht ein ausdrückliches Verbot oder auch nur eine einschränkende Vorschrift<sup>3</sup>, die *ausdrücklich* die Nutzung von Funktelefonen während der Teilnahme am Straßenverkehr reglementiert.

Ob derartige Reglementierungen erforderlich sind, ob also entsprechender gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht, hängt von der Beantwortung zweier Fragen ab:

- Wie gefährlich ist das Telefonieren im Auto tatsächlich?
- Reichen bestehende Regelungen aus, dieser Gefahr Herr zu werden?

Richtig ist sicherlich, daß der Kraftfahrzeugführer durch das Telefonieren bei gleichzeitiger aktiver Teilnahme am Straßenverkehr von dem eigentlichen Verkehrsgeschehen abgelenkt wird. Die Ablenkung ist umso größer, je intensiver die Gesprächsführung die Aufmerksamkeit des Verkehrsteilnehmers erfordert. Von Bedeutung ist dabei nicht nur der Inhalt oder genauer gesagt, der Infor-

---

1. Süddeutsche Zeitung vom 28.05.1998.

2. Vgl. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen [BASt], Heft M 89 [S. 16], worin für 1996 ein Anteil von 8% genannt wird.

3. Zu denken ist etwa an die Auflage, im KFZ Funktelefone nur mit einer Freisprecheinrichtung zu benutzen [so z.B. in Italien und der Schweiz; in Österreich gilt diese Regelung seit dem 01.01.1999].

mationsgehalt des Gespräches. Zu unterscheiden ist ferner zwischen der eigentlichen Gesprächsführung und der Bedienung des Telefons, etwa Annahme eines Anrufes oder Aufbau einer Verbindung, bei der zusätzliche Funktionsabläufe zu bewältigen sind. Wie schwierig diese Funktionsabläufe zu bewältigen sind, hängt wiederum von den vorhandenen technischen Hilfsmitteln ab. Das Handy muß in die Hand genommen werden, wodurch zumindest eine Hand nicht am Steuer sein kann. Ist ein sprachgesteuertes Gerät vorhanden oder das Telefon durch einen Bedienungssatelliten am Lenkrad zu bedienen, fällt dieses Risiko weg.

Soweit ersichtlich, gibt es bisher jedoch keine gesicherten Erkenntnisse über die Kausalität zwischen dem Telefonieren im Auto und einem erhöhten Unfallrisiko.

Mit dem abstrakten Gefährdungspotential befaßt sich u.a. der Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen „Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit“ aus dem Jahre 1998 ausführlich<sup>4</sup>. Danach *kann nicht auf ein insgesamt höheres Unfallrisiko der PKW-Fahrer mit Telefon geschlossen werden*<sup>5</sup>.

Die Beurteilung, ob Handlungsbedarf des Gesetzgebers besteht, kann sich folglich nicht an einem erhöhten Unfallrisiko orientieren, da es an einem entsprechenden Nachweis fehlt. Deshalb kommt der Frage nach bestehenden gesetzlichen Regelungen besondere Bedeutung zu. Im folgenden soll nur kurz auf die straßenverkehrsrechtliche Gesetzeslage eingegangen werden. Daran schließt sich die zivilrechtliche Beurteilung insbesondere im Bereich der Haftpflicht- und Kaskoversicherung an. Der Frage nach der Möglichkeit eines Nachweises, ob der Verkehrsteilnehmer zu einem bestimmten Zeitpunkt telefoniert hat, wird unter Berücksichtigung des Datenschutzes ebenfalls nachzugehen sein.

## B. *Bestehende Gesetzeslage*

### I. *Straßenverkehrsrecht*

Es wurde bereits auf das Fehlen ausdrücklicher Regelungen hingewiesen. Weder im Strafgesetzbuch [StGB] noch in den allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung [StVO] und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung [StVZO] finden sich spezielle Vorschriften, die das Telefonieren im Auto oder während anderer Teilnahme am Straenver-

---

4. BAST, Heft M 89.

5. BAST; a.a.O., Seite 3.

kehr verbieten, einschränken oder in sonstiger Weise regeln. Im Falle eines Unfalles, der auf das Telefonieren im Auto zurückzuführen ist, stellt sich daher die Frage nach angemessenen Sanktionsmöglichkeiten.

## 1. *Strafrecht*

### a) § 230 StGB

Ist durch den Unfall eine Person verletzt worden, hat sich der Fahrer gemäß § 230 StGB strafbar gemacht, sofern er fahrlässig gehandelt hat. Dabei kommt es nicht darauf an, daß er eine an sich nicht verbotene Tätigkeit, nämlich das Telefonieren, ausgeübt hat. Entscheidend ist vielmehr, daß der Verkehrsteilnehmer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen hat, wenn er durch das Telefonieren abgelenkt gewesen ist und deshalb z.B. den erforderlichen Sicherheitsabstand zu dem vorausfahrenden Fahrzeug unbemerkt unterschritten hat. Hier kann nichts anderes gelten als in anderen Fällen der Strafbarkeit.

### b) § 315 c StGB

Entsprechendes gilt für eine mögliche Strafbarkeit nach der Vorschrift des § 315 c StGB, wobei in der Regel nur die Tatbestände des Abs. 1 Ziff. 2 lit. a) bis e) i. V. m. Abs. 3 des § 315 c StGB<sup>6</sup> verwirklicht werden können. Hat der Fahrzeugführer etwa eine Telefonverbindung zu einem anderen Teilnehmer gerade hergestellt und deshalb das Rotlicht übersehen, kann der Tatbestand des § 315 c Abs. 1 Ziff. 2 lit. a) StGB erfüllt sein, sofern es deshalb - mit dem vorfahrtberechtigten Fahrzeug - zum Unfall kommt. Da § 315 c StGB kein abstraktes Gefährdungsdelikt<sup>7</sup> ist, muß sich die Gefährdung konkretisieren. Bei einem Unfall hat sich die Gefahr bereits realisiert, so daß auch dieses Tatbestandsmerkmal ohne weiteres erfüllt ist. Der Täter handelt in diesen Fällen schließlich *grob verkehrswidrig*, weil das Überfahren einer Rot-Licht-Zeigenden Lichtzeichenanlage ein besonders schwerer Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift ist<sup>8</sup>. Häufig fehlt es aber an dem Merkmal der Rücksichtslosigkeit, weil der Fahrer

---

6. Sowohl die Handlung selbst, als auch die konkrete Gefährdung dürften in diesen Fällen regelmäßig fahrlässig begangen werden. Sofern vorsätzliche Tatbegehung erfolgt, kann es nicht mehr auf die Handlung des Telefonierens ankommen.

7. Schönke/Schröder-Cramer; Strafgesetzbuch, Kommentar, 25. Auflg. 1997; § 315 c StGB Rdnr. 33.

8. OLG Düsseldorf NZV 1996, 245; Jagusch-Hentschel; Straßenverkehrsrecht, 34. Auflg. 1997; 315 c StGB Rdnr. 25.

schlicht „nicht aufgepaßt“ hat. Ist das Fehlverhalten also auf Unaufmerksamkeit oder sonstiges menschliches Versagen zurückzuführen, fehlt es an der Rücksichtslosigkeit. Anders dürfte dies jedoch in den Fällen sein, in denen der Fahrzeugführer gerade wegen des Telefonierens unaufmerksam ist, sofern ihm subjektiv bewußt ist, daß die konkrete Verkehrssituation besonderer Aufmerksamkeit bedarf. Dies gilt etwa für die Annäherung an Kreuzungen, deren Überquerung immer erhöhter Aufmerksamkeit bedarf<sup>9</sup>. In diesen Fällen hat sich der Fahrzeugführer letztlich aus eigensüchtigen Gründen, nämlich um sein Telefonat anzunehmen oder durchzuführen, über seine Pflichten als Kraftfahrzeugführer gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern hinweggesetzt.

## 2. *Ordnungsrecht*

### a) *§ 1 Abs. 2 StVO*

Der Kraftfahrer ist nach der StVO verpflichtet, sich so zu verhalten, daß kein anderer geschädigt, gefährdet oder nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird [§ 1 Abs. 2 StVO]. Unter diese Generalnorm läßt sich der Pflichtenverstoß eines telefonierenden und deshalb unaufmerksam handelnden Kraftfahrers problemlos subsumieren. Welche Folgen daraus resultieren, hängt dann allerdings von dem konkreten Verstoß ab. Das Telefonieren als solches - ohne Fahrfehler - ist hiervon nicht erfaßt. Das ist aber auch nicht erforderlich.

### b) *§ 23 Abs. 1 Satz 1 StVZO*

Nach § 23 Abs. 1 Satz 1 StVZO ist der Kraftfahrer dafür verantwortlich, daß seine Sicht und sein Gehör nicht durch Besetzung, Ladung, Geräte oder Fahrzeugzustand beeinträchtigt werden. Sind diese Voraussetzungen wegen der Benutzung eines Telefons im Auto erfüllt, liegt ein Verstoß gegen diese Vorschrift vor<sup>10</sup>. Insoweit wird die Parallele zu der Benutzung von Tonwiedergabegeräten im Auto gezogen<sup>11</sup>. Zu beachten ist jedoch, daß tatsächlich die Sicht

---

9. Vgl. OLG Düsseldorf NZV 1998, 335, wobei zu beachten ist, daß die Annahme der groben Pflichtverletzung nicht wegen des „anhaltenden Telefongesprächs“, sondern deshalb erfolgte, weil der Kraftfahrer zunächst zwar angehalten hatte, dann aber ohne einen erneuten Blick auf die Lichtzeichengebung losgefahren war. Er „dachte im Unterbewußtsein“, es sei „Grün“ geworden.

10. Jagusch/Hentschel, § 23 StVO Rdnr. 11.

11. Berr, Anm. zu LG Hamburg, DAR 1992, 110, 111. Diese Gleichsetzung ist allerdings zweifelhaft, weil das Telefonieren selbst [also nicht die Bedienung des Telefons] selten das Gehör oder die Sicht beeinträchtigen wird.

oder das Gehör beeinträchtigt sein müssen. Das Telefonieren selbst - ohne Hinzutreten weiterer Umstände - reicht also zur Tatbestandsverwirklichung nicht aus<sup>12</sup>.

Letztlich wird allerdings mit den genannten Vorschriften nicht das Telefonieren an sich, also der Grund der Unaufmerksamkeit, sondern die Folge der Unaufmerksamkeit sanktioniert. Dies ist jedoch keine Besonderheit gegenüber anderen fahrlässigen Handlungsweisen. Ob der Straftat- bzw. Bußgeldtatbestand der fahrlässigen Körperverletzung bzw. der Geschwindigkeitsüberschreitung verwirklicht ist, weil der Kraftfahrzeugführer nach einer Zigarettenschachtel hinter dem Sitz gegriffen oder weil er eine Telefonnummer ins Handy eingetippt hat, spielt in der rechtlichen Wertung keine Rolle.

Festzuhalten bleibt, daß bereits mit Hilfe der vorhandenen straf- und ordnungsrechtlichen Vorschriften ein fehlerhaftes Verhalten des telefonierenden Kraftfahrzeugführers geahndet werden kann.

## *II. Zivilrechtliche Aspekte*

### *1. Versicherungsrecht*

Ereignet sich im Straßenverkehr im Zusammenhang mit dem Telefonieren<sup>13</sup> ein Unfall, stellt sich die Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Schadensersatzansprüche entstehen und welche Besonderheiten dabei zu berücksichtigen sind.

#### *a) Haftpflichtversicherung*

##### *aa) Ersatz für den Geschädigten*

Hat der telefonierende Autofahrer den entstandenen Schaden zu vertreten, muß seine Haftpflichtversicherung grundsätzlich den Schaden des Dritten ersetzen.

Der Geschädigte kann den Versicherer direkt über die Vorschrift des § 3 Nr. 1 PflVersG in Anspruch nehmen. Versicherter und Versicherer haften als Gesamtschuldner. Insoweit bestehen gegenüber anderen Unfällen keine Besonderheiten.

---

12. LG Hamburg, Beschluß v. 19.12.1991, DAR 1992, 110.

13. Diese Formulierung ist bewußt ungenau gewählt; s. die folgenden Erörterungen.

*bb) Schadensursache*

Interessanter ist dagegen die Fragestellung, ob dem Geschädigten hinsichtlich seines Schadensersatzanspruches Erleichterungen aus der Unfallursache erwachsen.

*(a) Telefonieren als Schadensursache*

Hat sich der Unfall ereignet, weil der Verkehrsteilnehmer telefoniert hat, ergeben sich schadensersatzrechtlich keine Abweichungen gegenüber anderen Verkehrsunfällen. Ist der Schädiger durch das Telefonieren unaufmerksam gewesen und hat deshalb fahrlässig gehandelt, wird der Schuldvorwurf regelmäßig nicht in dem Telefonieren selbst, sondern in der Verletzung einer - sonstigen - verkehrsrechtlichen Pflicht liegen. Zu denken ist etwa an eine Vorfahrtverletzung oder falsches Überholen. In diesen Fällen spielt es deshalb keine Rolle, ob der Schädiger telefonieren wollte [Gesprächsannahme, Erstellen einer Verbindung, etc.] oder tatsächlich telefoniert hat und in welcher Form dies geschehen ist<sup>14</sup>. Das Telefonieren ist lediglich Ursache der Fahrlässigkeit und damit nicht als Entschuldigungsgrund geeignet, weil der Schädiger es selbst in der Hand hat, sein Telefon zu nutzen oder aus Sicherheitsgründen auf die Nutzung zu verzichten.

*(b) Telefonieren als Begleitumstand*

Hat der Kraftfahrer unmittelbar vor dem Unfall telefoniert, ohne daß dieser Umstand nachweisbar zum Unfall geführt hat, und ist im übrigen ein Fahrfehler nicht erkennbar oder nachweisbar, könnte dieser Begleitumstand des Telefonierens für den Unfallbeteiligten hilfreich sein. Relevant kann diese Überlegung werden, wenn der Unfallhergang unklar oder unaufklärbar ist, also wenn nicht von vornherein feststeht, auf wessen Fehlverhalten der Unfall zurückzuführen ist.

Zu denken ist zunächst daran, dem *nicht* telefonierenden Unfallbeteiligten im Wege des *prima-facie-Beweises* eine Beweiserleichterung zu verschaffen.

Wer telefoniert, hat Schuld!

---

14. Man könnte hier an eine Differenzierung des Fahrlässigkeitsgrades denken, je nachdem, ob der Schädiger [mit oder ohne Freisprecheinrichtung] nur ein Telefonat angenommen oder selbst eine Verbindung hergestellt hat [höhere Ablenkungsgefahr], ob diese Handlungen mit fest eingebautem Telefon [mit oder ohne Bedienungssatellit am Lenkrad] oder mit Handy erfolgten, etc.

Nun ist der Anscheinsbeweis allerdings kein Institut, das aus einem bestimmten Verhalten ohne weiteres Rückschlüsse auf das Verschulden des Handelnden zuläßt<sup>15</sup>. Der Anscheinsbeweis kommt vielmehr dort zur Anwendung, wo typische (Schadens-) Bilder aufgrund der allgemeinen Lebenserfahrung auf bestimmte Geschehensabläufe deuten<sup>16</sup>. Als wohl häufigste Konstellation kann das Beispiel der typischen Front- bzw. Heckschäden zweier Fahrzeuge genannt werden, die im Wege des Anscheinsbeweises für einen Auffahrunfall, und zwar für ein Auffahren des Hintermannes auf den Vordermann sprechen<sup>17</sup>. Auch bei absoluter Fahrunsicherheit ab einer BAK von  $1,1 \frac{0}{100}$  spricht der Anschein für die Ursächlichkeit der alkoholbedingten Fahrunsicherheit für den Unfall<sup>18</sup>. Bei einer derartigen Alkoholisierung sind aber auch nachhaltige Auswirkungen auf den menschlichen Körper, insb. Verlängerung der Reaktionszeit, überschätzen der eigenen Fähigkeiten, etc. erwiesen. Es gibt aber keinen allgemeingültigen Erfahrungssatz, wonach ein telefonierender Kraftfahrer Fahrfehler, etwa in Form einer Vorfahrtverletzung o. ä., begeht. Bereits in der Einleitung wurde darauf hingewiesen, daß noch nicht einmal gesicherte Erkenntnisse zur Gefährlichkeit des Telefonierens am Steuer vorliegen. Der nicht telefonierende Unfallbeteiligte kann sich deshalb nicht mit Erfolg auf eine Beweiserleichterung berufen.

Zum anderen ist darüber nachzudenken, ob sich der telefonierende Kraftfahrer eine *erhöhte Betriebsgefahr* seines Fahrzeuges anrechnen lassen muß. Eine Parallele könnte insoweit zu der Rechtsprechung<sup>19</sup> der erhöhten Betriebsgefahr bei deutlich schneller als mit Richtgeschwindigkeit fahrenden KFZ gezogen werden. Hierbei müßte dann allerdings zwischen den einzelnen Arten „des Telefonierens“ unterschieden werden. Es liegt auf der Hand, daß ein bloßes Mitführen eines Telefons, sei es festeingebaut oder als Handy, die Betriebsgefahr des Fahrzeuges nicht erhöhen kann. Es müssen weitere Umstände<sup>20</sup> hinzukommen, wobei dann folgende Abstufung naheliegt:

- 
15. Nach überwiegender Ansicht kann der Nachweis eines subjektiv vorwerfbaren, schweren Verstoßes nicht nach den Regeln des Anscheinsbeweises geführt werden [BGH VersR 1967, 910; OLG Nürnberg NJW-RR 1994, 1184; OLG Hamburg DAR 1986, 328. OLG Karlsruhe VersR 1983, S. 76].
  16. Vgl. BGH NJW 1966, 1262; Jagusch/Hentschel, „Straßenverkehrsrecht“, 34. Aufl. 1997, Einl. Rdnr. 157 a) [m. w. Nachw.].
  17. Vgl. OLG Hamm MDR 1998, 712, 713. Hat sich der Unfall auf einer Straße mit - erheblicher - Steigung ereignet, wird der Anschein eher für ein Zurückrollen des Vordermannes sprechen.
  18. BGH VersR 1985, 779; BGH NZV 1995, 145 [jedenfalls, wenn sich der Unfall unter Umständen zugetragen hat, die einem nüchternen Fahrzeugführer keine Probleme bereitet hätten].
  19. OLG Düsseldorf DAR 1990, 462; OLG Hamm NZV 1995, 194; vgl. a. BGHZ 117, 337; Jordan VGT 1995, 302.
  20. Zum Unfallzeitpunkt.

1. Nur *sprechen* mit Freisprecheinrichtung;
2. Sprachgesteuerte Geräteführung<sup>21</sup>;
3. *Annehmen* eines Gespräches über Bedienungssatellit;
4. *Annehmen* eines Gespräches über Mittelkonsole<sup>22</sup>;
5. *Annehmen* eines Gespräches über Handy und anschließendes Halten des Gerätes;
6. *Aufbau* einer Verbindung über Bedienungssatellit;
7. *Aufbau* einer Verbindung über Mittelkonsole<sup>22</sup>;
8. *Aufbau* einer Verbindung über Handy und anschließendes Halten des Gerätes;
9. Greifen nach dem heruntergefallenen Handy.

Abgesehen von dem kaum zu führenden Nachweis der jeweiligen Handlung, stellt sich zumindest die Frage, ob die Betriebsgefahr des Fahrzeuges durch diese Umstände überhaupt erhöht ist. Dies ist nicht nur wegen des fehlenden Nachweises einer erhöhten Unfallgefahr zweifelhaft, sondern vor allem deshalb, weil diese Umstände oder besser, Handlungen nicht den Zustand des Fahrzeuges betreffen.

Die aufgezählten Situationen sind alle auf das konkrete Verhalten des Fahrers abgestimmt und führen nur dann zu einer „Erhöhung der Betriebsgefahr“, wenn der Fahrzeugführer weitere Fahrfehler begeht; nur dann also, wenn dem Fahrzeugführer ein „weiteres“ Verschulden zur Last gelegt werden kann. Das Telefonieren als solches ist eben kein Umstand, der durch die Eigenart des Fahrzeuges bedingt ist und dadurch (erhöhte Betriebs-) Gefahr in den Verkehr bringt. So hat auch der Bundesgerichtshof<sup>23</sup> für den Bereich der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit deutlich herausgestellt, daß im Rahmen der Abwägung des § 17 StVG die Anknüpfung an eine abstrakte Gefahrerhöhung, nämlich an die durch die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit begründete Gefährdung, den Unterschied „zwischen dem Haftungsgrund bei der Gefährdungshaftung [§§ 7,18 StVG] und der Bestimmung der jeweiligen Haftungsanteile [§ 17 StVG]“ verkennen würde. Die Entscheidung macht ferner deut-

- 
21. Weitere Unterscheidungen, ob eine Verbindung aufgebaut, angenommen oder durch Telefonieren aufrechterhalten werden soll, scheinen nicht sinnvoll zu sein, da der Verkehrsteilnehmer in allen Fällen „nur“ sprechen und sich auf das Gesagte sowie auf die Reaktionen [entweder vom Gerät selbst oder von dem Gesprächsteilnehmer] konzentrieren muß.
  22. Gemeint ist die Mittelkonsole rechts (unten) zwischen Fahrer- und Beifahrersitz. Letztlich müßte noch weiter differenziert werden, ob der Verkehrsteilnehmer bei Annahme des Gespräches bzw. Aufbau einer Verbindung den Telefonhörer in der Mittelkonsole beläßt und dort die Geräteführung erfolgt [wovon hier ausgegangen wird] oder ob er den Telefonhörer in die Hand nimmt und dann einem Handy ähnlich bedient [letzterer Fall ist wie Fall Nr. 5 bzw. Nr. 8 zu behandeln].
  23. BGH NZV 1995, 145, 146.

lich, daß diese Überlegungen nicht nur für den Fall der absoluten Fahruntüchtigkeit, sondern auch für andere Umstände, etwa überhöhte Geschwindigkeit, Ermüdung, etc. gelten. Andernfalls würde eine Haftungsverteilung nicht mehr nach Verursachungsanteilen, sondern nach bloßen Möglichkeiten einer Schadensentstehung, eben einer abstrakten Gefährdung, erfolgen. Aus diesem Grunde kann die Betriebsgefahr des Fahrzeuges nicht abstrakt durch diese Umstände erhöht sein.

Schließlich ist an ein *Mitverschulden* des telefonierenden Kraftfahrers zu denken. Es bietet sich die Parallele zu den Fällen der Trunkenheitsfahrten an. Hier wie dort reicht jedoch das Vorliegen des Umstandes Trunkenheit bzw. Telefonieren per se für die Annahme eines Mitverschuldens gemäß § 254 BGB nicht aus. In jedem Falle ist ein schuldhaftes Verhalten erforderlich, das für die eingetretenen Schäden mitursächlich gewesen ist<sup>24</sup>. Deshalb trifft den telefonierenden Kraftfahrer nur dann ein Mitverschulden, wenn eine weitere Handlung einen Verstoß gegen Verkehrsvorschriften begründet. Naheliegend ist etwa eine verzögerte Reaktion o.ä. Insoweit folgt die Annahme eines Mitverschuldens jedoch allgemeinen Regeln und stellt keine Besonderheit des Telefonierens im Auto dar. Allein der Umstand des Telefonierens begründet kein Mitverschulden i.S.d. § 254 BGB, wenn weitere Umstände nicht hinzutreten<sup>25</sup>.

### cc) *Umfang des Schadensersatzes*

Trifft den Geschädigten keinerlei Verschulden an dem Unfall, ist er nach § 249 BGB so zu stellen, wie er ohne das schädigende Ereignis gestanden hätte. Welche konkreten Schadenspositionen zu ersetzen sind, sagt das Gesetz indes nicht.

### (a) *Ersatz des Telefons*

Selbstverständlich hat der Geschädigte Anspruch auf den Ersatz seines Telefons, wenn dieses bei dem Unfall beschädigt oder zerstört wurde. Unerheblich ist dabei, ob es sich um ein Handy oder ein fest eingebautes Telefon handelt. Entsprechendes gilt, sofern das Telefon infolge des Unfalles gestohlen wurde<sup>26</sup>.

---

24. KG VM 1985, 63, 64; Jagusch-Hentschel; § 9 StVG Rdnr. 17.

25. Vgl. BGH DAR 1998, 191; der trotz Verletzung der Anschnallpflicht ein [abstraktes] Mitverschulden des nicht angeschnallten Fahrers abgelehnt hat.

26. Vgl. BGH DAR 1997, 157.

*(b) Mietfahrzeug mit Telefon*

Ob der Geschädigte Anspruch auf ein Mietfahrzeug mit Telefon für die Dauer der Reparatur oder für die Zeit der Wiederbeschaffung eines neuen Fahrzeuges hat, ist umstritten. Voraussetzung ist in jedem Falle, daß der Geschädigte selbst ein Fahrzeug mit einem festeingebauten<sup>27</sup> Telefon hatte. Andernfalls wäre er durch die Anmietung eines solchen Fahrzeuges besser gestellt.

Teilweise wird die Anmietung eines Mietwagens mit Telefon nur in den Fällen als ersatzpflichtige Schadensposition anerkannt, in denen der Geschädigte die spezielle Notwendigkeit für das Vorhandensein des Telefons auch im Ersatzfahrzeug näher darlegt<sup>28</sup>. Diese Auffassung scheint verfehlt. Sicherlich ist der Geschädigte verpflichtet, seiner generellen Schadensminderungspflicht<sup>29</sup> nachzukommen. Dies kann aber nicht soweit führen, daß der Geschädigte durch Erfüllung dieser Verpflichtung schlechter gestellt wird, als vor dem Unfall. Hat der Geschädigte überhaupt Anspruch auf die Anmietung eines Fahrzeuges<sup>30</sup>, hat er auch Anspruch auf die Benutzung eines gleichwertigen Fahrzeuges. Ebensowenig, wie von dem Geschädigten der Nachweis verlangt werden kann, weshalb er einen Mercedes und nicht nur einen Golf „benötigt“, kann ihm der Nachweis der Notwendigkeit eines Telefons abverlangt werden. Hier muß allein der Wille, jederzeit erreichbar zu sein oder (im Notfall) das Telefon nutzen zu können, ausreichend sein. Diese Option hatte sich der Geschädigte mit dem Einbau eines Telefons in sein Fahrzeug geschaffen. Diese Option muß deshalb auch von der Schadensersatzleistung umfaßt sein<sup>31</sup>.

*(c) Erhöhter Nutzungsausfall*

Mietet der Geschädigte bei sonst gleicher Sachlage ein Ersatzfahrzeug ohne Telefon an, gilt entsprechendes für einen zusätzlich zu vergütenden Nut-

---

27. Ist ein Handy vorhanden, kann dies folglich auch ohne KFZ (weiter-) benutzt werden.

28. LG Traunstein NZV 1993, 156.

29. Palandt-Heinrichs, BGB, 57. Auflg. 1998; § 249 RdNr. 13.

30. Anders z.B., wenn die Inanspruchnahme eines Taxis wegen geringer Fahrleistungen mit deutlich niedrigeren Kosten verbunden wäre. Der Anspruch kann auch dann entfallen, wenn wegen Krankheit oder sonstiger Verletzungsfolgen ein Fahrzeug gar nicht in der Ausfallzeit genutzt werden kann.

31. Lediglich zur Klarstellung sei noch darauf hingewiesen, daß der Schadensersatzanspruch nur die (Mehr-) Kosten für die Anmietung des (festeingebauten) Telefons und nicht etwa die während der ersatzpflichtigen Mietzeit entstehenden Gesprächsgebühren umfaßt. Die Gebühren wären sowieso entstanden und sind deshalb nicht unfallbedingte Schadenskosten.

zungsausfall *allein* für das Telefon<sup>32</sup>. Wird überhaupt Nutzungsausfall gewährt, so muß dies konsequenterweise auch für das Funktelefon gelten. Es ist insoweit kein sachlicher Grund erkennbar, die Rechtsprechung zum Nutzungswert von Fahrzeugen nicht auch auf -jedenfalls festeingebaute- Funktelefone anzuwenden. Daß diese Geräte einen Nutzungswert haben, ergibt sich bereits daraus, daß ein Neufahrzeug mit eingebautem Telefon in der Anschaffung etwa um DM 2.000,- teurer als das gleiche Fahrzeug ohne Telefon ist. Auch die Mietpreise für gleiche Fahrzeuge differieren, je nachdem, ob sie mit einem Telefon ausgestattet sind oder nicht. Außerdem dürfte sich heute wegen der weiten Verbreitung der Geräte eine Verkehrsanschauung dahin gebildet haben, schon die bloße Nutzungsmöglichkeit als geldwerten Vorteil anzusehen.

(d) *Verdienstaustausfall*

Über diese Ansprüche hinaus wird der Geschädigte einen Verdienstaustauschschaden in der Regel nicht mit Erfolg geltend machen können. Hierzu müßte der konkrete Nachweis erbracht werden<sup>33</sup>, daß gerade wegen der fehlenden Telefonnutzungsmöglichkeit der Abschluß eines - gewinnbringenden - Geschäftes unterbleiben mußte und dieses Geschäft auch nicht nachholbar<sup>34</sup> ist.

dd) *Regreß des Versicherers*

Hat der Versicherungsnehmer den Verkehrsunfall verschuldet, weil er telefoniert hat, stellt sich die Frage, ob darin eine Obliegenheitsverletzung gesehen werden kann, die den Haftpflichtversicherer zum Regreß berechtigt, § 6 VVG, der für vertraglich begründete Obliegenheiten gilt<sup>35</sup>. Insoweit liegt erneut der Vergleich zu einer Obliegenheitsverletzung durch Fahren mit erhöhter Blutalkoholkonzentration, die meist zu einem Regreß bis zur Höhe von DM 10.000,— führt, nahe. Allerdings regelt § 5 der Verordnung über den Versicherungsschutz in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung [KfzPfIVV] abschließend, welche Obliegenheiten dem Versicherungsnehmer vor Eintritt

---

32. A.A. LG Hamburg DAR 1978, 323 [die dort gegebenen Begründungen sind heute allerdings wegen der inzwischen weiten Verbreitung der Mobiltelefone überholt] und LG München r+s 1993, 258. Wie hier: AG Schondorf ZfS 1988, 103.

33. Vgl. LG München VersR 1980, 1033.

34. Deshalb erhalten z.B. Fahrlehrer häufig keinen Verdienstaustausch, weil ihnen die Nachholung der ausgefallenen Fahrstunden bis zu einer gewissen Grenze zugemutet wird.

35. Prölss/Martin-Prölss; Versicherungsvertragsgesetz, 26. Aufl., 1998, § 6 Anm. 1.

des Versicherungsfalles durch den Versicherer auferlegt werden dürfen. Die Obliegenheit, während der Fahrt nicht zu telefonieren, findet sich dort nicht. In den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung [AKB] können deshalb entsprechende Verbote nicht aufgenommen werden. Letztlich ist auch zweifelhaft, ob eine solche Bedingung trotz fehlenden Nachweises der Gefährlichkeit des Telefonierens gerechtfertigt wäre.

Schließlich liegt es nahe, den Versicherer - im Innenverhältnis<sup>36</sup> - gemäß § 61 VVG von der Leistungspflicht zu befreien, sofern der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall *grob fahrlässig* herbeigeführt hat. Ein solches Verhalten könnte in schwierigen Verkehrssituationen in dem Anwälten eines Teilnehmers zu sehen sein. Im Bereich der Haftpflichtversicherung ist jedoch die Regreßmöglichkeit des Versicherers auf die vorsätzliche Herbeiführung<sup>37</sup> des Versicherungsfalles beschränkt, weil § 152 VVG insoweit § 61 VVG modifiziert.

#### b) Vollkaskoversicherung

In der Vollkaskoversicherung kommt dagegen § 61 VVG ohne Einschränkung zur Anwendung, wobei nur der Verschuldensmaßstab *der groben Fahrlässigkeit* zu betrachten ist<sup>38</sup>. Grob fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich hohem Maße verletzt und im konkreten Fall das außer acht läßt, was jedem hätte einleuchten müssen<sup>39</sup>. Die zusätzliche Komponente der subjektiven Vorwerfbarkeit führt nach überwiegender Ansicht<sup>40</sup> zum Ausschluß der Fälle eines Augenblickversagens. Auf die nahezu unüberschaubare Kasuistik kann im Rahmen dieser Arbeit nicht näher eingegangen werden. Letztlich muß im konkreten Einzelfall eine Wertung vorgenommen werden, ob der Versicherungsnehmer *grob fahrlässig* oder „*nur*“ *fahrlässig* gehandelt hat. Dies gilt insbesondere für die Situation des telefonierenden Kraftfahrers und seine Handlungen, weil es bisher keine Rechtsprechung hierzu gibt<sup>41</sup>. Soweit der Kraftfahrer allerdings den Blick von der Fahrbahn wendet, kann auf die Rechtsprechung zum Greifen und Suchen nach Gegenständen und deren Bedienung zurückgegriffen werden.

---

36. Vgl. § 3 Nr. 9 Satz 2 und § 3 Nr. 6 PflVersG.

37. Der Fall der vorsätzlichen Begehung kann hier außer Betracht bleiben, weil niemand telefonieren wird, um einen Schaden herbeizuführen.

38. S. vorherg. FN.

39. BGH VersR 1989, 582.

40. Vgl. nur BGH VersR 1989, 840; OLG Hamm VersR 1991, 1368.

41. Vgl. Otting; „Querschnitt durch die Kfz-Kasko“, DAR 1998, 34, 38; zur Entscheidung des OLG Düsseldorf NZV 1998, 335, die sich mit einem telefonierenden Autofahrer befaßt, s. FN 9).

Aus den vorangegangenen Erörterungen ergibt sich bereits, daß die Benutzung eines Telefons während der Teilnahme am Straßenverkehr nicht generell grob fahrlässig sein kann. Schon wegen der unterschiedlichen technischen Ausgestaltungen muß zwischen den einzelnen Telefonen, deren Installation, deren Bedienung und deren konkreter Benutzung differenziert werden. Hierzu bietet sich die o. erwähnte Staffelung<sup>42</sup> an.

*aa) Freisprecheinrichtung und sprachgesteuerte Geräteführung*

Das bloße Sprechen mit einem Telefonteilnehmer dürfte ebensowenig wie die sprachgesteuerte Geräteführung das Merkmal der groben Fahrlässigkeit erfüllen. Für beide Tätigkeiten muß der Fahrer den Blick nicht von der Fahrbahn abwenden. Richtig ist zwar, daß sich der Fahrer auf die Antworten seines Kommunikationspartners - sei es das Gerät selbst oder der Teilnehmer - und auf den Gesprächsinhalt konzentrieren muß. Diese Konzentrationsaufgabe hat der Kraftfahrzeugführer indes auch bei einem intensiven Gespräch mit dem Beifahrer zu bewältigen. In beiden Fällen variiert der Grad der Anforderungen in Abhängigkeit von dem Gehalt des Gespräches. Wegen der körperlichen Nähe dürfte ein Streitgespräch mit dem Beifahrer die Aufmerksamkeit des Fahrers sogar mehr belasten. Jedenfalls ist nicht ersichtlich, wie und in welcher Form - gerade im Hinblick auf die Versagung des Versicherungsschutzes - eine sinnvolle Abgrenzung zwischen Gesprächen mit einem Beifahrer und solchen mit einem Telefonteilnehmer erfolgen soll.

*bb) Annahme eines Gespräches*

Ist das Fahrzeug mit einem Bedienungssatelliten ausgerüstet, ist die Abwendung des Blickes von der Fahrbahn ebenfalls nicht erforderlich, weil der Fahrer lediglich eine Taste am Lenkrad drücken muß, um das Gespräch anzunehmen (die weitere Führung des Gespräches erfolgt sodann über die Freisprecheinrichtung). Dieser Vorgang ist vergleichbar mit dem Betätigen der Hupe. Selbst, wenn der Fahrer dabei das Lenkrad verreißen sollte, begründet diese Handlung nicht den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit.

Differenzierend ist die Situation zu beurteilen, in der die Gesprächsannahme über das Drücken einer Taste in der Mittelkonsole des Fahrzeuges erfolgen muß. Hier hängt der Grad der Beeinträchtigung des Fahrers von der

---

42. S.o. B. II. 1. a) bb) (b).

Erreichbarkeit der Taste und von der Geübtheit des Fahrers ab. Ist die Taste schwer erreichbar und muß der Autofahrer zum Auffinden der Taste den Blick von der Fahrbahn wenden, kann darin eine grobe Fahrlässigkeit liegen, wenn die konkrete Verkehrssituation die volle Aufmerksamkeit des Fahrers erfordert hätte. Meist wird der Vorgang jedoch innerhalb eines Sekundenbruchteils abgeschlossen sein, so daß die Handlung zwar fahrlässig, nicht aber in erhöhtem Maße sorgfaltswidrig ist.

Muß das Gespräch über ein nicht mit Halterung oder sonst „fest“ eingebautem Handy angenommen und sodann geführt werden, kann bereits in dem Greifen nach dem Handy grobe Fahrlässigkeit zu sehen sein. Liegt das Gerät z.B. auf dem Beifahrersitz, ergeben sich keine Besonderheiten gegenüber der Wertung des Greifens nach sonstigen Gegenständen bei gleichzeitiger Blickabwendung von der Fahrbahn<sup>43</sup>. Das Telefonieren in diesem Falle kann ebenfalls den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit begründen. Zu beachten ist nämlich, daß der Fahrzeugführer sein Lenkrad nur noch mit einer Hand halten kann, weil er in der anderen das Handy an sein Ohr drücken muß<sup>44</sup>. So gilt etwa in Italien die Bestimmung, daß während der Fahrt nur Freisprecheinrichtungen benutzt werden dürfen und beim Fahren die Hände am Steuer bleiben müssen. Der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit ist aber nicht schon deshalb gerechtfertigt, weil nur mit einer Hand gelenkt wird. Bekanntermaßen sind viele, wenn nicht sogar die meisten Fahrzeuge - technisch bedingt - zeitweilig nur mit einer Hand zu lenken; man denke an die Schaltvorgänge bei Fahrzeugen ohne Automatikgetriebe! Deshalb liegt grobe Fahrlässigkeit nur vor, wenn die Blickabwendung von der Fahrbahn hinzutritt oder in einer konkreten Situation beide Hände am Steuer zum Lenken erforderlich wären, der Fahrzeugführer aber dennoch ein Gespräch annimmt und deshalb die Verkehrssituation nicht mehr unter Kontrolle halten kann. Dieses Gefahrenmoment muß ihm außerdem subjektiv bewußt sein, was allerdings in der Regel der Fall sein wird.

#### cc) *Aufbau einer Verbindung*

Komplizierter wird die Situation, wenn der Autofahrer eine Verbindung ohne Sprachsteuerung *herstellen* muß. Hierbei muß der Fahrer in der Regel mehrere Tasten hintereinander drücken und den Blick von der Fahrbahn

---

43. Vgl. OLG Hamm VersR 1987, 353; OLG Celle VersR 1993, 1221; OLG Düsseldorf VersR 1997, 836, bejaht grobe Fahrlässigkeit, wenn durch das Greifen das Herunterfallen des Handy verhindert werden soll.

44. Entsprechende Überlegungen gelten für das Telefonieren (ohne Freisprecheinrichtung) mit dem Telefonhörer.

abwenden, um der Bedienungsführung des Gerätes folgen und die Richtigkeit seiner Eingaben überprüfen zu können. Geschieht dies über den Bedienungssatelliten<sup>45</sup>, können beide Hände am Lenkrad verbleiben. Der Fahrer muß nur hin und wieder seine Eingabe kontrollieren, was im Falle der Anordnung der Kontrollanzeige im unmittelbaren Gesichtsfeld des Fahrzeugführers<sup>46</sup> den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit noch nicht begründet, da jeder Kraftfahrer während der Fahrt den Blick zeitweilig<sup>47</sup> von der Fahrbahn abwendet<sup>48</sup>.

Diese Situation stellt aber unzweifelhaft einen Grenzfall dar, der bei Hinzutreten weiterer Umstände (man denke etwa an eine sehr hohe Fahrgeschwindigkeit von 180 km/h oder mehr) in grobe Fahrlässigkeit umschlagen kann.

Bei der Bedienungsführung über die Mittelkonsole muß der Fahrzeugführer dagegen seinen Blick erheblich von dem eigentlichen Verkehrsgeschehen abwenden. Dabei genügt ein Blick nach rechts nicht. Vielmehr muß der Fahrer gleichzeitig nach rechts und nach unten schauen. Die Aufmerksamkeit des Fahrers wird also derart von dem eigentlichen Verkehrsgeschehen abgelenkt, daß jedem Fahrzeugführer das nicht unerhebliche Gefährdungspotential bewußt sein muß. Bereits das Wechseln einer Kassette (heute wohl eher einer CD) wird als grob fahrlässig eingestuft<sup>49</sup>. Da das Tonwiedergabegerät jedoch im Geradeaus-Gesichtsfeld des Fahrers angeordnet ist, das Telefon auf der Mittelkonsole jedoch nicht, müssen jene Überlegungen *erst recht* gelten.

Schließlich ist der Aufbau einer Verbindung mit dem Handy zu betrachten. Hierbei kann der Fahrzeugführer zwar das Gerät in sein an sich auf das Verkehrsgeschehen gerichtete Blickfeld heben. Er muß dazu jedoch immer mindestens eine Hand vom Lenkrad nehmen. Außerdem muß sich der Blick immer wieder auf das Gerät wenden, da die Eingaben kontrolliert werden müssen. Beide Umstände indizieren bereits, daß einer plötzlich auftretenden Gefahr nicht oder nicht angemessen begegnet werden kann. Letztlich weiß der Autofahrer dies auch. Er nimmt diese Risikoerhöhung jedoch regelmäßig in Kauf,

---

45. Wegen der Anordnung vgl. FN 22).

46. Man denke an die Telefonanzeige auf einem Monitor, der gleichzeitig Radio, Verkehrsleitsystem etc. verbindet und in Blickrichtung des Fahrers angeordnet ist.

47. Es wird hier von Zeiten unter 1 Sekunde ausgegangen.

48. Nur um Mißverständnissen vorzubeugen, sei klargestellt, daß dieses Verhalten selbstverständlich fahrlässig sein kann. Es ist jedoch ein so alltägliches Phänomen, daß die Einordnung als grob fahrlässig nicht gerechtfertigt scheint, es sei denn, die Verkehrssituation verbietet ganz offensichtlich auch eine nur kurze Blickabwendung.

49. OLG Nürnberg NZV 1992, 193; LG München ZfS 1982, 341. a.A.: OLG Bamberg DAR 1984, 22, 23; OLG München r+s 1993, 49.

um seine Verbindung herzustellen. Deshalb ist es gerechtfertigt, unter diesen Umständen das Vorliegen der groben Fahrlässigkeit ebenfalls zu bejahen.

### c) *Teilkaskoversicherung*

Bei älteren Versicherungsverträgen sind nach der Liste der *mitversicherten Fahrzeug- und Zubehörteile* [Teileliste<sup>50</sup>] festeingebaute Telefone bis zu einem Gesamtwert in Höhe von DM 1.000,— mitversichert. Lag der Wert (inkl. Einbaukosten etc.) darüber, konnten die Telefone gegen eine Zusatzprämie versichert werden. Nach der in der aktuellen Fassung geltenden Teileliste sind nur fest eingebaute Telefone mit Antenne gegen eine Zusatzprämie versicherbar. Handys sind demzufolge über die Teilkasko nicht versicherbar. Regelmäßig wird jedoch bei Abschluß des Servicevertrages eine kombinierte Versicherung gegen Verlust und Beschädigung angeboten. Es gelten sodann die dortigen Versicherungsbedingungen.

## 2. *Beziehungen im Arbeitsrecht*

Die Haftung des Arbeitnehmers bei der Nutzung von Dienstfahrzeugen und Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken ist immer wieder Gegenstand gerichtlicher Auseinandersetzungen zwischen den Parteien des Arbeitsverhältnisses. Hat der Arbeitnehmer einen Verkehrsunfall verschuldet, weil er während der Fahrt telefoniert hat, stellt sich die Frage, ob er, der Arbeitgeber oder beide gemeinsam für die entstandenen Schäden haften<sup>51</sup>.

### a) *Allgemeiner Grundsatz*

Grundsätzlich ergeben sich im Rahmen des innerbetrieblichen Schadensausgleiches keine Abweichungen gegenüber „normalen“ Unfallkonstellationen. Die allgemeinen Grundsätze der Abstufung des Verschuldensgrades<sup>52</sup> finden auch auf den im Auto telefonierenden Arbeitnehmer Anwendung. Danach haftet der Arbeitnehmer bei leichter Fahrlässigkeit nicht. Bei mittlerer Fahrlässigkeit wird der Schaden unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer geteilt. Die Haftung des Arbeit-

50. Vgl. Anlage zu § 12 AKB, abgedruckt bei Prölss a.a.O.; § 123 AKB RdNr. 4 ff.

51. Hier soll nur das Innenverhältnis mit einem evtl. Schadensausgleich betrachtet werden, weil für die Haftung ggü. dem Dritten, also dem Geschädigten, die unter II. 1. erörterten Grundsätze gelten.

52. Vgl. BAG DAR 1988, 352, mit Anm. Jung [S.355 f.].

nehmers wird allerdings regelmäßig auf den Betrag der Selbstbeteiligung<sup>53</sup> einer - tatsächlich oder fiktiv<sup>54</sup> abgeschlossenen - Kaskoversicherung beschränkt sein. Hat der Arbeitnehmer mindestens grob fahrlässig gehandelt, trägt er den Schaden in vollem Umfange allein; der Arbeitgeber kann in diesen Fällen seinen Schaden nicht auf die Kaskoversicherung abwälzen, weil insoweit Leistungsfreiheit besteht<sup>55</sup>.

#### b) Besonderheiten

Besonderheiten können im Arbeitsrecht durch entsprechende Weisungen des Arbeitgebers gelten. Letztlich sind drei Fälle zu unterscheiden:

- *der Arbeitgeber hat keine Weisungen erteilt;*
- *der Arbeitgeber hat das Telefonieren nur bei stehendem Fahrzeug gestattet;*
- *der Arbeitgeber verlangt die jederzeitige Annahme von Telefonaten.*

Hat der Arbeitgeber *keine speziellen Weisungen* erteilt, wie sich der Arbeitnehmer zu verhalten hat, wenn er telefonieren möchte oder ein Gespräch annehmen muß, ergeben sich keine Abweichungen zu den allgemeinen Grundsätzen. Der Arbeitnehmer muß hier eigenverantwortlich entscheiden, wann die verkehrsrechtliche Situation die Benutzung des Telefons gestattet. Die Ansicht des Landesarbeitsgerichtes Köln<sup>56</sup>, wonach der Arbeitnehmer trotz Mißachtung des Rotlichtes nicht grob fahrlässig gehandelt haben soll, weil er durch den Funkruf seines Arbeitgebers vom Verkehrsgeschehen abgelenkt wurde, überzeugt weder in der Begründung noch im Ergebnis. Zur Begründung hat das LAG ausgeführt, der Arbeitnehmer habe mangels einer dienstlichen Anweisung davon ausgehen dürfen, daß der Arbeitgeber die Annahme des Anrufes erwarte. Mit der gleichen Argumentation, daß nämlich der Arbeitnehmer - nicht nur davon ausgehen durfte, sondern - davon ausgehen mußte, der Arbeitgeber erwarte vordringlich die Einhaltung der verkehrsrechtlichen Vorschriften, auch für den Fall eines „verpaßten“ Telefonates, läßt sich die grobe Fahrlässigkeit bejahen<sup>57</sup>. Wäre die Begründung des Landesarbeitsgerichtes zutreffend, würde auch ein mit 100 km/h durch die Stadt fahrender Arbeitnehmer nicht grob fahrlässig handeln, wenn er davon ausgeht,

---

53. Meistens DM 650,- oder DM 1.000,-.

54. Hat der Arbeitgeber keine Kaskoversicherung abgeschlossen, trägt er dieses Risiko der höheren Schadensbelastung im Verhältnis zum Arbeitnehmer allein.

55. Vgl. o.: B. II. 1. b).

56. LAG Köln vom 29.01.1997 [7 Sa 1079/96], LAGE Nr. 23 zu § 611 BGB „Arbeitnehmerhaftung“, für den vergleichbaren Fall der Benutzung einer Funksprechanlage.

57. Hinzu kommt, daß dieses Verhalten nach den dargelegten Grundsätzen [s. unter B. II. 1. b)] eindeutig grob fahrlässig ist, so daß im Innenverhältnis zum Arbeitgeber keine andere Wertung

der Arbeitgeber erwarte die pünktliche Erledigung des ihm erteilten Auftrages bis 16:00 Uhr. Es liegt auf der Hand, daß dies nicht richtig sein kann. Im entschiedenen Fall kommt noch hinzu, daß der Arbeitnehmer nur das Telefonat hätte annehmen und anschließend hätte anhalten können, um in den Begleitpapieren zu blättern (auch hätte er zurückrufen können). Aus diesem Grunde hat das Bundesarbeitsgericht<sup>58</sup> die Entscheidung nun auch aufgehoben. Die für den Schaden ursächliche Pflichtverletzung habe „gerade nicht in der Nutzung des Mobilfunktelefones [gelegen], sondern darin, daß der Beklagte [=Arbeitnehmer] bei Rot in den Kreuzungsbereich einfuhr, weil er auf dem Beifahrersitz liegende Unterlagen studierte, anstatt sich auf den Straßenverkehr zu konzentrieren“<sup>59</sup>.

Hat der Arbeitgeber ausdrücklich das *Telefonieren während der Fahrt unter sagt*, gelten die allgemeinen Grundsätze *erst recht*. Verursacht der Arbeitnehmer einen Verkehrsunfall mit leichter oder mittlerer Fahrlässigkeit, weil er telefoniert, muß er den Schaden am (Dienst- oder Eigen-)Fahrzeug bis zur Höhe einer Selbstbeteiligung selbst tragen<sup>60</sup>. Trifft den Fahrer der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit, muß er notfalls für den gesamten Schaden aufkommen, sofern sich die Kaskoversicherung wegen dieses Umstandes auf ihre Leistungsfreiheit beruft bzw. - bei fehlendem Abschluß - hätte berufen können. Zu beachten ist jedoch, daß die Mißachtung des Verbotes durch den Arbeitnehmer die Kenntnis von der Gefährlichkeit des Telefonierens bereits indiziert<sup>61</sup>.

Hat der Arbeitgeber die „*jederzeitige*“ *Annahme von Telefonaten* verlangt, stellt sich bereits die Frage, ob diese Weisung nicht einschränkend auszulegen ist. Im Zweifel wird der Arbeitgeber kaum einräumen, von dem Arbeitnehmer die Mißachtung von Verkehrsvorschriften zugunsten der Befolgung seiner, des Arbeitgebers, Weisung zu verlangen. Eine solche Weisung hätte auch keinen rechtlichen Bestand. Nicht von der Hand zu weisen ist jedoch die Konfliktsituation, in die der Arbeitnehmer gebracht wird. Einerseits muß er allgemeine Vorschriften beachten. Andererseits setzt er sich der Gefahr arbeitsrechtlicher Maßnahmen aus. Eindeutig ist lediglich der Fall, daß der Arbeitnehmer in der konkreten Verkehrssituation erkennt, daß die Befolgung der Dienstanweisung unweigerlich zum Unfall führt. Dann darf und muß er die Anweisung ignorieren. Anderenfalls würde er grob fahrlässig oder sogar vor-

---

erfolgen kann. Insoweit ist die Schadensverteilung allenfalls unter dem Gesichtspunkt eines Mitverschuldens gem. § 254 BGB vorzunehmen.

58. BAG Ur. v. 08.12.1998 - 8 AZR 221/97.

59. BAG Ur. v. 08.12.1998 - 8 AZR 221/97.

60. Vgl. a. Kärger, „Das Mobiltelefon im Auto“, DAR 1998, 266, 271. Der Abdruck enthält allerdings einen Druckfehler: richtig muß es im 2. Absatz der „Arbeitnehmer“ anstatt „Arbeitgeber“ heißen.

61. Kärger; a.a.O.

sätzlich handeln. Alle anderen Situationen müssen anhand des Einzelfalles entschieden werden, wobei eine Haftungsfreistellung im Innenverhältnis bei leichter Fahrlässigkeit obligatorisch, bei mittlerer Fahrlässigkeit -wegen der Dienstanweisung- sehr wahrscheinlich ist. Hier dürfte das Mitverschulden des Arbeitgebers in der Regel überwiegen.

### III. Nachweisbarkeit und Datenschutz

Die vorangegangenen Erörterungen legen bereits die Vermutung nahe, daß der Nachweis, ob ein Kraftfahrzeugführer kurz vor dem Unfall telefoniert hat oder nicht, kaum zu erbringen ist. Dies gilt für Staatsanwaltschaft, den Versicherer und den Unfallgegner gleichermaßen. Noch schwieriger ist die Feststellung zu treffen, welche konkrete Handlung der Autofahrer vorgenommen hat. Hat er telefoniert oder wollte er gerade eine Gesprächsverbindung herstellen? Hat er ein Gespräch mit Drücken nur einer Taste angenommen oder mußte er dazu den Blick von der Fahrbahn - längere Zeit - abwenden? Von den Fällen der Beobachtung dieser Handlungen durch Beifahrer oder sonstige Zeugen abgesehen, wird der Fahrzeugführer kaum einräumen, er habe gerade telefoniert und sei deshalb unaufmerksam gewesen. Allenfalls in Schadensformularen der Versicherer wird sich diese Angabe vielleicht noch einige Zeit finden, bis sich herumgesprochen hat, daß auch dieses Verhalten grob fahrlässig sein kann und sodann zur Leistungsfreiheit des Versicherers führt<sup>62</sup>. Eine Möglichkeit, dieser schwierigen Beweissituation Herr zu werden, könnte die Heranziehung der vom jeweiligen Netzbetreiber gespeicherten Daten des Teilnehmers sein. Insoweit sind jedoch die Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes zu beachten. Demnach darf der Versicherer oder ein sonstiger Dritter auf diese Daten nur zugreifen, sofern der Telefonteilnehmer diesem Zugriff zustimmt. Eine ausdrückliche Rechtsvorschrift, die diesen Zugriff erlauben würde, existiert nicht<sup>63</sup>. Um die Bedeutung eines eventuellen Zugriffs ermessen zu können, muß man sich über folgendes Klarheit verschaffen: Zu berücksichtigen ist zunächst einmal, wann und worüber die Daten eigentlich Auskunft geben können. Zum einen ist für die Erstellung dieser Daten Voraussetzung, daß der jeweilige Netzteilernehmer überhaupt einen sog. Einzelgesprächsnachweis beantragt hat. Diese Zusatzleistung des Netzbetreibers ist

---

62. Man denke an die Kasko-Schadensmeldungen mit der Angabe, der Fahrer habe sich nach einer Zigarettenschachtel o.ä. umgedreht.

63. Vgl. aber § 12 FAG [Gesetz über Fernmeldeanlagen], wonach in *strafgerichtlichen Untersuchungen der Richter und bei Gefahr im Verzug die Staatsanwaltschaft Auskunft über den Fernmeldeverkehr verlangen* können.

teilweise kostenpflichtig und wird deshalb nicht automatisch für jeden Teilnehmer erbracht. Zum anderen werden in diesem Nachweis nur diejenigen Gespräche und Handlungen des Netzteilnehmers aufgeführt, die kostenpflichtig oder jedenfalls vom Teilnehmer selbst veranlaßt sind. Das bedeutet, daß diese Auflistung nicht die ankommenden Telefonanrufe enthält, die der Netzteilnehmer „lediglich“ annimmt und durch die ihm keine Gebühren entstehen<sup>64</sup>.

Derzeit gilt überwiegend folgende (oder eine sachlich ähnliche) Regelung:

Aus Gründen des Datenschutzes wird ohne ausdrücklichen Antrag des Teilnehmers nur die Gesprächsdauer gespeichert. Die Summe der Gesprächsminuten multipliziert mit den tageszeitlich gestaffelten Preisen wird auf der Rechnung ausgewiesen. Daraus ist aber nicht zu ersehen, *wann* der Teilnehmer telefoniert hat.

Die Speicherung weiterer Daten ist, wie bereits dargelegt, nur mit Einverständnis des Teilnehmers zulässig. Mit seinem entsprechenden Antrag kann der Teilnehmer zwischen zwei Alternativen wählen:

- die *ingeschränkte Verbindungsübersicht*, häufig auch „*Verbindungsübersicht-Mini*“ genannt:

hier werden Datum, Verbindungs-Anfang, Verbindungs-Dauer, Zielrufnummer (um die letzten drei Stellen verkürzt dargestellt) und der Verbindungspreis aufgelistet. Diese Verbindungsübersicht ist kostenlos.

- die „große“ Verbindungsübersicht mit detaillierten Angaben zu den Einzelverbindungen:

neben Datum, Verbindungs-Beginn und -Dauer werden auch Zielrufnummer bei Verbindungen aus dem jeweiligen Betreibernetz, der Netzbetreiber bzw. das Aufenthaltsland bei ankommenden Verbindungen im Ausland sowie Haupt- und Nebenzeit mit dem Verbindungspreis gespeichert. Diese Übersicht ist kostenpflichtig.

Beiden Verbindungsübersichten ist also zu entnehmen, ob der (Verkehrs-) Teilnehmer zu einer bestimmten Zeit telefoniert hat. Wurde er allerdings (vor oder zum Unfallzeitpunkt) angerufen, wird diese Verbindung nicht in der späteren Rechnung aufgelistet, da diese Daten nicht gespeichert werden<sup>65</sup>.

Darüberhinaus ist zu beachten, daß der Netzbetreiber die gespeicherten Daten spätestens 80 Tage nach Rechnungsversand löschen muß. Danach

---

64. Anderes gilt bei Anrufen während eines Auslandsaufenthaltes.

65. Ausnahme: wie vorige FN : Anruf bei Auslandsaufenthalt.

stehen also nicht einmal mehr diese Daten zur Verfügung. Die Fälle verwertbarer Daten reduzieren sich daher ohnehin in erheblichem Maße.

Sind demnach verwertbare Daten vorhanden, auf die der Versicherer ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers nicht zugreifen darf, stellt sich die Frage, ob der Versicherungsnehmer vielleicht seine Einwilligung zur Offenbarung dieser Daten erteilen muß, wenn Anlaß zu der Vermutung besteht, daß der Unfall auf „das Telefonieren“ und damit eventuell auf ein grob fahrlässiges Verhalten des Versicherungsnehmers zurückzuführen ist. Eine Zustimmungspflicht zur Herausgabe der Daten besteht indes nicht. Eine solche Pflicht darf dem Versicherungsnehmer auch nicht auferlegt werden, weil damit letztlich der Nachweis von dem Versicherungsnehmer verlangt würde, daß er zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht telefoniert hat. Dieser Nachweis wiederum ist rechtlich gleichbedeutend mit der Auferlegung des Beweises zulasten des Versicherungsnehmers, er habe nicht grob fahrlässig gehandelt. Da aber der Versicherer den Nachweis des grob fahrlässigen Verhaltens des Versicherungsnehmers erbringen muß<sup>66</sup>, ist eine solche Beweislastumkehr unzulässig<sup>67</sup>. Allerdings könnten diese Daten im Rahmen eines Ermittlungsverfahrens durch die Staatsanwaltschaft beschlagnahmt werden, wenn die übrigen Voraussetzungen vorliegen.

Insgesamt ist damit festzuhalten, daß eventuell gespeicherte Daten den Nachweis des Telefonierens nicht bzw. kaum erleichtern. Die Schwierigkeit des Nachweises einer bestimmten Handlung ist jedoch nicht „mobilfunktypisch“, sondern ein allgemeines Problem<sup>68</sup> des Straf- und Zivilrechtes, das mit Hilfe der allgemeinen Beweisregeln gelöst werden kann.

### C. Zusammenfassung und Ausblick

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß sowohl im Straf- und Ordnungsrecht, als auch im Zivilrecht die bestehenden Regelungen ausreichen, der Gefahr *Telefonieren im Auto* zu begegnen. Hat der telefonierende Autofahrer einen Verkehrsunfall mit Personenschaden verschuldet, hat er sich gemäß § 230 StGB strafbar gemacht. Ebenso kann der Tatbestand der Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315 c StGB erfüllt sein, weil das Telefonieren in der konkreten Situation durchaus als *rücksichtslos* einzustufen sein

---

66. BGH VersR 1989, 582.

67. Eine solche Beweislaständerung in den AKB wäre gem. § 9 AGBG nichtig; vgl.: Prölss a.a.O., § 61 VVG RdNr.34.

68. Schwierig ist z.B. der Nachweis, daß der PKW-Fahrer den Unfall infolge Übermüdung verschuldet hat.

kann. In der Regel werden nur die Tatbestände des 315 c Abs.1 Ziff. 2 lit.a) bis lit.e) i.V.m. Abs. 3 StGB verwirklicht werden, weil der Täter fahrlässig handelt und die konkrete Gefährdung fahrlässig herbeiführt. Auch kann das Verhalten des Kraftfahrers als Ordnungswidrigkeit nach § 1 Abs. 2 StVO oder nach § 23 Abs.1 Satz 1 StVZO i.V.m. § 24 StVG geahndet werden, wenn weitere Verletzungshandlungen hinzutreten.

Auch in der zivilrechtlichen Schadensregulierung werden bei der bestehenden Gesetzeslage mit den vorhandenen Regularien befriedigende Ergebnisse erzielt. Dies gilt vor allem im *Versicherungsrecht*. Ist der Schaden *durch* das *Telefonieren* entstanden, ergeben sich keinerlei Besonderheiten gegenüber einer „normalen“ Schadensregulierung. Ist das Telefonieren nicht Ursache, sondern (nur) *Begleitumstand* des Verkehrsunfalles, dessen Hergang streitig oder unaufklärbar ist, ergeben sich aus dem Umstand des Telefonierens keine Vorteile für den Unfallgegner. Weder kommen ihm Beweiserleichterungen im Wege des Anscheinsbeweises zugute noch kann er sich deshalb mit Erfolg auf eine erhöhte Betriebsgefahr des anderen Fahrzeuges berufen. Auch die Annahme eines Mitverschuldens nach § 254 BGB ist nicht gerechtfertigt. Im Bereich der Vollkaskoversicherung kann sich der Versicherer u.U. auf seine Leistungsfreiheit gemäß § 61 VVG berufen, weil (zwar nicht das Telefonieren an sich, aber) das „Telefonieren“ in der konkreten Verkehrssituation *grob fahrlässig* sein kann. Für die Einordnung des konkreten Verhaltens muß wegen der unterschiedlichen technischen Ausgestaltungen zwischen den einzelnen Telefonen, deren Installation, deren Bedienung und deren konkreter Benutzung differenziert werden. Hierzu bietet sich die o. erwähnte Staffelung<sup>69</sup> an.

Im *Arbeitsrecht* gelten die allgemeinen Grundsätze des innerbetrieblichen Schadensausgleiches, wonach die Schadensverteilung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer primär nach dem Verschuldensgrad des Arbeitnehmers vorgenommen wird. Bedeutung können dabei jedoch die Dienstanweisungen des Arbeitgebers zur Benutzung der Funktelefone während der Teilnahme am Straßenverkehr gewinnen.

Sowohl im Straf- und Ordnungsrecht, als auch im Zivilrecht ist der jeweilige Nachweis einer konkreten Telefon-Handlung schwierig zu erbringen. Die Schwierigkeit des Nachweises einer bestimmten Handlung ist jedoch nicht „mobilfunktypisch“, sondern ein allgemeines Problem des Straf- und Zivilrechtes, das mit Hilfe der allgemeinen Beweisregeln gelöst werden kann.

---

69. S.o. B.II.1. b);

*Zu beachten ist schließlich bei allen Konstellationen, daß die Tatbestände nicht durch das „bloße“ Telefonieren, d.h., durch das Telefonieren selbst ohne Hinzutreten weiterer Umstände, verwirklicht werden.*

Nach alledem ist ein Verbot oder eine Einschränkung des Telefonierens im Auto nicht erforderlich. Allerdings besteht immer die Gefahr einer Ablenkung des Kraftfahrers, weshalb das Bewußtsein der Verkehrsteilnehmer geschärft werden sollte. Dies kann zunächst durch die Aufnahme des Themas „Telefonieren am Steuer“ in die Führerscheinausbildung geschehen. Auch sonstige Aufklärungen durch Medien etc. sind wünschenswert, sinnvollerweise mit dem Appell, Freisprecheinrichtungen zu benutzen.

Schließlich sollten die Hersteller technische Verbesserungen der Telefonanlagen vornehmen. Insbesondere ist hier an den Wahlvorgang, die sprachgesteuerte Geräteführung und die Montage des Gerätes im Blickfeld des Fahrers zu denken.

## „Arzneimittel und Verkehrssicherheit“

Dr. med. Bernd Friedel, Direktor und Professor, und Dr. Susanne Becker, wissenschaftliche Mitarbeiterin, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach

### 1 *Einleitung*

Das Thema „Arzneimittel und Verkehrssicherheit“ ist dem Verkehrsgerichtstag nicht unbekannt. Seit über 30 Jahren ist dieser Zusammenhang von der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft aufgegriffen worden. Gerchow unterstreicht auf dem 25. VGT (**12**) zu Recht, daß der Drogen- und Arzneimittel einfluß, nur weil er nicht die Größenordnung der Alkoholproblematik erreicht, keinesfalls aus den Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgeschlossen werden darf.

Die Problematik der Grenzwertbestimmung bei Drogen wurde gelöst, indem der Nachweis der aktiven Wirksubstanz definierter Drogen im Blut als nachgewiesener Drogeneinfluß betrachtet wird. Diese Vorgehensweise ist für Arzneimittel nicht sachgerecht. Erwartungen hinsichtlich einer ähnlich einheitlichen Regelung beim Umgang mit Arzneimitteln im Straßenverkehr müssen gedämpft werden.

### 2 *Vorhandene Grundlagen*

Patienten werden Arzneimittel verordnet, um Leiden und Krankheit zu lindern oder zu heilen. Viele Patienten erlangen erst dank der Arzneimitteltherapie wieder ihre volle Arbeitsfähigkeit und Tauglichkeit zur Führung eines Kraftfahrzeuges (**30**). Bei den Betroffenen handelt es sich um einen erheblichen Anteil unserer Bevölkerung. In Deutschland gibt es 4 bis 6 Millionen Diabetiker, von denen ca. 80 % einer medikamentösen Therapie bedürfen. Ca. 1 % unserer Bevölkerung ist an Epilepsie erkrankt, deren Behandlung fast immer medikamentös ist. Bluthochdruck kommt bei ca. 15 Millionen Bundesbürgern vor und wird bei 20 % der Betroffenen mit Arzneimitteln behandelt.

Es ist jedoch unbestritten, daß manche Arzneimittel auch bei bestimmungsgemäßem Gebrauch das psychophysische Leistungsvermögen aufgrund von Wirkung und Nebenwirkung einschränken und zur Fahruntüchtigkeit führen können. Es gibt eine ganze Reihe von Arzneistoffgruppen, die in diesem Sinne als verkehrsrelevant eingeschätzt werden: zum Beispiel Psychopharmaka, starke Schmerzmittel, Arzneimittel zur Behandlung von Allergien, Infektionen, Zuckerkrankheit, Krampfleiden, Bluthochdruck, Hustenreiz,

entzündlichen Erkrankungen, Gefäßerkrankungen, Magen-Darm-Erkrankungen, Muskelverspannungen und Lokalthérapeutika fürs Auge. Einige dieser Arzneistoffgruppen haben unter Umständen nur in Kombination mit anderen Arzneimitteln oder mit bestimmten Krankheitsbedingungen, in Phasen des Therapiebeginns oder des Dosiswechsels eine negative Wirkung auf die Fahrtüchtigkeit. Davon abzugrenzen ist die sogenannte „steady-state-Phase“ einer Arzneimitteltherapie, in der von einem therapeutischen Gleichgewicht und einer wiederhergestellten Fahrtüchtigkeit ausgegangen werden kann. Gewöhnungseffekte, Toleranzentwicklung und ggf. die individuelle Dosis-Wirkungsbeziehung, die durch Faktoren wie körperlich-seelischer Befund, Größe, Gewicht, Alter, Geschlecht, etc. beeinflusst sein kann, spielen ebenfalls im Einzelfall für die Fahrtüchtigkeit oftmals eine entscheidende Rolle.

Psychotrope Substanzen haben hinsichtlich dieses ambivalenten Sachverhaltes einen besonderen Stellenwert (**3, 12**): Lege artis eingesetzte psychotrope Substanzen stellen die Fahrtüchtigkeit in vielen Fällen erst wieder her. So ist das Verkehrsrisiko durch unbehandelte, zum Beispiel manische oder akut psychotische Patienten gesichert größer als das nach aller Erfahrung geringe Risiko durch Langzeiteinnahme bestimmter Psychopharmaka. Bei Mißbrauch dieser Substanzen und bei bestimmungsgemäßigem Gebrauch, zum Beispiel bei Neueinstellung oder Dosierungsänderung, kann aber die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt sein. Nicht bestimmungsgemäße Verordnungspraktiken und Einnahmegewohnheiten können zum Nachteil der behandlungsbedürftigen Patienten und deren Ärzten gerade die Therapie mit Psychopharmaka in Verruf bringen.

Die arzneimittelbedingte Fahruntüchtigkeit im medizinisch-juristischen Gesamtzusammenhang kann nur individuell beurteilt werden. Eine Grenzwertfestlegung für die absolute Fahruntüchtigkeit durch die Rechtsprechung - wie beim Alkohol - kann es nicht geben, da die Komplexität der Arzneimittelwirkung eine Vergleichbarkeit zur Pharmakodynamik und Pharmakokinetik des Alkohols unmöglich macht (**3, 15**). Eine sachgerechte Beurteilung der Fahrtüchtigkeit kann nur durch eine individuelle Beurteilung erfolgen. Die Feststellung der Fahruntüchtigkeit ist bei stärkerer psycho-physischer Beeinträchtigung durch eine ärztliche Überprüfung des klinischen Bildes feststellbar.

Nach der geltenden Rechtslage (§ 316 StGB) ist eine folgenlose Fahruntüchtigkeit strafrechtlich zu ahnden, wenn Alkohol oder „andere berauschende Mittel“ Ursache für die Fahruntüchtigkeit sind. Kommt es zu einer Gefährdung des Straßenverkehrs, so werden auch körperliche oder geistige Mängel als Ursache der Fahruntüchtigkeit in Betracht gezogen (§ 315 c StGB). Der Arzneimittleinfluß ist in keiner der anzuwendenden Rechtsnormen expli-

zit genannt, sondern muß entweder den „anderen berauschenden Mitteln“ oder „geistigen und körperlichen Mängeln“ zugeordnet werden.

Aufgrund des Behandlungsvertrages, der zwischen Arzt und Patient eingegangen wird, ist der Arzt zu einer Sicherheitsaufklärung verpflichtet. In dieser Aufklärung sind Patienten darüber zu informieren, daß sie möglicherweise durch eine Arzneimittelwirkung nicht mehr fahrtüchtig sind (**6**). Die Verletzung der Mitteilungspflicht macht den Arzt für den daraus resultierenden Schaden haftbar. Der Patient trägt die Beweislast. Der Arzt haftet nur dann, wenn er es schuldhaft - also trotz ernstzunehmender Hinweise auf die die Straßenverkehrstauglichkeit beeinträchtigende Nebenwirkung des Arzneimittels - unterläßt, den Patienten über dieses Risiko zu informieren. Der Arzneimittelhersteller haftet, wenn er es unterläßt, das Arzneimittel zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens mit den Erkenntnissen der medizinischen Wissenschaft entsprechenden Kennzeichnungen, Fachinformationen oder Gebrauchsinformationen zu versehen. Diese Warn- und Gebrauchsinformationen hat der Hersteller stets auf dem neuesten Stand zu halten (**11**). Die EG-Richtlinie 92/27/EWG vom 31. März 1992 (**25**) präzisiert unter anderem die Pflicht zur sachgerechten Gestaltung der Patienteninformation.

Neben der Pflicht des Arztes zur Sicherheitsaufklärung und der Pflicht des Herstellers zur Information über mögliche Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit hat der Patient die Pflicht zur Vorsorge, daß er andere nicht gefährdet, wenn er sich infolge körperlicher oder geistiger Mängel nicht sicher im Verkehr bewegen kann (§ 2 StVZO). Hier sei an das Urteil des Bundesgerichtshofes 1987 erinnert. Ein Kraftfahrer handelt fahrlässig, wenn er sich die Kenntnisse über die Wirkungen eines Arzneimittels nicht verschafft oder sich nicht an die Anweisungen hält, obwohl ihm das möglich gewesen wäre.

Zum jetzigen Zeitpunkt existiert keine fundierte wissenschaftliche Basis, um das Vorkommen von potentiell verkehrsbeeinträchtigenden Arzneimitteln im Straßenverkehr als relevante Gefahr für die Verkehrssicherheit zu belegen. Jedoch lassen sich einige Zahlen nennen, die den Zusammenhang „Arzneimittel und Verkehrssicherheit“ etwas transparenter machen. Im Rahmen eines BAST-Forschungsprojektes wurde ein sogenannter Road-side-survey durchgeführt. Anhand freiwilliger Speichelproben wurde unter anderem die Inzidenz von Benzodiazepinen, Barbituraten und Opiaten bei verkehrsunauffälligen Fahrern untersucht. Bei 2,67 % aller Fahrten wurden Benzodiazepine nachgewiesen (**18**). Zur Untersuchung verkehrsauffälliger Personen lassen sich insgesamt fünf aktuelle deutsche Studien zitieren. Bei zwei Studien war der Verdacht auf Alkoholbeeinflussung Grund zur Blutentnahme (**22, 31**). Es wurde zusätzlich nach Benzodiazepinen gesucht. Bei 660 Proben aus dem Saarland waren 5,5 % für Benzodiazepine positiv. In Mecklenburg-Vorpom-

mern zeigten sich von 1000 Proben 3,4 % für Benzodiazepin positiv. Bei drei Studien (**4, 5, 23**), bei denen der Verdacht auf Drogen- und/oder Medikamenteneinfluß als Anlaß zur Probeentnahme genommen wurde, ergaben sich wesentlich höhere Inzidenzen für die untersuchten Substanzen: Bis zu 45,5 % der Proben waren positiv für Benzodiazepine (**23**). Die Bedeutung einer qualifizierten Verdachtsgewinnung wird somit deutlich.

### 3 *Perspektiven*

#### 3.1 *Kombinierte Einnahme von Alkohol und psychotropen Substanzen*

Die kombinierte Einnahme von Alkohol und psychotropen Substanzen ist als ernst zu nehmendes Problem im Rahmen der Verkehrssicherheit anzusehen (**8**). Im Vergleich zu einem Fahrer ohne Einfluß von Alkohol und/oder anderen Substanzen ist nach den Daten einer australischen Studie das Risiko eines Kfz-Führers, in einen Straßenverkehrsfall verwickelt zu werden, 8,6 mal erhöht, wenn der Fahrer eine kombinierte Einnahme von Alkohol mit diversen psychotropen Substanzen (Cannabis, Benzodiazepine, Stimulanzien, Opiate) vorausgegangen ist (**16**). Je sedierender, also je beruhigender eine Substanz ist, desto häufiger treten Wechselwirkungen auf und desto geringer ist der Schwellenwert der Alkoholkonzentration, bei dem es zu Wechselwirkungen kommt (**17**). Bisher durchgeführte epidemiologische Studien können aufgrund der Schwierigkeiten, die einer validen Datenerhebung immanent sind, keine eindeutigen Zahlen zum relativen Risiko der Fahrt unter Alkohol-Arzneimittel-Kombination angeben, jedoch läßt sich als Fazit erkennen, daß die kombinierte Einnahme von Alkohol und psychotropen Arzneimitteln, insbesondere langwirksamen Benzodiazepinen (**24**), nicht selten vorkommt (**27**), jedoch oftmals unerkannt bleibt (**21, 24**). Die Auftretenshäufigkeit ist tendenziell zunehmend (**24**).

Die Kombination, insbesondere von psychotropen Arzneimitteln und Alkohol, unterstützt keinesfalls den therapeutischen Nutzen der Arzneimitteltherapie. Der Konsum von Alkohol kann das zu behandelnde Krankheitsbild verschlechtern und die Komplikationsrate einer Behandlung erhöhen (**9**). Die Negativwirkung auf die Fahrtüchtigkeit aufgrund der Kombination ist gravierend (**20**) und stellt somit eine Gefährdung der Verkehrssicherheit dar. Im Gegensatz zu einer indizierten Arzneimitteltherapie ist der Genuß von Alkohol, insbesondere in Kombination mit Arzneimittleinnahme, vermeidbar. Bei einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 0,3 Promille und dem Nachweis einer wirksamen Konzentration bestimmter psychotroper Arzneimittel ist aus medizinischer Sicht in der Mehrzahl der Fälle von einer Verkehrsgefährdung auszugehen. Diese Arzneimittel wären im einzelnen noch festzulegen.

### 3.2 *Hinweise der Medizin zur Feststellung der arzneimittelbedingten Fahruntüchtigkeit*

#### 3.2.1 *Substanznachweis*

Grundsätzlich ist eine Festlegung von deskriptiven Wirksamkeitsgrenzen für definierte Substanzen denkbar, die sowohl meßtechnische Ungenauigkeiten als auch individuelle Schwankungsbreiten berücksichtigen muß **(3)**. Der Nachweis einer Substanz im Blut in pharmakologisch wirksamer Konzentration kann im Einzelfall als ein Baustein bei der Feststellung der relativen Fahruntüchtigkeit dienen. Die nachgewiesene Konzentration kann zunächst grob in die zwei Kategorien „wirksam/nicht wirksam“ eingeordnet werden. Bei einer wirksamen Konzentration wäre eine definierte Abstufung in „therapeutisch/übertherapeutisch“, ggf. weiter gegliedert in „toxisch“ wünschenswert. Zu beachten ist, daß je nach Indikation und Behandlungssituation der Nachweis einer übertherapeutischen Konzentration nicht mit Fahruntüchtigkeit gleichzusetzen, sondern lediglich als ein möglicher Hinweis zu werten ist, der weitere Überlegungen erfordert. Aufgrund der Komplexität der Arzneimittelwirkung ist die Ermittlung eines kritischen Konzentrationsgrenzwertes auf der Basis meta-analytischer Betrachtungen von vorliegenden experimentellen Arzneimittelstudien in bezug zu Alkohol kritisch zu werten. Die untersuchten Parameter, zum Beispiel Wirkung und Pharmakodynamik, und die Bewertungskriterien sind nicht deckungsgleich und daher nicht vergleichbar.

Unter Berücksichtigung des deutlichen Mißbrauchspotentials und aufgrund bisheriger Erkenntnisse über das Vorkommen im Straßenverkehr steht die Substanzklasse der Benzodiazepine sicher an oberster Prioritätsstufe bei der Erarbeitung von Wirksamkeitsgrenzen.

Ein wichtiges Problem für zukünftige Arbeiten ist die Bewertung der Polytoxikomanie. Nach vorliegenden Studien bei Verkehrsauffälligen, bei denen der Verdacht auf Beeinflussung durch „andere berauschende Mittel“ bestand, liegt die Zahl der nachweisbaren Substanzen pro Probe bei durchschnittlich 2 **(4, 5, 23)**.

#### 3.2.2 *Validierung von psychophysischen Befunden*

Weitere wissenschaftliche Untersuchungen sind notwendig, um das Auftreten bestimmter Symptome in einen eindeutigen Zusammenhang zur Fahruntüchtigkeit zu bringen. Beispielsweise wäre zu überprüfen, ob eine substanzinduzierte Verengung der Pupille regelhaft zu einer Fahruntüchtigkeit führt. Ein Urteil des BGH (Az 4 StR 395/98) wies Ende letzten Jahres insbesondere auf diesen Zusammenhang hin. Demnach gilt es zu berücksichtigen, daß die konkreten Beweiszeichen nicht unbedingt in Fahrfehlern bestehen müssen.

Unter Umständen genügen auch Auffälligkeiten im Verhalten, die konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben (z.B. apathischer, benommener Eindruck). Um diesen Nachweis muß sich die Forschung bemühen.

### 3.2.3 *Mißbrauch*

Mißbrauch psychotroper Stoffe liegt nach den DSM-IV-Kriterien **(26)** vor, wenn ein unangepaßtes Muster von Substanzkonsum in klinisch bedeutsamer Weise zu Beeinträchtigungen oder Leiden führt. In erster Linie handelt es sich bei den relevanten Arzneimitteln um Psychopharmaka und andere Substanzen wie Analeptika, die Unlustgefühle beseitigen oder Enthemmung bewirken. Die entsprechenden psychotropen Arzneimittel sind zumeist rezeptpflichtig **(13)**. Das eigentliche Problem ist die nicht bestimmungsgemäße Einnahme von Arzneimitteln mit Mißbrauchspotential. Insbesondere die eingenommene Menge und die Dauer der Einnahme entsprechen beim Mißbrauch nicht der Einnahmевorschrift. Auch der Konsum mehrerer gleichartiger Substanzen kann auf Mißbrauch hindeuten. Der Übergang einer ursprünglich medizinisch vertretbaren Therapie zum Mißbrauch ist für den Patienten oftmals fließend. Medikamentenmißbrauch und -abhängigkeit entwickeln sich schleichend und werden vom Betroffenen im allgemeinen noch weniger als behandlungsbedürftig angesehen als der Alkoholismus **(29)**.

Es gibt Hinweise, daß Patienten mit Schlafstörungen in aller Regel von ihrem Arzt ein Benzodiazepin erhalten, das sie, entgegen den gültigen Empfehlungen, in 90 % der Fälle länger als einen Monat, teilweise sogar über Jahre hinweg einnehmen **(10)**. Eine Repräsentativstudie an 6000 Versicherten der AOK aus dem Jahr 1988 zeigte, daß ca. 70 % der Medikamentenabhängigen von Benzodiazepinen abhängig sind **(7)**. Die Verordnungszahlen belegen, daß trotz des Rückgangs der Benzodiazepin-Verordnungen noch 580 Mio. Tagesdosen im Jahr 1996 verordnet wurden **(13)**. Ungeklärt und auffallend erscheinen Differenzen zwischen den Verordnungsmengen und den verkauften Packungsmengen bei einigen Benzodiazepin-Präparaten. So wurden im Jahr 1996 2,25 Mio. Packungen eines Diazepam-Präparates verkauft, in den Verordnungsstatistiken der gesetzlichen Krankenversicherung sind jedoch nur 1,1 Mio. Packungen dokumentiert **(13)**. Es ist naheliegend, daß ein erheblicher Anteil der zum Mißbrauch prädisponierten Arzneimittel über Privatrezepte verschrieben wird. Mißbrauch schließt die Fahreignung aus.

Wissenschaftlich aussagekräftige Untersuchungen, wie sich der Mißbrauch auf die Verkehrssicherheit auswirkt, gibt es unseres Wissens nach zur Zeit nicht. Allerdings muß man aufgrund der Verordnungszahlen und der darge-

stellten Studienergebnisse schließen, daß Benzodiazepine oftmals mißbräuchlich eingenommen werden. Bei Verkehrsauffälligkeiten werden diese Substanzen häufiger nachgewiesen als andere Substanzen. Dieser Sachverhalt läßt es naheliegend erscheinen, bei der Erarbeitung von Wirkstoffgrenzen diverser Substanzen mit den Benzodiazepin-Präparaten zu beginnen. Bei insgesamt sinkender Verordnungsfrequenz von Benzodiazepinen muß aus klinischer Sicht allerdings berücksichtigt werden, daß es bei bestimmten Indikationen nicht zur Untermedikation oder fragwürdigen Substitution durch andere Psychopharmaka kommen darf **(19)**.

#### *3.2.4 Beurteilung von Arzneimitteln hinsichtlich ihres Gefahrenpotentials für die Verkehrssicherheit*

Die von *Wolschrijn und de Gier (32)* 1991 im Auftrag der niederländischen Regierung durchgeführte Studie zur Ermittlung des Verkehrsgefährdungspotentials diverser Arzneimittel kann als Ansatz verstanden werden, mehr Klarheit in die viel beklagte Komplexität des Themas „Arzneimittel und Verkehrssicherheit“ zu bringen. Grundgedanke der Studie ist es, Experten hinsichtlich ihrer Erfahrung mit diversen Arzneimitteln im Hinblick auf das Verkehrsgefährdungspotential zu befragen. An dem Studiendesign ergeben sich Kritikpunkte, so daß wir eine Modifikation des vorhandenen Aufbaus als notwendig erachten, um valide Aussagen machen zu können. Jedoch halten wir die Grundidee für geeignet, um aus medizinisch-pharmakologischer Perspektive eine anwendbare und nachvollziehbare Hilfestellung zur Ermittlung der relativen Fahruntüchtigkeit bzw. Fahrunsicherheit zu geben. Die notwendige Modifikation sollte insbesondere neue Forschungsergebnisse einbeziehen und sich auf die Festlegung definierter Beurteilungskriterien sowie auf den Einsatz sogenannter Konsensuskonferenzen beziehen.

#### *3.2.5 Verdachtsgewinnung*

Unbefriedigend ist, daß Arzneimittel als mitwirkende Unfallursache oft unerkannt bleiben, sofern der Fahrer nicht Schuldunfähigkeit behauptet oder die Verantwortung wegen mangelnder Aufklärung auf den Arzt oder Hersteller abzuwälzen versucht. Selbst bei konkretem Verdacht begnügen sich die unfallaufnehmenden Polizeibeamten meist mit einer „natürlichen“ Ursache wie Übermüdung **(28)**. Insofern muß bei der Entdeckung der „Unfallursache: Arzneimittleinfluß“ im Sinne einer Verdachtsgewinnung sowohl bei Polizeibeamten als auch bei den blutabnehmenden Ärzten noch eine erhebliche Aufklärungsarbeit geleistet werden. Ein sinnvolles Konzept ist die Anwendung des Drogenerkennungsprogrammes, das im Rahmen eines BAST-Forschungspro-

jekt es in Zusammenarbeit mit der Rechtsmedizin der Universität des Saarlandes in Anlehnung an das U.S. amerikanische Vorbild ein Schulungsprogramm für Polizeibeamte entwickelt wurde und in dem auch arzneimittelbedingte Ausfallerscheinungen erläutert werden.

### 3.2.6 *Vorschlag einer Checkliste „Arzneimittelbedingte Fahruntüchtigkeit“*

Eine weitere Hilfe bei dem Erkennen einer arzneimittelbedingten Fahruntüchtigkeit könnte die Erarbeitung einer Checkliste darstellen, die Richtern und Gutachtern dazu dienen soll, alle relevanten Aspekte bei der Beurteilung der Fahruntüchtigkeit zu berücksichtigen und integrativ fallbezogen zu bewerten. Forschungsanstrengungen und die Verarbeitung praktischer Erfahrungen zum Beispiel mit Wirkstoffgrenzen sind in Zukunft notwendig, um zu einer Validität einer derartigen Liste zu gelangen. Unter Berücksichtigung des aktuellen Entwicklungsstandes der Gesamthematik kann es sich hierbei allerdings nur um ein längerfristig zu realisierendes Vorgehen handeln, das aber unseres Erachtens in Angriff genommen werden sollte (siehe Anhang).

### 3.3 *Information an den kraftfahrenden Patienten*

Die Möglichkeiten, sich über ein potentiell verkehrsbeeinträchtigendes Arzneimittel zu informieren, sind in den letzten Jahren verbessert worden. Das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte veröffentlichte im August 1994 „Empfehlungen zur Gestaltung von Packungsbeilagen“, die gemeinsam mit Vertretern der Industrie erarbeitet wurden. Hauptanliegen ist eine patientengerechte Formulierung der Packungsbeilage.

Für diesen Vortrag wurden exemplarisch die Packungsbeilagen der 21 am häufigsten verordneten Benzodiazepine (**1**) unter den Aspekten „Verkehrshinweis“ und „Mißbrauch“ ausgewertet. Bei den Packungsbeilagen, die im August 1998 den zum Verkauf bereitliegenden Präparaten beigelegt waren, war durchschnittlicher Stand der wissenschaftlichen Information Januar 1996. Der Patient wird durch die Gebrauchsinformation auf seine Informationspflicht hinsichtlich seiner medizinischen Vorgeschichte gegenüber dem Arzt hingewiesen. Fast grundsätzlich sind eindeutige Hinweise unter anderem auf das Abhängigkeitspotential, auf die begrenzte Anwendungsdauer, die durchschnittlich mit 4 Wochen einschließlich der ausschleichenden Phase angegeben wird, und auf die Notwendigkeit der ärztlichen Kontrolle, auf die Beeinträchtigung des Reaktionsvermögens und die zu meidende Kombination mit Alkohol enthalten. Fast alle Präparate besitzen einen Standardhinweis hinsichtlich der potentiellen Verkehrsgefährdung und weitere Spezifizierungen in

Form von Empfehlungen, ganz oder zumindest in den ersten Tagen der Behandlung auf das Führen eines Kraftfahrzeuges zu verzichten. Insgesamt kann gesagt werden, daß die Warnungen an den Patienten hinsichtlich des Abhängigkeitspotentials und der Beeinträchtigung im Hinblick auf die aktive Teilnahme am Straßenverkehr klar und gut verständlich sind. Ein Analogieschluß auf die Gebrauchsinformation anderer Präparate ist aufgrund dieser Auswertung nicht möglich.

Auch Maßnahmen zur Verbesserung der präparateunabhängigen Information des Patienten wurden unternommen. Hier sei hingewiesen auf die Arbeiten der Bundesvereinigung Deutscher Apothekenverbände, des DVR und des ADAC.

Dennoch sei insbesondere bei verschreibungspflichtigen Arzneimitteln darauf hingewiesen, daß der Arzt einen erheblichen Anteil an der Gesamtverantwortung trägt. Bei kraftfahrenden Patienten sollte er im Rahmen seiner Verordnung von Arzneimitteln die individuelle Sicherheit des Patienten und die allgemeine Verkehrssicherheit berücksichtigen. Neben einer sachgerechten Aufklärung sollte er ggf. auch an die Verordnung von weniger das Reaktionsvermögen beeinträchtigenden Arzneimitteln denken.

### 3.4 *Arzneimittelstudien*

Verbesserungswürdig ist die Erarbeitung des Studiendesigns, welches zur Überprüfung der möglichen Beeinträchtigung des psychophysischen Leistungsvermögens von Seiten der Hersteller vor der Zulassung des Arzneimittels angewendet wird. Übliche Praxis ist die Durchführung von Einmalgaben an Gesunde. Verbindliche Festlegungen in Form von standardisierten Testverfahren gibt es jedoch nicht.

Valide Datenerhebungen zur Verkehrsgefährdung aufgrund der arzneimittelbedingten Fahruntüchtigkeit sind aufwendig und kostspielig. Als zentraler Parameter für die Verkehrsgefährdung wird die Verursachung eines Verkehrsunfalls angesehen. Nur bei Kenntnis der Auftretensrate einer Substanz sowohl im unfallfreien Verkehr als auch bei Unfällen kann das relative Risiko, auch odds ratio genannt, berechnet werden. Die Bestimmung der Unfallverursachung ist komplex - potenziert durch den vielschichtigen Arzneimitteleinfluß auf den Menschen. Ein nicht zu unterschätzendes Problem ist die sogenannte Non-Responderrate. Häufig beteiligen sich die Verunfallten nicht an den epidemiologischen Untersuchungen.

Insgesamt ist eine Vergleichbarkeit von Studienergebnissen außerordentlich schwierig beziehungsweise unmöglich. In einer synoptischen Zusammenstellung hat Berghaus (2) im Auftrag der BASt 1500 experimentelle Studien

bewertet. Trotz dieser großen Anzahl zeigt sich als entscheidendes Forschungsdefizit, daß primär die Einmalapplikation an Gesunden untersucht wurde. Daran leitet sich die konkrete Forderung ab, experimentelle Studien an dauerbehandelten Patienten durchzuführen. Wünschenswert wäre eine standardisierte Testung an entsprechenden Patienten während verschiedener Behandlungsphasen. Diese Vorgehensweise ist von Seiten der BAST schon vor zehn Jahren vorgeschlagen worden.

Eine Metaanalyse von über 200 weltweit durchgeführten epidemiologischen Studien ergab, daß nur bei 13 Studien die für eine Risikobewertung notwendigen Angaben vorlagen. Eine valide Schätzung des Risikos für die Beeinträchtigung der Straßenverkehrssicherheit durch Arzneimittel ist zur Zeit nicht möglich (14).

#### 4 *Schlußfolgerungen und Empfehlungen*

1. Bei einer bestimmungsgemäßen Verordnung von Arzneimitteln durch den Arzt und einer bestimmungsgemäßen Einnahme durch den kraftfahrenden Patienten besteht kein weiterer Empfehlungsbedarf. Der kraftfahrende Patient hat wie jeder Kraftfahrer die Pflicht, vor Antritt der Fahrt eigenverantwortlich seine Fahrtüchtigkeit zu überprüfen. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß die Fähigkeit zur Eigenbeurteilung aufgrund von Nebenwirkungen eingeschränkt sein kann. Für die strafrechtliche Beurteilung ist ein gesicherter Beweis für die nicht vorhandene Fahrtüchtigkeit zwingend. Das Antreffen von Personen als Kraftfahrzeugführer, die potentiell verkehrsbeeinträchtigende Arzneimittel einnehmen, stellt zur Zeit allein keine wissenschaftlich zu beweisende Verkehrsfährdung dar. Bei der Güterabwägung „allgemeine Verkehrssicherheit“ versus „ärztliche Therapie“ steht die ärztliche Therapie im Vordergrund, solange dieser Beweis nicht erbracht ist. Eine entsprechende Grundsatzregelung könnte die compliance des Patienten hinsichtlich der Medikamenteneinnahme und somit die Verkehrssicherheit gefährden.

2. Vor diesem Hintergrund kommt der Feststellung der Fahruntüchtigkeit im Rahmen einer differenzierten Einzelfallbeurteilung besondere Bedeutung zu. Hierzu werden in dem vorliegenden Beitrag aus medizinischer Sicht Vorschläge beschrieben, wie zum Beispiel die Definition von Wirkstoffgrenzen bestimmter Arzneimittel, die Erarbeitung einer Checkliste etc.

3. Wird der Verdacht erhoben, daß ein Arzneimittel mißbräuchlich oder im Rahmen eines Abhängigkeitssyndroms eingenommen und in diesem Zustand ein Kraftfahrzeug geführt wird, so muß die Fahreignung bezweifelt werden. Bestätigt sich der Verdacht, so ist die Fahreignung ausgeschlossen.

4. Werden bestimmte psychotrope Arzneimittel mit Alkohol kombiniert und wird in diesem Zustand ein Kraftfahrzeug geführt, so ist aus medizinischer Sicht in der Mehrzahl der Fälle von einer Verkehrsgefährdung auszugehen. Die Kombination psychotroper Arzneimittel untereinander muß differenziert ausgearbeitet und fachgerecht beurteilt werden.

5. Das Informationsmedium für den Patienten und den behandelnden und damit zur Aufklärung verpflichteten Arzt muß eindeutig sein. Die Verpflichtung des Arztes zur Aufklärung muß erneut betont werden. Die Ärzteschaft muß auf die zivilrechtlichen Folgen einer unterlassenen Aufklärung hinsichtlich eines evtl. durch Arzneimittel einfluß bewirkten Unfalls immer wieder hingewiesen werden. Auf die Eigenverantwortung des Patienten ist ebenfalls hinzuweisen.

6. Die pharmazeutische Industrie muß aufgefordert werden, nach standardisierten, allgemein wissenschaftlich anerkannten Kriterien unter anderem auch an dauerbehandelten Patienten Arzneimittel auf ihre Beeinträchtigung des psychophysischen Leistungsprofils hin zu prüfen.

### Vorschlag Check-Liste: Arzneimittelbedingte Fahruntüchtigkeit

1. Verhalten des Fahrers	<input type="checkbox"/> auffällig	<input type="checkbox"/> unauffällig
2. Blut- bzw. Atemalkohol-Konzentration	<input type="checkbox"/> < 0,3 Promille <input type="checkbox"/> 0,3-0,5 Promille	<input type="checkbox"/> 0,5 - 0,8 Promille <input type="checkbox"/> 0,8-1,1 Promille
3. Ergebnis des Drogentestes (Substanzen nach § 24 a StVG)	<input type="checkbox"/> positiv	<input type="checkbox"/> negativ
4. Ergebnis des Arzneimittel-Testes (Substanzen entsprechend einer zu erstellenden Liste)	<input type="checkbox"/> positiv für eine Substanz <input type="checkbox"/> negativ	<input type="checkbox"/> positiv für zwei oder mehr Substanzen
5. Verkehrsgefährdungspotential der nachgewiesenen Substanz (mod. de Gier-Idee)	<input type="checkbox"/> Verkehrsgefährdung Grad I <input type="checkbox"/> Verkehrsgefährdung Grad II	<input type="checkbox"/> Verkehrsgefährdung Grad III <input type="checkbox"/> Verkehrsgefährdung Grad IV
6. Konzentration der nachgewiesenen Substanz	<input type="checkbox"/> unwirksam	<input type="checkbox"/> toxisch
7. Delinquent ist ein	<input type="checkbox"/> Gesunder, bei dem kein Bedarf einer medikamentösen Therapie vorliegt <input type="checkbox"/> Kranker, der die nachgewiesene Substanz benötigt <input type="checkbox"/> Kranker, der einen Gewöhnungseffekt hinsichtlich der nachgewiesenen Substanz aufweist <input type="checkbox"/> Kranker, der die nachgewiesene Substanz aus anderen Gründen nicht i.d.vorliegenden Dosis benötigt	
8. Einnahmesituation	<input type="checkbox"/> lege artis <input type="checkbox"/> Mißbrauch	<input type="checkbox"/> Abhängigkeit
9. Verschreibungsmodus der nachgewiesenen Substanz und Art der Aufklärung	<input type="checkbox"/> rezeptpflichtig; Verkehrsaufklärung durch Arzt erfolgt <input type="checkbox"/> rezeptpflichtig; Verkehrsaufklärung durch Arzt nicht erfolgt <input type="checkbox"/> rezeptfrei; ärztliche Verordnung; Verkehrsaufklärung durch Arzt erfolgt <input type="checkbox"/> rezeptfrei; ärztliche Verordnung; Verkehrsaufklärung durch Arzt nicht erfolgt <input type="checkbox"/> rezeptfrei; keine ärztliche Verordnung; Verkehrsaufklärung durch Apotheker erfolgt <input type="checkbox"/> rezeptfrei; keine ärztliche Verordnung; Verkehrsaufklärung durch Apotheker nicht erfolgt	
10. Gebrauchsinformation der nachgewiesenen Substanz enthält	<input type="checkbox"/> keinen Hinweis auf mögliche Verkehrsgefährdung <input type="checkbox"/> einen indirekten Hinweis auf mögliche Verkehrsgefährdung <input type="checkbox"/> einen eindeutigen Hinweis auf mögliche Verkehrsgefährdung <input type="checkbox"/> ein Verbot zum Führen eines KFZ innerhalb eines definierten Intervalls	
11. Hinweis war dem Patienten	<input type="checkbox"/> bekannt <input type="checkbox"/> nicht bekannt, aber zugänglich	<input type="checkbox"/> nicht bekannt, da nicht zugänglich

*Literatur*

1. Arzneiverordnungsreport 97, Gustav Fischer Verlag, Stuttgart, Jena, Lübeck, Ulm, 1997.
2. Berghaus G: Arzneimittel und Fahrtüchtigkeit - Metaanalyse experimenteller Studien. Bericht über das Forschungsprojekt FP 2.9108 der Bundesanstalt für Straßenwesen, 1997.
3. Bratzke Hansjürgen: Drogen und Sicherheit des Straßenverkehrs, 31. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1993.
4. Brauchle P, Weinmann W, Pollack P: Drogen- und Medikamentenbeeinflussung von Verkehrsteilnehmern im Raum Südbaden am Beispiel des Jahres 1995. Blutalkohol Vol. 35, S.385-395 (1997).
5. Daldrup Th: „Cannabis im Straßenverkehr“. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (1996).
6. Deusch Erwin: Medizinrecht, S. 85, 3. Auflage, Springer Verlag.
7. von Ferber L, Ihle P, Köster I, Krappweis J: Abhängigkeit - Medikamentenabhängigkeit im Spiegel der Verwaltungsdaten einer Ortskrankenkasse, DIA-GM, 901-907, 1992.
8. Ferrara SD: The status of methodological problems and the search for solutions. In: Methodology in man-machine interaction and epidemiology on drugs and traffic safety - experiences and guidelines from an international workshop. Addiction Research Foundation of Italy - Monograph Series Research 6, 1992.
9. Fraser AG: Pharmakokinetic interactions between alcohol and other drugs. Clinical Pharmacokinetics, 33, 2, 79-90, 1997.
10. Fießl HS: Insomnien - nur die Ruhe bewahren. Münchner Medizinische Wochenschrift, 140, 10-12, 1998.
11. Füllmich Reiner: Medikamente im Straßenverkehr - zivilrechtliche Haftung (insbesondere Produkthaftung und Aufklärungspflicht des Arztes), S. 217-229. In: Medikamente im Straßenverkehr, Hrsgb.: Krüger HP, Kohnen R, Schöch H, Gustav Fischer Verlag, Stuttgart, Jena, New York, 1995.
12. Gerchow Joachim: „Andere berauschende Mittel“ im Verkehrsstrafrecht, 25. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1987.
13. Glaeske G: Psychotrope und andere Arzneimittel mit Mißbrauchs- und Abhängigkeitspotential. In: Jahrbuch Sucht 98, Hrsgb.: Deutsche Hauptstelle gegen die Suchtgefahren, Neuland Verlag Geesthacht, 1997.
14. Graß H, Berghaus G: Impairment of driving ability by medicines - metaanalysis of epidemiological studies. 9th International Conference „Road Safety in Europe“, September 1998, Bergisch Gladbach.
15. Händel Konrad: Alkohol - Medikamente - Fahruntüchtigkeit, 6. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1968.
16. Inquiry into the effects of drugs (other than alcohol) on road safety in Victoria - Final report, volume one, Chapter 5, Road Safety Committee, Parliament of Victoria, 1996.
17. Krüger HP: Kombinationswirkung von Medikamenten und Alkohol. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit, Heft M 64, 1996.
18. Krüger HP, Schulz E, Magerl H: Medikamenten- und Drogennachweis bei verkehrsunauffälligen Fahrern - Roadside Survey. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit, Heft M 60, 1996.
19. Lohse MJ, Müller-Oerlinghausen B: Psychopharmaka. In: Arzneiverordnungsreport 97, S. 453-474, Gustav Fischer Verlag, Stuttgart, Jena, Lübeck, Ulm, 1997.

20. Martz W, Nietsch W: Medikamente im Straßenverkehr - Untersuchungen aus den Jahren 1988-1992 im Bereich der Rechtsmedizin Kiel. Kongreßbericht der 27. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V., Hrsgb. Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 89, 1993.
21. Mercer GW, Jeffery WK: Alcohol, drugs and impairment in fatal traffic accidents in British Columbia. *Accident Analysis and Prevention*, 27, 335-343, 1995.
22. Möller MR: Drogen und Medikamentennachweis bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit*, Heft M 29 (1994).
23. Möller MR: Drogennachweis bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit*, Heft M 41, S. 40-43 (1995).
24. Neuteboom W, Zweipfennig PG: Driving and the combined use of drugs and alcohol in The Netherlands. *Forensic Science International* 25, 2, 93-104, 1984.
25. Richtlinie 92/27/EWG des Rates vom 31. März 1992 über die Etikettierung und die Packungsbeilage von Humanarzneimitteln. Aus: *Die Regelung der Arzneimittel in der Europäischen Union - Arzneimittelrecht*, Band 1 Humanarzneimittel Luxemburg 1998.
26. Saß H, Wittchen HU, Zaudig M, Houben I (Hrsgb.): *Diagnostische Kriterien des Diagnostischen und Statistischen Manuals Psychischer Störungen DSM IV*, Hogrefe Verlag für Psychologie, Göttingen, Bern, Toronto, Seattle, 1998.
27. Schöch H: Alkohol, Drogen und Arzneimittel im Straßenverkehr. *Fortschritte der Medizin*, 115: S. 39- 42, 1997.
28. Schöch H: Rauschmitteläquivalenz von Alkohol und Medikamenten im Straßenverkehr ? S. 201-215, In: *Medikamente im Straßenverkehr*, Hrsgb.: Krüger HP, Kohnen R, Schöch H, Gustav Fischer Verlag, Stuttgart, Jena, New York, 1995.
29. Schulz E, Hein PM: Rechtsmedizinische Überlegungen zu Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Verkehrsdelikten im Zusammenhang mit psychoaktiven Substanzen. S. 189-197, In: *Medikamente im Straßenverkehr*, Hrsgb.: Krüger HP, Kohnen R, Schöch H, Gustav Fischer Verlag, Stuttgart, Jena, New York, 1995.
30. Wagner Hans-Joachim: Arzneimitteltherapie und Verkehrssicherheit, *Deutsches Ärzteblatt Ärztliche Mitteilungen*, 81. Jahrgang, Heft 17, 27.04.1984, S.1.
31. Wegener R: Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr - Drogen und psychoaktive Medikamente bei alkoholbeeinflussten Kraftfahrern aus der Region Rostock/Schwerin. Sozialministerium von Mecklenburg-Vorpommern (1998).
32. Wolschrijn H, de Gier JJ, Smet P: *Drugs & Driving - a new categorisation system for drugs affecting psychomotor performance*. Institute for Drugs, Safety and Behavior, University of Limburg, 1991.

## Arzneimittel und Verkehrssicherheit

Dr. Michael Ludovisy, Rechtsanwalt, ADAC – Juristische Zentrale –, München

### 1. Einleitung

Gleich zu Beginn eine etwas provozierende These: „Medikamente im Straßenverkehr tragen bei beachteter ärztlicher Anwendung und Dosierung zur Verkehrssicherheit bei.“

„Arzneimittel können die Verkehrssicherheit verbessern und beeinträchtigen. Unbehandelte Kranke tragen ein höheres Risiko im Straßenverkehr als behandelte Kranke“, (Arzneimittel und Straßenverkehr, Beiträge zur Verkehrssicherheit 3, Empfehlungen des DVR, 2. Auflage 1996)

Im Rahmen der Beschlußempfehlungen zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung - Drucksache 13/3764 - (Änderung des 24a StVG) findet sich in der BT-Drucksache 13/8979 vom 12.11.97, Seite 3, der Hinweis, daß leider bei zahlreichen Verkehrsunfällen auch der falsche Umgang mit Medikamenten eine Rolle spielt. Gleichwohl lasse sich das auf Medikamente zurückzuführende Problem etwaiger Fahruntauglichkeit nicht ohne weiteres mit Alkohol und Drogen verbinden. Die Hälfte der jährlich etwa 8.000 Verkehrstoten seien mehr oder weniger alkoholbedingt, wogegen lediglich 32 auf andere Drogen zurückzuführen seien. Schon diese Aussage zeigt deutlich, an welcher Stelle die Probleme liegen. Unbestritten dürfte sein, daß Alkohol, Drogen und selbstverständlich auch Medikamentenmißbrauch unfallursächlich sind. Allerdings ist nicht einmal ansatzweise geklärt, wie die Fahruntüchtigkeit nach Medikamentenmißbrauch zu definieren ist und wie insbesondere die wohl zumeist vorliegende Kombinationswirkung mit in die Beurteilung einbezogen werden soll. Nach Untersuchungen hatten 75% der Autofahrer, denen Drogen- oder Medikamentenmißbrauch nachgewiesen wurde, zusätzlich Alkohol zu sich genommen (DVR-Info „Drogen und Medikamente im Straßenverkehr“).

Dem Gesetzgeber vorliegende Zahlen des zu Lasten der gesetzlichen Krankenversicherungen (GKV) registrierten Verbrauchs an Beruhigungsmitteln, Schmerz- und Schlafmittel zeigen zumindest keine steigenden Tendenzen: (BT-Drucksache 13/4343, 15.4.96):

Verbrauch in Mill. Tagesdosen bei GKV-Versicherten	
Beruhigungsmittel:	1990 - 528; 1994 - 367;
Schlafmittel:	1990 - 442; 1994 - 390;
Schmerzmittel:	1990 - 405; 1994 - 353;

Soweit zur gesetzgeberischen Motivation bei Schaffung des § 24a Abs. 2 StVG. Die umstrittene Arzneimittelklausel des § 24a Abs. 2 S. 3 StVG berührt indessen die Frage der (zukünftigen) Handhabung von Medikamenten im Straßenverkehr in Wirklichkeit nur am Rande. Im Regierungsentwurf findet sich der Hinweis, daß allein durch die enumerative Aufzählung der berauschenden Mittel in Anlage 2 nicht alle therapeutisch eingesetzten Wirkstoffe ausgeschlossen werden können, da auch in illegalen Rauschmitteln teilweise Wirkstoffe zu finden seien, die zu therapeutischen Zwecken verordnet werden können. Für die bislang in die Liste aufgenommenen Mittel gelte dies nur für Morphin, was auch zur Schmerzbehandlung eingesetzt werde (ausführlich zur Arzneimittelklausel, Bönke, Die neue Bußgeldvorschrift gegen Drogen im Straßenverkehr, NZV 1998, 393, 396). So hat die häufig im Zusammenhang mit Medikamenten angesprochene Neuregelung des § 24a StVG praktisch kaum eine Bedeutung. Der Grund hierfür liegt darin, daß z. Zt. für Arzneimitteln keine den Drogen vergleichbaren Lösungsansätze vorliegen.

## *II. Exkurs: Methadon-Substitution und Fahreignung*

Wer die Verwendung von Arzneimitteln und „ähnlichen“ Substanzen grundsätzlich unter dem Aspekt bestehender Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen betrachtet, muß sich auch mit der Methadonproblematik auseinandersetzen. Das Ziel der Substitutionsbehandlung ist eine gesundheitliche und soziale Rehabilitation, in der eine stabilisierte Lebenssituation die Basis für ein Leben ohne Drogen bildet (vgl. näher Berghaus/Friedel, Methadon-Substitution und Fahreignung, NZV 1994, 377). Das zu solcher Zielsetzung im heutigen Alltag auch die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis gehört, dürfte unbestritten sein. Grundsätzlich gilt dabei auch für Methadonpatienten - entsprechend dem Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ - daß Voraussetzung für die Wiederherstellung der Fahrtauglichkeit eines zuvor Abhängigen eine erfolgreiche Entwöhnungsbehandlung ist, nach deren Abschluß, ähnlich wie bei Alkoholabhängigkeit, eine einjährige Abstinenzphase zu erfolgen hat.

Es besteht aber Einigkeit darüber, daß die Verwaltungsbehörden in Behandlungsfällen mit Methadon zu prüfen haben, ob die Betroffenen trotz noch andauernder Behandlung als fahrtüchtig anzusehen sind. Nach Ansicht des OVG Hamburg (NJW 1997, 3111) schließt der Umstand einer Methadon-Substitution nicht schon als solche die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus, obwohl Methadon (Polamidon) selbst eine suchtbildende Substanz, und zwar ein Opiat (Morphinderivat) ist, das dem Betäubungsmittelgesetz unterfällt. Untersuchungen haben gezeigt, daß einige mit Methadon substituierte Personen sehr wohl fahrtüchtig sind. Festzuhalten ist daher, daß von grundsätzlicher Fahrtauglichkeit unter Medikamenteneinfluß nicht ausge-

gangen werden kann. Wer dies dennoch behauptet, steht in eindeutigen Widerspruch zu Literatur und Rechtsprechung.

### *III. Probleme bei der Feststellung der Fahruntauglichkeit*

Erkenntnisse darüber, wie viele Verkehrsunfälle unter Medikamenteneinfluß erfolgten, lagen der Bundesregierung damals und liegen ihr - soweit ersichtlich - auch heute nicht vor. Das hat mehrere Gründe. Während es in der Regel leicht ist, Alkoholbeeinflussung und deren Ausmaß zu erkennen, ist es für den sinstierenden oder unfallaufnehmenden Polizeibeamten um so schwerer, Anhaltspunkte für medikamentenbedingte Fahruntüchtigkeit festzustellen. Bei negativ ausgefallenem Alkoholtest kann der vor Ort tätige Polizist nur schwer unterscheiden, ob der Unfallbeteiligte unter Schock oder Medikamenteneinfluß steht. Eine Harnprobe oder die Laboranalyse einer entnommenen Blutprobe, die darüber Aufschluß geben würde, können nur auf freiwilliger Basis erlangt werden. Zudem kommt i.d.R. nur bei ganz groben Ausfallerscheinungen und negativem Alkoholtest ein Verdacht hinsichtlich Medikamentenbeeinflussung auf. Wird dem Betroffenen fahrlässiges Verhalten nachgewiesen oder sogar von ihm selbst eingeräumt, wird er aber kaum zugeben, daß sein Fahrfehler auf Medikamenteneinnahme oder gar Medikamentenmißbrauch zurückzuführen ist. Er wird nicht selbst seine Fahrerlaubnis gefährden. Selbst wenn der Medikamentengebrauch feststeht, ist es für das Gericht schwer, den ursächlichen Zusammenhang zwischen Fehlverhalten und Medikament mit der für eine Verurteilung erforderlichen Sicherheit festzustellen. So erscheint der Medikamentenmißbrauch als Unfallursache auch bislang nicht in Unfallberichten und Statistiken.

Es verwundert daher kaum, daß die Bundesregierung die Auffassung vertritt, Arzneimittel seien bei der Neuregelung des § 24a StVG aus grundsätzlichen Erwägungen von der Bewehrung auszunehmen. Vielmehr sei eine sorgfältige Güterabwägung zu treffen zwischen der möglichen Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs auf der einen und den Eingriffen in die persönliche Freiheit von medikamentös versorgten Patienten auf der anderen Seite (Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates, BR-Drucksache 456/95 [Beschluß]).

Die in der Praxis bestehenden Probleme im Zusammenhang mit Feststellung und Ahndung von Medikamenteneinnahme und -mißbrauch ergeben sich aus der Unterscheidung von rauschmittellähnlichen und sonstigen Medikamenten.

1. „Andere berauschende Mittel“ i.S.d. §§ 315c 1 Nr. 1a; 316, 323a StGB

Der Gesetzgeber hat den Alkoholrausch als Leitbegriff aufgefaßt. Ansatzpunkt für die Definition ist die dem Alkohol vergleichbare Wirkung und die Beeinträchtigung des Hemmungsvermögens sowie der intellektuellen motorischen Fähigkeiten (vgl. Salger, Strafrechtliche Aspekte der Einnahme von Psychopharmaka, DAR 1986, 383, 386). Nach der herrschenden Auffassung muß das andere berauschende Mittel ähnlich betäubend wirken wie Alkohol (Burmans, Andere berauschende Mittel im Verkehrsstrafrecht, VGT 1987, 50, 54).

Der durch Alkohol hervorgerufene Zustand kann vereinfacht als eine starke Verminderung aller geistigen und körperlichen Fähigkeiten umschrieben werden. Eine getrennte Beurteilung von Alkohol, Drogen und anderer berauschender Mittel ist wegen ihrer vergleichbaren Wirkungen nicht möglich (näher hierzu Ludovisy, Drogen und andere berauschende Mittel im Straßenverkehr, Polizei-heute, 1996, 8, 9).

Der in den Vorschriften der §§ 315c, 316 und 323a StGB verwendete Begriff „andere berauschende Mittel“ stellt ausschließlich auf die Fahrsicherheit ab. Besser erscheint es daher mit Schöch (Medikamente im Straßenverkehr, DAR 1996, 452, 455) von sog. „zentral wirksamen Substanzen“ zu sprechen, die die intellektuellen und motorischen Fähigkeiten reduzieren (vgl auch BGH VRS 53 [1977], 356; OLG Köln NZV 1991, 158). Da jedoch nach der Entscheidung des BGH aus dem Jahr 1977 (BGH VRS 53 [1977], 356) zwischen Alkohol und Medikamenten eine vergleichbare Wirkung vorausgesetzt ist, fallen längst nicht alle reaktionsbeeinträchtigende Arzneien unter die „anderen berauschenden Mittel“.

Unzweifelhaft fallen alle im BtMG aufgezählten Substanzen sowie fast alle Psychopharmaka und viele Schlafmittel unter die Definition des berauschenden Mittels. Bedenklich ist aber, daß Antidiabetika, Kreislaufmittel und zum Teil auch Muskelrelaxantien weitestgehend nicht hierunter fallen. Die Rechtsprechung verliert sich diesbezüglich immer noch in „Zufallsentscheidungen“ im Hinblick auf einzelne Medikamente, statt im Wege systematischer Auslegung die vom Gesetzgeber verlangte Vergleichbarkeit zwischen den Auswirkungen von Alkohol und Medikament festzustellen. Hier fehlt es an einer auf soliden Forschungsergebnissen aufbauenden „Medikamentenliste“ hinsichtlich möglicher Ausfallerscheinungen, auf die die Rechtsprechung „gesichert“ zurückgreifen kann. Das dies zumindest möglich erscheint, zeigen u.a. die vom ADAC herausgegebenen Kraftfahrerinformationen „Medikamentenwirkstoffe am Steuer“ und „Medikamentenwirkstoffe im Test“, an deren Erstellung auch Prof. Dr. Kauert mitgewirkt hat.

Auch die von Ulbricht (Rauschmittel im Straßenverkehr, 1990) vorgeschlagene Definition auf der Grundlage „aller zentralwirksamen Substanzen, die

geeignet sind, eine erhebliche akute Intoxikationspsychose im Sinne der §§ 20, 21 StGB auszulösen“, hilft nicht abschließend aus dem Dilemma. Begriffe wie Toleranzentwicklung, Hang-Over-Effekte, Erhaltungsdosis etc. zeigen, daß auch unter Einnahme solcher Medikamente unterschiedliche Reaktionen des Einnehmenden hervorgerufen werden können und durchaus die Fahreignung gerade erst durch die Einnahme nach Gewöhnung an das Medikament wiederhergestellt werden kann. Zudem fallen selbst weitverbreitete Schmerzmittel erst gar nicht unter die zentral wirkenden Mittel.

Neben diesen bereits im objektiven Tatbestand der genannten Vorschriften bestehenden Problemen darf nicht übersehen werden, daß sich der Nachweis der subjektiven Tatseite weitaus schwieriger gestaltet. Eine Strafbarkeit kommt nur in Betracht, wenn der Täter seine Fahruntauglichkeit kannte oder sie fahrlässigerweise nicht kannte. Bei Trunkenheitsfahrten geht die Rechtsprechung davon aus, daß sich zumindest die Fahrlässigkeit aufgrund des allgemeinen Erkenntnisstandes in der Bevölkerung über die Auswirkungen des Alkoholkonsums bereits aus der Kenntnis des Beschuldigten über die eingenommene Alkoholmenge ergibt (OLG Hamm VRS 40 [1971], 447; OLG Hamburg VM 1970, 23).

Auf derartige allgemeine Grundsätze kann man bei der Feststellung der Fahrlässigkeit nach Einnahme von Medikamenten (noch) nicht zurückgreifen. Oft fühlt sich der Patient nach Einnahme von Medikamenten subjektiv sogar noch besser als zuvor. Ohne gravierende Fahrfehler ist es dem Fahrer zudem überhaupt nicht möglich, Rückschlüsse auf eine etwaige Fahrtauglichkeitsbeeinträchtigung zu ziehen. Letztlich ist es dem Kraftfahrer wohl kaum zuzumuten die Unterschiede von den dem Alkohol vergleichbar wirkenden Medikamenten zu verstehen und zu berücksichtigen, wenn selbst die Rechtsprechung im objektiven Tatbestand diese Differenzierung zu sonstigen Medikamenten nicht einheitlich im Wege von abschließenden Aufzählungen solcher Medikamente zu leisten vermag.

## *2. Nicht mit der Wirkung des Alkohols vergleichbare Medikamente*

Alle anderen - eben nicht mit der Wirkung des Alkohols zu vergleichende - Medikamente fallen nicht unter die genannten Vorschriften. Dies gilt selbst dann, wenn diese Arzneien die Reaktionsfähigkeit in hohem Maße beeinträchtigen, wie z.B. Muskelrelaxantien. Strafbar ist die Teilnahme am Straßenverkehr nach Einnahme solcher Mittel nur dann, wenn sie zu geistigen oder körperlichen Mängeln i.S.v. § 315 c Abs. 1 Nr. 1b StGB geführt haben (etwa Übermüdung). Zusätzlich muß bekanntermaßen hier noch eine konkrete

Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer hinzukommen. Man spricht hier von einer gewollten Regelungslücke.

### 3. „Grenzwerte“ als Voraussetzung für Verurteilungen?

Zur Verurteilung genügt allein eine Blutuntersuchung i.d.R. nicht. Bislang gibt es keine sichere Methode zur Bestimmung eines absoluten Fahruntauglichkeitsgrenzwertes bei Medikamenten. Die Vielfalt der Medikamente und ihre Kombinationsmöglichkeiten vereiteln die Bestimmung solcher „Grenzwerte“. Die an die Forschung gerichtete Forderung von Salger und Maatz (Zur Fahruntüchtigkeit infolge der Einnahme von Rauschdrogen, NZV 1993, 329) Grenzwerte für Drogen und Benzodiazepine zu ermitteln blieb bislang ohne nennenswerte Ergebnisse. Nehms Empfehlung eines „Nullwerts“ für Drogen (Nehm, Abkehr von der Suche nach Drogengrenzwerten, DAR 1993, 375, 380) fand Eingang in die Neuregelung des § 24a StVG. Kauerts These, absolute Fahrunsicherheit sei gegeben, solange THC im Blut nachweisbar sei (Kauert/Eisenmenger/V. Meyer/Drasch, ZBl. Rechtsmedizin 38, 46), wurde vom BayObLG ausdrücklich abgelehnt (BayObLG StV 1994, 316). All diese Bemühungen zeigen, daß bei Medikamenteneinnahme die Feststellung der Kausalität für die durch objektive Fahrfehler manifestierte Fahruntüchtigkeit äußerst schwierig ist und man von generalisierenden Lösungen, wie beim Alkoholmißbrauch, noch weit entfernt ist.

Noch schwieriger gestaltet sich die Feststellung relativer Fahruntauglichkeit in Fällen alleiniger Medikamenteneinnahme. Hier sind sowohl Polizei wie auch später befaßte Gerichte auf etwaige typische Ausfallerscheinungen wie Schlangenlinien, Abkommen von der Fahrbahn und sonstigen Verhaltensauffälligkeiten des Fahrers angewiesen.

### IV. Eignung i.S.d. neuen § 11 FeVO

Dem StVG und der neuen FeVO läßt sich nicht entnehmen, was unter „Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen“ zu verstehen ist. Bewerber um eine Fahrerlaubnis müssen die hierfür notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllen (§ 11 Abs. 1 FeVO). Neben Erkrankungen und Mängeln gemäß Anlage 4 und 5 zur FeVO fehlt es an der erforderlichen Eignung, wenn der Bewerber erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen hat. Insoweit sind die neuen Bestimmungen vielleicht etwas konkreter als der alte § 2 Abs. 1 S. 2 StVG, wonach die Fahrerlaubnis zu erteilen war, wenn „nicht Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist“. Auch

der alte § 4 Abs. 1 StVG ging von erforderlicher Entziehung der Fahrerlaubnis aus, wenn sich der Betroffene als „ungeeignet erwiesen“ hatte.

Der Begriff der „Eignung“ ist nach wie vor unter Zuhilfenahme der ständigen Rechtsprechung des BVerwG (siehe z.B. BVerwG DAR 1995, 36 m.w.N.) zu definieren. Dementsprechend ist die Fahrtauglichkeit auf der Grundlage umfassender Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des jeweiligen Kraftfahrers zu beurteilen, dabei insbesondere unter Berücksichtigung seiner Gefährlichkeit für den öffentlichen Straßenverkehr.

Die im Neuen § 11 FeVO normierten Anforderungen an den Bewerber einer Fahrerlaubnis sind im Einzelnen:

1. Keine Erkrankung oder Mangel nach Anlage 4 oder 5 zur FeVO.
2. Keine erheblichen oder wiederholten Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze. Hier hat der Gesetzgeber es versäumt, die „Erheblichkeit“ und den „wiederholten“ Verstoß näher zu definieren. Unter verkehrsrechtliche Vorschriften sind auch Normen des StVG, der StVO und des Ordnungswidrigkeitenrechts zu subsumieren, so daß sich die Frage stellt, ob mit Eintragungen im Verkehrszentralregister bewehrte Verkehrsverstöße schon als „erheblich“ i.S.v. § 11 FeVO anzusehen sind. Dafür spricht ein Vergleich mit der Praxis der Verhängung von Fahrverboten, wobei mitunter bloß eine Voreintragung im Verkehrszentralregister schon so erheblich sein soll, daß die Verhängung eines Regelfahrverbots geboten erscheint.
3. Bei Klasse D/D1 Gewähr dafür, daß sie der besonderen Verantwortung bei Fahrgastbeförderungen gerecht werden.

Bei Zweifeln an der Fahrtauglichkeit hat die Behörde mehrere Möglichkeiten: Die Fahrerlaubnisbehörde kann bei *Erkrankungen* oder *Mängeln* ein *ärztliches Gutachten* anfordern. Dies sollte bei einem Facharzt eingeholt werden. Ein *medizinisch-psychologisches Gutachten* kommt nach § 11 FeVO in mehreren Fällen in Betracht:

- Wenn es nach der Beurteilung eines ärztlichen Gutachtens erforderlich ist.
- Bei der Befreiung von Vorschriften über das gesetzliche Mindestalter.
- Bei erheblichen Auffälligkeiten im Rahmen der Fahrprüfung.
- Bei *Straftaten* im Zusammenhang mit dem *Straßenverkehr*, mit der *Fahreignung* und/oder bei *Aggressionspotential*.

Neu im Vergleich zum alten Recht ist die in § 11 Abs. 10 FeVO geregelte Anerkennung von Nachschulungskursen, die „in der Regel zum Nachweis der Wiederherstellung der Eignung statt eines erneuten medizinisch-psychologischen Gutachtens“ genügen. Doch diese Regelung verspricht mehr als sie hält. Sie trifft nur die Fälle, in denen auf Grund eines medizinisch-psychologi-

schen Gutachtens die Teilnahme des Betroffenen als geeignete Maßnahme angesehen wurde, Eignungsmängel zu beheben.

#### V. § 14 FeVO (BtM und Medikamente)

Im Zusammenhang mit Medikamentenmißbrauch ist § 14 FeVO die zentrale Vorschrift. Auch hier hat die Fahrerlaubnisbehörde die Möglichkeit ärztliche oder medizinisch-psychologische Gutachten anzuordnen.

1. Die Fahrerlaubnisbehörde ordnet ein *ärztliches* (evtl. Facharzt) *Gutachten* an bei:
  - Abhängigkeit von dem BtmG unterliegenden Stoffen,
  - Einnahme von Betäubungsmitteln i.S.d. BtmG,
  - *mißbräuchlicher Einnahme* psychoaktiver *Arzneimittel* (§ 14 Abs. 1 Nr. 1-3 FeVO)
2. Ein *medizinisch-psychologisches Gutachten* wird angeordnet, wenn
  - die Fahrerlaubnis aus einem der zuvor genannten Gründe entzogen war,
  - sonst zu klären ist, ob eine Abhängigkeit oder Einnahme nicht mehr vorliegt bzw. zu erwarten ist (§ 14 Abs. 2 FeVO).

Die o.g. Formulierungen des Gesetzgebers zu legen den Schluß nahe, daß der *Behörde* in diesen zuvor genannten Fällen *kein Ermessen* eingeräumt ist. Sie muß die aufgezählten Maßnahmen treffen. Der Gesetzeswortlaut läßt aber auch den Verdacht aufkommen, daß in Fällen *mißbräuchlicher Einnahme* von Medikamenten zukünftig stets ein medizinisch psychologisches Gutachten angeordnet. Die ungeschickte gesetzliche Formulierung läßt den Schluß zu, daß bei zunächst festgestellter „mißbräuchlicher Einnahme“ unter den Voraussetzungen des Abs. 1 immer zu einem späteren Zeitpunkt durch medizinisch psychologische Begutachtung nach Abs. 2 zu überprüfen ist, ob eine (mißbräuchliche) Einnahme nun nicht mehr vorliegt. Also selbst bei nicht erfolgter Entziehung der Fahrerlaubnis nach ärztlicher Begutachtung gemäß Abs. 1 droht wahrscheinlich in den meisten Fällen eine Begutachtung nach Abs. 2 Nr. 2. Bei dieser Interpretation des Verhältnisses der Absätze 1 und 2 des § 14 FeVO wäre der alte Streit über die Ausweitung von Untersuchungsanlässen vorprogrammiert.

Nebenbei ist hervorzuheben, daß bei vorausgegangener Entziehung etwa nach Abs. 1 Nr. 3 obligatorisch ein Gutachten nach Abs. 2 vorzulegen ist. Faktisch bedeutet dies, daß bei festgestelltem Medikamentenmißbrauch praktisch immer eine medizinisch-psychologische Untersuchung erfolgen wird - die zukünftige Praxis wird den Beweis für diese Behauptung liefern. Man kann durchaus über die Sinnhaftigkeit eines derartigen Vorgehens diskutieren; der

Gesetzgeber hätte sich dann ein solch verklausuliertes Regelwerk ersparen können. Er hätte besser daran getan, per Legaldefinition zu umschreiben, was er unter „mißbräuchlicher Einnahme“ von Medikamenten verstanden wissen will.

Bemerkenswert ist darüber hinaus, daß es sich bei § 14 FeVO um eine Vorschrift handelt, die sozusagen im Vorfeld greifen soll. § 14 FeVO stellt eine „Spezialvorschrift zu § 11“ dar und regelt die Begutachtungszuweisung „bei Verdacht auf Abhängigkeit bzw. Einnahme von Betäubungsmitteln und Arzneien oder sonstigen psychoaktiv wirkenden Stoffen“ (vgl. Begründung zu § 14 FeVO, BR-Ds 443/98 S. 262).

§ 15b Abs. 2 StVZO verlangte für die Anordnung zur Gutachtenbeibringung wenigstens noch berechnete, durch Tatsachen belegte konkrete Zweifel an der Kraftfahreignung (vgl. Jagusch/Hentschel, § 15b StVZO Rn 7). Allen denen, die hier keine qualitativen Unterschiede zwischen dem „Verdacht“ des § 14 FeVO und dem „konkreten Zweifel“ des § 15b StVZO erkennen mögen, sei die Lektüre der zu erwartenden Auseinandersetzung in Literatur und Rechtsprechung um genau diese Frage der Ausweitung von Untersuchungsanlässen schon jetzt empfohlen.

#### VI. „Mißbräuchliche Einnahme“ i. S. d. § 14 Abs. 1 Nr. 3 FeVO

An keiner Stelle enthält die FeVO selbst oder in ihren Anlagen eine Definition darüber, was unter „mißbräuchlicher Einnahme“ zu verstehen ist. Die amtliche Begründung (BR-Ds 443/98 vom 7.5.98, S. 263) enthält den lapidaren Hinweis: „Was unter mißbräuchlich zu verstehen ist, ergibt sich aus Anlage 4 Nr. 9.4.“ Dort findet sich die Erläuterung: „mißbräuchliche Einnahme (regelmäßig übermäßiger Gebrauch) von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln und anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen“.

Es wäre wünschenswert gewesen, der Gesetzgeber hätte mehr vorgelegt als einen „unbestimmten Rechtsbegriff“. Medizinische Definitionen eines Medikamentenmißbrauchs stellen allesamt auf ein Mißverhältnis tatsächlich eingenommener Dosen zur medizinisch indizierten Dosis ab. Dazu muß der „Konsum“ des Medikaments in „klinisch bedeutsamer Weise“ zu Beeinträchtigungen führen.

Käme es demnach in erster Linie für die Mißbrauchsdefinition auf die nicht bestimmungsgemäße Einnahme eines Medikaments an, so führte dies zu der verlockenden Annahme, man müsse nur die tatsächliche Dosis mit dem ärztlichen Rezept vergleichen und schon habe man den Mißbrauch festgestellt (und zugleich den erforderlichen „Verdacht“ gemäß § 14 FeVO für Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung). Dieses Ergebnis wäre

fatal, werden doch nicht alle die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigten Medikamente auf Rezept erworben und schon gar nicht alle gemäß ärztlicher Anweisung eingenommen.

Es mag zwar stimmen, daß ein wesentliches Indiz für etwaigen Mißbrauch in der Abweichung der tatsächlichen Einnahmep Praxis von der ärztlich empfohlenen Dosierung zu sehen ist. Nur würde eine solche Sichtweise nicht den Umstand berücksichtigen, daß zum einen der Übergang zum Mißbrauch fließend ist und zum anderen eine Fehldosierung eines Mittels bei zunehmender Selbstmedikation noch keinen Rückschluß auf eine „mißbräuchliche Einnahme“ zuläßt; m.E. nicht einmal dann, wenn die Fehldosierung fortlaufend über längere Zeiträume erfolgt. Die wenigsten Fälle dürften in der Praxis so einfach gelagert sein, daß die vom Kraftfahrer zugegebene Medikamenteneinnahme nur mit dem Rezept zu vergleichen ist; vorausgesetzt der Autofahrer räumt eine Überdosierung überhaupt ein. Hinzu kommt, daß fahrtauglichkeitsrelevante Dosierungen im Einzelfall nicht wie bei der Promille-Grenze wissenschaftlich „gesichert“ sind.

Wenn Einnahmemengen allein also die Annahme einer „mißbräuchlichen Einnahme“ nicht begründen können, dann stellt sich die Frage, wie der potentielle Proband einer medizinisch-psychologischen Begutachtung gemäß § 14 Abs. 2 FeVO überhaupt die erforderliche Einstellungsveränderung im Verhältnis zu „seinem“ Medikamentenproblem erlangen soll, wenn er „auf Verdacht“ ein Gutachten zu erbringen hat.

*VII. Möglichkeiten des Betroffenen im Hinblick auf Vorhersehbarkeit der Fahrtauglichkeit bei Medikamenteneinnahme - Stichwort „Beipackzettel“*

Soll somit für den Kraftfahrer die Grenzziehung zur „mißbräuchlichen Einnahme“ mit der Folge zu erbringender Begutachtung nicht gänzlich vom Zufall des eingenommenen Medikaments und der Einzelfallentscheidungspraxis der Gerichte bezogen auf das jeweilige Medikament abhängen, wird man nach einer Lösung zu suchen haben, die eigenverantwortliche Aspekte in den Vordergrund stellt.

Solange die medizinische Wissenschaft keine dem Alkoholmißbrauch vergleichbare Grenzwerte für Medikamente - sei dies auch in Form von „Nullwertgrenzen“ - vorlegen kann, wird man nicht umhin kommen, dem Beipackzettel größere Bedeutung beizumessen.

Für unerlaubtes Fahren unter Medikamenteneinfluß mit anschließend anzuordnender Begutachtung muß dem Betroffenen neben dem objektiven Verstoß auch in subjektiver Sicht ein Vorwurf gemacht werden können. Dies ist aber

nur möglich, wenn dem Betroffenen - meist medizinischem Laien - Gelegenheit zur eigenverantwortlichen Entscheidung nach Abwägung des Risikos „Medikament im Straßenverkehr“ gegeben wird. Nur danach läßt sich gutachterlich über seine (charakterliche) Eignung zum Führen von Fahrzeugen entscheiden. Andernfalls würde gutachterlich nur über seine medikamentenbezogenen Kenntnisse geurteilt. Es genügt eben nicht, nur eine Medikamentendosis nachzuweisen - zumindest bei bestehender Gesetzeslage.

Es sollte der pharmazeutischen Industrie zur Aufgabe gegeben werden, Listen von grundsätzlich fahrtauglichkeitsrelevanten Arzneien zu erstellen und bei ausnahmslos jedem Medikament einen deutlichen, vom „Normalbürger“ zu verstehenden, Hinweis zu Fahrtauglichkeitsfragen auf dem Beipackzettel anzubringen. Nur so läßt sich mit der Zeit ein Aufklärungsstand ähnlich der Alkoholproblematik erreichen, der dann wiederum Rückschlüsse auf die strafrechtliche Verantwortung und charakterliche Eignung des Einnehmenden zuläßt wenn dieser in unzweifelhaft zu unterstellender Kenntnis der Gefahren am Straßenverkehr teilnimmt.

Denkbar ist dabei auch, daß nach medizinischen Erkenntnissen einzelne Mittel oder Stoffe - ähnlich wie bei der Drogenregelung des § 24a StVG grundsätzlich die Fahrtauglichkeit entfallen lassen. Bis zu einer solchen Handhabung wird man Einzelfallentscheidungen der Gerichte, bezogen auf jeweils auffällig gewordene Medikamente, hinzunehmen haben. Der Autofahrer muß die Gefahr angeordneter Begutachtungen akzeptieren, obwohl er möglicherweise nicht über die notwendigen Einsichten „charakterlicher Eignungsfragen“ bezogen auf seine Medikamenteneinnahme verfügt.

### *VIII. Fazit*

Jede Diskussion in Richtung auf generelle Nullwerte im Zusammenhang mit Medikamenteneinnahme ohne Ausnahmen durch „Rezeptvorbehalte“ verstößt gegen den Grundsatz der allgemeinen Handlungsfreiheit, weil das Ergebnis unpraktikabel und unverhältnismäßig wäre. Eine Diskussion in diese Richtung verkennt die Chancen und Möglichkeiten mit Medikamenten körperliche und/oder psychische Beeinträchtigungen zu beseitigen. Medikamente können die Fahrtüchtigkeit herbeiführen. Selbstverständlich muß dem Mißbrauch vorgebeugt werden. Zu beachten ist aber, daß die Selbstmedikation mit gebräuchlichen, ggf. sogar rezeptfreien Medikamenten unter Beachtung des „Beipackzettels“ auch dann nicht als „mißbräuchliche Einnahme“ i.S.d. § 14 Abs. 1 Nr. 3 FeVO gewertet werden kann und sollte, wenn beim Betroffenen im Einzelfall Fahruntüchtigkeit eingetreten ist. Bevor man hier an eine „Ausweitung“ medizinisch-psychologischer Untersuchungsanlässe denkt, sollte tat-

sächlich die Forschung und Pharmaindustrie ihre Vorleistung in Form von vollständiger Verbraucheraufklärung erbringen. D.h., alle Medikamente, die im weitesten Sinne die Fahrtauglichkeit beeinträchtigen können - sei dies in Form von zentral wirkenden Substanzen oder in Form von beispielsweise Muskelrelaxantien - müssen einen deutlichen Hinweis gemäß § 11 Arzneimittelgesetz im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit enthalten. Der nicht vorwerfbare „Fehlgebrauch“ - nicht „Mißbrauch“ - eines Medikaments stellt grundsätzlich keinen Untersuchungsanlaß i.S.d. § 14 FeVO dar. Dies festzuschreiben, sind nicht zuletzt die Gerichte aufgefordert.

Wer beabsichtigt, daß selbst Schmerzmittel oder bronchialerweiterende Medikamente selbst bei ärztlicher Verordnung unter ein Verbot fallen und zur medizinisch-psychologischen Begutachtung führen, der trägt für solche, die allgemeine Handlungsfreiheit weiter Kreise der Bevölkerung einschränkende Handlungsweise die Beweislast hinsichtlich Erforderlichkeit, Geeignetheit und Verhältnismäßigkeit. Wer mit seinen Forderungen so weit geht, muß darlegen können, daß ärztlich verordnete Dosierungen zur Wiederherstellung der Fahrtauglichkeit die Allgemeinheit gefährden.

## Arzneimittel und Verkehrssicherheit

### Straf- und zivilrechtliche Aspekte

Kurt Rüdiger Maatz, Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe

#### 1. Einleitung

Mit der Zielrichtung,

„alle Anstrengungen zu unternehmen, Kraftfahrer, die unter dem Einfluß von Drogen *oder Medikamenten*, welche die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, am Straßenverkehr teilnehmen, rechtzeitig zu erkennen und von der Teilnahme auszuschließen“,

hat der 31. VGT 1993 gefordert:

„Das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluß von Drogen, *Medikamenten* oder vergleichbaren Stoffen, welche die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, ist zu sanktionieren. § 24a StVG ist entsprechend zu ergänzen. In diesem Zusammenhang sollte aus Gründen der Gleichbehandlung der Alkoholgefahren Grenzwert auf 0,5 ‰ gesenkt werden.“<sup>1</sup>

Dieser Forderung des VGT hat der Gesetzgeber inzwischen - bekanntlich - weitgehend Rechnung getragen, allerdings in zwei Schritten. Während in einem ersten Schritt durch Gesetz vom 27. April 1998 (BGBl I 795) die 0,5 ‰-Grenze in § 24a Abs. 1 Nr. 2 StVG n.F. festgelegt wurde, bewehrte der Gesetzgeber einen Tag später (Gesetz vom 28. April 1998, BGBl I 810) in einer Neufassung von § 24a Abs. 2 StVG nunmehr das Führen von Kraftfahrzeugen „unter der Wirkung“ bestimmter, in einer Anlage besonders aufgeführter Rauschdrogen (u.a. Heroin, Kokain, Amphetamin und Cannabis) als Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld (und Fahrverbot). Nach der Begründung des Regierungsentwurfs zu dem Änderungsgesetz sollte damit zur Bekämpfung der durch Drogen für die Verkehrssicherheit entstehenden Gefahren die Ahnungslücke beseitigt werden, die sich nach der bisherigen Gesetzeslage daraus ergab, daß „eine Verurteilung nach den strafrechtlichen Bestimmungen der §§ 315c, 316 StGB nur möglich (ist), wenn die Fahruntüchtigkeit festgestellt und bewiesen werden kann(, weil es) Grenzwerte für die Annahme abso-

---

1. 31.VGT 1993, 7.

luter Fahruntüchtigkeit bei Drogen bisher nicht (gibt)<sup>2</sup>. An dieser Einschätzung hat sich auch im weiteren Gesetzgebungsverfahren, in dessen Verlauf eine öffentliche Anhörung unter Beteiligung mehrerer medizinischer und toxikologischer Sachverständiger durchgeführt wurde, nichts geändert<sup>3</sup>. Nach der in Abweichung vom Regierungsentwurf Gesetz gewordenen Fassung von § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG liegt das pönalisierte Führen eines Kraftfahrzeugs unter der „Wirkung“ der betreffenden Rauschdroge vor, „wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird“. Damit hat der Gesetzgeber ganz im Sinne der Empfehlung des 31. VGT jedenfalls für die besonders gefährlichen - illegalen - Rauschdrogen die „Nullwert-Grenze“ festgelegt. Das ist zu begrüßen - und begegnet nach meinem Dafürhalten entgegen manchen Einwänden<sup>4</sup> keine durchgreifenden verfassungsrechtlichen Bedenken<sup>5</sup>.

Nicht gefolgt ist der Gesetzgeber der Empfehlung des 31. VGT dagegen, was die Einbeziehung auch der *Medikamente* mit einem die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigenden Wirkungsspektrum anlangt. Vielmehr hat er in § 24a Abs. 2 Satz 3 StVG n.F. ausdrücklich sogar die an sich nunmehr erfaßten psychoaktiven Substanzen von dem „absoluten Drogenverbot“ ausgenommen, „wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt“. Zwar hatte schon der Regierungsentwurf zugestanden, daß „Arzneimittel neben den Drogen auch ein Gefährdungspotential im Straßenverkehr beinhalten“, konnte aber zur Begründung für die „*Medikamentenklausel*“ lediglich darauf verweisen, „daß z. Z. für den Bereich der Arzneimittel noch keine abschließenden Lösungsansätze vorliegen“<sup>6</sup>. Angesichts dessen mußte es an sich plausibel erscheinen, wenn der Bundesrat die „*Medikamentenklausel*“ mit der Begründung zu streichen beantragte, daß „sich eine Privilegierung von ärztlich verschriebenen Arzneien, die die gleichen negativen Auswirkungen auf die - mit diesem Gesetz allein zu stärkende - Sicherheit des Straßenverkehrs haben, nicht rechtfertigen läßt“<sup>7</sup>. Doch die Bundesregierung und - ihr folgend - die damalige Bundestagsmehrheit hielten unbeirrt an der Ausnahme für verordnete und bestimmungsgemäße Arzneimittelleinnahme fest, obwohl man ein-

---

2. BTDRs 13/3764 4.

3. Vgl. Beschlußempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, BTDRs 13/8979.

4. Vgl. Bode ZAP 1998, 477, 481 f. m.w.N.

5. Nehm DAR 1993, 375, 380; Verf. BA 1995, 97, 106.

6. BTDRs 13/3764, S. 6.

7. BTDRs. a. a. O., S. 7.

räumen mußte, „daß leider bei zahlreichen Verkehrsunfällen auch der falsche Umgang mit Medikamenten eine Rolle (spiele)“<sup>8</sup>. Das ist die Ausgangslage.

## 2. Die Risikoeinschätzung von psychoaktiven Medikamenten

Sicherlich kann zugunsten der „Medikamentenklausel“ eingewandt werden, daß derjenige, der aus therapeutischen Gründen Medikamente einnimmt, im Regelfall sowohl aktuell als auch prognostisch anders einzuschätzen ist als der Konsument von (illegalen) Drogen und Alkohol, für die es keine medizinische Indikation gibt. Auch wird von medizinischer Seite durchaus überzeugend darauf verwiesen, daß in manchen Fällen, etwa bei Bluthochdruckpatienten, überhaupt erst durch die indizierte Einnahme zentralwirksamer Medikamente der „körperliche Mangel“ (vgl. § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b StGB) ausgeglichen wird, die Einnahme der Substanz mithin zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit dient<sup>9</sup>. Schließlich soll auch das Ergebnis experimenteller Studien nicht verkannt werden, wonach leistungsmindernde Nebenwirkungen von Medikamenten bei längerfristiger Therapie, wie sie zumeist üblich ist, erheblich nachlassen<sup>10</sup>. Andererseits müssen sämtliche zentral und peripher nervös wirksamen Mittel grundsätzlich als potentiell gefährlich angesehen werden<sup>11</sup> und gibt es begründete Schätzungen, denen zufolge 20 bis 40 % der Unfälle durch psychoaktive Medikamente (hier: Tranquillizer, Antidepressiva und Neuroleptika) mitbedingt sind<sup>12</sup>, deren auch kontrollierte Abgabe je nach Dosierung und Persönlichkeit sowohl stabilisierende als auch destabilisierende Wirkungen auf Variablen der Fahrtüchtigkeit zeigten. An dieser Stelle vielleicht noch ein weiterer Problembereich der „Medikamentenklausel“, die *Methadon-Substitution*: Auch der Opiatabhängige, der im Rahmen eines ärztlich geleiteten Substitutionsprogramms (nur) das verordnete Methadon in der entsprechenden Dosis einnimmt, unterfällt von vornherein nicht der Anwendung des neuen Ordnungswidrigkeitentatbestandes. Dabei ist bei den Methadon-Substitutionspatienten schon die allgemeine Fahr-eignung zu bezweifeln<sup>13</sup> und erscheint von daher eine bewußte Inkaufnahme

---

8. BTDrs. a. a. O., S. 9, und BTDrs. 13/8979, S. 5.

9. Bratzke, 31. VGT, 56 f.

10. Berghaus, Empirische Forschungsergebnisse als Grundlage der Diskussion einer Ergänzung des § 24a, Quelle: Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Anhörung vor dem Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages, 4.

11. Joachim in Forster (Hrsg.), Praxis der Rechtsmedizin, 1986, 360, 394.

12. Hobi in GTFCh-Symposium „Drogen und Arzneimittel im Straßenverkehr“, hrsg. von Daldrup/Mußhoff, 1995, S. 25, 36.

13. Staak in „Spezielle Aspekte des Drogenproblems“, Festschrift zum 70. Geburtstag von Werner Janssen, hrsg. vom Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, 1994, S. 21, 33; ebenso

des daraus für die Allgemeinheit erwachsenden Risikos aus Gründen besserer Therapiemotivation der Betroffenen schwerlich begründbar. Ich will und kann aber im Rahmen dieses Beitrags die vielschichtigen Argumente für und wider die „Medikamentenklausele“ nicht weiter nachzeichnen. Die Diskussion läßt sich nachlesen im Protokoll der schon erwähnten öffentlichen Anhörung im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Änderung des § 24a StVG<sup>14</sup>.

Das Ergebnis ist jedenfalls, daß diejenigen Medikamentenkonsumenten, die hiernach von der *Ordnungswidrigkeitennorm* nicht erfaßt werden, weil sie die Medikamente im Rahmen und Umfang der ärztlichen Verordnung einnehmen, sozusagen ohne Zwischenstufe sogleich in den Anwendungsbereich der *Strafnormen* der §§ 315c, 316 StGB geraten, wenn es infolge des Medikamentenkonsums (allein oder mit Beigebrauch von Alkohol oder Drogen) zu fahrtüchtigkeitsrelevanten Ausfallerscheinungen kommt. Das Problem, das schon im Zusammenhang mit Alkohol auftritt, nämlich die Frage des „Herantrinkens“ an die jeweiligen Gefahrgrenzwerte (0,5‰; 0,8‰; 1,1‰), wird sich hier demgemäß - immer vorausgesetzt, der Sachverhalt wird überhaupt bekannt und deshalb zum „Fall“<sup>15</sup> - in gleicher Weise stellen: Letztlich besteht damit für den Betroffenen immer sogleich ein strafrechtliches Risiko, daß, wenn er - ungeachtet medizinischer Indikation - ein zentralwirksames „berauschendes“ Medikament einnimmt, dies bei ihm zur Fahrtüchtigkeit führt. Daß insoweit - anders als nunmehr jedenfalls bei den von der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG n.F. erfaßten illegalen Drogen und abgesehen von dem weniger beachteten Bußgeldtatbestand des § 69a Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 2 Abs. 1 Satz 1 StVZO<sup>16</sup> - kein sanktionsbewehrtes Verbot bereits im Vorfeld *strafbaren* Verhaltens präventive Wirkung entfaltet, stärkt zwar die individuelle Handlungsfreiheit, dies allerdings unter Inkaufnahme der Einbuße an Verkehrssicherheit. Letztere zu gewährleisten war aber gerade Grund für die Empfehlung des 31. VGT, die Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr unter der Einwirkung auch zentralwirksamer Medikamente, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, einem generellen Verbot zu unterstellen.

---

StaaK, Berghaus et al. BA 1993, S. 321, 332; einschränkend Berghaus, Arzneimittel und Fahrtüchtigkeit, Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen, (o.J.) S. 168; Gastpar in Drogen und Verkehrssicherheit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen <BAST>, Heft M 41, 1995, S. 65, 70; ferner Penning, Alkohol, Drogen und Verkehrssicherheit, Sonderdruck des Bundes gegen Alkohol im Straßenverkehr e.V., 1994, S. 30.

14. Deutscher Bundestag 13. Wahlperiode Protokoll Nr. 46 des Ausschusses für Verkehr - 744 - 2450 - vom 19. Februar 1997.
15. Zum weitgehend ausgeschlossenen Entdeckungsrisiko Pluisch NZV 1999, 1, 2 (dort Fußn. 4) u. 4 (der Beitrag lag erst nach Fertigstellung des Manuskripts vor).
16. Seit 1. 1. 1999: § 75 Nr. 1 i. V. m. § 2 Abs. 1 FeV, s. u. (Fußn. 18); Hentschel NJW 1998, 2385.

Wie angedeutet, ist dies aber eine rechtspolitische Frage, die hier nicht weiter diskutiert werden soll, weil - wie ich meine - die Argumente ausgetauscht sind<sup>17</sup>.

Was sind nun

3. *die rechtlichen Konsequenzen aus der Medikamentenklausel in § 24a Abs. 2 StVG n.F.?*

3.1 *Die Verantwortung des Patienten*

An die Sorgfaltspflichten eines Kraftfahrzeugführers sind wegen der mit dem Führen von Kraftfahrzeugen verbundenen besonderen Gefahren hohe Anforderungen zu stellen. Die Rechtsprechung verlangt, daß sich der Kraftfahrzeugführer schon vor Fahrtantritt vergewissert, ob er nach seinen geistigen und körperlichen Fähigkeiten überhaupt imstande ist, den Anforderungen des Straßenverkehrs zu genügen<sup>18</sup>. Das setzt auch dem Führen eines (Kraft)Fahrzeugs nach Einnahme zentralwirksamer Medikamente Grenzen.

3.1.1 Was die *strafrechtlichen Grenzen* anlangt, stellt sich die Rechtslage - vereinfacht - wie folgt dar: Auch wenn es sich bei dem Medikament um ein „berauschendes Mittel“ im Sinne des § 316 StGB handelt - das betrifft etwa die epidemiologisch besonders verkehrsrelevanten *Benzodiazepine*<sup>19</sup> -, so wird der Betreffende grundsätzlich sanktionslos am Fahrzeugverkehr teilnehmen, wenn und solange er sich an die ärztliche Verschreibung hält. Ist das Medikament dagegen nicht von einem Arzt verschrieben oder überschreitet der Betreffende die ärztlicherseits verordnete Dosis, betreibt er *Mißbrauch*, so bleibt die „folgenlose Fahrt“ gleichwohl sanktionslos, obwohl es gerade bei Überdosierungen und falschem Einnahmeverhalten zu relevanten Leistungsminderungen kommen kann<sup>20</sup>; denn diese sowie - mit Ausnahme der morphinhaltigen Präparate<sup>21</sup> - alle übrigen verkehrstüchtigkeitsrelevanten Medi-

---

17. Vgl. zu dem Änderungsgesetz allgemein Bönke NZV 1998, 393, 396; Bode a. a. O. (Fußn. 4); Hentschel a. a. O..

18. BGH, NJW 1988, 909; im selben Sinne auch die „Grundregel“ des bisherigen § 2 Abs. 1 Satz 1 StVZO: „Wer sich infolge körperlicher oder geistiger Mängel nicht sicher im Verkehr bewegen kann, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn <...> Vorsorge getroffen ist, daß er andere nicht gefährdet“; jetzt § 2 Abs. 1 Satz 1 der am 1. Januar 1999 in Kraft getretenen Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vom 18. August 1998, BGBl I 2214.

19. Dazu ausführlich Berghaus a. a. O. (Fußn. 13) S. 47 ff; Harbort NZV 1997, 209 ff.; Pluisch a. a. O. (Fußn. 15) S. 3 ff.

20. Berghaus a. a. O. (Fußn. 10) S. 6.

21. Vgl. dazu Bönke a. a. O. (Fußn. 17) 396; denkbar ist auch eine medizinische Verwendung des in Cannabis enthaltenen THC, vgl. dazu Bode a. a. O. (Fußn. 4) S. 980 m.N.

kamente sind (jedenfalls bislang) in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG nicht aufgenommen und unterfallen deshalb (vorbehaltlich späterer Ergänzung der Liste) von vornherein nicht dem Verbot<sup>22</sup>. Deshalb kommt eine Sanktion regelmäßig erst in Betracht, wenn die Wirkung der Medikamenteneinnahme (allein oder zusammen mit Alkohol<sup>22a</sup> oder Drogen) zur Fahruntüchtigkeit geführt hat und der *Straftatbestand* des § 316 StGB erfüllt ist.

### 3.1.1.1 Anwendungsfragen der „Medikamentenklausel“

Die „positiven“ Voraussetzungen der „Medikamentenklausel“, nämlich

- Verordnung durch einen Arzt
- Einnahme zur Behandlung einer konkreten Krankheit
- Beachtung der Dosierungsanweisung<sup>23</sup>,

werden in der forensischen Praxis in erster Linie medizinische und toxikologische Probleme aufwerfen, die mit Hilfe von Sachverständigen zu klären sind. Dabei dürfte u.a. die qualitative Analytik eine Rolle spielen, die es erlaubt, die Einnahme von Medikamenten vom Konsum illegaler Drogen - bei gleicher toxischer Substanz im Blut - zu unterscheiden<sup>24</sup>, wobei sich allerdings die erforderlichen Hinweise auf den Gebrauch illegaler Drogen häufig schon aus der Höhe der Wirkstoffkonzentrationen im Blut ergeben dürften. In *rechtlicher* Hinsicht soll hier nur die Frage nach der Reichweite des *Zweifelssatzes* erwähnt werden: Diese Frage kann sich in der Praxis namentlich dann stellen, wenn im Blut des Betroffenen psychotrope Substanzen der von § 24 a Abs. 2 StVG erfaßten Art, die (auch) ärztlich verschrieben werden, festgestellt worden sind, der Betroffene - im Bußgeldverfahren - aber über deren Herkunft schweigt und sonstige Erkenntnisse nicht vorliegen. Ist in diesem Fall „in dubio pro reo“ von

---

22. Das gilt auch bei dem nach sachverständiger Einschätzung besonders kritischen Mischkonsum mit auch nur geringen – im Hinblick auf § 24 a Abs. 1 Nr. 2 StVG allerdings nur unter 0,5 %o ergebenden – Mengen Alkohol; vgl. dazu Joachim a. a. O. (Fußn. 11) S. 400 ff. Im übrigen weist Hentschel (a. a. O. Fußn. 16, S. 2389) darauf hin, daß die gesetzliche Definition des Begriffs der „Wirkung“ in § 24 a Abs. 2 Satz 2 StVG die Anwendung des Tatbestandes auch ausschließt, wenn die betreffende Substanz nicht im Blut nachgewiesen, sondern „nur“ durch andere Beweismittel belegt ist.

22a. Zur verstärkenden oder sogar potenzierenden Wirkung des Beigebrauchs von Medikamenten (Numinal, Valium, Dermopan und Vesparax) und Alkohol vgl. auch OLG Köln BA 1977, 124

23. Vgl. Hentschel a. a. O. (Fußn. 16) S. 2389.

24. Entsprechend der (Alkohol-)Begleitstoffanalyse bei der Nachtrunkenrede, vgl. dazu Joachim a. a. O. (Fußn. 11) S. 449; im übrigen sind für den Nachweis nach dem Stand der toxikologischen Analytik die Laborrichtlinien der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) maßgebend, BTDrs. 13/3764, S. 5; vgl. zur Bedeutung der Teilnahme der zuständigen Institute an den Ringversuchen zur Sicherung der Qualitätskontrolle bei der Bestimmung der BAK BGHSt 37, 89, 95 ff.

der Anwendbarkeit der „Medikamentenklausel“ auszugehen? Die Antwort lautet: Nein, jedenfalls nicht ohne weiteres. Denn der Zweifelssatz bedeutet nicht, daß immer von der günstigsten Möglichkeit auch dann auszugehen ist, wenn sich hierfür keine Anhaltspunkte ergeben; es sind nicht alle nur denkbaren Gesichtspunkte, zu denen keine Feststellungen getroffen werden können, zugunsten des Angeklagten oder Betroffenen zu berücksichtigen. Der BGH hat klargestellt, daß weder die Aussagefreiheit noch das damit verbundene Recht, die zweckmäßigste Art der Verteidigung zu wählen, dadurch verkürzt werden, daß das Gericht an sich mögliche (günstige) Schlüsse, für die es keine tatsächliche Grundlage gibt, nicht zieht<sup>25</sup>.

Jedenfalls in objektiver Hinsicht ohne Bedeutung ist die Herkunft der im Blut festgestellten psychotropen Substanzen (und damit auch der „Medikamentenklausel“) dagegen, wenn der Betreffende sein Fahrzeug nach Einnahme der Mittel in *fahruntüchtigem* Zustand geführt hat.

### 3.1.1.2 („Relative“) Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum

Hier gilt nichts anderes als das, was der Bundesgerichtshof jüngst - erstmals - allgemein zur Frage der Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum entschieden hat<sup>26</sup>.

Der Fall: Der drogenabhängige Angeklagte war nach Konsum von Heroin und Kokain mit seinem PKW zum Tatort gefahren, wo er einen Raubüberfall verübte. Er wurde nach der Tat von der Polizei gestellt, als er gerade dabei war, mit seinem PKW wegzufahren. Das Landgericht hat aufgrund des drogenpositiven Ergebnisses der Blutprobe und wegen einer *Sehbehinderung als Folge der drogenbedingten Pupillenengstellung* „sozusagen absolute Fahruntüchtigkeit“ angenommen und den Angeklagten wegen dieser Tat nach § 316 Abs. 1 StGB verurteilt. Dies hat der Bundesgerichtshof beanstandet:

Da es derzeit - anders als bei Fahrten unter Alkoholeinfluß - noch keinen allgemein anerkannten „Gefahrgrenzwert“ der („absoluten“) Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum gebe, rechtfertige der Nachweis von Drogenwirkstoffen im Blut eines Fahrzeugführers für sich allein grundsätzlich noch nicht die Annahme der Fahruntüchtigkeit. Vielmehr setze ihr Nachweis außer einem positiven Drogenbefund regelmäßig die Feststellung weiterer aussagekräfti-

---

25. BGH NSTz 1983, 133; BGHR StGB § 52 Abs. 1 in dubio pro reo 6; Verf. in Rausch, Symposium zum 75. Geburtstag von Joachim Gerchow, 1997, 63, 74.

26. BGH, Beschluß vom 3. November 1998 - 4 StR 395/98 = NZV 1999, 48, zur Veröffentlichung in BGHSt bestimmt.

ger Beweisanzeichen voraus. Dabei hat der Senat herausgestellt, daß die Anforderungen an Art und Ausmaß drogenbedingter Auffälligkeiten umso geringer sein können, je höher die im Blut festgestellte Wirkstoffkonzentration sei; auch sei für den Nachweis nicht unbedingt die Feststellung von Fahrfehlern erforderlich, vielmehr könnten auch Auffälligkeiten im Verhalten in der Anhaltesituation genügen. Doch reiche hierfür die Pupillenengstellung, wie sie bei dem Angeklagten festgestellt sei, nicht aus. Zwar könne im Einzelfall Fahruntüchtigkeit als Voraussetzung der Strafbarkeit auch aufgrund einer drogenbedingten Einschränkung der Sehfähigkeit in Betracht kommen. Dazu müsse aber festgestellt und im Urteil dargelegt werden, wie sich dieser Umstand bei dem Betreffenden auf die Fahrtüchtigkeit *konkret* ausgewirkt hat; die allgemeine Feststellung dieser Folge des Drogenkonsums genüge nicht. Dies werde auch durch die Entstehungsgeschichte des bußgeldbewehrten „absoluten Drogenverbots“ durch den neuen § 24 a Abs. 2 StVG bestätigt. Solange sich „Grenzwerte“ drogenbedingter Fahruntüchtigkeit nicht ermitteln ließen, könne nur die Einführung eines strafbewehrten absoluten Drogenverbots, das die Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr nach Rauschgiftgenuß unabhängig von der individuellen Wirkung unter Strafe stelle, wirksam Abhilfe schaffen; dies sei aber dem Gesetzgeber vorbehalten. Der Bundesgerichtshof hat deshalb die Verurteilung des Angeklagten wegen dieser Tat aufgehoben und die Sache insoweit zur erneuten Prüfung an die Vorinstanz zurückverwiesen.

Die Feststellung *medikamentenbedingter* Fahruntüchtigkeit knüpft an dieselben Voraussetzungen an. Auch hier kommt nur „relative“ Fahruntüchtigkeit in Betracht<sup>27</sup>. Unverzichtbar ist deshalb im Regelfall, daß die Polizei vor Ort *verdachtbegründende Anzeichen* für eine aktuelle toxische Beeinflussung am Zustand des Betreffenden wahrnimmt, die die Anordnung der Blutprobe rechtfertigen<sup>28</sup>, und sie diese Auffälligkeiten auch so dokumentiert, daß der Tatrichter später - sachverständig beraten - prüfen kann, ob Ausfallerscheinungen vorlagen, die die strafbegründende Fahruntüchtigkeit belegen<sup>29</sup>.

---

27. Vgl. zum Ausschluß von „Grenzwerten“ medikamentenbedingter „absoluter“ Fahruntüchtigkeit Verf. a. a. O. (Fußn. 6); Pluisch a. a. O. (Fußn. 15) S. 5.

28. Diese Konsequenz ergibt sich durch Einführung des neuen § 24a Abs. 2 StVG nach § 46 Abs. 1 und 4 OWiG i. V. m. § 81a Abs. 1 Satz 2 StPO unmittelbar auch für den Bereich des bußgeldbewehrten „Drogenverbots“.

29. Zur Drogenerkennung durch die Polizei vgl. Hein/Schulz BA 1992, 225, 229 ff.; Granitzka in Drogen und Verkehrstüchtigkeit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 41, 1995, 52 ff.; Bönke a. a. O. (Fußn. 17) S. 369 f.; dabei dürfte die Verdachtsgewinnung bei Medikamentenbeeinflussung in der Praxis für die Polizei noch weitaus schwieriger sein als bei illegalen Drogen, wo außer physiologischen Anzeichen (Pupillenstarre, gerötete Bindehäute u. a.) schon „szenetypische“ Umstände Hinweise geben können, die bei Medikamentenkonsumenten regelmäßig fehlen dürften. Der forensische Nachweis der Fahruntüchtigkeit als Folge von Medika-

### 3.1.2 Verschulden des Patienten

Es zeigt sich, daß die strafrechtliche *Prävention* spät, vielfach zu spät eingreift, nämlich häufig erst, wenn es zu einer konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gekommen oder „etwas passiert“ ist (§ 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a) StGB). Ein eindrucksvolles Beispiel ist der einer Entscheidung des AG Köln<sup>29a</sup> zugrunde liegende Fall: Der sich in einer depressiven Phase befindliche Angeklagte, der erhebliche Mengen des Schlafmittels Eusedon zu sich genommen hatte, übersah als Führer seines PKW auf Grund seines Zustandes das Rotlicht vor einer Kreuzung und erfaßte ein Mädchen, das die Straße ordnungsgemäß überquerte; es wurde durch den Unfall erheblich verletzt.

Wenn die Fahruntüchtigkeit - wie in jenem Fall - als Folge der Einnahme des „berauschenden“ Mittels feststeht, bleibt für den Tatrichter im wesentlichen nur zu prüfen, ob die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit für den Betroffenen erkennbar und vermeidbar war. Ein wesentlicher Maßstab hierfür kann sein, ob - was mit Hilfe des Sachverständigen zu klären ist - die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit zu den typischen, atypischen oder extrem seltenen Nebenwirkungen des Medikaments gehört<sup>29b</sup>. Die damit aufgeworfene Frage des *schuldhaften* Handelns mag noch der der Entscheidung BGHSt 40, 341 zugrundeliegende Fall verdeutlichen, bei dem der epilepsiekranke Angeklagte, „obwohl er die verschriebenen Medikamente vorschriftsgemäß einnahm und die Medikation im therapeutisch wirksamen Bereich lag“<sup>30</sup>, während der Fahrt einen von einer Dämmerattacke begleiteten Krampfanfall erlitt und dadurch einen Verkehrsunfall verursachte, durch den ein Mensch getötet und 14 weitere verletzt wurden. Allerdings betrifft die Entscheidung unmittelbar die Frage der Fahruntüchtigkeit nicht durch Medikamenteneinnahme, sondern durch das Anfallsleiden als einem „geistigen oder körperlichen Mangel“ im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b) StGB, der im konkreten Fall die Annahme genereller Fahruntüchtigkeit rechtfertigte. Andererseits war das Anfallsleiden Grund für die Medikation des Angeklagten mit zentralwirksamen Antiepileptika und hätte der Krampfanfall möglicherweise durch Einnahme von Tabletten verhindert werden können, so daß der Fall auch in den Zusammenhang mit der Frage des Führens eines Kraftfahr-

---

mentenkonsum ist aber auch bei solcher „Vorarbeit“ der Polizei noch mit methodischen Schwierigkeiten belastet, wenn eine vertretbare Medikation vorliegt und Unverträglichkeitsreaktionen als Ursache der Auffälligkeiten auszuschließen sind; vgl. Joachim a. a. O. (Fußn. 11) S. 396.

29a. BA 1981, 263 m. Anm. Schewe.

29b. Schewe a. a. O. BA 1981, 265, 266.

30. BGHSt a. a. O. S. 346.

zeugs unter der Einwirkung von die Fahrtüchtigkeit überhaupt erst gewährleisten- den zentralwirksamen Medikamenten zu stellen ist<sup>31</sup>. Doch gibt die Entscheidung für die hier behandelte Thematik wesentliche Hinweise insbesondere auch zum *strafrechtlichen Schuldmaßstab*:

Der Senat hat die den Gegenstand des Fahrlässigkeitsvorwurfs bildende Tathandlung darin gesehen, daß der Angeklagte sein Fahrzeug trotz Kenntnis seines Leidens in Betrieb genommen und geführt hat, was unter den konkreten Umständen „die mit Blick auf das Leben und die Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer gebotene Sorgfalt vermissen läßt“<sup>32</sup>. Eines Rückgriffs auf die Rechtsfigur der *actio libera in causa* bedurfte es deshalb nicht<sup>32a</sup>. Dennoch hatte die Verurteilung des Angeklagten keinen Bestand, weil das Landgericht die Frage nicht ausreichend geprüft hatte, ob der Angeklagte „nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten in der Lage war, die objektive Sorgfaltspflichtverletzung zu vermeiden und die Tatbestandsverwirklichung vor auszusehen“, m.a.W., ob der Angeklagte schuldhaft gehandelt hat. Gründe, die dieser Annahme entgegenstehen können, hat der Senat (allerdings auf dem Hintergrund besonderer Persönlichkeitsmerkmale beim Angeklagten) darin gesehen, daß dieser „bereits seit Jahren regelmäßig am Straßenverkehr teilgenommen (hatte), ohne dabei jemals einen Anfall erlitten zu haben“, ferner aber darin, „daß er nach den bisherigen Feststellungen lediglich einmal von einem Arzt auf die Gefährlichkeit und das daraus folgende Verbot der Teilnahme am Straßenverkehr hingewiesen wurde“, während ihn „sein Hausarzt, bei dem er sich wegen seiner Erkrankung in ständiger Behandlung befand, überhaupt nicht entsprechend belehrt“ hatte<sup>33</sup>.

Dieser Hinweis der Entscheidung leitet denn auch über zu der Frage nach der

### 3.2 Verantwortung des Arztes.

3.2.1 Diese Frage hat in der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses zur Neufassung des § 24a Abs. 2 StVG<sup>34</sup> einen breiten Raum eingenommen. Das ist umso verständlicher, als es - wie der Sachverständige Karus ausführte - „pharmakologisch natürlich recht wenig oder gar keine Unterschiede zwischen medikamentösem oder Drogengebrauch (gibt). Von der Pharmako-

---

31. S.o. 2.; für Antiepileptika vgl. Berghaus a. a. O. (Fußn. 13) S. 152 ff.

32. A. a. O. S. 343 ff.

32a. A. a. O. S. 343 und 345; zur *actio libera in causa* bei Straßenverkehrsdelikten BGHSt 42, 235.

33. A. a. O. S. 348/349.

34. S. o. Fußn. 14.

logie her ist entscheidend die Dosis und Häufigkeit, aber nicht der Grund der Einnahme<sup>35</sup>. Dazu wies Quensel nachdrücklich darauf hin, daß „eine sehr hohe Zahl von Kraftfahrern ... mit Medikamenten unter nicht bestimmungsgemäßem Gebrauch fahren, und zwar auch, wenn sie vom Arzt verordnet sind“; man habe „leider noch eine Fülle von Ärzten, die Benzodiazepine ununterbrochen verordnen“; dann habe man „vielleicht einen bestimmungsgemäßen Gebrauch, weil es ärztlich verordnet ist. Aber sie sind ... genauso gefährlich, wenn nicht noch gefährlicher, als Cannabis-Konsumenten“<sup>36</sup>. Wilske stellte deshalb auch zu Recht heraus, die Einnahme verkehrsrelevanter Medikamente sei „nicht nur eine Eigenverantwortlichkeit des Patienten, sondern ... genauso auch eine Kontrollfunktion und eine Verantwortung des Arztes, der diese verordnet und der dazu sagen muß, inwieweit hier Bedenken bestehen oder nicht“<sup>37</sup>. Noch deutlicher Friedel:

„Patient und Angehörige sind über die erwünschten Wirkungen und zu erwartenden Begleitwirkungen des verordneten Medikaments umfassend und genau aufzuklären; der Hinweis auf den beiliegenden »Washzettel« stellt keinen Ersatz für diese ärztliche Verpflichtung dar“<sup>38</sup>.

### 3.2.2 Die Haftung des Arztes

#### 3.2.2.1 zivilrechtlich

Der - rechtsmedizinische - Sachverständige Wilske verband seinen Beitrag in der öffentlichen Anhörung mit dem Hinweis, die „Ärzte (würden) begreifen, daß sie hier zum Beispiel auch in Haftungsprobleme hineinkommen und deswegen zunehmend vorsichtiger werden“<sup>39</sup>. Das führt zu der Fragestellung, ob und inwieweit der Arzt für Schäden haftbar gemacht werden kann, die der Patient als Folge seiner Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr unter der Wirkung ihm verordneter verkehrsrelevanter Medikamente erleidet oder bei einem Dritten verursacht. Ein konkreter Fall, insbesondere eine einschlägige gerichtliche Entscheidung ist mir - wie ich vorwegschicken muß - nicht bekannt<sup>40</sup>, was aber nicht ausschließt, daß die Fragestellung jedenfalls künftig auch die Gerichte beschäftigen wird. Um das Ergebnis vorwegzunehmen: Ungeachtet der Eigen-

---

35. S. o. Fußn. 14 S. 32; im selben Sinne der Sachverständige Quensel a. a. O. S 14.

36. S. o. Fußn. 14 S. 27.

37. S. o. Fußn. 14 S. 25.

38. S. o. Fußn. 14 S. 21.

39. S. o. Fußn. 14 S. 25.

40. Ebenso Schöch DAR 1996, 452, 457.

verantwortlichkeit des Patienten kommt in diesen Fällen gegenüber dem Patienten eine *vertragliche* und eine *deliktische* Haftung des Arztes in Betracht, gegenüber dem Drittgeschädigten unter Umständen eine deliktische Haftung.

Gegenstand des ärztlichen Behandlungsvertrages ist nicht nur die Vornahme der medizinisch indizierten Maßnahme, hier also der Verschreibung der einschlägigen Medikamente. Zu den Hauptpflichten zählt auch noch jedenfalls die Verordnung der therapeutischen Dosis und Häufigkeit der Einnahme. Darüber hinaus übernimmt der Arzt mit dem Vertrag die Verpflichtung, alle Gefahren von dem Patienten abzuwenden, die gerade aus der Behandlung resultieren und die für ihn, den Arzt, kraft überlegener Sachkunde erkennbar und beherrschbar sind. Daraus leitet sich - wie in der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestages zu Recht bemerkt wurde - eine Pflicht des Arztes her, den Patienten über das Risiko der Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit nach Einnahme des betreffenden Medikaments *aufzuklären*. Die ärztliche Belehrung über Risiken ist ein Teil der therapeutischen Beratung; Versäumnisse hierbei wertet die Rechtsprechung als Behandlungsfehler<sup>41</sup>. Die Verpflichtung des Arztes besteht unabhängig davon, ob seitens des Pharmaherstellers in der Gebrauchsinformation (sog. „Waschzettel“) ein entsprechender *Warnhinweis* enthalten ist<sup>42</sup>. Unterläßt der Arzt diese Aufklärung, obwohl er erkennen kann, daß der Patient unter der Wirkung des Medikaments am Straßenverkehr teilnehmen wird, und kommt es daraufhin zu einem Verkehrsunfall, so kann der für die Haftung erforderliche *Rechtswidrigkeitsszusammenhang* jedenfalls dann nicht ohne weiteres verneint werden, wenn der Patient selbst das Risiko nicht kannte; ob er es hätte kennen können, etwa aufgrund der auf dem Beipackzettel angebrachten Warnhinweise, ist dann lediglich eine Frage seines Mitverschuldens.

Die Rechtsprechung dürfte - dies mag hier prognostiziert werden - grundsätzlich nicht anders verfahren als in sonstigen Fällen der Abgabe gefährlicher Gegenstände. In der Entscheidung vom 26. Mai 1998<sup>43</sup> hat der VI. Zivilsenat des BGH in einem den Verkauf von Feuerwerkskörpern an ein Kind im Grundschulalter betreffenden Fall entschieden, der Verkäufer trage, auch ohne eine ausdrückliche Normierung, „die Verantwortung dafür, daß er kein Produkt in die Hände eines Erwerbers gibt, bei dem von vornherein eine typi-

---

41. BGHZ 107, 222; BGH, Urt. vom 7. Juli 1994 - III ZR 52/93 -, AHRS (Arzthaftpflicht-Rechtsprechung) Teil II 0465/102.

42. Vgl.dazu die Sachverständige Kern (s.o. Fußn. 14) S. 60/61 und Anlage S. 152 f.

43. VI ZR 183/97; an diese Entscheidung ausdrücklich anknüpfend zu einem gleichgelagerten Fall auch Urteil vom 9. Juni 1998 - VI ZR 238/97 -; beide Entscheidungen zur Veröffentlichung in BGHZ bestimmt.

sche und erhebliche Gefahrenlage zu erkennen ist; in einem solchen Fall (müsse) der Verkäufer das seinerseits Erforderliche tun, um dieser Gefahrenquelle zu begegnen“. Der BGH hat hierzu aus der Verkehrssicherungspflicht hergeleitet, daß der Verkäufer unter Umständen sogar gehalten sein kann, von einer Abgabe an Kinder ganz abzusehen. Zu gleichem Ergebnis kann man unschwer auch für die vertragliche Haftung gelangen, wenn man die allgemeine Verkehrssicherungspflicht - erst recht - auch als integralen Bestandteil der aufgrund Vertrages bestehenden Pflichten im Verhältnis von Verkäufer und Käufer sieht.

Versucht man nun, die Parallele zur Verschreibung die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigender Medikamente zu ziehen, so braucht der Arzt - wie sich von selbst versteht - nicht deshalb (wenn alternative Präparate ohne schädliche oder gefährliche Nebenwirkungen nicht zur Verfügung stehen) von deren *medizinisch indizierter* Verschreibung abzusehen, weil er weiß, daß der Patient von seinem Kraftfahrzeug Gebrauch machen wird. Ebenso trifft den Arzt - jedenfalls grundsätzlich - auch keine Pflicht, die Benutzung eines Kraftfahrzeugs durch den Patienten zu verhindern<sup>44</sup>. Allerdings wird aus medizinischen Gründen dringend angeraten, daß der Arzt den Patienten jedenfalls in der für die psychophysische Beeinträchtigung besonders kritischen Phase der Einstellung oder Umstellung auf (neue) Medikamente untersagt, ein Kraftfahrzeug zu führen<sup>45</sup>. Im übrigen beschränkt sich seine Möglichkeit der Einflußnahme grundsätzlich auf die *Aufklärung* des Patienten über die Gefahren, die sich aus dessen Zustand und der toxischen Wirkung der verschriebenen Medikamente beim Führen eines Kraftfahrzeugs ergeben können. Diese Aufklärung auch tatsächlich vorzunehmen, sie nötigenfalls auch zu wiederholen und sie ausdrücklich in seinem Krankenblatt zu vermerken, kann jedem Arzt nur dringend empfohlen werden<sup>46</sup>. Unterläßt der Arzt die gebotene Aufklärung schuldhaft und kommt es infolgedessen zu einem Unfall, so dürfte seine Inanspruchnahme jedenfalls insoweit begründet sein, als es um den - auch immateriellen - Schaden geht, den der Patient selbst erlitten hat; es erscheint aber

---

44. Davon unberührt bleibt, daß der Arzt trotz seiner Schweigepflicht nach den Grundsätzen über die Abwägung widerstreitender Pflichten oder Interessen *berechtigt* sein kann, die *Verkehrsbehörde zu benachrichtigen*, wenn sein Patient mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilnimmt, obwohl er wegen seiner Erkrankung nicht mehr fähig ist, ein Kraftfahrzeug zu führen, ohne sich oder andere zu gefährden; so BGH, Urteil vom 8. Oktober 1968 - VI ZR 168/67 - NJW 1968, 2288, 2290; es liegt nahe, die Grundsätze dieser Entscheidung auch auf den hier interessierenden Fall zu übertragen, daß der Patient aufgrund seines Zustandes auf die Einnahme verkehrsrelevanter Medikamente angewiesen ist; vgl. dazu auch Joachim a. a. O. (Fußn. 11) S. 416; weiter gehend Plüsch a. a. O. (Fußn. 15) S. 2 f.

45. Joachim a. a. O. (Fußn. 11) S. 398.

46. Schöch a. a. O. (Fußn. 40).

auch denkbar, daß der Arzt den Patienten darüberhinaus im Innenverhältnis von Forderungen freistellen muß, die Drittgeschädigte aus dem Vorfall gegen den Patienten haben. Ob unter Umständen der Drittgeschädigte in solch einem Fall auch einen unmittelbaren deliktischen Anspruch gegen den Arzt hat, erscheint nicht von vornherein ausgeschlossen, soll hier aber nicht weiter vertieft werden<sup>47</sup>.

### 3.2.2.2 strafrechtlich

Daneben kommt - jedenfalls im Ansatz - durchaus auch eine strafrechtliche Haftung des Arztes in Betracht:

Dies betrifft zum einen die Medikation als solche. Die Rechtsprechung nimmt an, daß auch das medizinisch nicht indizierte Verschreiben von Suchtmitteln durch einen Arzt den Tatbestand der Körperverletzung begründen kann<sup>48</sup>. Der Arzt, der die Behandlung eines Patienten übernimmt, trägt für dessen Gesundheit eine besondere Fürsorgepflicht, die es gebietet, den Patienten keinen vermeidbaren Risiken auszusetzen; gerade deshalb muß der Arzt bei der Verschreibung immer prüfen, ob nicht zur Behandlung Medikamente genügen, die ungefährlich sind oder ein weniger gefährliches Nebenwirkungsspektrum aufweisen<sup>49</sup>. Inwieweit die verkehrsrelevanten Psychopharmaka (etwa morphinhaltige Analgetika) hiernach wegen ihres Suchtpotentials (auch) zu Beeinträchtigungen der körperlichen Befindlichkeit führen (können), deren (nicht indizierte) Applikation als Körperverletzung zu qualifizieren ist, ist - ebenso wie die Reichweite des Grundsatzes der bewußten Selbstgefährdung<sup>50</sup> - eine Frage des Einzelfalls und soll hier nicht näher untersucht werden. Vielmehr erscheint der Hinweis auf dieses strafrechtliche Risiko ausreichend, aber auch geboten, um einer Verschreibung von die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigenden Medikamenten für die Fälle vorzubeugen, in denen weniger gefährliche alternative Präparate zur Verfügung stehen und zur Behandlung genügen.

Zum anderen betrifft das strafrechtliche Risiko des Arztes die Folgen eines von seinem Patienten verursachten Unfalls, die (mit)ursächlich darauf zurück-

---

47. Vgl. BGH, Urt. vom 7. Juli 1994 (s.o. Fußn. 41). Die Entscheidung betrifft den Fall einer Polio-Schädigung des klagenden Kindes durch den Kontakt mit einem mit Lebendviren geimpften anderen Kind, nachdem die Impfärztin den erforderlichen Hinweis auf das erhöhte Ansteckungsrisiko unterlassen hatte.

48. RGSt 77, 17, 18; BGH NJW 1970, 519; BayObLG StV 1993, 641, 642.

49. BayObLG a. a. O. m.w.N.

50. vgl. BGHSt 37, 179.

zuführen sind, daß der Arzt pflichtwidrig die Aufklärung des Patienten über die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Einnahme verordneter Medikamente unterläßt. An einschlägigen Entscheidungen insoweit fehlt es, so daß man anderweitige Parallelen aus der Rechtsprechung zur strafrechtlichen Haftung für Drittschädigungen durch Abgabe „berauschender Mittel“ suchen muß. In seiner Rechtsprechung zur Haftung des Gastwirts für die Folgen, zu denen übermäßiger Alkoholgenuß seiner Gäste führen kann, hatte der BGH aus dem allgemein anerkannten Rechtsgedanken, daß derjenige, der durch sein Verhalten die Gefahr eines Schadens (mit)geschaffen hat, rechtlich verpflichtet ist, den Eintritt des Schadens nach Kräften abzuwenden, zunächst eine Pflicht des Gastwirts hergeleitet, den Gast, dem er bis zur Grenze der Fahruntüchtigkeit oder darüber hinaus Alkohol ausgeschenkt hat, an der Benutzung seines Kraftfahrzeugs zu hindern<sup>51</sup>. Diesen strengen Haftungsmaßstab hat der BGH später zwar eingeschränkt; er hat aber eine strafrechtliche Haftung des Gastwirts nach §§ 222, 230 (jetzt: 229 n.F.) StGB dafür, daß Gäste, denen er Alkohol ausgeschenkt hat, einen Unfall verursachen, nicht schlechthin entfallen lassen, sondern eine Pflicht zum Einschreiten jedenfalls dann angenommen, wenn der Gast für den Gastwirt erkennbar nicht mehr fähig ist, selbstverantwortlich zu handeln<sup>52</sup>. Diese Grundsätze auf das Arzt-Patienten-Verhältnis übertragen, schließt die Eigenverantwortlichkeit des Patienten wohl im Regelfall eine strafrechtliche Mithaftung des Arztes für Unfallfolgen aus; von einer haftungsbegrenzenden oder -ausschließenden Eigenverantwortlichkeit des Patienten kann aber zumindest dann nicht mehr ohne weiteres ausgegangen werden, wenn sich diesem die - dem Arzt bekannte - Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit durch die verordneten Medikamente nicht aufdrängt. Inwieweit *Warnhinweise* auf den Beipackzetteln hiernach den Arzt jedenfalls von der strafrechtlichen Haftung freistellen können, ist wohl eine Frage des Einzelfalls; in den Blick gerät damit jedenfalls die

### 3.3 *Haftung des Medikamentenherstellers.*

Ist nach den Erkenntnissen der medizinischen Wissenschaft davon auszugehen, daß durch den Gebrauch eines Medikaments Gesundheitsschäden für den Verbraucher entstehen können, so muß die Gebrauchsinformation grundsätzlich entsprechende Warnhinweise enthalten. Eine Verletzung dieser

---

51. BGHSt 4, 20

52. BGHSt 19, 152, 154 f; vgl. Tröndle StGB 48. Aufl. § 13 Rdn. 11, S. 222 Rd. 14, S. 316 Rdn. 10 m.w.N.

Pflicht führt (zivilrechtlich) zur Schadensersatzpflicht nach § 84 Satz 1 i.V.m Satz 2 Nr. 2 AMG und - Verschulden vorausgesetzt - nach § 823 ff. BGB<sup>53</sup>. Diese Grundsätze gelten auch für den hier interessierenden Fall, daß der ernstzunehmende Verdacht der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch ein Medikament besteht<sup>54</sup>. Die produkthaftungsrechtlichen Instruktionspflichten sind grundsätzlich darauf gerichtet, die Verbraucher vor denjenigen Gefahren zu warnen, die aus der Verwendung des Produkts entstehen können, soweit die Verwendung noch im Rahmen der allgemeinen Zweckbestimmung des Produkts liegt, wozu auch naheliegender Mißbrauch gehören kann; entsprechende Warnpflichten können nur dann entfallen, wenn und soweit davon auszugehen ist, daß das Produkt nur in die Hand von Personen gelangt, die mit den Produktgefahren vertraut sind<sup>55</sup>. Dies ist durch das Arzneimittelgesetz (letzte Neufassung BGBl 1998 I 3586) auch für verkehrsrelevante Medikamente ausdrücklich geregelt. Hiernach sind (auf der Packungsbeilage), „soweit erforderlich, mögliche Auswirkungen der Anwendung auf die Fahrtüchtigkeit ... anzugeben“ (§ 11 Abs. 1 Satz 6 Halbsatz 2 AMG) und kann eine Pflicht zu Warnhinweisen auch auf den Packungen und in den Fachinformationen bestehen, „soweit sie erforderlich sind, um bei der Anwendung des Arzneimittels eine unmittelbare oder mittelbare Gefährdung der Gesundheit von Mensch und Tier zu verhüten“ (§ 28 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. a) AMG). Danach besteht bei Medikamenten eine Warnpflicht von vornherein immer, wenn aus der bestimmungsgemäßen Einnahme (als Nebenwirkungen“ i.S. von § 11 Abs. 1 Nr. 13 AMG) Risiken für die Fahrtauglichkeit erwachsen. Unter Umständen kommt eine Pflicht zu Warnhinweisen aber auch in Betracht, wenn Arzneimittelrisiken (erst) bei einer erheblichen Überdosierung eintreten können<sup>56</sup>. Dabei hat die Sachverständige Kern vom Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte im Rahmen der Anhörung im Verkehrsausschuß zum Entwurf des Änderungsgesetzes zu § 24 a Abs. 2 StVG nachdrücklich darauf hingewiesen, daß bei der Arzneimittelzulassung eine Unbedenklichkeit keineswegs allein schon aufgrund einer von seiten des Herstellers vorgelegten experimentellen Studie angenommen wird, vielmehr auch die Erkenntnisse aus klinischen Studien bei therapeutischem, bestimmungsgemäßigem Gebrauch herangezogen werden, aus denen sich Hinweise auf eine Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit ergeben können, was dann die Auflage begründet, Warnhinweise in den „Beipackzetteln“ anzubringen<sup>57</sup>. Doch besteht - was hier hervorgehoben werden soll - die Pflicht des Herstellers zur Abgabe von Warnhinweisen

---

53 BGHZ 106, 273.

55. Std. Rspr.; BGH, Urt. vom 9. Juni 1998 - VI ZR 238/97 - (s.o. Fußn. 43).

56. BGHZ 106 a. a. O. S. 278 f.

57. S. o. Fußn. 14, S. 60, 61.

grundsätzlich unabhängig davon, ob sie gesetzlich vorgeschrieben oder durch die Zulassungsbehörde angeordnet worden ist<sup>58</sup>. Zudem sollte die Pharmaindustrie auch dahin in die Pflicht genommen werden, in den Beipackzetteln nicht nur „formelhaft“ und „pauschal“ auf die „mögliche(n) Auswirkungen der Anwendung auf die Fahrtüchtigkeit“ (§ 11 Abs. 1 Satz 6 Halbsatz 2 AMG n.F.) hinzuweisen, sondern präzise und für jeden Patienten verständlich auf die möglichen konkreten Symptome und Funktionsbeeinträchtigungen<sup>59</sup>, und Warnhinweise auch - wie schon der 31. VGT gefordert hat - auf den Packungen und in den Fachinformationen anzubringen; die Rechtsgrundlage bieten dazu die Bestimmungen der §§ 10 Abs. 2, 11 Abs. 1 Satz 6, 11a Abs. 1 Satz 2 Nr. 8, 12 Abs. 1 Nr. 3, 28 Abs. 2 Nrn. 1, 2 und 2a, dort jew. Buchst. a) AMG n.F.)

Der - bußgeldbewehrte (§ 97 Abs. 2 Nrn. 4 und 5 AMG n.F.) - Verstoß gegen die entsprechende Kennzeichnungspflicht begründet im Schadensfall jedenfalls eine deliktische Haftung des Herstellers aus Verletzung der Verkehrssicherungspflicht<sup>60</sup>. Ob auch eine strafrechtliche Haftung der beim Hersteller verantwortlichen Personen für Schäden des Patienten in Betracht kommt<sup>61</sup>, sei hier dahingestellt. Jedenfalls könnten die aufgezeigten Haftungsrisiken dazu beitragen, daß die Pharmahersteller weitere Anstrengungen unternehmen, um einschlägige Medikamente ohne für die Verkehrstüchtigkeit schädliche Nebenwirkungen zu entwickeln.

#### 4. *Schluß*

Ob es sachlich gerechtfertigt war, im Rahmen der Einführung eines „absoluten Drogenverbots“ durch die Neufassung von § 24 a Abs. 2 StVG eine Ausnahme für den bestimmungsgemäßen Gebrauch auch solcher ärztlich verordneten Medikamente zu machen, die eine den Drogen im engeren Sinne vergleichbare, die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigende Wirkung haben, begegnet unter Verkehrssicherheitsaspekten nicht von der Hand zu weisenden Bedenken. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil die „Medikamentenklausel“ - als „Signal in die falsche Richtung“ - dahin mißverstanden werden könnte, als

---

58. BGHZ 106 a. a. O. S. 280.

59. Vgl. Pluisch a a. O. (Fußn. 15) S. 2.

60. Zur Gefährdungshaftung nach § 84 AMG für Schäden durch Informationsfehler vgl. Pabel AMG, 1991, 142; dabei ergibt sich für den Bereich der Gefährdungshaftung nach § 84 AMG eine Begrenzung der Haftung auf Personenschäden des Patienten selbst, während für Drittschädigte eine Haftung (nur) nach § 823 BGB in Betracht kommt, wobei allerdings der „Zurechnungszusammenhang“ für solche sog. Fernwirkungsschäden bei auf Medikamenteneinfluß zurückzuführenden Verkehrsunfällen kaum zweifelhaft sein dürfte; vgl. zu den Haftungsfragen bei Verletzung der Aufklärungspflicht v. Gerlach in Festschrift für Erich Steffen, 1995, 147, 152 f.

61. Etwa nach den Grundsätzen der sog. „Lederspray-Entscheidung“, BGHSt 37, 106.

sei die Gefährdung durch Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr „unter der Wirkung“ psychotroper Medikamente eine vernachlässigenswerte Größe. Letztlich ist dies aber eine Frage der „richtigen“ Rechtspolitik; sie ist durch das Änderungsgesetz vom 28. April 1998 (vorerst) entschieden. Die damit insoweit beibehaltene *Ahndungslücke im Sanktionensystem* muß jedenfalls durch eine effektive *Aufklärung* über die mit dem Konsum zentralwirksamer Medikamente einhergehenden Gefahren für die Verkehrssicherheit und eine konsequente *Zurückhaltung bei der Verschreibung* kompensiert werden, um - wie auch im Gesetzgebungsverfahren betont wurde - „eine durch unabsichtlichen, unsachgemäßen Gebrauch von Medikamenten herbeigeführte Fahruntüchtigkeit nach Möglichkeit auszuschließen“<sup>62</sup>. Vielleicht trägt das drohende Schwert der sowohl zivil- als - unter Umständen - auch strafrechtlichen Haftung im Schadensfall dazu bei, daß *Patient, Arzt und Arzneimittelhersteller* im Rahmen ihrer jeweiligen Wirkungskreise beim Umgang mit verkehrsrelevanten Medikamenten mit Blick auf die diesen innewohnenden Risiken verantwortungsbewußt handeln. Wenn dies gelingt, mag darauf verzichtet werden, die *Medikamentenklausel*“ in § 24 a Abs. 2 Satz 3 StVG zu streichen und - wie es der 31. VGT gefordert hatte - auch das „Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluß von Medikamenten, welche die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, zu sanktionieren“. Allerdings müßte dann konsequenterweise das „Drogenverbot“ zunächst auf sämtliche „berauschenden Mittel“, d.h. insbesondere auf die in den Anlagen I bis III zum BtMG erfaßten Stoffe, erweitert werden. Daß im übrigen die Verwaltung aufgerufen ist, - vielleicht mehr als bisher - von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, im Zweifel den Patientenkreis, der dauerhaft von der Einnahme verkehrsrelevanter Medikamente abhängig oder auf sie angewiesen ist, durch Entziehung der Fahrerlaubnis von der Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr auszuschließen, ist ein anderes Thema.

---

62. Beschlussempfehlung und Bericht des federführenden Ausschusses für Verkehr, BT Drs. 13/8979, S. 5.

## Kann die Einhaltung von Verkehrsvorschriften verbessert werden?

Dr. Wolfgang Bouska, Ltd. Ministerialrat a.D., Baldham bei München

Wenn sich in Deutschland – wie in vielen anderen Ländern – alltäglich viele Millionen Menschen motorisiert, mit dem Fahrrad oder als Fußgänger auf öffentlichen Straßen bewegen, so wäre es eine Utopie zu glauben, diese Bewegungen könnten ohne allgemein verbindliche Regeln reibungslos oder wenigstens in vertretbarer Weise vor sich gehen. Mit Ausnahme des Verbots, andere zu schädigen, gibt es für solche Regeln keine übergesetzlichen Vorgaben. Gleichwohl kann das Schädigungsverbot, auch wenn es durch ein Behinderungsverbot ergänzt wird, also etwa dem berühmten § 1 der Straßenverkehrsordnung entspricht, allein Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs nicht hinreichend gewährleisten. Vielmehr sind Detailregelungen erforderlich, weil sonst der Verkehr in Kürze zum Erliegen kommen würde. Solche Detailregelungen sind weitgehend wertneutral. So ist es z. B. gleichgültig, ob rechts gefahren und links überholt oder ob links gefahren und rechts überholt wird, ob die Vorfahrt dem von rechts Kommenden oder dem von links Kommenden zugesprochen wird. Wichtig ist, daß eine bestimmte Regelung verbindlich vorgeschrieben wird und daß sich alle daran halten. Solche Überlegungen mögen mindestens teilweise als dogmatische Rechtfertigung dafür gedient haben, daß selbst vorsätzliche Verstöße gegen Vorschriften des Verhaltensrechts „entkriminalisiert“ wurden, also mit Geldbuße anstatt mit Strafe bedroht sind. Einer solchen Ahndung fehlt, wie das Bundesverfassungsgericht ausgesprochen hat, das mit der „Kriminalstrafe notwendigerweise verbundene Unwerturteil“. Darin zeigt sich eine gewisse dogmatische Problematik der Entkriminalisierung. Wer mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h durch eine Stadt rast oder wer unter Mißachtung einer durchgezogenen Linie an einer Kuppe überholt, beweist damit nicht nur eine zu tadelnde Unbekümmertheit, die eines Denkkzettels bedarf, sondern offenbart eine nicht unerhebliche kriminelle Energie, die „eigentlich“ Anlaß für ein Unwerturteil in Form einer Strafe sein könnte oder sollte, auch wenn es nicht zu einer konkreten Gefährdung kommt, die nach geltendem Recht, nämlich nach § 315 c StGB, vielfach zu einer Kriminalstrafe führen wird. Gleichwohl halte ich die Bewertung verhaltensrechtlicher Verstöße als Ordnungsunrecht in der bisherigen Form für vertretbar und richtig. Das Verhalten im Straßenverkehr ist ein Phänomen mit eigenständiger Qualität, es gibt psychologische und soziologische Einflußgrößen eigener Art, und dies gilt auch für die Mehrzahl der Persönlichkeiten potentieller oder

tatsächlicher Täter. Zusammen mit einem vernünftig angewandten Opportunitätsprinzip bietet die Ahndung von Verkehrsverstößen als Ordnungswidrigkeiten die günstigsten Voraussetzungen, in dem Teilbereich der Repression das zu bewirken, was in diesem Arbeitskreis erörtert werden soll, nämlich die Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu verbessern. Ich werde darauf noch zurückkommen.

*Verkehrsvorschriften*, die eingangs schon genannten Detailregelungen des Verhaltensrechts im Straßenverkehr, *müssen eingehalten werden*. Schon wegen des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes) muß der Staat dafür sorgen, daß dies geschieht. Aber auch alle gesellschaftlich relevanten Kräfte sind aufgerufen, sich an der Durchsetzung solcher Vorschriften mit ihren Mitteln zu beteiligen. Ein Staat, der es angesichts der Gefahreneigtheit des Straßenverkehrs seinen Bürgern überließe, ob sie die Verhaltensnormen des Straßenverkehrsrechts beachten, käme einer Mißachtung rechtsstaatlicher Grundsätze bedenklich nahe. Abzulehnen sind daher – wenn sie ernst gemeint sind – Vorschläge, wie sie z. B. Schönemann vor kurzem gemacht hat (nachzulesen im Deutschen Autorecht 1998, S. 424 ff): Schönemann regt an, bei den sogenannten formalen Verstößen, also z. B. bei folgenlosen Geschwindigkeitsüberschreitungen, künftig dem Halter eine Gebühr – ähnlich wie die Gebühr für eine Ausnahmegenehmigung – aufzuerlegen, die keinerlei Weiterungen, weder für den Halter noch für den Fahrer, zur Folge haben dürfe. Jedermann könnte dann, im Rahmen seiner finanziellen Leistungsfähigkeit, selbst über die Einhaltung der Verkehrsvorschriften entscheiden. Schönemann geht davon aus, daß die Kraftfahrer ohnehin „wegen der Reziprozität des Verkehrsrisikos in der Regel schon aus Gründen der Selbsterhaltung ein Verhalten vermeiden werden, das hoch riskant ist“. Schon diese Begründung läßt keine Nähe zur Realität des Straßenverkehrs erkennen.

Der Hinweis auf die Verpflichtung des Staates, die Einhaltung der Verkehrsregeln zu gewährleisten, bedeutet aber *nicht*, daß dabei *repressive Maßnahmen Priorität* haben müssen. Ich bin vielmehr im Laufe einer langen Berufstätigkeit, die auch die Verantwortung für verkehrspolizeiliche Tätigkeit umfaßt hat, zu der – vielleicht nicht sehr originellen – Überzeugung gelangt, daß der Weg zu einer möglichst optimalen Beachtung der Verkehrsregeln in erster Linie ein Weg „zu Herz und Verstand“ der Verkehrsteilnehmer sein muß. Was wir fördern müssen, ist folgendes: die Kenntnis der Verkehrsregeln (Beispiel: wer weiß schon genau, wie man sich in einem verkehrsberuhigten Bereich oder an der Haltestelle eines Linienbusses verhält?), die Überzeugung der Verkehrsteilnehmer, daß die Einhaltung der Regeln, auch wenn sie in einem Einzelfall einmal nicht „passen“, notwendig und auch ethisch geboten ist und daß man nur dann auf ein verantwortungsbewußtes, besonnenes und rück-

sichtsvolles Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer pochen darf, wenn man sich auch selbst entsprechend verhält. Einzuräumen ist, daß wir auch in diesem Bereich in den vergangenen Jahrzehnten Fortschritte gemacht haben. Die Kraftfahrer sind z. B. in ihrer Masse heute kenntnisreicher und gelassener als noch vor 20 Jahren, und dies hat sicher auch Einfluß auf die signifikante Verbesserung der Verkehrssicherheit gehabt. Im einzelnen möchte ich folgende Forderungen erheben:

- Die *Ausbildung* der künftigen Kraftfahrer muß in Richtung auf die genannten Ziele weiter verbessert werden. Positive Ansatzpunkte bietet hierfür die soeben in Kraft getretene Reform des Fahrlehrer- und des Fahrerlaubnisrechts.
- Die *Medien*, also Presse, Rundfunk und Fernsehen einschließlich des Bereichs der Zeitschriften, müßten dafür gewonnen werden, in einem weit intensiveren Maße als bisher, informativ und überzeugungsbildend auf die Verkehrsteilnehmer einwirken. Es gibt hier sicher eine Reihe guter Ansätze; im ganzen aber überwiegen die Defizite. Ein entsprechender Appell richtet sich aber auch an diejenigen, die als Hersteller oder Versicherer großes Interesse an der Verkehrssicherheit haben müßten und auch haben, nämlich die Automobilhersteller und die Kraftverkehrsversicherer. Sie könnten und sollten Mittel bereitstellen, um moderne, methodisch auf der kommerziellen Werbung basierende Maßnahmen der Information und der Aufklärung zu finanzieren.
- Es ist anzustreben, daß die Inhaber von Fahrerlaubnissen im Laufe ihrer Fahrerkarriere *Fortbildungsveranstaltungen* besuchen und ihre Neugierde hinsichtlich der Inhalte neuer Regeln oder der Grundsatzentscheidungen der Gerichte sowie über unfallvermeidendes Verhalten nicht bei Partygeplauder oder „Stammtischgesprächen“ befriedigen. Die Chancen, welche die „direkte Ansprache“ des Verkehrsteilnehmers – wozu ich auch eine überschaubare Runde in Seminarform zähle – bieten, sind bisher kaum genutzt worden. Selbstverständlich ist, daß solche Veranstaltungen gekonnt moderiert werden müßten und alle Teilnehmer Gelegenheit haben sollten, sich aktiv am Gespräch zu beteiligen. Es dürften also keine „Lehrveranstaltungen“ sein, und der Fahrlehrer, der solche Veranstaltungen – z. B. auch im Rahmen von Volkshochschulen – durchführt, dürfte nicht als Lehrer, sondern als Moderator tätig werden. Wünschenswert und mit Sicherheit segensreich wäre es, solche Maßnahmen des „driver improvement“ – ein gutes deutsches Wort dafür gibt es bisher nicht – obligatorisch einzuführen, weil dann auch diejenigen teilnehmen würden, deren Teilnahme objektiv am notwendigsten wäre und weil erfahrungsgemäß solche Veranstaltungen von der Vielfalt der Kenntnisse und Einstellungen der Teilnehmer profitieren.

Eine wichtige Rolle in dem Bemühen, die Einhaltung der Verkehrsregeln zu fördern, spielt die *Ausgestaltung dieser Regeln durch den Gesetzgeber* bzw. durch den Ordnungsgeber und die Anwendung dieser Regeln durch die Verkehrsbehörden, z. B. durch *Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen*. Verkehrsvorschriften müssen für den durchschnittlichen, verantwortungsbewußten Verkehrsteilnehmer einsichtig und als objektiv notwendig erkennbar sein. Solche Regeln müssen allerdings notwendigerweise schematisch sein und können auf individuelle Umstände, wie z. B. ein besonders sicher konstruiertes Fahrzeug oder auf einen Fahrer mit herausragendem fahrerischen Können, nicht Rücksicht nehmen. Auch zur Frage der objektiven Notwendigkeit, auch der Zweckmäßigkeit, wird es – das ist normal, menschlich und demokratisch – immer unterschiedliche Meinungen geben. Deshalb müssen auch diejenigen, die bei einer Vorschrift die geforderten Eigenschaften vermissen, sich daran halten. Kein Verkehrsteilnehmer ist berechtigt, eine in einem demokratischen Entscheidungsprozeß verfassungsmäßig zustande gekommene Verhaltensnorm außer Acht zu lassen, weil er sie für seine Person oder für eine konkrete Situation nicht als angemessen empfindet. Für ganz besondere Situationen mit Notfallcharakter gibt es den § 16 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten. Das Erfordernis der objektiven Notwendigkeit, des Augenmaßes und der Vernunft gilt insbesondere auch für die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Wohl die meisten solcher Anordnungen haben einen realen sachlichen Hintergrund, der allerdings für den Verkehrsteilnehmer manchmal nicht erkennbar ist. So erscheint manche Straße nach Streckenführung und Ausbauzustand für den Kraftfahrer als sicher und „harmlos“, während sie in Wirklichkeit einen Unfallschwerpunkt darstellt. Einzuräumen ist allerdings, daß zahlreiche Verkehrszeichenanordnungen die genannten Kriterien nicht erfüllen, also objektiv nicht geboten sind und vielmehr eine Übermaßregelung darstellen. Dies gilt insbesondere für Geschwindigkeitsbeschränkungen und für Überholverbote. Hintergrund solcher Maßnahmen sind in der Regel aber nicht überzogene Aktivitäten der zuständigen Bediensteten der Straßenverkehrsbehörden, sondern Forderungen von einzelnen Bürgern oder Bürgerinitiativen, die mit oft nachhaltiger Unterstützung durch die örtlichen Medien letztlich zu entsprechenden Vorgaben der gewählten Mandatsträger für die Verwaltung führen. Ereignet sich z. B. an einer bestimmten Stelle ein tödlicher Unfall, so wird nicht selten die Forderung nach sofortiger Beschränkung der Geschwindigkeit durch Verkehrszeichen erhoben und von den Medien mit Hinweisen etwa folgenden Inhalts begleitet: „Muß erst noch ein Mensch sterben, bevor die Behörden reagieren!“ Auch die Rechtsprechung stellt hohe Anforderungen, wenn es um die Verhütung von Unfällen z. B. auf Grund von Straßenschäden geht, auch wenn diese für den Kraftfahrer durchaus erkennbar sind. Auch sind z. B. auf Grund der in der Straßenver-

kehrordnung vorgesehenen Möglichkeit von den Kommunen erheblich mehr „Tempo 30-Zonen“ eingerichtet worden, als es sich der Verordnungsgeber beim Erlaß der Vorschriften vorgestellt hat, wobei in vielen Fällen die rechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben sind. Solche Maßnahmen erfolgen in der Regel auf massiven Druck der Anwohner, die sich dann allerdings häufig selbst nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit halten. Wie bereits Ellinghaus/Steinbrecher in ihrer Untersuchung über die Überwachung im Stadtverkehr 1997 festgestellt haben und wie das auch plausibel ist, kann man aber „mit situationsunangepaßten Regeln . . . regelwidriges Verhalten generieren“. Wenn z. B. für eine zehn Meter breite Fahrbahn ohne wesentliche Wohnbebauung und ohne sonstige objektive Sicherheitsdefizite „Tempo 30“ angeordnet wird, oder wenn auf einer breit ausgebauten Bundesstraße wegen geringfügiger Straßenschäden (z. B. deutlich erkennbare leichte Fahrbahnrrillen) „Tempo 50“ oder „Tempo 60“ angeordnet wird, so fühlt sich der Kraftfahrer – und zwar auch ein verantwortungsbewußter Kraftfahrer – unnötig „gegängelt“. Er neigt dann dazu, entweder die Vorschrift zu mißachten oder er baut innere Aggressionen auf, die einer sicheren Fahrweise nicht dienlich sind. Straßenverkehrsbehörden und Mandatsträger, z. B. Gemeinderäte oder Landräte, müssen daher deutlich mehr als bisher auf das Kriterium der objektiven Notwendigkeit achten. Der Verordnungsgeber hat dazu vor kurzem ganz bewußt eine neue Norm in die Straßenverkehrsordnung eingefügt, die diese Voraussetzungen nunmehr mit Bindung für Behörden und Gerichte nochmals ausdrücklich festlegt. Ich zitiere aus § 45 Abs. 9 StVO: „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Die Vorschrift gilt nicht nur für künftige Anordnungen, sondern auch für die bestehenden Verkehrszeichen, die ggf. zu entfernen sind. Untersuchungen in Bayern haben ergeben, daß durch eine Ausdünnung der Verkehrszeichen nach diesen Grundsätzen keinerlei Minderung der Verkehrssicherheit eintritt. Deshalb gewinnt die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer an Bedeutung. Auch dies hat der Verordnungsgeber in dem neuen Absatz 1 des § 39 StVO deutlich gemacht. Ich zitiere: „Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.“ Nochmals betonen möchte ich aber: Kein Verkehrsteilnehmer hat das Recht, sich über Vorschriften oder örtliche Anordnungen hin-

wegzusetzen, weil er Vorschrift oder Anordnung bezogen auf sich, auf eine konkrete Situation oder allgemein nicht für notwendig, auch nicht, wenn er sie für rechtsfehlerhaft hält. Er muß in diesem Falle die Zivilcourage haben, Aufsichtsbeschwerde bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde einzulegen und ggf. sogar den durch die Verwaltungsgerichtsordnung vorgegebenen Rechtsweg beschreiten. Daß dies keineswegs aussichtslos ist, beweisen die höchstrichterlichen Urteile des Bundesverwaltungsgerichts z. B. zu den „Tempo 30-Zonen“ und den Lizenzgebieten für Anwohnerparken.

Ich komme zu den *repressiven Maßnahmen*, also zu der *polizeilichen* bzw. *kommunalen Verkehrsüberwachung* und den darauf beruhenden *Ahndungen* von Verkehrsverstößen. Ich habe diesen Bereich bewußt an den Schluß meiner Ausführungen gesetzt, obwohl – wie Ellinghaus/Steinbrecher in ihrer Untersuchung feststellen – „intensive Überwachung in Verbindung mit hohen Strafen . . . zu einem hohen Maß an Regelbefolgung führt“. Die beiden anderen Gebiete, nämlich Einstellungsveränderung beim Verkehrsteilnehmer und vernünftige Schaffung und Anwendung von Verkehrsvorschriften durch Gesetzgeber und Behörden, haben zwar hohe Bedeutung, der Bereich „Einstellung“ sogar verkehrspolitische Priorität; ohne eine effiziente Verkehrsüberwachung und ohne eine konsequente, wenn auch angemessene Ahndung ist aber eine Verbesserung bei der Einhaltung von Verkehrsvorschriften nicht zu erreichen. Im Gegenteil: Würde die Verkehrsüberwachung „zurückgefahren“, so wäre zu erwarten, daß die weniger verantwortungsbewußten Verkehrsteilnehmer sich zunehmend und rigoros über die Verhaltensregeln hinwegsetzen und daß die Verantwortungsbewußten sich als „verschaukelt“ vorkommen und letztlich ihr bisheriges Verhalten schrittweise dem der Verantwortungslosen angleichen. Das Ergebnis wäre eine Abnahme der Verkehrssicherheit, die sich ein ziviliertes Rechtsstaat nicht leisten darf.

Wenn man die Funktion repressiver Maßnahmen hinsichtlich einer Verbesserung der Einhaltung von Verkehrsvorschriften betrachtet, muß man zwischen fahrlässig begangenen und vorsätzlichen Regelverstößen unterscheiden. Wegen der strengen Anforderungen an den Nachweis des Vorsatzes werden in der Praxis Verkehrsverstöße fast immer als Fahrlässigkeitstaten bewertet, obwohl z. B. Geschwindigkeitsverstöße über 20 km/h, Verstöße gegen ein Überholverbot, das Überfahren durchgezogener Linien oder Sperrflächen, Verstöße gegen die Gurtanlage- und die Kindersicherungspflicht sowie Verstöße im ruhenden Verkehr in der Regel erkennbar, wenn auch nicht ohne weiteres nachweisbar, vorsätzlich begangen werden, während z. B. Vorfahrtverletzungen oder Verstöße gegen die Vorschrift einer „angepaßten Geschwindigkeit“ (§ 3 Abs. 1 StVO) meist fahrlässig, wenn auch häufig grob fahrlässig begangen werden. Fahrlässig begangene Verkehrsverstöße können am besten dadurch vermieden werden, daß die Regelkenntnisse und die

Fähigkeit, Gefahren zu erkennen, gleichsam vorauszuahnen und sie nötigenfalls zu meistern, im Rahmen der Fahrerfortbildung, also des „driver improvement“, verbessert werden. Für die in der Regel besonders gefährlichen vorsätzlichen Verstöße sollte folgendes angestrebt werden:

- Die polizeiliche *Verkehrsüberwachung* muß auf ihrem bisherigen Stand fortgeführt werden. Einschränkungen der Überwachungstätigkeit mit dem Hinweis, es sei doch eine signifikante Verbesserung eingetreten und deshalb könne auf eine Verkehrsüberwachung partiell verzichtet werden, sind nicht zu verantworten. Selbstverständlich ist dabei, daß die Überwachungsmethoden einschließlich der Dokumentation des Verstoßes höchsten Anforderungen an Rechtssicherheit genügen müssen. Ebenso selbstverständlich ist, daß einer vernünftigen Anwendung des Opportunitätsgrundsatzes bereits bei der Ausbildung der Polizeibeamten, aber auch in der täglichen Überwachungspraxis angemessene Beachtung gewidmet werden muß. Entsprechendes gilt auch für die kommunale Verkehrsüberwachung, bei der die staatlichen Aufsichtsorgane für die ordnungsgemäße und sinnvolle Ausführung Verantwortung tragen. Die Auswahl der Kontrollstellen, z. B. bei der Geschwindigkeitsüberwachung, sollte stets an die Zustimmung der Polizei gebunden werden.
- Verstöße, die nach den Umständen und nach den Erfahrungen praktisch immer vorsätzlich begangen werden, sollten im Gefüge der *Ahndungsvorschriften* neu bewertet werden, z. B. bei erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen oder bei der Mißachtung von Überholverböten bzw. dem Überfahren durchgezogener Linien an besonders gefährlichen Straßenstellen. Da eine Vermutung der Schuldform nicht in Betracht kommt, sollten solche Verstöße von vornherein in der Bußgeldkatalog-Verordnung mit einem Regelsatz bedacht werden, der nach dem geltenden System für eine vorsätzliche Tat angemessen wäre, z. B. durch eine deutliche Anhebung bis hin zur Verdoppelung der gegenwärtigen Ahndungssätze für solche Verstöße. Der durch den Gesetzgeber bereits erweiterte Bußgeldrahmen läßt das zu. Ergibt sich im konkreten Verfahren, daß besondere atypische Umstände gegeben waren, die eine günstigere Bewertung des Verstoßes zulassen, so kann eine niedrigere Geldbuße festgesetzt werden, die aber als Abweichung vom Regelsatz eingehend zu begründen wäre. Eine Anhebung der Verwarnungs- bzw. Bußgeldregelsätze auf „breiter Front“ ist dagegen nach meiner Auffassung mit Blick auf eine Verbesserung der Einhaltung der Verkehrsvorschriften nicht geboten, solange die Eintragungsgrenze für das Verkehrszentralregister auf dem jetzigen Stand bleibt. Auch die geltenden Sätze erfüllen die Funktion eines ordnungsrechtlichen „Denkzettels“, jeweils in Verbindung mit der ab 80 DM vorgesehenen Eintragung der Entscheidungen in das Verkehrszentralregister und die daraus folgenden Maßnahmen

des sogenannten Punktsystems, das durch die Reform des Straßenverkehrsgesetzes mit Wirkung ab 1. Januar dieses Jahres Gesetzesrang erhalten hat und inhaltlich verbessert worden ist, z. B. durch die Einführung einer obligatorischen Fortbildung für Mehrfachtäter mit 14 Punkten anstelle der bisher vorgesehenen „Wiederholung der Führerscheinprüfung“.

## Kann die Einhaltung von Verkehrsvorschriften verbessert werden?

### Überlegungen zur Effektivierung von Prävention und Kontrolle aus kriminologischer Sicht

Prof. Dr. Hans-Dieter Schwind, Ruhr-Universität Bochum

Das Thema, das vom Veranstalter des 37. Deutschen Verkehrsgerichtstages gestellt worden ist, impliziert die Behauptung, daß die *Einhaltung* von Verkehrsvorschriften nicht immer in der wünschenswerten Weise erfolgt. Daß es so ist, wird kaum jemand ernstlich bestreiten. Fast jeder versteht auch schon deshalb etwas davon, weil wir grundsätzlich alle selbst zu den Verkehrsteilnehmern gehören und insoweit (als Fußgänger, Radfahrer oder Pkw-Fahrer usw.) Erfahrungen als sog. „*teilnehmende Beobachter*“ vorweisen können. So sind uns auch allen die Phänomene bekannt, die die Thematik begründen. Stichworte dazu: *Raser, Drängler, Falschüberholer, Kolonnenspringer* usw. Solche Undiszipliniertheiten gehören jedenfalls zu den Hauptursachen des Unfallgeschehens, das vor allem durch die Einhaltung von Verkehrsvorschriften reduziert werden soll. Die Frage ist also, ob man die Beachtung solcher Normen (noch weiter) verbessern kann und ggf. auf welche Weise das erreicht werden könnte<sup>1</sup>.

#### *I. Ursachenorientierte Ausgangsüberlegungen zum verkehrsgefährdenden Fehlverhalten*

Wir alle wissen: Patentrezepte gibt es noch nicht, wohl aber sinnvolle Ansätze, die von der *Primärprävention* (also der Vorbeugung) über die *Sekundärprävention* (die Abschreckung) bis zur *Tertiärprävention* (d.h. bis zur Rückfallverhütung) reichen und (was wichtig ist) grundsätzlich ursachenorientiert angelegt sind bzw. sein sollten. Dabei gilt insoweit auch für das normabweichende Verhalten im Straßenverkehr, daß es immer um ein ganzes Bündel von Einflußfaktoren geht, die (mehr oder weniger) miteinander vernetzt sind. Zu diesen gehören vor allem:

---

1. Vgl. aus anderer Perspektive aus letzter Zeit vor allem Ellinghaus, D.: Verkehrsvorschriften und Verhaltenssteuerung, in: NZV 1998, 187 ff; sowie Barthelmess, W.: Grundsätze erwünschten Verkehrsverhaltens in rechtlicher und verhaltenswissenschaftlicher Sicht, in: NZV 1998, 357 ff.

- erstens: fehlende Vorbildwirkung der Eltern und dementsprechend
- zweitens: mangelndes Rechtsbewußtsein,
- drittens: fehlende Rechtsklarheit,
- viertens: fehlende Akzeptanz von Rechtsvorschriften,
- fünftens: mangelnde Kompetenz zum Fahrzeugführen,
- sechstens: Sehschwächen, und zwar nicht nur bei älteren Menschen, sowie Übermüdung vor allem bei Fernfahrern mit zu langen Lenkzeiten,
- siebtens: technische Mängel, insbesondere bei Fahrrädern und ausländischen LKW,
- achtens: alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit,
- neuntens: unterentwickelte Empathiefähigkeit,
- zehntens: Übermut und Angabeverhalten (vor allem am Wochenende von und zur Disco) bzw.
- elftens: Geschwindigkeitsrausch (als Kick)<sup>2</sup>. Schließlich
- zwölftens: ein geringes Mißerfolgsrisiko, nämlich ein zu geringes Risiko, gefaßt und (rasch) verurteilt zu werden bzw. bei Ordnungswidrigkeiten mit einem Bußgeld rechnen zu müssen.

Die Maßnahmen, die der Verkehrspolitiker einsetzt, sollten sich primär am Maßstab dieser zwölf Einflußfaktoren zu orientieren versuchen. Im einzelnen:

### 1. *Mangelndes Rechtsbewußtsein*

Die Einhaltung von Verkehrsvorschriften setzt zunächst ein entsprechendes Rechtsbewußtsein voraus. Dazu gehört, daß die Regeln bekannt sind und auch akzeptiert werden.

#### a) *Regelunkenntnis*

Insoweit haben empirische Studien gezeigt, daß bei einem Großteil der Verkehrsrechtsbrecher das Unrechtsbewußtsein eher wenig ausgeprägt ist. Das hat nicht zuletzt mit der Regelunkenntnis (die man vor allem bei Fußgängern und Radfahrern beobachten kann<sup>3</sup>) etwas zu tun.

*So ist z.B. nur jedem zweiten Radfahrer bewußt, daß das Schrittfahrgebot in verkehrsberuhigten Zonen, sofern das nicht ausdrücklich*

- 
2. Neuester Nervenkitzel: das Licht des fahrenden Fahrzeugs bei Dunkelheit abschalten als spezielle Form einer Mutprobe.
  3. Zum Risikoverhalten von Radfahrern vgl. Kerwin, H. in: Schlag, B. (Hrsg.): Fortschritte der Verkehrspsychologie, Bonn 1997, 539 ff.

*erlaubt worden ist, auch für Radfahrer gilt.<sup>4</sup> Und „knapp ein Drittel weiß nicht, daß in Fahrtrichtung links liegende Radwege nicht benutzt werden dürfen“<sup>5</sup>.*

b) *Akzeptanzprobleme*

Verkehrsvorschriften werden aber auch dadurch verletzt, daß der Verkehrsteilnehmer nicht bereit ist, diese als sinnvoll anzuerkennen, also zu akzeptieren. Stichworte dazu: „Schilderwald“, Geschwindigkeitsbegrenzungen, die willkürlich anmuten, komplizierte Regelungen, die nicht überzeugen usw.

2. *Geringes Mißerfolgsrisiko*

Darüber hinaus spielt auch eine Rolle, daß das Mißerfolgsrisiko der Verkehrsteilnehmer, die gegen Verkehrsvorschriften verstoßen, grundsätzlich eher gering ist.

a) *Großes Dunkelfeld*

Diese setzen deshalb darauf, daß sie von der Polizei nicht „erwischt“ werden und darauf, daß ihre Opfer sie wegen der Unannehmlichkeiten, die damit verbunden sind, nicht anzeigen (Lernen am Erfolg).

b) *Auch bei Trunkenheitstätern*

Daß das Mißerfolgsrisiko gering ist, glauben auch zahlreiche *Trunkenheitsfahrer*. Insoweit hat man feststellen können, daß diese sich, wenn sie gefaßt werden, lediglich als „Pechvögel“ sehen<sup>6</sup>, die nur durch eine Verkettung unglücklicher Umstände polizeiauffällig wurden. Statistisch betrachtet, haben sie sogar recht. Nach einem Bericht des Familienministeriums<sup>7</sup> ist jedenfalls zu vermuten, daß nur jede zweihundertste Alkoholfahrt aufgedeckt wird. Andere<sup>8</sup> schätzen die Dunkelziffer-Relation bei den Trunkenheitsdelikten noch

---

4. Ellinghaus a. a. O. (vgl. Fn. 1).

5. Ellinghaus a. a. O. (vgl. Fn. 1).

6. Stephan, E.: Trunkenheitsdelikte im Verkehr und Alkoholmißbrauch, in: Blutalkohol 1988, 208; Burmann, M.: Überwachung und Ahndung von Verkehrsverstößen, in: DAR 1993, 1.

7. Zit. nach Egg, E.: Alkohol und Straffälligkeit, in: BewHi 3/1996, 201.

8. Nach Burmann, M. (Staatliche Sanktionen und Verkehrssicherheit, in: DAR 1994, 142) „sollen ab 0,8 Promille auf eine entdeckte Trunkenheitsfahrt 600, ab 1,3 Promille 300 nicht entdeckte Trunkenheitsfahrten kommen.“

weit höher ein: bis zu 1 zu 2000<sup>9</sup>. Dabei wird von den Trunkenheitsfahrern gern die Erfahrung heruntergespielt, daß die Fahrfähigkeit durch Alkoholeinflüsse erheblich beeinträchtigt wird.

*So hat z.B. schon Steigleder<sup>10</sup> feststellen können, daß sich bereits bei 0,8 Promille BAK das Risiko, Verursacher eines Verkehrsunfalles zu werden, vervierfacht und bei 1,2 Promille BAK mehr als verzehnfacht.*

Neu herangereiftes Problem: Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluß, ein Problem, mit dem sich der Arbeitskreis II des 37. Deutschen Verkehrsgerichtstages (1999) ausführlich befaßt hat.

### 3. *Fehlende Fahrkompetenz und Sehschwächen*

Nicht selten haben Unfälle aber auch damit zu tun, daß der Fahrer (vor allem der Anfänger) sein Fahrzeug technisch noch gar nicht oder zumindest nicht hinreichend beherrscht bzw. die Gefahren der Geschwindigkeit noch nicht zutreffend einzuschätzen vermag.

*Sehschwächen (i. S. einer Sehschärfe von weniger als 70 %) hat der ACE erst vor kurzem auf der Leipziger Messe bei jedem 3. Fahrer einer Sehteststichprobe<sup>11</sup> ermittelt.*

### 4. *Erziehungsbezogene Einflußfaktoren*

Verkehrsgefährdendes Verhalten ist nicht zuletzt aber auch ein Resultat mißglückter Erziehung.

Als erziehungsbedingte Einflußfaktoren kommen Erziehungsmängel in Frage, die sich sowohl auf die Einhaltung von Verkehrsvorschriften beziehen (z.B. bei „rot“ nicht über die Straße zu gehen) als auch auf die Verinnerlichung von Empathie, also von Rücksichtnahme auf andere Menschen, zu denen zweifellos auch die anderen Verkehrsteilnehmer gehören. Mitunter sind allerdings die Erziehungspersonen (also in der Regel die Eltern) auch schlechte Vorbilder, die von den Kindern nachgeahmt werden (Lernen am Modell). Ist der Vater z.B. selbst ein rücksichtsloser Raser und Drängler, wird dieses Verhalten

---

9. Vgl. die Übersicht über die entsprechenden Schätzungen bei Iffland, R.: Gedanken zu Dunkelfeld und Dunkelziffer für Trunkenheitsfahrten mit Kraftfahrzeugen in Deutschland, in: DAR 1995, 269.

10. Steigleder, E.: Alkohol im Straßenverkehr, in: Öff. Gesundheitswesen 37/1975, 182.

11. ACE (Auto Club Europa), zit. nach NOZ vom 13. Mai 1998.

erfahrungsgemäß von seinen Kindern (später) nicht selten kopiert. Fahranfänger nehmen auch schnell die schlechten Angewohnheiten anderer Verkehrsteilnehmer an. Nicht zuletzt gehören *Rennfahrer* (z.B. *der Formel 1*) mit ihrer oft unverantwortlichen Fahrweise zu den negativen Leitbildern, die nicht nur von Jugendlichen gern imitiert werden: etwa gefährliches Überholen und „Ausbremsen“. Vor diesem Hintergrund ist z.B. *Michael Schumacher* eher ein bedenkliches Vorbild. Problematisch sind insoweit aber auch die wilden Verfolgungsfahrten, die in zahlreichen Kino- und Fernsehfilmen gezeigt werden.

### 5. *Stimmungsbezogene Ursachen*

Als weitere gefährliche Einflußfaktoren, die sich ungünstig auf das Fahrverhalten auswirken können, kommen darüber hinaus in Betracht: persönliche Probleme (etwa Komplexe, die im Straßenverkehr abregiert werden), Frustgefühle (etwa wegen fehlender Lehrstelle, Arbeitslosigkeit, Schulden, Krankheit oder weil die Freundin fremdgeht), aber auch reine Freude an der Geschwindigkeit (Geschwindigkeitsrausch): Man fühlt sich z. B. als „König der Landstraße“ und verhält sich diesem Selbstbild entsprechend auch so. Mit der Persönlichkeit der „Verkehrssünder“ haben sich bekanntlich vor allem schon Göppinger<sup>12</sup> und Kaiser<sup>13</sup> ausführlich befaßt.

### 6. *Technische Mängel*

Sorgen bereiten schließlich auch technische Mängel, die gehäuft bei ausländischen LKW aus den früheren Ostblockstaaten festgestellt werden: ein Thema des letzten Verkehrsgerichtstages<sup>14</sup>.

## II. *Praktizierte Reaktionen und Postulate*

Noch einmal: Ursachenorientierte (also rationale) Verkehrspolitik wird sich an den Einflußfaktoren, die für verkehrsgefährdendes Verhalten relevant sind, zu orientieren versuchen, und zwar auf allen drei Präventionsstufen. Zunächst also:

---

12. Göppinger, H.: Zur Kriminologie der Verkehrsdelikte, in: NJW 1959, 2281 ff.

13. Kaiser, G.: Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, Tübingen 1970, 275 ff.

14. Vgl. Schlanstein, P.: Auf Straßen tickt Zeitbombe, in: MFDP 1998, 12.

### 1. *Im Rahmen der Primärprävention*

sind für die entsprechende Politik relevant:

#### a) *Verstärkung des Rechtsbewußtseins:*

nicht nur in der familialen Erziehung, sondern vor allem auch mit Hilfe der Möglichkeiten, die für die Verkehrserziehung (etwa durch die Verkehrswacht) schon im Kindergarten (Stichwort: „Verkehrskasper“) bzw. später in der Schule genutzt werden können. Das sah auch der Arbeitskreis so<sup>15</sup>. Inso- weit kommen z.B. Malwettbewerbe (Stichwort: Bilder gegen Raser) bzw. Verkehrsprojekttage für die Schule in Frage, wie sie z.B. in Dissen (in der Nähe von Osnabrück) mit Erfolg praktiziert worden sind<sup>16</sup>. Daß die Zahl der in diesem Bereich arbeitenden Polizeibeamten herabgesetzt wird, ist (wie der frühere Vorsitzende der GdP, Lutz<sup>17</sup>, zu Recht betont hat) wohl kaum zu ver- antworten.

#### b) *Verbesserung der Rechtsklarheit:*

Kontraproduktiv wirkt ferner die Öffnung des Gegenverkehrs in Einbahn- straßen für Radfahrer. Daß die StVO (aufgrund der sog. Fahrradnovelle<sup>18</sup>) diese Regelung (§ 41 StVO, mit Zusatzsymbol Nr. 220) versuchsweise ab 1. September des vorletzten Jahres (1997) zuläßt<sup>19</sup>, zeigt, daß der Gesetzgeber das Problem der Normverunsicherung (die vor allem bei Kindern ausgeprägt ist) nicht erkannt hat<sup>20</sup>. 1997 verunglückten immerhin 17 604 Kinder mit dem Fahrrad und wurden dabei z.T. schwer verletzt<sup>21</sup>.

---

15. Dementsprechend wurde empfohlen: „Die Beachtung von Normen muß wieder stärker das Ziel von Erziehung, insbesondere durch Eltern und Schule sein. Insoweit sollte die Verkehrserziehung in den Schulen, insbesondere in den weiterführenden Schulen weiter intensiviert werden“.

16. Zit. nach NOZ vom 4. Juli 1998.

17. Zit. nach NOZ vom 7. September 1998.

18. Vgl. BGBl 1997 I, 2028.

19. Eine positive „Zwischenbilanz“ zog der Bundesvorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) „genau ein Jahr nach Inkrafttreten der StVO-Novelle“ (zit. nach Deutsche Polizei 10/1998, 34).

20. Die positive Zwischenbilanz (zit. nach Deutsche Polizei 10/1998, 34) des Bundesvorsitzenden (Wolfgang Große) des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) berücksichtigt die Proble- matik der (verminderten) Rechtsklarheit nicht.

21. Statist. Bundesamt, zit. nach NOZ vom 29. Mai 1998.

c) *Verkehrserziehung beginnt naturgemäß bei den Eltern:*

Durch Öffentlichkeitsarbeit sollten diese mehr als bisher über die Relevanz der Vorbildwirkung erfahren; wer rücksichtslos fährt, muß damit rechnen, daß seine Kinder ein solches Verhalten (später) nachahmen<sup>22</sup> und damit ihr Leben aufs Spiel setzen<sup>23</sup>.

*Darauf sollte auch schon der Fahrlehrer (dessen verbesserte Ausbildung der AK II verlangt hat) im Fahrunterricht aufmerksam machen - vielleicht mit dem Hinweis verbunden, daß für 30 bis 40 % aller tödlichen Unfälle junge Fahrer bis zum 24. Lebensjahr verantwortlich sind<sup>24</sup>.*

Übrigens: auch Beifahrer können (junge) Raser erziehen.

d) *Eine Erhöhung der Akzeptanz der Verkehrsvorschriften*

(die oft als Schikane erscheinen) kann z.B. dadurch erreicht werden, daß

- Begrenzungen der Geschwindigkeit auf dem entsprechenden Verkehrsschild erklärt werden (Beispiele: „Bauarbeiten“, „Straßenschäden“, „Straßenverengung“);
- Ferienbaustellen durch den zeitsparenden Mehrschichtbetrieb zurückgeführt werden und
- der Verkehrsschilderwald (entsprechend § 45 Abs. 9 StVO) reduziert wird, weil Übermaßregelungen erfahrungsgemäß zum Ungehorsam verführen. Auch der Arbeitskreis erwartet deshalb die umgehende Umsetzung dieser Vorschrift<sup>25</sup>. Auf der anderen Seite sollte man z.B. Geschwindigkeitsschilder in kürzeren Abständen wiederholen, weil auch der Rechtstreue diese oft beim ersten Mal übersieht.

Die Akzeptanz der Verkehrsvorschriften wird jedoch vor allem beeinträchtigt, wenn der Verkehrsteilnehmer den Eindruck gewinnt, bestimmte Verkehrs-

---

22. Dementsprechend appellierte der AK III (Fn. 1) an die Eltern, ihrer Vorbildfunktion im Straßenverkehr gerecht zu werden.

23. Vgl. dazu z.B. Schlanstein, P.: Junge Raser leben gefährlich, in: Magazin für die Polizei (MFDP), September 1998, 4-7.

24. Studie der Versicherungswirtschaft (zit. nach NOZ vom 6. Oktober 1998).

25. Etwa nach dem Vorbild der Stadt Selm (bei Dortmund), die im Rahmen eines Modellprojekts zusammen mit dem ADAC ein Drittel von rund 1100 Verkehrsschildern abgebaut hat, ohne daß es den Straßenverkehr negativ beeinträchtigt haben soll (vgl. ADAC: (k)ein Schild in Selm, München 1998).

schilder seien (von den Kommunen) allein zu dem Zweck aufgestellt worden, um *abkassieren* zu können. Stichwort: *Abzockverdacht*.

e) *Einstieg ins Anti-Streßtraining*

Daß in der Führerscheinprüfung ab 1. Januar 1999 Fragen zum Umgang mit Streß, Ärger und Aggression auf den Straßen gestellt werden sollen, ist als erster Einstieg in ein Streßtraining positiv zu bewerten.

f) *Absenkung der Promille-Grenze:*

Als Schritt in die richtige Richtung scheint sich auch die Absenkung der noch tolerierbaren Promille-Grenze auf 0,5 Promille zu erweisen (§ 24a StVG n.F.); jedenfalls ist in den ersten sechs Monaten des Vorjahres (1998) die Zahl der Schwerverletzten um 15,4 % auf 6.286 Fälle gesunken<sup>26</sup>.

Positiv ist in diesem Zusammenhang auch zu bewerten, daß die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) ab 1. Januar 1999 schon ab 1,6 Promille vorgeschrieben ist; bisher lag der Grenzwert bei 2,0 Promille.

g) *Sonderregelung für (junge) Fahranfänger*

Für Fahranfänger (die aus gutem Grunde auch versicherungsmäßig höher eingestuft werden) kommen (weil sie ein extrem überproportionales Unfallrisiko tragen) z.B. im Rahmen des „Führerscheins auf Probe“ in Frage:

- ein totales Alkoholverbot am Lenkrad (für das sich z.B. auch Kurt *Rebmann*<sup>27</sup> und Peter *Macke*<sup>28</sup> einsetzen),
- ein Verbot der Handy-Benutzung während des Fahrens<sup>29</sup>, und zwar deshalb, weil der Fahrer beim Wählen abgelenkt und seine Reaktionsfähigkeit während des Gesprächs herabgesetzt wird,
- eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h: Was beim Motorradführerschein funktioniert, sollte auch beim Autoführerschein möglich sein<sup>30</sup>.

26. Statist. Bundesamt (zit. nach NOZ vom 13. Oktober 1998).

27. Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft (zit. nach NOZ vom 17. August 1998).

28. Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages in seiner Eröffnungsrede zum 37. Deutschen Verkehrsgerichtstag (vgl. Fn. 1) am 28. Januar 1999.

29. Der 37. Deutsche Verkehrsgerichtstag (AK I) hat sogar ein Handy-Verbot für alle Verkehrsteilnehmer (bewehrt mit einem entsprechenden Verwarnungsgeld) gefordert.

30. Helmut Kühl, Vorstandsvorsitzender der Volksfürsorge (zit. nach NOZ vom 4. Juli 1998).

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP)<sup>31</sup> fordert für Fahranfänger sogar ein Wochenendfahrverbot und der Arbeitskreis eine „zweite Ausbildungsphase“ (im Sinne eines „Erfahrungsaustausches“) in angemessenem zeitlichem Abstand nach dem Fahrerlaubniserwerb, aber noch in der Probezeit (zwei-phasige Ausbildung).

*86% aller Fahranfänger fallen übrigens nach den Feststellungen der ADAC-motorwelt<sup>32</sup> durch ihr Fahrverhalten überhaupt nicht negativ auf.*

#### *h) Generelles Tempolimit?*

Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Verkehrsteilnehmer sollte vor dem Hintergrund des Unfallgeschehens auch nicht (mehr) tabu sein. Vorzuziehen wäre allerdings eher der *Ausbau rechnergestützter Verkehrssysteme*.

In diesem Zusammenhang darf man daran erinnern, daß Deutschland das letzte Land in (West-)Europa ist, in dem keine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen besteht, sondern nur die Empfehlung einer Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

*Dazu hat eine Studie der Sachverständigenorganisation Dekra<sup>33</sup> allerdings (1998) ergeben, daß sich nur jeder zweite Autofahrer in Deutschland an diese Richtgeschwindigkeit tatsächlich hält. Ein gutes Drittel fährt bis zu 160 km/h, acht Prozent fahren schneller. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 160 km/h (die das Rasen einschränken würde) wäre danach für 92 % der Verkehrsteilnehmer akzeptabel<sup>34</sup>.*

## *2. Im Rahmen der Sekundärprävention*

Im Vordergrund der Präventionsanstrengungen des Staates stehen jedoch nicht die Aktivitäten der Primärprävention, sondern solche der Sekundärprävention. Das heißt, die Straf- bzw. Bußgeldandrohung bzw. der Eintrag in Flensburg sollen den uneinsichtigen Fahrer disziplinieren.

---

31. Der Vorschlag, für Fahranfänger ein totales Wochenendfahrverbot einzuführen (so GdP-Sprecher Holecek, zit. nach NOZ vom 17. August 1998), dürfte schon an der (empirisch gebotenen) geschlechtsspezifischen Differenzierung im Ergebnis wohl scheitern.

32. Nr. 1/1999, 44.

33. Zit. nach NOZ vom 17. Juli 1998.

34. Das Bundesumweltamt (zit. nach WAZ vom 10. Oktober 1998) fordert ein Tempolimit auf 120 km/h, der ADAC (zit. nach WAZ vom 7. Oktober 1998) wendet sich gegen jede Tempobegrenzung.

a) *Psychologischer Zwang*

*Lernpsychologisch* betrachtet, soll der psychologische Zwang, der vermeintlich von der poenologischen Rechtsfolge ausgeht (so schon *Feuerbach*), Vermeidungsverhalten auslösen. Ob diese Erwartung erfüllt wird, mag man vor dem Hintergrund der bisherigen Forschung zur Generalprävention allerdings eher bezweifeln<sup>35</sup>; entsprechende Kausalitätsüberprüfungen sind jedenfalls durch Forschung schwer in den Griff zu bekommen. Kaiser<sup>36</sup> hat jedoch immerhin feststellen können, daß *Kriminalisierungen oder Strafschärfungen im (Verkehrs-) Strafrecht* nur solange abschreckend wirken, wie z.B. die Medien darüber berichten; danach ist alles wieder vergessen. Das dürfte erst recht für eine Verschärfung der Bußgeldvorschriften gelten. Im übrigen ist man sich im Schrifttum heute weitgehend darüber einig, daß es weniger darauf ankommt, „welche Sanktion angedroht wird, als vielmehr darauf, wie groß die Wahrscheinlichkeit ist, gefaßt, verurteilt und der Sanktion unterworfen zu werden“<sup>37</sup>. Entscheidend ist danach nicht die Straf- bzw. Bußgeldandrohung allein, sondern das *konkrete Mißerfolgsrisiko*. Die empirischen Belege für diese Behauptung haben zwar meist eher anekdotischen Charakter<sup>38</sup>, stimmen aber immerhin mit unserer Alltagserfahrung überein und erscheinen deshalb zumindest plausibel. Insoweit sei beispielsweise nur an die enorm disziplinierende Wirkung erinnert, die bereits „ein am Straßenrand postierter Polizist oder eine plötzlich auftauchende Polizeistreife auf das Verhalten von Autofahrern ausübt“<sup>39</sup>. Jedenfalls fahren diese vorsichtiger (z.B. weniger schnell und riskant), und zwar nicht etwa deshalb, weil Verbotsvorschriften bestehen, sondern weil sich das Eintreten einer negativen Sanktion bei Nichteinhaltung der Norm durch das Auftauchen der Polizei bis zur Gewißheit verdichtet und erst dadurch letztlich abschreckend wirkt<sup>40</sup>. *Sichtbare Radaranlagen* bewirken oft ebenfalls Wunder.

---

35. Albrecht, H.-J.: Generalprävention, in: Kaiser u.a. (Hrsg.): Kleines Kriminologisches Wörterbuch, Heidelberg 1993, 161.

36. Kaiser, G. a. a. O. (Fn. 14) S. 383 ff.

37. Vgl. z.B. Wassermann, R.: Strafjustiz und Kriminalpolitik, in: Recht und Politik 1972, 57; Schöch, H.: Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, Stuttgart 1973, 90; Streng, F.: Schuld, Vergeltung und Generalprävention, in: ZStW 1980, 668; Köberer, W.: Läßt sich Generalprävention messen? in: MschrKrim 1982, 202; Schwind, H.-D.: „Rationale“ Kriminalpolitik als Zukunftsaufgabe, in: FS für Günter Blau, Berlin 1995, 583.

38. Vgl. Schwind, H.-D.: Über Poenologie aus kriminalpolitischer Sicht, in: FS für Wassermann, Neuwied 1985, 102 ff.

39. Koller, R.: Probleme der utilitaristischen Strafrechtfertigung, in: ZStW 1979, 78; so auch Burmann, M.: Überwachung und Ahndung von Verkehrsverstößen, in: DAR 1998, 1.

40. Opp, K.D.: Einige Bedingungen für die Befolgung von Gesetzen, in: KrimJ 1971, 25. Stephan, E. wies im AK III (Fn. 1) in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die sichtbare Polizei als

Wenn also eine Straf- bzw. Bußgeldandrohung erst in Verbindung mit dem Mißerfolgsrisiko des Gefaßtwerdens abschreckt, und wenn das Mißerfolgsrisiko des Gefaßtwerdens für den (potentiellen) Täter primär von der Effektivität der (verkehrs-) polizeilichen Arbeit abhängig ist, muß die *Polizei im Interesse der Sicherheit im Straßenverkehr personell, technisch und taktisch in den Stand versetzt werden*, ihre Aufgabe so zu erfüllen, daß zumindest „Wildwest-Manieren“ auf den Straßen wirksam bekämpft werden können. Dazu gehört nicht nur die schon vom 23. Verkehrsgerichtstag<sup>41</sup> geforderte *sichtbare Präsenz der Polizei* im Straßenverkehr, sondern auch die „*unsichtbare*“ in Form von *Zivilstreifen*, der sich auch der Verkehrsrüpel bzw. der hartnäckige Rückfalltäter nicht rechtzeitig anpassen kann. Stichwort: *intensivere Verkehrsüberwachung*<sup>42</sup>. Dazu gehört ferner, daß nicht immer an derselben Stelle kontrolliert wird.

Regelmäßige Überprüfungen sind vor allem auch wegen technischer Mängel bei ausländischen LKW angebracht.

*Im übrigen: alle Verkehrsstraftaten aufzuklären, dürfte in Erinnerung an die Gedanken von Popitz<sup>43</sup> nicht wünschenswert sein. Die Justiz würde eine entsprechende Belastung gar nicht aushalten können. Schöne-mann<sup>44</sup> spricht schon heute von einer „Überkriminalisierung“, die man abbauen müßte; dieser Weg dürfte aus lernpsychologischer Sicht (vor dem Hintergrund des großen Dunkelfeldes) allerdings eher falsch sein, weil er zum Wiederholungseffekt des erfolgreichen Täters führt und insoweit eher zur weiteren Ausbreitung der Verkehrsverstöße beitragen würde. Diese Einschätzung ist auch durch den Arbeitskreis geteilt worden.*

#### b) *Unterstützende Anerkennung für adäquates Verhalten*

Folgt man der Lerntheorie weiter, dann wirken sich im Rahmen von Konditionierungsprozessen nicht nur die Kombination von Straf- bzw. Bußgeldandrohung und Mißerfolgsrisiko aus, sondern vor allem auch *Lob und Belohnung*;

---

Anstoß von außen die Selbstwahrnehmung seines Fahrverhaltens beim Fahrer aktualisiert. Zu diesem Zweck schlägt Stephan (a. a. O.) auch Rückmeldungen über erhöhte Geschwindigkeiten ohne Sanktionen als Maßnahme vor.

41. Zit. nach kriminalist 1985, 127.

42. Burmann a. a. O. (Fn. 39) fordert auch, „die Dichte polizeilicher Routinekontrollen bezüglich des Alkohols im Straßenverkehr auszuweiten“ (S. 2).

43. Popitz, H.: Über die Präventivwirkung des Nichtwissens - Dunkelziffer, Norm und Strafe, Tübingen 1968.

44. Vgl. HAZ vom 10. Oktober 1998 und DAR 1998, 424 ff.

letztere sollen sogar einen stärkeren Einfluß auf Verhalten ausüben können, als das mit den poenologischen Instrumenten möglich erscheint<sup>45</sup>.

*Die Potsdamer Polizei ist insoweit auf den Gedanken verfallen, Autofahrer, die sich vorschriftsmäßig verhalten (z.B. strikt die Verkehrsregeln beachten), herauszuwinken, zu loben und (durch Sponsoren) beschenken zu lassen. Dazu der dortige Polizeipräsident Detlef von Schwerin: „Wer tempobewußt und rücksichtsvoll fährt, hat ein Dankeschön verdient.“<sup>46</sup>*

Die Belohnung, die z.B. auch in einer Ermäßigung der Versicherungsprämie für (langjähriges) unfallfreies Fahren besteht<sup>47</sup>, könnte nicht zuletzt im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Überlegung relevant sein<sup>48</sup>; allerdings erscheint fraglich, ob der Verkehrsteilnehmer immer so rational denkt. Verkehrsteilnehmer fahren nämlich (erfahrungsgemäß) oft emotional; das gilt quer durch alle gesellschaftlichen Schichten hindurch.

*So sind manche Menschen, denen man im sonstigen Leben eher Ruhe und Besonnenheit nachsagt, im Straßenverkehr mitunter nicht wiederzuerkennen: da wird in schlimmster Fäkalsprache geflucht und der „Vogel“ bzw. der „Stinkefinger“ gezeigt<sup>49</sup>.*

Um positive Nachahmungseffekte auszulösen, könnte man auch (mehr als bisher) daran denken, solche Fahrer auszuzeichnen, die sich vorbildlich etwa i.S. eines „Fahrer des Monats“ bzw. „Helfer des Monats“ verhalten, also anderen (etwa bei einer Panne oder bei Unfällen) helfen bzw. zu helfen versuchen<sup>50</sup>. Eine Belohnung (i.S. von „Rabatt“) stellt ferner das (neue) Bonus-System<sup>51</sup> für den Verkehrsrechtsbrecher dar, durch die Teilnahme an einer Nachschulung (Aufbauseminar) sein Punktkonto in der Flensburger Verkehrs-sünderkartei zu vermindern.

---

45. Sessar, K.: Zu einer Kriminologie ohne Täter, in: MschrKrim 1/1997, 8.

46. Zit. nach Bild-Zeitung vom 28. Januar 1999; telefonisch bestätigt am 2. Februar 1999 durch die Pressestelle des Potsdamer Polizeipräsidenten.

47. Viele Autofahrer haben sich bereits einen hohen Schadensfreiheitsrabatt „erfahren“ (vgl. NOZ vom 28. Dezember 1998). So zahlen knapp zwei Drittel in der Autohaftpflichtversicherung und mehr als drei Viertel in der Vollkasko-Versicherung nach einer Berechnung der Deutschen Versicherungsgesellschaft e.V. (GDV) weniger als die Hälfte der Grundprämien (NOZ a. a. O.).

48. Albrecht (Fn. 35), 159.

49. Zu Aggressionsdelikten im Straßenverkehr vgl. auch SPIEGEL 29/1998, 73.

50. Vgl. dazu z.B. Schwind, H.-D./Roitsch, K./Gielen, B./Gretenkordt, M.: Alle gaffen ... keiner hilft. Unterlassene Hilfeleistung bei Unfällen und Straftaten, Heidelberg 1998.

51. Eingeführt durch das sog. „Führerscheingesetz“ vom 24. April 1998 (BGBl I, 747).

### 3. Im Rahmen der Tertiärprävention

Die Aktivitäten der Tertiärprävention reichen bekanntlich vom sog. Idiotentest und den Sünderpunkten in Flensburg bis zu Geldbußen bzw. zu Freiheits- und Geldstrafen. Überführte Raser bzw. Verkehrsrüpel sollten,

- wie das z.B. die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)<sup>52</sup> im letzten Juni (1998) empfahl, spezielle „Zuschläge auf ihre Versicherungsprämien“ entrichten und,
- wie das auch der frühere GdP-Vorsitzende Lutz<sup>53</sup> im September 1998 ange-regt hat, konsequent mit dem *Entzug des Führerscheins* sanktioniert werden.

*Nach einer FORSA-Umfrage<sup>54</sup> aus dem Frühjahr letzten Jahres, würden immerhin 59 % der Bevölkerung eine solche Maßnahme unter-stützen.*

Nebenbei: Könnte es so sein, daß die Fahrer bestimmter Automarken besonders negativ auffällig sind? Vor allem als Raser und Drängler? Mitunter kann man den entsprechenden Eindruck gewinnen.

Belegt ist, daß Straßenverkehrsoffer nicht immer nur Zufallsoffer zu sein scheinen. Jedenfalls kann man schon bei Bressler<sup>55</sup> nachlesen, „daß etwa 70 % unserer heute bedenklich zunehmenden Straßenumfälle (nur) 20 % der Verkehrsteilnehmer betreffen..., und zwar in der Situation des unschuldigen Opfers“. Deshalb wäre auch daran zu denken, zumindest solchen Mehrfach-Opfern (die den Versicherungen bekannt sind) eine freiwillige entsprechende Nachschulung anzubieten.

#### *Schlußbemerkung:*

Nicht nur der Täter, auch das Opfer sollte (mehr als bisher) daran denken, daß Kraftfahrzeuge so etwas sind wie bemannte Geschosse, deren Führung eigentlich nicht nur einen Führerschein, sondern einen Waffenschein erforderlich macht. In diesem Zusammenhang ist nicht ohne Interesse, daß immerhin 70 % der Deutschen diese „Geschosse“ für das optimale Verkehrsmittel halten<sup>56</sup>. Insoweit fällt jedoch auf, daß

---

52. BASt, zit. nach Bild-Zeitung vom 2. Juni 1998.

53. Zit. nach WAZ vom 7. September 1998.

54. Zit. nach NOZ vom 20. April 1998.

55. Bressler, H.: „Gedanken zur Psychologie des Tatopfers, Kriminalistik 1976, 290-296.

56. Nach Kroj, G.: Verkehrspsychologie in Deutschland, in: Schlag, B. (Hrsg.): Fortschritte der Ver-kehrsprsychologie, Bonn 1997, 13.

- bei zunehmender *Verkehrsdichte*<sup>57</sup>,
  - stärkerer *Motorleistung* der Fahrzeuge und
  - höheren *Fahrgeschwindigkeiten*<sup>58</sup> sowie
  - größerer *Vielfalt der Verkehrsteilnehmer*, unter denen sich inzwischen auch Ausländer aus allen Teilen der Erde befinden,
- die Zahl der Verletzten seit 1970 um 10 % rückläufig ist<sup>59</sup>, die der Verkehrstoten sogar um 56 %<sup>60</sup>. Man muß die Entwicklung also nicht nur negativ sehen.

---

57. Die Zahl der PKW hat allein von 1991 bis 1998 von 36,8 auf 41,7 Millionen zugenommen (und sich damit seit 1965 etwa vervierfacht: SPIEGEL 29/1998, 70) und der Bestand der Kfz insgesamt im selben Zeitraum von 43,0 auf 49,6 Millionen (zit. nach NOZ vom 22. Juli 1998).

58. 17,5 % aller Autos, die 1997 zugelassen wurden, können über 200 km/h fahren (Deutsche Automobil-Treuhand, zit. nach WAZ vom 19. Mai 1998). 1995 waren es erst 13,7 % (Treuhand a. a. O.). Die EU will bekanntlich die Werbung mit der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen beschränken (zit. nach WAZ vom 20. Juli 1998).

59. Vgl. die Langzeitgraphiken bei Kaiser, G.: Kriminologie, 3. Aufl. Heidelberg 1996, 903 (Verkehrskriminalität).

60. Dahl, A. in HAZ vom 10. Oktober 1998; die Zahl der Verkehrstoten ist 1998 weiter um rund 8% (gegenüber 1997) auf etwa 7900 gesunken (vgl. Stat. Bundesamt, zit. nach NOZ vom 17. Dezember 1998).

## Kann die Einhaltung von Verkehrsvorschriften verbessert werden?

Rechtsanwalt und Notar Gerhard Suhren, Hannover

### *I. Berechtigung der Fragestellung*

Natürlich besteht immer die Möglichkeit, Verhaltensweisen zu optimieren, so auch die Einhaltung von Verkehrsvorschriften, jedenfalls, wenn sich sämtliche gesellschaftlichen Kräfte auf die Einhaltung dieses Ziels konzentrieren. Zu fragen ist indes, ob es notwendig und gerechtfertigt ist, die für die Verkehrssicherheit einsetzbaren Kräfte hierfür zu bündeln und zu konzentrieren, damit Verkehrsvorschriften perfekt befolgt werden. Daß diesem Wunsch nach perfekter Normentreue auch erhebliche Kritik entgegengebracht wurde, ist dem besonders eindrucksvollen Vortrag Schönemanns anlässlich der ADAC Juristentage zu entnehmen (DAR 1998, S. 424 ff.). Schönemann scheut sich nicht, die Überkriminalisierung und den Perfektionismus als Krebschaden des Verkehrsrechts zu bezeichnen (a.a.O.). Höchstens Ziel unserer gemeinsamen Arbeit sowohl im administrativen als auch im judikativen Bereich ist indes der ständige Versuch, eine Optimierung der Verkehrssicherheit zu erreichen, d. h. alles zu tun, damit die Zahl der Verkehrsunfälle möglichst gering bleibt. Dabei steht außer Diskussion, daß ein Regelungswerk den Verkehrsteilnehmern an die Hand zu geben ist, um überhaupt Verkehrsabläufe zu organisieren. Ebenso selbstverständlich ist, daß nur die Einhaltung dieser Verkehrsvorschriften eine Gewähr für das Funktionieren des Massenverkehrs ermöglicht. Problematisch ist indes, ob durch eine noch perfektere Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften ein Mehr an Sicherheit zu erwarten ist bzw. ob sich ein signifikantes Verhalten der Verkehrsteilnehmer gegen Straßenverkehrsvorschriften eingestellt bzw. eingeschlichen hat, die zu einer veränderten Themenstellung Anlaß gäbe, nämlich dahin: *Muß* die Einhaltung von Verkehrsvorschriften verbessert werden? Nach meiner Einschätzung ist keine Notwendigkeit gegeben, sozusagen mit einer neuen Zielrichtung im Sinne einer verstärkten Kontrolle und Ahndung verkehrswidriges Verhalten aufzuspüren und zu verfolgen. Gegen eine derartige Intensivierung sprechen die Zahlen der Gesamtverkehrsleistung. Im Jahre 1996 nahmen in Deutschland ohne Transitverkehr ca. 55 Mio. Kraftfahrzeuge am Straßenverkehr teil. Während noch ein Vierteljahrhundert vorher, nämlich 1970, eine Fahrleistung von etwa 234 Milliarden Kilometer geschätzt wurden, stieg diese Fahrleistung im Jahre 1996 auf knapp 620 Milliarden Kilometer, was einer Steigerung von 260 % entsprach. Anstelle einer zu erwartenden Steigerung ging indes die Zahl der Verunglückten um 10 % zurück, die Zahl der Getöteten sogar um 56 % (a.a.O.). Die Tendenz –

jedenfalls hinsichtlich der Zahl der Getöteten – ist seit diesem Zeitpunkt nicht negativ. Aus den Auffälligkeiten im Straßenverkehr kann jedenfalls bei gesteigerter Fahrleistung und geringerer Zahl an Unfällen nicht der Schluß auf eine besondere Notwendigkeit verbesserter Einhaltung der Verkehrsvorschriften gezogen werden. Es stellt nach meiner Einschätzung darüber hinaus eine bislang unbewiesene Behauptung dar, daß die Nichteinhaltung von Verkehrsvorschriften notwendigerweise oder in signifikanter Weise unfallursächlich ist. Natürlich wird bei jedem Unfallgeschehen auch eine rechtliche Norm zu finden sein, deren Tatbestand verletzt wurde. In einer Vielzahl von Fällen dürfte aber nicht gerade die Übertretung der Verkehrsvorschrift bei der Gesamtbeurteilung des Unfallgeschehens im Vordergrund stehen, sondern Fehlleistungen sonstiger Art. Die Annahme, daß gerade Raser, Drängler und Falschüberholer, die auch regelmäßig in der Schuldform des Vorsatzes handeln, in signifikanter Weise unfallauffällig sind, ist nach meiner Einschätzung bislang nicht überzeugend nachgewiesen. Wenn z. B. zwei sportliche Fahrer geradezu klettenähnlich bei hoher Geschwindigkeit die Überholspur der Autobahn befahren, kann davon ausgegangen werden, daß sie in höchster Aufmerksamkeit fahren, wobei es eigentlich wegen dieser Aufmerksamkeit und trotz des ganz erheblich unterschrittenen Sicherheitsabstandes zu keinen Verkehrsunfällen kommt, während beim Kolonnenverkehr sich Serien von Auffahrunfällen ergeben, wenn auf unvorhergesehene Störungen reagiert werden muß. Erstaunlicherweise ist der verkehrsrechtliche Vorwurf bei derartigen Serienunfällen, wie sie bei typischem Urlaubsverkehr entstehen, sehr gering, während das dichte Hintereinanderfahren von ehrgeizigen Sportfahrern im besonderen Maße gebrandmarkt wird.

Daß ich hier nicht diesen Rasern, Dränglern und Falschüberholern das Wort reden will, versteht sich hoffentlich von selbst. Mir liegt indes daran, deutlich zu machen, daß nicht die Normentreue wesentlicher Garant der Verkehrssicherheit ist, sondern zusätzliche Verhaltensweisen und Qualifikationen der Kraftfahrer bzw. sämtlicher Verkehrsteilnehmer, die in anderer Weise einer ständigen Förderung bedürfen. Hierzu gehören im wesentlichen zwei Aspekte:

Zum einen gehört hierzu die Schulung, Förderung und Stabilisierung der Verkehrsleistungen der Verkehrsteilnehmer, d. h., den Kraftfahrer in der Beherrschung seines Fahrzeuges zu routinieren, den Verkehrsteilnehmern, d. h. Kraftfahrzeugführern, aber auch Radfahrern und Fußgängern, Verkehrsabläufe einleuchtend zu machen, d. h., ihnen eine situative Geschicklichkeit zu vermitteln, die geeignet ist, insbesondere Fehlverhalten anderer zu kompensieren.

Zum anderen gehört hierzu ein soziales Grundverständnis, d. h., eine charakterliche Leistungsfähigkeit zu entwickeln.

Diese Interaktion zwischen verkehrstüchtigem Verhalten einerseits und sozialem/partnerschaftlichen Verhalten andererseits dürfte ein höheres Maß an Verkehrssicherheit gewährleisten, als die Einhaltung formaler Vorschriften. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, daß gerade die Berufung auf den sogenannten Vertrauensgrundsatz, d. h. auf die Annahme, daß der andere Verkehrsteilnehmer sich korrekt verhalten werde, kritisch zu hinterfragen ist (siehe Barthelmess in NZV 1998, 357 ff.).

a)

Gerade die Förderung der persönlichen Leistungsfähigkeit der Verkehrsteilnehmer dürfte einen hohen Beitrag an Verkehrssicherheit bedeuten. Entgegen der Auffassung, daß die „Rechtsbrecher“ im besonderen Maße unfallsignifikant seien, vertrete ich die Auffassung, daß ein Großteil des Unfallgeschehens nicht auf einer Vernachlässigung von Verkehrsvorschriften beruht, sondern auf einer Inkompetenz, z. B. auf fehlerhafter Einschätzung einer Verkehrssituation oder auf einer schlichten, fast kaum vorwerfbaren Aufmerksamkeitsstörung. Fast könnte dahin argumentiert werden, daß derjenige, der vorsätzlich zu Beginn eines Überholverbots noch schnell ein vor ihm langsamer fahrendes Fahrzeug ziemlich weit vor der eigentlichen Gefahrenstelle überholt, im besonderen Maße aufmerksam ist, während derjenige, der nur fahrlässig die Abstände zum entgegenkommenden Verkehr wegen fehlender Routine falsch einschätzt oder fahrtechnisch den Überholvorgang nicht zügig durchführen kann, ein größeres Verkehrsrisiko darstellt, wobei i. S. unseres Themas im letzteren Falle die gesellschaftliche Ächtung viel geringer ausfiele. Es ist – wie gesagt – keineswegs mein Anliegen, die Einhaltung von Verkehrsvorschriften zu konterkarieren oder gar dem einzelnen eine individuelle Interpretation der Notwendigkeit und Beachtung von Verkehrsvorschriften zu überlassen. Mein Anliegen geht vielmehr dahin, daß die Kräfte unserer Verkehrssicherheitsarbeit dahin konzentriert werden, die Verkehrsteilnehmer in ihrer Verkehrstauglichkeit, in ihrer Verkehrstüchtigkeit, in der Verkehrsgeschicklichkeit zu stärken, damit sie durch eine Beherrschung des Straßenverkehrs in der Lage sind, die Verkehrsprobleme bei Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu lösen. Hierzu gehört auch die fahrtechnische Schulung z. B. durch Sicherheitstraining. Es kann z. B. angenommen werden, daß Jugendliche, die gute Erfahrungen beim Kurvenfahren sammeln konnten, selbst bei übermütiger Laune die ihnen bekannten und in Fleisch und Blut übergegangenen Grenzwerte nicht überschreiten. Überwiegend dürften die Unfälle auf Unkenntnis und mangelnder Erfahrung dieser Grenzwerte beruhen.

Ebenso dürfte sich eine fahrtechnische Schulung besonders verzögerlich fahrender Kraftfahrer lohnen, die bei völlig unangepaßter Fahrweise, und zwar

erheblich zu langsamer Fahrweise z. B. auf Bundesstraßen, zu einem wegen der Dichte unseres Straßenverkehrs immer mit einem Risiko verbundenen Überholmanöver anderer Kraftfahrer Veranlassung geben. Dieses Verlangen nach Leistungssteigerung der Verkehrsteilnehmer stellt keine Alternative zur Einhaltung der Verkehrsvorschriften dar. Dieser Anspruch ist vielmehr kumulativ zu sehen, wenn nicht sogar als Voraussetzung für die Einhaltung von Verkehrsvorschriften. Nämlich nur derjenige, der eine Verkehrsübersicht hat, wird auch in der Lage sein, die Verkehrsvorschriften jedenfalls in komplizierteren Verkehrssituationen einzuhalten.

b)

In Verbindung mit dem Anspruch höherer Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr steht auch der Anspruch, die soziale Grundeinstellung der Verkehrsteilnehmer zu verbessern im Sinne fairen partnerschaftlichen Verhaltens. Dabei kann es gar keinem Zweifel unterliegen, daß diese charakterliche Formung wie eine sonstige gesellschaftliche Ausbildung in frühester Kindheit zu erfolgen hat, damit die Teilnahme am Straßenverkehr mit Gleichmut, frei von Ehrgeiz und Egoismus erfolgt.

Auch hier ist es Aufgabe der Fahrschullehrer und der Moderatoren, den Kraftfahrern ein größeres Gefühl für Selbstverständlichkeit und mehr Lässigkeit im Sinne von Ausgeglichenheit zu vermitteln. Daß die Bündelung von Maßnahmen in der Verkehrssicherheitsarbeit und nicht nur die Verbesserung in der Einhaltung von Verkehrsvorschriften als Schwerpunkt gesehen wird, ist auch dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr vom 3. Juli.1998 zu entnehmen (Drucksache 13/11252 als Programm für die 13. Wahlperiode).

## *II. Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch Vorschriften*

Daß angesichts der enormen Verkehrsströme auch Verkehrsvorschriften bis ins Detail notwendig sind, unterliegt keinem Zweifel. Ebenso ist nicht diskutierbar, daß die Befolgung dieser Vorschriften nicht von der individuellen Einschätzung der jeweiligen Verkehrssituation abhängig gemacht werden kann. Ebenso folge ich der Auffassung, daß nicht sachgerechte oder gar unsinnige Vorschriften nicht einfach mißachtet werden können, sondern nur auf dem Wege des in der Bundesrepublik Deutschland großartig geregelten Rechtsschutzes zu korrigieren sind.

Andererseits ist vom Gesetz- bzw. Ordnungsgeber bzw. von den Verwaltungen zu erwarten, daß die Verkehrsvorschriften für den verständigen Verkehrsteilnehmer plausibel sind und sich den technischen und örtlichen

Entwicklungen anpassen. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen beizubehalten, wenn mit Millionen Aufwand eine Erweiterung der Autobahn auf drei bzw. sechs Spuren abgeschlossen ist, führt zwangsläufig zu einer Vernachlässigung in der Einhaltung der Verkehrsvorschriften. Das gleiche gilt für Geschwindigkeitsbeschränkungen, die dem Schutz von Straßenbauarbeitern dienen, die aber nachts oder an Wochenenden dort nicht anzutreffen sind. In diesen Fällen wäre eine Anpassung der Geschwindigkeitsregelung sinnvoll. Ebenso ist es ein von mir seit Jahren formuliertes Anliegen, die Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf Bundesstraßen zu erhöhen. Zum einen ist der bauliche Zustand der Bundesstraßen im Laufe der Jahre erheblich verbessert worden, zum anderen ist die Beherrschung von Lkw leichter und die technische Sicherheitsausrüstung so verbessert worden, daß eine Geschwindigkeitsdifferenz zu Pkw auf Bundesstraßen von 40 km/h nicht mehr zu rechtfertigen ist. Diese Geschwindigkeitsdifferenz stellt vielmehr ein hohes Gefahrenpotential dar, weil hierdurch ständig Überholmanöver provoziert werden, die gut oder weniger gut, in der richtigen oder nicht richtigen Reihenfolge von kompetenten oder nicht kompetenten nachfolgenden Pkw-Fahrern durchgeführt werden. Auch die Geschwindigkeitsbeschränkung bei Gefahrenstellen auf 30 km/h bei einer mehrspurigen Fahrbahn in einer Richtung verleitet zur Übertretung der Vorschrift, wenn diese Gefahrenstelle sich bei genauer Betrachtung als nicht bedeutend herausstellt und die Beschränkung auf diesen Wert eigentlich nur den Sinn verfolgte, unter jedem denkbaren Gesichtspunkt einer Inanspruchnahme aus verletzter Verkehrssicherungspflicht zu entgehen. Auch hier bedarf es einer sorgfältigeren Abwägung zwischen dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherung und der Leichtigkeit des fließenden Verkehrs, d. h. der Prüfung, ob eventuell durch andere Maßnahmen – durch Baken, Flatterfahnen o. ä. – eine verhältnismäßig kleine Gefahrenstelle in anderer Weise vom Straßenverkehr abgegrenzt werden kann. Ebenso liegt mir sehr daran, die Ampelschaltungen besser auf die Frequenzen des Straßenverkehrs abzustimmen. Es stellt ein weit verbreitetes Übel dar, daß die Rotlichtphasen nicht an die tatsächlichen Verkehrsströme angepaßt sind. Die Grünphasen für untergeordnete Straßen sind meistens zu lang. Eine den Verkehrsströmen sinnvoll angepaßte Phasenschaltung wird dann allerdings nur in dem Umfang effektiv, wie die Kraftfahrer in der Grünphase dann auch zügig von ihrem Durchfahrtsrecht Gebrauch machen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Aktion des ADAC in Verbindung mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hinzuweisen, die der Durchforstung des Schilderwaldes diente (ADAC Mitteilungen aus dem Verkehrsbereich Info 4/1996 vom 19. 6. 1996). Dabei hat sich aber interessanterweise herausgestellt, daß die Zahl eindeutig unrichtiger Beschilderungen verhältnismäßig gering war und die überwiegenden Beanstandungen „in

einem langwierigen Prozeß auf Expertenebene weiterverfolgt werden (90 % und mehr)“. Unverzichtbar bei der Aufstellung von Verkehrsschildern ist, daß die Aufnahmefähigkeit des Verkehrsteilnehmers berücksichtigt wird. Bei einer Häufung von Verkehrsschildern muß einkalkuliert werden, daß wichtige Hinweise auch bei angepaßter Geschwindigkeit übersehen werden und es zu Komplikationen kommt, die bei einer sinnvolleren Beschilderung vermeidbar gewesen wären. Wenn z. B. bei Ortsdurchfahrten auf die nächstgrößere Stadt verwiesen wird, macht es keinen Sinn, an einer der nächsten Kreuzungen die Nennung dieser Stadt nicht zu wiederholen, sondern auf kleinere in der Nähe liegende Städte zu verweisen. Dies führt dann zu Verunsicherungen, Verzögerungen und unnötigen Spurwechseln. Für die Zukunft kann indes angenommen werden, daß durch standardisierte telematische Fahrzeugeinrichtungen diese Problematik entschärft wird.

### *III. Kontrollen*

Neben dem Verlangen, daß Verkehrsvorschriften plausibel sein sollen, d. h. sich den örtlichen und technischen Entwicklungen anpassen, ist bei der Kontrolle in der Einhaltung der Verkehrsvorschriften ein gleiches Maß an Plausibilität zu verlangen. Natürlich kann nicht verlangt werden, daß es generell unkontrollierte Verkehrsräume gibt. Gelegentliche Kontrollen, die das grundsätzliche Rechtsbewußtsein der Verkehrsteilnehmer schärfen, dürften nicht zu beanstanden sein. Eine regelmäßige Kontrolle auf Straßen, bei denen die Verkehrsvorschriften erwartungsgemäß überschritten werden, würde indes die polizeiliche Tätigkeit in Mißkredit bringen, wenn eine fiskalische Absicht unterstellt werden müßte. Dabei spreche ich von Ausfallstraßen oder mehrspurigen Stadtautobahnen, bei denen Geschwindigkeitsbeschränkungen während des Tages bzw. des Berufsverkehrs sinnvoll sind, die aber während der späten Abend- bzw. Nachtstunden sachlich nicht mehr geboten sind. In derartigen Fällen wäre vielmehr zu überlegen, statt einer fast erfolgsorientierten Überwachung eine Aufhebung der dort vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkung vorzunehmen, wenn sich bei verständiger Würdigung herausstellt, daß Geschwindigkeitsüberschreitungen in diesem Bereich und in diesen Zeiten gänzlich unfallunschädlich sind. Im Sinne einer Plausibilität müssen deshalb die Kontrollen auf potentielle Gefahrenpunkte konzentriert werden. Bei einer derartigen Kontrolle kommt ein Verkehrsteilnehmer auch nicht auf Formulierungen wie „Falle“ oder „Abzocken“, vielmehr werden derartige Kontrollen, insbesondere auch die Ankündigung von Kontrollen, zu einer Aufmerksamkeitssteigerung der Verkehrsteilnehmer einen guten Beitrag leisten.

Natürlich haben derartige Kontrollen an Gefahrenstellen auch den weiteren Sinn, nicht nur zu einer Aufmerksamkeitssteigerung zu führen, sondern auch die Verkehrsteilnehmer zu disziplinieren, die das notwendige Grundverständnis für die Einhaltung von Verkehrsvorschriften noch nicht erworben haben. Das Gefühl, durch Kontrollen bei Verstößen „geschnappt“ zu werden, dürfte in der Tat eine heilsame Beeinflussung bedeuten.

Dabei vertrete ich die Auffassung, daß es keiner Erhöhung von Geldbußen oder einer Verschärfung von Strafandrohungen bedarf. Allein mit einem Verfahren mit geringem Verwarnungsgeld oder Geldbuße überzogen zu werden, dürfte den gewünschten Erziehungseffekt auslösen. In diesem Zusammenhang ist in Erinnerung zurückzurufen, daß die jahrelangen Bemühungen um das Anlegen des Sicherheitsgurtes ohne Sanktion nur einen geringen Erfolg hatten, während die Anlegequote schlagartig auf 95 % stieg, als eine Sanktion von nur 40 DM Verwarnungsgeld angedroht wurde. Wenn allerdings davon auszugehen ist, daß auf die Rechtstreue der Verkehrsteilnehmer durch Sanktion und diese wiederum nur durch Kontrolle eingewirkt werden kann, kann den Verwaltungsbehörden dann allerdings auch nur angeraten werden, in phantasievoller Weise Kontrollen durchzuführen, wobei der eingangs erwähnte Gesichtspunkt der Plausibilität in bezug auf die Verkehrssicherheit und nicht das fiskalische Interesse der Kommunen im Vordergrund zu stehen hat. Erstaunlicherweise reichen Hinweise auf eine Radarkontrolle, selbst wenn eine solche überhaupt nicht erkennbar ist, aus, um den Verkehrsfluß im Sinne der Vorschrift zu beruhigen. Erstaunlicherweise geht ein ähnlicher Einfluß auf das Verkehrsgeschehen aus, wenn nur ein Polizist in Uniform und kurioserweise selbst als „Pappkamerad“ am Straßenrand steht. Ebenso wird der administrative Einwirkungserfolg verstärkt, wenn überhaupt und allgemein polizeiliche Präsenz erkennbar ist. Dies ist schon der Fall, wenn nur von weitem Polizeistreifen oder polizeiliche Dienstfahrzeuge sichtbar sind. In diesem Zusammenhang ist daran zu denken, die Erfahrungen aus Holland zu überprüfen, Sozialarbeiter in Uniform, d. h. ohne eigentliche polizeiliche Aufgaben Streife gehen oder fahren zu lassen. Zwar stellt dieses Bekenntnis für den Erfolg dieses Kontrollmechanismus ein Armutszeugnis für den mündigen verkehrstüchtigen und sozial angepaßten Verkehrsteilnehmer dar. Der Erfolg dieser Maßnahmen kann indes nicht in Abrede gestellt werden.

#### *IV. Sanktionen*

Entgegen anderer Auffassung vertrete ich – wie erwähnt – die Meinung, daß durch Verschärfung der Verkehrsvorschriften deren Einhaltung im Sinne unseres Themas nicht verbessert werden kann und muß. Durch die bestehenden Sanktionen ist die Einhaltung der Verkehrsvorschriften hinreichend

gewährleistet. Es stellt für mich eine Unterstellung dar, daß Verkehrsteilnehmer angeblich hemmungslos Verkehrsvorschriften überschreiten, wenn die Ahndung unterhalb der Eintragungsgrenze für das Zentralregister bleibt. Wie schon die 40 bzw. 60 DM Verwarnungsgeld für das Nichtanlegen des Gurtes großen Einfluß hatten, stellen auch sonstige Verwarnungsgelder einen so hohen Lästigkeitswert dar, daß die gewünschten disziplinierenden Wirkungen erreicht werden.

Das gleiche gilt für die Verhängung von Fahrverboten. Während diese Nebenfolge jahrzehntelang geradezu nur schlummerte, hat sie durch die jetzige Bußgeldkatalogverordnung eine Intensivierung erfahren, die m. E. jetzt zur Vermittlung eines verkehrsrechtlichen Grundverständnisses einer richterlichen Korrektur bedarf. Dies bezieht sich insbesondere auf Rotlichtverstöße, wenn diese bei Überschreitung der 1-Sekundenregel nicht etwa bei schnellem fließenden Verkehr begangen werden, sondern aus einem Verkehrspulk in Schrittgeschwindigkeit, bei der die ansonsten bestehende Gefährdung anderer nahezu ausgeschlossen ist. Eine Verhängung eines Fahrverbotes in derartigen Fällen wird als nicht schuldangemessen empfunden mit der Folge, daß auch die Plausibilität der Regel vom Verkehrsteilnehmer in Frage gestellt wird. Es kann deshalb auch hier nur der Wunsch an die rechtsprechende Gewalt herangetragen werden, die Schematik der Bußgeldkatalogverordnung verstärkt daraufhin zu überprüfen, inwieweit durch die besondere Situation eine Abweichung gerechtfertigt ist. Damit soll nicht die alte Diskussion wieder aufgebrochen werden, inwieweit eine richterliche Bindung mit der Verordnung verbunden ist. Es ist deshalb ein Anliegen gerade der Verteidiger in Straßenverkehrssachen, daß bei Sachverhalten, die überhaupt keine Sicherheitsaspekte berühren, sondern sich auf formales Unrecht beschränken, nur Sanktionen verhängt werden, die unter Würdigung der Gleichbehandlung als angemessen auch vom Betroffenen selbst akzeptiert werden.

In diesem Zusammenhang ist erneut auf Schönemann zu verweisen, der gerade im Bereich der Fahrlässigkeitsdelikte vor einer Überkriminalisierung warnt und leichte Versehen aus dem Strafbarkeitsbereich herausnehmen möchte. Leichte Versehen im Straßenverkehr, bei denen eine wirkliche Rechtsgutgefährdung schlechterdings ausgeschlossen ist, sollten dem Punktesystem mit all den bekannten Folgen deshalb auch nicht unterfallen. Deshalb sollte im Rahmen des den Ordnungsämtern eingeräumten pflichtgemäßen Ermessens vermehrt die Verfolgung auf sicherheitsrelevante Verkehrsordnungswidrigkeiten beschränkt werden.

Bei der Verfolgung der Tatbestände der Körperverletzung u. ä. und einer möglichen Einstellung nach §§ 153, 153 a StPO sollte bedacht werden, ob der Strafantrag des Verletzten wirklich ein wesentliches Kriterium darstellt, wenn

erkennbar dieser Strafantrag nur der Verwirklichung zivilrechtlicher Interessen dient.

#### V. *Schlußbemerkung*

Mit Geiß (DAR 1998, 416 ff.) kann zusammenfassend festgestellt werden, daß zwar Beiträge der Zivil- und Strafjustiz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wichtig sind, die anderen Beiträge jedoch nicht verkürzt werden dürfen, nämlich die Förderung der persönlichen Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr. In gleicher Weise ist erneut Schünemann zu zitieren (a.a.O.), daß Deutschland allenfalls bei formalistischer Betrachtungsweise, aber nicht im eigentlichen Sinn ein Land der kriminellen Autofahrer ist, so daß auch nach meiner Meinung unter diesem Gesichtspunkt die Einhaltung von Verkehrsvorschriften nicht verbessert werden muß. Vielmehr ist herauszustellen, daß die deutschen Autofahrer mit der unvorstellbaren Fahrleistung, wie ich sie eingangs genannt habe, im wesentlichen die schwierigen Anforderungen des Kraftfahrzeugverkehrs im großen und ganzen in einer durchaus aner kennenswerten Weise meistern. Den Schwerpunkt zukünftiger Verkehrssicherheitsarbeit sehe ich deshalb nicht in der Reform der Verkehrsvorschriften, sondern in der intellektuellen und charakterlichen Leistungssteigerung der Verkehrsteilnehmer.

## Schadenmanagement durch Versicherer

### Mehr als nur ein Mittel zur Kostendämpfung?

Dierk Engelke, Leiter Privatversicherung Schaden, Rechtsanwalt, HDI, Hannover

#### *I. Bedarf für Schadenmanagement aus der Sicht des Unfallbeteiligten*

Laut Straßenverkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes gab es im Jahr 1997 insgesamt gut 2,2 Mio. Unfälle. Für 1998 wird ein Rückgang von voraussichtlich ca. 1 % erwartet. Per Oktober 1997 waren etwas mehr als 1,8 Mio. Unfälle aufgelaufen. Demgegenüber weist die Statistik der Versicherer für 1997 mehr als 8 Mio. Schadenfälle in der Autoversicherung aus. Die Bandbreite reicht dabei vom einfachen Glasschaden bis zum schweren Personenschaden. Sie verteilt sich auf fast 4 Mio. Kfz-Haftpflichtschäden, ca. 2,5 Mio. Vollkaskoschäden und ca. 1,6 Mio. Teilkaskoschäden. Zwar hat der Autofahrer im Schnitt nur alle 9 Jahre einen Unfall, mit seiner oder mit einer anderen Versicherung hat er als Beteiligter an einem Schadenfall jedoch viel öfter Kontakt. Bei etwas mehr als 47 Mio. Kfz.-Risiken ergäbe die reine Schadenanzahl einen Schnitt von ca. 5,9 Jahren. Da aber bei Haftpflichtschäden mindestens zwei Parteien betroffen sind, folgt daraus eine Schadenberührung des Autofahrers mit einer Versicherung im Durchschnitt von sogar 3 bis 4 Jahren.

Diese Zahlen zeigen nicht nur, wie beschäftigt die Schadenabteilungen der Kfz-Versicherungen sind, sie bedeuten zunächst einmal 8 Mio. mal Ärger und Streß für den Unfallbeteiligten. Der Grund hierfür sind Unsicherheit und Unkenntnis im Umgang mit einer ungewöhnlichen, unerwünschten und unvorbereiteten Situation. Trauer und Schmerz bei schweren Unfallfolgen sollen hier nicht das Thema sein, Zeitaufwand und Unbequemlichkeiten während des Schadenbeseitigungsprozesses spielen jedoch so gut wie immer eine Rolle, unabhängig von Art und Ausmaß eines Schadens. Diese offenbare Hilfsbedürftigkeit der Betroffenen stellt das Nachfragepotential für Dienstleister dar, die als professionelle Helfer in der Not zur Verfügung stehen. Das sind Abschleppunternehmen, Werkstätten, Mietwagenfirmen, Sachverständige, Rechtsanwälte, Sanierungsfirmen und letztlich auch private Rettungsdienste.

In diesem Markt herrschen allerdings besondere Gesetzmäßigkeiten. Zwar wird auch hier das Angebot durch die Nachfrage bestimmt, wenngleich natürlich teilweise Nachfragebedürfnisse geweckt werden, die zunächst gar nicht vorhanden sind. Der Preis bemißt sich jedoch nicht unbedingt an der Erforderlichkeit und Knappheit der Leistung und damit an ihrem Wert. Das ist sicherlich von Dienstleistungs- zu Dienstleistungsbranche unterschiedlich.

Besonders krass zeigt sich das Mißverhältnis beim Unfallersatzwagentarif von Mietwagenunternehmen, teilweise inzwischen auch bei Sachverständigen, und am wenigsten ausgeprägt ist es sicherlich bei den Anwälten, weil sie ja die Gebührentabelle zugrunde legen müssen. Der Grund für das unausgewogene Verhältnis ist die Tatsache, daß nicht der Leistungsempfänger „den Preis zu zahlen“, d.h. die Gegenleistung zu erbringen hat, sondern ein Dritter, nämlich der Schädiger bzw. dessen Versicherer. Die Folge dieses Dreiecksverhältnisses sind atypische Marktentwicklungen, weil sie den herkömmlichen Gesetzen einer Marktwirtschaft nicht folgen. Zum einen ist die Qualität der Dienstleistung nicht ausschlaggebend für deren Wert, denn der Unfallgeschädigte hat kaum Vergleichsmöglichkeiten und er ist als seltener Nachfrager für seinen Vertragspartner Laufkundschaft, auf dessen zukünftige Geschäftsbeziehung man in der Regel kaum hoffen kann. Zum anderen unterzieht das Unfallopfer das Angebot keiner eigenen Wertprüfung, denn ihm ist der Preis im Hinblick auf die nahezu uneingeschränkte Ersatzpflicht des Schädigers gleichgültig. Besonders deutlich wird das bei den Honoraren für Kfz-Sachverständige und der dazu umfangreich ergangenen Rechtsprechung. Eine Vereinbarung über den Preis der Leistung gibt es dort so gut wie nie, so daß die Gerichte jeweils prüfen müssen, ob gem. § 315 BGB die Festsetzung des Honorars nach billigem Ermessen erfolgte. Das ist eine Verfahrensweise, die sich kein Käufer im Supermarkt gefallen lassen würde. Besonders deutlich wird diese „Marktentgleisung“ dort, wo z. T. offen zwei Preistableaus verwendet werden, eines für versicherte und eines für private Leistungen, z.B. im Reparatur- oder Unfallersatzwagengeschäft.

Der Markt von Dienstleistungen nach einem Unfall regelt sich also nur rudimentär über den Preis und den Wert der Leistung, ausschlaggebend für die Marktteilnahme ist vielmehr, wie am schnellsten das von Gesetz und Rechtsprechung umfangreich geschützte Unfallopfer erreicht wird. So erhöhen sich Umsätze regelmäßig durch umfangreiche Provisionszahlungen. Diese werden ebenso wie die Kosten mangelnder Kapazitätsauslastung auf den Preis abgewälzt, der vom jeweiligen Vertragspartner nicht in Frage gestellt wird und vom im Ergebnis verpflichteten Kostenträger mangels eigener Nachfragerrolle nicht in Frage gestellt werden kann.

## *II. Wirtschaftliche Situation der Versicherungswirtschaft nach der Deregulierung*

Mit dem 01.07.1994 haben sich für die Bundesrepublik infolge der Deregulierung erhebliche Veränderungen in der nationalen Versicherungsaufsicht ergeben. In der Vergangenheit übte das Bundesaufsichtsamt in der Autoversicherung die Tarifaufsicht aus, d. h. es regulierte nationale Tarife auf der Basis

des Schadenaufwandes der Versicherer. Das bedeutete, daß die Unternehmen die steigende Schadenlast vorwälzen konnten und damit im Ergebnis die Versicherten die Kosten über steigende Beitragszahlungen zu tragen hatten. Erste Anzeichen, daß diese Entwicklung mittelfristig zu Problemen führen würde, zeigten sich Anfang der 90er Jahre. Dort mußte ein Fahranfänger den Preis für seinen Porsche im Zeitraum von 5 Jahren ca. in gleicher Höhe nochmals in seine Vollkasko-Versicherung investieren.

Seit dem 01.07.1994 erlaubt der EU-Vertrag im Kern nur noch die nationale Finanzaufsicht; das Bundesaufsichtsamt mußte die Tarifkontrolle in der K-Versicherung aufgeben. Als Konsequenz daraus ergab sich für die Versicherer, daß die Tariffhöhe und -struktur zum zentralen Wettbewerbsinstrument geworden ist. Komplizierte Rabattsysteme und Tarifierungsmerkmale haben für den Verbraucher den Markt nicht nur unübersichtlich gemacht, sie führten in der gesamten Branche zu einem nachhaltigen Verlust im technischen Ergebnis. Ein Ende der Entwicklung ist nicht abzusehen. Wenn vor diesem Gesamthintergrund Versicherer beginnen, nach neuen Ansätzen zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit in der K-Versicherung zu suchen, dann ist es wohl nur logisch, daß sich ihre Aufmerksamkeit zunehmend mehr auf die Einlösung des Leistungsversprechens, d. h. also auf die Schadenregulierung konzentriert. Hier besteht offensichtlich noch ein Aktionsfeld, in dem einerseits Leistungsvorteile für den Kunden und Anspruchsteller gegenüber anderen Gesellschaften durch Ausbau der Service-Qualität zu dokumentieren sind, andererseits Deckungsbeiträge durch Wiederherstellung funktionierender marktwirtschaftlicher Verhältnisse bei der Schadenbeseitigung gefunden werden können.

### *III. Inhalte eines Schadenmanagements durch Versicherer*

Es gibt nicht mehr viele Versicherungsunternehmen in Deutschland, die nicht bereits erste Konzeptschritte in diese Richtung entwickelt haben. Das Zauberwort heißt: *Aktives Schadenmanagement*. Das Ziel ist dabei: Nicht mehr reagieren, sondern agieren. Und um es vorweg ganz deutlich zu sagen: Dieses Management richtet sich nicht gegen den Kunden und auch nicht gegen den Anspruchsteller, sondern soll beiden besondere Vorteile bringen. Anders kann es auch nicht funktionieren, was ich nun gern erläutern möchte.

Um was geht es dabei?

- Wichtig ist eine schnelle und aktive Informationsbeschaffung durch den Versicherer. Nur so kann er mithalten im Konkurrenzkampf mit den Dienstleistern, die den Unfallbetroffenen ihre teure Fremdsteuerung, d.h. ihr kostspieliges Unfallmanagement anbieten.

- Von großer Bedeutung ist weiter eine kompetente Befriedigung des um Hilfe und nach Rat suchenden Versicherungsnehmers und Anspruchstellers (beide möchte ich zukünftig im folgenden als „Schadenkunden“ bezeichnen), denn für diese ist die im Schadenfall erlebte Behandlung von primärer Bedeutung für die Wahl seines gegenwärtigen oder zukünftigen Partners für Versicherungen.
- Selbstverständlich ist nicht nur eine sachgerechte, sondern auch eine zügige Schadenregulierung. Der Schadenkunde hat nämlich kein Interesse daran, unnötig lange auf sein Geld zu warten und mehr als unbedingt notwendig an die für ihn unbequemen Situation nach einem erlittenen Schaden erinnert zu werden.
- Schließlich ist eine umfassende Service-Leistung für den Schadenkunden durch Moderation der gesamten Abwicklung der Schadenbeseitigung anzubieten. Dies kann bereits mit der Entsendung eines Abschleppwagens nach Eingang des Notrufs im Schaden-Call-Center beginnen und geht bis zur Empfehlung einer Werkstatt oder eines Mietwagenunternehmens.

Was hat ein Versicherer zu tun, um diese Ziele zu erreichen?

- Notwendig ist eine umfassende fachliche Qualifizierung der Mitarbeiter, die nicht nur rein juristisches Handwerkszeug vermitteln darf. Schadensachbearbeiter müssen von Buchhaltern zu Managern werden. Sie haben zu lernen, die abwartende Gegnerschaft zu verlassen und sich aktiv und um Vertrauen werbend in die Schadenbeseitigung einzubinden.
- Neue Organisationskonzepte sind aufzubauen, die die Erreichbarkeit und Bearbeitungsgeschwindigkeit deutlich kundenfreundlicher verbessern.
- Moderne Informationstechnologien sind umfassend in die Schadenabwicklungsprozesse zu integrieren. Dazu gehören insbesondere die elektronische Kommunikation mit Dritten und die optische Belegverarbeitung.
- Und schließlich sind natürlich Kooperationsvereinbarungen mit Werkstätten, Sachverständigen, Mietwagenunternehmen und anderen abzuschließen mit dem Ziel einer Vereinbarung von Konditionen, die üblicherweise im Mengengeschäft gewährt werden. Nur aus solchen Konditionsverbesserungen kann eine Service-Mehrleistung im Schadenfall finanziert werden, wenn das Beitragsgefüge sich nicht wieder nach oben bewegen soll.

Um was darf es dabei nicht gehen?

- Selbstverständlich darf das aktive Schadenmanagement eine Beschneidung von Ansprüchen des Schadenkunden nicht zum Ziel haben.

- Das gleiche gilt für eine Schadenbeseitigung in minderer Güte. Netzwerkpartner sind also sorgfältig auszusuchen und zu überwachen, denn im Ergebnis hat der Versicherer für die Qualität seiner Serviceleistung einzustehen.
- Die Freiwilligkeit des vom Versicherer angebotenen Schadenmanagements für den Schadenkunden steht ebenfalls nicht in Frage. Der Service des Versicherers muß ihn überzeugen und im Ergebnis besser sein als die Angebote Dritter und das Management der Wettbewerber. Damit wird die verbraucherfreundliche Ausgestaltung eines Schadenmanagements neben der Prämienhöhe, vielleicht sogar noch davor, zu einem unmittelbaren Wettbewerbsfaktor zwischen den Versicherungsgesellschaften.

Ein Unternehmen, das dem Schadenkunden berechnete Ansprüche vorenthält, mindere Qualität anbietet oder mit falschen Versprechungen Druck ausübt, hat auf die Dauer wenig Überlebenschancen im Markt.

Damit bin ich bereits beim Verbraucherschutz. Wir sollten ein richtig verstandenes Schadenmanagement durch Versicherer als Chance für den Verbraucher begreifen. Trotz steigender Service-Leistungen im Schadenfall sind niedrigere Prämien gewährleistet. Der Schadenkunde erfährt eine umfassende Hilfestellung nach einem für ihn außerordentlichen Ereignis. Leistungseinbußen verhindert der Wettbewerb unter den Versicherern und selbstverständlich bleibt die Verpflichtung des Versicherers zur Regulierung nach Sach- und Rechtslage bestehen. Von unserem Luxusschadenersatzrecht in Deutschland haben in der Vergangenheit kaum die Schadenkunden profitiert, sondern in erster Linie Werkstätten, Mietwagenunternehmer, Sachverständige und sonstige Dienstleister. Ein gespaltener Markt nützt ja nie dem Verbraucher, sondern stets nur dem Anbieter, der damit ein fehlendes Marktregulativ ausnutzt.

Inzwischen haben auch Automobilhersteller und Interessenverbände der Werkstätten erkannt, daß eine Zusammenarbeit mit den Versicherern notwendig ist, und daß die bisherige Regulierungspraxis auf beiden Seiten so nicht fortgeführt werden kann. Es gibt sehr interessante Konzepte z.B. von Ford oder Volkswagen, die es wert sind, in die Managementstrategie der Versicherer eingearbeitet zu werden. Auch der Zentralverband deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) hat jüngst einen Maßnahmenkatalog vorgelegt. Diese Angebote sind die Reaktion auf den Markteintritt der Versicherer in die Schadenabwicklung, die wohl ohne den entsprechenden Druck aus der Versicherungswirtschaft so nicht denkbar gewesen wären. Allerdings kann es sich hier immer nur um Empfehlungen handeln, um nicht kartellrechtliche Vorschriften zu verletzen. Der Wert von Empfehlungen ist jedoch bekanntermaßen gering, weil eine rechtliche Bindung der vertretenen Anbieter nicht

möglich ist und eine Sanktionierung bei Verstößen ausscheidet. Eigene Bemühungen der Versicherer können sie deshalb nicht ersetzen, allenfalls ergänzen.

#### IV. *Rechtliche Umgebung*

Schadenmanagement ist keine Erfindung der Versicherer. Sie haben diese Aufgabe nur für sich neu entdeckt, so wie schon seit vielen Jahren die Gesellschaften in Großbritannien und den Niederlanden. Schadenmanagement in Form einer Rund-um-Betreuung gab und gibt es in vielfältiger Form durch Werkstätten und Autovermieter. Freilich bewegen diese Firmen sich - meist verborgen - am Rande der gesetzlichen Möglichkeiten. Wenn die Werkstatt Stapelvollmachten für Anwälte bereithält, das Abschleppunternehmen Reparatuer, Sachverständige und Ersatzwagen vermittelt und mit uneingeschränkten Abtretungserklärungen gearbeitet wird, so mag das zwar ein für den Geschädigten bequemes Management sein, bleibt jedoch verboten. Natürlich kommt es auf die (beweisbare) Vorgehensweise im Einzelfall an. Die keineswegs neue Rechtsprechung zum Rechtsberatungsgesetz darf ich als bekannt voraussetzen.

In welchem Umfeld bewegen sich aber nun die Versicherer?

In der *Kaskoversicherung* wird bedingungsgemäß reguliert. Der Anspruch des Kunden ergibt sich aus § 13 AKB, der im Kern immer noch im wesentlichen übereinstimmend allen Kaskoverträgen in Deutschland zugrunde liegt. Nach Absatz 1 ersetzt der Versicherer einen Schaden bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes des versicherten Fahrzeuges oder seiner Teile am Tag des Schadens. Wie er den Ersatz vornehmen kann oder muß, ergibt sich daraus zunächst nicht. Erst in Absatz 5 heißt es, daß der Versicherer die erforderlichen Kosten bis zu dem sich nach den Absätzen 1 bis 3 ergebenden Betrag ersetzt. Er schuldet also lediglich geldmäßigen Ersatz der Kosten einer Reparatur oder des Fahrzeugwertes. Weder kann der Kunde Naturalrestitution fordern noch kann der Versicherer diese dem Versicherungsnehmer aufdrängen. Will das Versicherungsunternehmen nach einem Kaskoschaden steuernd tätig werden, so ist das demnach gegenwärtig nur möglich, wenn sich die Parteien darüber verständigen, d.h. auf freiwilliger Basis.

Nachgedacht wird aber über neue Kaskoprodukte, die Naturalersatz vorsehen. Schwer umsetzen läßt sich eine Deckung, die keine Alternative läßt. Wenn nicht nur der Kaskokunde gebunden wird, sondern auch der Versicherer, ist eine flächendeckende Logistik für die Schadenregulierung notwendig, die es noch nicht gibt. In Betracht kommt deshalb ein fakultatives Angebot, welches dem Versicherer ein Wahlrecht läßt. Denkbar ist, daß sich bei einem

speziellen Beitragsrabatt der Kunde verpflichtet, seiner Gesellschaft im Schadenfall das Recht einzuräumen, auf eine von ihr benannte Werkstatt verwiesen zu werden, soweit sie in zumutbarer Qualität und Nähe zur Verfügung steht. An der Zulässigkeit solcher Regelungen in Versicherungsbedingungen habe ich grundsätzlich keinen Zweifel. Schließlich baut unsere Privatrechtsordnung auf dem Grundsatz der Vertragsfreiheit auf. Es ist Sache der Teilnehmer am Rechtsverkehr, ob, mit wem, über welchen Gegenstand und mit welchem Inhalt sie rechtsverbindliche Geschäfte abschließen wollen, sofern nicht Gebots- oder Verbotstatbestände entgegenstehen. Die Vertragsfreiheit ist zentrales Element der marktwirtschaftlichen Wirtschaftsordnung. Deshalb kommt es nicht darauf an, ob bestimmte Anbieter ihre Leistungen nicht mehr vermarkten können, weil sie zu teuer sind oder es dafür keinen Bedarf gibt. Sie schützt keine gesetzliche Vorschrift. Für die Umsetzung und Akzeptanz bei den Versicherungskunden ist daher nur wichtig, ob der Preis stimmt und wie die einzelne Gesellschaft mit Konfliktfällen umgeht.

In der *Kfz-Haftpflichtversicherung* ist selbstverständlich nach wie vor das Pflichtversicherungsgesetz zu beachten. Ein Anlaß, den Direktanspruch des § 3 Nr. 1 PflVersG in Frage zu stellen, besteht nicht. Im Gegenteil, ich habe mehrfach betont, daß gerade die Freiwilligkeit des Schadenmanagements einer der wichtigsten Aspekte zur Förderung seiner Qualität ist.

Gemäß § 3 Ziff. 1 Satz 2 PflVersG hat der Versicherer Schadenersatz in Geld zu leisten. Darin wird dem in § 49 VVG zum Ausdruck kommenden Grundsatz der Schadenversicherung Rechnung getragen, daß ein Versicherungsunternehmen Ersatzleistungen nicht durch Naturalrestitution zu erbringen hat (vgl. schon BGH VersR 1983, 758). Diese Vorschrift schränkt aber nur das Wahlrecht des Geschädigten ein, hindert hingegen den Versicherer nicht, ihm ein Angebot auf Naturalersatz zu unterbreiten.

Geregelt wird die Art und Weise der Erfüllung der Verpflichtung zum Schadenersatz nicht im Pflichtversicherungsgesetz, sondern in § 249 BGB. Gemäß Satz 1 hat grundsätzlich der zum Schadenersatz Verpflichtete selbst den Zustand herzustellen, der ohne das schädigende Ereignis bestünde. Erst in Satz 2 folgt die Ausnahme, nämlich das Recht des Gläubigers, statt Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag zu verlangen. Selten kann der Schädiger den schadenfreien Zustand selbst wiederherstellen. Auch ist es dem Geschädigten meist nicht zuzumuten, ihm seine Sache zur Wiederherstellung zu überlassen. Deshalb ist die Ausnahmeregelung notwendig, um den Gläubiger des Ersatzanspruches von Auseinandersetzungen mit dem Verursacher über das Gelingen der Schadenbeseitigung zu verschonen. Sie setzt aber § 249 Satz 1 BGB nicht außer Kraft. Eine Vereinbarung zwischen den Parteien des gesetzlichen Schuldverhältnisses bleibt nicht nur möglich, sie kann sogar

von Vorteil sein, wenn dadurch eine schnellere, bessere und kostengünstigere Abwicklung eröffnet wird. Abgesehen davon steht dem Anspruchsteller ja keineswegs das Individuum seines Unfallgegners gegenüber, sondern dessen Haftpflichtversicherer als Kollektiv, so daß nachvollziehbare Ressentiments als Folge des Geschehens keine Auswirkungen haben dürften. Wenn die Versicherer zunehmend den Kontakt zum Geschädigten suchen, um ihr Schadenmanagement anzubieten, bewegen sie sich damit innerhalb der Regeln des Schadenersatzrechtes. Sie versuchen nicht, dieses Recht zu ändern, sie stellen nur die bisherigen teuren Verfahrensweisen zur Disposition.

Interessant ist in diesem Zusammenhang das BGH-Urteil vom 13.10.1998 (VI. ZR 357/97, VersR 1999, 65), welches sich zwar mit der Unzulässigkeit geschäftsschädigender Äußerungen eines Kfz-Haftpflichtversicherers über ein Mietwagenunternehmen beschäftigt, aber auch ausdrücklich darauf hinweist, daß der Versicherer nicht daran gehindert werden kann, bei der Abwicklung von Schadensfällen an die Geschädigten heranzutreten, um mit diesen gemeinsam eine möglichst rationelle und den rechtlichen Verpflichtungen aller Beteiligten entsprechenden Handhabung und Abrechnung zu erreichen. Wenn der Versicherer dem Geschädigten das Recht offenläßt, sich auch an andere Dienstleister zu wenden, ihn letztlich nur durch sein besseres Management daran hindert und nicht andere Anbieter in Mißkredit bringt, so ist der Rahmen des erlaubten und notwendigen Managements gesteckt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, daß ein Schadenmanagement durch Versicherer keine oder nur geringe, in jedem Fall aber lösbare rechtliche Probleme mit sich bringt. Entscheidend ist vielmehr der unmittelbare Eintritt der K-Versicherer in den Markt der Unfallschadenbeseitigung. Hier steht er im Wettbewerb mit den bisherigen Dienstleistern, aber auch mit den übrigen das K-Versicherungsgeschäft betreibenden Unternehmen. Ich bin sicher, daß gerade dieser Wettbewerb dem Verbraucher, der von einem Schaden betroffen ist, zugute kommt. Alle Versuche, die Marktbeteiligung der Versicherer grundsätzlich zu verhindern, haben keinen rechtlichen Boden und schaden dem Autofahrer, auf den ja am Ende doch die hohen Aufwendungen für die Anbieter im Unfallbeseitigungsgeschäft über die Prämie umgelegt werden.

#### V. *Spannungsfeld im Aufgabenprofil eines Schadensachbearbeiters*

Wenn es auch letztlich keine rechtlichen Hürden für ein Schadenmanagement durch Versicherer gibt, verschweigen sollte man aber auch die Probleme der tatsächlichen Umsetzung nicht.

Es gibt mit Sicherheit keine Gesellschaft, die ihre Mitarbeiter dazu anhält, Anspruchstellern oder Versicherungsnehmern berechnete Ansprüche vorzu-

enthalten, um des Streitens willen den Streit zu suchen oder die Regulierung bewußt zu verzögern. Im Gegenteil, das schadet dem Unternehmen, es kostet Reputation und Geld. Solche Verhaltensweisen entwickeln sich vielmehr gelegentlich in den Schadenabteilungen selbständig und das hat seine Gründe.

Ich muß jedoch an dieser Stelle einen Stab für die Mitarbeiter in diesen Abteilungen brechen. Der Sachbearbeiter befindet sich nämlich in einem erheblichen Spannungsverhältnis, dem nicht jeder gewachsen ist und das deshalb in der Vergangenheit sein Berufsbild geprägt hat. Zum einen muß er bei Haftungsauseinandersetzungen eine gerechte Lösung finden, was insbesondere schwierig ist, wenn keine ausreichenden Beweismittel vorhanden sind. Aus Sicht des Kunden ist die anerkannte Haftungsquote stets zu hoch, aus Sicht des Geschädigten stets zu niedrig. Gleiches gilt für die Höhe des Schadens. Meist wird dem Autofahrer erst nach einem verschuldeten Unfall klar, was ihn unser Luxus-Schadenersatzrecht kostet, dann nämlich, wenn es um den möglichen Rückkauf seines Schadenfreiheitsrabattes geht. Die Beschwerdepост ist voll von Klagen von Versicherungsnehmern darüber, daß es doch gar nicht angehen könne, daß ein leichter Stoßstangenschaden mit DM 3.000,00 oder mehr belastet. Hierher gehört auch das kleine und große Betrugsszenario. 80 % aller Personenschäden sind Halswirbelsäulen-Traumata. Die Hälfte davon ist erlogen. Es fragt sich nur, welche Hälfte. Wenn es nur um DM 1.000,00 Schmerzensgeld geht, mag das vom Anspruchsteller noch als Kavaliersdelikt aufgefaßt werden. Daß die ärztliche Begutachtung und Behandlung zusätzlich Geld kostet und daß auch die Entgeltfortzahlung von den Versicherern zu tragen ist, sind Folgen, an die er wohl nicht denkt. Alles andere als ein harmloser Versicherungsbetrug ist es, wenn man sich das Auto stehlen läßt oder gar zur Aufbesserung der Haushaltskasse einen Schaden nach fiktiver Abrechnung mehrfach geltend macht. Versicherer und Ermittlungsbehörden gehen von hohen Dunkelziffern aus. Der keineswegs kriminalistisch vorgebildete Sachbearbeiter ist in diesen Fällen aufgerufen, hier nach Licht zu suchen, ohne Verdacht gegen den Falschen zu erheben. Wie leicht ist es dann aber, sich bei nicht nachweisbaren Vermutungen hinter juristische Beweislastregeln zurückzuziehen oder andere Methoden zu finden, um Gefechte, die verloren zu gehen drohen, doch noch durch Finten zu gewinnen.

Nimmt es da Wunder, daß ein serviceorientiertes Schadenmanagement bei gestandenen Schadensachbearbeitern keineswegs sofort auf freudige Akzeptanz stößt?

Diese Mitarbeiter müssen wir zu Schaden*managern* ausbilden und Serviceverhalten im Schadenfall nahebringen. Das ist zwar nicht einfach, aber es wird uns gelingen. Die Qualität des Schadenservice ist inzwischen Bestandteil

vieler Unternehmensphilosophien, weil sie Garant des Bestehens im Wettbewerb sein wird. Ihren Erfolg bestätigt der ehrliche Schadenkunde, der sich dem Management des Versicherers anvertraut.

Mir ist kein Fall bekannt, in welchem der geschädigte Autofahrer nach der Schadenabwicklung das Gefühl gehabt hat, daß sein Vertrauen mißbraucht wurde.

## Schadensmanagement durch Versicherer

### Schadensmanagement von und für Versicherer im Interesse des Geschädigten?

Roswitha Mikulla-Liegert, Rechtsanwältin, ADAC - Juristische Zentrale -, München

Wenn heute von Unfallschadensmanagement die Rede ist, sind damit in erster Linie Aktivitäten von Kraftschadenversicherern gemeint. Obwohl diese sowohl im Kasko- als auch im Haftpflichtschadenbereich eine Rolle spielen, möchte ich den Schwerpunkt meiner Ausführungen auf den Haftpflichtschadenbereich setzen: Hier liegen m. E. die größten rechtlichen Probleme und auch Hürden, stehen sich doch nicht wie im Kaskoschaden zwei Vertragspartner gegenüber, nämlich Versicherer und Versicherungsnehmer, deren Verhältnis zueinander im wesentlichen durch die Art des Versicherungsvertrages gestaltet wird und seine Prägung erhält. Sicherlich hat auch hier die Rechtsprechung immer wieder klarstellen müssen, daß dem betroffenen Versicherer bei der Ausgestaltung oder späteren Auslegung seiner Versicherungsbedingungen Grenzen gesetzt sind, die sich nicht selten auch im Haftpflichtschadenbereich wieder finden. Dort jedoch stehen sich zwei Parteien gegenüber, die völlig gegensätzliche Interessen haben und deren Verhältnis zueinander durch das Schadensersatzrecht ausgestaltet und auch abgegrenzt wird.

Wirft man einen Blick auf den Gesamtschadensaufwand in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, so beträgt dieser laut einer Information des GDV z. Z. rund 25 Mrd. DM jährlich. Davon entfallen 28 % auf die Abgeltung von Personenschäden. Der überwiegende Anteil jedoch, nämlich 72 %, entfällt auf die reinen Sachschäden, wozu die Kosten für Reparatur des beschädigten Fahrzeuges bzw. dessen Totalschadens, die Sachverständigen, Mietwagen oder alternativ den Nutzungsausfall gerechnet werden. Allein diese Zahlen zeigen bereits, daß es sich um eine Vielzahl von Schadenfällen handelt, deren Ausgleich in immer gleicher Art und Weise, ja typisiert und schematisiert abläuft.

Feststellbar ist, daß sich zwischen den unmittelbar Betroffenen, nämlich dem Geschädigten und dem Schädiger und seiner Haftpflichtversicherung eine Dienstleistungsbranche „rund um den Kfz-Schadenfall“ angesiedelt hat, zu der zu zählen sind Abschleppunternehmen, Werkstätten, Kfz-Sachverständige und Kfz-Vermieter. Letztere bieten sogar ein besonders Produkt an, nämlich den sog. Unfallersatzwagen.

Der Rechtsanwalt des Geschädigten ist zwar auch ein Dienstleister. Auch hier hat sich mittlerweile eine Spezialisierung herauskristallisiert, nämlich die

des Verkehrsrechtsanwaltes. Dennoch möchte ich den anwaltlichen Vertreter des Geschädigten nicht in die Reihe der anderen Dienstleister einordnen, denn ihm sind durch sein Berufsbild, die Berufsordnung und auch sein Berufsethos andere Aufgaben zugewiesen. Er soll vielmehr den Geschädigten aufklären, beraten und allein dessen Interesse vertreten und durchsetzen.

## *1. Interessenlagen nach einem Kfz-Unfallschaden*

### *1 Der Geschädigte*

Für den Geschädigten eines Kfz-Unfallschadens kommt das Schadensereignis in der Regel plötzlich und unerwartet und bringt, allein wegen des finanziellen Schadens und der plötzlichen Einschränkung seiner Mobilität, Unannehmlichkeiten mit sich. Auch wenn laut Statistik jeder Autofahrer alle 7 Jahre von einem Verkehrsunfall betroffen sein soll, ist die Statistik das eine, die Realität jedoch das andere: Von wenigen Ausnahmen abgesehen, ist der „typische“ Geschädigte nach einem Unfallgeschehen zunächst hilf- und ratlos. Sein Interesse ist, das Schadenereignis ungeschehen zu machen - und dies mit einem so geringen Aufwand wie möglich und vor allem nicht auf eigene Kosten.

Dieser primäre Wunsch des Geschädigten wird vom Gesetz unterstützt und geschützt, soll der Geschädigte doch nach § 249 BGB so gestellt werden, wie er ohne das Schadensereignis stehen würde. Das Gesetz hat den Geschädigten dabei aber nicht in die Hand des Schädigers gegeben. Vielmehr kann der Geschädigte bestimmen, ob und auf welche Art und Weise er den ursprünglichen Zustand wiederherstellen (lassen) will.

Die mangelnde Erfahrung, insbesondere auch mit den Folgen des Unfallgeschehens selbst und den vom Gesetz anerkannten Wahlmöglichkeiten und seinen Grenzen umzugehen, machen viele Geschädigte mehr als empfänglich für die Annahme von Unterstützungs- und Dienstleistungen, auf die ich im Laufe meines Vortrages genauer eingehen möchte.

### *2 Der Schädiger und seine Kfz-Haftpflichtversicherung*

Die aktive Rolle des Schädigers ist nach einem Kfz-Schadenfall schnell beendet. Im wesentlichen erschöpft sie sich in der Meldung des Schadensereignisses an seine Kfz-Haftpflichtversicherung und die Beschreibung des Unfallherganges. Danach übernimmt der Versicherer die aktive Rolle - auch im rechtlichen Sinne: Nach § 3 Pflichtversicherungsgesetz ist der Kfz-Haftpflichtversicherer dem Geschädigten gegenüber direkt berechtigt und verpflichtet. Er

kann im Falle des Scheiterns der außergerichtlichen Verhandlungen direkt vom Geschädigten auf dem Klagewege in Anspruch genommen werden.

Die Interessen des Versicherers liegen zunächst auf der Hand und werden ihm auch vom Gesetz vorgegeben: Seine Aufgabe ist die *Abwehr* von Schadensersatzansprüchen - darauf wird bei den neuen „Dienstleistungsangeboten“ der Versicherer besonderes Augenmerk zu richten sein - und das Geringhalten von Schadenzahlungen.

### 3 Die „Dienstleister“

Wie bereits einleitend exemplarisch aufgezählt, haben sich eine Reihe von Dienstleistern und Dienstleistungen nach einem Kfz-Schadenfall entwickelt. Teilweise haben sich eigene Branchen gebildet, die nur von den Unfallschäden leben.

Die Vielzahl der Schadenfälle versprechen ein lukratives und zum Teil sicheres Geschäft. Die Konkurrenz ist groß: So ist es nicht verwunderlich, daß vor dem Hintergrund, einen Auftrag zu erhalten, Provisionszahlungen zwischen 10 und 30 % des vermittelten Folgeauftrages offensichtlich zwischen verschiedenen Anbietern an der Tagesordnung sind.

Es haben sich auch besondere Dienstleistungsangebote entwickelt, wie etwa der Verzicht auf die Vorleistungspflicht des Geschädigten als eigentlicher und rechtlicher Auftraggeber, die Direktregulierung mit den Versicherern - über die „Hilfsmittel“ (Sicherungs-)Abtretung und Reparaturkosten-Übernahmeerklärung - bis hin zur Organisation des Unfallschadens.

Da viele Geschädigte den Gang zum Anwalt aus Gründen der Bequemlichkeit, einer zum Teil unerklärlichen Scheu, aber auch aus Kostengründen vermeiden, versuchen sie, die notwendigen Informationen auf die Schnelle und vor allem kostenlos von den Dienstleistern zu erhalten - oder sie sind zumindest gerne bereit, entsprechende Ratschläge anzunehmen. Gerade nach einem Verkehrsunfall fühlen sich heute offenbar viele berufen, den Geschädigten über seine Rechte und Möglichkeiten aufzuklären und Schadenregulierung zu betreiben. Der Geschädigte honoriert dieses Anerbieten als weitere Dienstleistung und erkennt nicht, daß seine Unsicherheit und Unkenntnis häufig zum eigenen Vorteil ausgenützt wird. (Von der mangelnden Qualität solcher rechtlichen Auskünfte ganz zu schweigen.)

Die besondere Dreieckskonstellation - Geschädigter, Versicherer, Dienstleister - führt zu einer eingeschränkten Kontrollmöglichkeit der direkt Betroffenen. Das hat, wie sollte es anders sein, auch zu Fehlentwicklungen geführt, in der im Falle der Regulierung eines Unfallschadens ohne erkennbare betrieb-

liche Notwendigkeit höhere Preise angesetzt, Rechnungen „aufgebauscht“, unnötige Reparaturen durchgeführt und Reparaturen abgerechnet werden, die gar nicht ausgeführt wurden.

Diese Fehlentwicklung fand ihren Höhepunkt bereits Anfang der 70er Jahre und dann nochmals, nach 1989 vor allem in den neuen Bundesländern, in der Bildung sogenannter Unfallhelferringe, in der die beteiligten „Unfallhelfer“ vertrauensvoll und vor allem zum eigenen Vorteil Hand in Hand arbeiteten, zu Lasten des Geschädigten und/oder des Versicherers unnötige Kosten produzierten und damit den Schadenfall nur vergrößerten. Bereits 1995 hatte ich die Gelegenheit, diese Mißstände genauer zu beschreiben anlässlich des 33. Verkehrsgerichtstages im Arbeitskreis III, der sich dem Thema „Unerlaubte Rechtsberatung in Verkehrssachen“ widmete.

## *II. Die Rolle der Versicherer*

Bei den geschilderten Fehlentwicklungen liegt es auf der Hand, daß die betroffenen Versicherer von jeher bemüht waren, vor allem unnötige und ungerechtfertigte Schadenzahlungen zu verhindern oder zu minimieren.

Aber dabei belassen es viele Versicherer nicht: Vielmehr sollen die Auszahlungen insgesamt verringert werden. Diese Tendenz ist vor allem festzustellen mit dem Beginn des sogenannten Binnenmarkts auch für die Versicherungen im Sommer 1994 und damit einhergehend mit der immer stärkeren Konkurrenzsituation, der die Versicherer heute ausgesetzt sind.

Die Bestrebungen, Ausgaben gering zu halten, sind natürlich durchaus legitim, kommen Einsparungen doch auch der Versichertengemeinschaft zugute, indem die Prämien bezahlbar bleiben und unseriöse Geschäftemacherei - auch zu Lasten des Geschädigten - verhindert oder zumindest eingeschränkt wird.

Diese Bestrebungen der Versicherer haben jedoch mittlerweile eine Dimension angenommen, bei der nur noch die eigenen, wenn auch langfristigen, Einsparungen im Vordergrund stehen. Viele Versicherer haben sich offensichtlich zur Aufgabe gemacht, Auszahlungen zu reduzieren, koste es was es wolle!

### *1 Entwicklung*

Charakteristisch für den Vorstoß vieler Versicherer, die Entstehung von Kosten und damit die Auszahlungen zu verringern, war zu nächst, daß man sich auf einzelne Branchen innerhalb der Dienstleister konzentrierte:

Im Herbst 1992 kam es zu einer erheblichen Revision der Unfallersatzwagenpreise auf Veranlassung der Versicherer in der sogenannten (und auch letzten) HUK-Empfehlung, die zu einem Aufschrei in der Vermietbranche und - offensichtlich als Gegenmaßnahme - zu einem teilweise nicht unerheblichen Preisanstieg führte. So war es 1993 keine Seltenheit, daß für ein Unfallersatzfahrzeug der kleinsten Klasse 200,— DM pro Tag in Rechnung gestellt wurden, während etwa die bereits erwähnte HUK-Empfehlung für diese Gruppe einen Betrag von 112,— DM vorsah<sup>1</sup>.

Dieser Machtkampf wurde jedoch auf dem Kopf des Geschädigten ausgeübt, der sich nach nur wenigen Tagen Anmietdauer zum Teil horrenden Mietpreisforderungen ausgesetzt sah, deren Ausgleich vom betroffenen Versicherer unter Hinweis auf die Verletzung der Schadenminderungspflicht verweigert wurde<sup>2</sup>. Folge war eine Unzahl von Prozessen, die zu einer uneinheitlichen und unübersichtlichen Rechtsprechung führte, bis der BGH im Jahre 1996<sup>3</sup> schließlich auch hier einen vorläufigen Schlußpunkt setzte.

Erstmals gaben sich jedoch die Versicherer nicht damit zufrieden, die Grenzen der Ausgleichspflicht vor den Gerichten immer wieder auszuloten: Es wurde vielmehr im Jahre 1993 von 6 Versicherern<sup>4</sup> eine eigene Mietwagenfirma unter dem Namen „Carpartner“ gegründet, mit der versucht werden sollte, das Mietpreisniveau auf ein den Versicherern akzeptables Maß zu senken. Die jahrelange gerichtliche Auseinandersetzung um Gründung und Betrieb von Carpartner führte erst 1998<sup>5</sup> zu einer endgültigen Bestätigung des Beschlusses des Bundeskartellamtes vom 07.07.1995<sup>6</sup>, der den beteiligten Versicherern untersagte, die getroffene Vereinbarung durchzuführen und damit in dieser Form zu betreiben. Viele der vor allem kleineren und mittelständischen Autovermieter haben jedoch dieses Kräftemessen wirtschaftlich nicht überlebt.

Es dauerte nicht lange und das Augenmerk einiger Versicherer fiel auf die Kfz-Sachverständigen. Diese stellen aus zweierlei Gründen ein Problem dar: Die Gutachten kosten Geld und sie enthalten für den Geschädigten wertvolle Angaben wie die Ermittlung der Wertminderung sowie sämtlicher Kosten, die üblicherweise bei einer Reparatur anfallen (so auch die sog. Verbringungskosten).

---

1. HUK-Empfehlung zur Abrechnung von Mietwagenkosten vom 01.11.1992, u.a. abgedruckt in NJW 1993, 376 f., VersR 1993, 24 ff.

2. Siehe z. B. den Überblick von Melzer, DAR 1994, 42 ff., Etzel/Wagner, DAR 1995, 17 ff.

3. BGH DAR 1996, 314 ff.; siehe auch Überblick von v. Gerlach, DAR 1996, 217, 219.

4. Colonia, Gothaer, Landwirtschaftlicher Versicherungsverein Münster, Nordstern, R + V Allgemeine Versicherung, Württembergische Versicherung.

5. BGH DAR 1998, 311 ff.

6. WUV-E BKartA 2795.

sten oder die UPE-Aufschläge auf die Ersatzteile). Sie versetzen den Geschädigten in die Lage, von einem seiner Wahlrechte Gebrauch zu machen und etwa auf Basis des Gutachtens abzurechnen.

Als Einsparungs- oder Disziplinierungsmaßnahme wurde daher versucht, die Honorare für die Gutachtenserstellung zu kürzen - unter Hinweis auf Tabellen, die jedoch Versicherer selbst aufgestellt oder mit größeren Sachverständigenorganisationen ausgehandelt hatten. Ebenfalls immer wieder versucht wird, die als unnötig empfundenen Begleitkosten einer Kfz-Reparatur zu ignorieren und diese nicht auszuzahlen. Gerade im Totalschadensbereich bei der Ermittlung des Restwertes werden viele Sachverständige mit Regreßprozessen unter der Berufung auf Angebote, die vor allem auch von sogenannten Restwertaufkäufern abgegeben wurden, überzogen, und das, obwohl der einzelne Sachverständige der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes<sup>7</sup> gefolgt und den Sondermarkt außer acht gelassen hat.

Zunehmend verhindert werden soll die Einschaltung eines freien Sachverständigen. An seine Stelle soll, wenn überhaupt, nur der versicherungseigene Sachverständige treten, der auftragsgemäß Gutachten mit Angaben erstellt, wie sie vom Versicherer akzeptiert werden.

Mit der Gründung der Firma Car Expert, eine Tochter der R + V, Viktoria und KRAVAG Versicherungen, wurde ein ähnlicher Weg versucht wie bei Carpartner und dem Geschädigten vorgegeben, es handle sich um freie Sachverständige, was jedoch nicht der Fall war.

Ebenfalls werden großzügig von einigen Versicherern Reparaturfreigaben erteilt, die bis zu 8.000,— DM der geschätzten Reparaturkosten gehen, wenn nur auf die Einschaltung eines Sachverständigen verzichtet wird. Dabei nimmt man offensichtlich auch in Kauf, daß es einige Werkstätten mit der Schadenhöhe nicht ganz so genau nehmen.

Der nächste oder besser erste große Schritt in Sachen Unfallschadensmanagement wurde ebenfalls anlässlich des Verkehrsgerichtstages im Jahre 1995 einer breiteren Öffentlichkeit bekannt gemacht: Unter dem Stichwort „Aktive Schadenregulierung“ stellte damals Bartels vor, wie zukünftig in der Schadenregulierung der Kontakt zum Geschädigten vor allem in zeitlicher Hinsicht schneller aufgebaut werden solle. Ziel war, nicht mehr auf die erste Reaktion oder die Anspruchsanmeldung des Geschädigten passiv zu warten, sondern aktiv auf den Geschädigten zuzutreten. Argumentiert wurde damals bereits mit dem Zeit- und Kostengewinn.

---

7. Wie BGH DAR 1993, 251.

## 2 *Das Unfallschadensmanagement*

### 2.1 *Der schnelle Zugriff oder der Wettlauf um den Geschädigten*

Von dieser Überlegung der aktiven Schadenregulierung war es nur noch ein kleiner Schritt, das Modell zu Ende zu denken. Das hieß, zunächst einmal eine Aufstellung zu machen, was bei der Regulierung eines Sachschadens nach einem Verkehrsunfall Kosten verursacht. Es überrascht nicht, daß es alle bereits erwähnten Dienstleister waren, einschließlich des Rechtsanwaltes. Wie ist es jedoch möglich, ohne allzu offensichtliche Verstöße gegen geltendes Recht diese Kosten zu reduzieren oder ganz zu vermeiden? Einen Teil dieser Maßnahmen im Hinblick auf die Kosten für die Unfallersatzfahrzeuge und die Kosten, die mit der Einschaltung eines Sachverständigen einhergehen, habe ich bereits dargestellt.

Grundlegend wurde jedoch erkannt, daß der Erfolg jeder Einsparungsmaßnahme davon abhängt, daß zum Geschädigten schnellstmöglich Kontakt aufgenommen und gleichzeitig seine anderweitige externe Beeinflussung verhindert wird. Der Vertreter einer Versicherung sprach unverblümt davon, daß die „Wegelagerer“ ausgeschaltet werden müßten. Der Geschädigte dürfe nicht die Gelegenheit erhalten, abends nach dem Unfall am Stammtisch auf dumme Gedanken gebracht zu werden.

Neben der Neustrukturierung des Zentralrufes der Autoversicherer vor ca. 1 $\frac{1}{2}$  Jahren, der nicht mehr nur die Information erteilen soll, an welche Versicherung nach einem Verkehrsunfall sich der Geschädigte zur Anmeldung seiner Ansprüche wenden könne, sondern der tatsächlich sogleich, wenn zeitlich möglich, die Weiterverbindung des Geschädigten an den zuständigen Sachbearbeiter des betroffenen Versicherers vorsieht, ist die aggressive Vergabe von Schutzbriefen im Zusammenhang mit dem Verkauf oder Zahlung der Folgeprämie von Kraftfahrzeugversicherungen wie auch die Bewerbung für die Übernahme der Notrufsäulen an den Bundesautobahnen zu nennen, die Ende Januar 1999 erfolgreich war.

Dem eigenen Versicherungsnehmer werden kreditkartenähnliche „Unfallhelfecards“ oder ein „AutoUnfallpaß“ übergeben, verbunden mit der Aufforderung, diese im Schadensfall an den Unfallgegner auszuhändigen. Dort werden ihm nicht nur die Kontaktnummer der gegnerischen Versicherung genannt, sondern ihm auch Hilfe- und Unterstützungsleistungen nach dem Schadenfall angeboten, wie z. B. die Vermittlung eines Abschleppdienstes, einer Werkstatt bis hin zur Benachrichtigung der Angehörigen.

Ein anderer Versicherer versucht es mit einem Preisausschreiben, wonach derjenige die Chance hat, ein neues Fahrzeug zu gewinnen, der schnell genug den Schaden meldet. Allen diesen Konzepten ist gemeinsam, daß über

den möglichst ersten Zugriff auf den Geschädigten der Zugriff auf den Schaden direkt geschaffen werden soll mit dem Ziel, den Schaden selbst zu gestalten.

Dafür reichen jedoch die gerade erwähnten Maßnahmen noch nicht aus. Der überwiegend wohl erste Kontakt des Geschädigten nach einem Schaden an seinem Pkw ist die Werkstatt - sei es über die Abschlepplösungen bereits direkt von der Unfallstelle, sei es weil das Fahrzeug zur Feststellung des Schadens einem Fachkundigen vorgeführt werden muß.

Gerade an der Schnittstelle Werkstatt/Kunde setzen die aktuellen Maßnahmen der Versicherer an, findet also das statt, was heute gemeinhin mit dem Begriff „Unfallschadensmanagement“ umschrieben wird.

## 2.2 Die Werkstätten

Zunächst wurde erkannt, daß ein enger Kontakt zwischen Werkstatt und Versicherung bestehen muß, ist die Werkstatt doch häufig auch der Dreh- und Angelpunkt für die Vergabe oder Vermittlung weiterer Dienstleistungen wie z. B. von Sachverständigengutachten und Mietwagen. Da es bei den zum Teil großzügigen Reparaturfreigaben einiger Versicherer zu Unregelmäßigkeiten kam, wird nun auf den Einsatz neuer Fernübertragungstechniken (wie z. B. Audalmage, MultiTel), die es ermöglichen, die Besichtigung des Fahrzeuges über eine Kamera direkt auf den Schreibtisch des Versicherungssachbearbeiters zu senden, große Hoffnungen gesetzt. Dieser soll sogleich nach Überprüfung der Bilder und Erhalt der Reparaturkalkulation die Reparaturfreigabe erteilen oder, wenn erforderlich, die Begutachtung durch den versicherungseigenen Sachverständigen veranlassen können. Die Einschaltung eines vor allem freien Sachverständigen ist dadurch eigentlich kaum noch nötig bzw. möglich.

Versicherer, die diesen Kontakt zur Werkstatt als sinnvoll und zukunfts-trächtig erkannt haben, legen nicht nur Wert auf diese neueste technische Ausstattung, sondern auch auf die Möglichkeit, bestimmte Arbeiten, z. B. Lackierungen, im eigenen Betrieb durchführen zu können, um etwa die Verbringungskosten zu vermeiden. Das setzt jedoch bereits eine gewisse Größe des Betriebs voraus. Die nächsten Ansatzpunkte sind die Preisgestaltung der Werkstatt, die schnellstmögliche Aufnahme der Reparatur und die Durchführung bestimmter Reparaturtechniken, die unter den Schlagworten „reparieren statt erneuern“ und vor allem „zeitwertgerechte Reparatur“ zur Zeit heftig und ausdauernd diskutiert werden.

Die Versicherer, die sich bereits frühzeitig mit diesen Konzepten anfreundeten, haben schnell zu erkennen gegeben, daß sie bemüht sein werden, die Geschädigten an alle jene Werkstätten zu vermitteln, die den genannten Vor-

gaben entsprechen. Die Vermittlung wiederum ist nur dann möglich, wenn der Zugriff auf den Geschädigten schnellstmöglich nach dem Unfall erfolgt.

### 3 Konzepte und Reaktionen der Dienstleister

Die betroffenen Dienstleister, allen voran die Werkstätten, aber auch die Sachverständigen, haben schnell erkannt, daß sie sich in Zukunft einem massiven Auslese- bzw. Verdrängungsprozeß ausgesetzt sehen werden. Diese Angst wurde geschürt durch die Aktionen im Zusammenhang mit den Unfallersatzwagentarifen und wird aktuell geschürt durch Aussagen von Versicherungsseite, es gebe zu viele Sachverständige und Werkstätten, deren Zahl reduziert werden müsse.

Dieser Einsatz wirtschaftlicher Macht durch konkrete Eingriffe in fremde Märkte läßt Kooperationsangebote, die zum Teil von den Dienstleistern aus eigener Initiative eingebracht werden, verständlicher erscheinen:

Bereits im Jahre 1995 gab es den Versuch einer Kooperation zwischen den sogenannten *EUROGARANT-Werkstätten* (es handelt sich dabei um Karosseriewerkstätten, die im Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik, ZKF, organisiert sind) und Versicherern, deren niedergeschriebene Leitgedanken solch interessante Ausführungen enthielten, wie z. B.

- umgehende Kontaktaufnahme zwischen Versicherung und Karosserie-Fachbetrieb (oder umgekehrt),
- keine Einschaltung eines freien Sachverständigen, ausgenommen der Geschädigte besteht unbedingt darauf,
- bei Verdacht auf wirtschaftlichen Totalschaden Rücksprache mit Versicherer,
- schnellstmöglicher Reparaturbeginn und bevorzugter Reparaturablauf zur Vermeidung unnötiger Standzeiten,
- generell kein Mietwagen. Falls Geschädigter unbedingt darauf besteht, Kontaktaufnahme mit Versicherung.

1996/1997 erschien *Motorcare* auf dem deutschen Markt, deren Ziel es ist, die Reparaturleistungen in dem gewünschten Sinne zu beeinflussen. Mit einer ausgesuchten Anzahl von Partner-Werkstätten, bei denen es sich wiederum bis heute überwiegend um Karosseriebetriebe handelt, wurde nach dem bereits bekannten Muster Versicherern u.a. angeboten, daß diese Werkstätten schnellsten und direkten Kontakt aufnehmen, „spätestens innerhalb von 24 Stunden eine Schadensschätzung ... in der vom Versicherer verlangten Form über Audatex/Audalmage oder DAT ... übermitteln“ sowie „wenn irgend möglich, spätestens 24 Stunden nach Übermittlung der Schadensschätzung mit der Reparatur beginnen ...“.

Von der Werkstatt müssen wiederum bestimmte Preise, Reparaturtechniken und Zusatzleistungen erbracht werden wie z. B. kostenloses Abholen und Liefern des Fahrzeuges sowie das Stellen eines Ersatzfahrzeuges, im Kaskoschadenfall bei einem Fahrzeug der untersten Fahrzeugklasse für den Kunden ohne Mehrkosten. Rechnungen und Fortschrittskontrollen werden über und an den Motorcare weitergereicht. Die Auszahlung der Reparaturkosten durch den Versicherer erfolgt an Motorcare, die sie abzüglich einer Provision von 5 % an die Partner-Werkstatt weiter überweist. Dieses Konzept, das ursprünglich aus England stammt, ist viel diskutiert und auch kritisiert worden. Zu weiteren Einzelheiten möchte ich auf die kurze Übersicht von Otting/Mikulla-Liebert aus dem Jahre 1997<sup>8</sup> verweisen.

Entgegen den Planungen der Motorcare-Betreiber konnte eine bundesweite Ausdehnung bis heute nicht erzielt werden. Ebenfalls haben sich nach meinen Informationen weiterhin bis heute nicht mehr als 7 (nach neuesten Angaben von Motorcare mittlerweile 11 Versicherer) zur Zusammenarbeit mit Motorcare bereit gefunden. Dies war wohl auch das Ergebnis einer gemeinsamen Aktion von betroffenen Verbänden und Interessengruppen, zu denen im Herbst 1997 u.a. der ADAC, der Automobilclub von Deutschland e. V. (AvD), der Bundesverband der Autovermieter Deutschlands e. V. (BAV), der Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. (BVSK), der Deutsche Anwaltverein (DAV) und der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) gehörten.

Auch wenn vor allem der ZDK für seine Werkstätten gegen Anbieter wie Motorcare aktiv zu Felde zog vor dem Hintergrund einer wettbewerbsfeindlichen Auslesepolitik von Versicherern, kam er wohl zu dem Ergebnis, daß man doch den Versicherern entgegenkommen müßte:

Seit gut 1/2 Jahr ist daher ein sogenannter *Maßnahmenkatalog der Automobilwirtschaft zur Kostensenkung bei der Unfallschadenregulierung* in Arbeit, in der die betroffenen Verbände (Verband der Automobilindustrie, VDA, Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen, VDIK, und der ZDK) zwar das Hohelied des Schutzes der Rechte des Geschädigten in einer Art Präambel aufnehmen, aber gleichzeitig wiederum die schnelle und direkte Kommunikation, den unverzüglichen Reparaturbeginn und den Einsatz bestimmter Reparaturtechniken anbieten.

Obwohl die Verbände die Auslese ihrer Werkstätten durch die Versicherer - auch im finanziellen Bereich - mit diesem Maßnahmenkatalog verhindern

---

8. Siehe DAR 1997, 441 ff.

wollten, sind Bemühungen von Versicherern in der Verhandlungsphase bekanntgeworden, wiederum bestimmte Werkstätten über einen Pflichtenkatalog an sich zu binden, die als Gegenleistung bevorzugt vermittelt werden und damit regelmäßig Aufträge erhalten.

Auch die Automobilindustrie scheint sich nicht auf Aktivitäten in bezug auf die Erstellung eines Maßnahmenkataloges zu beschränken. In den letzten Tagen sind Konzepte von Mercedes-Benz Deutschland und auch von Volkswagen/Audi für die eigenen Partnerbetriebe bekanntgeworden, die alle die Vorgaben der Versicherer zur Kosteneinsparung, wie z. B. keine Einschaltung eines freien Sachverständigen, unverzüglicher Beginn der Reparatur, Abklärung des Reparaturweges mit dem Versicherer, vorsehen.

Auch die *Sachverständigen* sind nicht untätig geblieben und bieten über den Einsatz digitaler Fernübertragungstechniken bis hin zum Internet den Versicherern ebenfalls an, den Schaden schnellstmöglich gemeldet zu erhalten und effizient bearbeiten zu können. Zu erwähnten seien hier nur Projekte wie *Claims Net* oder das *DSN* der *DEKRA*, die zwar auf dem Papier die Einbindung aller Beteiligten vorsehen, aber bereits der Einsatz der speziellen Techniken läßt, zumindest in absehbarer Zeit, für den Geschädigten keinen Platz. Meines Erachtens machen sich die Anbieter über die Attraktivität ihres Angebotes auch etwas vor: Sinn des Unfallschadensmanagement ist ja gerade, Gutachten - vor allem von freien Sachverständigen - zu verhindern. Die Versicherer werden also sich dieser Medien nur dann bedienen, wenn die Sachverständigen in der Form abrechnen und ihre Gutachten erstellen, wie es für die Kostenminimierung von Schadenregulierungen erforderlich erscheint.

### *III. Das Unfallschadensmanagement - eine neue vorteilhafte Dienstleistung für den Geschädigten?*

#### *1 Vorteile*

Von Versicherern wird auch in den Medien<sup>9</sup> behauptet, die Geschädigten würden zum Teil regelrecht euphorisch auf diese bisher nicht bekannte Fürsorge reagieren, zumindest würden entsprechende Dienstleistungen erwartet - ja sie wären ein Zeichen der Zeit. Vielfach wird von Versicherungsseite auch immer behauptet, der Geschädigte sei nicht Gegner, sondern auch Kunde -

---

9. Siehe z. B. Blick durch die Wirtschaft vom 03.07.1998, S. 3: „Die neuen Umgangsformen der Versicherer“.

dies bereits vor dem Hintergrund des zunehmenden Wettbewerbs unter den Kraftfahrzeugversicherern.

Letztlich kämen Kosteneinsparungen allen Versicherungsnehmern über das Angebot günstiger, bezahlbarer Prämien zugute.

Zweifellos stellt die Rundumbetreuung des Geschädigten durchaus einen Vorteil dar, unter der Voraussetzung, daß der Geschädigte erhält, was ihm nach dem Schadenrecht zusteht, der dienstleistende Versicherer also *selbstlos* Leistungen erbringt oder Auszahlungen tätigt, ohne daß diese vom Geschädigten ausdrücklich verlangt werden. Genauso kann man argumentieren, daß gegen diese Form der Dienstleistung der Versicherer dann nichts einzuwenden ist, wenn der Geschädigte den Service annimmt und in dem Moment weiß, was auf ihn zukommt, er sich also ganz bewußt für eine bestimmte Form der Schadenregulierung entscheidet. Aber genau dies ist, wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen werden, nicht der Fall.

## 2 *Nachteile und Kritik am geplanten Unfallschadensmanagement*

Dafür muß man sich nochmals vergegenwärtigen, weshalb überhaupt Planungen und Anstrengungen von Versicherern in diesem Bereich bestehen:

Die sogenannte neue Schnelligkeit, von der in diesem Zusammenhang immer die Rede ist, soll nur den schnellen Zugriff auf den Geschädigten ermöglichen. Frei von fremden Einflüssen soll der Schaden gestaltet und damit die erwünschte Einsparung erreicht werden. Indem der Geschädigte durch das Schaffen von schnellen Tatsachen darin gehindert werden soll, den Schaden begutachten zu lassen und sich über das weitere Vorgehen, vor allem seine vom Gesetz und der Rechtsprechung vorgesehenen Wahlmöglichkeiten zu informieren, werden also nicht nur die Gebühren für die Sachverständigen und den Rechtsanwalt gespart, sondern auch die finanziellen Aufwendungen für den Sachschaden selbst.

Auch wenn einige Versicherer immer wieder zusichern, daß der Geschädigte auch unaufgefordert alles erhält, was ihm zusteht, sprechen die internen Papiere oder Vertragsentwürfe für Werkstätten eine andere Sprache: So heißt es etwa im „Servicekonzept zu Unfallschäden (vermitteltes/nicht vermitteltes Geschäft) für die gemeinsamen Kunden (Versicherter/Geschädigter) der Allianz Versicherung und des Ford-Vertragspartners“, daß nur auf Wunsch des Geschädigten Wertminderung und Nutzungsausfall gezahlt würden. Diesen Wunsch bzw. das zugrundeliegende Wissen muß der Geschädigte jedoch erst einmal bekommen. Ich denke nicht, daß dies von der Allianz oder vom Ford-Vertragspartner geweckt wird. Daran ändert auch nichts die offensichtlich neue, aber nur nach außen abgeschwächte Formulierung: Danach wird nur

festgestellt, daß der Geschädigte Wertminderung und Nutzungsausfall erhält, eine Selbstverständlichkeit also. Wollte man tatsächlich eine andere, für den Geschädigten positive Regelung schaffen, müßte die Aussage gemacht werden, daß der Geschädigte die Wertminderung und den Nutzungsausfall auch ohne ausdrückliche Anforderung erhalten soll.

Die Praxis zeigt bis heute auch, daß es immer wieder Versicherer gibt, die sich nicht scheuen, selbst gegen gefestigte Rechtsprechung anzurennen und die Geschädigten regelmäßig zwingen, zu Unrecht zurückgehaltene Zahlungen gerichtlich einzuklagen. Darauf verzichtet ein nicht zu vernachlässigender Teil letztendlich - sei es aus Kostengründen oder einfach, weil man sich neben dem finanziellen Schaden nicht auch noch emotional durch ein Gerichtsverfahren belasten möchte. Das erklärt m. E. auch die von Versicherern immer gerne genannte verhältnismäßig geringe Zahl von gerichtlichen Verfahren, die bei 2 % aller Schadenfälle liegen soll. Hier wäre vielmehr von Interesse, wie hoch der Anteil der restlichen der 98 % ist, die berechnete Forderungen nicht vollständig ausgeglichen erhalten.

Der schnelle Zugriff auf den Geschädigten bedeutet ja nicht, daß nun auf einmal die Haftungslage schneller geklärt und damit Auszahlungen schneller geleistet würden. Wie oft muß sich ein Geschädigter über Wochen, ja Monate vom Versicherer vertrösten lassen mit dem Argument, der eigene Versicherungsnehmer habe sich noch nicht geäußert, die Haftung der Beteiligten sei noch nicht endgültig geklärt, in die Ermittlungsakten habe noch keine Einsicht genommen werden können.

Trotzdem wird nach den Konzepten mit der Werkstatt („schnellstmöglicher Reparaturbeginn“, - ich erinnere an Motorcare, bei dem dies spätestens nach 48 Stunden der Fall sein soll!) repariert - sei es nun sinnvoll oder nicht. Es bleibt überhaupt keine Zeit mehr, den Geschädigten und Kunden zu informieren, geschweige denn hat der die Möglichkeit, die notwendigen Informationen einzuholen, sich etwa bei einem Rechtsanwalt objektiv beraten zu lassen und unter Abwägung aller Vor- und Nachteile sich für das Ob und Wie einer Reparatur zu entscheiden.

Daß hier tatsächlich in die rechtlich geschützte Position des Geschädigten eingegriffen werden soll, zeigt auch die immer wiederkehrende Aussage bei *allen* Werkstattkonzepten, daß die fiktive Abrechnung verhindert oder zumindest zurückgedrängt werden soll. Gerade die fiktive Abrechnung ist aber auch ein Schutz des Geschädigten für den Fall, daß er den Schaden nicht oder nur teilweise ausgeglichen erhält, weil etwa die Haftung sich im nachhinein anders darstellt als selbst vom Geschädigten ursprünglich gedacht. Gerät er an die Dienstleistungen des Unfallschadensmanagements, hat er zwar ein vollständig repariertes Fahrzeug, muß jedoch bei negativem Ausgang die Reparatur-

kosten ganz oder teilweise aus eigener Tasche bezahlen, was bei vernünftiger Überlegung hätte verhindert oder zumindest anders gestaltet werden können.

Ein weiteres Problem stellen die Reparaturmethoden dar, zu denen sich Werkstätten gegenüber Versicherern verpflichten: Hier besteht die Möglichkeit des Einsatzes technisch minderwertiger Reparaturmethoden. Der Geschädigte gerät also in Gefahr, eine technisch minderwertige Schadenbeseitigung zu erhalten - womöglich, ohne daß er es weiß. Dies gilt insbesondere für den Einsatz sog. gebrauchter Ersatzteile, mit dem sich anlässlich des diesjährigen Verkehrsgerichtstages der Arbeitskreis VII abschließlich befaßt. Es ist daher hier nicht der Ort und nicht die Zeit, darauf näher einzugehen.

Vielfach bedeuten die Kooperationen mit Versicherungen, daß Werkstätten bei ihren Preisen nachgeben müssen. Dies ist sicherlich vom Ansatz richtig und auch im Sinne der Verbraucher, ist es doch nicht einzusehen, daß Reparaturen nur dann teuer sein sollen, weil sie durch einen Schadenfall verursacht wurden, für den letztendlich ein Versicherer ausgleichspflichtig ist. Auch ist gegen die stärkere Kontrolle von Reparaturleistungen und deren Inrechnungstellung nichts einzuwenden.

Werden die Werkstätten, wenn sie bei Unfällen über die Vermittlung von Versicherern überhaupt noch mit Aufträgen bedacht werden wollen, jedoch gezwungen, niedrigere Preise und/oder - sonst unübliche - kostenlose Nebenleistungen in einem Maße zu erbringen, welches das betriebswirtschaftlich sinnvolle Maß übersteigt, ist nicht mehr nur der gesunde Wettbewerb der Werkstätten untereinander und deren angemessener Bestand gefährdet. Es findet vielmehr auch eine Verschiebung des Kostengefüges statt: Worauf eine Werkstatt bei Regulierung mit der Versicherung verzichtet, das muß sie sich auf andere Weise wieder hereinholen. Das kann bedeuten, daß die „normalen“ Werkstattkosten ansteigen werden, was sich beim Ausdünnen des Werkstattnetzes durch Automobilhersteller, aber auch durch die Versicherer, besonders negativ zu Lasten der Autofahrer und Verbraucher auswirken könnte. Der Verbraucher hätte also im Ergebnis von den Einsparungsmaßnahmen der Versicherer nichts - das Autofahren würde für ihn nur teurer.

#### IV. *Ausblick*

Die Versuche der Versicherer, die Ausgaben für die Schadenregulierung zu begrenzen - und zwar auch zu Lasten der Geschädigten - , haben in den vergangenen Jahren eine bisher nicht dagewesene Intensität angenommen.

Die Idee des Unfallschadensmanagements ist dabei nicht der einzige große Ansatz. Noch gar nicht andiskutiert wurde dabei die Frage, inwieweit sich hier ein Haftpflichtversicherer außerhalb der Wahrnehmung seiner eigenen Ange-

legenheiten begibt, wenn er Dienstleistungen im Rahmen von Unfallschadensmanagementaktivitäten erbringt und dadurch fremde, vor allem rechtliche Angelegenheiten besorgt. Es stellt sich also hier die rechtlich sehr interessante Frage, ob und inwieweit ein Verstoß gegen das Rechtsberatungsgesetz vorliegen dürfte.

Der Blick ins Ausland, den die Versicherer immer dann und gerne dorthin werfen, wo es zumindest aus Versicherungssicht paradiesische Verhältnisse gibt (bezeichnenderweise sind es nicht immer dieselben Länder), bringt in regelmäßigen Abständen neue Ideen und die Forderung hervor, dies doch bitte hier in Deutschland auch einzuführen. Die Rechtslage in Deutschland wird dann immer gerne als realitätsfern, nicht finanzierbar und die Unfallgeschädigten werden gerne als maßlos hingestellt.

Diskutiert wird in Versicherungskreisen z. Z. etwa auch das sog. französische Modell. Ganz einfach beschrieben, soll hier die Haftpflichtschadenregulierung in erster Linie mit dem eigenen Versicherer geführt werden. Der spätere Ausgleich soll dann zwischen diesem und dem eigentlichen ausgleichspflichtigen Versicherer erfolgen.

Der bisher massivste Versuch, eigenen Interessen zur Durchsetzung zu verhelfen, dürfte jedoch im sog. Schadenrechtsänderungsgesetz<sup>10</sup> zu sehen sein, das trotz intensiver Bemühungen in der vergangenen Legislaturperiode nicht mehr umgesetzt werden konnte. Die darin vorgesehene Ergänzung des § 249 BGB zur fiktiven Abrechnung dürfte wohl jedem Juristen, mag er zur fiktiven Abrechnung stehen wie er will, vor Augen geführt haben, in welcher Gefahr wir sind, daß bestimmte Gruppen durchaus in der Lage sind, ihre ausschließlichen und möglicherweise auch kurzfristigen finanziellen Interessen gesetzlich zu zementieren, mögen die geplanten Regelungen noch so widersinnig, unpraktikabel und systemwidrig sein.

Die Versicherer waren vor wenigen Tagen bei der Bewerbung um den Betrieb der Notrufsäulen erfolgreich. Um die Geschädigten vor den zunehmenden Gefahren zu schützen, werden Verbraucherschützer wie der ADAC am Wettlauf um den Geschädigten weiter teilnehmen müssen. Dafür reicht es nicht aus, nur zu kritisieren, zu mahnen und an die rechtlichen Probleme zu erinnern. Vielmehr muß der Geschädigte rechtzeitig in die Lage versetzt werden, die notwendigen Informationen über das für ihn am besten geeignete

---

10. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften (2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetz), Stand: 27. Januar 1998 (I B 4 - 3430/16 - 4 - 110127/98); siehe dazu auch die Ausführungen von Kleine-Cosack, DAR 1998, 180 ff.

IV/2

Verhalten zu erhalten, was natürlich auch die Aufklärung über rechtliche Ansprüche betrifft. Erst danach ist es ihm möglich, frei zu entscheiden, wie er den erlittenen Schaden ausgleichen und in diesem Zusammenhang angebotene Serviceleistungen und Dienste in Anspruch nehmen will - oder ob er darauf verzichtet.

# Schadensmanagement durch Versicherer

## Rechtliche Grenzen

Dr. Friedrich Graf von Westphalen, Rechtsanwalt, Köln

Weder aus der gesamtwirtschaftlichen Perspektive noch aus dem Blickwinkel der Haftpflichtversicherer soll bestritten werden, daß es einen wirtschaftlichen Zwang gibt, die Transaktionskosten bei Kfz-Unfällen gering zu halten, weil im Ergebnis immer die Gemeinschaft der Versicherten die Zeche bezahlen muß. Doch so einsichtig diese These und so sehr das Bestreben der Versicherer verständlich ist, betriebswirtschaftlichen Zwängen zu folgen, so sind doch verschiedene Aspekte zwingend zu berücksichtigen. Sie setzen dem Schadensmanagement der Versicherer enge Grenzen.

### *I. Die Grundthese von Engelke*

Engelke ist der Auffassung, daß § 3 Ziff. 1 Satz 2 PflVersG den Versicherer nicht daran hindere, dem Geschädigten „Angebote auf Naturalersatz zu unterbreiten“. Gestützt wird diese These durch seine Behauptung, § 249 Satz 1 BGB enthalte „grundsätzlich“ die Verpflichtung des Schädigers, Restitution zu leisten, so daß dann § 249 Satz 2 BGB die „Ausnahme“ darstelle, „nämlich das Recht des Gläubigers, statt Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag zu verlangen“. Mehr noch: Engelke meint, die „Ausnahmeregelung“ von § 249 Satz 2 BGB sei notwendig, um den Gläubiger des Ersatzanspruches vor Auseinandersetzungen mit dem Verursacher über das Gelingen der Schadensbeseitigung zu verschonen.

Von diesem dogmatischen Ansatz her gewinnt dann Engelke den erforderlichen „Spielraum“, um zugunsten der Versicherer eine „Vereinbarung zwischen den Parteien des gesetzlichen Schuldverhältnisses“ einzufordern, eine „schnellere, bessere und kostengünstigere Abwicklung“ des Schadens zu eröffnen. Zu diesem Zweck – so Engelke weiter – können die Versicherer „zunehmend den Kontakt zum Geschädigten suchen, um ihr Schadensmanagement anzubieten“. Daraus folgert Engelke: Damit bewegen sich die Versicherer „innerhalb der Regeln des Schadensersatzrechts“, indem sie nicht dieses Recht „ändern“, sondern „nur die bisherigen teuren Verfahrensweisen zur Disposition stellen.“

Diese These ist im folgenden zu hinterfragen. Im Kern geht es darum, die *Dispositionsfreiheit* des Geschädigten im Rahmen der §§ 249 ff. BGB heraus-

zuarbeiten. Dabei ist zu prüfen, ob es sich hierbei um eine gesicherte Rechtsposition des Geschädigten handelt oder ob der Versicherer befugt ist, im Rahmen des Schadensmanagements eine wie auch immer geartete „Vereinbarung“ zu treffen, welche hinter dem von der Rechtsprechung des BGH entwickelten Bild der Schadensabwicklung nach §§ 249 ff. BGB zurückbleibt.

## II. Die Struktur der Norm des § 249 Satz 2 BGB

Der Ausgangsthese von Engelke, daß § 249 Satz 2 BGB eine „Ausnahmeregelung“ enthält, ist als *Gegenthese* entgegenzusetzen, daß sich in dieser Norm der Grundsatz der *Dispositionsfreiheit* des Geschädigten verbirgt. Dieser Gesichtspunkt ist nunmehr zu vertiefen.

### 1. § 249 Satz 2 BGB als Ersetzungsbefugnis des Gläubigers

Das Recht des Geschädigten, wegen Beschädigung eines Kfz vom Schädiger Schadensersatz nicht im Rahmen der Restitution zu fordern, sondern den „dazu erforderlichen Geldbetrag“ zu verlangen, wird durchgängig in der h. M. als *Ersetzungsbefugnis des Gläubigers* gewertet (BGHZ 5, 105, 109; BGHZ 63, 182, 184; Palandt/Heinrichs, BGB, 58. Aufl., § 249 Rdnr. 3; Münch-Komm./Grunsky, BGB, 3. Aufl., § 249 Rdnr. 13; Staudinger/Schiemann, BGB, 13. Aufl., § 249 Rdnr. 215; Lange, Schadensersatz, 2. Aufl., S. 226 f.). Wann dieses Wahlrecht des Geschädigten erlischt, ist umstritten (OLG Düsseldorf, NJW-RR 1996, 1370, 1371). Auszugehen ist davon, daß § 249 Satz 2 BGB im Gegensatz zu § 250 Satz 2 BGB keine ausdrückliche Bindung – nach Fristsetzung und Ablehnungsandrohung – anordnet (Lange, Schadensersatz, S. 227). Daher wird man entscheidend darauf abstellen müssen, ob der Schädiger bereits Dispositionen zu Erfüllung des Herstellungsanspruchs gemäß § 249 Satz 1 BGB getroffen hat (Staudinger/Schiemann, § 249 Rdnr. 216), so daß dann der Geschädigte nur unter der Voraussetzung Geldersatz verlangen kann, soweit der Schädiger nicht mehr Willens oder in der Lage ist, die Reparatur in zumutbarer Weise sachgemäß durchzuführen (OLG Düsseldorf, NJW-RR 1996, 1370; Palandt/Heinrichs, § 249 Rdnr. 3).

Damit steht fest, daß der *Geschädigte* bei Beschädigung seines Kfz – gleichrangig – statt der „echten“ Naturalrestitution gemäß § 249 Satz 1 BGB *Geldersatz* gemäß § 249 Satz 2 BGB verlangen kann. Der Geschädigte ist insoweit „Herr des Restitutionsgeschehens“ (BGH NJW 1993, 1849, 1850). Damit ist gleichzeitig klar, daß zwischen § 249 Satz 1 BGB und § 249 Satz 2 BGB kein Regel-Ausnahme-Verhältnis besteht.

## 2. *Der Strukturunterschied zu § 251 BGB*

Wenn aber auch der Geldanspruch gemäß § 249 Satz 2 BGB seiner Funktion nach – genauso wie der Anspruch aus § 249 Satz 1 BGB – ein *Herstellungsanspruch* ist (BGHZ 92, 85, 87; Weber, VersR 1990, 934, 936; Palandt/Heinrichs, § 249 Rdnr. 5), so ist gleichwohl zu unterstreichen: Dieser Anspruch besteht selbständig neben dem Ersatzanspruch gemäß § 251 BGB und darf mit diesem nicht vertauscht oder verglichen werden (Weber a.a.O.). Der Anspruch auf Geldersatz gemäß § 249 Satz 2 BGB setzt nämlich stets voraus, daß Naturalrestitution *möglich* ist (BGH NJW 1984, 2282; Palandt/Heinrichs a.a.O.). Denn der Begriff „Beschädigung“ einer Sache im Sinn von § 249 Satz 2 BGB ist jede Sachverletzung, die durch Reparatur dieser Sache behoben werden kann (Staudinger/Schiemann, § 249 Rdnr. 218).

Die *Sachzerstörung* fällt daher nicht in den Anwendungsbereich von § 249 Satz 2 BGB (Palandt/Heinrichs, § 249 Rdnr. 6; Staudinger/Schiemann, § 249 Rdnr. 18; MünchKomm./Grunsky, § 249 Rdnr. 26). Dies hat der BGH jüngst im Rahmen eines Schadensersatzanspruchs wegen Nichterfüllung gemäß § 463 Satz 1 BGB nachdrücklich bestätigt (BGH ZIP 1998, 1313). Daraus folgt: Solange eine Naturalrestitution im Sinn von § 249 Satz 2 BGB „möglich ist“ (BGH a.a.O.), ist der aus § 249 Satz 2 BGB abgeleitete Anspruch auf Geldersatz zulässig.

Damit stehen dem Geschädigten im Rahmen des Regimes der §§ 249 ff. BGB *zwei Schadensersatzansprüche* zu: Primär der Herstellungsanspruch aus § 249 BGB, der in zwei Formen ausgebildet ist, und zwar Herstellung durch den Schädiger, sowie – nach Wahl des Geschädigten – Herstellung durch den Geschädigten; daneben besteht der Anspruch auf Wertersatz gemäß § 251 BGB (Weber, VersR 1990, 934, 936). Daraus folgt gleichzeitig: Nach der Struktur der §§ 249 ff. BGB steht es nicht dem Schädiger frei, die Herstellung einer von ihm schuldhaft geschädigten Sache gemäß § 249 Satz 1 BGB selbst vorzunehmen. Denn es ist ausschließlich das Recht des *Geschädigten*, diesen Weg zu wählen oder Geldersatz gemäß § 249 Satz 2 BGB im Rahmen der Restitution, nicht der Kompensation gemäß § 251 BGB zu fordern (Weber a.a.O.; Staudinger/Schiemann, § 249 Rdnr. 221).

## 3. *Die Dispositionsfreiheit des Geschädigten*

Damit ist der wesentliche Ansatzpunkt gewonnen: § 249 BGB schützt die Dispositionsfreiheit des Geschädigten. Dies gilt insbesondere gemäß § 249 Satz 2 BGB, wenn der Geschädigte vom Schädiger *Geldersatz* aufgrund eines Kfz-Schadens verlangt.

a) *Die BGH-Judikatur*

Dem Geschädigten sind gemäß § 249 Satz 2 BGB keineswegs die tatsächlich verauslagten Kosten, sondern – entsprechend Wortlaut und Sinngefüge der Norm – die zur Herstellung erforderlichen Kosten zu ersetzen (BGH NJW 1993, 1849, 1850; BGH NJW 1996, 1958, 1959). Mithin kann der Geschädigte die Schadensbeseitigung in eigener Regie finanzieren (Steffen, NJW 1995, 2057, 2059; BGHZ 63, 182, 185; BGH NJW 1992, 1800, 1801). Zu ersetzen ist also der erforderliche Geldbetrag, d. h. die Aufwendungen, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten durfte (BGH NJW 1992, 1800; BGH NJW 1985, 2469; Palandt/Heinrichs, § 249 Rdnr. 6; Steffen, NJW 1995, 2057, 2059).

Dieser Zusammenhang wird überdeutlich, wenn man sich vor Augen führt, daß der Schadensersatzanspruch gemäß § 249 Satz 2 BGB *kein Vorschußanspruch* ist, der nach durchgeführter Reparatur eines Kfz (oder einer anderen Sache) zu einer Abrechnung der tatsächlich entstandenen Kosten nötig (BGB NJW 1997, 520): Allerdings entspricht der Geldanspruch des § 249 Satz 2 BGB einer *Vorauszahlung* auf die Kosten, die dem Geschädigten bei der Reparatur – im Rahmen des Erforderlichen – erwachsen werden (Weber, VersR 1990, 934, 937). Selbstverständlich sind in diesem Zusammenhang auch Gesichtspunkte der Schadensminderungspflicht gemäß § 254 Abs. 2 BGB zu berücksichtigen (Palandt/Heinrichs, § 249 Rdnr. 6).

aa) *Ersatz fiktiver Reparaturkosten*

Die Dispositionsfreiheit des Geschädigten (BGH NJW 1976, 1396; BGH NJW 1982, 1864, 1865; BGH NJW 1985, 2469; BGH NJW 1986, 1538, 1539; Weber, VersR 1990, 934, 938 f.; Steffen, NJW 1995, 2057, 2059 – „Magna-Charta“) äußert sich vor allem darin, daß der Geschädigte das vom Schädiger erhaltene Geld nicht zur Reparatur des Kfz verwenden muß, sondern es *anderweitig* verwenden darf. Die im Sinn von § 249 Satz 2 BGB erforderlichen Kosten richten sich dabei grundsätzlich nach der Schätzung des Sachverständigen, ohne daß eine Werkstattrechnung/Werkstattquittung vorgelegt werden muß (BGHZ 66, 239, 246; BGH NJW 1992, 1800, 1801; BGH NJW 1989, 3099; zu diesem Urteil insbesondere Weber, VersR 1992, 527 ff.). Dies ist jüngst sogar für ein *Grundstück* vom BGH bestätigt worden (BGH NJW 1997, 520).

bb) *Herstellungsaufwand – Mietkosten*

Als Teil des Herstellungsaufwands im Sinn von § 249 Satz 2 BGB kann der Geschädigte den Ersatz der objektiv erforderlichen Mietkosten verlangen (BGH NJW 1985, 793; BGH NJW 1985, 2637; BGH NJW 1996, 1958). In

diesem Zusammenhang ist stets eine subjektbezogene Schadensbetrachtung anzustellen, welche auf die spezielle Situation des Geschädigten, insbesondere auf seine individuellen Erkenntnis- und Einflußmöglichkeiten sowie auf die möglicherweise gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten Rücksicht nimmt (BGH NJW 1996, 1849, 1850; BGH NJW 1996, 1958). Es reicht daher grundsätzlich aus, wenn der Geschädigte ein Ersatzfahrzeug zu einem im Rahmen der sogenannten Unfallersatztarife günstigen Tarif anmietet (BGH NJW 1996, 1958), weil er dann nicht gegen seine Schadensminderungspflicht gemäß § 254 Abs. 2 BGB verstößt. Denn im Rahmen von § 249 Satz 2 BGB ist der Geschädigte nicht verpflichtet, zugunsten des Schädigers zu sparen oder sich in jedem Fall so zu verhalten, als ob er den Schaden selbst zu tragen hätte (BGH a.a.O.). Dies wäre nämlich – wie der BGH mit Recht betont (BGH a.a.O.) – mit dem Gebot des vollständigen Schadensausgleichs, das die §§ 249 ff. BGB im Auge haben, unvereinbar (hierzu Steffen, NJW 1995, 2057, 2062).

*cc) Kauf eines Ersatzfahrzeugs*

Gemäß § 249 Satz 2 BGB kann der Geschädigte auch anstelle einer Reparatur ein Ersatzfahrzeug beschaffen, weil dies auch eine Form der Naturalrestitution ist (BGH NJW 1992, 302; BGH NJW 1992, 305; BGH NJW 1996, 1849). Auch in diesem Fall steht es dem Geschädigten frei, die im Rahmen von § 249 Satz 2 BGB erforderlichen Kosten auf Basis eines Sachverständigengutachtens zu ermitteln (BGH NJW 1996, 1849, 1850). Dabei ist freilich der Sachverständige verpflichtet, den Restwert des beschädigten Fahrzeugs vom Wiederbeschaffungswert abzuziehen (BGH a.a.O.). Genauso wie bei Anmietung eines Ersatzfahrzeugs (BGH NJW 1996, 1958) braucht sich der Geschädigte – wegen der „subjektbezogenen Schadensbetrachtung“ (BGH NJW 1996, 1958) – immer nur auf den ihm in seiner Lage ohne weiteres offenstehenden Markt zu begeben (BGH a.a.O.), was auch im Hinblick auf die Verwertungs-bemühungen des Geschädigten in gleicher Weise zutrifft (BGH NJW 1993, 1849, 1850).

*b) Einschaltung eines Anwalts – § 251 BGB*

Im Rahmen des § 251 BGB – also: außerhalb des § 249 Satz 2 BGB – ist allgemein anerkannt, daß der Geschädigte berechtigt ist, auch vorprozessual (BGHZ 127, 348) einen Rechtsanwalt einzuschalten, so daß diese Kosten als Folgeschäden zu erstatten sind, soweit sie adäquat kausal verursacht sind und in den Schutzbereich der Norm fallen (hierzu Palandt/Heinrichs, vor § 249 Rdnr. 58; Palandt/Heinrichs, § 249 Rdnr. 21; Staudinger/Schiemann, § 251

Rdnr. 120). In einfach gelagerten Fällen liegt jedoch nur dann ein erstattungspflichtiger Folgeschaden wegen der entstandenen Anwaltskosten vor, wenn die Inanspruchnahme des Anwalts deswegen erforderlich war, weil der Geschädigte geschäftlich ungewandt war oder wenn die Schadensregulierung verzögert wurde (BGHZ 127, 348, 350). Erfolgt also die Regulierung durch den Versicherer - von Bagatellfällen abgesehen – nicht aufgrund der ersten Schadensmeldung, dann sind auch die Kosten des danach beauftragten Anwalts erstattungspflichtig (Staudinger/Schiemann, § 251 Rdnr. 120).

### III. *Dispositionsfreiheit des Geschädigten – Vereinbarung durch den Versicherer/Schädiger*

Wenn es zutreffend ist, daß die Dispositionsfreiheit des Geschädigten im Rahmen von § 249 Satz 2 BGB – einschließlich seines Rechts, in nicht ganz leicht gelagerten Fällen einen Anwalt zu beauftragen – als „Magna-Charta“ des Schadensersatzrechts zu bezeichnen ist (Steffen, NJW 1995, 2057, 2059), dann stellt sich die Frage, ob es Grenzen der – privatautonomen – Parteivereinbarung zwischen Geschädigtem und Versicherer gibt. Diese können nur dann eingreifen, wenn und soweit diese Vereinbarung darauf abzielt, die zuvor kurz apostrophierte Dispositionsfreiheit des Geschädigten im Rahmen von § 249 Satz 2 BGB zu begrenzen, weil das Schadensmanagement der Versicherer zwangsläufig darauf abzielt, die Transferkosten eines Unfallschadens zu reduzieren.

Damit geht es im folgenden nicht darum, die gesetzlichen Begrenzungen eines solchen Schadensmanagements aufgrund der Schutzbestimmungen des *Rechtsberatungsmißbrauchsgesetzes* oder der §§ 1, 3 UWG oder des Deliktsrechts gemäß § 823 Abs. 1 BGB wegen Eingriffs in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb zu beleuchten. Dies würde den gesetzten Rahmen sprengen. Vielmehr geht es darum, die Begrenzungen aufzuzeigen, die sich aus der *Privatautonomie* ergeben.

#### 1. *Der Direktanspruch des Geschädigten gemäß 3 Nr. 1 Satz 2 PflVG*

Daß nach dieser Bestimmung der Versicherer verpflichtet ist, Schadensersatz in „Geld zu leisten“, dient lediglich der Klarstellung, da der Versicherer der *Gesamtschuldner* nur hinsichtlich der den Schädiger/Versicherungsnehmer gemäß § 249 Satz 2 BGB treffenden Zahlungspflicht ist, ohne daß damit irgendetwas für die Herstellungspflichten gemäß § 249 Satz 1 BGB hergeleitet wird (so mit Recht Weber, VersR 1992, 527, 532). Daraus folgt insbesondere nicht das Recht des Versicherers, die vom Geschädigten gemachten Auf-

wendungen nur gegen Vorlage einer Werkstattquittung/Rechnung zu erstatten, weil ja der Umfang der Schadensersatzhaftung – und damit der durch den Direktanspruch begründeten gesamtschuldnerischen Haftung – dadurch fixiert ist, daß § 249 Satz 2 BGB – wie gezeigt – das Dispositionsrecht des Geschädigten in den Vordergrund der Schadensregulierung stellt. Deshalb kann ein Schadensmanagement des Versicherers nicht auf diese Norm gestützt werden, soweit die Ersatzpflicht des Versicherers von Grundsätzen abweicht, die zuvor kurz dargelegt worden sind.

## 2. *Vereinbarungen zwischen Versicherer und Schädiger*

Schon aus der Massenhaftigkeit etwaiger Vereinbarungen, die Versicherer im Rahmen des Schadensmanagements ins Auge gefaßt haben, folgt zwingend, daß die *inhaltlichen Begrenzungen* des AGB-Gesetzes zu berücksichtigen sind.

### a) *§ 24a Nr. 2 AGB-Gesetz*

Selbst wenn ein Versicherer sein Schadensmanagement nur auf eine „einmalige Verwendung“ einer bestimmten Abrede stützen sollte, sind außerhalb des unternehmerischen Bereichs gemäß § 24 AGB-Gesetz die Inhaltsgrenzen von § 9 AGB-Gesetz zu berücksichtigen. Dies hängt mit der tragenden Erkenntnis zusammen, daß eine Individualabrede gemäß § 24a Nr. 2 AGB-Gesetz nur dann vorliegt, wenn der andere Vertragsteil auf die inhaltliche Ausgestaltung der Vertragsbedingungen *Einfluß* nehmen konnte. Dies aber ist nur dann zu bejahen, wenn der Geschädigte die reale Möglichkeit besaß, den Inhalt der Vertragsbedingungen zu beeinflussen und zu verändern (Palandt/Heinrichs, § 24a Rdnr. 9; im einzelnen auch Graf von Westphalen, BB 1996, 2101 ff.).

### b) *Vorformulierte Vertragsbedingungen*

Das Vertragsmanagement des Versicherers setzt in einer Vielzahl von Fällen zwingend voraus, daß der Sachbearbeiter – unmittelbar nach dem Unfallgeschehen – Kontakt mit dem Geschädigten aufnimmt, damit sich der Geschädigte als „ehrlicher Schadenskunde“ dem „Management des Versicherers anvertraut“ (Engelke). Dies aber ist zwangsläufig nur dann möglich, wenn der jeweilige Sachbearbeiter des Versicherers entsprechende Erklärungen als *Vertragsbedingungen* im Sinn von § 1 Abs. 1 AGB-Gesetz formuliert.

Auch wenn man in diesen Fällen nicht davon ausgehen muß, daß ein Vertragsverhältnis – mit beiderseitigen Hauptleistungspflichten – zwischen dem

Geschädigten und dem Versicherer entsteht, so liegt doch ein rechtsgeschäftlicher Kontakt vor, der für die Anwendbarkeit des AGB-Gesetzes schon deswegen ausreicht, weil § 11 Nr. 7 AGB-Gesetz den Tatbestand des Verschuldens bei Vertragsabschluß ausdrücklich normiert. Wenn nämlich schon die „höfliche Bitte“, die Taschen bei Betreten des Supermarktes abzugeben, ausreicht, als AGB-Klausel im Sinn von § 1 Abs. 1 AGB-Gesetz gewertet zu werden (BGH NJW 1996, 2574 – Supermarkt II), so besteht nicht der mindeste Zweifel daran: Auch die im Rahmen eines Schadensmanagements vollzogene Kontaktaufnahme zwischen dem Sachbearbeiter des Versicherers und dem Geschädigten führt unmittelbar zur Anwendung der Schutzbestimmungen des AGB-Gesetzes.

Daß in diesem Zusammenhang nichts Schriftliches formuliert wird, ist im Rahmen von § 1 Abs. 1 Satz 1 AGB-Gesetz völlig irrelevant. Denn auch eine Vertragsformulierung, die im Kopf „gespeichert“ ist, reicht aus, als AGB-Klausel qualifiziert zu werden (BGH NJW 1988, 410; Palandt/Heinrichs, § 1 Rdnr. 5).

#### *c) Das Merkmal der Individualabrede*

Sowohl im Rahmen von § 24a Nr. 2 AGB-Gesetz als auch gemäß § 1 Abs. 2 AGB-Gesetz liegt ein Aushandeln eines vorformulierten Textes nur dann vor, wenn es – so der Regelfall – zu individuellen Änderungen gekommen ist (Ulmer/Brandner/Hensen, AGBG, 8. Aufl., Rdnr. 47; Palandt/Heinrichs, § 1 Rdnr. 18). Dies setzt zum einen die Abänderungsbereitschaft des AGB-Verwenders voraus (BGH NJW 1977, 624; Palandt/Heinrichs, § 1 Rdnr. 17), so daß dann der andere Vertragsteil die Möglichkeit hatte, den Inhalt des vorformulierten Vertrages – entsprechend seiner eigenen Interessenlage – zu beeinflussen (BGH NJW-RR 1996, 783, 787; Palandt/Heinrichs, § 1 Rdnr. 18; Ulmer/Brandner/Hensen, § 1 Rdnr. 48).

#### *aa) Abänderungsbereitschaft*

Dazu reicht es anerkanntermaßen nicht aus, daß eine Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Alternativen angeboten wird (BGH NJW-RR 1997, 1000; Palandt/Heinrichs, § 1 Rdnr. 5). Daraus folgt: Beim Schadensmanagement, wie es zwischen dem Versicherer und dem Geschädigten vorgesehen ist, liegen nur dann die Voraussetzungen einer der richterlichen Inhaltskontrolle entzogenen Individualabrede vor, wenn der Geschädigte – in voller Kenntnis aller seiner aus den §§ 249 ff. BGB resultierenden Rechte – auf die Wahrnehmung einzelner Rechtspositionen freiwillig verzichtet hat. Dies setzt zwangsläufig

voraus, daß der Sachbearbeiter den Geschädigten umfassend und detailliert über alle Rechte unterrichtet, die er aufgrund des jeweiligen Schadensfalls im Rahmen der §§ 249 ff. BGB hat. Er muß den gesetzesfremden Kerngehalt, also die Abweichungen vom Recht der §§ 249 ff. BGB, zur Disposition stellen (BGH, NJW-RR 1996, 783, 787). Denn nur dann kann der Geschädigte tatsächlich Einfluß auf die Schadensregulierung entsprechend seinem eigenen Interesse nehmen (BGH a.a.O.).

#### *bb) Transparenz*

Keinesfalls genügt es im Rahmen von § 1 Abs. 2 AGB-Gesetz, wenn der Sachbearbeiter den Geschädigten kurz telefonisch unterrichtet. Wenn es nämlich zutreffend ist, daß dieses Schadensmanagement auf Vertragsformulierungen im Sinn von § 1 Abs. 1 AGB-Gesetz beruht, dann muß auch der Versicherer das Gebot der zumutbaren Kenntnisnahme gemäß § 2 Abs. 1 AGB-Gesetz beachten. Damit wird jedoch lediglich das rechtsgeschäftliche Einverständnis des Geschädigten dokumentiert. Die Voraussetzungen einer Individualabrede gemäß § 1 Abs. 1 AGB-Gesetz gehen über diesen Tatbestand wesentlich hinaus, weil der Individualvertrag – in seiner Funktion als „ausgehandelter“ Vertrag – auf der interessenspezifischen Wahrnehmung der eigenen Belange des Geschädigten basiert (Palandt/Heinrichs, § 1 Rdnr. 18). Dabei sind selbstverständlich auch die intellektuellen Möglichkeiten des Geschädigten zu berücksichtigen (Palandt/Heinrichs a.a.O.), zumal dies auch dem – subjektiven – Einschlag der Norm des § 249 Satz BGB entspricht (BGH NJW 1993, 1849, 1850). Das erfordert also volle Transparenz im Blick auf die Rechte des Geschädigten gemäß §§ 249 ff. BGB.

Damit dürfte gleichzeitig klar sein: Die Voraussetzungen einer Individualabrede gemäß § 1 Abs. 2 AGB-Gesetz sind extrem hoch: Wenn es nämlich zutreffend ist, daß der „Geschädigte der Herr des Restitutionsgeschehens ist“ (BGH a.a.O.), dann führt – bezogen auf die Interessen der Geschädigten – jedes Schadensmanagement zwangsläufig dazu, daß der Geschädigte – entgegen den Wertungen der §§ 249 ff. BGB – *keinen vollen Schadensausgleich* erhält.

### *3. Die Inhaltskontrolle gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGB-Gesetz*

Damit steht ein Doppeltes fest: Soweit das Schadensmanagement des Versicherers – aufgrund einer wie auch immer gearteten Einwirkung auf den „ehrlichen Schadenskunden“ (Engelke) – das Dispositionsrecht des Geschädigten gemäß § 249 Satz 2 BGB – außerhalb einer Individualabrede – beeinträchtigt, greift der Verbotstatbestand von § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGB-Gesetz ein. Mangels

einer wirksamen Individualabrede gemäß § 1 Abs. 2 AGB-Gesetz liegt also in diesen Fällen die Verwendung einer nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGB-Gesetz unwirksamen Vertragsgestaltung vor. Denn die Dispositionsfreiheit des Geschädigten ist der Kern der §§ 249 ff. BGB und deshalb nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGB-Gesetz geschützt.

Dies führt wiederum dazu – und dies ist der zweite Aspekt –, daß der Versicherer sich einem *Schadensersatzanspruch wegen Verschuldens bei Vertragsabschluß* aussetzt. Denn anerkanntermaßen ist die Verwendung unwirksamer AGB-Klauseln haftungsbegründend, weil darin ein Verschulden bei Vertragsabschluß liegt (BGH NJW 1994, 2754; Palandt/Heinrichs, § 8 Rdnr. 15).

Deshalb steht das beabsichtigte Schadensmanagement der Versicherer unter dem Damoklesschwert, daß der „ehrliche Schadenskunde“ (Engelke) – mangels einer wirksamen Individualvereinbarung – etwaige Differenzpositionen, die ihm gemäß §§ 249 ff. BGB zuständen, im Wege eines Schadensersatzanspruchs aus Verschulden bei Vertragsabschluß reklamieren kann. Dann schließt sich der Kreis: Der Geschädigte bleibt uneingeschränkt „Herr des Restitutionsgeschehens“ (BGH NJW 1993, 1849, 1850); er erhält vollen Schadensausgleich gemäß §§ 249 ff. BGB. Das ist also die rechtliche Grenze jeden Schadensmanagements der Versicherer.

# Autokauf in der EU

## Wirtschaftliche Bedeutung und Harmonisierungsbedarf

Dr. Ralf Scheibach, Verband der Automobilindustrie e.V., Frankfurt/M.

### *I. Einleitung*

1957 wurde durch die Römischen Verträge die Europäische Gemeinschaft gegründet mit dem Ziel, einen einheitlichen, integrierten Markt zu schaffen. Die Entwicklung des „Gemeinsamen Marktes“ kam teilweise nur schleppend voran („Eurosclerose“) und wurde schließlich durch das Binnenmarktprogramm für das Jahr 1992 beschleunigt. Die Kommission selbst definierte ihre Aufgabe in ihrem „Arbeitsprogramm für 1985“ wie folgt: „Die Vollendung dieses großen einheitlichen Marktes von 320 Mio Einwohnern setzt voraus, daß die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft alle Arten von Schranken abschaffen, ihre Regeln harmonisieren, ihre Rechtsvorschriften und ihre Steuerstrukturen angleichen, ihre Zusammenarbeit im monetären Bereich ausbauen und die erforderlichen flankierenden Maßnahmen treffen, um zu erreichen, daß die europäischen Unternehmen zusammenarbeiten<sup>1</sup>.“ Dieses ehrgeizige Ziel ist bis heute nur teilweise erreicht worden. Die Währungsunion stellt zu Beginn dieses Jahres einen wesentlichen Schritt zur Vereinheitlichung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der EU dar. Weitere notwendige Harmonisierungsschritte, z.B. in der Steuerpolitik, stehen jedoch noch aus.

Auch die Distribution von Kraftfahrzeugen in der EU ist in vielfältiger Hinsicht von der Harmonisierung technischer, administrativer und ökonomischer Rahmenbedingungen abhängig. Dementsprechend ist im Rahmen des Binnenmarktprogrammes eine Menge von Einzelmaßnahmen zum Kraftfahrzeugmarkt umgesetzt worden. Allerdings kann auch heute im Bereich des Kfz-Binnenmarktes noch nicht von Verhältnissen gesprochen werden, die mit einem nationalen Markt wie etwa dem Deutschlands vergleichbar wären.

Die europäische Automobilindustrie war von Anbeginn ein Verfechter der europäischen Integrationsbemühungen. Die Vorteile eines offenen, dem Standard nationaler Märkte entsprechenden Wirtschaftsraums haben gerade für jene Industriebranchen Bedeutung, die hochwertige und in größeren Stückzahlen produzierte Waren den Kunden anbieten. Unter solchen Bedingungen können gerade wettbewerbsfähige Unternehmen ihre besondere Stärke zum

---

1. Dokument KOM (85) 310 endg. Vom 14.6.1985, S. 4.

Vorteil der Verbraucher zur Geltung bringen. So setzt die Automobilindustrie auch weiterhin auf eine Vollendung des Binnenmarktes im Sinne des Programms der Kommission von 1992.

## *II. Wirtschaftliche Bedeutung des Automobilssektors in der EU*

Der Kraftfahrzeugsektor stellt nach wie vor eine der wichtigsten Industrie- und Handelsbranchen in der EU mit einem Umsatz von 830 Mrd. DM im Jahr 1997 dar. Die Automobilproduktion betrug 1998 in der EU über 14,0 Mio Pkw. 1998 wurden in der EU auch über 14 Mio Pkw neu zugelassen. In der europäischen Automobilproduktion sind etwa 1,9 Mio Arbeitnehmer beschäftigt. Die deutsche wie auch europäische Automobilindustrie verdankt die wiedergewonnene Stärke einer entschiedenen Vorwärtsstrategie seit der schweren Krise der Jahre 1992/93. Grundlage dafür waren ein Innovationsschub bei den Produkten und ein tiefgreifendes Reengineering der Prozesse. Bei drastisch verkürzten Entwicklungszeiten gelingt es nun, technische Neuerungen schneller auf den Markt zu bringen sowie die Modellpalette zu differenzieren und zu verbreitern. Verstärkte Kundenorientierung bei allen Entscheidungen über die Produkte kommt der Attraktivität des Automobils in hohem Maß zugute. Die deutsche Automobilindustrie setzt heute wieder den Trend in der Entwicklung von Design und Technik. Ohne eine anhaltende Steigerung der Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen und hohe Investitionen wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen. Die wiedergewonnene Wettbewerbsfähigkeit hat zugleich dazu beigetragen, die Rolle der Automobilindustrie als Schlüsselindustrie der deutschen Volkswirtschaft zu festigen.

Mit einer Optimierung der Prozesse und nachhaltigen Kostensenkungsprogrammen ist es gelungen, die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der Produkte zu verbessern. Dennoch bleiben die Schwächen des Standortes Deutschlands eine ständige Herausforderung für die Unternehmen, aber vor allem für die Wirtschafts- und Sozialpolitik. Automobilhersteller und Zulieferer sind weiterhin bemüht, gemeinsam Kosten zu senken und die Leistungsfähigkeit zu verbessern. Dabei beschränken sich die Automobilhersteller zunehmend auf ihre Kernkompetenzen, so daß die Rolle der Zulieferindustrie im automobilen Wertschöpfungsprozeß größer wird. Die Qualität der Zusammenarbeit erreicht angesichts von Modul- und Systemtechnik, „Simultaneous-Engineering“ und globaler Partnerschaft eine neue Dimension.

Die deutsche Automobilindustrie hat ihre globale Präsenz weiter verstärkt. Die Produktion von Automobilen mit deutschen Markenzeichen wächst seit vier Jahren im Ausland schneller als in Deutschland. Insbesondere wird der Verbund der Fertigungsstätten über Grenzen und Ozeane hinweg immer mehr

intensiviert. In dem neuen Konzentrationsschub in der Weltautomobilindustrie spielen deutsche Unternehmen eine führende Rolle. Angestrebt werden Kostensenkungen, die Verbreitung der Produktpalette und die Bildung von Forschungs- und Entwicklungspotentialen. Mit ihren auf globale Präsenz ausgerichteten Engagements sind die deutschen Automobilhersteller und Zulieferer dabei, sich in der ersten Reihe der global player fest zu verankern.

Nahezu alle Automobilhersteller und Importeure bedienen sich im Binnenmarkt eines selektiven Vertriebssystems, um ihre Neufahrzeuge zu vermarkten. Über besonders qualifizierte und ausgewählte Vertragshändler verwirklicht der Hersteller wie auch der Importeur seine Absatzstrategie und bietet einen produktspezifischen Kundendienst an. So wies das Kraftfahrzeuggewerbe in der EU 1997 57.878 Direkthändlerverträge auf<sup>2</sup>. In Deutschland zählte das Kraftfahrzeuggewerbe 1997 insgesamt 48.750 Betriebe, wovon 24.792, d.h. mehr als 50 %, Vertragshändlerbetriebe sind. Alle Betriebe zusammen erzielten 1997 einen Gesamtumsatz von 248 Mrd. DM, wobei die fabrikatsgebundenen Neuwagenhändler allein rund die Hälfte erwirtschafteten. Die Zahl der Beschäftigten im deutschen Kraftfahrzeuggewerbe belief sich 1997 auf insgesamt 538.000, wobei durchschnittlich pro Betrieb 11 Personen beschäftigt sind. Eine Trennung der Betriebe nach Größenklassen hebt die große Bedeutung der Vertragshändler als Arbeitgeber hervor. Während nahezu 60 % der freien Werkstätten lediglich 1 bis 4 Beschäftigte unterhalten, beschränken sich die fabrikatsgebundenen Betriebe in dieser untersten Klasse auf 8,6 %. Eine Vielzahl der Vertragshändler (etwa 34 %) beschäftigt 10 bis 19 Personen in ihrem Unternehmen. Der hohe Anteil der Vertragshändlerbetriebe am Gesamtumsatz im Kraftfahrzeuggewerbe wie auch deren hohe Anzahl an Beschäftigten spiegeln deutlich wider, daß der Vertrieb über Vertragshändler in der deutschen Automobilbranche eine zentrale und ökonomisch bedeutsame Rolle einnimmt.

Im europäischen Ländervergleich ist besonders auffallend, daß 20.540 Vertragshändlerbetriebe, d.h. mehr als 30 % des europaweiten Vertriebsnetzes, in Deutschland angesiedelt sind. Erst mit großem Abstand zu Deutschland folgen Frankreich und Großbritannien, die mit 6.699 und 6.364 Betriebsstätten einen Anteil von 10,1 und 9,6 % am europaweiten Netz der Vertragshändler einnehmen. Finnland und Irland bilden mit lediglich 1.141 und 818 Betrieben das Schlußlicht. Angesichts dieser - im europäischen Vergleich geradezu überdimensionalen - Ausdehnung des Vertragshändlernetzes in Deutschland ver-

---

2. Die nachfolgenden Daten stammen aus: Becker, Bewertung des selektiven Vertriebs in der Automobilindustrie aus gesamtwirtschaftlicher Sicht, S. 11-14.

wundert es kaum, daß die deutschen Händler auch im Hinblick auf das europaweite Verkaufsvolumen von Neuwagen die Spitzenposition einnehmen. So wurden 1997 in Deutschland etwa ein Viertel des gesamten Verkaufsvolumens in Westeuropa erzielt. Italien und Großbritannien folgen mit einem Anteil von jeweils 16 % am westeuropäischen Neuwagenhandel. Ein Blick auf das durchschnittliche Verkaufsvolumen pro Vertragshändler läßt bereits Aussagen über die länderspezifischen Größenstruktur der Kfz-Betriebe zu. 1997 wurden in Italien pro Händler durchschnittlich 532 Neuwagen verkauft, in Großbritannien 410, in Spanien 380 und in Frankreich 362, während die deutschen Händler im Jahresdurchschnitt nur 188 Neufahrzeuge abgesetzt haben. Deutschland liegt damit klar unter dem europäischen Durchschnitt von 255 Neuwagen pro Vertragshändler. Wenn die Anzahl der deutschen Vertragshändler wie auch deren gesamter Absatz an Neuwagen wesentlich größer ist als in den oben genannten Ländern, impliziert das relativ geringe Verkaufsvolumen pro Händler, daß die deutsche Vertriebsstruktur relativ stark auf Klein- und mittelständische Unternehmen ausgerichtet ist.

Bestätigt wird letztere Aussage von Angaben zu den Betriebsgrößen seitens der Hersteller. Danach verkauften 60 % der deutschen Vertragshändler weniger als 150 und 28 % zwischen 150 und 500 Neuwagen jährlich im Jahr 1997. Dies entspricht zwar etwa dem europäischen Durchschnitt, jedoch weisen einige Länder beträchtliche Abweichungen von diesem Mittelwert auf. Allen voran die italienische Vertriebsstruktur: Während 1997 beispielsweise 37 % der Händlerunternehmen ein Höchstverkaufsvolumen von 150 Autos aufwiesen, verkauften 708 Händlerbetriebe (d.h. 14 %) mehr als 1.000 Neuwagen; bei 20 % lag das Verkaufsvolumen zwischen 501 und 1.000 Neufahrzeugen. Da der europäische Durchschnitt in diesen Bereichen bei lediglich 3 und 8 % liegt, weisen auch Frankreich, Spanien und Großbritannien mit 6 und 13 %, 5 und 17 % sowie 15 % überdurchschnittlich viele Händlerbetriebe in dieser Größenordnung auf.

Der tiefgreifende Strukturwandel der Automobilindustrie, der bereits Beschaffung, Entwicklung und Produktion verändert hat, kann auch vor dem Automobilvertrieb nicht Halt machen. Während sich die Automobilindustrie mit großen Anstrengungen auf die neuen Anforderungen des EU-Binnenmarktes und der Globalisierung einstellt, ist eine entsprechende Anpassungsbereitschaft bei den kleineren und mittleren Unternehmen des Handels bisher kaum auszumachen. Die neuen Anforderungen an das Vertriebssystem sind vor allem die Folge von verändertem Kaufverhalten, dem Erfordernis der Senkung der Vertriebskosten, der Neupositionierung einzelner Marken, der Verbreitung neuer Medien und der Ausweitung des Dienstleistungsangebots für private und kommerzielle Kunden.

Am Neuwagenmarkt sind die Grenzen des Wachstums erkennbar. Der Wettbewerb zwischen den Herstellern wird deutlich härter. Demgegenüber verheißt der Gebrauchtwagenmarkt für die Vertragshändler Wachstumschancen vor allem bei jungen Gebrauchtwagen aus Leasing- und Flottengeschäften. Da somit das Wachstum in den klassischen Bedarfssegmenten des Automobilmarktes nur noch begrenzt realisierbar ist, müssen sich die Händlerbetriebe in die Lage versetzen, über Verkauf und Service hinaus innovative Dienstleistungsangebote professionell zu vermarkten.

Auch das Käuferverhalten selbst hat sich signifikant gewandelt. Der Nutzen und die Erlebnisorientierung sind in den Vordergrund getreten. Die Flexibilität der Konsummuster und Lebensstile stellt zudem besonders hohe Anforderungen an Maßnahmen zur Kundenbindung. Die Preisakzeptanz der Kunden ist hingegen differenziert zu beurteilen. Einerseits hat die Neigung der Kunden sicherlich zugenommen, auch Neuwagenpreise intensiver zu vergleichen und zu verhandeln. Andererseits ist festzustellen, daß insbesondere nach Markteinführung neuer Modelle viele Kunden bereit sind, erheblich über den Listenpreis hinausgehende Angebote für Neufahrzeuge aus privater Hand anzunehmen. Von den Autohäusern müssen hier neue Bindungsangebote entwickelt werden, wie z.B. die Kombination von Neuwagenverkauf und Serviceleistung. Auch das Leasing wird sicherlich weiter an Bedeutung gewinnen. Schließlich ist es auch vom Autohaus zu erwarten, daß es seinen Beitrag zur Senkung der Lebenszykluskosten von Automobilen leistet. Dabei wird u.a. die Frage nach der optimalen Betriebsgröße gestellt werden. Eine denkbare Strategie besteht in der Bildung von Betriebsverbänden, wenn ein Komplettbetrieb aus eigener Kraft nicht mehr wirtschaftlich erscheint. Kooperationen und Fusionen werden daher in Zukunft eine regelmäßig zu prüfende strategische Option des einzelnen Autohauses sein müssen.

### *III. Systeme im Automobilvertrieb und Wettbewerbsrecht*

Die unternehmerische Gestaltungsfreiheit des Kfz-Vertriebs wird von rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bestimmt. Hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen ist zu unterscheiden zwischen vertrags- und kartellrechtlichen Vorgaben. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ergeben sich aus betriebs- und volkswirtschaftlichen Erwägungen zur Zweckmäßigkeit und Geeignetheit bestimmter Betriebsformen.

#### *1. Zivilrechtliche Gestaltungen des Kfz-Vertriebs*

Aufgrund der vorherrschenden Praxis können für die Gestaltung des Kfz-Vertriebs folgende Alternativen in Betracht gezogen werden: Eigenvertrieb, Ver-

trieb über Handelsvertreter, Franchising, selektives und exklusives Vertragshändlersystem<sup>3</sup>. Zwischen diesen Vertriebsformen sind natürlich Systemkombinationen anzutreffen.

- a) Der Eigenvertrieb des Herstellers läßt sich unterteilen in den unmittelbaren Vertrieb an den Endverbraucher durch Direktgeschäfte und über eigene Zweigniederlassungen. Zweigniederlassungen gelten gemäß § 13 ff. HGB als nicht rechtsfähige Teile des jeweiligen Unternehmens. Als erforderliche Merkmale weisen Zweigniederlassungen die räumliche Trennung von der Hauptniederlassung, ein gleichartiges Geschäftsbild wie die Hauptniederlassung, ein selbständiges Auftreten im Geschäftsverkehr und Weisungsgebundenheit im Innenverhältnis auf. Bei Rechtsverhältnissen mit Zweigniederlassungen kommt das Vertragsverhältnis unmittelbar mit dem Unternehmen und nicht mit der Niederlassung zustande. In der Praxis sind bei mehreren deutschen Fahrzeugherstellern im Inland auch Werksniederlassungen anzutreffen, die in Konkurrenz stehen insbesondere zu Vertragshändlersystemen. Außerdem werden mit Großabnehmern (z.B. Öffentliche Hand, Vermiet- und Leasinggesellschaften) von einzelnen Herstellern und Importeuren Direktgeschäfte getätigt, an dem zum Teil die Vertragshändler bei der Abwicklung beteiligt werden.
- b) Der Handelsvertretervertrieb ist gemäß § 84 HGB gekennzeichnet durch einen selbständigen Gewerbebetrieb, der für einen Hersteller oder Importeur Geschäfte vermittelt oder in dessen Namen abschließt. Der Geschäftsherr, d.h. das herstellende Unternehmen, verfügt über ein Preis- und Konditionenweisungsrecht gegenüber dem Handelsvertreter. Weiterhin zählen zu den charakteristischen Merkmalen eines Handelsvertretervertriebs das Wettbewerbsverbot (z.B. in bezug auf andere Kfz-Marken), der Gebietschutz und die Gebietsbeschränkung des Handelsvertreters. Dementsprechend ist in der Vertriebspraxis der Einfirmenvertreter anzutreffen, der lediglich eine Kfz-Marke im Neuwagengeschäft anbietet. Dabei ist es nicht unüblich, daß der Hersteller etwa den Eigenvertrieb und den Handelsvertretervertrieb parallel in demselben Mitgliedstaat einsetzt.
- c) Das Franchising wird als ein vertikal kooperativ organisiertes Absatzsystem rechtlich selbständiger Unternehmen auf der Basis eines vertraglichen Dauerschuldverhältnisses verstanden. Wesentliche Kennzeichen eines Franchisesystems sind das Konzept (Vertriebsidee) und ein Netzwerk von

---

3. S. dazu Niebling, Das Recht des Automobilvertriebs, S. 16 ff.; Schütz, in: GWB-Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 18. Lieferung 1995, S. 5 ff.; Klosterfelde/Metzlaff in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, § 18 Rand-Nr. 194 ff.

gleichgestellten Franchisenehmern. Der Franchisevertrag enthält in der Regel die Verpflichtung des Franchisegebers, den Franchisenehmer die Nutzung gewerblicher Schutzrechte, das Know-how sowie das Vertriebskonzept zu gewähren und den Franchisenehmer durch regelmäßige Schulungen, das Franchisehandbuch und sonstige Informationen zu unterstützen. Der Franchisenehmer ist verpflichtet, eine Eintrittsgebühr sowie laufende „Franchisegebühren“ zu zahlen. Die Rechtsgeschäfte mit dem Endkunden werden vom Franchisenehmer in eigenem Namen und auf eigene Rechnung getätigt. Der Franchisenehmer kann weiterhin u.a. verpflichtet sein, keine Wettbewerbserzeugnisse zu vertreiben, sich auf ein Vertragsgebiet zu beschränken und nur ein vertraglich festgelegtes Geschäftslokal zu nutzen. Im Automobilhandel bzw. im selektiven Vertragshändlersystem sind zwar wesentliche Elemente des Franchising anzutreffen, doch ist bislang ein reines Franchisesystem wie in anderen Branchen (Textil und Nahrungsmittel) bislang nicht zur Anwendung gekommen, da vor allem die gegenwärtig für den Automobilhandel maßgebliche GVO 1475/95 (Art 12) die Anwendung der Franchise-GVO (4087/88) ausschließt. Aus Sicht der Automobilindustrie könnte jedoch ein Franchisesystem für bestimmte Fahrzeugtypen eine interessante Alternative zum selektiven Vertrieb über Vertragshändler darstellen.

- d) Das klassische Vertriebssystem des Automobilsektors ist der Vertrieb über Vertragshändler, der in eigenem Namen und auf eigene Rechnung verkauft. Die Händlerverträge sind in der Regel befristete Dauerschuldverhältnisse mit umfassenden Regelungen zur Einbindung in das Vertriebsnetz des Fahrzeugherstellers. Die Form des selektiven Vertriebs besteht in der vom Hersteller oder Importeur vorgenommenen Beschränkung des Absatzmittlerkreises nach qualitativen und quantitativen Kriterien in einem bestimmten Gebiet. Damit steht dieses Vertriebssystem nicht jedem Interessenten offen, sondern nur den Händlerbetrieben, die die Selektionsanforderungen erfüllen. Die Auswahl der Händler hängt sowohl von deren fachlicher Eignung als auch von Art und Umfang der Geschäftsbetriebs ab. Darüber hinaus wird die Zahl der qualifizierten Händler beschränkt, d. h., es erfolgt auch eine quantitative Selektion. Die quantitative Selektion wird in Form von Gebietsaufteilungen praktiziert. Den Vertragshändlern ist es untersagt, an nichtautorisierte Wiederverkäufer Neuwagen zu veräußern. Der Hersteller verpflichtet sich gegenüber den Vertragshändlern, die Fahrzeuge innerhalb eines abgegrenzten Vertragsgebiet nur an ihn bzw. an eine begrenzte Anzahl von autorisierten Händlern zu liefern und selbst in dem Vertragsgebiet keine eigene Niederlassung zu errichten. Der Vertragshändler ist grundsätzlich verpflichtet, Fachpersonal für den Vertriebsbereich als auch für den Kundendienst bereitzustellen sowie einen Geschäfts-

betrieb zu unterhalten, dessen Ausstattung und Einrichtung den Richtlinien des Herstellers entspricht. Weiterhin verpflichtet sich der Händler, sich innerhalb seines Vertragsgebiets um den Verkauf der Vertragswaren zu bemühen, außerhalb des eigenen Gebiets jedoch keine aktive Verkaufsförderung zu betreiben. Der Händler darf auch ohne Zustimmung des Lieferanten keine Konkurrenzfahrzeuge vertreiben. Nach dem Gebot der Markenausschließlichkeit können konkurrierende Zweitfabrikate nur in getrennten Geschäftsräumen und nur mit Zustimmung des Lieferanten vertrieben werden. Im Ersatzteilgeschäft wie auch beim Kundendienst besteht kein Konkurrenzverbot.

## 2. *Kartellrechtliche Rahmenbedingungen des Kfz-Vertriebs*

Das dominierende System des selektiven Vertriebs von Automobilen in der EU beurteilt sich kartellrechtlich nach Art. 85 EGV und der GVO 1475/95<sup>4</sup>. Gemäß Art. 85 Abs. 1 EGV werden vertikale Wettbewerbsbeschränkungen im Gegensatz zum deutschen Recht nach denselben kartellrechtlichen Standards beurteilt wie horizontale Maßnahmen. Für die vertikal wirkenden Händlerverträge hatte die Kommission erstmals 1985 und später 1995 eine Gruppenfreistellungsverordnung (GVO 1475/95) mit der Wirkung erlassen, daß sie dann vom Kartellverbot des Art. 85 ausgenommen sind, wenn die einzelnen Vertragsregelungen den Vorgaben der GVO entsprechen.

Haupterwägungsgrund zugunsten der Freistellung des selektiven Vertriebssystems ist aus Sicht der Kommission, daß Kraftfahrzeuge hochwertige, technisch komplizierte und wartungsbedürftige Produkte sind und daß es ein Allgemeininteresse an sicheren und umweltfreundlichen Kraftfahrzeugen gibt. Selektive Vertriebssysteme würden eine enge Verbindung des produktspezifischen Kundendienstes mit dem Vertrieb der Fahrzeuge erlauben<sup>5</sup>.

Mit der neuen GVO hat die Kommission die Markenausschließlichkeit mit dem Ziel gelockert, den Händlern den Vertrieb von Neufahrzeugen verschiedener Marken zu erleichtern (Art. 3 Abs. 3). Das Konkurrenzverbot gilt dann nicht mehr, wenn der Vertrieb von mit Vertragswaren im Wettbewerb stehende Neufahrzeuge nur in räumlich getrennten Verkaufslokalen, unter getrennter Geschäftsführung mit eigener Rechtspersönlichkeit und in einer Weise stattfindet, die eine Verwechslung der Marken ausschließt. Da gerade der Mar-

---

4. S. dazu Schütz, a.a.O., S. 13; Ebenroth/Lange/Mersch, Die EG-GVO für Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kfz, S. 40 ff., Niebling, a.a.O., S. 55 ff.

5. 4. Erwägungsgrund zur GVO 1475/95.

kenwettbewerb (sog. inter-brand-Wettbewerb) im Automobilhandel als ausschlaggebend angesehen wird, kann eine Ausweitung des intra-brand-Wettbewerbs wieder nur eine Schwächung der engen Kooperation zwischen Vertragshändler und Hersteller bedeuten.

Als problematisch ist das von der geltenden GVO für den Kraftfahrzeugvertrieb eingeführte „Alles-oder-nichts-Prinzip“ in Art. 6 Abs. 1 Ziffer 3 einzustufen. Eine einzige überschießende Wettbewerbsbeschränkung in einem ansonsten freigestellten Vertrag läßt die Freistellung insgesamt entfallen. Dieser Sanktionsmechanismus ist nicht nur systemwidrig und unverhältnismäßig, sondern schafft auch große Rechtsunsicherheit angesichts der zahlreichen unbestimmten und auslegungsbedürftigen Rechtsbegriffe der GVO.

Demgegenüber ist als Kernbestand eines jeden selektiven Vertriebs das Wiederverkäuferbelieferungsverbot unverändert von der GVO 1475/95 - Art. 3 Abs.10, 11 - übernommen worden. So darf ein Händler vom Hersteller verpflichtet werden, an einen Wiederverkäufer nur dann zu liefern, wenn dieser ein Unternehmer des Vertriebsnetzes ist. Demnach sind sog. Querlieferungen innerhalb der Vertriebsorganisation einer Marke zulässig. Der Wiederverkäufer ist vom Vermittler zu unterscheiden, der gemäß Art. 3 Abs. 11 vorher schriftlich zum Kauf eines bestimmten Fahrzeugs bevollmächtigt wurde. Die Institution des Vermittlers soll den Käufer beim grenzüberschreitenden Erwerb unterstützen. Trotzdem bleibt das Kaufgeschäft bezüglich des Fahrzeugs ein Geschäft zwischen Händler und Endkunde, der vor Erteilung der Vollmacht die Typen- und Ausstattungsentscheidung bereits getroffen hat. Als offener Stellvertreter hat der Vermittler keinen Entscheidungsspielraum. In der Praxis ist jedoch für den einzelnen Händler die Unterscheidung zwischen Vermittler und freiem Wiederverkäufer nicht leicht zu treffen. So kann der Händler zwar eine schriftliche Vollmacht des Kunden einschließlich einer Ausweiskopie oder amtlichen Vollmacht verlangen. Oftmals lassen sich Wiederverkäufer die Vollmacht ausstellen, wenn der Kunde sich bereits für ein Lagerfahrzeug entschieden hat. Hier dient die Vollmachtserklärung nur noch als Instrument zur Beschaffung von Fahrzeugen auf eigene Rechnung des Wiederverkäufers. Liegt ein solcher vorgetäuschter Vermittlungsauftrag vor, kann der Händler den Verkauf ablehnen.

### 3. *Ökonomische Bewertung des selektiven Vertriebssystems*

Das von den Unternehmen praktizierte selektive Vertriebssystem soll aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine möglichst effiziente Vertriebsstruktur darstellen. Aus volkswirtschaftlicher Sicht der verantwortlichen politischen Institution (EU-Kommission) ist mit einem intensiven Wettbewerb im innergemein-

schaftlichen Kraftfahrzeughandel die Förderung von Effizienz, Innovation und Preissenkungen sowie internationaler Wettbewerbsfähigkeit verbunden.

a) *Betriebswirtschaftliche Begründung*<sup>6</sup>

In einem von den Fahrzeugmarken wesentlich bestimmten Wettbewerb kann über ein funktionierendes Vertragshändlersystem der Absatz von Fahrzeugen und das Angebot von Wartungs- und Reparaturleistungen rationell organisiert werden, woraus sich erhebliche Vorteile für die Verbraucher ergeben. Mit Hilfe des selektiven Vertriebssystems kann der Hersteller gezielt Qualitäts- und Servicewettbewerb betreiben. Der Hersteller kann dabei solche Händler auswählen, die nach seiner Einschätzung für die Erzielung von Wettbewerbsvorteilen besonders geeignet sind. Darüber hinaus dienen selektive Vertriebssysteme der Kostenreduzierung. Durch die Verringerung der Zahl der Absatzkanäle lassen sich vor allem Größenvorteile im Vertrieb realisieren. Weiterhin können durch langfristige Vertriebsvereinbarungen Transaktionskosten gespart werden. Ein etabliertes Vertragshändlersystem erlaubt dem Hersteller zudem eine kontinuierliche Absatz- und Produktionsplanung, die sowohl für den Hersteller als auch für die Händler einen erheblichen einkommens- und beschäftigungssichernden Effekt hat.

Aus Sicht der Händler bedeutet das selektive Vertriebssystem zwar eine Einschränkung ihrer Handlungs- und Entscheidungsfreiheit, doch gewinnen sie aufgrund der quantitativen Beschränkung und des Gebietsschutzes auch eine Absicherung für ihre Investitionen in die Absatzförderung. Die enge Kooperation zwischen Händler und Hersteller beinhaltet außerdem eine regelmäßige Belieferung mit den neuen Fahrzeugtypen, umfassende Information und Schulung und Unterstützung bei Werbemaßnahmen.

Für den Verbraucher bedeutet der selektive Vertrieb Vorteile aufgrund der Gewährleistung eines regelmäßigen Angebotsflusses, der Vertriebsrationalisierung und des funktionierenden Kunden- und Reparaturdienstes. Schließlich erfüllt das markengebundene Händlernetz auch eine wesentliche sicherheitspolitische Funktion, als der Hersteller aufgrund des regelmäßigen Informationsflusses Kenntnis über möglicherweise auftretende Serienfehler erlangen und damit Produkthaftungsrisiken frühzeitig entgegentreten kann.

---

6. S. Becker, a.a.O., S. 18 ff.

b) *Volkswirtschaftliche Begründung*<sup>7</sup>

Der volkswirtschaftliche Effekt eines funktionierenden Wettbewerbs im EU-Kraftfahrzeughandel ist vor allem auf den inter-brand-Wettbewerb zurückzuführen, wohingegen der intra-brand-Wettbewerb eine geringere Intensität aufweist. Zu den aktuellen Wettbewerbsverhältnissen in der EU-Automobilwirtschaft ist festzustellen, daß gerade die Rationalisierungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen einschließlich erheblichen Personalabbaus sowie die zunehmende Anzahl von Fusionen für eine sehr hohe Wettbewerbsintensität sprechen. Weiterhin ist ebenso im Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltbereich ein scharfer Wettbewerb unter den Kfz-Herstellern und -importeuren auszumachen. Der Verbraucher hat heutzutage eine umfängliche Auswahl der unterschiedlichsten Fahrzeugtypen, da nahezu jede Marktnische von den Herstellern ausgefüllt wird.

So ist unter den Fahrzeugherstellern und -importeuren unverkennbar ein harter Verdrängungswettbewerb ausgebrochen, den auch der Fahrzeughandel mit seiner mittelständischen Struktur nicht unberührt lassen kann. Fraglich ist aber, ob die mittelstandsfreundliche Struktur des selektiven Vertriebs zerschlagen werden soll zugunsten eines zunehmenden Konzentrationsprozesses, an dessen Ende der Automobilhandel nur noch in der Hand weniger Mega-Händler wäre.

IV. *Transparenz und Nivellierung der Neuwagenpreise in der EU*<sup>8</sup>

Im Rahmen eines funktionierenden Binnenmarktes ist es den Wirtschaftsteilnehmern grundsätzlich unbenommen, regional Preisdifferenzierungen vorzunehmen. So überrascht es auch nicht, daß jüngst eine Studie der Investmentbank Lehman Brothers über die Preisunterschiede bei bestimmten Produkten und Dienstleistungen feststellen konnte, wie weit die Preisstellungen in der EU auseinanderfallen<sup>9</sup>. Als Obergrenze der durchschnittlichen Abweichung wurden etwa 50 % für Finanzdienstleistungen festgestellt. Für Nahrungsmittel betrug der Wert immerhin noch 20 %. Die durchschnittliche Abweichung der Preise für Neufahrzeuge ermittelten Lehman Brothers bei 8 %.

Es gibt auch keinen EG-rechtlichen Grenzsatz, der die Befugnis der Marktteilnehmer zur Preisdifferenzierung ausschließt. Vielmehr verlangt das Wettbewerbsprinzip als Ausdruck des marktwirtschaftlichen Grundrechts der

---

7. S. Becker, a.a.O., S. 20 f.

8. A.a.O., S. 23 ff.; Lehman Brothers, Pricing in Euroland, 1998, S. 1, 4 ff.

9. A.a.O., S. 5.

unternehmerischen Entscheidungsfreiheit, daß unterschiedliche Marktpotentiale auch durch unterschiedliche Preise ausgeschöpft werden dürfen. In den Verkaufsregionen der EU sind zudem folgende Faktoren zu berücksichtigen, die eine Harmonisierung der Autopreise behindern:

- unterschiedliche Besteuerung,
- unterschiedliche Verbraucherpräferenzen,
- länderspezifische technische Vorschriften,
- unterschiedliche Vermarktungsstrategien und
- unterschiedliche Transportkosten.

Mit der Einführung des Euro ist in den meisten EU-Mitgliedstaaten abzusehen, daß währungsbedingte Preisdifferenzen der Vergangenheit angehören.

Nach Auffassung der Kommission sollen jedoch auch die Vertragshändlersysteme der Automobilhersteller ausschlaggebend für die Preisabweichungen innerhalb des Binnenmarktes sein. Einzelnen Herstellern hat die Kommission außerdem vorgeworfen, den grenzüberschreitenden Verkauf von Fahrzeugen mit Instrumenten des selektiven Vertriebsnetzes zu behindern. Da der wirtschaftliche Anreiz für den grenzüberschreitenden Kauf in Preisunterschieden besteht, soll im folgenden anhand der wesentlichen Faktoren der früheren Währungsschwankungen und der unterschiedlichen Besteuerung gezeigt werden, welcher starker externer Einfluß auf die Preisstellungspolitik der Fahrzeughersteller bestand und besteht.

### *1. Wechselkursschwankungen*

In einem System flexibler Wechselkurse können im grenzüberschreitenden Handel durch Auf- oder Abwertungen der jeweiligen Währungen Kursgewinne oder -verluste entstehen. Bei einem von einem Kursanstieg betroffenen Land kann der ausländische Hersteller Gewinne aufgrund des Anstiegs der Fremdwährung mitnehmen, zugleich aber infolge der währungsbedingten Verteuerung seiner Produkte Markteinbußen und einen steigenden Parallelhandel erleiden. Ist der Absatzmarkt von einem Währungsverfall betroffen, müßte der Importeur entsprechende Preisanhebungen vornehmen und dann Markteinbußen hinnehmen. Unterläßt er die Preisanhebung, sind Währungsverluste die Folge. In beiden Fällen der Auf- oder Abwertung steht der Importeur vor der Frage der Preisanpassung. Neben Einkommensverlusten löst jedoch auch die Änderung des Verkaufspreises ein Akzeptanzproblem bei den Verbrauchern aus. Für die preisliche Positionierung eines Importeurs ist Kontinuität ein wesentlicher Faktor; Kursvolatilitäten können unmöglich in vollem Umfang und auch nicht in schneller zeitlicher Abfolge im Markt umgesetzt werden.

Gerade anhand der Wechselkursschwankungen zu Beginn der 90er Jahre kann gezeigt werden, wie diese erheblichen Auf- und Abwertungen die Preise für Neufahrzeuge beeinflusst haben<sup>10</sup>. Betroffen von größeren Kursveränderungen waren Finnland, Großbritannien, Irland, Italien, Portugal, Schweden und Spanien, wohingegen sich die Währungen Belgiens, Dänemarks, Frankreichs, Luxemburgs, der Niederlande und Österreichs gegenüber der DM eher stabil verhielten. Am Beispiel Großbritanniens ist festzustellen, daß zwischen 1993 und bis Anfang 1996 sich infolge der Pfundabwertung die Preisabstände bei der überwiegenden Mehrzahl der Modelle zuungunsten Deutschlands entwickelten. Mit dem anschließenden Anstieg des Pfunds gegenüber der DM kehrte sich die Situation um. Sobald der Pfundkurs seinen Wert von 1993 wieder überschritten hatte, lagen die britischen Nettopreise wieder deutlich über dem Preisniveau Deutschlands. Ein weiteres Beispiel stellt die massive Liraabwertung in dem Zeitraum 1992 bis 1995 dar, als die deutschen Hersteller zu Preiserhöhungen gezwungen waren, da andernfalls ein Ertrag aus dem Fahrzeugverkauf in Italien nicht mehr erzielt worden wäre. Da aber die Abwertung nicht in vollem Umfang durch Preiserhöhungen in Italien aufgefangen werden konnte, da sonst spürbare Marktanteilsverluste eingetreten wären, nahmen die Reimporte aus Italien erheblich zu. Seit Mitte 1996 konnte sich die preisliche Position deutscher Automobile auf dem italienischen Markt wieder verbessern, da die Lira einen Teil der vorher eingetretenen Abwertung ausgeglichen hatte. Mit dem Rückgang der Preisdifferenz zwischen Italien und Deutschland auf 5 bis 10 % ist nun auch der Anreiz für Reimporte weitgehend weggefallen.

## 2. *Steuerliche Disparitäten*<sup>11</sup>

Neben der Verbesserung von Verkaufspreisen durch die Wechselkursaus schläge sind in der EU auch die nationalen steuerlichen Rahmenbedingungen eine Behinderung für die Angleichung des Preisgefälles im Kfz-Handel. Zu den für den grenzüberschreitenden Handel maßgeblichen steuerlichen Regelungen zählen die Mehrwertsteuer und Zulassungssteuern.

Die Mehrwertsteuer ist eine Verbrauchssteuer, deren Aufkommen nach den Mehrwertsteuerregeln der EU dem Land zufließen soll, in dem der Endverbrauch stattfindet. Um dies auch im grenzüberschreitenden Warenverkehr sicherzustellen und Doppelbesteuerungen zu vermeiden, wird der Exporteur

---

10. S. Becker, a.a.O., S. 26 ff.

11. S. dazu Becker, a.a.O., S. 29 ff.

von der Mehrwertsteuer des Herkunftslandes entlastet und der Importeur mit der Mehrwertsteuer des importierenden Landes belastet. Dieses Bestimmungslandprinzip bedeutet jedoch einen erheblichen administrativen Aufwand entweder durch Grenzkontrollen oder durch ein innergemeinschaftliches Kontrollverfahren. Ursprünglich wollte die Kommission jedoch das Ursprungslandprinzip einführen und die Mehrwertsteuersätze der Mitgliedstaaten weiter annähern.

Die Kommission konnte jedoch im Ministerrat bislang keine hinreichende Unterstützung für diese Vorschläge finden. Statt dessen sind die Unternehmen mit erheblichen administrativen Aufgaben zur regelmäßigen Meldung ihrer grenzüberschreitenden Lieferungen belastet, so daß die Kosten dieser EU-Exporte mehrfach höher sind als vergleichbare Transaktionen im Inland. Diese unterschiedlich hohen Kosten müssen sich letztlich auch in unterschiedlichen Angebotspreisen auf den einzelnen EU-Absatzmärkten niederschlagen.

Die unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze konnten bislang nicht harmonisiert werden. Das Mehrwertsteuergefälle der EU reicht von 15 bis 25 %. 1993 wurden zusätzlich spezielle Regelungen für den Kfz-Bereich eingeführt, um bei Neuwagenkäufen durch Privatpersonen die Entrichtung der Mehrwertsteuer nach dem Bestimmungslandprinzip sicherzustellen. Dennoch ist der Erwerb von Fahrzeugen im Ausland steuerfrei; im Zulassungsland ist dann die dort gültige Mehrwertsteuer zu entrichten. Im übrigen gilt beim Einkaufstourismus jedoch das Ursprungslandprinzip. Private Konsumenten entrichten somit die Mehrwertsteuer im Land des Einkaufs. Beim Grenzübertritt gibt es keine Steuererstattung. Angesichts dieser widersprechenden Mehrwertsteuerregelungen für den privaten Verbraucher hat selbst die Kommission 1997 festgestellt, daß aus der Sicht der Bürger die derzeitige Behandlung von Kraftfahrzeugen ein Beweis dafür sei, daß man von einem echten Binnenmarkt noch weit entfernt sei<sup>12</sup>.

Diese Beurteilung gilt aber nicht nur für das Mehrwertsteuerrecht, sondern in bezug auf den Kraftfahrzeughandel noch mehr für die nationalen Zulassungssteuern. Lediglich Deutschland, Luxemburg, Finnland und Großbritannien kennen eine solche Zulassungssteuer nicht. In den 11 der 15 EU-Mitgliedstaaten besteht aus fiskalischen Gründen eine Zulassungssteuer, deren Berechnung in jedem Land einer anderen Methode unterliegt. In Dänemark hängt die Höhe der Steuer vom Fahrzeugwert ab, Österreich verwendet hingegen den durchschnittlichen Benzinverbrauch als Berechnungsgrundlage. In

---

12. EU-Kommission, Generaldirektion XXI, Zoll und indirekte Steuern, Kraftfahrzeugbesteuerung in der EU 1997, Grundlagendokument vom 8.9.1997, S. 5.

Frankreich und Italien wird als Grundlage der Besteuerung die Motorleistung herangezogen. Die Höhe der Zulassungssteuern kann teilweise bis 200 % des Nettopreises ausmachen. In Finnland gibt es zwar keine spezielle Zulassungssteuer, dafür aber eine Einfuhrsteuer für Kraftfahrzeuge von 100 %, die den Verkaufspreis (ohne Mehrwertsteuer) in die Höhe treibt. In der Wirkung unterscheiden sich die Zulassungssteuern nicht von der Besteuerung höherwertiger Gebrauchsgüter (Luxussteuer), die tendenziell den Marktzugang solcher Produkte erschweren soll.

So müssen Automobilhersteller und -importeure befürchten, daß sie bei EU-weit einheitlichen Nettopreisen in Ländern mit hohen Zulassungssteuern kaum Fahrzeuge absetzen können. So muß ein deutscher Automobilhersteller, der in diesen Ländern ein Vertriebsnetz aufbauen und erhalten will, die Nettopreise deutlich unter dem Niveau Deutschlands halten, um dem betroffenen Markt eine Chance zur wirtschaftlichen Existenz zu geben. Da beim Fahrzeughandel mit privaten Endabnehmern das Bestimmungslandprinzip zur Anwendung kommt, lohnt es sich bei Privatpersonen, Pkw in dem EU-Land mit den geringsten Nettopreisen zu erwerben. In der Währungsunion kann diese Verbraucherreaktion wegen der größeren Preistransparenz noch größeres Gewicht bekommen und damit für einen marktbestimmten Harmonisierungsdruck sorgen.

Zu einem Wettbewerb der Steuersysteme in der EU wird es deshalb jedoch nicht kommen, da dieser Harmonisierungsdruck nicht auf den Fiskus wirkt. Denn die Länder mit Zulassungssteuern werden bei diesen Ausweichreaktionen von Ausländern ebensowenig Steuereinbußen haben wie jene Länder ohne Zulassungssteuer, da die im Niedrigpreisland erworbenen Fahrzeuge im Zulassungsland versteuert werden müssen.

## V. *Zusammenfassung*

Mit dem Beginn der Europäischen Währungsunion zum 1.1.1999 wird der innergemeinschaftliche Automobilhandel überwiegend nicht mehr durch wettbewerbsverzerrende Wechselkursveränderungen beeinträchtigt werden können. Die dadurch gewonnene Kalkulations- und Planungssicherheit wird jedoch zusammen mit zunehmender Preistransparenz in der EWU den Wettbewerb in der EU unter den Kfz-Herstellern und -Importeuren verschärfen. Der Anpassungsdruck muß jedoch auch im fiskalischen Bereich wahrgenommen werden. Die Angleichung der steuerlichen Rahmenbedingungen sowie der Abbau von nationalen Zulassungssteuern sind unbedingt erforderlich für einen funktionierenden Binnenmarkt.

Als Indikator für die Funktionstüchtigkeit eines Binnenmarktes sind Preisvergleiche geeignet, wenn staatliche Maßnahmen etwa im Währungs- und Steuerbereich zu deutlichen Preisunterschieden beitragen. Fraglich ist jedoch, ob der Umfang von Parallelimporten die Lebensfähigkeit eines multinationalen Binnenmarktes zu belegen vermag oder vielmehr den Verdacht begründet, daß das Marktgeschehen nicht nur von privaten Marktteilnehmern bestimmt wird. Auf jeden Fall kann nicht das selektive Vertriebssystem als Ursache für wesentliche Preisunterschiede in der EU eingestuft werden. Es kann im Gegenteil festgestellt werden, daß sich gerade im Rahmen des selektiven Vertriebsnetzes die Fahrzeughersteller und -importeure einen scharfen Wettbewerb liefern, von dem im hohen Maß der EU-Verbraucher profitiert. Außerdem ist die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller teilweise erheblich gewachsen. Die europäische Automobilwirtschaft befindet sich somit aus wettbewerbsrechtlicher Sicht in sehr guter Verfassung.

# Autokauf in der EU

## Europäisches Wettbewerbsrecht

Dr. Dieter Schwarz\*, Brüssel

### *I. Vorbemerkung*

Bertold Brecht schreibt in seinem 1925 erschienenen Fragment mit dem Titel „Immer noch, wenn schon der achte Autotyp“:

„Schon liegt der achte Autotyp  
oben auf dem alten Eisen.  
Aber den neunten fahren wir.  
Also haben wir uns entschieden  
auf immer neuen Wagen voll Makeln,  
jederzeit zerstörbaren,  
leichten, zerbrechlichen,  
zahllosen, ewig zu fahren.“

Nun, die Qualität der Autotypen hat sich mittlerweile sicherlich verbessert. Geblieben aber ist der Drang des Menschen nach dem Auto. Die Anschaffung eines Autos stellt - abgesehen von der Entscheidung für den Bau eines Hauses - die bedeutendste individuelle Investition dar. Deshalb ist es nicht verwunderlich, daß die Verbraucher ein besonderes Interesse daran haben, möglichst preiswert zu einem Auto zu kommen. Welche Möglichkeiten ihnen dabei der europäische Binnenmarkt insbesondere nach dem europäischen Wettbewerbsrecht bietet, soll im folgenden dargelegt werden.

Zunächst werden die verbraucherrelevanten Bestimmungen der speziellen Verordnung über den Vertrieb von Kraftfahrzeugen in der europäischen Union dargestellt. Es folgt ein Kapitel über die Aktionen der Kommission, die darauf abzielen, daß die Prinzipien der Verordnung nicht bloßes Papier bleiben. Dabei geht es um die Anwendung des Wettbewerbsrechts und um den Einsatz flankierender Maßnahmen. In einem weiteren Abschnitt wird die Realität des Parallelhandels beschrieben. Am Ende steht, wie üblich, ein Ausblick.

---

\* Der Verfasser ist Abteilungsleiter in der Generaldirektion Wettbewerb der Kommission der Europäischen Gemeinschaften. Die Ausführungen geben lediglich seine persönlichen Ansichten wieder.

II. *Die GVO 1475/95 als Ausgangspunkt*  
– *Bestimmungen, die für die Verbraucher relevant sind* –

Einer der wichtigsten Grundsätze des europäischen Binnenmarktes ist, daß Verbraucher - unabhängig von ihrem Wohnsitz - dort in der EU einkaufen können, wo es ihnen am günstigsten erscheint. Dies gilt insbesondere auch für Automobile, bei denen die Preisunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten nach wie vor erheblich sind und somit ein starker Anreiz für „Parallelimporte“ besteht. Festgeschrieben ist dieses Prinzip in einer speziellen Verordnung über den Vertrieb von Kraftfahrzeugen<sup>1</sup>.

Auf den ersten Blick könnte es scheinen, daß diese Gruppenfreistellungsverordnung im Widerspruch zu den Prinzipien des Binnenmarktes steht. Sie erlaubt es den Kfz-Herstellern, ein exklusives und gleichzeitig selektives Vertriebsystem zu etablieren. Damit wird den Herstellern ein hoher Gebietschutz eingeräumt. Sie haben die Möglichkeit, ihr Vertriebsnetz vor nicht zugelassenen freien Importeuren zu schützen.

Der Grund dieses Privilegs liegt darin, daß Automobile langlebige Verbrauchsgüter sind, die einer intensiven Wartung und Reparatur unterliegen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Händlern. Um dies zu gewährleisten, ist eine besondere Form der Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Händlern angezeigt. Sie soll durch eine Begrenzung der zugelassenen Händler deren wirtschaftliche Existenz sowie Rationalisierungs- und Effizienzgewinne in der Kfz-Industrie ermöglichen.

Ein derartiges Vertriebsystem birgt die Gefahr der räumlichen Marktabstottung in sich. Um dieser Gefahr entgegenzuwirken, wurden in der neuen Gruppenfreistellungsverordnung die schon in ihrer Vorgängerin<sup>2</sup> enthaltenen Sicherungen verstärkt:

Die in der neuen Verordnung enthaltene „schwarze Liste“ (Artikel 6 der VO) bestärkt die Verbraucher in ihrem Recht, ein neues Auto in einem beliebigen Land der Europäischen Union entweder direkt oder über einen bevollmächtigten Vermittler zu kaufen. Die Verordnung untersagt jede systematische oder wiederholte direkte oder indirekte Behinderung des Parallelimports durch Verbraucher. „Wiederholt“ bedeutet, daß die Verhaltensweise mehrere Male

---

1. Verordnung (EG) Nr. 1475/95 der Kommission vom 28. Juni 1995 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, Abl. L 145 vom 29.6.1995, S.25.  
2. Verordnung (EWG) Nr. 123/85 der Kommission vom 12. Dezember 1984 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, Abl. Nr. L15 vom 18.1.1985, S.16.

begangen worden sein muß. Eine einmalige Verhaltensweise ist nur dann „systematisch“, wenn sie Bestandteil eines Planes ist.

Im einzelnen gilt:

- Händler dürfen einen Verkauf nicht deshalb verweigern, weil der Verbraucher in einem anderen Mitgliedstaat wohnt;
- Händler dürfen von einem Verbraucher aus einem anderen Mitgliedstaat nicht höhere Preise verlangen und ihm längere Lieferfristen auferlegen als dies bei einem Inlandskunden der Fall ist;
- Garantiedienste und sonstige Gewährleistungen sind auch für importierte Fahrzeuge zu erbringen;
- Die Aktivitäten eines Vermittlers, der von einem Verbraucher beauftragt ist, ihm im Ausland ein Auto zu verschaffen, dürfen nicht durch übertriebene administrative Anforderungen an das Mandat behindert werden;
- Hersteller dürfen Händlern, die Autos an Verbraucher aus anderen Mitgliedstaaten verkaufen, nicht die Liefermengen kürzen;
- Hersteller dürfen Händlern, die Autos an Verbraucher aus anderen Mitgliedstaaten verkaufen, nicht mit Vertragskündigung drohen;
- Hersteller dürfen Verbrauchern, die Autos im Ausland gekauft haben, den Wiederverkauf nur dann untersagen, wenn dieser für kommerzielle Zwecke erfolgt.

Soweit die Theorie. In der Praxis allerdings werden diese verbraucherfreundlichen Prinzipien nicht immer, um es vorsichtig zu formulieren, eingehalten. Die Kommission nimmt sie jedoch sehr ernst. Dies zeigen die Aktionen der Kommission, die darauf abzielen, daß die Prinzipien der Verordnung auch beachtet werden.

### *III. Aktionen der Kommission*

Bei diesen Aktionen handelt es sich zum einen um den direkten Einsatz der wettbewerbsrechtlichen Vorschriften, zum anderen um die Anwendung von indirekt wettbewerbsfördernden Instrumenten. Hinzu kommen weitere flankierende Maßnahmen. Zunächst zum Wettbewerbsrecht!

#### *1) Wettbewerbsrecht*

##### *a) Direkter Einsatz*

Aus der Entscheidungspraxis der Kommission sind in unserem Zusammenhang drei Fälle von Bedeutung.

*Eco System / Peugeot*

Der erste Fall, der noch unter der alten Freistellungsverordnung (EWG) Nr. 123/85 entschieden wurde, betraf die Auslegung des Begriffs des bevollmächtigten Vermittlers.

In ihrer Entscheidung<sup>3</sup> gab die Kommission einer Beschwerde des Unternehmens Eco System (Rouen, Frankreich) recht. Dieses Unternehmen war französischen Käufern beim Erwerb von Kraftfahrzeugen in Belgien und Luxemburg behilflich.

Eco System machte bei der Kommission geltend, wegen einer Anweisung der Firma Peugeot an ihre Vertragshändler in Belgien und Luxemburg, die Belieferung von Eco System einzustellen, erheblichen Schaden erlitten zu haben. Aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 - und dies gilt auch nach der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 - können Vertriebshändler zwar daran gehindert werden, Kraftfahrzeuge an Wiederverkäufer außerhalb des Vertriebsnetzes des Kraftfahrzeugherstellers zu verkaufen, dürfen aber Kraftfahrzeuge an Vermittler liefern, die auf genaue Anweisung eines Endverbrauchers tätig werden. Obwohl Eco System auf der Grundlage schriftlicher Beschaffungsaufträge von namentlich bezeichneten Kunden tätig wurde, bezeichnete Peugeot das Unternehmen als einen Wiederverkäufer, der nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 123/85 fällt.

Die Kommission erklärte, daß das Verhalten der Firma Peugeot mit Artikel 85 EWG-Vertrag und mit der Verordnung Nr. 123/85 unvereinbar sei. In der Entscheidung wird Eco System nicht als Verkäufer, sondern als Vermittler eingestuft. Gegen diese Entscheidung ging Peugeot durch beide Instanzen der europäischen Gerichtsbarkeit. Der Gerichtshof hat mit seinem Urteil vom 16. Juni 1994<sup>4</sup> das Rechtsmittel der Firma Peugeot gegen das Urteil des erstinstanzlichen Gerichts vom 22. April 1993<sup>5</sup> zurückgewiesen. Mit diesem Urteil war wiederum die seitens Peugeot gegen die Entscheidung der Kommission vom 4. Dezember 1991 (Eco System) eingelegte Klage als unbegründet zurückgewiesen worden.

Das Gericht hatte in seinem Urteil befunden, daß einzige Voraussetzung für eine Freistellung gemäß der Verordnung eine schriftliche Vollmacht des Endverbrauchers an den Vermittler sei. Mit diesem Urteil wurde klargestellt, daß

---

3. Abl. L66 vom 11. März 1992, S.3.

4. Rs. C-322/93, Slg. 1994, I-2727.

5. Rs. T-9/92, Slg. 1993, II-493.

Verbraucher sich relativ einfach eines Vermittlers bedienen können, wenn sie im Ausland ein Auto kaufen wollen.

### *Rover*

Ein zweiter verbraucherrelevanter Fall, bei dem es allerdings zu keiner Entscheidung kam, betraf Rover.

Von 1986 bis 1990 wandte die Rover Group im Vereinigten Königreich ein System von Rabattobergrenzen für die Käufer bestimmter Modelle an. Die Vertragshändler der Rover-Gruppe bekamen die normale Handelsspanne von 15 %, aber eine weitere Spanne von 2 % (zahlbar bei Einhaltung der Händlernormen) wurde nicht gezahlt, wenn der Händler feste Rabatthöhen überschritten hatte. Diese Praxis war ein eindeutiger Verstoß gegen die EG-Wettbewerbsregeln, weil sie den Preiswettbewerb unter den Händlern beschränkte.

Die Unternehmensleitung von Rover machte mit dieser Praxis Schluß und meldete dann die vorgenommenen Änderungen aus freiem Entschluß der britischen Kartellbehörde und anschließend der Kommission. Rover informierte seine Händler über die Beendigung der bisherigen Rabattpolitik. Die Rover Group ging noch weiter und verpflichtete sich zur nachträglichen Zahlung nicht gewährter Spannen an die Händler. Nach Gesprächen mit der Kommission erklärte sich Rover bereit, für die Finanzierung von zwei Projekten zugunsten von Verbrauchern, die im Vereinigten Königreich Kraftfahrzeuge kaufen, einen Betrag von 1 Million UKL beizusteuern.

Rover erklärte den Beitrag zur Finanzierung der beiden verbraucherorientierten Programme mit der Unfähigkeit, Einzelverbraucher, die möglicherweise einen finanziellen Verlust infolge der Preisnachlaß-Vereinbarungen des Unternehmens erlitten haben, festzustellen bzw. die Höhe dieser Verluste quantitativ zu erfassen. Die Zahlung ändere nichts an den Rechten von Einzelverbrauchern, gegen Rover oder Rover-Händler Ersatzansprüche geltend zu machen und hindere die Behörden im Vereinigten Königreich nicht daran, nach nationalem Recht Maßnahmen zu ergreifen.

Unter Berücksichtigung der von Rover getroffenen Maßnahmen verzichtete die Kommission auf die Eröffnung eines förmlichen Verfahrens.

Auch dieser Fall zeigt, daß die Kommission bei ihrer Wettbewerbspolitik den Verbraucherinteressen hohe Priorität beimißt. Wie ernst sie es damit meint, zeigt das dritte Beispiel, der Fall VW/AUDI.

*VW/Audi*

Am 28. Januar 1998 hat die Kommission eine Geldbuße von 102 Millionen ECU gegen Volkswagen verhängt<sup>6</sup>, weil die italienischen Vertragshändler systematisch gezwungen wurden, keine Fahrzeuge der Marken VW und Audi an ausländische - insbesondere deutsche und österreichische - Kunden zu verkaufen. Ab 1995 haben sich viele Verbraucher bei der Kommission über Schwierigkeiten beim Kauf neuer Kraftfahrzeuge in Italien beschwert. In ihrer Entscheidung stellt die Kommission fest, daß Volkswagen, ihre italienische Tochtergesellschaft Autogerma und Audi mit ihren italienischen Vertragshändlern eine Strategie vereinbart haben, die zu einer Verhinderung oder wesentlichen Einschränkung des Parallelhandels aus Italien in andere Mitgliedstaaten, insbesondere Österreich und Deutschland, geführt hat.

Im Oktober 1995 führte die Kommission Nachprüfungen bei Volkswagen, Audi, Autogerma und mehreren VAG-Händlern in Norditalien durch. Die Dokumente, die während der Nachprüfung gefunden wurden, beweisen die von Volkswagen, Audi und Autogerma praktizierte Marktabschottungspolitik.

Bei der Nachprüfung wurden an mehreren Orten Unterlagen über unzulässige Maßnahmen gefunden, so etwa:

- Drohung mit Vertragskündigung in 50 Fällen für den Fall des Verkaufs von Fahrzeugen an ausländische Kunden; in 12 Fällen wurde der Händlervertrag tatsächlich gekündigt;
- Systematische Kürzung der Händlermargen und -boni für Verkäufe an Kunden, die außerhalb des Vertragsgebiets des Händlers ansässig waren;
- Kürzung der Fahrzeuglieferungen an italienische Vertragshändler: Audi hat allein 1995 die Lieferung von 8000 Fahrzeugen nach Italien abgelehnt, obwohl die Fahrzeuge den Händlern von Autogerma zugesagt worden waren;
- Überprüfungen und Abmahnungen der italienischen Händlerbetriebe, falls Verkäufe an ausländische Kunden festgestellt wurden, sowie Kontrollen der Kundenlisten im Hinblick auf Lieferungen ins Ausland;
- Anweisungen von VW/Audi an die italienischen Vertragshändler, den ausländischen Kunden nicht die wahren Gründe für die Verweigerung des Verkaufs von Fahrzeugen in Italien mitzuteilen und sie unter dem Vorwand, von Ausstattungsunterschieden und Schwierigkeiten in Garantiefällen zu verunsichern. Unter keinen Umständen sollte beim Kunden der Eindruck erweckt

---

6. Abl. L 124 vom 25. April 1998, S.60.

werden, daß dieses Verhalten auf Anweisungen der VW AG oder Autogerma S.p.A. beruht.

VW hat gegen diese Entscheidung Klage beim erstinstanzlichen Gericht eingereicht.

#### *b) Indirekte wettbewerbsfördernde Instrumente*

Neben dem direkten Einsatz der Wettbewerbsvorschriften setzt die Kommission indirekte Maßnahmen ein, um den Verbrauchern die Vorteile des Binnenmarktes nahezubringen.

#### *Preiserhebungen*

Da sind zum ersten die seit nunmehr sechs Jahren zweimal jährlich veröffentlichten Übersichten über die Preisunterschiede bei den 76 meistverkauften Autos in der Gemeinschaft zu nennen. Die dadurch geschaffene Preistransparenz trägt sicherlich dazu bei, die Parallelimporte innerhalb der EU zu erhöhen. Diese Berichte beruhen auf Angaben, die von den europäischen und japanischen Automobilherstellern der Kommission zur Verfügung gestellt werden.

Insgesamt zeigt sich - ob als Folge dieser verstärkten Preistransparenz, sei dahingestellt - eine Tendenz bei den Herstellern, die zum Teil doch recht hohen Preisunterschiede abzubauen. Dies gilt insbesondere für die „kontinentalen“ benachbarten Mitgliedsländer. So etwa betragen am 1. November 1998 die Preisunterschiede zwischen den Benelux-Ländern, Deutschland und Frankreich in aller Regel weniger als 20 % und zwischen Spanien und Portugal sogar weniger als 10 %. Dagegen belief sich der Preisabstand zwischen dem Vereinigten Königreich und Irland (beides Länder mit Linksverkehr) bei vielen Modellen auf 25 % und mehr. Ob sich in diesen Ergebnissen eine zwar zögerliche, aber zunehmende Integration des europäischen Automobilmarktes niederschlägt, die dem Verbraucher zugute kommt, werden die zukünftigen Preiserhebungen, vor allem nach der Einführung des EURO, zeigen.

#### *„Hotlines“*

Die verschiedenen wettbewerbspolitischen Aktionen der Kommission haben dazu geführt, daß Verbraucher sich zunehmend der Vorteile des Binnenmarktes bewußt sind. Sie wollen ihr Auto dort kaufen, wo es für sie am günstigsten ist. Allerdings stoßen sie bei ihren Kaufbemühungen, insbesondere wenn es

sich um ein rechtsgelenktes Fahrzeug handelt, nach wie vor auf Schwierigkeiten und beklagen sich bei der Kommission.

Auf Anregung der Kommission haben BMW, Fiat, Ford, Honda, Mercedes Benz, Nissan, Opel/Vauxhall, PSA (Peugeot/Citroën), Renault, Volvo und VW/Audi Informationszentren eingerichtet, an die sich Verbraucher wenden können, die Schwierigkeiten beim Erwerb eines Neuwagens im Ausland haben. Die Kommission hat auch die anderen Automobilhersteller ermutigt, ähnliche Maßnahmen zu ergreifen, damit derartige Probleme in Zukunft nicht mehr auftreten. Ob es sich bei diesen Maßnahmen nur um Scheingefechte der Automobilhersteller handelt, bleibt allerdings abzuwarten.

### *Pressemitteilungen*

Schließlich versucht die Kommission durch eine aktive Pressearbeit ihre Wettbewerbspolitik im Automobilbereich einer breiten Öffentlichkeit zu erläutern. Dazu gehören Pressemitteilungen über alle wesentlichen gesetzgeberischen Maßnahmen und Entscheidungen. So etwa hat die Kommission Ende 1996 in einer Presseinformation über die Mitteilung der Beschwerdepunkte an VW und Audi berichtet.

Sie nahm diese Presseinformation zum Anlaß, detailliert auf die Rechte der Verbraucher hinzuweisen, die sich aus der neuen Gruppenfreistellungsverordnung über den Vertrieb von Kraftfahrzeugen ergeben.

Als weitere „automobil-spezifische“ Transparenz-Maßnahme ist schließlich der Leitfaden zu nennen, der die neue Gruppenfreistellungsverordnung in einem Frage- und Antwortspiel erläutert. Er wurde in allen 11 Sprachen der Gemeinschaft veröffentlicht und rund 8.000 mal nachgefragt.

## 2) *Flankierende Maßnahmen*

Neben dem Wettbewerbsrecht setzt die Kommission flankierende Maßnahmen ein, wenn es darum geht, Käufer vor willkürlichen staatlichen Maßnahmen zu schützen, die ihnen den Autokauf im Ausland erschweren.

### a) *Entscheidungen nach Artikel 30 und 36 des EG-Vertrags*

Da sind zum ersten die Entscheidungen der Kommission nach Artikel 30 und 36 des Vertrages zu nennen. Beispielhaft sei der Fall „Millésime“ geschildert. Frankreich hatte eine Regelung erlassen, nach der ein Wunder entstand: Zwei Fahrzeuge desselben Modells einer Marke, die am gleichen Tag verkauft

waren, wurden plötzlich unterschiedlich alt. Wurde eines davon in Frankreich nach dem 30. Juni des vorhergehenden Jahres verkauft, war es ein Modell des laufenden Jahres, wurde es dagegen nach Frankreich importiert, war es schon ein Jahr alt. Die Kommission ist dagegen eingeschritten und der Gerichtshof hat ihr in seinem Urteil vom 27. Juni 1996<sup>7</sup> recht gegeben. Er stellte fest, daß eine derartige Regelung gegen Artikel 30 des EG-Vertrags verstößt. Sie sei geeignet, *„den Absatz der betroffenen Fahrzeuge zu beeinträchtigen, denn obwohl sie derselben Modellreihe angehören wie die anderen, werden sie als zu einem früheren Jahr gehörend angeboten, so daß ihr Wert bei einem Wiederverkauf oder bei einer Entschädigung im Falle eines Unfalls gemindert ist.“* „Zudem“ - so der Gerichtshof - *„läßt sich die Regelung nicht mit den Erfordernissen des Verbraucherschutzes oder der Lauterkeit des Handelsverkehrs rechtfertigen. Sie bietet dem Verbraucher nämlich keine Garantie, daß er zuverlässig darüber informiert wird, ob zwei Fahrzeuge mit verschiedener Jahreszahl unterschiedliche Merkmale aufweisen oder ob zwei Fahrzeuge desselben Modells und derselben Jahreszahl gleich sind.“*

Andere Fälle, bei denen es sich etwa um nationale Zulassungsbehinderungen bei importierten Fahrzeugen handelt, werden derzeit geprüft.

#### b) *Europaweite Typgenehmigung*

Ein weiteres Beispiel einer - diesmal gesetzgeberischen - flankierenden Maßnahme zum Verbraucherschutz ist die sogenannte EG - Typgenehmigung. Das System der EG-Typgenehmigung ist über einen Zeitraum von 25 Jahren Schritt für Schritt erarbeitet worden. 1996 wurde mit der Einführung der obligatorischen europäischen Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen ein wichtiger Meilenstein erreicht. Von nun an ist eine nationale Genehmigung für neue Fahrzeugtypen nicht länger gestattet. Vor 1996 hatten die Hersteller das System bereits in großem Umfang auf freiwilliger Grundlage angewandt.

Das Typgenehmigungssystem ist seit 1998 für alle Neufahrzeuge obligatorisch, unabhängig davon, ob es sich um einen neuen Fahrzeugtyp handelt. Für Lastkraftwagen und Busse ist das EG-Typgenehmigungsverfahren noch nicht abschließend geregelt. In jedem Falle ist hier eine wesentliche Barriere beim Kauf eines Autos im Ausland gefallen.

---

7. Rs. C-240/95, Slg. 1996, I-3179.

c) *Europäisches Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren*

Die nationalen Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren waren im Laufe der vergangenen Jahre Gegenstand zahlreicher Beschwerden bei der Kommission. Dabei wurde die Vereinbarkeit dieser Verfahren mit dem Gemeinschaftsrecht und insbesondere mit den Artikeln 30 und 36 des Vertrags über den freien Warenverkehr in Frage gestellt.

Die Kommission hat deshalb eine erläuternde Mitteilung „betreffend die Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren für Fahrzeuge, die vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren“ veröffentlicht<sup>8</sup>.

Darin erläutert die Kommission, nach welchen Grundsätzen die Artikel 30 und 36 des Vertrags und das Sekundärrecht der Gemeinschaft auf die Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren der Mitgliedstaaten für diese Fahrzeuge anzuwenden sind.

Im übrigen wird die Mitteilung durch einige konkrete Informationen über Fragen ergänzt, die zwar keinen rechtlichen Zusammenhang mit dem Gegenstand der Mitteilung haben, mit denen eine Privatperson aber zwangsläufig konfrontiert wird, wenn sie ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat kauft. Auf folgende fünf Fragen wird eingegangen:

1. In welchem Mitgliedstaat muß ein Fahrzeug zugelassen werden?
2. Welche Steuern sind bei ständiger Verbringung eines Fahrzeugs zwischen Mitgliedstaaten zu entrichten?
3. Wie lange ist ein vorläufiges Kennzeichen gültig?
4. Gilt die Herstellergarantie für ein in einem anderen Mitgliedstaat verbrachtes Fahrzeug?
5. Was tun, wenn Schwierigkeiten bei der Verbringung in einen anderen Mitgliedstaat oder bei der Zulassung auftreten?

Für die detaillierte Beantwortung dieser Fragen sei auf die genannte Veröffentlichung im Amtsblatt verwiesen.

d) *Garantie- und Gewährleistungsrichtlinie*

Die Kommission ist derzeit dabei durch eine einheitliche europäische Garantie- und Gewährleistungsregelung für den europäischen Verbraucher - und damit auch den Autokäufer - eine weitere wesentliche Grundlage dafür zu

---

8. Abl. C 143/4 vom 15. Mai 1996.

schaffen, daß er aus dem einheitlichen Binnenmarkt Vorteile ziehen kann. Das soll allerdings hier nur angedeutet werden, da zu diesem Thema Herr Dr. Creutzig referieren wird.

#### e) *EURO*

Eine umwälzende Erleichterung für den Autokauf im Ausland wird schließlich ganz sicherlich die Einführung einer einheitlichen europäischen Währung mit sich bringen. Der Verbraucher muß sich nicht mehr mit Wechselkursen und Umtauschgebühren plagen. Die Markttransparenz - eine der wesentlichen Voraussetzungen für einen funktionierenden Binnenmarkt - wird erhöht. Es besteht Anlaß zu vermuten, daß sich die Automobilindustrie darauf einstellen und daß sie ihre Preispolitik - hoffentlich zum Nutzen der Verbraucher - danach richten wird.

#### IV. *Die Realität*

Kann nun der Autokäufer angesichts all dieser Aktionen und Maßnahmen der Kommission tatsächlich davon ausgehen, daß er in seiner Wahlfreiheit nicht beschränkt ist? Dem scheint trotz allem nicht so zu sein.

#### a) *Inhalt von Verbraucherbeschwerden*

Nach wie vor erhält die Kommission Briefe von Verbrauchern, denen es unmöglich ist oder zumindest erschwert wird, im Ausland ein Auto zu kaufen. So wandten sich im letzten Jahr 309 Engländer und Iren an die Kommission, weil sie Probleme beim Kauf eines rechtsgelenkten Fahrzeugs in anderen Mitgliedstaaten hatten. Sie beklagten sich darüber, daß

- sie Schwierigkeiten hatten, einen verkaufswilligen Händler zu finden;
- sie im Vergleich zu nationalen Käufern höhere Preise bezahlen sollen;
- ihnen beim Kauf eines rechtsgelenkten Fahrzeugs auf dem „Kontinent“ weit mehr als ein durchaus zulässiger Aufschlag berechnet würde, und daß dieser bei einigen Herstellern über 15% betrage;
- die ihnen genannten Lieferfristen länger seien als bei nationalen Käufern;
- sie viel höhere Anzahlungen zu leisten hätten als nationale Käufer und
- sie bei Garantieleistungen diskriminiert würden.

Diese Beschwerden, die sicherlich nur die Spitze des Eisbergs sind, zeigen, daß die genannten verbraucherrelevanten Prinzipien der Gruppenfreistellungsverordnung über den Vertrieb von Kraftfahrzeugen nach wie vor nicht immer befolgt werden.

b) *Entwicklung der Parallelimporte*

Allerdings weisen, wenn auch nur bruchstückhaft vorhandene, Angaben darauf hin, daß eine Tendenzwende eintritt. So haben Ford, VW und Mercedes im Vergleich zum letzten Jahr nunmehr die Parallelimporte von rechtsgelenkten Fahrzeugen in das Vereinigte Königreich nahezu verdreifacht.

Festzuhalten ist auch, daß die Kommission eine Vielzahl von Verbraucherbeschwerden in direkter Zusammenarbeit mit den Herstellern positiv erledigen konnte. Allerdings bleibt die Frage zu beantworten, was die Gründe dafür sind, daß die Kommission nach wie vor zum Ausgleich der Interessen zwischen Käufern und Automobilherstellern gezwungen wird und die ihr sicherlich nicht zgedachte Rolle eines Autovermittlers spielen muß.

V. *Ausblick*

Ob die von Bertold Brecht beklagten Makel nicht nur die Autotypen, sondern vielmehr die Automobilhersteller bei ihrer Verbraucherpolitik betreffen, mag dahingestellt bleiben. Festzuhalten ist allerdings, daß der Automobilindustrie nicht mehr allzu lange Zeit bleibt, will sie auch in Zukunft in den Genuß einer speziellen Gruppenfreistellungsverordnung kommen. Artikel 11 der VO 1475/95 sieht vor, daß die Kommission spätestens Ende des Jahres 2000 einen Bericht über die Funktionsweise dieser Verordnung vorlegen muß. Die Gretchenfrage wird dabei insbesondere lauten, ob die verbraucherrelevanten Grundsätze der Verordnung eingehalten wurden. Sollte diese Frage negativ beantwortet werden, sieht die Zukunft der Verordnung dunkel aus.

Möglich ist jedoch auch, daß sich die Verordnung selbst überlebt. Die neuen technischen Merkmale des Automobils, veränderte Marketingmethoden der Hersteller und insbesondere auch die neuen Informationstechnologien könnten quasi automatisch zu einem verbraucherfreundlicheren Vertrieb von Automobilen führen.

Was auch immer kommen mag: Es gilt, daß im gemeinsamen Binnenmarkt Abschottungen regionaler Märkte keinen Sinn machen - zumindest nicht für die Verbraucher.

# Autokauf in der EU

## Garantie und Gewährleistung

Dr. Jürgen Creutzig, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, Bonn

### 1. *Einleitung*

Den Vorgaben des Veranstalters folgend befassen sich die Ausführungen mit Gewährleistung und Garantie bei fabrikneuen Kraftfahrzeugen, und zwar nur bei Pkw, die ein deutscher Endverbraucher im EU-Ausland kauft.

Mit Rücksicht auf den begrenzten Zeitrahmen beschränke ich mich wegen der Definition der Fabrikneuheit auf zwei Feststellungen:

Erstens: Eine gesetzliche Definition für den hier interessierenden Bereich des Kaufvertragsrechts gibt es nicht. Sie blieb der Rechtsprechung vorbehalten. Der BGH hat bereits 1980 formuliert: Fabrikneu ist ein Kfz, das der neuesten Produktion entspringt und entspricht, das nach Verlassen des Herstellerwerkes keine erheblichen Beschädigungen erlitten hat, die vor Auslieferung nachgebessert wurden, und das trotz eventueller Standzeit keine Mängel hat. Schließlich muß es – außer zu Überführungs- und Probefahrten – unbenutzt sein.

Zweitens: Diese Definition gilt auch für fabrikneue Kfz aus dem EU-Ausland. Auf Einzelheiten und Streitfragen kann an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden.

### 2. *Begriffliche Abgrenzung von Garantie und Gewährleistung*

Beide Begriffe werden in der Laiensphäre häufig als identisch angesehen. Auch der BGH verwendet gelegentlich beide Worte in ein und derselben Entscheidung nebeneinander, ohne konkret abzugrenzen.

Diese Verwirrung findet sich auch auf EU-Ebene. Die Freistellung des selektiven und exklusiven Automobil-Vertriebssystems von dem in Art. 85 Abs. 1 EGV enthaltenen Verbot wettbewerbsbeschränkender Klausel ist bekanntlich in der Kfz-GVO Nr. 1475/95 enthalten. Nach deren Art. 5 Abs. 1 Ziff. 1a und b muß der Hersteller dem Händler u. a. auferlegen, (wörtlich:) „Gewähr“ zu leisten. Wenn der Begriff wirklich im eigentlichen Sinn gemeint wäre, wäre die Klausel überflüssig:

Wie noch zu zeigen sein wird, besteht in allen EU-Ländern der Anspruch des Käufers auf Gewährleistung bereits aus dem Kaufvertrag auf Grund nationalen Gesetzes. Ihren Sinn erhält sie erst, wenn man sie dahin versteht, daß der Hersteller dafür zu sorgen hat, daß durch Händlervertrag der Händler verpflichtet wird, EU-weit für kostenlose Beseitigung von Mängeln zu sorgen. Dies ist nichts anderes als eine Garantieverpflichtung des Herstellers gegenüber dem Endverbraucher durch und mit Hilfe des Vertragshändlers als Erfüllungsgelhilfen des Herstellers, und zwar EU-weit.

In einer in der ADAC-Motorwelt 1995 veröffentlichten Stellungnahme spricht die EU-Kommission denn auch korrekt von der „Herstellergarantie“.

Beide Begriffe sind juristisch bekanntlich strikt zu trennen. Für die Gewährleistung gibt es die gesetzliche Rechtsquelle der §§ 459 ff. BGB, für die Garantie den Vertrag. Der Umfang der Gewährleistung ist gesetzlich festgelegt, wengleich nicht der Dispositionsfreiheit der Parteien – nach oben hin – entzogen. Der Garantieuumfang unterliegt ausschließlich der Vertragsfreiheit der Parteien, wengleich der BGH auch Garantieverträge zunehmend der AGBG-Kontrolle unterwirft.

Von besonderer Bedeutung ist die Unterscheidung beim Autokauf.

Die Gewährleistung – soweit sie den Kauf im Inland betrifft – ist niedergelegt in Abschnitt VII der Neuwagen-Verkaufsbedingungen und wird vom Verkäufer gewährt. Sie geht in verschiedenen Punkten über das BGB hinaus:

- Nach § 477 BGB beträgt die Dauer der Gewährleistung (richtiger: die Gewährleistungsverjährungsfrist) lediglich 6 Monate; der Verkäufer eines fabrikneuen Kfz leistet für den doppelten Zeitraum Gewähr.
- Nach § 459 BGB ist die Gewähr dem Käufer gegenüber zu leisten; d. h., mit dem Weiterverkauf der Sache erlischt die Gewähr. Gem. Abschnitt VII Ziffer 5 der NWVB werden beim Verkauf die Gewährleistungsverpflichtungen nicht berührt.
- Nach § 459 BGB hat der Käufer Anspruch auf Wandelung oder Minderung. Nach Abschnitt VII Ziffer 2 der NWVB hat der Käufer zunächst das Recht auf Nachbesserung.
- Nach § 459 BGB hat ausschließlich der Verkäufer Gewähr zu leisten. Nach Abschnitt VII Ziffer 1a NWVB kann der Käufer die Durchführung der Nachbesserungsarbeiten bei jedem anderen autorisierten Betrieb desselben Fabrikats geltend machen.

Entgegen der Auffassung des BGH handelt es sich bei den zitierten Gewährleistungsregelungen nicht um eine sogenannte Haltbarkeitsgarantie. Der Wortlaut der Neuwagen-Verkaufsbedingungen ist insoweit eindeutig und

besagt, daß der Fehler im Zeitpunkt der Übergabe der Sache vorhanden gewesen sein muß.

Davon zu trennen sind Garantieregelungen, die in den Kundendienstheften der Hersteller enthalten sind; im einzelnen ist hierauf an späterer Stelle einzugehen. Durch Übergabe dieser Hefte an den Endverbraucher kommt ein Garantievertrag zustande, und zwar zwischen dem Hersteller und dem Endverbraucher. Der Händler ist insoweit Bote oder Erfüllungsgehilfe des Herstellers nach § 278 BGB.

Der Inhalt dieses Garantievertrages ist bei allen Herstellern identisch: Er räumt dem Endverbraucher das Recht auf Nachbesserung ein, ein Anspruch auf Wandelung oder Minderung ist ausgeschlossen. Zur Erfüllung verpflichtet ist der Vertragshändler, der wiederum als Erfüllungsgehilfe des Herstellers tätig wird, und zwar jeder Vertragshändler derselben Marke, also nicht nur derjenige, der beim Vertragsschluß mit dem Endverbraucher mitgewirkt hat.

Nicht alle Autohersteller gewähren übrigens eine eigene Herstellergarantie, so z. B. Ford nicht.

In allen Fällen, in denen der Käufer beide Ansprüche hat, hat er die Wahl, wen er in Anspruch nehmen will.

### 3. *Garantie und Gewährleistung im EU-Ausland*

Wenn der deutsche Endverbraucher im EU-Ausland einen fabrikneuen Pkw kauft, richten sich Gewährleistung und/oder Garantie nach dem Recht des Kauflandes. Wie sind diese Rechtsinstitute in den einzelnen EU-Staaten geregelt? Ich beschränke mich auf die Länder Belgien, Dänemark, Italien, Luxemburg, Niederlande und Spanien, aus denen Re-Importe nach Deutschland in der Vergangenheit am häufigsten vorgekommen sind.

#### 3.1 *Gewährleistung*

##### 3.1.1 *Rechtsgrundlage*

In *Belgien* haftet der Verkäufer gemäß Artikel 1641 des Belgischen Zivilgesetzbuches für die Gewährleistung wegen Mängel, die die Tauglichkeit der verkauften Sache zu dem vorausgesetzten Gebrauch aufheben oder derart mindern, daß der Käufer vom Kauf Abstand genommen oder die Sache zu einem herabgesetzten Kaufpreis erworben hätte, wenn ihm der Mangel bekannt gewesen wäre. Ergänzt worden sind die Bestimmungen des Belgischen ZGB durch das Gesetz durch die Handelspraktiken, die Informationen und den Schutz des Verbrauchers vom 14. Juli 1991; nach Artikel 32 dieses

Gesetzes gelten in mit Verbrauchern geschlossenen Verträgen bestimmte Klauseln, die die Rechte des Verbrauchers einschränken, als mißbräuchliche Vertragsklauseln. Nach Artikel 32 Abs. 12 des erwähnten Gesetzes von 1991 gelten Klauseln als mißbräuchlich und damit unzulässig, die darauf abstellen, die im ZGB vorgesehene gesetzliche Gewährleistung wegen verborgener Mängel auszuschließen oder einzuschränken. Damit sind die ursprünglich nach dem ZGB dispositiv geregelten Gewährleistungsvorschriften rechtlich zwingend geworden.

In *Dänemark* beruhen die Bestimmungen betreffend die Gewährleistung zugunsten des Verbrauchers auf dem Gesetz über den Warenkauf („købeloven“) aus dem Jahr 1906. Hinzu kommt das Gesetz über Kaufverträge aus dem Jahr 1975 und das Gesetz über bestimmte mit Verbrauchern abgeschlossene Verträge aus 1979. Danach sind die Bestimmungen über das Gewährleistungsrecht zum großen Teil rechtlich zwingend.

In *Spanien* haftet der Verkäufer nach Artikel 1484 ff. des Spanischen ZGB für verborgene Mängel an einer verkauften Sache, die die Tauglichkeit zu deren Gebrauch aufheben oder ihren Wert in einem solchen Maße mindern, daß der Käufer einen geringeren Preis dafür bezahlt hätte, wenn ihm der Mangel bekannt gewesen wäre. Diese Gewährleistung kann durch vertragliche Abmachungen ausgeschlossen werden; ein Ausschluß ist aber unzulässig, wenn der Verkäufer den Mangel bei Vertragsabschluß kannte. Ergänzt wird das ZGB durch das Allgemeine Gesetz zum Schutz der Verbraucher und Benutzer vom 19. Juli 1984.

In *Italien* regeln im wesentlichen zwei Bestimmungen des ZGB die Gewährleistung: Artikel 1490 über die Gewährleistung wegen verborgener Mängel und Artikel 1497 über die Gewährleistung wegen Qualitätsmängeln. Darüber hinaus hat die Rechtsprechung für die rechtliche Geltendmachung von Gewährleistungsansprüchen eine dritte Rechtsgrundlage entwickelt: *aliud pro alio*. Hierbei handelt es sich eigentlich um die gleiche Art der im französischen Rechtsverkehr festzustellenden gegenseitigen Angleichung der Gewährleistungspflicht wegen versteckter Mängel und der Verpflichtung der Übereinstimmung der übergebenen mit der verkauften Sache (sogenannte Konformitätspflicht). Die Bestimmungen des ZGB sind in der Regel dispositiver Art; Vertragsklauseln, die die Gewährleistung einschränken, sind folglich zulässig. Einschränkungen sind ausgeschlossen, wenn der Verkäufer wider Treu und Glauben handelt. Ein Ausschluß bei qualitativen Mängeln ist ebenfalls unzulässig.

In *Luxemburg* sind die Artikel 1641 ff. des ZGB die Rechtsgrundlage der gesetzlichen Gewährleistung. Ergänzt wird es durch das Gesetz vom 25. August 1983 über den rechtlichen Schutz des Verbrauchers; dieses Gesetz

enthält die Regelung betreffend die mißbräuchlichen Vertragsklauseln. Die gesetzlichen Gewährleistungsansprüche von mit Verbrauchern geschlossenen Verträgen sind gemäß Artikel 2 des Gesetzes von 1983 und Artikel 1 § 9 des Nachtragsgesetzes vom 15. Mai 1987 unabdingbar.

In den *Niederlanden* ist die Gewährleistung in zwei Kapiteln des ZGB vom Januar 1992 geregelt: Im Kapitel über den Kaufvertrag (Band 7 Abschnitte 1-48) und im Kapitel über die Allgemeinen Vertragsbedingungen (Band 6 Abschnitte 231-247). Die Gewährleistungsregeln sind zugunsten des Verbrauchers zwingend und nicht zu seinen Lasten abdingbar.

### 3.1.2 *Der Mängelbegriff*

In allen EU-Staaten bleibt es in der Regel der Rechtsprechung überlassen, von Fall zu Fall zu beurteilen, ob ein Sachmangel effektiv ein Fehler im Sinne der gesetzlichen Gewährleistung ist. Dementsprechend sind die Rechtssysteme von einer stark kasuistischen Vorgehensweise geprägt. Im einzelnen:

In *Belgien, Dänemark, Spanien, Italien, Luxemburg* und in den *Niederlanden* ist der Mängelbegriff in dem jeweiligen Zivilgesetzbuch definiert. Als Mängel gelten Fehler, die die Verwendbarkeit einer Sache zu den üblichen oder dem vertraglich vereinbarten Gebrauch mindern. Der funktionsbezogene Mangel steht dabei im Vordergrund, verglichen mit dem restriktiveren Begriff des einer Sache innewohnenden Mangels, der zum Ausdruck bringen soll, daß ein Erzeugnis mangelhafter Bauart ist oder Ausführungsfehler aufweist.

Einen hohen Stellenwert nimmt daneben die zwischen den Vertragsparteien ausgehandelte Vereinbarung ein. Häufig beziehen sich Mängel auf die vertraglich festgelegte Beschaffenheit bzw. auf den im Vertrag vereinbarten Verwendungszweck.

In *Dänemark* sowie in den *Niederlanden* steht für die Feststellung von Mängeln die Information des Käufers deutlich im Vordergrund. Offensichtlich vollzieht sich gegenwärtig eine Entwicklung von der Verpflichtung der Gewährleistung der Eignung der Sache für den üblichen Gebrauch zu einer Verpflichtung der Übereinstimmung der Information und damit hin zu der Verpflichtung, den berechtigten Erwartungen des Käufers gerecht zu werden. In *Belgien, Spanien* und *Luxemburg* besteht ein Gewährleistungsanspruch nur für verborgene Fehler. In *Italien* hat der Käufer den Anspruch nur, wenn er den Mangel nicht kannte und auch nicht kennen konnte. Nach *niederländischem Recht* steht ihm der Anspruch nur zu, wenn er die Sache vor dem Kauf geprüft hat und den Mangel hätte feststellen müssen.

Schließlich finden sich in allen Gewährleistungsregelungen Begriffe wie „Eignung zum üblichen Gebrauch“, „verborgener Mangel“, „schwerwiegender Mangel“, „unsachgemäße Information“, „marktgängige Qualität“ usw. Dies bedeutet, daß die Rechtsprechung jedes einzelnen EU-Landes eigenständig die Begriffe auslegt. Sie können somit von Land zu Land abweichen.

### 3.1.3 Die zur Gewährleistung verpflichteten Personen

In allen genannten EU-Staaten hat der Käufer das aus dem Kaufvertrag herrührende Recht, den Verkäufer auf Gewährleistung in Anspruch zu nehmen, ohne Rücksicht auf die Nationalität des Käufers.

Besonderheiten:

In *Luxemburg* kann nach Artikel 1645 des ZGB von 1987 auch der Hersteller direkt auf Erstattung des Kaufpreises verklagt und für Schadenersatzansprüche des Endverbrauchers haftbar gemacht werden.

Diese Regelung ist in *Belgien* seit langem von der Rechtsprechung so entschieden worden: Die Gewährleistung ist ein der Sache selbst inwohnendes Wesensmerkmal, das mit der Sache selbst an den jeweiligen Käufer übergeht. Somit kann der nächste Käufer mehrere Verkäufer aus der vorangegangenen Kette oder auch nur den Solventesten von ihnen haftbar machen.

In *Spanien* haftet nach Artikel 27 des Verbraucherschutzgesetzes vom 19. Juli 1984 unter anderem der Hersteller, der Importeur und der Verkäufer für die Herkunft, die Wesensmerkmale und die angemessene Beschaffenheit der verkauften Sache, die ihr zugesicherten Eigenschaften und den ihr zugeordneten Verwendungszweck sowie für die Entsprechung mit den einschlägigen Normvorschriften.

### 3.1.4 Die von der Gewährleistung begünstigten Personen

In allen untersuchten Ländern stehen die Gewährleistungsrechte dem Erstkäufer zu.

Besonderheiten:

In den *Niederlanden* kann sogar derjenige, der nicht Zweitkäufer, sondern Besitzer der Sache ist, Gewährleistungsansprüche gegenüber dem Erstverkäufer geltend machen.

### 3.1.5 Inhalt der Gewährleistung

In allen untersuchten Staaten hat der Käufer den Anspruch auf Rückgängigmachung des Kaufvertrages oder Herabsetzung des Kaufpreises.

Besonderheiten:

Darüber hinaus gibt es einen gesetzlichen Anspruch auf Nachbesserung in *Dänemark*, *Spanien* und den *Niederlanden*. In diesen Ländern besteht das Recht auf Rückgängigmachung des Kaufs oder Herabsetzung des Kaufpreises erst im Fall des Fehlschlagens einer Reparatur oder verspäteter Nachbesserung.

Ersatzleistung für eine fehlerhafte Sache kann der Käufer in *Dänemark*, *Spanien* und den *Niederlanden* verlangen. In diesen Ländern besteht das Recht auf Rückgängigmachung des Kaufs oder Herabsetzung des Kaufpreises erst im Falle des Fehlschlagens einer Reparatur oder verspäteter Nachbesserung. In allen genannten Staaten hat der Käufer auch Anspruch auf Schadensersatz, und zwar bei Umständen, bei denen Verkäufer gegen seine Sorgfaltspflicht verstoßen oder sich schuldhaft verhalten hat, z. B. bei irreführender Unterrichtung, bei Kenntnis des Mangels. In *Dänemark* ist ausdrücklich ein Anspruch auf Schadensersatz in den Fällen vorgesehen, wo der gekauften Sache die vom Verkäufer zugesicherten Eigenschaften fehlen.

### 3.1.6 Frist

In keinem der untersuchten Länder wird ein Unterschied zwischen der Gewährleistungsfrist und der Gewährleistungs-Verjährungsfrist oder der Frist gemacht, binnen derer Gewährleistungsansprüche geltend gemacht werden müssen.

In *Belgien*, *Italien*, *Luxemburg* und den *Niederlanden* ist die gesetzliche Gewährleistung zeitlich unbefristet.

*Belgien* und *Spanien* kennen nur eine Frist: Gewährleistungsansprüche müssen in Belgien innerhalb „kurzer Frist“ seit Entdeckung des Mangels geltend gemacht werden, wobei dem Einzelfall überlassen bleibt, wann dies der Fall ist. In *Spanien* müssen Klagen aus Gewährleistung binnen 6 Monaten seit Lieferung eingereicht werden.

In *Dänemark*, *Italien*, *Luxemburg* und den *Niederlanden* gilt eine „kombinierte Fristenregelung“. Zum einen wird die Frist für die Anzeige an den Verkäufer geregelt, zum anderen auch die Frist, innerhalb derer Gewährleistungsansprüche geltend gemacht werden müssen. In *Dänemark* muß der Mangel innerhalb einer „angemessenen Frist“ angezeigt werden, die mit dem Zeitpunkt der Entdeckung des Mangels beginnt. Die Frist ist nach dem Waren-

kaufgesetz auf ein Jahr ab Lieferung beschränkt. In *Italien* muß der Käufer, damit er seinen Anspruch nicht verwirkt, dem Verkäufer binnen 8 Tage ab Entdeckung den Mangel anzeigen, für den er die Gewährleistung wegen verborgener Mängel oder qualitativer Mängel heranzuziehen beabsichtigt. Um den Anspruch nicht zu verwirken, muß nach dem ZGB eine Klage wegen verborgener Mängel spätestens ein Jahr nach Übergabe der gekauften Sache eingereicht worden sein.

In *Luxemburg* muß der Käufer dem Verkäufer innerhalb einer „kurzen Frist“ vom Zeitpunkt an gerechnet anzeigen, an dem er den Mangel entdeckt hat oder hätte entdecken müssen; andernfalls verwirkt er seine Ansprüche. Die Frist für die gerichtliche Geltendmachung beträgt ein Jahr ab Anzeige des festgestellten Mangels.

Ebenso muß in den *Niederlanden* nach dem ZGB der Käufer, der seine Ansprüche nicht verwirken möchte, dem Verkäufer innerhalb einer „angemessenen Frist“ von dem Zeitpunkt an, an dem er den Mangel entdeckt hat oder hätte entdecken müssen, den Mangel anzeigen. Die Verjährungsfrist für die Geltendmachung von Gewährleistungsansprüchen beträgt 3 Jahre ab Mangelanzeige an den Verkäufer.

### 3.1.7 Beweislastregelung

In allen Ländern muß der Käufer beweisen, daß der Mangel zum Zeitpunkt des Kaufs bestanden hat. Jedoch gibt es in einigen Ländern Besonderheiten:

So gilt in *Italien* die Vermutung, daß der Verkäufer den Mangel kannte; er muß diese Vermutung widerlegen. In den *Niederlanden* muß der Verkäufer den Beweis erbringen, daß die Sache zum Zeitpunkt des Verkaufs vertragskonform war.

## 3.2 Garantie

In *Spanien* ist die Garantie im Verbraucherschutzgesetz näher geregelt. Für Kraftfahrzeuge gelten z. B. zwingend Mindestgarantiezeiten von drei Monaten oder 20 000 km. Ebenfalls gesetzlich, nämlich im ZGB, ist in *Italien* die Garantie geregelt. Sie gilt allerdings nur, wenn der Verkäufer freiwillig das ordnungsgemäße Funktionieren der Sache während eines bestimmten Zeitraums gewährleistet oder wenn sich eine solche Garantie nach den Gepflogenheiten als geboten erweist. Die Regelungen sind abdingbar.

In *Dänemark* gibt es für die Garantie verschiedene Verwaltungsvorschriften und Bestimmungen mit Quasi-Verordnungscharakter, die teils im Warenkauf-

gesetz und teils in nicht zwingenden Empfehlungen des Ombudsmanns für Verbraucherfragen aus dem Jahr 1987 geregelt sind.

In *Luxemburg* und den *Niederlanden* gibt es keine direkte gesetzliche Vorschrift über die Garantie, wohl aber Regelungen im Verbraucherschutzgesetz (*Luxemburg*) sowie in den Allgemeinen Bestimmungen über mißbräuchliche Klauseln (*Niederlande*).

In *Belgien* schließlich haben sich das Wirtschaftsministerium und mehrere Verbände aus der Automobilbranche im Rahmen einer Grundsatzvereinbarung auf spezielle Vorschriften im Zusammenhang mit der Garantie geeinigt, die sich der Kraftfahrzeughandel in den Kaufverträgen zu verwenden verpflichtet hat.

#### 4. *Besonderheiten beim Autokauf durch einen deutschen Endverbraucher im EU-Ausland*

Gewährleistung und/oder Garantie im EU-Ausland geltend zu machen, bringt sowohl materiellrechtlich als auch prozessual Schwierigkeiten. Der Käufer erhält Gewährleistungs- oder Garantiebedingungen in einer Sprache, die er nicht versteht; oder der Umfang der Rechte ist abweichend von denen in Deutschland; wir haben gesehen, daß es nur in Dänemark, Spanien und den Niederlanden das Recht auf Nachbesserung gibt. Eine weitere Hürde ist, daß der Gerichtsstand ein ausländisches Gericht ist usw. Zu fragen ist deshalb, ob beim Autokauf Besonderheiten gelten, die solche Schwierigkeiten vermeiden.

#### 4.1 *Gewährleistungsansprüche*

##### 4.1.1 *Kauf vom Vertragshändler*

Kauft der deutsche Endverbraucher seinen fabrikneuen Pkw von einem autorisierten Vertragshändler im EU-Ausland, gelten die landesspezifischen Gewährleistungsregelungen, die vorstehend erörtert worden sind.

In keinem Land gibt es Neuwagen-Verkaufsbedingungen wie in Deutschland, die die Durchführung von Gewährleistungsarbeiten in jeder beliebigen Vertragswerkstatt desselben Fabrikats vorsehen. Dabei kann an dieser Stelle offen bleiben, wie die NWVB zu verstehen sind, weil sie ihren Anwendungsbereich nicht ausdrücklich auf Deutschland begrenzen, ob man also sagen kann, sie gelten praktisch für das gesamte EU-Ausland, verpflichten also alle Vertragshändler desselben Fabrikats auch im EU-Ausland.

Da es jedenfalls die umgekehrte rechtliche Situation nicht gibt, ist es schon rechtstheoretisch verfehlt, den deutschen Vertragshändler als verpflichtet

anzusehen, Nachbesserungsarbeiten durchzuführen an im EU-Ausland erworbenen fabrikneuen Kraftfahrzeugen. Aus Kaufvertragsrecht gibt es keine Rechtsgrundlage dafür.

Es gibt auch keinen Automobil-Händlervertrag in einem EU-Land, in dem der Händler verpflichtet wird, Händlergewährleistung an fabrikneuen Kfz zu leisten, egal, wo sie in der EU gekauft worden sind.

Somit hat der deutsche Käufer im Gewährleistungsfall alle Rechte aus dem Kaufvertrag ausschließlich gegen den autorisierten Vertragshändler im EU-Ausland, der ihm den Neuwagen verkauft hat. Es gilt das Landesrecht.

#### *4.1.2 Kauf durch Vermittlung eines Dritten*

Dieselbe Rechtslage gilt, wenn der deutsche Endverbraucher seinen neuen Pkw durch einen Vermittler im EU-Ausland kaufen läßt. Der Vermittler wird als Erfüllungsgehilfe gem. § 278 BGB des Käufers tätig; verpflichtet für die Gewährleistung wird der ausländische Vertragshändler nach dem dortigen Recht. An ihn, nicht an den Vermittler, hat sich der Käufer in Gewährleistungsfällen zu wenden. Verpflichtet ist auch nicht ein inländischer Vertragshändler.

Der Vermittler darf im übrigen nicht die Neuwagen-Verkaufsbedingungen verwenden, weil dies irreführend nach § 3 UWG ist. Denn er tritt dem Käufer nicht als Verkäufer, sondern eben als Vermittler gegenüber, und er oder der ausländische Verkäufer können die inländischen Vertragshändler nicht zu Nachbesserungsarbeiten verpflichten. Dies wäre ein Vertrag zu Lasten Dritter, der nach deutschem Recht bekanntlich unzulässig ist.

#### *4.1.3 Kauf vom fabrikatsunabhängigen Importeur*

Kauft der Kunde von einem fabrikatsunabhängigen Importeur, richten sich die Gewährleistungsansprüche gegen ihn. Ein Anspruch auf Nachbesserung hat der Kunde gegen ihn nur, wenn es in den Verkaufsbedingungen vorgesehen ist.

Der Importeur kann seine Inanspruchnahme nicht abwenden, indem er den Käufer durch seine Verkaufsbedingungen auf den ausländischen oder auf den deutschen Vertragshändler verweist. Dem steht § 11 Nr. 10a AGBG entgegen, der Verweis auf den deutschen Vertragshändler wäre im übrigen ein unzulässiger Vertrag zu Lasten Dritter.

Dementsprechend darf der Importeur auch die Neuwagen-Verkaufsbedingungen nicht verwenden. Der Käufer kann in einem solchen Fall den Vertrag

wegen arglistiger Täuschung nach § 123 BGB anfechten; denn der Importeur kann die autorisierten Händler nicht verpflichten.

## 4.2 Garantie

Beim Autokauf muß unterschieden werden zwischen den Garantieregelungen in den Händlerverträgen zwischen Herstellern und ihren Vertragshändlern einerseits und – wie bereits eingangs dargelegt – evtl. Garantieverträgen zwischen Herstellern und Endverbrauchern andererseits.

Hier interessiert die Frage, ob und wann der deutsche Endverbraucher einen deutschen Vertragshändler auf Beseitigung von Mängeln des im EU-Ausland gekauften Pkw in Anspruch nehmen kann.

### 4.2.1 Der Händlervertrag als Rechtsquelle

Wie bereits erwähnt, ist der Händlervertrag mit seinen wettbewerbsbeschränkenden Klauseln auf Grund der Kfz-GVO Nr. 1475/95 vom Verbot nach Art. 85 Abs. 1 EGV nur freigestellt, wenn der Händler den Händler verpflichtet, dem Endverbraucher u. a. wörtlich – so Artikel 5 Ziffer 1a – „Gewähr“ zu leisten.

Daß es sich dabei eigentlich um die EU-weite Herstellergarantie handelt, wurde bereits dargelegt.

Die Kfz-GVO schreibt in Artikel 5 Ziffer 1a die Garantieleistungspflicht nur dem Grunde nach vor, sie enthält keine Regelung über Umfang und Inhalt. Umfang und Inhalt werden in den einzelnen Händlerverträgen bzw. ihren Anlagen festgelegt. Sie betreffen die Herstellergarantie und beschränken sich auf Nachbesserung. Wandelung und Minderung sind ausgeschlossen.

Verpflichtet zur Nachbesserung, die für den Kunden kostenlos ist, ist jeder Vertragshändler in der EU, und zwar ohne Rücksicht darauf, in welchem EU-Land der Endverbraucher den fabrikneuen Pkw gekauft hat.

Rechtlich geht es also um folgende Kette: Die Kfz-GVO macht die Freistellung der wettbewerbsbeschränkenden Klauseln davon abhängig, daß der Hersteller in dem Händlervertrag seine Händler verpflichtet, für ihn Garantie zu leisten. Verpflichtet aus dem Vertrag sind also die Händler.

Die Endverbraucher selbst stehen nicht in einer (kauf)vertraglichen Beziehung zum Hersteller oder zu den autorisierten Vertragshändlern, sondern nur zu dem Verkäufer. Soweit das deutsche Recht betroffen ist, könnte die Regelung im Händlervertrag ein Vertrag zugunsten Dritter, der Endverbraucher, sein. Man unterscheidet bekanntlich den echten von dem unechten Vertrag zugunsten Dritter. Der erstere gibt dem Begünstigten einen direkten Anspruch,

letzterer nicht; der Verpflichtete ist lediglich ermächtigt, mit befreiender Wirkung diesem gegenüber an den Dritten zu leisten. Welche Kategorie vorliegt, entscheidet sich gem. § 328 Abs. 2 BGB nach den Umständen, insbesondere nach dem Parteiwillen. Der Parteiwille geht in unserem Fall in erster Linie dahin, den rechtlichen Auflagen durch die Kfz-GVO nachzukommen. Ferner geht er dahin, Garantie (nur) in dem Umfange zu leisten, wie ihn der Hersteller definiert und die dadurch entstandenen Kosten dem Händler erstattet. Denn der Hersteller ist es, der das Produkt Kfz hergestellt hat, das gegebenenfalls Mängel hat, nicht der Händler.

So ist der Parteiwille dahin auszulegen, daß kein Forderungsrecht des Endverbrauchers gewollt ist. Der Endverbraucher kennt auch gar nicht den Inhalt der den Vertragshändlern im Händlervertrag bzw. den Anlagen auferlegten Garantiepflichten. Soweit die Parteien – Hersteller und Händler – dem Endverbraucher einen eigenen Garantieanspruch geben wollen, geschieht dies dadurch, daß – wie bereits erwähnt – der Händler als Erfüllungsgehilfe oder Bote des Herstellers dem Endverbraucher ein von dem Händler ausgefülltes, unterschriebenes und abgestempeltes Kundendienst-Scheckheft übergibt. Dadurch kommt der Garantievertrag zustande. Das Heft enthält die Garantiebestimmungen.

Schlägt die Nachbesserung fehl, muß sich der Endverbraucher an seinen Verkäufer im EU-Ausland wenden, nur gegen ihn hat er den Anspruch auf Wandelung oder Minderung, nicht gegen den inländischen Vertragshändler oder den Hersteller.

Soweit ein Hersteller kein solches Kundendienstheft austeilen läßt, wie dies z. B. bei Ford der Fall ist, kommt kein Garantievertrag zustande; aus dem Händlervertrag ist auch kein echter Vertrag zu gunsten Dritter zu konstruieren. In diesem Fall kann der Hersteller nur darüber wachen, daß der Händler dem Endverbraucher Garantie entsprechend den Regelungen im Händlervertrag leistet. Nur der Hersteller kann den Händler notfalls im Klagewege zur Erfüllung dieser Pflichten anhalten. Der Endverbraucher hat keinen eigenen Anspruch.

Jede andere Konstruktion erwächst aus einem Wunschenken, läßt sich aber rechtlich nicht überzeugend begründen.

Der BGH hat sich zu diesem Thema bisher nicht geäußert. Lediglich in einem Inlandsfall überlegte er, ob aus Abschnitt VII Ziffer 2 der NWVB sich ein Anspruch des Endverbrauchers gegen den anderen autorisierten Vertragsbetrieb herleiten lasse. Er hat die Frage nicht entschieden, das Ergebnis wäre auch auf unsere Fragestellung nicht übertragbar, weil hier die NWVB gar nicht vereinbart sind und es sich um eine Auslandsbeziehung handelt.

#### 4.2.2 *Das ordnungsgemäß ausgefüllte Kundendienst-Scheckheft*

Von besonderer Bedeutung für die Annahme eines Garantievertrages und damit eines direkten Anspruchs des Endverbrauchers gegen jeden inländischen autorisierten Vertragshändler auf Nachbesserung des im EU-Ausland gekauften fabrikneuen Kfz ist das ordnungsgemäß ausgefüllte Kundendienst-Scheckheft. Fehlt es hieran, kommt der Garantievertrag nicht zustande. Das ordnungsgemäße Ausfüllen ist eine Vertragsbedingung.

Der Grund liegt darin: Die Tatsache, daß das Scheckheft von einem autorisierten Händler ausgefüllt worden ist, zeigt den in Anspruch genommenen anderen autorisierten Händlern, daß das Kfz vertragsgemäß in den Wirtschaftskreislauf gelangt ist. Dies ist Voraussetzung für das Versprechen der Garantie und deren Bezahlung durch den Hersteller.

Daß das ordnungsgemäß ausgefüllte Scheckheft von besonderer Bedeutung ist, zeigt sich auch an folgendem: Der Lauf der Herstellergarantie beginnt in der Regel mit dem Tag der Auslieferung des Neuwagens durch den ausländischen Vertragshändler. Der Tag deckt sich in der Regel mit dem im Scheckheft eingetragenen Datum der Ablieferungsinspektion – absolute Sicherheit hat der Händler allerdings nur, wenn er konkrete Rückfrage beim Hersteller hält.

In der bereits erwähnten Verlautbarung der EU-Kommission aus dem Jahre 1995 meint diese jedoch, wenn das Kundendienstheft nicht korrekt ausgefüllt sei, sei dies eine Sache des Innenverhältnisses zwischen Hersteller und Händler. Wörtlich: „Das Vertragsverhältnis zwischen Hersteller und Verbraucher wird dadurch nicht berührt.“ Offenbar meint die Kommission – wie hier dargestellt – den Garantievertrag zwischen Hersteller und Endverbraucher, der durch Übergabe des Kundendienstheftes durch den Händler als Erfüllungsgehilfen oder Boten zustande kommt.

Richtigerweise schränkt die Kommission aber ein, dies gelte nur, wenn das Heft wörtlich: „Für den Verbraucher nicht erkennbar“ nicht korrekt ausgefüllt worden ist. Konnte der Verbraucher also die Unkorrektheit erkennen – etwa, weil die Unterschrift oder der Stempel oder das Datum der Ablieferungsinspektion fehlen oder weil die Unterschrift oder der Stempel ersichtlich gefälscht sind – dann kommt der Garantievertrag in der Tat nicht zustande.

#### 4.2.3 *Keine Garantie beim Kauf beim nicht autorisierten Importeur*

Kauft ein Endverbraucher einen fabrikneuen Pkw von einem nicht autorisierten Importeur, stellt sich die Frage, ob dieser auch die Herstellergarantie auf den Endverbraucher übertragen kann. In Betracht kommt dies – wie beim Kauf

vom autorisierten Händler auch – allenfalls durch Aushändigung des Kundendienst-Scheckheftes an den Kunden.

Die Frage kann – wie beim autorisierten Händler auch – ohne weiteres verneint werden, wenn das Kundendienstheft – für den Endverbraucher ersichtlich – nicht korrekt ausgefüllt ist.

Fraglich ist aber, ob ein Importeur einen Garantievertrag zwischen Hersteller und Endverbraucher auch in dem Fall zustande bringen kann, daß das Kundendienstheft korrekt ausgefüllt ist.

Wie im Fall des autorisierten Vertragshändlers könnte der Importeur allenfalls als Erfüllungsgehilfe oder Bote des Herstellers fungieren. Er kann also nur ausführen, was der Geschäftsherr, also der Hersteller, will. Dieser will sein Produkt durch die seinem selektiven und exklusiven Vertriebssystem angehörenden Händler vertreiben. Dies wollen im übrigen natürlich auch die diesem System angeschlossenen Händler. Sie bilden eine Solidargemeinschaft, ihr ist die Verpflichtung zur kostenlosen Nachbesserung auferlegt worden – die übrigens nicht vom Hersteller gewinndeckend bezahlt wird, wozu er nach deutschem Auftragsrecht verpflichtet ist.

Wenn ein Vertragshändler aus der Solidargemeinschaft „ausbricht“ und den fabrikneuen Pkw an einen nicht autorisierten Importeur weiterverkauft, kann schon dieser Vertragshändler durch Übergabe des Kundendienstheftes an den Importeur keinen Garantievertrag zwischen Importeur und Hersteller zustande bringen. Den entgegenstehenden Willen des Herstellers kennt jeder nicht autorisierte Importeur. Dies gilt dann erst recht, wenn der Importeur das Kundendienstheft an den Endverbraucher weiter gibt.

Dieser Fall ist demjenigen des für den Endverbraucher offensichtlich nicht korrekt ausgefüllten Kundendienstheftes gleichzustellen, d. h. der Endverbraucher weiß, daß ein nicht autorisierter Importeur nicht berechtigt ist, ihm ein Kundendienstheft zu übergeben, durch das ihm, dem Endverbraucher, ein direkter Garantieanspruch gegen einen autorisierten Vertragshändler auf Nachbesserung eingeräumt wird.

Da der entgegenstehende Wille des Herstellers sowohl dem nicht autorisierten Importeur als auch dem Endverbraucher bekannt ist, ist es rechtlich auch nicht erforderlich, ausdrücklich in dem Kundendienstheft festzuhalten, daß ein Garantievertrag zwischen Hersteller und Endverbraucher nur zustande kommt, wenn das Kundendienstheft durch einen autorisierten Vertragshändler übergeben wird.

Wenn also ein nicht autorisierter Importeur keinen Garantievertrag zwischen Hersteller und Endverbraucher schließen kann, kann er lediglich eine eigene Garantiezusage geben. Sie verpflichtet weder den Hersteller noch einen Ver-

tragshändler. Sie berechtigt den Käufer zur Anfechtung des Kaufvertrages wegen arglistiger Täuschung nach § 123 BGB.

Das Fehlen der von einem nicht autorisierten Importeur versprochenen Herstellergarantie ist im übrigen ein Fehler des Fahrzeugs nach § 459 BGB. Sie hat Einfluß auf die Wertschätzung des Autos, weil sie die kostenfreie Nachbesserung in beliebigen Vertragswerkstätten zum Inhalt hat.

## 5. *Entwicklungs-Tendenzen*

Auf EU-Ebene sind Entwicklungen in Sicht, die Einfluß auf die Problematik von Garantie und Gewährleistung haben könnten.

### 5.1. *Schirm-GVO*

Wie dargestellt, ist Freistellungsvoraussetzung für den Automobilvertrieb nach der Kfz-GVO 1475/95, daß der Hersteller die Pflicht zur EU-weiten Garantie seinen Vertragshändlern auferlegt.

Die GVO läuft bis 30. September 2002 und dann automatisch aus, wenn sie nicht verlängert wird oder an ihre Stelle eine andere Freistellungsverordnung tritt.

Läuft sie aus oder tritt an ihre Stelle eine andere GVO, die eine derartige Freistellungsvoraussetzung nicht enthält, ist jedenfalls aus Rechtsgründen denkbar, daß die Hersteller eine solche EU-weite Garantie nicht mehr vorsehen.

Die „andere GVO“ könnte die gerade von der Kommission im Entwurf vorgelegte sog. Schirm-GVO sein, die zum 1. Januar 2000 drei spezifische GVOen ersetzen und für alle selektiven Vertriebssysteme gelten soll – deshalb Schirm-GVO –; ausgenommen ist der Automobilsektor. Diese Schirm-GVO sieht keine Verpflichtung eines Herstellers zu einer EU-weiten Garantie vor.

### 5.2 *Kaufrechts-Richtlinie*

Eine andere Entwicklung könnte sich aus dem bereits erwähnten Entwurf einer EU-Richtlinie über den Verbrauchsgüterkauf und -garantien ergeben. Danach soll die gesetzliche Garantie – in unserem Sprachgebrauch die „Gewährleistung“ – harmonisiert werden; für die kommerzielle Garantie – in unserem Sprachgebrauch die „Garantie“ – sollen einige Grundsätze EU-weit einheitlich eingeführt werden. Keine Vorschrift ist jedoch vorgesehen, daß ein Hersteller eine EU-weite Garantie selbst oder durch seine Vertragshändler leisten muß.

## 6. *Ergebnis*

Folgende Ergebnisse haben die Ausführungen gebracht:

1. Der deutsche Endverbraucher, der von einem autorisierten Vertragshändler einen fabrikneuen Pkw im EU-Ausland kauft, hat Gewährleistungsansprüche gegen den verkaufenden Händler.

Dasselbe gilt, wenn der Endverbraucher zum Kauf einen Vermittler einschaltet. Gewährleistungsansprüche gegen einen deutschen Vertragshändler werden nicht begründet.

Dasselbe gilt, wenn der deutsche Endverbraucher von einem nicht autorisierten Importeur kauft; nur gegen ihn hat er Ansprüche.

2. Aus Garantie erwirbt der deutsche Endverbraucher beim Kauf im EU-Ausland vom autorisierten Vertragshändler Nachbesserungsansprüche gegen jeden inländischen Vertragshändler, sofern ihm das korrekt ausgefüllte Kundendienstheft übergeben wird. Rechtsquelle ist ein Garantievertrag, der zwischen Hersteller und Endverbraucher zustande gekommen ist. Schlägt Nachbesserung fehl, kann der Endverbraucher Wandelung oder Minderung nur gegenüber dem ausländischen Vertragshändler geltend machen, bei dem er den Pkw gekauft hat. Ist das Kundendienstheft für den Endverbraucher erkennbar nicht korrekt ausgefüllt, hat er mangels zustande gekommenen Garantievertrag keinen Nachbesserungsanspruch gegen den inländischen Vertragshändler.

Dasselbe gilt generell, also auch bei korrekt ausgefülltem Kundendienstheft, wenn der deutsche Endverbraucher einen Pkw bei einem im Inland ansässigen, nicht autorisierten Importeur kauft; in diesem Fall hat er nur Ansprüche gegen jenen.

3. Sowohl die sogenannte Schirm-GVO als auch die EU-Richtlinie über Verbrauchsgüterkauf und -garantie bringen dem Endverbraucher bezüglich einer EU-weiten Garantie seitens des Automobilherstellers nicht die Vorteile, wie sie durch die Kfz-GVO Nr. 1475/95 beim Autokauf gesichert sind.

Aus Sicht der Verbraucher ist deshalb eine Verlängerung der Kfz-GVO Nr. 1475/95 über das Jahr 2002 hinaus erwünscht.

## Erste Erfahrungen mit der OWiG-Reform

### Ziele des Gesetzgebers\*

Dr. Oskar Katholnigg, Ministerialrat a. D., Bonn\*\*

Hauptziel des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 26. Januar 1998<sup>1</sup> war die Entlastung der Justiz. In den drei Entwürfen - außer dem Gesetzentwurf der Bundesregierung<sup>2</sup> gab es einen die Strafrechtspflege insgesamt betreffenden Bundesratsentwurf<sup>3</sup> und einen Entwurf der SPD<sup>4</sup> - ist dieses allgemeine Ziel teilweise unterschiedlich konkretisiert. Ich werde darauf gegebenenfalls bei den Einzelheiten eingehen.

Vielleicht sollten aber zunächst die Umstände um das Inkrafttreten der Novelle klargestellt werden, nachdem in einer Glosse<sup>5</sup> die scheinbare Verwirrung des Gesetzgebers kritisiert worden ist. Entsprechend dem Regierungsentwurf lautet der Gesetzesbeschluß des Deutschen Bundestages zu Artikel 7 Satz 2 des Gesetzes:

„Im übrigen tritt dieses Gesetz am ... (Einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden zweiten Kalendermonats) in Kraft.“

Das ist eine geläufige Praxis, weil meist nicht vorauszusehen ist, wann das Gesetz verkündet werden wird; im vorliegenden Fall wäre die Verkündung im Januar oder Februar möglich gewesen. Tatsächlich ist das Gesetz am 30. Januar 1998 verkündet worden. Das Datum des Inkrafttretens war danach der 1. März 1998. Durch ein Versehen in der Redaktion des Bundesgesetzblattes

---

\* Das Referat ist am 10. Dezember 1998 abgeschlossen. Einzelne Fundstellen sind noch später nachgetragen.

\*\* Verfasser ist bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand am 1. Januar 1999 Leiter des im Bundesministerium der Justiz für das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten zuständigen Referats gewesen. Seine Ausführungen geben aber seine persönliche Auffassung wieder.

1. BGBl. I S. 156, 340. Vgl. auch den schriftlichen Bericht - BT-Drucks. 13/8655 -.

2. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten und anderer Gesetze - BT-Drucks. 13/5418 -.

3. Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Entlastung der Rechtspflege (strafrechtlicher Bereich) - BT-Drucks. 13/4541 -.

4. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, des Straßenverkehrsgesetzes und der Bundesgebührenordnung für Rechtsanwälte - BT-Drucks. 13/3691 -, mit Änderungsantrag des [SPD] Abgeordneten Hartenbach - Ausschußdrucks. 95 des Rechtsausschusses -.

5. Ullrich ZRP 1998, 346.

ist aber statt dessen der 1. Februar 1998 eingesetzt worden. Ich habe dies noch am Morgen des Verkündungstages festgestellt und die Landesjustizverwaltungen schriftlich über das Versehen und das richtige Datum des Inkrafttretens aufgeklärt; die Absendung dieser Schreiben per Telefax ist um die Mittagszeit desselben Tages erfolgt. Außerdem habe ich die Verbände der Rechtsanwaltschaft und mit Fragen des Straßenverkehrs befaßte Verbände mit gewöhnlichem Brief, der ebenfalls noch am selben Tage abgegangen ist, unterrichtet. Ob die Landesjustizverwaltungen die Unterrichtung alsbald an die Praxis weitergegeben haben, hat sich dem Einfluß des BMJ entzogen<sup>6</sup>. Die Berichtigung konnte aus verschiedenen Gründen erst am 9. Februar 1998 im Bundesgesetzblatt erscheinen. Ich habe im übrigen bereits in dem am 25. Februar 1998 erschienenen Heft 9 der NJW kurz auf die Gegebenheiten hingewiesen<sup>7</sup>.

Ehe ich mich mit den verfahrensrechtlichen Regelungen befasse, möchte ich aber vorab auf zwei materiellrechtliche Vorschriften eingehen:

Die erste ist die Anhebung des subsidiären Bußgeldrahmens in § 17 Abs. 1<sup>8</sup>. Diese Anhebung hat nichts mit Entlastung zu tun, aber sie war einfach überfällig, nachdem dieser Rahmen seit 1968 unverändert geblieben war. Umstritten war lediglich ihr Ausmaß. Während Bundesrat und SPD 3000 DM als Obergrenze wollten, hat sich die damalige Bundesregierung mit 2000 DM durchgesetzt. Zugleich ist die Untergrenze - auch für das Verwarnungsgeld - auf 10 DM angehoben worden. Ich denke, mit dieser maßvollen Anhebung können alle zufrieden sein.

Die zweite materiellrechtliche Regelung betrifft die Unterbrechung der Verjährung nach § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9. Danach unterbricht der Erlaß des Bußgeldbescheids die Verjährung nur, wenn der Bußgeldbescheid binnen zwei Wochen zugestellt wird. Andernfalls wird die Verjährung erst durch die Zustellung unterbrochen<sup>9</sup>. Man hat sich davon versprochen, daß Verzögerungen bei der Zustellung vermieden werden und die Rechtssicherheit gefördert wird.

---

6. Aus dem zum Inkrafttreten ergangenen Beschluß des BayObLG [vom 12. 8. 1998 - 1 ObOWi 384/98] NJW 1999, 158 = NZV 1998, 509 ergibt sich, daß dieses Gericht mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums der Justiz vom 2. 2. 1998 (der 1. 2. 1998 war ein Sonntag) unterrichtet worden ist.

7. NJW 1998, 568 Fußnote \*.

8. §§-Angaben ohne Zusatz beziehen sich auf das OWiG.

9. Vgl. dazu a) KG [B. v. 2. 6. 1998 - 2 Ss 147/98 - 3 Ws (B) 277/98] DAR 1998, 449, das - richtigerweise - die Neuregelung auch auf solche Fälle anwendet, in denen die Verjährung am 1. März 1998 noch nicht eingetreten war, b) BayObLG [B. v. 8. 7. 1998 - 1 ObOWi 257/98] NJW 1999, 159 = NZV 1998, 513, wonach Verjährungsunterbrechungen nach altem Recht wirksam sind, auch wenn im Zeitpunkt der Unterbrechung die Verjährung nach neuem Recht bereits eingetreten gewesen wäre.

Nicht diskutiert worden ist dabei die Frage, ob sich diese Änderung auf die Verjährungsfrist nach § 26 Abs. 3 StVG auswirkt. Nach dieser Vorschrift beträgt die Verjährungsfrist drei Monate, solange kein Bußgeldbescheid ergangen ist, danach sechs Monate. Es kommt also darauf an, ob diese untechnische Ausdrucksweise („ergangen“) sich auf den Erlaß des Bußgeldbescheids bezieht - was ich persönlich meine - oder ob sie die Zustellung mit einschließt, dann wäre die längere Verjährungsfrist gegebenenfalls erst mit der Zustellung maßgebend. Groß dürfte die praktische Bedeutung dieser Frage nicht sein, da mit Erlaß oder Zustellung die Verjährungsfrist unterbrochen wird und damit auf jeden Fall die Sechsmonatsfrist zu laufen beginnt.

Jetzt aber zur Entlastung der Justiz, wobei ich mich auf die wichtigsten Regelungen beschränke:

Nach § 47 Abs. 2 kann das Gericht das Verfahren in jeder Lage einstellen. Die Novelle hat die sonst erforderliche Zustimmung der Staatsanwaltschaft bei Bußgeldbescheiden bis zu 200 DM aufgehoben, wenn die Staatsanwaltschaft erklärt hat, sie nehme an der Hauptverhandlung nicht teil. Dies soll vor allem die Staatsanwaltschaft entlasten. Sie kann freilich ihre eigene Entlastung und die des Gerichts zunichte machen, wenn sie diese Erklärung nicht abgibt. Diese Nichtabgabe nur ist als Steuerungsmittel für solche Fälle gedacht, in denen die Staatsanwaltschaft auf das Erfordernis ihrer Zustimmung Wert legt.

Die Möglichkeit der Einspruchsbeschränkung (§ 67 Abs. 2) ist von der Beschränkung auf einzelne Taten nach dem Vorbild der Regelung beim Einspruch gegen einen Strafbefehl (§ 410 Abs. 2 StPO) zur Beschränkung auf bestimmte Beschwerdepunkte, also auch auf die Rechtsfolgen<sup>10</sup>, erweitert worden. Die Beschränkung auf einzelne Taten ist darin natürlich eingeschlossen.

Eine Umgestaltung hat das Zwischenverfahren erhalten. Das alte Recht hatte der Staatsanwaltschaft die Möglichkeit gegeben, bei ungenügender Aufklärung die Sache an die Verwaltungsbehörde zurückzugeben und, wenn diese die Sache erneut ungenügend aufgeklärt abgeben will, der Abgabe nicht zuzustimmen. Die Novelle hat die Zuständigkeit insofern auf den Richter beim Amtsgericht verlagert (§ 69). Der Gesetzgeber hat sich davon versprochen, daß von diesen Möglichkeiten mehr Gebrauch gemacht wird, weil der Amtsrichter im Gegensatz zum Staatsanwalt ein eigenes Interesse an seiner Entlastung haben wird. Damit dürften sich auch Überlegungen erledigt haben, zur Entlastung des Justizhaushalts eine Kostenregelung zu Lasten der Verwal-

---

10. So auch BayObLG, B. v. 22. 9. 1998 - 2 ObOWi 450/98 -.

tungsbehörden bei Freispruch oder Einstellung im gerichtlichen Verfahren zu treffen.

Wenn das Gericht eine Hauptverhandlung nicht für erforderlich hält, kann es bei der Beschlußentscheidung nach § 72 von einer Begründung der Entscheidung absehen, falls die Beteiligten hierauf verzichten. Zweckmäßigerweise wird das Gericht hiernach fragen, wenn es das Einverständnis mit der Beschlußentscheidung einholt. Es muß aber zumindest auf den Inhalt des Bußgeldbescheids verweisen und kann unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls nach seinem Ermessen weitere Ausführungen machen. Dies wird sich vor allem dann empfehlen, wenn seine Erkenntnisse vom Bußgeldbescheid abweichen. Im Fall einer Rechtsbeschwerde ist die Begründung nachzuholen.

Bei der Anwesenheit des Betroffenen in der Hauptverhandlung hat sich das Verhältnis umgekehrt. Grundsätzlich ist der Betroffene jetzt zur Anwesenheit verpflichtet (§ 73)<sup>11</sup>. Das Gericht muß ihn aber auf seinen Antrag hiervon entbinden, wenn er sich bereits zur Sache geäußert oder erklärt hat, sich nicht äußern zu wollen. Hinzu muß allerdings kommen, daß seine Anwesenheit zur Aufklärung wesentlicher Gesichtspunkte des Sachverhalts nicht erforderlich ist. Kleinigkeiten stellen danach keinen Grund mehr dar, den Betroffenen zum Erscheinen zu zwingen, was gegenüber dem früheren Recht eine deutliche Verbesserung der Lage weit entfernt wohnender Betroffener darstellt. Ein wesentlicher Gesichtspunkt des Sachverhalts ist beispielsweise das Erscheinungsbild des Betroffenen, der mit einem Radarfoto verglichen werden soll. Bei dieser Systematik ist kein Raum mehr für die Anhörung des Betroffenen durch den ersuchten Richter, die deshalb abgeschafft ist<sup>12</sup>. Will ein Betroffener nicht zur Hauptverhandlung kommen, kann er sich schriftlich äußern. Will er dagegen seine Darlegungen persönlich machen, ist der ersuchte Richter fehl am Platze; hier kommt es auf den entscheidenden Richter an. Entsprechendes gilt, wenn der entscheidende Richter die Anwesenheit zur Aufklärung wesentlicher Gesichtspunkte für erforderlich hält. Der Verzicht auf den ersuchten Richter trägt mit zur Entlastung der Justiz bei.

Die Ermessensregelung für die Ablehnung von Beweisanträgen wegen Verspätung (§ 77 Abs. 2 Nr. 2), die früher nur bei geringfügigen Ordnungswidrig-

---

11. Die nach § 74 Abs. 3 dazu vorgeschriebene Belehrung muß nach BayObLG, B. v. 29. 9. 1998 - 2 ObOWi 336/98 - gemäß der Systematik des neuen Rechts auch bei unterbrochener Hauptverhandlung nur einmal bei der ersten Ladung erfolgen.

12. So auch BayObLG, B. v. 22. 9. 1998 - 2 ObOWi 362/98 -; OLG Düsseldorf [B. v. 24. 9. 1998 - 2 Ws 430/98] NZV 1998, 516; a.A. OLG Celle, B. v. 24. 9. 1998 - 1 ARs 42/98 -, das die Bedeutung der Streichung des früheren Absatzes 3 verkennt.

keiten galt, ist auf alle Ordnungswidrigkeiten ausgedehnt worden. Voraussetzung ist aber nach wie vor, daß das Gericht den Sachverhalt für geklärt hält und daß nach seiner freien Würdigung das Beweismittel ohne verständigen Grund so spät vorgebracht wird, daß die Beweiserhebung zur Aussetzung der Hauptverhandlung führen würde. Wie groß die Entlastungswirkung dieser Änderung sein wird, bleibt abzuwarten.

Eine deutliche Entlastung der ersten Instanz verspreche ich mir allerdings von der Erweiterung der Möglichkeit, von der schriftlichen Urteilsbegründung abzusehen (§ 77b Abs. 1 Satz 3). Diese Möglichkeit besteht jetzt auch bei einem von der Verpflichtung zum Erscheinen in der Hauptverhandlung entbundenen und von einem Verteidiger vertretenen Betroffenen, ohne daß es seiner Verzichtserklärung bedarf, sofern eine Geldbuße von nicht mehr als 500 DM festgesetzt worden ist. Es reicht aus, wenn der Verteidiger zu irgend einem Zeitpunkt in der Hauptverhandlung anwesend war. Selbstverständlich ist in diesen Fällen die Begründung nachzuholen, wenn der Betroffene Rechtsbeschwerde einlegt (§ 77b Abs. 2).

Eine klare Entlastungsregelung ist der neue § 78 Abs. 5, der es dem Richter beim Amtsgericht ermöglicht, von der Zuziehung eines Urkundsbeamten für das Protokoll abzusehen. Die Regelung ist nicht unproblematisch, da seitens der Justizverwaltung möglicherweise Druck auf die Richter ausgeübt werden wird, so zu verfahren. Das Gesetz schreibt deshalb vor, daß der entsprechende Beschluß unanfechtbar ist (§ 78 Abs. 5 Satz 2), und macht dadurch deutlich, daß es sich um eine in richterlicher Unabhängigkeit zu treffende Entscheidung handelt. Erläßt der Richter keinen derartigen Beschluß, bleibt es bei der Zuziehung des Urkundsbeamten und die Justizverwaltung muß ihn bereitstellen.

Bei den Entlastungswirkungen für die erste Instanz handelt es sich demnach um Mosaiksteinchen, von denen jedes nicht übermäßig viel bringen wird, die in ihrer Gesamtheit aber doch etwas ausmachen können. Dabei hat der Gesetzgeber sorgsam darauf geachtet, die Betroffenen nicht unangemessen zu belasten.

Die Entlastungswirkungen für die Rechtsbeschwerdeinstanz dürften demgegenüber weitaus deutlicher zu Buche schlagen.

Ich will Sie hier nicht mit einer Aufzählung der verschiedenen angehobenen Schwellenwerte für die Rechtsbeschwerde und ihre Zulassung langweilen. Ich möchte aber hervorheben, daß diese Anhebung in Anlehnung an den Regierungsentwurf deutlich niedriger ausgefallen ist, als sie der Bundesrat vorgeschlagen hatte. Dies mag man unter Entlastungsgesichtspunkten bedauern; die Betroffenen werden dem Gesetzgeber für seine Zurückhaltung aber sicher dankbar sein.

Keinen Entlastungseffekt hat aber natürlich der Umstand, daß jetzt auch solche Urteile der Rechtsbeschwerde unterliegen, in denen kein Fahrverbot verhängt ist, obwohl es entweder im Bußgeldbescheid ausgesprochen oder von der Staatsanwaltschaft beantragt war (§ 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3). Damit soll sichergestellt werden, daß alle Fahrverbotsfälle mit der Rechtsbeschwerde angefochten werden können. Der Betroffene hat diese Möglichkeit bei Verhängung eines Fahrverbots ohnehin (§ 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2).

Einige Aufregung ist entstanden durch die neue Besetzungsregelung für das Oberlandesgericht, durch die beim Oberlandesgericht weitgehend der Einzelrichter eingeführt worden ist. Grundsatz ist aber nach wie vor die Dreierbesetzung (§ 80a Abs. 1). Der Einzelrichter entscheidet nach § 80a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 stets über Rechtsbeschwerden bei festgesetzten oder beantragten Geldbußen von nicht mehr als 10.000 DM. Bei diesem Wert sind gegebenenfalls nach § 80a Abs. 2 Satz 2 vermögensrechtliche Nebenfolgen mitzurechnen. Über nichtvermögensrechtliche Nebenfolgen wie z.B. Fahrverbote ist hier nichts ausgesagt. Bei ihnen verbleibt es deshalb bei dem Grundsatz des Absatzes 1, also der Dreierbesetzung. Der Bundesgerichtshof hat sich inzwischen im Ergebnis dieser Auffassung angeschlossen<sup>13</sup>. Der Einzelrichter entscheidet im übrigen ferner nach § 80a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 über alle Zulassungsanträge. Sofern er über Rechtsbeschwerden selbst entscheidet, hat er allerdings nach § 80a Abs. 3 die Sache dem Dreiersenat vorzulegen, wenn es geboten ist, das Urteil zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung nachzuprüfen<sup>14</sup>. In diesen für die Gesamtrechtsordnung wichtigen Fällen ist also die Dreierbesetzung gewährleistet.

Eingehen möchte ich jetzt noch auf zwei Änderungen anderer Gesetze durch dieselbe Novelle:

Die eine Änderung betrifft die Bundesgebührenordnung für Rechtsanwälte. Dort ist in § 105 Abs. 2 ein neuer Satz 2 eingefügt worden, der dem Rechtsanwalt die für die Tätigkeit in der Hauptverhandlung vorgesehene volle Gebühr auch dann zuspricht, wenn das Gericht nach § 72 durch Beschluß entscheidet. Der Gesetzgeber hat sich davon einen zusätzlichen Anreiz für Verteidiger versprochen, einer Entscheidung durch Beschluß zuzustimmen. Dadurch sollen überflüssige Hauptverhandlungen vermieden werden.

Die andere Änderung, die sich an den SPD-Entwurf anlehnt, betrifft das Fahrverbot (§ 25 Abs. 2a StVG). Sie bringt eine Sonderregelung für Betroffene,

---

13. BGH [B. v. 28. 7. 1998 - 4 StR 170/98] NJW 1998, 3209.

14. Ein Beispiel dafür enthält BayObLG, B. v. 2. 9. 1998 - 3 ObOWi 91/98 -.

gegen die weder in den zwei Jahren vor der Ordnungswidrigkeit<sup>15</sup> noch in der Zeit zwischen dieser und der Bußgeldentscheidung ein Fahrverbot verhängt worden war. Für diese Gruppe bestimmt die Verwaltungsbehörde oder das Gericht, daß das Fahrverbot erst wirksam wird, wenn der Führerschein nach Rechtskraft in amtliche Verwahrung gelangt, spätestens jedoch nach vier Monaten. Der Gesetzgeber hat sich hiervon eine Entlastung von Einsprüchen und Rechtsbeschwerden erhofft, die nur eingelegt werden, um das Fahrverbot hinauszuschieben.

Eine Folgeregelung dazu mag auf den ersten Blick überraschen. Während nach früherem Recht allgemein und nach neuem Recht weiterhin für Wiederholungstäter Fahrverbotsfristen nicht addiert werden, sind die Fahrverbotsfristen für Ersttäter nacheinander zu berechnen (§ 25 Abs. 2a Satz 2 StVG). Dadurch soll verhindert werden, daß ein Betroffener von den Möglichkeiten der Viermonatsfrist zu dem Zweck Gebrauch macht, mehrere kurz hintereinander verhängte Fahrverbote zusammenzulegen; Wiederholungstäter haben eine solche Manipulationsmöglichkeit normalerweise nicht. Dementsprechend haben die damalige Bundesregierung und Bundestagsmehrheit Bestrebungen im Zusammenhang mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. 4. 1998<sup>16</sup> abgelehnt, auch bei Mehrfachtätern die Fristen für mehrere Fahrverbote nacheinander zu berechnen<sup>17</sup>.

Ich denke, daß es sich bei dem Gesetz insgesamt um eine maßvolle Regelung handelt, in der die Interessen der Justiz an Entlastung und die Interessen der Betroffenen in einem guten Kompromiß zusammengeführt worden sind. Inwieweit die Erwartungen des Gesetzgebers sich erfüllen, muß jetzt die Praxis zeigen.

---

15. Für die Berechnung dieser Frist ist auf den Zeitpunkt abzustellen, in dem das frühere Fahrverbot rechtskräftig geworden ist, so BayObLG, B. v. 17. 7. 1998 - 2 ObOWi 242/98 -; a. A. OLG Karlsruhe [B. v. 28. 8. 1998 - 2 Ss 184/98] NSTZ 1998, 628.

16. BGBl. I S. 747.

17. Vgl. die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Regierungsentwurf - BT-Drucks. 13/6914, S. 104 - und den Ausschlußbericht - BT-Drucks. 13/7888, S. 97, 101.

## **Erste Erfahrungen mit der OWiG-Reform**

### **Praxis bei Bußgeldbehörden und Gerichten**

Dr. Axel Deutscher, Richter am Amtsgericht, Bochum

#### *I. Einleitung*

Das Ziel der meisten Änderungen des Bußgeldrechts durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 26. 01. 1998 (OWiGÄndG)<sup>1</sup> ist die Entlastung der Verwaltungsbehörden, Staatsanwaltschaften und Gerichte<sup>2</sup>.

Statistische Erhebungen zu der Frage, ob und in welchem Umfang diese Zielsetzung erreicht worden ist, liegen angesichts des kurzen Zeitablaufs naturgemäß noch nicht vor. Gegenstand meiner Ausführungen können daher nur erste eigene Erfahrungen mit den Gesetzesänderungen<sup>3</sup> sowie Rückkopelungen aus der Praxis anderer Beteiligten sein. Außerdem möchte ich zu einigen Punkten Anregungen zur praktischen Handhabung machen.

#### *II. Die einzelnen Neuregelungen*

1. Die Anhebung des Bußgeldrahmens in § 17 Abs. 1 hat angesichts seines lediglich subsidiären Charakters gegenüber Spezialvorschriften zunächst nur geringe Auswirkungen. Für den verkehrsrechtlichen Bereich gilt dies um so mehr, als die praktisch bedeutsamen Regelbußgeldsätze der BußgeldkatalogVO bislang nicht entsprechend angehoben worden sind. Allerdings ergibt sich eine erst auf den zweiten Blick erkennbare mittelbare Folge: Im Rahmen der Prüfung nach § 2 Abs. 4 BußgeldkatalogVO, ob unter angemessener Erhöhung der Regelgeldbuße ausnahmsweise von einem an sich indizierten Fahrverbot abzusehen ist, steht jetzt bei der Abwägung ein deutlich höheres Bußgeld zur Verfügung. Die bislang sehr restriktiven Kriterien der Rechtsprechung zur Erforderlichkeit des Fahrverbots zwecks Einwirkung auf den Betroffenen<sup>4</sup> müssen daher ein wenig gelockert werden, da zumindest der Durchschnittsverdiener mit einem Bußgeld bis zu 1.000,— DM bei Fahrlässigkeit

---

1. BGBl. I, S. 156. §§ ohne Gesetzesangabe entstammen dem OWiG.

2. Das Datum des Inkrafttretens des OWiGÄndG wurde im BGBl. zunächst unzutreffend als 01.02.1998 angegeben. Es handelte sich jedoch dort um ein bloßes Redaktionsversehen. Das Gesetz trat tatsächlich erst am 01.03.1998 in Kraft. Vgl. dazu BayOBLG NZV 1998, 509.

3. Zu den Änderungen im einzelnen Katholnigg, NJW 1998, 568; Beck, DAR 1998, 208.

4. Vgl. die Nachweise bei Deutscher, NZV 1997, 26; 1998, 137 f.; 1999, 113.

und bis zu 2.000,— DM bei Vorsatz stärker zu beeindrucken ist als mit den früheren Höchstsätzen<sup>5</sup>. Dies gilt jedenfalls bis zu einer eventuellen Erhöhung der Regelbußen, wobei eine solche generelle Anhebung bislang wohl nicht geplant ist.

2. Die Änderung der Verjährungsunterbrechung in § 33 Abs. 1 Nr. 9 hat angesichts der kurzen dreimonatigen Verjährungsfrist des § 26 Abs. 3 StVG zu einer Beschleunigung des Geschäftsgangs bei den Verwaltungsbehörden geführt<sup>6</sup>. Unbeschadet der Frage des Verhältnisses beider Vorschriften zueinander hat es praxisrelevante Probleme dazu, ob diese kurze Verjährungsfrist durch den Erlaß des Bußgeldbescheides oder erst durch dessen Zustellung unterbrochen wird, meines Wissens bislang nicht gegeben. Gleichwohl sollte der Gesetzgeber die Regelung in § 26 Abs. 3 StVG an den neuen Wortlaut in § 33 Abs. 1 Nr. 9 anpassen, um seine Absicht deutlich zu machen, den Verfahrensablauf gerade bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten mit der kurzen ersten Verjährungsfrist von drei Monaten durch beschleunigte Zustellung des Bußgeldbescheides zu straffen.

3. Von erheblicher Bedeutung ist die nunmehr nach § 47 Abs. 2 Satz 2 für das Gericht bestehende Möglichkeit, das Verfahren außerhalb der Hauptverhandlung ohne Zustimmung der Staatsanwaltschaft einzustellen, wenn diese erklärt hat, sie nehme an der Hauptverhandlung nicht teil, durch den Bußgeldbescheid eine Geldbuße bis zu 200,— DM verhängt worden ist und das Gericht die Ahndung nicht für geboten hält. Dies hat in dem umfänglichen Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten minderer oder mittlerer Schwere zu einer deutlichen Entlastung und Verminderung des Aktenumlaufs bei Gerichten und Staatsanwaltschaften geführt, zugleich aber auch zu einer Verbesserung für Betroffene und Zeugen. Für diesen Bereich entfällt für das Gericht die Versuchung, lieber eine Hauptverhandlung anzuberaumen, in welcher es bei Verzicht der Staatsanwaltschaft auf Teilnahme ohne deren Zustimmung ohnehin einstellen konnte, statt im Vorfeld der Staatsanwaltschaft eine Begründung für die beabsichtigte Einstellung liefern zu müssen, um die Zustimmung zu erhalten. Von daher wird in der Praxis von dieser Neuregelung reger Gebrauch gemacht.

Soweit mir bekannt ist, wird von den meisten Staatsanwaltschaften auch angesichts der neuen Rechtslage im Regelfall bei Verkehrsordnungswidrig-

---

5. Vgl. OLG Hamm ZfS 1998, 75 zum alten Recht.

6. Nach KG DAR 1998, 449 gilt diese Neuregelung auch für Altfälle, die vor dem 01.03.1998 nicht verjährt waren. Verjährungsunterbrechungen nach altem Recht vor dem 01.03.1998 bleiben wirksam, auch wenn im Zeitpunkt der Unterbrechung nach neuem Recht bereits Verfolgungsverjährung eingetreten wäre, BayObLG NZV 1998, 513.

keiten auf die Terminsteilnahme verzichtet. Angesichts des Massencharakters dieser Fälle wäre eine durchgehende Teilnahme an solchen Hauptverhandlungen für die Staatsanwaltschaften in personeller Hinsicht auch kaum zu leisten.

Durch den Wegfall des Zustimmungserfordernisses stellt sich allerdings verstärkt das Problem der Einheitlichkeit der Einstellungspraxis. So kann es einerseits nicht geboten sein, in jedem Fall eines einfachen Verkehrsunfalles mit durchschnittlicher Fahrlässigkeit (Augenblicksversagen) und nicht eintragungsfähigem Bußgeld zu verhandeln, wenn eine umfangreiche Beweisaufnahme erforderlich wäre, noch dazu unter Wiederholung eines parallelen Zivilverfahrens. Andererseits könnte die Neuregelung zu dem Gedanken verleiten, praktisch alle Verfahren mit einem Bußgeld bis zu 200,— DM ohne Hauptverhandlung einzustellen.

Es gilt daher, Richtlinien für die Einstellung von Bußgeldverfahren im Rahmen des neuen § 47 Abs. 2 Satz 2 zu finden<sup>7</sup>, zumal nach meiner Erfahrung nicht wenige Verwaltungsbehörden solche Entscheidungen nicht immer selber treffen wollen, sondern nach Einspruch gegen den Bußgeldbescheid dem Gericht überlassen. Ausgangspunkt ist die gesetzliche Voraussetzung, daß das Gericht die Ahndung nicht für geboten hält. Anders als im Sprachgebrauch der Praxis oft bezeichnet, ist mithin nicht die - wie auch immer - zu bestimmende Geringfügigkeit der Ordnungswidrigkeit ausschließlich entscheidende Voraussetzung der Einstellung, ebensowenig für sich alleine die geringe Schuld des Betroffenen und das Fehlen eines öffentlichen Interesses an der Verfolgung, wie in § 153 StPO, wengleich alle genannten Kriterien durchaus eine Rolle spielen können. Vielmehr ist im Rahmen des im Ordnungswidrigkeitenrecht geltenden Opportunitätsprinzips entscheidend, ob die Durchführung des Verfahrens und gegebenenfalls die Ahndung notwendig und angemessen sind, um die Verkehrsdisziplin allgemein und beim einzelnen Betroffenen zu steigern. Im Rahmen des vom Gericht bei dieser Bewertung auszuübenden pflichtgemäßen Ermessens können folgende Kriterien für eine Einstellung sprechen:

Tatbezogen kann dies der Fall sein, wenn das Fehlverhalten auf einem bloßen Momentversagen (einfache Fahrlässigkeit) beruht, wie es im heutigen Massenverkehr immer wieder vorkommen kann. Gleiches kann gelten, wenn die Verkehrslage etwa wegen zweifelhafter Beschilderung unklar war oder wechselseitiges Verschulden der Beteiligten nicht auszuschließen ist. Ebenfalls kann der Umstand, daß Personenschäden oder erhebliche Sachschäden

---

7. Allgemein zur früheren Fassung Herde, DAR 1984, 134; Müller, GA 1988, 317.

nicht eingetreten sind, eine Einstellung indizieren. Auch Fragen der Nachweisbarkeit der Tat können in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen. Wenngleich insoweit grundsätzlich das Primat der Einstellung mangels hinreichenden Tatverdachts nach § 46 Abs. 1 i.V.m. § 170 Abs. 2 StPO bzw. des gerichtlichen Freispruchs zu beachten ist<sup>8</sup>, läßt das Opportunitätsprinzip in Zweifelsfällen durchaus eine flexible Anwendung des § 47 zu. Dies gilt insbesondere dann, wenn zwar ein Tatverdacht besteht, der Verlauf des Vorfalls im einzelnen aber noch nicht vollständig geklärt worden ist und dabei im Verhältnis zur Höhe des in Rede stehenden Bußgeldes noch umfangreiche Ermittlungen zur endgültigen Klärung durchgeführt werden müßten oder wenn unbeteiligte Zeugen eines Unfallgeschehens nicht zu ermitteln sind.

Täterbezogene Umstände für eine Einstellung können darin liegen, daß der Betroffene bislang verkehrsrechtlich nicht in Erscheinung getreten ist oder bei dem Vorfall verletzt wurde bzw. von ihm selbst zu tragenden erheblichen Sachschaden an seinem Fahrzeug erlitten hat. In derartigen Fällen kann bereits die Durchführung des Verfahrens als solche für eine hinreichende erzieherische Einwirkung auf den Betroffenen genügen. Dabei spielt auch eine Rolle, daß der Betroffene im Fall der Einstellung regelmäßig seine notwendigen Auslagen nach § 46 Abs. 1 i.V.m. § 467 StPO selbst zu tragen hat. Ob insofern zu seinen Gunsten eine Rechtsschutzversicherung eingreift, ist als reines, vom Gericht ohnehin nicht überprüfbares Internum ohne Belang.

Schließlich kann auch das Moment der Zweckmäßigkeit der weiteren Verfolgung von Bedeutung sein. So wird es oftmals bei einem Durchschnittsunfall nicht sinnvoll sein, eine an sich erforderliche umfangreiche Beweisaufnahme bei einer nicht eintragungsfähigen Buße durchzuführen, wenn zwischen den Beteiligten bereits ein entsprechender Zivilprozeß geführt worden ist. Dies muß allerdings auch gelten, wenn in solchen Fällen ein Zivilverfahren zwar noch nicht eingeleitet wurde, dies den Beteiligten aber zuzumuten ist. In diesem Zusammenhang ist einer immer stärkeren Entwicklung entgegenzutreten, dem Bußgeldverfahren die Vorabklärung der haftungsrechtlichen Fragen aufzubürden. Es ist nicht Aufgabe des Bußgeldrichters, für die Unfallgegner, Versicherungen und Zivilgerichte die Grundlagen der Haftung für einen Unfall zu klären. Dies kann allenfalls ein Nebenprodukt des Bußgeldverfahrens sein. Des weiteren kann im Rahmen der Einstellungspraxis auch die Lebenswirklichkeit nicht außer acht gelassen werden. So liegt eine Einstellung beim Verstoß gegen § 9 Abs. 5 StVO nahe, da die Pflicht, sich beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren erforderlichenfalls einweisen zu

---

8. Göhler, OWiG, 12. Aufl. 1998, § 47 RdNr. 22a.

lassen, nicht in allen Fällen den Gegebenheiten des täglichen Lebens entspricht.

Das Moment der Zweckmäßigkeit zeigt zugleich aber auch die Grenzen der Einstellung nach § 47 an. So sollten abstrakt besonders gefährliche Verstöße wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, Rotlichtverstöße oder etwa die meisten der in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB aufgeführten sog. sieben Todsünden regelmäßig nicht zu einer Einstellung nach § 47 führen. Gleiches gilt aus generalpräventiven Gründen für Massenverstöße wie insbesondere im Bereich des Haltens und Parkens. Schließlich bedarf es beim Vorliegen erheblicher Vorbelastungen auch bei minder schwerem Fehlverhalten einer Einwirkung auf den Betroffenen in Form der Ahndung.

4. Die nunmehr gegebene Möglichkeit, den Einspruch gegen den Bußgeldbescheid gemäß § 67 Abs. 2 auf bestimmte Beschwerdepunkte zu beschränken, wird kaum genutzt, um von mehreren Taten nur einen Teil gerichtlich überprüfen zu lassen. Bedeutung hat die Neuregelung eher bei der Beschränkung des Einspruchs auf die Rechtsfolge ähnlich wie beim Strafbefehlsverfahren nach § 410 Abs. 2 StPO erlangt. Dies geschieht oftmals, wenn ein Fahrverbot im Raum steht. Nicht von der Hand zu weisen ist die Vermutung, daß in solchen Fällen eine derartige Beschränkung erklärt wird, um das Gericht von der Einsicht des Betroffenen in sein Fehlverhalten zu überzeugen und auf diese Weise das drohende Fahrverbot abwenden zu können. Auf einem anderen Blatt steht indes die Frage, ob ein solcher rechtsfolgenbeschränkter Einspruch angesichts der zumeist sehr knappen Sachverhaltsfeststellungen im Bußgeldbescheid trotz der Neuregelung in manchen Fallgestaltungen des Fahrverbotes überhaupt wirksam erklärt werden kann<sup>9</sup>. Denn bei den sog. atypischen Verstößen, wie sie bekanntermaßen der *BGH*<sup>10</sup> im Bereich der Geschwindigkeitsüberschreitungen skizziert hat, bedarf es entsprechender tatsächlicher Feststellungen in der einen oder anderen Richtung.

5. Die Erweiterung der richterlichen Befugnisse zur Rückgabe der Sache an die Verwaltungsbehörde zur weiteren Aufklärung nach § 69 Abs. 5 dürfte in der Praxis nur geringe Auswirkungen haben. Die Erfahrung lehrt, daß die früher bereits vom Gericht nach Akteneingang etwa von Polizeibeamten eingeholten dienstlichen Äußerungen sich im wesentlichen auf die Wiederholung des kargen Akteninhalts beschränken. Statt einer solchen weiteren „Aufklärung“

---

9. Mit eingehender Begründung bejahend BayObLG NZV 1999, 51 ff. gegen Göhler, o. Fußn. 8, § 67 RdNr. 34d ff., 34g, 34h.

10. NZV 1997, 525.

bleibt dem Gericht dann oft nur die Alternative, gemäß § 47 einzustellen oder die Aufklärung im Rahmen der Hauptverhandlung zu versuchen.

6. Auch die neue Möglichkeit des Verzichts auf eine Begründung der Entscheidung im Beschlußverfahren nach § 72 Abs. 6 dürfte kaum zu einer Entlastung der Justiz führen. In vielen Bezirken wird vom Beschlußverfahren wenig Gebrauch gemacht, da es eines erheblichen Belehrungsaufwandes zur Durchführung dieses Verfahrens bedarf und viele Verteidiger bereits in der Einspruchsschrift formularmäßig der Entscheidung ohne Hauptverhandlung widersprechen. Dort wird die Neuregelung nicht zu einer verstärkten Anwendung des Beschlußverfahrens führen, zumal die Begründung bei Einlegung der Rechtsbeschwerde ohnehin nachzuholen ist.

7. Von erheblicher praktischer Bedeutung ist demgegenüber die Neuregelung der §§ 73, 74 zur Anwesenheitspflicht des Betroffenen. Nunmehr ist der Betroffene grundsätzlich zum Erscheinen in der Hauptverhandlung verpflichtet<sup>11</sup>. Dies hat zu einer Arbeitserleichterung bei den Gerichten geführt, da bei Anberaumung des Termins nicht mehr in jedem Fall überlegt werden muß, ob das persönliche Erscheinen des Betroffenen angeordnet werden soll und darf, was angesichts der umfangreichen Rechtsprechung zu dieser Frage nicht immer unproblematisch war. Eine Entscheidung des Gerichts ist erst auf entsprechenden Antrag hin erforderlich, wobei interessanterweise in meinem Dezernat bislang erst ein einziger solcher Antrag von einem Betroffenen gestellt worden ist. Auch von Kollegen habe ich gehört, daß viele Betroffene in Bußgeldsachen, die bis zur Hauptverhandlung kommen, selbst bei größerer Entfernung anreisen wollen. Anders dürfte die Neigung der meisten Betroffenen aber wohl sein, wenn es in der Hauptverhandlung um die Identifizierung etwa anhand eines bei der Tat gefertigten Lichtbildes geht.

Des weiteren sind durch § 73 Abs. 2 n.F. die Kriterien für die Bescheidung eines Antrages des Betroffenen auf Entbindung von der Verpflichtung zum Erscheinen in der Hauptverhandlung in einer - wie ich meine - für die Praxis durchaus handhabaren Weise klargestellt worden<sup>12</sup>. Zu den wesentlichen Gesichtspunkten des Sachverhalts, zu deren Aufklärung die Anwesenheit des Betroffenen erforderlich sein kann, zählen dabei nicht nur die objektiven Tatgegebenheiten, sondern auch persönliche Umstände des Betroffenen, wie sie etwa bei der Beurteilung der Erforderlichkeit und Angemessenheit der Verhängung eines Fahrverbots von Bedeutung sind<sup>13</sup>.

---

11. Zur Neuregelung Schneider, NZV 1999, 14.

12. Vgl. OLG Köln NZV 1998, 474 (475).

13. Göhler, o. Fußn. 8, § 73 RdNr. 8.

Allerdings sollten die Gerichte darauf achten, daß ein auf Entbindung von der Anwesenheitspflicht gerichteter Antrag so frühzeitig wie möglich beschieden und entsprechende Mitteilung an den Betroffenen gemacht wird, damit sich dieser hierauf einrichten kann.

Eine weitere Arbeiterleichterung ergibt sich daraus, daß der Einspruch bei Nichterscheinen trotz entsprechender Pflicht nach § 74 Abs. 2 nunmehr zwingend durch Urteil zu verwerfen ist. Es bedarf also keiner Prüfung mehr, ob nicht statt dessen in Abwesenheit des Betroffenen zu verhandeln ist.

Nicht verkannt werden darf allerdings, daß mit der Entlastung der Gerichte durch die Neufassung der §§ 73, 74 eine stärkere Vorbereitungslast auf Seiten des Betroffenen und des Verteidigers einhergeht.

Schließlich hat auch der Wegfall der kommissarischen Vernehmung des Betroffenen durch den ersuchten Richter an dessen Wohnort<sup>14</sup> zu einer merkbareren Entlastung, aber auch zur Beschleunigung der Verfahren geführt. Die Neuregelung hat sich allerdings wohl eine Zeit lang noch nicht herumgesprochen, da mir noch im Sommer 1998 Akten von auswärtigen Gerichten mit dem Ersuchen um kommissarische Vernehmung vorgelegt wurden.

8. Die Ausdehnung des Ablehnungsgrundes der Verspätung bei Beweisunterlagen von geringfügigen auf alle Ordnungswidrigkeiten nach § 77 Abs. 2 Satz 2 hat generell dazu geführt, daß vermehrt Beweisanträge und Beweisanregungen von Verteidigern vorsorglich auch bei nicht geringfügigen Ordnungswidrigkeiten frühzeitig schriftsätzlich gestellt werden. Die stärkere Vorbereitungslast bei Verteidiger und Betroffenen wirkt insofern verfahrensbeschleunigend und dadurch mittelbar entlastend. Eine unmittelbare Entlastungswirkung durch die Ablehnung von Beweisanträgen in der Hauptverhandlung wird nur in geringerem Umfang eintreten, da angesichts der neuen Rechtslage solche Beweisanträge seltener gestellt werden dürften, und eine Ablehnung nur erfolgen kann, wenn eine Beweisaufnahme schon durchgeführt wurde, das Gericht den Sachverhalt hiernach für hinreichend geklärt hält, die Pflicht zur Amtsaufklärung die Beweiserhebung nicht aufdrängt und die Beweiserhebung zur Aussetzung (nicht bloß zur Fortsetzung) der Hauptverhandlung führen würde<sup>15</sup>.

---

14. OLG Düsseldorf NZV 1998, 516; BayObLG NZV 1999, 53; Katholnigg, NJW 1998, 570; a.A. OLG Celle NZV 1999, 97, sowie Göhler, o. Fußn. 8, § 73 RdNr. 10, der trotz der ersatzlosen Streichung des § 73 III a.F. davon ausgeht, daß die kommissarische Vernehmung des Betroffenen durch das Wohnortgericht wegen rechtsstaatlicher Grundsätze weiterhin möglich ist.

15. Vgl. Göhler, o. Fußn. 8, § 77 RdNr. 20.

9. Eine eingeschränkte Entlastungswirkung kann grundsätzlich auch die Neuregelung in § 77b Abs. 1 Satz 3 bewirken, wonach von einer schriftlichen Urteilsbegründung auch ohne entsprechende Verzichtserklärung des Betroffenen abgesehen werden kann, wenn er von der Pflicht zum Erscheinen in der Hauptverhandlung entbunden wurde, er in deren Verlauf von einem Verteidiger vertreten wurde und er zu einer Geldbuße von nicht mehr als 500,— DM verurteilt wird. Der Grad der Entlastung hängt jedoch von dem Umfang ab, in dem Betroffene auf ihren Antrag hin von der Anwesenheitspflicht entbunden werden. Außerdem ist bei Einlegung eines Rechtsmittels in jedem Fall eine schriftliche Urteilsbegründung erforderlich.

10. Eine Entlastung vor allem des Mitarbeiterapparates der Gerichte ist durch die Einführung des § 78 Satz 5 bezweckt worden, wonach der Amtsrichter bei der Hauptverhandlung auf die Hinzuziehung eines Urkundensbeamten der Geschäftsstelle durch unanfechtbaren Beschluß verzichten kann. Dieser Effekt wurde nach meinem Kenntnisstand nicht erzielt. Die Anfertigung des schriftlichen Protokolls während der Verhandlung durch den Richter selbst führt bei diesem zu einem höheren Arbeitsaufwand und zu einer Verlängerung der Dauer der Hauptverhandlung. Viele Richter sind nicht bereit, diese eigene Mehrbelastung durch eine im Bereich des Straf- und Bußgeldverfahrens bislang nicht vorgesehene richterliche Tätigkeit hinzunehmen. Um diesen Vorbehalten zumindest im Ansatz entgegenzukommen, wäre es durchaus hilfreich, wenn die Vorschrift die Aufzeichnung des Protokolls auf Tonträger zulassen würde, etwa durch ausdrückliche Bezugnahme auf die entsprechende Vorschrift des § 168a Abs. 2 StPO für die Protokollierung richterlicher Untersuchungshandlungen im Ermittlungsverfahren. Zudem gibt es nicht wenige Richterkollegen, die dem von vielen Justizverwaltungen in den nächsten Jahren beabsichtigten Personalabbau nicht durch Anwendung der Neuregelung Vorschub leisten wollen.

11. Die Anhebung der Schwellenwerte für die Rechtsbeschwerde und deren Zulassung in §§ 79 Abs. 1, 80 Abs. 2 dürfte zu einer merklichen Entlastung der Oberlandesgerichte und Generalstaatsanwaltschaften geführt haben, und zwar sowohl hinsichtlich der Anzahl der eingehenden Rechtsmittel als auch beim erforderlichen Aufwand zur Bearbeitung derjenigen Rechtsmittel, die nunmehr dem Zulassungserfordernis unterliegen. Der Preis der Entlastung besteht auf Seiten der Betroffenen allerdings in einem verminderten Rechtsmittelschutz, da die weit überwiegende Anzahl an Verurteilungen wegen fahrlässiger Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten im Bereich von Geldbußen bis zu 500 DM liegt und nunmehr der Rechtsbeschwerde entzogen ist, sofern nicht ein Fahrverbot verhängt wurde. Hier bleibt nur die Möglichkeit der Zulassung der Rechtsbeschwerde, bei welcher bei Geldbußen bis zu jetzt 200 DM

die Verfahrensrüge ausgeschlossen ist, es sei denn, der Betroffene beruft sich auf die Versagung des rechtlichen Gehörs.

Eine erhebliche Arbeitserleichterung für die Oberlandesgerichte bewirkt auch die Einführung des Einzelrichters in § 80 a Abs. 2 für Rechtsbeschwerden bei festgesetzten oder beantragten Geldbußen von nicht mehr als 10.000 DM und für sämtliche Anträge auf Zulassung der Rechtsbeschwerde, da dies alle Verkehrsordnungswidrigkeiten ohne Fahrverbot abdecken dürfte.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß es bereits unmittelbar nach Einführung des § 80a zu einem Streit zwischen Oberlandesgerichten gekommen war, ob bei Rechtsbeschwerden in Fällen eines beantragten oder verhängten Fahrverbots ebenfalls der Einzelrichter zuständig ist<sup>16</sup> oder ob es weiterhin bei der Zuständigkeit des gesamten Senats mit drei Richtern bleibt<sup>17</sup>. Es ist nachhaltig zu begrüßen, daß der *BGH*<sup>18</sup> inzwischen die sich meines Erachtens schon aus der gesetzlichen Systematik ergebende Auslegung bekräftigt hat, wonach das Einzelrichterprinzip bei Fahrverboten nicht gilt. Diese Auslegung mag man mit Blick auf das Ziel des OWiGÄndG bedauern, die Justiz zu entlasten. Das Ergebnis ist jedoch sachgerecht. Das Fahrverbot nach § 25 StVG ist in mehrfacher Hinsicht ein äußerst sensibler Bereich. Zum einen sind viele Betroffene gerne bereit, ein Vielfaches der Regelgeldbuße zu zahlen, um den nachteiligen Folgen eines auch nur einmonatigen Fahrverbots zu entgehen. Ihnen gegenüber kommt einer Entscheidung des Rechtsbeschwerdegerichts, durch welche ein erstinstanzlich verhängtes Fahrverbot bestätigt wird, wesentlich mehr Gewicht zu, wenn diese von drei Richtern und nicht nur, wie in der ersten Instanz, von einem Richter gefällt wird. Zum anderen ist die Rechtsprechung zum Fahrverbot hinsichtlich der Einzelfragen kaum mehr überschaubar<sup>19</sup>, gelegentlich kommt es sogar zwischen verschiedenen Senaten ein und desselben Oberlandesgerichts zu Divergenzen<sup>20</sup>. Das Einzelrichterprinzip würde diese unerwünschte Situation noch fördern. Die Sachbearbeitung und Entscheidung durch den Senat in voller Besetzung gewährleistet die Einheitlichkeit der Rechtsprechung in dem jeweiligen Bezirk, was nur im Sinn von Tatrichtern, Verteidigern und Betroffenen sein kann.

16. OLG Köln NZV 1998, 165; OLG Hamburg NZV 1998, 260; Baumgärtner, NJW 1998, 2262.

17. OLG Hamm NZV 1998, 262 L = NSiZ 1998, 415; OLG Düsseldorf NZV 1998, 215 = NJW 1998, 2300; BayObLG NZV 1998, 259 = NJW 1998, 2298; Göhler, o. Fußn. 8, § 80a RdNr. 5.

18. NZV 1998, 381. Vgl. auch die weitere Entscheidung des BGH NZV 1998, 382.

19. Vgl. dazu Deutscher (o. Fußn. 4).

20. Als Beispiel hierzu s. etwa die Nachweise bei Deutscher, NZV 1998, 139.

12. Mit der Einführung des § 25 Abs. 2a StVG<sup>21</sup> war die Hoffnung verbunden, daß die Betroffenen wenig erfolgversprechende Einsprüche bzw. Rechtsmittel zum Hinauszögern der unangenehmen Folgen des Fahrverbots nicht mehr einlegen würden, wenn das Wirksamwerden des Fahrverbots bis zu vier Monate nach Rechtskraft der entsprechenden Entscheidung aufgeschoben werden kann. Die damit verbundene Entlastungsfolge für Justiz und Verwaltungsbehörden ist indessen nicht eingetreten. Vielmehr ist weitgehend ein Mitnahmeeffekt zu beobachten. Die Zahl von Einsprüchen und Rechtsbeschwerden ist nahezu unverändert. Der Aufschub nach der neuen Vorschrift wirkt dem nicht entgegen, vielmehr ist vielen Betroffenen die zusätzliche Frist von vier Monaten zur weiteren Verzögerung durchaus willkommen. Im übrigen dienen nicht wenige Rechtsbehelfe ohnehin nur dazu, demnächst nach § 13a StVZO tilgungsreife Voreintragungen bis zum Entscheidungszeitpunkt getilgt zu bekommen.

Ergänzend ist anzumerken, daß der gedachte Entlastungseffekt bereits früher in der Praxis häufig dadurch erzielt wurde, daß in der Hauptverhandlung nach dem gerichtlichen Hinweis auf die Aussichtslosigkeit des Einspruchs ein neuer, kurzer Verhandlungstermin etwa zwei bis drei Monate später vereinbart wurde, in welchem dann der Einspruch zurückgenommen und der Führerschein zu den Akten gereicht wurde. Wenngleich dies auch vom guten Willen des Betroffenen abhing, so hat es bei dieser Handhabung meiner Erfahrung nach nur selten Schwierigkeiten gegeben.

Bei den Verwaltungsbehörden hat der neue Vollstreckungsaufschub sogar zu einer Mehrbelastung geführt, weil zum einen längere Fristenkontrollen der Akten erforderlich sind. Auch der Arbeitsaufwand bei der Vollstreckung des Fahrverbots ist größer, da bei dem Aufschub bis zu vier Monaten eher die Gefahr besteht, daß Betroffene das genaue Datum des letztmöglichen Termins zur freiwilligen Abgabe des Führerscheins vergessen oder zwischenzeitlich verzogen sind.

Angesichts der kurzen Geltungsdauer der Neuregelung können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keinerlei verlässliche Aussagen dazu gemacht werden, ob die Neuregelung die Verkehrssicherheit beeinträchtigt hat. Eine solche Auswirkung erscheint mir auch eher zweifelhaft zu sein, denn Betroffene dürften sich kaum deshalb zu Verkehrsverstößen verleiten lassen, weil sie um die Möglichkeit des Aufschubs des von ihnen ohnehin schon als solches gefürchteten Fahrverbots wissen.

---

21. Hierzu Albrecht, NZV 1998, 131; Hentschel, DAR 1998, 138; Katholnigg, NJW 1998, 572.

Zum Streit ist es über den Beginn der Zweijahresfrist gekommen. Das *BayObLG*<sup>22</sup> vertritt die Ansicht, es komme auf den Zeitpunkt an, in dem das frühere Fahrverbot rechtskräftig geworden ist, während das *OLG Karlsruhe*<sup>23</sup> diesbezüglich auf den Zeitpunkt der letzten Sachentscheidung durch Gericht (gemeint ist wohl das Amtsgericht als erste und einzige Tatsacheninstanz) oder Verwaltungsbehörde abstellen will. Der letztgenannten Ansicht ist beizupflichten, da in § 25 Abs. 2a Satz 2 StVG ausdrücklich zwischen Verhängung des Fahrverbots und dessen Rechtskraft unterschieden wird. Angesichts des erheblichen Zeitraums, der zwischen Tat und rechtskräftiger Verhängung des Fahrverbots verstreichen kann, würde ein Abstellen auf den Zeitpunkt des Eintritts der Rechtskraft außerdem bedeuten, daß Taten zum Ausschluß des Vollstreckungsaufschubs nach § 25 Abs. 2a Satz 1 StVG führen könnten, die weit mehr als zwei Jahre vor dem aktuell zu ahndenden Verstoß liegen. Dies war erkennbar nicht die Absicht des Gesetzgebers, der allerdings durch diese Regelung auch in Kauf genommen hat, daß innerhalb der Frist verhängte Fahrverbote auch dann den Vollstreckungsaufschub ausschließen, wenn sie etwa auf Rechtsbeschwerde hin später aufgehoben werden.

Die Rechtsfolge des neuen § 25 Abs. 2a StVG ist bei Vorliegen der Voraussetzungen zwingend<sup>24</sup>. Gleichwohl haben einige Verwaltungsbehörden mehrere Monate bis zum Sommer 1998 gebraucht, um die entsprechende Rechtsfolge auch ausdrücklich in den Bußgeldbescheid aufzunehmen. Dies hat zu der Unsicherheit geführt, was zu geschehen hat, wenn trotz des Vorliegens der Voraussetzungen der Aufschub im Bußgeldbescheid aus welchen Gründen auch immer nicht genannt wird und der Einspruch zurückgenommen wird oder Verwerfungsurteil nach § 74 Abs. 2 zu ergehen hat. Eine gerichtliche Sachentscheidung hat in beiden Fällen dann streng genommen nicht mehr zu erfolgen. Meines Erachtens spricht angesichts der zwingenden Rechtsfolge gleichwohl nichts dagegen, diese bei Einspruchsrücknahme in einem gesonderten Beschluß und beim Verwerfungsurteil ergänzend im Tenor und in den Gründen festzulegen und zu begründen<sup>25</sup>.

### III. Vorläufiges Fazit

Abschließend ist als vorläufiges Fazit festzuhalten, daß die Reform in einigen Bereichen durchaus zu einer Entlastung von Justiz und Behörden geführt hat.

---

22. NZV 1999, 50 (51).

23. NSTz 1998, 628 = NZV 1999, 177 m. Anm. Albrecht.

24. OLG Düsseldorf DAR 1998, 402.

25. Die Rechtsbeschwerde kann wirksam auf das Unterlassen der Anordnung der Vollstreckungsaufschubs durch das AG beschränkt werden, OLG Düsseldorf NZV 1999, 50.

Allerdings handelt es sich nur punktuell um die Änderung einzelner Vorschriften unter Beibehaltung des generellen Systems. Langfristig scheint mir angesichts der immensen Fallzahlen kein Weg daran vorbeizuführen, die verfahrensrechtliche Seite des Ordnungswidrigkeitenrechts einer vollständigen Neuordnung zuzuführen. Dabei ist an die Ablösung der verfahrensrechtlichen Anbindung an die Grundlagen des Strafprozeßrechts und die Schaffung eigener Verfahrensgrundsätze zu denken. Die jetzige Reform ist ein Schritt in die richtige Richtung. Weitere werden folgen müssen.

## **Erste Erfahrungen mit der OWiG-Reform**

### **Erfahrungen der Betroffenen**

Wolf-Dieter Beck, Rechtsanwalt, München

Die Änderung des Ordnungswidrigkeitengesetzes und anderer Gesetze im Jahre 1998 haben erhebliche Auswirkungen für die Betroffenen und ihre Verteidigung.

1. Die Verdoppelung des Bußgeldrahmens in § 17 Abs. 1 OWiG wird in Kürze dazu führen, daß der bundeseinheitliche Bußgeldkatalog überarbeitet und die Ahndung verschiedener Regelatbestände verschärft wird. Schon jetzt ist zu beobachten, daß verschiedene Gerichte seit der Anhebung des Rahmens höhere Bußen verhängen, zum Teil sogar die Höchstbuße, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen überdurchschnittlich zu sein scheinen. Diese Tendenz ist mit dem Sinn und Zweck der Bußgeldkatalogverordnung, in der Richtsätze für eine möglichst gleichmäßige Ahndung enthalten sind, und der Rechtsprechung nicht vereinbar, auch nicht mit der Vorschrift des § 17 Abs. 3 OWiG. Danach scheidet grundsätzlich eine weitgehende Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse aus, nach § 17 Abs. 3 Satz 1 OWiG sind Grundlage für die Zumessung der Geldbuße die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und der Vorwurf, den der Täter trifft.

Nur daneben kommen die wirtschaftlichen Verhältnisse „auch in Betracht“. Es ist deshalb grundsätzlich rechtsfehlerhaft, die Regelbuße lediglich aufgrund der überdurchschnittlichen wirtschaftlichen Verhältnisse zu erhöhen, z. B. auf den Höchstsatz<sup>1</sup>.

2. Die Möglichkeit, den Einspruch gegen den Bußgeldbescheid auf bestimmte Beschwerdepunkte zu beschränken (z. B. Höhe der Buße, Fahrverbot) wird in der Praxis kaum aufgegriffen. Von einer solchen Rechtsmittelbeschränkung ist auch abzuraten. Ohne Berücksichtigung sämtlicher Umstände des Verstoßes kann keine angemessene Ahndung gefunden werden. Bei der Höhe der Geldbuße oder der Frage, ob ein Fahrverbot zu verhängen ist, kommt es entscheidend auf die vorgeworfene Tat an, etwa ob ein Regelfall vorliegt oder nicht, so daß also alle Gesichtspunkte der Ordnungs-

---

1. So neuerdings BayObLG, Beschluß vom 21.10.1998, DAR 1999, 36, für den Fall eines Nettoeinkommens von monatlich 8000 DM.

widrigkeit berücksichtigt werden müssen. Eine Aufspaltung des Einspruchs setzt voraus, daß das, was getrennt behandelt werden soll, trennbar ist. Dies ist gerade nicht der Fall, so daß meines Erachtens eine Beschränkung des Einspruchs auf die Bußgeldhöhe oder die Anordnung eines Fahrverbots nicht möglich ist<sup>2</sup>.

3. Durch die Änderung des § 47 Abs. 2 OWiG, wonach zur Einstellung des Verfahrens bei Bußen bis zu 200 DM keine Zustimmung der Staatsanwaltschaft mehr erforderlich ist, wenn sie ihre Nichtteilnahme an der Hauptverhandlung erklärt hat, könnte eine Beschleunigung des Verfahrens erreicht werden. Dies allerdings nur dann, wenn die Staatsanwaltschaft schon bei Weiterleitung der Akten an das Gericht eine solche Erklärung abgibt, was vielfach nicht geschieht, um dadurch eine Beteiligung an der Einstellung zu erzwingen.

Auch wurde vergessen, § 75 Abs. 2 OWiG zu ändern, wonach es der Zustimmung der Staatsanwaltschaft zur Verfahrenseinstellung und zur Einspruchsrücknahme lediglich *in der Hauptverhandlung* nicht bedarf, wenn sie an dieser nicht teilnimmt. Wenn der Betroffene, gegen den ein Fahrverbot verhängt wurde, sich in der Hauptverhandlung noch nicht entschließen kann, den Einspruch zurückzunehmen, und das Gericht deshalb, wie das häufig der Fall ist, Gelegenheit gibt, zu einem späteren Zeitpunkt außerhalb der Verhandlung zurückzunehmen, dann geht dies nach der derzeitigen Fassung des § 75 Abs. 2 OWiG nicht ohne Zustimmung der Staatsanwaltschaft. Dies hat zur Folge, daß bis zur notwendigen und immer mühsam zu besorgenden Zustimmung des zuständigen Staatsanwalts, der keine Rückwirkung zukommt, eine wirksame Einspruchsrücknahme nach dem stattgefundenen Hauptverhandlungstermin nicht erfolgen und damit eine rechtskräftige Wirkung des Fahrverbots nicht eintreten kann<sup>3</sup>. § 75 Abs. 2 OWiG hätte dahingehend geändert werden müssen, daß die Zustimmung der Staatsanwaltschaft auch nach einer Aussetzung entbehrlich ist.

4. Nicht verständlich ist, daß das sogenannte Zwischenverfahren des § 69 OWiG weitgehend wieder beseitigt wurde, nachdem es bei der Reform zum 1. April 1987 mit der Begründung eingefügt worden ist, es könne hierdurch eine wesentliche Entlastung der Gerichte erfolgen. Die Staatsanwaltschaft kann nach der Neufassung offensichtlich ungenügend aufgeklärte Fälle nicht mehr an die Bußgeldbehörde zurückgeben, sie sind jetzt dem Gericht vorzulegen. Bei der nach wie vor vorhandenen hohen Quote von nicht sachgemäßer

---

2. So auch Göhler OWiG, § 67 Rz.34c ff; a. A.: BayObLG DAR 1999, 34 (allerdings ohne weitere Begründung).

3. Vgl. Göhler OWiG § 75 Rz.8; LG Berlin DAR 1970, 274.

Behandlung durch die Bußgeldbehörden – mehr als ein Drittel aller Einsprüche sind in irgendeiner Weise erfolgreich – tritt keine Entlastung, sondern eine Belastung der Gerichte ein.

5. Die jetzt vom Gesetzgeber verfügte Anwesenheitspflicht des Betroffenen in der Hauptverhandlung stellt nicht nur eine erhebliche Belastung insbesondere des entfernt wohnenden Betroffenen dar. Sie muß auch als ein Verstoß gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz angesehen werden und läßt sich ferner nicht vereinbaren mit dem anerkannten Recht auf Schweigen<sup>4</sup>.

Es ist festzustellen, daß die Gerichte von der Entbindung der Erscheinungspflicht gemäß § 73 Abs. 2 OWiG nur außerordentlich zögerlich Gebrauch machen. Dies ist deshalb verwunderlich, weil die jetzt getroffene Ausnahmeregelung sehr weit gefaßt ist. Das Gericht muß nämlich auf einen entsprechenden Antrag hin den Betroffenen von der Erscheinungspflicht entbinden, wenn er sich zur Sache geäußert oder erklärt hat, daß er sich in der Hauptverhandlung nicht zur Sache äußern werde und seine Anwesenheit zur Aufklärung *wesentlicher* Gesichtspunkte des Sachverhalts nicht erforderlich ist. Nach früherem Recht konnte das persönliche Erscheinen auch zur Aufklärung untergeordneter, also nicht wesentlicher Gesichtspunkte angeordnet werden.

Es ist zu fordern, daß von der Entbindungsmöglichkeit großzügig Gebrauch gemacht wird. Dies gilt insbesondere dann, wenn zwischen Gerichtsort und Wohnort des Betroffenen erhebliche Entfernungen bestehen. Insoweit ist die frühere Rechtsprechung zur Anordnung des persönlichen Erscheinens heranzuziehen, wonach das Gericht für den Fall, daß sich der Betroffene geäußert oder erklärt hat, daß er sich in der Hauptverhandlung nicht äußern werde, nur dann nicht entbinden kann, wenn Identifizierungsfragen zu entscheiden sind.

Dies kann ausnahmsweise auch dann gelten, wenn das Gericht zuverlässige Angaben eines Zeugen erwarten kann, falls diese in Gegenwart des Betroffenen gemacht werden<sup>5</sup>. Nicht unbedingt nötig ist das Erscheinen des Betroffenen für die Entscheidung der Frage, ob ein Fahrverbot erforderlich ist<sup>6</sup>.

6. Gemäß § 77 Abs. 2 OWiG ist die Ablehnung von Beweisanträgen wegen Verspätung nunmehr auf alle Ordnungswidrigkeiten ausgedehnt worden. Formell wird durch diese Änderung ein erheblicher Eingriff in das Verteidigungsrecht vorgenommen, der Betroffene und sein Anwalt könnten jetzt gezwungen sein, schon von vornherein die Verteidigungsstrategie offenzule-

---

4. Göhler DAR 1996, 182 ff; Gebhardt DAR 1996, 1 ff; vgl. auch Göhler OWiG § 73 Rz.2.

5. BGH 30, 172 ff; BayObLG bei Bär DAR 1993, 275; Bay ObLG zfs 1993, 249; BGH NJW 1992, 2494.

6. BayObLG DAR 1994, 203.

gen. Es gibt genügend Gründe, etwa einen Zeugen erst „hilfsweise“ zu einem späteren Zeitpunkt in den Prozeß einzuführen, z. B. dann, wenn zunächst geklärt worden ist, ob der Betroffene überhaupt der Fahrer war. Auch das prozessuale Grundrecht auf Schweigen wird berührt.

Die Änderung kann meines Erachtens jedoch nicht zu einer nennenswerten Entlastung führen, da das Gericht von Amts wegen die Wahrheit erforschen muß und den Umfang der Beweisaufnahme gerade nicht frei bestimmen kann. Die bisherige Rechtsprechung hat diesen bestehenden Amtsermittlungsgrundsatz bestätigt. So kann z. B. ein Beweisantrag auf Vernehmung eines weiteren Zeugen, der das bislang vorhandene Beweisergebnis entkräften soll, nicht abgelehnt werden<sup>7</sup>. Auch die Formulierung im Gesetzestext, „. . . wenn das Beweismittel so spät vorgebracht wird, daß die Beweiserhebung zur Aussetzung der Hauptverhandlung führen würde“, legt dem Gericht eine wesentliche Beschränkung auf:

Ein Beweisantrag kann nicht als verspätet abgelehnt werden, wenn lediglich eine Unterbrechung des Verfahrens in Betracht kommt.

7. Die in § 77b Abs. 1 OWiG vorgesehene Möglichkeit, von einer Urteilsbegründung Abstand zu nehmen, wenn der Betroffene von der Erscheinungspflicht in der Hauptverhandlung entbunden, im Verlaufe der Hauptverhandlung von einem Verteidiger vertreten wurde und lediglich eine Geldbuße von nicht mehr als 500 DM festgesetzt worden ist, kann zwar zu einer Entlastung der Gerichte führen, trägt aber wenig dazu bei, von Seiten der Bevölkerung mehr Vertrauen in die Justiz zu gewinnen. Ein Verkehrssünder, der oft das erste Mal vor Gericht steht, kann meines Erachtens erwarten, daß er vom Richter und nicht etwa von dem Verteidiger die Gründe für die Verurteilung erfährt. Dies gilt um so mehr, als nach der Neufassung von § 78 Abs. 5 OWiG von der Hinzuziehung eines Urkundsbeamten für das Protokoll jetzt abgesehen werden kann und sicherlich auch auf Druck der Justizverwaltung abgesehen wird. In Zukunft wird es also noch weniger inhaltsreiche Protokolle geben, als dies bisher schon der Fall war.

Eine zumindest kurze Urteilsbegründung in den vorgenannten Fällen würde dem Ansehen der Justiz dienen und beim Betroffenen mehr Verständnis für seine Verurteilung hervorrufen.

8. Durch die Änderungen der Wertgrenzen im Rechtsbeschwerdeverfahren ist ein erheblicher Verlust an Rechtsstaatlichkeit und Vertrauen in die Justiz eingetreten. Nach den derzeit geltenden Sätzen des Bußgeldkatalogs ist in

---

7. Vgl. Göhler OWiG, § 77 Rz.2 ff; BayObLG zfs 1994, 348; OLG Düsseldorf NSTz 1991, 542.

den Fällen einer Verurteilung wegen einer fahrlässigen Ordnungswidrigkeit (Geldbuße bis zu 500 DM) die Rechtsbeschwerde in Verkehrssachen abgeschafft, es sei denn, daß zusätzlich ein Fahrverbot verhängt worden ist (§ 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG). Hinzu kommt, daß auch die Zulassung der Rechtsbeschwerde für den Betroffenen nur noch beschränkt möglich ist, eine Verfahrensrüge kann bei Verurteilung zu einer Buße bis zu 200 DM nicht mehr angebracht werden.

Es ist zu befürchten, daß die Qualität richterlicher Entscheidungen durch diese radikale Reform leidet, zumal nach § 80a Abs. 2 OWiG grundsätzlich die Entscheidung über Rechtsbeschwerden dem Einzelrichter des OLG übertragen wurde, wenn es nicht um die Anordnung eines Fahrverbots geht<sup>8</sup>.

9. Es ist bedauerlich, daß die Gerichte nur selten von der Möglichkeit Gebrauch machen, schriftlich durch Beschluß gemäß § 72 OWiG zu entscheiden. Die Anwendung dieses Verfahrens könnte zu einer erheblichen Verfahrensbeschleunigung führen. Auch die Verteidiger regen selten eine solche Verfahrensweise an, obwohl dem Anwalt im Bußgeldverfahren nach der Änderung von § 105 Abs. 2 Satz 2 BRAGO die für die Tätigkeit in der Hauptverhandlung vorgesehene volle Gebühr jetzt auch dann zusteht, wenn das Gericht ohne Hauptverhandlung durch Beschluß entscheidet. Evtl. liegt dies daran, daß das Gericht das schriftliche Angebot, durch Beschluß zu entscheiden, gemäß § 72 Abs. 6 OWiG oft mit dem Verzicht koppelt, von einer Begründung im schriftlichen Verfahren abzusehen. Zumindest bei Ordnungswidrigkeiten, die aus Verkehrsunfällen resultieren, sollte deshalb nicht immer vom Gericht der Verzicht auf eine Urteilsbegründung als Voraussetzung einer schriftlichen Entscheidung gefordert werden.

10. Nicht zu einer Entlastung hat die Einführung des § 25 Abs. 2a StVG geführt, wonach das Fahrverbot erst wirksam wird nach Ablauf einer Frist von 4 Monaten ab Rechtskraft der Entscheidung für Betroffene, gegen die in zwei Jahren vor der Ordnungswidrigkeit ein Fahrverbot nicht verhängt worden ist und auch bis zur Bußgeldentscheidung ein Fahrverbot nicht verhängt wurde. Es ist zu beobachten, daß die Betroffenen auch nach der Neuregelung vielfach zunächst einmal Rechtsmittel gegen die Bußgeldentscheidung einlegen, um eine noch längere Überlegungsfrist zu erhalten. Auch wollen manche vorbelastete Kraftfahrer nachgeprüft haben, inwieweit für sie nicht doch die neue Vergünstigung gilt. Zudem ist zu beobachten, daß zuweilen die Bußgeldbehörden vor Erlass des Bescheides keine Auskunft aus dem Verkehrszentral-

---

8. Bei Anordnung eines Fahrverbots entscheidet der OLG-Senat mit 3 Richtern, BGH DAR 1998, 396; so schon vorher: OLG Düsseldorf DAR 1998, 402; BayObLG NZV 1998, 259.

register eingeholt haben und daß dies die Gerichte auch nach Einspruchseinlegung nicht noch einmal tun. Dadurch sind falsche Entscheidungen vorprogrammiert. Vor allem aber muß bei der Überwachung der Viermonatsfrist ein ganz erheblicher zusätzlicher Aufwand betrieben werden, um sicherzustellen, ob und wann der Führerschein in Verwahrung gegeben worden ist, nachdem jetzt für den vorgenannten Personenkreis kein fixer Zeitpunkt mehr für die Abgabe des Führerscheins feststeht.

Wenig verständlich ist im übrigen auch, daß die Viermonatsfrist z. B. für einen Betroffenen, gegen den innerhalb von zwei Jahren vor der Ordnungswidrigkeit ein Fahrverbot verhängt wurde, nicht gilt, dagegen sehr wohl für anderweitig erheblich vorbelastete Personen, denen z. B. der Führerschein entzogen wurde<sup>9</sup>.

Geradezu paradox ist auch das Ergebnis, daß Ersttäter im Sinne des neuen § 25 Abs. 2a StVG insoweit schlechtergestellt sind als Mehrfachtäter, für die diese Vorschrift im ganzen nicht gilt und die deshalb nach der herrschenden Rechtsprechung nach wie vor die Möglichkeit haben, mehrere Fahrverbote zeitlich nebeneinander, nicht hintereinander, vollstrecken zu lassen<sup>10</sup>. Dies wird übrigens von vielen Gerichten verkannt.

Viel wichtiger wäre es gewesen, wenn der Gesetzgeber die Probleme der Praxis gelöst hätte, die bei der Vollstreckung von Fahrverboten auftreten. Bei einem Fahrverbot gemäß § 25 StVG ist bis zur Urteilsverkündung nach § 92 OWiG die Behörde für die Vollstreckung zuständig, die den Bußgeldbescheid erlassen hat. Dies können entsprechend ländergesetzlicher Zuständigkeitsregelung sein, die unteren Verwaltungsbehörden, große Kreisstädte, Verwaltungsgemeinschaften, Stadtkreise, örtliche Straßenverkehrsbehörden oder auch Zentrale Bußgeldstellen. Anders als für die Vollstreckung einer gerichtlichen Bußgeldentscheidung (hier ist gemäß § 91 OWiG in Verbindung mit § 451 Abs. 1 StPO die Staatsanwaltschaft zuständig) kann es also zu erheblichen Irritationen kommen, wo der Betroffene den Führerschein abzugeben hat. So wird z. B. in Bayern, wo es eine Zentrale Bußgeldbehörde gibt, unterschieden, wo der Betroffene seinen Wohnsitz hat. Bei Bewohnern des Freistaats Bayern ist geregelt, daß die Abgabe des Führerscheins bei der Polizeidienststelle für den Fristbeginn des Fahrverbots genügt. Bei Bewohnern außerhalb Bayerns läuft die Frist erst mit Eingang des Führerscheins bei der Zentralen Bußgeld-

---

9. Dies wurde auch noch einmal durch die Rechtsprechung klargestellt: OLG Düsseldorf DAR 1998, 402.

10. BayObLG DAR 1994, 74; Brandenburgisches OLG zfs 1997, 277; AG Bremen zfs 1997, 476; AG Münster DAR 1997, 364.

behörde. Hinzu kommt, daß es immer wieder Polizeidienststellen gibt, die die Annahme des Führerscheins verweigern und auf andere, gar nicht zuständige Stellen verweisen. In der Praxis können so erhebliche Nachteile für den Betroffenen entstehen, wenn er fälschlicherweise den Führerschein bei einer unzuständigen Stelle abgibt, da die Frist für die Vollstreckung des Fahrverbots erst beginnt, wenn der Führerschein bei der zuständigen Behörde eingegangen ist. Es wäre deshalb dringend erforderlich gewesen, bei der Reform der Vollstreckung von Fahrverboten eine bundeseinheitliche Regelung dahingehend zu treffen, daß es genügt, den Führerschein bei verschiedenen amtlichen Stellen abzugeben, um den Fristbeginn des Fahrverbots zu gewährleisten. Eine diesbezügliche Änderung, etwa des § 92 OWiG, ist meines Erachtens dringend erforderlich<sup>11</sup>.

---

11. Vgl. zu dieser Problematik: Schäpe DAR 1998, 10 ff.

# Kfz-Reparatur mit Gebrauchtteilen

Dr.-Ing. Dieter Anselm, Allianz-Zentrum für Technik, Ismaning

## 1. *Einleitung*

Die Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen – von der Versicherungswirtschaft auch als zeitwertgerechte Reparatur bezeichnet – ist nicht neu. Seit Bestehen des Kraftfahrzeuges werden Reparaturen mit gebrauchten Ersatzteilen durchgeführt. Dominierten in den Anfängen des Kraftfahrzeuges die mechanischen Teile durch die verhältnismäßig geringe Standzeit der Aggregate, so überwiegen heute die Außenteile des Fahrzeugkörpers. Gerade diese werden nach einer Unfallbeschädigung geordert, denn durch die in den letzten zwei Jahrzehnten eingeführten hervorragenden Korrosionsschutzmaßnahmen werden Gebrauchtteile für Korrosionsreparaturen kaum mehr benötigt.

Neu in Deutschland ist der Gedanke, gebrauchte Ersatzteile im Unfallreparaturgeschäft durch die Versicherungswirtschaft einzusetzen. Im größten Automobilland der Welt, den USA, ist dies seit Jahren selbstverständlich. Die notwendige Infrastruktur mit der Vernetzung der Recycler, Werkstätten und Versicherer, die Anwendung in allen Reparaturwerkstätten und die verhältnismäßig große Akzeptanz der Autofahrer hat sich dort in den letzten Jahren ohne Probleme aufgebaut. Die Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen wird in den USA, aber auch in Schweden, dem einzigen Land in Europa, das diese Reparaturmethode offiziell akzeptiert, im großen Stil eingesetzt. Sie wird dort als vollwertige, technisch einwandfreie, ökologisch sinnvolle und kostensparende Reparatur von den Werkstätten, der Versicherungswirtschaft, aber auch von den Verbrauchern und – nicht zu vergessen – von der Rechtsprechung angesehen. Doch wie sieht es in Deutschland aus? Dieser Frage ist das Allianz-Zentrum für Technik in einer Großstudie nachgegangen. Dabei wurde die derzeitige Praxis, d. h. der Einsatz von gebrauchten Ersatzteilen, in der zweiten Hälfte 1998 untersucht. Somit können die nachfolgend aufgezeigten Ergebnisse nur den momentanen Istzustand widerspiegeln.

## 2. *Gebrauchte Ersatzteile*

### 2.1 *Fahrzeugselektion*

Die Studie sollte anhand weniger Fahrzeuge einen Überblick über wichtige Volumenmodelle in Deutschland geben. Dabei sollten in- und ausländische

Automobilhersteller, der Marktanteil verschiedener Automobilhersteller sowie Niedrig- und Hochpreisfahrzeuge Berücksichtigung finden. Aus diesem Grund wurden folgende drei Fahrzeuge ausgewählt und vom AZT für die Versuche erworben:

- VW Golf III GL, 2-türig, Baujahr März 1993, schwarz-metallic,
- Renault 19 RT Ltd., 4-türig, Baujahr Juli 1994, uni-weiß,
- Mercedes C 180, 4-türig, Baujahr Juni 1993, bornmit-metallic.

## 2.2 *Bestellte Gebrauchtteile*

Für die drei genannten Fahrzeuge wurde ein zum Teil unterschiedlicher Teilekorb erstellt, der die wichtigsten Ersatzteile der Unfallreparatur widerspiegelt (Bild 1). Es handelt sich hierbei vor allem um äußere Blechteile. Aber auch Anbauteile, wie Schweinwerfer, Stoßfänger, Kühlergrill, Rückleuchteinheit oder Wasserkühler fanden Berücksichtigung.

## 2.3 *Bestellungen*

Alle aufgeführten Ersatzteile im Teilekorb wurden bei 22 Einzelhändlern bzw. 7 Verbundhändlern per Fax bestellt. Unter Einzelhändlern versteht man kleinere Recycler, die untereinander nicht vernetzt sind. Unter Verbundhändlern versteht man große, professionell betriebene Recycler, die einer Händlerkette angeschlossen sind. Folgende Bestelldaten wurden neben der Beschreibung des Gebrauchtteiles angegeben:

- Automobilhersteller,
- Typ des Fahrzeugs,
- Ausstattungsvariante,
- Anzahl der Türen,
- Erstzulassung (Monat und Jahr).

Weiterhin wurde die Lackart und der Farbton mitgeteilt und gebeten, wenn vorrätig, das Ersatzteil in der gewünschten Oberflächenbeschichtung zu liefern. Bei den Scheinwerfern wurde zusätzlich der Hersteller dieser Einheit genannt. Dies ist notwendig wegen der elektrischen Steckerverbindungen und der äußeren Optik. Bei der Verglasung wurde auf die Art, genauer gesagt, den Farbton, hingewiesen.

## 2.4 *Vorrätigkeit*

Von den 22 angeschriebenen Einzelhändlern konnten nur fünf, von den sieben Verbundhändlern immerhin drei überhaupt nur vom AZT benötigte Gebraucht-

teile liefern (Bild 2). Von den insgesamt 745 bestellten Teilen (Mehrfachbestellungen) konnten lediglich 53 bezogen werden. Dies entspricht rund 5 % der geordneten Teile bei den Einzelhändlern und 14 % bei den Verbundhändlern.

### 2.5 *Alter der Gebrauchtteile*

Die erworbenen Teile des VW Golf III GL (Erstzulassung März 1993) lagen zwischen 10/1991 und 6/1997, die des Renault 19 RT (Erstzulassung Juli 1994) zwischen 11/1988 bis 12/1996 und die des Mercedes C 180 (Erstzulassung Juni 1993) zwischen 3/1993 und 3/1997. Waren die Erstteile des Mercedes C 180 im großen und ganzen jünger als das Fahrzeug selbst – das Fahrzeug stammt aus dem ersten Produktionsjahr –, lag ein großer Teil der gelieferten Ersatzteile beim VW Golf und Renault 19 erheblich über dem Alter der Fahrzeuge, die aus der Mitte bzw. dem Ende der Produktionszeit stammen. Auf die zeitliche Begrenzung *Erstzulassungen oder jünger* mußte bei den Bestellungen verzichtet werden, um nicht noch weiter das Volumen der angelieferten Ersatzteile zu reduzieren.

### 2.6 *Lieferzeiten*

Die Lieferzeiten der angeforderten Ersatzteile lagen bei den Einzelhändlern im Durchschnitt bei 11,6 Tagen (Minimum 6 Tage; Maximum 26 Tage), bei den Verbundhändlern im Durchschnitt bei 3,1 Tagen (Minimum 2 Tage; Maximum 4 Tage). Hier zeigen sich enorme Unterschiede zwischen den Klein- und Großhändlern. Die Lieferzeiten der Einzelhändler sind ausnahmslos nicht akzeptabel, wohingegen man den Mittelwert von 3 Tagen bei den Verbundhändlern tolerieren könnte. Aber auch hier ist eine Reduktion auf ein bis zwei Tage anzustreben.

### 2.7 *Qualität*

Von den 53 bezogenen Gebrauchtteilen waren 22 in einem so desolaten Zustand, daß sie wirtschaftlich, aber auch zum Teil technisch nicht mehr instandgesetzt werden konnten. Sieben Teile wurden – trotz genauer Beschreibung auf den Bestellungen – mit einer anderen Ausführung angeliefert. Insgesamt gesehen konnten somit nur 24 Teile, das entspricht rund 3 % aller angeforderten und rund 45 % aller erworbenen Teile, für die drei ausgewählten Fahrzeuge herangezogen werden.

## 2.8 *Kosten*

Die Aufwendungen incl. Transportkosten der verwendeten gebrauchten Originalteile lagen zwangsläufig unter denen der neuen. Im Durchschnitt summierte sich die Kostenreduktion der einzelnen Teile beim VW Golf auf 37,1 %, beim Renault 19 auf 47,5 % und beim Mercedes C 180 auf 41,4 %. Der Durchschnitt ergab eine Kostenreduktion von gesamt 41,7 % oder gerundet von 40 %. Der Unterschied zwischen VW Golf und Renault 19 spiegelt die Nachfragesituation nach diesen Teilen wider.

## 3. *Reparaturprogramm*

Dem im AZT durchgeführten Reparaturprogramm wurden alle drei ausgewählten Fahrzeuge unterzogen. Es beinhaltete neben der Reparatur eines Stoßfängers die von Einfachschäden, aber auch mittleren bis großen Schäden. Unter den Einfachschäden subsummierten jeweils ein Frontschaden (Stoßfänger, Frontblech, Kühlergrill, Kotflügel, Motorhaube, Scheinwerfer), ein Seitenschaden (Tür) und ein Heckschaden (Stoßfänger, Rückleuchteinheit, Hecktür/-deckel). Die Reparatur der mittleren bis großen Schäden wurde durch einen im AZT durchgeführten Crashversuch simuliert, bei dem das Fahrzeug frontal mit 15 km/h und 40 % Überdeckung auf eine Mauerecke auffährt (Bild 3). Alle ausgewählten Schadenbilder zusammen decken rund 96 % aller realen Unfallschäden ab.

Die Reparaturen wurden in der Werkstatt des AZT nach Herstellerrichtlinien wie mit Originalteilen durchgeführt. Die notwendigen Zeitaufwendungen wurden detailliert festgehalten und für die Kostenauswertung aufbereitet.

### *Reparaturergebnisse:*

Vom Standpunkt der *Karosseriearbeiten* ist der Einbau von gebrauchten Ersatzteilen vollkommen unproblematisch. Es handelt sich um eine technisch einwandfreie Instandsetzung wie bei einem Neuteil. Da alle gebrauchten Ersatzteile aber Oberflächenbeschädigungen aufwiesen, mußten diese zusätzlich behoben werden. Aus diesem Grund ist die benötigte Karosseriezeit höher als bei Neuteilen. Durch das geringere Preisniveau der gebrauchten Ersatzteile versus neuen Originalteilen sind die Gesamtkosten der Unfallreparatur mit gebrauchten Teilen allerdings meist niedriger als bei der mit Neuteilen.

Vom Standpunkt der *Lackierung* ist die Oberflächenbeschichtung von gebrauchten Teilen unproblematisch. Die immer wieder propagierte „zeitwertgerechte Lackierung“ konnte aber bei den Gebrauchtteilen in keinem Fall angewendet werden. Dies liegt daran, daß alle Oberflächen der gebrauchten

Ersatzteile Beschädigungen aufwiesen. Aus diesem Grunde mußte immer die zeitaufwendigere Reparaturlackierung herangezogen werden, die rund 13 % Mehrkosten (berechnet an einem Einfachschaden) hervorruft als bei einer Neuteillackierung eines Originalteiles. In diesem Prozentsatz ist auch der hohe Reinigungsaufwand der gebrauchten Ersatzteile enthalten. Berücksichtigt man beide Gründe, so liegen die Gesamtkosten der Lackierung mit gebrauchten Ersatzteilen höher als bei der mit Neuteilen. Es muß darauf hingewiesen werden, daß nicht nur die sichtbaren Flächen, z. B. Türaußenhaut, sondern auch die nicht sichtbaren Flächen, z. B. Türinnenfläche, lackiert werden müssen. Eine Lackierung lediglich der sichtbaren Flächen würde nur bei farbtongleichen Teilen einer technisch einwandfreien Lackierung entsprechen. Die Verwendung von Ersatzteilen im gleichen Farbton ohne erforderliche Lackierung wäre zwar wünschenswert, war aber in keinem Falle der vorliegenden Studie zu realisieren.

#### 4. *Reparaturkosten*

##### 4.1 *Datenbasis*

Die Datenbasis für die ermittelten Reparaturkosten mit Originalersatzteilen enthält die Zeitvorgaben für Mechanik und Karosserie des Automobilherstellers sowie für Lackierung mit dem AZT/Schwacke-Systems. Als Ersatzteilkosten wurden die unverbindlichen Preisempfehlungen des Automobilherstellers herangezogen, wohingegen beim Lackiermaterial die Preise des AZT/Schwacke/Systems zugrunde gelegt wurden.

Die Datenbasis für die ermittelten Reparaturkosten mit Gebrauchtteilen basiert auf den Zeitermittlungen für Mechanik, Karosserie und Lackierung von AZT-Zeitstudien. Für die gebrauchten Ersatzteile wurden die Nettopreise inkl. Transportkosten der Recycler sowie für das Lackiermaterial die Preise nach AZT/Schwacke-System angesetzt, jedoch ohne die zusätzliche und notwendige Händlerspanne für die Werkstatt.

Für die Berechnung der Reparaturkosten wurde ein Stundenverrechnungssatz ohne Mehrwertsteuer, für Mechanik- und Karosseriearbeiten von 116,70 DM und Lackierarbeiten von 121,64 DM genommen. Alle nachfolgenden Prozentangaben stellen Mittelwerte aus Einzelresultaten der drei ausgewählten Fahrzeuge dar. Durch die Mehrfachbestellungen wurden nahezu alle benötigten Gebrauchtteile bei der Reparatur eingesetzt.

Erhöhte Mietwagenkosten oder Nutzungsausfall durch längere Standzeiten wurden in der vorliegenden Ausarbeitung nicht eingearbeitet. Eventueller Verlust von Gewährleistungsansprüchen für den Halter des Fahrzeugs oder

Verfall der Herstellergarantie beim Einbau eines gebrauchten Ersatzteils fand bei der vorliegenden Studie keine Berücksichtigung.

#### 4.2 *Kleinreparatur*

Bei einer Beschädigung eines Stoßfängers, die das Auswechseln dieses Teils erfordert, kann man eine Gesamtkostenreduktion „Reparatur mit Gebrauchtteilen versus Reparatur mit Originalteilen“ von 21 % erreichen. Die verhältnismäßig geringe durchschnittliche Kostenreduktion spiegelt die verhältnismäßig starken Beschädigungen der gebrauchten Stoßfänger wider. Die Instandsetzungen der Oberflächen der gebrauchten Ersatzteile zehren (die Arbeitszeit liegt im Durchschnitt 40 % über der der Neuteile) einen großen Teil des Vorteils der rund 40 % niedrigeren gebrauchten Ersatzteilpreise auf.

#### 4.3 *Einfachschaden*

Beim Einfachschaden konnte im Frontbereich eine Kostenreduktion von 20 % erzielt werden. Die ersetzten Teile – soweit vorhanden – beinhalteten Motorhaube, Frontblech Mitte, Kotflügel links, Stoßfänger vorne und Scheinwerfer links. Im Seitenbereich konnte man mit einer komplett ersetzten Tür nur 9 % Kostenreduktion erreichen. Im Heckbereich, wo die ersetzten Teile eine Heckklappe bzw. einen Heckdeckel, einen Stoßfänger hinten und eine Leuchteneinheit links beinhalten, konnte eine Preisreduktion zwischen „Reparatur mit Gebrauchtteilen versus Reparatur mit Originalteilen“ von 20 % erzielt werden.

Zur Berechnung der Kostenreduktion eines Rundum-Einfachschadens bestehend aus Front-, Seiten- und Heckschaden wird eine Wichtung (Front 54 %; Seite 16 %; Heck 30 %) herangezogen. Diese Wichtung entspricht der der Typklassifizierung bei Neufahrzeugen. Das Ergebnis beim Rundum-Einfachschaden „Reparatur mit Gebrauchtteilen versus Reparatur mit Originalteilen“ beläuft sich auf 19 % Kostenreduktion.

#### 4.4 *Reparatur des Einfachschadens mit Nachbauteilen*

Unabhängig von den tatsächlich durchgeführten Unfallreparaturen mit gebrauchten Ersatzteilen wurden die gleichen Unfallreparaturen mit Nachbauteilen simuliert. Zu diesem Zweck wurde aus einem Katalog eines großen Providers von Nachbauteilen die Verfügbarkeit festgestellt und die Teilkosten für die drei ausgewählten Fahrzeuge herausgesucht. Mit diesen vorhandenen Nachbauteilen würden sich beim Einfachschaden die gemittelten und gewich-

teten Gesamtreparaturkosten nur um 14 % reduzieren. Der Grund für die geringe Kostenreduktion gegenüber Gebrauchtteilen liegt darin, daß nicht alle Teile, insbesondere des Importfahrzeuges Renault 19 sowie das Einpaßteil Türe bei allen drei ausgewählten Fahrzeugmodellen, zur Verfügung standen.

#### 4.5 *Mittlerer bis schwerer Schaden*

Die Reduktion der Reparaturkosten „Reparatur mit Gebrauchtteilen versus Reparatur mit Originalteilen“ konnte sich bei den mittleren bis schweren Frontschäden nur auf 7 % einpendeln. Der geringere Kostenvorteil des mittleren bis schweren Schadens gegenüber dem Einzelschaden liegt darin begründet, daß die Reparaturen wesentlich umfangreicher sind, jedoch nur die gleichen gebrauchten Ersatzteile verbaut werden können.

### 5. *Realistische Kostenvorteile*

#### 5.1 *Gebrauchtteile*

Alle Reparaturen und Kostenvergleiche mit Gebrauchtteilen im AZT wurden an drei Volumenmodellen mit bester Verfügbarkeit der gebrauchten Ersatzteile durchgeführt. Bezieht man die Fahrzeuge mit geringer Nachfrage bzw. auch die Nischenmodelle mit ein, bei denen keine Gebrauchtteile verfügbar sind, so würden sich die Kostenvorteile realistisch um rund ein Drittel reduzieren.

Berücksichtigt man weiterhin die Verfügbarkeit der gebrauchten Ersatzteile unter realistischen Bedingungen (siehe Kapitel 2.4), so würden sich nach Expertenmeinung der Kostenvorteil um weitere mindestens zwei Drittel reduzieren, so daß der Kostenvorteil „*Gebrauchtteilreparatur zur Originalteilreparatur*“ bei

- einem Kleinschaden auf 5 %,
- einem Einzelschaden auf 4 % und
- einem mittleren bis schweren Schaden auf 2 %

zusammenschrumpft. Bei Wichtung der einzelnen Schadenarten käme eine *mittlere Kostenreduktion von rund 3,5 %* (3 bis 4 %) bei Einsatz von originalen gebrauchten gegenüber neuen Ersatzteilen zum derzeitigen Zeitpunkt heraus.

Dies ist ein sehr realistischer Wert, wenn man bedenkt, daß in den Vereinigten Staaten dieser Wert von verschiedenen Versicherungsgesellschaften auf rund 7 % betitelt wird. Diese 7 % beinhalten aber eine weit über den deutschen Level hinausgehende Anwendung von gebrauchten Ersatzteilen, z. B. kompletter Vorderwagen, Einschweißteile oder Achsen, was in Deutschland derzeit unvorstellbar ist.

Würde sich die gesamte Versicherungswirtschaft in Deutschland schlagartig für den Einsatz einer Unfallreparatur mit gebrauchten Ersatzteilen entscheiden, wäre die Nachfrage so groß, daß sich der Kostenvorteil von Experten geschätzt auf unter 1 % derzeit belaufen würde. Erst bei einem funktionierenden Gebrauchtteilemarkt würde sich die errechnete Kostenreduktion von 3,5 % auch im Versicherungsschaden einstellen (siehe Kapitel 6).

## 5.2 *Nachbauteile*

Bei Einsatz von *Nachbauteilen versus Originalteilen* ist eine Kostenreduktion beim Einzelschaden von 14 % festzustellen. Bezieht man den Kleinschaden aber auch den mittleren und schweren Schaden mit ein, so wäre eine *Kostenreduktion von Minimum 10 %* zu erreichen. Diese Zahl braucht man nicht weiter zu reduzieren, da die Nachfrage nach Nachbauteilen immer befriedigt werden kann.

Bei Einführung der Unfallreparatur mit Nachbauteilen durch die Versicherungswirtschaft würde das Teilekontingent schnell ausgeweitet werden und damit der Kostenvorteil auf geschätzte 15 % hochschnellen. Der Kostenvorteil gebrauchter Original-Ersatzteile versus neuer Originalteile würde sich aber von 3,5 % nicht wesentlich nach oben verschieben, da das Angebot von gebrauchten Originalteilen immer begrenzt bleiben wird. Diese beiden Prämissen sind aber nur zu halten, wenn die Ersatzteilpreise der Originalteile dem heutigen Level weiterhin entsprechen. Die Erfahrung in den Vereinigten Staaten zeigt aber, daß beim Einsatz von Nachbau- bzw. gebrauchten Originalteilen in der Unfallreparatur die Automobilhersteller die Preise der neuen Originalersatzteile z.T. drastisch reduzieren.

## 6. *Funktionierender Gebrauchtteilemarkt*

Für eine in der Zukunft funktionierende Gebrauchtteilereparatur sind die folgenden *Grundforderungen* unabdingbar. Sie müssen von den verschiedenen Institutionen erfüllt werden. Damit wird die Reparaturmethode mit gebrauchten Ersatzteilen eine starke Eigendynamik entwickeln und den Prozeß der Einführung der „zeitwertgerechten Reparatur“ in der Versicherungswirtschaft beschleunigen und unumkehrbar machen.

### 6.1 *Aufstellen eines Ersatzteilkorbs*

Nicht sicherheitsrelevante Teile wie Kotflügel, Stoßfänger oder Kühlergrill – es handelt sich hierbei immer um Schraubteile –, können aus technischer Sicht bedenkenlos für eine Gebrauchtteilereparatur herangezogen werden.

Schweißblechteile, wie Seitenteil oder Heckabschlußblech, sind ebenfalls keine sicherheitsrelevanten Teile und können deshalb auch jederzeit Verwendung finden. Diese Teile unterliegen aber ökonomischen Zwängen, da das Heraustrennen – Ausbohren der Schweißpunkte, Heraussägen, Lasertrennen oder ähnliches – zeitaufwendige Verfahren sind. Primär tragende Einschweißteile, wie Motorlängsträger, sind nur bedingt einsetzbar, da es sich bei diesen Teilen um Strukturelemente handelt. Aber auch diese Teile können bei einer Gebrauchtteilereparatur zum Einsatz kommen, wenn sie fachmännisch aus dem Fahrzeugkörper herausgetrennt worden sind und man einen lückenlosen, bisher unfallfreien Einsatz nachweisen kann. Dies ist allerdings nicht immer leicht möglich. Im Zweifelsfall ist der Einbau von Teilen unbekannter Vorgesichte aus Sicherheitsgründen abzulehnen.

Der Einsatz von sicherheitsrelevanten Teilen wie Sicherheitsgurt, Airbag, Lenkung oder Bremsen ist für eine Wiederverwendung – ausgenommen nach einer Ersatzteilaufbereitung mit Garantie – abzulehnen. Die Verwendung eines schon einmal durch einen Vorschaden instandgesetzten Teils sollte vermieden werden.

Das AZT hat den ersten Entwurf zu einem *Ersatzteilekorb* für die Gebrauchtteilereparatur dem AZT-Karosseriebeirat<sup>\*)</sup> zur Begutachtung vorgelegt. Auf dem Verkehrsgerichtstag wurde berichtet, daß dieser Beirat mit weiteren Institutionen<sup>\*\*)</sup> ergänzt und ein Technischer Arbeitskreis „Gebrauchtteilereparatur“ ins Leben gerufen wird. In Bälde wird ein von allen teilnehmenden Institutionen abgesegneter Anforderungs- und Teilekorb veröffentlicht werden.

---

\*) Mitglieder des AZT-Karosseriebeirates

- Allianz-Zentrum für Technik GmbH (AZT)
- Audatex Deutschland GmbH
- Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. (BVSJK)
- Bundesverband der Hersteller und Importeure von Automobil-Service-Ausrüstungen e.V. (ASA)
- Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT)
- Eurotax/Schwacke
- Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)
- Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
- Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen e.V. (VDIK)
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)
- Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF)

\*\*) Ergänzende Institutionen

- Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein (DEKRA)
- Gesellschaft für Technische Überwachung mbH (GTÜ)
- Kraftfahrzeugtechnisches Institut (KTI)
- Verband der Automobilverwerter (VAV)
- TÜV Süddeutschland

## 6.2 *Genauere Ersatzteilnummern*

Trotz genauer Bestelldaten wurden 7 der 53 vom AZT erworbenen Gebrauchtteile mit einer anderen Ausführung angeliefert (siehe auch 2.7). Dies kommt in der Regel bei Originalersatzteilen nicht vor, da mit Angabe der Fahrgestell- und der Teilenummer immer das richtige Ersatzteil bereitgestellt werden kann. Aus diesem Grund muß bei der Gebrauchtteilordnung entweder mit der gleichen Originalersatzteilnummer des Herstellers inklusive Fahrgestellnummer gearbeitet werden, oder ein neues, *intelligentes Ersatzteilnummernwesen* aufgebaut werden, damit Verwechslungen auf ein Minimum beschränkt sind. Mit der Angabe der Fahrgestellnummer des „Spenderfahrzeugs“ ist auch das Herstellungsdatum des gebrauchten Ersatzteils in engen Grenzen zu bestimmen. Zusätzlich muß unbedingt die Ausführungsvariante des verwerteten Fahrzeugs (z. B. S, LS, GLS) dokumentiert werden.

## 6.3 *Vernetzung der Recyclingbetriebe*

Es ist unabdingbar, daß nicht nur *Vernetzungen der Recyclingbetriebe* untereinander, sondern auch zu Kalkulationsanbietern oder Versicherungsunternehmen vorgenommen werden. Erst damit ist es für den Sachverständigen mit Hilfe der EDV möglich, sich in Recyclingnetze einzuklinken und dort die Recycler nach gewünschten Ersatzteilen abzufragen.

## 6.4 *Verbindliche Preisfestlegung*

Der Recyclingbetrieb muß für seine Ersatzteile *Festpreise* einstellen. Erst damit ist es dem Sachverständigen möglich, eine Unfallreparaturkalkulation mit gebrauchten Teilen und Komponenten vorzunehmen. Eine zeitlich begrenzte Reservierung des bereitgestellten Gebrauchtteils, beispielsweise zwei Tage, wäre wünschenswert.

## 6.5 *Erweiterung der Lackierzeitvorgaben*

Im Gegensatz zu den Montagezeitvorgaben, die unabhängig von einem Original- oder Gebrauchtteil anfallen, weichen die Lackierzeitvorgaben für die Gebrauchtteile von den Originalteilen wegen des hohen Reinigungsaufwandes ab. Ein *Vorgabenkatalog für Lackierung* müßte für die wichtigsten Operationen aufgestellt werden.

## 6.6 Qualitätssiegel

### 6.6.1 Gebrauchtes Ersatzteil

Alle vom AZT erworbenen Teile wiesen Oberflächenbeschädigungen in unterschiedlichem Grad auf. Dadurch ist eine Kalkulation der Unfallreparatur mit gebrauchten Ersatzteilen für einen Sachverständigen in einer Werkstatt oder am beschädigten Fahrzeug nur bedingt durchführbar, da er trotz EDV-Abfrage beim Verwertungsunternehmen zwar die Verfügbarkeit und den Preis, aber derzeit nicht den Zustand abfragen kann. Aus diesem Grund muß bei allen Teilen ein *Qualitätssiegel*, am besten als Aufkleber auf jedem Teil, vorhanden sein, der die Einordnung von Blechteilen in *verschiedenen Klassen* beschreibt. Die Zuordnung könnte folgendermaßen lauten:

Erste Wahl	ohne Karosserienacharbeit
Zweite Wahl	geringe Karosserienacharbeit < 0,5 Std.
Dritte Wahl	umfangreiche Karosseriearbeiten mit Angabe der Zeit > 0,5 Std.

Mit dieser Angabe ist es dem Sachverständigen möglich, eine Unfallreparaturkalkulation mit gebrauchten Ersatzteilen vorzunehmen, denn er kann zusätzlich zum Preis des Teils auch dessen Instandsetzungsaufwand exakt bestimmen. Auch für die Reparaturwerkstatt ist der Hinweis auf die Höhe der Karosserienacharbeit für die Zeitvorgabe des Handwerkers, für Kostenvorschlag und Rechnungslegung von Vorteil. Außerdem ist mit der Klasseneinteilung ein wirtschaftlicher Vergleich zum Neuteil möglich. Dieser sollte durch Bereitstellung entsprechender Software in Kalkulationsprogrammen bei jedem Einsatz gebrauchter Teile automatisch erfolgen.

Das Qualitätssiegel muß bei mechanischen Teilen die Beschädigungsfreiheit und Funktion dieses Teils bestätigen.

Neben gebrauchten Teilen können auch vom Automobilhersteller oder dessen Zulieferer angebotene aufbereitete Ersatzteile, wie Motor, Anlasser oder Lichtmaschine, zum Einsatz kommen. In diesem Fall können auch durchgecheckte, sicherheitsrelevante Teile, wie Tauschlenkung, einer Wiederverwertung zugeführt werden.

Eine Begrenzung, bis zu welchem Alter gebrauchte Ersatzteile zum Einsatz kommen können, existiert aus technischer Sicht nicht. Ebenso ist es aus technischer Sicht nicht notwendig, daß gebrauchte Blechteile unbedingt ein jüngeres oder gleiches Herstelldatum aufweisen müssen als das Fahrzeug selbst. Eine Überschreitung ist im Gegensatz zu mechanischen Teilen – ausgenommen aufbereitete Tauschteile – für diese Teilekategorie möglich, vorausgesetzt, das Teil findet sich in einem technisch einwandfreien Zustand (z. B. keine Korrosion).

### 6.6.2 *Recyclingbetrieb*

Die Ausarbeitung eines *Anforderungskatalogs* an einen Recyclingbetrieb wäre wünschenswert. Darin wird festgehalten, wie welche Teile dem Fahrzeug für die Unfallreparatur entnommen, wie sie gelagert und transportiert werden sollen. Dadurch können Nachfolgebeschädigungen verhindert werden. Die Handhabung des Qualitätssiegels für die Ersatzteile müsste ebenso beschrieben werden wie die Prüfung der Funktion der mechanischen Teile. Eine entsprechende Schulung des Personals ist erforderlich.

Eine jährliche Überprüfung des Recyclingbetriebes durch eine kompetente Organisation (TÜV, DEKRA, usw.), welche die Einhaltung dieser Anforderungen an eine technisch einwandfreie Demontage, Lagerung und Distribution der Teile überwacht, ist unbedingt notwendig. Erst mit der Erteilung und Anwendung eines Qualitätssiegels hat der Verbraucher die Gewißheit, ein technisch einwandfreies, gebrauchtes Originalersatzteil zu erhalten.

## 7. *Zusammenfassung*

In einer im Allianz-Zentrum für Technik durchgeführten Großstudie unter dem Thema „Die Kfz-Unfallreparatur mit gebrauchten Ersatzteilen“ zeigen die Ergebnisse, die natürlich nur den momentanen Istzustand (2. Hälfte 1998) widerspiegeln können, daß noch vieles im Argen liegt. Zum einen fehlt derzeit noch das komplette flächendeckende Netz von guten, seriösen Großrecyclern und deren Vernetzung untereinander, zum anderen weist die ganze Logistikkette noch Lücken auf. Die Verfügbarkeit der Teile, die Schnelligkeit der Zustellung, aber auch die Qualität der Teile lassen noch sehr zu wünschen übrig. Das steigende Ökologiebewußtsein sowie eine bessere Infrastruktur könnten die Teileversorgung und damit die Kundenakzeptanz aber nachhaltig verbessern.

Der Einbau von gebrauchten Ersatzteilen ist aus rein technischer Sicht unproblematisch. Auch die Lackierung ist ohne Probleme durchführbar. Die gesamten Reparaturkosten liegen bei der Verwendung von Gebrauchtteilen niedriger als bei Neuteilen. Innerhalb dieser Gesamtkosten sind die Lackierungskosten aber höher, da fast alle gebrauchten Ersatzteile Beschädigungen an der Oberfläche aufweisen. Der Einsatz von Schraubteilen ist jederzeit möglich, der von Einschweißteilen ist nur bedingt akzeptabel, der von sicherheitsrelevanten Ersatzteilen abzulehnen. Aus diesem Grund ist ein von allen beteiligten Institutionen abgesegneter Teilekorb sowie ein Qualitätssiegel für die Blech- wie auch für die mechanische Teile unabdingbar.

Wie in den Vereinigten Staaten und Schweden werden auch in Deutschland gebrauchte Ersatzteile im Unfallreparaturgeschäft über kurz oder lang zum

Einsatz kommen. Andere Länder wie England, Frankreich, Spanien oder Japan werden folgen. Der Kostenvorteil beläuft sich beim Einsatz von gebrauchten versus neuen Originalersatzteilen im Unfallreparaturgeschäft aber im unteren einstelligen Prozentbereich. Bis dies erreicht ist, muß allerdings noch vieles heute, aber auch in der Zukunft, in Deutschland verbessert werden.

## Gebrauchteilereparatur



Bestellte Gebrauchteile		
VW Golf III GL	Renault 19 RT	Mercedes C 180
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Motorhaube</li> <li>2. Kotflügel links (eckiger Seitenblinker)</li> <li>3. Scheinwerfer links (Bosch)</li> <li>4. Stoßfänger vorne kpl.</li> <li>5. Kühlergrill</li> <li>6. Fahrertür kpl. (Scheibe grün-getönt)</li> <li>7. Stoßfänger hinten kpl.</li> <li>8. Rückleuchteinheit links kpl.</li> <li>9. Heckklappe kpl. (Scheibe grün-getönt)</li> <li>10. Frontend (GFK)</li> <li>11. Motorträger vorne</li> <li>12. Aggregateträger</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Motorhaube</li> <li>2. Kotflügel links</li> <li>3. Scheinwerfer links (Valeo)</li> <li>4. Stoßfänger vorne kpl.</li> <li>5. Kühlergrill</li> <li>6. Fahrertür kpl. (Scheibe grün-getönt)</li> <li>7. Stoßfänger hinten kpl.</li> <li>8. Rückleuchteinheit links kpl.</li> <li>9. Heckklappe kpl. (Scheibe grün-getönt)</li> <li>10. Wasserkühler</li> <li>11. Motorträger vorne</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Motorhaube</li> <li>2. Kotflügel links</li> <li>3. Scheinwerfer links (Bosch)</li> <li>4. Stoßfänger vorne kpl.</li> <li>5. Kühlergrill</li> <li>6. Fahrertür kpl. (Scheibe grün-getönt)</li> <li>7. Stoßfänger hinten kpl.</li> <li>8. Rückleuchteinheit links kpl.</li> <li>9. Heckdeckel</li> <li>10. Wasserkühler</li> </ol>

Bild 1

## Gebrauchtteilereparatur

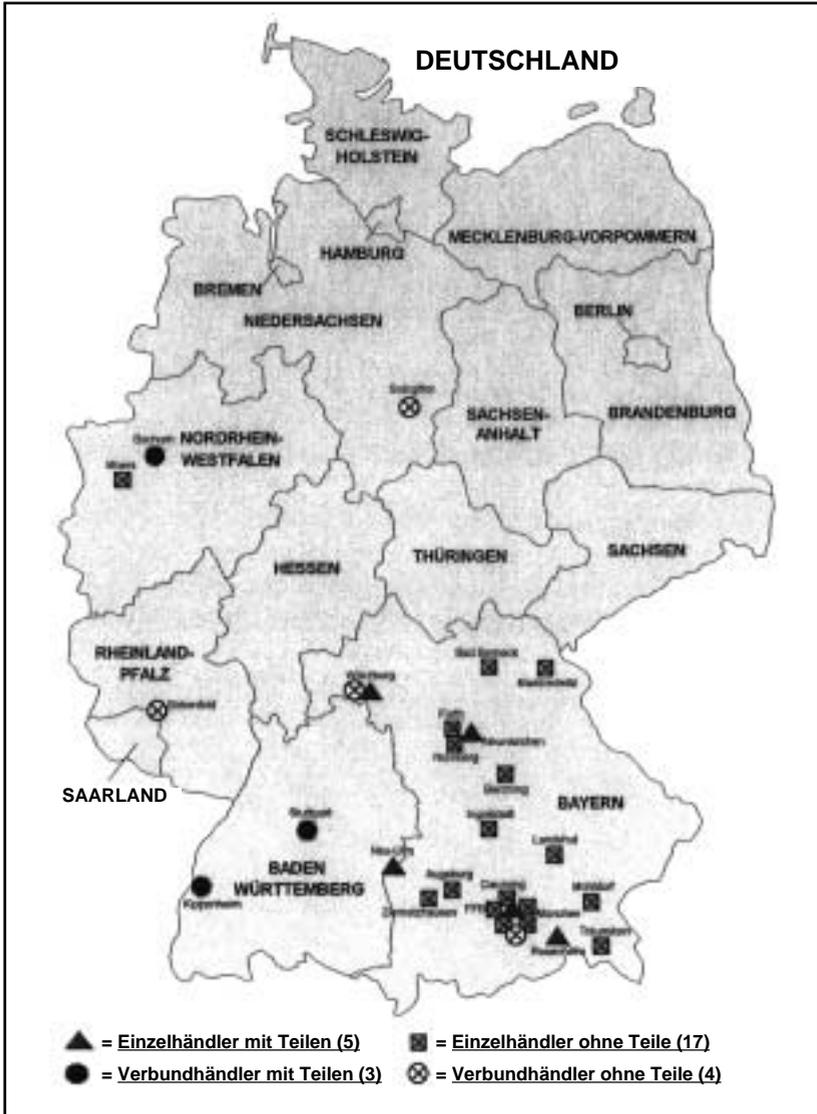
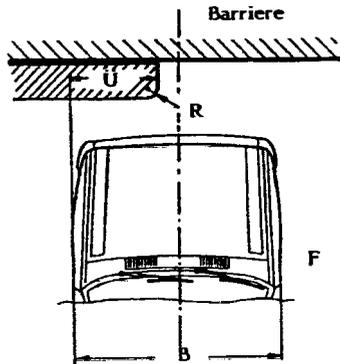


Bild 2

## Crash-Reparaturtest-AZT Frontalaufprall



<b>Crashkonstellation:</b>	<b>Offset-Crash mit 40 % Überdeckung Aufprall lenkungsseitig</b>
<b>Bezugsbreite:</b>	<b>B = Fahrzeugbreite ohne Außenspiegel</b>
<b>Überdeckung:</b>	<b>Ü = 0,4 x B</b>
<b>Fahrzeuggeschwindigkeit:</b>	<b>V<sub>F</sub> = 15,0 km/h (+ 1 km/h)</b>
<b>Beladung:</b>	<b>1 Dummy 50 % Mann, Fahrerposition, angegurtet</b>
<b>Tankfüllung:</b>	<b>vollgetankt, Benzin oder Diesel, Wasser zulässig</b>
<b>Fahrzeugzustand:</b>	<b>fahrfertig</b>
<b>Barrierenradius:</b>	<b>R = 150 mm</b>
<b>Barrierenhöhe:</b>	<b>deutlich höher als Wagenfront</b>
<b>Barriertiefe:</b>	<b>keine Berührung der Wand hinter der Barriere</b>
<b>Vermessungen:</b>	<b>Achsvermessung und Kontrolle der Spaltmaße vor und nach dem Versuch</b>

Bild 3

# Kfz-Reparatur mit Gebrauchtteilen

## Ersatzteilversorgung für die ressourcenschonende Instandsetzung

Dr.-Ing. Christian Jacobi, RAG UmweltRohstoffe GmbH, Bottrop

### 1 *Die Ausgangssituation der Automobilverwertung*

In Deutschland werden jährlich rund 3 Mio. Pkw stillgelegt – Tendenz steigend. Insbesondere für Unfallfahrzeuge und hochwertige Ersatzteilträger existiert ein Exportmarkt, der in den letzten Jahren einen Marktanteil von bis zu 50 % erreicht hat. Die Absatzwege ins Ausland sind wenig transparent. Aussagen über künftige Entwicklungen sind schwer möglich, da sich die Märkte ständig verschieben.

Trotz der am 1. April 1998 in Kraft getretenen AltautoVO ist die Entsorgung von Unfall-, Altfahrzeugen und Autowracks in Deutschland durch traditionelle Märkte und dem Pragmatismus des Letztbesitzers gekennzeichnet: Gängige Praxis ist die Veräußerung eines Altfahrzeugs an den meistbietenden Autoverwerter, der – nach Entnahme gebrauchsfähiger Baugruppen – die Karosserie dem Metallhandel oder Shredder zuführt. Der Preis ist entscheidend – ökologische Gesichtspunkte und die Form der Entsorgung sind von untergeordneter Bedeutung.

Von den zahlreichen in diesem Bereich tätigen Betrieben sind nur rd. 900 Automobilverwerter zertifiziert. Der investive Aufwand zur Hochrüstung von Betrieben in einen genehmigungsfähigen Zustand ist vielfach wirtschaftlich nicht darstellbar. Nur eine geringe Zahl von Automobilverwertern arbeitet auf hohem umwelttechnischen Niveau. Die Kompetenz dieser Unternehmen liegt in der überregionalen Beschaffung und Vermarktung von hochwertigen Fahrzeugen, produzierten Ersatzteilen und Wertstoffen.

Genehmigungsbehörden für Automobilverwerterbetriebe sind die Staatlichen Umweltämter im Auftrag ihrer Bezirksregierungen. Trotz der seit 1977 definierten Anforderungen an Autowrackplätze durch die Länderarbeitsgemeinschaft Abfall ist die durchgängige Prüfung und Überwachung von Verwerterbetrieben und Schrottplätzen bis heute nicht vollzogen. Es mangelt an bundesweit einheitlich festgelegten Anforderungsprofilen und Beurteilungsgrundlagen sowie an der ausreichenden Personalstärke der Kontrollinstanzen. So ist das Bild über Zustand, Arbeitsweise und Genehmigungsstand vieler deutscher Verwerterbetriebe immer noch lückenhaft.

Dem Automobilverwerter nachgeschaltet erfolgt die Aufbereitung der metallischen Wertstoffe in Shredderbetrieben. Der Rückstand – die Shredderleichtfraktion – wird in Deutschland heute noch auf Mono-/Sonderabfalldponien verbracht oder in entsprechend zugelassenen Verbrennungsanlagen energetisch verwertet. Die Deponie- bzw. Verwertungsentgelte schwanken bundesweit. Günstigere Entsorgungsentgelte im benachbarten Ausland fördern den Export der Karossen.

## 2 Die Rechtslage

### *Nationale Rechtsprechung*

Zu den Grundsätzen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes, das im Oktober 1996 in Kraft trat, zählt die Produktverantwortung der Hersteller (§ 22 KrW./AbfG)<sup>1</sup>. Auf der Grundlage des Verursacherprinzips ist der Hersteller eines Erzeugnisses auch nach dessen Ge- oder Verbrauch für die umweltverträgliche Verwertung und Beseitigung verantwortlich. Für alle am Wirtschaftskreislauf Beteiligten stehen aus abfallwirtschaftlicher Sicht die Rückgabe- und Rücknahmepflichten und die damit einhergehenden Logistik- und Verwertungsprozesse im Vordergrund.

Die für Hersteller und Verteiler (Handel) verpflichtende Kreislaufführung von Produkten gewinnt jedoch erst mit dem untergesetzlichen Regelwerk an Bedeutung. Nach fünfjähriger Diskussion trat am 1. April 1998 die AltautoVO in Kraft. Flankierend zur AltautoVO verabschiedeten die beteiligten Interessenverbände unter Federführung der deutschen Automobilindustrie bereits im Februar 1997 die „Freiwillige Selbstverpflichtung zur umweltgerechten Altautoverwertung“, die die Ziele und speziell die Aufgaben der Hersteller und des Handels der vom Gesetzgeber ordnungsrechtlich geregelten Verpflichtungen verankert. Die operativen Geschäfte – vorrangig die Systemüberwachung und das Monitoring – werden von der Arbeitsgemeinschaft Altauto (ARGE Altauto) in Frankfurt wahrgenommen.

Die wesentlichen Instrumente der AltautoVO sind die Zertifizierungspflicht für Automobilverwerter durch qualifizierte Sachverständige sowie die Einführung von Verwertungsnachweis und Verbleibserklärung (§ 27a der StVZO) zur ordnungsgemäßen Stilllegung bzw. Abmeldung des Fahrzeugs. Die FSV

---

1. Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz – KrW-/AbfG) vom 27. 9.1994 (BGBl. I S. 2705).

beinhaltet wesentlich folgende Ziele zum Ausbau geordneter ökologischer Verwertungsstrukturen:

- Kostenlose Rücknahme von Fahrzeugen bis zu einem Alter von 12 Jahren,
- Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Rücknahme- und Verwertungssystems,
- Kooperation von Annahmestellen, das sind i. w. zertifizierte Kfz-Betriebe, und Automobilverwertern,
- Minimierung der zu entsorgenden Shredderleichtfraktion von 25 % auf 15 % bis 2002 und von 15 % auf 5 % bis 2015,
- Einführung eines Monitorings und Berichtswesens.

### *Europäische Rechtsprechung*

Es ist zu erwarten, daß die in Kürze vorliegende EU-Rahmenrichtlinie weit über das deutsche Regelwerk hinausgehen wird. Schwerpunkt der Kritik an der AltautoVO ist, daß die Pflichten der Hersteller *lediglich* in der Selbstverpflichtung, nicht aber in der Verordnung festgelegt sind. Weiter werden die Beschränkung der kostenlosen Rücknahme auf Fahrzeuge bis zu einem Alter von 12 Jahren, die unregelmäßige Finanzierung der Entsorgung und die ungenügende Vollzugskontrolle bei Nicht-Erreichen der abfallpolitisch festgelegten Ziele kritisiert.

### 3. *Eine erste Bilanz nach Inkrafttreten der AltautoVO*

Neun Monate nach Inkrafttreten der AltautoVO in Kooperation mit der FSV ziehen die beteiligten Branchen eine nüchterne Bilanz: Aus Sicht der Automobilverwerter sind die gesteckten Erwartungen nicht erfüllt! Infolge der vor April 1998 getätigten Investitionen hat sich die wirtschaftliche Situation vieler Betriebe verschlechtert. Die Beschaffung von Fahrzeugen gestaltet sich trotz der eingeführten Instrumente schwieriger.

Die insbesondere für zertifizierte Automobilverwerter unbefriedigende Situation resultiert aus ordnungspolitischen Vollzugsdefiziten und dem fehlenden wirtschaftlichen Rahmen. Hier sind vorrangig zu nennen:

- die regional und landesweit unterschiedliche Auslegung der AltautoVO:
  - Unterlassungen der Genehmigungsbehörden gegenüber nicht zertifizierten Betrieben,
  - keine einheitliche Verfahrensweise der Straßenzulassungsstellen im Umgang mit Verwertungsnachweis und Verbleibensnachweis,
- die fehlenden Kontrollinstanzen für Zertifizierer,

- die vielfachen Informationsdefizite bei den Vollzugsbehörden,
- die nicht eindeutige Begriffsdefinition „Altauto“ in Abgrenzung zum Gebrauchtfahrzeug,
- die unklar definierten „Spielregeln“ zwischen Annahmestellen und zertifizierten Automobilvertretern.

Die Folgen der eingetretenen Entwicklung: Viele zertifizierte Automobilverwerter konzentrieren ihren Geschäftszweck auf die Verarbeitung hochwertiger Unfallfahrzeuge und junger Ersatzteilträger zur Produktion nachgefragter Gebrauchtteile. Andere Vertreter mußten aber auch bereits ihre Betriebe stilllegen.

Indes fordern die Interessenvertretungen der Automobilvertreter die Sicherstellung des Vollzugs durch die beteiligten Behörden sowie die Einführung von Checklisten und Kontrollinstanzen zur Qualitätsverbesserung der Zertifizierung. Denn mangelnder Vollzug bedeutet Preisnachteile der genehmigten Betriebe im Wettbewerb mit den „schwarzen Schafen“ des Marktes. Wirtschaftspolitisch muß eine Kostendeckung der Altautoentsorgung erreicht werden, und zwar in einer engen, eindeutig definierten Kooperation zwischen den Kfz-Betrieben und den zertifizierten Automobilverwertern. Der Gesetzgeber und die beteiligten Industrien sind aufgefordert, die geschaffenen ordnungsrechtlichen Regelungen auch tatsächlich im Sinne der Kreislaufwirtschaft umzusetzen und damit Unsicherheiten zu nehmen. Erste Schritte in diese Richtung sind bereits erfolgt.

#### 4. *Der Automobilverwerter als Lieferant qualitätsgeprüfter Gebrauchtteile*

##### 4.1 *Die Ersatzteilversorgung heute*

Der zertifizierte Automobilverwerter ist Dienstleister rund um die Verwertung und Entsorgung von Fahrzeugen. Damit ist er wesentlicher Partner der Automobilhersteller, des Handels und des Kfz-Gewerbes, aber auch der Instandsetzungsbetriebe und der Werkstoffproduzenten, die gezielt mit Komponenten und Wertstoffen versorgt werden.

Über eine eigene Rückführlogistik werden die Fahrzeuge beim Kunden erfaßt und abtransportiert. Für die geordnete Verwertung der Fahrzeuge, das heißt die Schadstoffentfrachtung und Demontage, erhält der Letzthalter einen Verwertungsnachweis.

Seine vorrangige Aufgabe sieht der moderne Automobilverwerter jedoch in der Produktion von gebrauchten Ersatzteilen, die er qualitätsgeprüft, meist mit einer 3-Monats-Umtauschgarantie vermarktet. Das Angebot seiner Ge-

brauchteile ist nachfrageorientiert, variiert damit regional und zeitbezogen. Ein Ersatzteil-Zustelldienst für gewerbliche Kunden und ein eigener Werkstattdienst für Privatkunden runden das Angebot ab.

Neben diesem Direktvertrieb, also dem Verkauf von Teilen vor Ort in einem „Shop“ an meist regionale Kunden, arbeiten Automobilverwerter langfristig mit Exportpartnern. Die vorrangig osteuropäischen und afrikanischen Exportkunden fragen Gebrauchtteile nach, für die ein nationaler Absatzmarkt aufgrund des Alters oder der Fabrikat-/Modellreihen nicht besteht. Über diese klassischen Vertriebswege hinaus betreiben anerkannte Automobilverwerter bundesweite Versandgeschäfte in Kooperation mit Nachtverteilspeditionen.

Derzeit existieren rund 2000 Marktteilnehmer im Geschäft mit gebrauchten Ersatzteilen, davon rd. 900 zertifizierte Automobilverwerter. Für sie zählen Reparaturen mit Gebrauchtteilen seit Jahrzehnten zum Tagesgeschäft. Ihre Beschaffungs- und Vermarktungsstrukturen sind regional. Ihre Kunden stammen zwischen 40 % und 60 % aus dem gewerblichen Bereich – vorrangig freie Werkstätten, Tankstellen und z. T. Karosseriefachbetriebe. Der Rest entfällt auf Privatkunden.

Einheitliche Qualitäts- und Garantiestandards existieren in der Branche nicht. Das Ersatzteil ist meist funktions- und optisch geprüft und wird „wie gesehen“ verkauft. Akzeptanz und Vertrauen der Kunden in den Gebrauchtteile-Kauf basieren auf guten Erfahrungen. Im Falle eines Umtausches reguliert der Verwerter zumeist auf dem Kulanzweg.

Ebenso existiert keine einheitliche Preisbasis. Die Preise für Gebrauchtteile orientieren sich an den Original-Ersatzteilpreisen der Hersteller mit Abschlägen für Alter, Zustand und/oder Laufleistung. Letztlich regelt der Markt den Preis, also Nachfrage, Verfügbarkeit und Wettbewerb. Im allgemeinen liegen die Preise für Gebrauchtteile zwischen 40 % und 60 % des Originalersatzteilpreises.

Das Sortiment eines Automobilverwerter mittlerer Größe umfaßt rund 120 Artikel in den Warengruppen

- Antriebselemente (Motor, Getriebe, Differential, Zylinderkopf, Antriebswelle, ...),
- Karosserie (Tür mit Anbauteilen, Motorhaube, Heckdeckel, Seitenwand, Stoßstange, ...),
- mechanische/elektrische Anlage (Anlasser, Lichtmaschine, Steuergeräte, Verteiler, ...),
- Innenausstattung,
- Fahrwerk,
- Lenkung.

Sicherheitsrelevant und von der Vermarktung ausgeschlossen sind alle Ersatzteile im Zusammenhang mit Bremsanlagen, Airbagsystemen und Sicherheitsgurtsystemen. Ebenso zählen hierzu Ersatzteile aus Schadenzonen von Unfallfahrzeugen. Allerdings existieren auch in diesem Bereich keine einheitlichen und verbindlichen Definitionen.

Insgesamt liegt der Warenbestand eines Automobilverwerter mittlerer Größe zwischen 10 000 und 25 000 Positionen, was einem Lagerbestandswert von rd. 3 Mio. DM auf Verkaufsbasis entspricht. Der z. Zt. am Markt verfügbare Lagerbestand ist mit 10 bis 15 Mio. Gebrauchtteilen hoch. Unter Berücksichtigung der Lagerumschlaghäufigkeit ist jedoch zu berücksichtigen, daß zahlreiche Artikel in Warenbeständen aus der tradierten Entwicklung der Betriebe heraus überaltert oder nicht gängig sind.

Moderne Verwerter verwalten ihre Lagerbestände rechnergestützt. Dennoch führen derzeit in Deutschland etwa nur ein Viertel der zertifizierten Automobilverwerter ihre Betriebe auf Basis elektronischer Datenverarbeitung. Die in Anwendung befindlichen Systeme reichen von Branchen-Softwarelösungen (sechs Anbieter) bis hin zu selbstentwickelten DV-Strukturen auf der Grundlage handelsüblicher Anwenderprogramme. Für den bislang geringen informationstechnischen Erschließungsgrad gibt es zahlreiche Gründe. Sicherlich ist der Hauptgrund wiederum in der tradierten Arbeitsweise dieser Branche zu sehen. Aber auch hier vollzieht sich ein Wandel.

Unter diesen Voraussetzungen existieren vernetzte Strukturen unter den Automobilverwertern erst in Ansätzen. Seit Jahren ist gängige Praxis, daß große Verwerterbetriebe Kundenanfragen mit Kollegen ihres Vertrauens bundesweit per Fax austauschen, um ihre Bedienbarkeit zu erhöhen und zusätzliche Absatzwege zu erschließen. Auch sind zahlreiche Automobilverwerter bereits im Internet mit einer Homepage vertreten. Jedoch sind Netzwerke unter Nutzung neuer Medien gerade erst im Aufbau. Derartige Netzsysteme werden seit Jahren beispielhaft in den USA und den skandinavischen Staaten erfolgreich praktiziert.

#### 4.2 *Die Anforderungen an die Automobilverwerter*

Eine funktionierende und effiziente Versorgung des Ersatzteilmarktes mit Gebrauchtteilen für eine ressourcenschonende Instandsetzung fordert von den Automobilverwertern Konsequenz, Transparenz und Kommunikation.

In aller erster Linie muß die *tatsächliche Verfügbarkeit* von Gebrauchtteilen gewährleistet sein. Die Nachfrage ist ausschlaggebend: Einerseits kann der Warenkorb/Teilekatalog eingeschränkt werden auf gängige Fabrikate und Modelle im Alter zwischen drei und zehn Jahren, andererseits muß auch ein

hoher spezifischer Bedarf (z. B. Karosserieteile im Frontbereich) bedienbar sein. Um die Liefertreue zu gewährleisten, muß der Automobilverwerter den Zugang zu den Märkten der hochwertigen Ersatzteilträger und Unfallfahrzeuge haben bzw. erhalten, denn seine Fahrzeug-Beschaffung muß unmittelbar auf die Teilennachfrage abgestimmt sein.

Die *Qualität* der Gebrauchteile spielt eine ausschlaggebende Rolle. Hier muß gelten:

*„Nur zertifizierte Automobilverwerter mit Profil dürfen qualitätsgeprüfte gebrauchte Ersatzteile mit Gütesiegel vermarkten!“*

In Zusammenarbeit mit den beteiligten Branchen müssen Instrumente, wie *Gütesiegel*, und Marken entwickelt werden. Hier gilt es zwei Aspekte zu berücksichtigen:

1. Akzeptanz schaffen: Der Kunde muß eine Vertrauensbasis zur ressourcenschonenden Instandsetzung mit Gebrauchteilen aufbauen. Das Gütesiegel muß also die technische Gleichwertigkeit garantieren. Gewährleistungen analog zum Neuteilevertrieb fördern die Akzeptanz.
2. „Gebrauchte Ware will der Käufer *sehen!*“: Strukturierte Vertriebswege, wie Versand oder elektronischer Handel, sind ohne Qualitätssiegel und Gewährleistungen aus Kundensicht daher nicht akzeptabel.

Trotz eines wünschenswerten Höchstmaßes an technischer Vorprüfung muß jedoch die Praktikabilität und Wirtschaftlichkeit auch im Sinne des Automobilverwerter Berücksichtigung finden. Ziel bei der Festlegung von Bewertungsgrundlagen und Qualitätskriterien ist es daher, geeignete qualitätssichernde Maßnahmen, praktikable Prüfmethode sowie entsprechende Vorgaben für die Ersatzteilbeschreibung zu definieren. Funktionalitäts- und Sichtprüfung der Teile und der Nachweis des Einsatzes fachkompetenten Personals sind sicherlich Mindestanforderungen. Darüber hinaus muß sich die Branche für Gewährleistungen aussprechen, die auf die Garantiebedingungen des Kfz-Gewerbes und des Herstellers abgestimmt sind. In diesem Zusammenhang prüfen die Interessenvertretungen der Verwerterbetriebe derzeit die Einbeziehung von Gebrauchteile-Versicherern, um Gewährleistungsansprüche im Rahmen einer 12-Monats-Garantie professionell abzuwickeln und das wirtschaftliche Risiko zu minimieren. Die Übernahme entstehender Ein-/Ausbau-, Reparatur-/Austausch- sowie Logistikkosten im Garantiefall soll ebenfalls geregelt werden.

Seriöse Automobilverwerter arbeiten heute bereits mit einem hohen Qualitätsstandard auf Basis kritischer Bewertung der produzierten Teile und geeigneter Qualitätssicherungsmaßnahmen. Das Sortiment dieser Betriebe ist in

Qualitätsstufen eingeteilt. Im Sinne des Kunden wird zumeist eine großzügige Gewährleistungspolitik praktiziert.

Ebenso ist von der Branche eine transparente *Preisbildung* gefordert. Die Einbeziehung eines gebrauchten Ersatzteils im Rahmen der Kfz-Schadenkalkulation erfordert zeitnahe Aussagen zu dessen Verfügbarkeit mit verläÙlicher Preisangabe. Hierfür ist eine Datenvernetzung von Teilelagern Grundvoraussetzung.

*Service und Logistic* sind „Tagesgeschäft“: Moderne Verwerter verfügen über einen Zustelldienst für Gebrauchtteile und arbeiten überregional im Versandgeschäft. Kompetente leistungsfähige Logistikdienstleister übernehmen in den verschiedenen Größen- und Gewichtsklassen von Teilen die Belieferung von Kunden über Nacht.

Der erhöhte Organisations- und Verwaltungsaufwand zertifizierter Automobilverwerter (z. B. Abfallbilanzen, Verwertungsnachweise, Monitoring) erfordert in den Betrieben den Einsatz geeigneter EDV-Systeme, der zu einer rasanten Entwicklung des v. g. geringen informationstechnischen Erschließungsgrades (vgl. Kapitel 4.1) führen wird. Entsprechend wird sich die *Lagerbestandsführung auf DV-Basis* entwickeln. Diese sind Grundvoraussetzung für die professionelle Kundenbedienung im Rahmen der ressourcenschonenden Instandsetzung.

Damit einher geht die Forderung nach einer Entwicklung vernetzter Systeme, um über *Netzanbindung* Transparenz bezüglich der Teileverfügbarkeit zu erzeugen und Kommunikationsplattformen für die Branche zu bilden.

##### 5. *Die Automobil-Verwerterbranche im sukzessiven Strukturwandel – Perspektiven für die Ersatzteilversorgung mit Gebrauchtteilen*

Mit der Schaffung des v. g. Regelwerkes zur ökologischen Neuorientierung der Automobilverwertung, der erwarteten Verschärfung infolge der europäischen Rechtsprechung und den erkennbaren Entwicklungen in der Kfz- und Versicherungswirtschaft ist unweigerlich ein gravierender Strukturwandel des Verwertermarktes verbunden, der sich sukzessive in den nächsten vier Jahren vollziehen wird. Alle beteiligten Branchen verbinden hiermit folgende Perspektiven:

1. *Marktkonzentration* – resultierende aus der Zertifizierung umweltgerecht arbeitender Betriebe durch *qualifizierte* Sachverständige: Mit einer Reduktion der Marktteilnehmer auf mittelfristig 400 bis 500 zertifizierte Automobilverwerter bei zeitgleichem Abbau der Wettbewerbsverzerrung (Wegfall der „Schwarzen Schafe“) ist zu rechnen.

2. *Markterneuerung* – resultierend aus der Verbesserung der Umweltstandards (einheitliche Anforderungsprofile) und vielfachem „Technologiesprung“ in den Betrieben: Das verbesserte Profil der Automobilverwerter führt zur Qualitätssteigerung bei Dienstleistungen und produzierten wiederverwendbaren Teilen sowie einem wachsenden Angebot nachgefragter, hochwertiger Gebrauchtteile.
3. *Marktstabilisierung* – resultierend aus der Lenkung und Überwachung der Fahrzeugströme infolge der *konsequenten* Einführung von Verwertungsnachweis und Verbleibserklärung. Hieraus folgen die Reduktion der Exportquote sowie eine einheitliche Preispolitik ohne Wettbewerbsverzerrung bei gleichzeitiger Zunahme des Altfahrzeugaufkommens (rd. 4 Mio. Kfz in 2005).

Diesen Strukturwandel vom „Schrottplatz“ zum „Gebrauchtteile-Produzenten“ und die hier schlummernden, mittelfristig nutzbaren Potentiale eines seriösen Automobil-Verwertermarktes haben das Kfz-Gewerbe und die Versicherungswirtschaft erkannt. Funktionierende Strukturen in den USA, wo durchschnittlich ein Gebrauchtteil pro Unfallreparatur (statistisch) zu einer Reduktion des Schadenaufwands um rd. 7 % führt, aber auch in den Benelux-Staaten und Skandinavien sind Vorbilder. Denn es ist offensichtlich, daß Einsparungen bei der Schadenabwicklung sowie bei Instandsetzungen und Verschleißreparaturen vorrangig durch Kostensenkung beim Materialeinsatz erzielbar sind. Der Anteil der Ersatzteilkosten an den Reparaturkosten liegt bei 38 %<sup>2</sup>. Bisherige Erkenntnisse sowie die Auswertung eines Feldversuchs mit 100 Schadengutachten lassen ein Einsparungspotential von 16 % an den Gesamt-Reparaturkosten erwarten, qualitative Gleichwertigkeit der gebrauchten Ersatzteile vorausgesetzt.

Im Vorfeld gilt es jedoch, Hemmnisse bei Verbrauchern und dem Kfz-Gewerbe abzubauen und Vertrauen zu schaffen. Die vielerorts vorherrschende mangelnde Akzeptanz einer Reparatur mit Gebrauchtteilen rühren

- aus schlechten Erfahrungen mit Schrottplätzen“, die die hohe Erwartungshaltung an Optik und Funktionalität der Teile in der Vergangenheit nicht erfüllt haben, sowie
- aus Informationsdefiziten bezüglich der tatsächlichen Leistungsfähigkeit von seriösen Automobilverwertern.

Zudem wird die Frage der Sicherheit von Gebrauchtteilen vielfach durch den Verbraucherschutz in der Öffentlichkeit diskutiert.

---

2. Budel, VersR 1998, 1461.

Allen Erfahrungen und bestehenden Meinungen zum Trotz steigt die Teilenachfrage des Kfz-Gewerbes bei seriösen Automobilverwertern ständig. Zu begründen ist diese Entwicklung sowohl mit dem wachsenden Bedarf in Karosseriebetrieben und freien Werkstätten, als auch mit einem neuen Verständnis in fabrikatsgebundenen Werkstätten. Gerade die Markenwerkstätten spüren vor dem gesellschaftspolitischen und wettbewerblichen Hintergrund seit Jahren den Rückgang der Reparaturkunden und versuchen, mit neuen Servicekonzepten und preisgünstigeren Angeboten die Kunden zu binden. Mit der weiteren Entwicklung des Branchenprofils in Richtung Verfügbarkeit, Qualität/Marke und Service wächst der Anteil an gewerblichen Kunden bei den Automobilverwertern.

Dieser bereits spürbaren Tendenz müssen die zertifizierten Automobilverwerter mit neuen Vertriebsstrategien begegnen. Neben lose kooperierenden Interessenverbänden existieren bereits die ersten Vermarktungskoooperationen, die über interne DV- Netzwerke, Online-Dienste oder Internet miteinander kommunizieren. Weitere Gebrauchtteilenetze sind im Aufbau. Probleme aller bestehenden Systeme sind

- die einheitliche Darstellung der kooperierenden Lagerbestände (tatsächlich verfügbar!) in Form eines virtuellen Lagers,
- die Anpassung von Datenstrukturen in einem zentral geführten Datenbanksystem mit einheitlicher Teilebezeichnung und durchgängiger Nummerung,
- die Generierung fester Verkaufspreise auf Basis individueller Einzelpreise der Systembeteiligten,
- die eindeutige Festlegung allgemein anerkannter Qualitätsstufen für ein marktgängiges Teilespektrum unter Ausschluß sicherheits- und umweltrelevanter Gebrauchteile,
- die Anbindung motivierter Systemnutzer (= Kfz-Betriebe).

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien realisiert derzeit die *AUTOonline GmbH Informationssysteme*, Betreiberin der Restwertbörse, eine Gebrauchtteilebörse. Dieses Online-Vertriebssystem wird auf einer systemübergreifenden Kommunikationsplattform basieren, die eine bestehende Vermarktungsgemeinschaft zertifizierter Automobilverwerter mit Reparaturbetrieben per Internet-Kommunikation verknüpft. Privatkunden sollen in einer zweiten Phase über eine E-Commerce-Lösung Zugang erhalten. Für das Leistungsprofil der Verwerterbetriebe wird eine regelmäßige und strenge Qualitätsüberwachung bestehen. Das Sortiment der Vermarktungsgemeinschaft wird ein marktgängiges Teilespektrum von rd. 500 000 Positionen umfassen. Zuverlässigkeit und Service stehen im Mittelpunkt der Geschäftsidee.

Derartige Netzwerke sind jedoch nur erfolgversprechend, wenn alle beteiligten Systempartner aktiv und motiviert unterstützen und den Nutzen für eine

wirtschaftlichere Instandsetzung erkennen. Auf der Fahrzeug-Beschaffungsseite sind dies die Versicherungen, die die Voraussetzungen für einen wirtschaftlich realistischen Zugang zu nachgefragten Ersatzteilträgern im Alter zwischen drei und zehn Jahren für die Automobilverwerter ermöglichen, wenn nicht gar – wie in skandinavischen Ländern – sicherstellen müssen. Die Kfz-Betriebe sind die wesentlichen Partner auf der Distributionsseite, die von dem zusätzlichen preisgünstigen Angebot überzeugt sein müssen.

Es bleibt festzuhalten, daß der ressourcenschonenden Instandsetzung von Fahrzeugen mit qualitätsgeprüften, gleichwertigen gebrauchten Ersatzteilen in einem festgesetzten Umfang technisch unbedenklich, umweltpolitisch gefordert und volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Vorrangige Aufgabe der beteiligten Interessengruppen ist, in enger Abstimmung miteinander die erforderlichen Strukturen sukzessive aufzubauen und durch die Schaffung von Akzeptanz und Vertrauen die bestehenden Hemmnisse abzubauen.

## Kfz - Reparatur mit Gebrauchtteilen

### Rechtsfragen zum Kasko- und Haftpflichtschadensrecht

Dr. Kurt Reinking, Rechtsanwalt, Köln

#### A. Ausgangslage

Die Schadenkalkulation mit Neuteilen entspricht der heutigen Praxis der Regulierung von Haftpflicht- und Kaskoschäden. Die Neuteilereparatur hat den Reparaturstandard und die Verkehrsanschauung im Sinne einer entsprechenden Erwartungshaltung geprägt. In beiden Bereichen wird eine Kalkulation der Schadenbeseitigungskosten unter Einbezug der Kosten für gebrauchte Autoteile und eine darauf aufbauende Schadenregulierung angestrebt. Kosteneinsparung und Schonung von Ressourcen lauten die überzeugenden Argumente.

Die Vorgabe ist vernünftig und das Ziel erstrebenswert. Es ist aber auch darauf zu achten, daß die Rechte des Geschädigten gewahrt bleiben.

#### B. Allgemeine Voraussetzungen

##### I. Logistik

Für die vornehmlich von der Kfz- Versicherungswirtschaft angestrebte Senkung der Sachschadenkosten<sup>1</sup> durch Einbezug der sog. „zeitwertgerechten Reparatur“ müssen in Deutschland zunächst die hierfür erforderlichen logistischen Voraussetzungen geschaffen werden. Die zeitwertgerechte Reparatur wird als dynamischer Entwicklungsprozeß verstanden, der

- mit der Konstruktion und dem Einbau verwertungsfreundlicher und identifizierbarer Teile beginnt,
- eine ausreichende Lagerhaltung und Bevorratung erfordert und
- die sofortige Verfügbarkeit der benötigten Gebrauchtteile am Orte des Geschädigten ermöglicht<sup>2</sup>.

---

1. Laut Statistik des GDV - zitiert u.a. in ADAC - Motorwelt 1998, 68 - belaufen sich die Sachschadenkosten auf 58 % des Gesamtaufkommens, das Kfz-Versicherer in Haftpflichtfällen aufbringen, zuzüglich 14 % für Gutachten, Mietwagen, Nutzungsausfall und sonstige Kosten, während auf Personenschäden lediglich 28 % entfallen. In anderen europäischen Ländern liegt die Quote der Sachschäden inklusive der Nebenkosten bei lediglich 50%.

2. Köster, SP 1996, 430.

Die *zeitliche* und *örtliche Verfügbarkeit* bildet das Rückgrat des Systems<sup>3</sup>. Sie soll durch den Aufbau „virtueller Netzwerke“ sichergestellt werden, in denen die Angebote der Verwerter abgefragt, gesammelt und die Teile der jeweiligen Kundschaft, bestehend aus Reparaturbetrieben, Gutachtern, Händlern, Versicherern, Anwälten und privaten Endkunden per Internet, Fax, Telefon usw. zum Kauf angeboten werden. Zur Zeit werden die Netzwerk-Systeme aufgebaut. Die technischen Konzepte und Vermarktungsmethoden der Anbieter sind verschiedenartig. Es bleibt abzuwarten, welche Produkte die Oberhand gewinnen.

Die örtliche Verfügbarkeit läßt sich mühelos über bereits vorhandene Kurier- und Zustelldienste bewerkstelligen, so daß es insoweit nicht unbedingt neuer Einrichtungen bedarf<sup>4</sup>.

Ob ein für die Reparatur benötigtes Teil tatsächlich vorhanden und zu dem Angebotspreis lieferbar ist, bedarf der *Kontrolle*, um insbesondere einen Mißbrauch der zeitwertgerechten Reparatur im Zusammenhang mit der fiktiven Schadenabrechnung von vornherein zu unterbinden. Rückmeldungen vom Markt reichen nicht aus.

*Forderung: Die zeitliche und örtliche Verfügbarkeit der Teile ist logistisch sicherzustellen und in geeigneter Weise zu kontrollieren.*

Mit einem virtuellen Lager, auf dem die für Massenreparaturen üblicherweise benötigten Teile in jeweils nur einer Stückzahl wirklich vorhanden sind, lassen sich beliebig viele Nachfragen solcher Kunden bedienen, die ihren Schaden lediglich fiktiv abrechnen möchten. Durch den Nachweis der Verfügbarkeit eines einzigen Teils sind somit Kosteneinsparungen in einer Vielzahl von Schadenfällen zu erzielen<sup>5</sup>. Bei verbreiteter fiktiver Abrechnung kann der Bestand an wirklich verfügbaren Ersatzteilen entsprechend gering gehalten werden, da nicht jedes als verfügbar nachgewiesene Teil abgerufen und verbaut wird. Da die fiktive Abrechnung diese Situation naturgemäß mit sich bringt, ist festzustellen, daß die wiederholte Berufung auf dasselbe Gebrauchteil nicht den Tatbestand des Rechtsmißbrauchs erfüllt, es sei denn, daß das Teil in Wahrheit nicht lieferbar ist.

---

3. Köster a.a.O. S. 431.

4. Otting, Unfallschadenbeseitigung mit gebrauchten Ersatzteilen: Zeitwertgerechte Instandsetzung? in Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, herausgegeben von Himmelreich.

5. Otting/Gensert, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 1996, 267, 269 sprechen von einem „Alibi-Markt“.

## II. Sicherheit

### 1. Teilekatalog

Es bedarf der Erarbeitung eines Katalogs derjenigen Teile, die für eine Wiederverwendung in Betracht kommen. Für die Erstellung der Teileliste sind in erster Linie die Hersteller wegen der sie betreffenden Produkthaftungsrisiken zuständig. Sie müssen im Rahmen ihrer Instruktionspflicht die Verwendung gebrauchter Autoteile untersagen, wenn damit ein Risiko verbunden ist. Bei der Erstellung der Teileliste steht der Aspekt der *Sicherheitsrelevanz* im Vordergrund, der es verbietet, von einem Unfallfahrzeug solche Teile und Baugruppen zu verwenden, die sich im direkten Schadenbereich befinden oder durch beschädigte Teile in Mitleidenschaft gezogen wurden<sup>6</sup>. Sicherheitsrelevante Teile, so lautet das einhellige Credo, sollen grundsätzlich nicht durch gebrauchte Teile ersetzt werden. Niemand aber weiß genau, welche Teile für die Sicherheit eines Fahrzeugs relevant sind. Auch eine Frontscheibe kann für die Sicherheit von Bedeutung sein, da sie einen gewissen Traganteil des Daches aufnimmt, der nicht unterschritten werden darf.

Es gibt keine gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wiederverwendbarkeit gebrauchter Autoteile, sondern allenfalls ein praktisches Erfahrungswissen<sup>7</sup>, das bislang jedoch nicht gebündelt und ausgewertet wurde. Insoweit besteht Nachholbedarf.

*Forderung: Auflistung der wiederverwendbaren Autoteile mit Beteiligung der Hersteller und unter Einbezug von Wissenschaft und Forschung.*

### 2. Richtlinien für die Wiederverwendung

Der Teilekatalog muß - gegebenenfalls typspezifisch - Auskunft darüber geben, bis zu welchem *Alter* gebrauchte Autoteile wiederverwendbar sind, welchen *Abnutzungs- und Verschleißgrad* sie maximal aufweisen dürfen, wie der *Ausbau* und die *Lagerung* zu erfolgen haben, welche *Überprüfungen* vor einer Nachverwendung erforderlich und welche *Aufbereitungsmaßnahmen* notwendig und zulässig sind. Erforderlich sind weiterhin konkrete *Reparaturvorgaben*. Der Karosserie- und Fahrzeugbau besitzt „High-tech-Niveau“. Die ausgeklügelten Finessen statischer und fertigungstechnischer Art, die für die Sicherheit relevant sind, dulden und verzeihen keine fachunkundigen Eingriffe

---

6. Otting/Gensert, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, 1996, 267.

7. Auf Erfahrung und nicht auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basiert auch die von Otting/Gensert, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 1997, 267 erstellte Liste derjenigen Baugruppen, die für eine Wiederverwendung in Betracht zu ziehen sind.

„mit Hammer, Flex und Schweißgerät“. Dies haben Crash-Versuche mit reparierten Unfallfahrzeugen eindrucksvoll belegt<sup>8</sup>. Die Forschung auf diesem Sektor befindet sich erst im Anfangsstadium.

*Forderung: Schaffung verbindlicher Kriterien für die Wiederverwendung gebrauchter Autoteile (Ausbau, Lagerung Überprüfung, Einbau).*

### III. Qualität

#### 1. Kriterien, Aussagen und Kontrolle

Ein *hohes Qualitätsniveau* der gebrauchten Teile ist Grundvoraussetzung für die Verbraucherakzeptanz, ohne die das Projekt nicht gelingen kann. Anbieter sollten sich daher die Selbstverpflichtung auferlegen, die für eine Nachverwendung in Frage kommenden Gebrauchtteile anhand verbindlicher Prüfmuster einer sorgfältigen *Qualitäts- und Funktionskontrolle* zu unterziehen und fehlerhafte und minderwertige Teile auszusondern. Die Einhaltung der Qualitätsvorgaben bedarf der Außenkontrolle durch unabhängige Gremien. Wer gebrauchte Autoteile kauft, will sie vorher sehen, prüfen und vergleichen. Gebrauchte Sachen kauft man nicht nach Katalog - so war es jedenfalls bisher. Da der Kunde bei einer (für ihn) „virtuellen Lagerhaltung“ nicht mehr die Möglichkeit besitzt, die benötigten Gebrauchtteile vor Anlieferung einer Beschaffungsüberprüfung zu unterziehen, ist er auf *verlässliche Qualitätsaussagen* angewiesen<sup>9</sup>.

*Forderung: Verbindliche Qualitätskriterien, sorgfältige Qualitätskontrollen, verlässliche Qualitätsaussagen und wirksame Kontrolle durch unabhängige Dritte.*

### C. Schadenregulierung unter Einbezug der zeitwertgerechten Reparatur

#### I. Haftpflichtschaden

##### 1. EDV-gestützte Abrufmöglichkeit

Für die Kunden muß die Möglichkeit bestehen, die Verfügbarkeit, die Qualität und den Preis gebrauchter Teile im Netzwerk EDV-gestützt abzurufen, da individuelle Anfragen bei Anbietern im Massengeschäft von vornherein ausscheiden. Dem Geschädigten kann eine zeitaufwendige Marktforschung zur Ermitt-

---

8. Sommer, Krapp, Gerich, Kurth, Crashverhalten unfallreparierter Fahrzeuge, 1998.

9. Köster a. a. O., S. 431.

lung des günstigsten Anbieters nicht abverlangt werden<sup>10</sup>. Auch eine Preisfeilscherei ist ihm nicht zuzumuten. Wird das benötigte Teil zu unterschiedlichen Preisen im Netzwerk angeboten, muß sich der Geschädigte aufgrund seiner Verpflichtung zur Schadengeringhaltung für das günstigste Angebot entscheiden.

*Forderung: EDV-gestützte Abfrage im Hinblick auf Verfügbarkeit, Qualität und Kosten der Teile und entsprechende Abrufmöglichkeit.*

## 2. *Kostenvergleich mit Neuteilereparatur*

Bei Erstellung der Schadenkalkulation ist eine Vergleichsrechnung mit Neuteilen vorzunehmen. Hierbei sind zusätzliche Kosten für Fracht, Ab- und Aufrüstung, Arbeitsvorbereitung, Lackierung, Entsorgung nicht benötigter Anbauteile zu berücksichtigen. Ferner ist zu prüfen, ob die in den Kalkulationssystemen zugeordneten Arbeitswerte übernehmbar oder anzupassen sind<sup>11</sup>. Der Zeitfaktor spielt eine wichtige Rolle. Ein höherer Zeitaufwand, bedingt durch Lieferfristen und Mehrarbeit, führt zu einer Erhöhung des Ausfallschadens, den der Schädiger dem Geschädigten ersetzen muß. Die Zumutbarkeitsgrenze dürfte erreicht sein, wenn der Ausfallschaden die Ersparnisse übersteigt, die durch Verwendung gebrauchter Ersatzteile erzielbar sind. Das Risiko einer Fehlschätzung ist relativ groß, da bei Erstellung der Kostenkalkulation nicht die Möglichkeit besteht, die im Netzwerk als verfügbar gemeldeten Gebrauchtteile zu überprüfen. Bei der Montage können Probleme und Schwierigkeiten auftreten, die einen nicht bedachten Mehraufwand an Zeit und Arbeit erfordern, so daß sich - ex post betrachtet - die Neuteilereparatur als die vorteilhaftere Reparaturvariante erweist. Das *Risiko der Fehlprognose* liegt beim Schädiger<sup>12</sup>, in dessen Interesse die zeitwertgerechte Reparatur durchgeführt wird, um die Kosten gering zu halten.

## 3. *Nichtbeeinträchtigung bestehender Garantie - und Gewährleistungsansprüche*

Die vom Geschädigten zu beanspruchende Restitution ist zum Scheitern verurteilt, wenn durch den Einbau gebrauchter Ersatzteile bestehende Garantien

---

10. BGH NJW 1996, 1958 zur Marktforschungspflicht des Geschädigten bei Inanspruchnahme eines Mietfahrzeugs.

11. Otting, Unfallschadenbeseitigung mit gebrauchten Ersatzteilen: Zeitwertgerechte Reparatur? a.a.O.

12. BGH, VersR 1972, 1024; 1976, 389,390; 1978, 374; DAR 1992, 22 f.

und Gewährleistungsrechte erlöschen oder verkürzt werden. Heutzutage sind Kraftfahrzeuge mit komfortablen Garantie- und Gewährleistungspaketen ausgestattet. Die Neuwagengewährleistung der Händler und die Garantien der Hersteller/Importeure erstrecken sich vielfach bereits auf einen Zeitraum von 3 Jahren ab Auslieferung. Daran schließen sich sog. Anschlußgarantien an, die weitere zwei oder drei Jahre betragen. Sie werden überlagert von Rostschutzgarantien bis zu 10 Jahren und mehr. Hinzu kommen Gewährleistungsansprüche aus Werkstattreparaturen, die unabhängig vom Alter des Fahrzeugs sind und gem. § 477 BGB in 6 Monaten verjähren, sowie Teilegarantien der Hersteller von meistens einem Jahr.

Im Rahmen der Unfallregulierung als Massengeschäft läßt sich das Gestrüpp bestehender Garantie- und Gewährleistungsansprüche nicht in jedem Einzelfall entwirren und darstellen. Dessen bedarf es wohl auch nicht, da in den meisten Fällen der Ausschluß oder Wegfall von Garantie- und Gewährleistungsansprüchen an die Voraussetzung geknüpft ist, daß die Reparatur mit nicht genehmigten Teilen oder aus anderen Gründen nicht fachgerecht durchgeführt wurde und zwischen der Reparaturmaßnahme und dem Auftreten des Fehlers oder Schadens ein ursächlicher Zusammenhang besteht<sup>13</sup>.

In Fällen der Verwendung gleichwertiger gebrauchter und vom Hersteller für die Reparatur freigegebener Ersatzteile ist eine Beeinträchtigung von Garantie- und Gewährleistungsansprüchen kaum vorstellbar. Deshalb dürfte es für Kfz - Versicherer kein Problem sein, für verbleibende Restrisiken die Haftung zu übernehmen und eine entsprechende generelle Garantieerklärung abzugeben. Die Erklärung hat ohnehin nur deklaratorischen Charakter, da sich ein Schaden, der aus der Beeinträchtigung bestehender Gewährleistungs- und Garantieansprüche resultiert, kausal auf den Unfall und die im Interesse des Schädigers durchgeführte „zeitwertgerechte Reparatur“ zurückführen läßt und folglich vom Schädiger bzw. dessen Versicherung zu ersetzen ist.

Eine Verschuldenszurechnung beim Geschädigten über § 278 BGB findet nicht statt, da der Teilleieferant, ebenso wie die Werkstatt, nicht dessen Erfüllungsgehilfe ist<sup>14</sup>.

*Forderung: Generelle Haftungserklärung der Autoversicherer für den Fall der Beeinträchtigung von Garantie und Gewährleistungsrechten durch gebrauchte Autoteile.*

---

13. Reinking/Eggert, Der Autokauf, 6. Aufl., Rn 545 und Rn 601, 602; Reinking DAR 1995, 1ff.

14. BGHZ 63, 184.

#### 4. *Gewährleistung und Garantie auf das gebrauchte Ersatzteil*

Formal betrachtet besteht kein Anspruch des Geschädigten auf Gewährleistung und Garantie, wenn die Garantie- und Gewährleistungsfristen auf die beschädigten Fahrzeugteile abgelaufen sind. Die beschädigten Alteile sind dem Geschädigten allerdings bekannt und vertraut, während er gebrauchten Ersatzteilen mißtrauisch gegenübersteht. Deshalb hängt die Akzeptanz der zeitwertgerechten Reparatur entscheidend davon ab, daß der Geschädigte gewährleistungs- und garantiegeschützte Gebrauchtteile bekommt<sup>15</sup>. Die zur Zeit verwendeten Garantien und Gewährleistungen bieten einen substantiell und zeitlich unzureichenden Schutz, da sie dem Geschädigten lediglich ein Umtauschrecht gewähren, das bereits nach drei Monaten erlischt, während der gesetzliche Anspruch auf Wandlung oder Minderung grundsätzlich ausgeschlossen ist. Die Frachtkosten und der Arbeitsaufwand für die Demontage und den Wiedereinbau der Teile sind in den gebräuchlichen Garantie- und Gewährleistungspaketen nicht enthalten.

*Forderung: Garantie- und Gewährleistung für gebrauchte Teile im Rahmen des gesetzlichen Mindestumfangs.*

#### 5. *Gleichartigkeit und Gleichwertigkeit der Restitution*

Die rechtliche Vorgabe für die Regulierung des Haftpflichtschadens liefert § 249 BGB. Die für die Entschädigungsleistung maßgebliche Reparatur muß geeignet sein, den Zustand, der vor dem Schadenereignis bestand, wiederherzustellen. Der Restitutionsgedanke erfordert einen *gleichartigen* und *gleichwertigen* Zustand<sup>16</sup>. An diesen Kriterien ist die Reparaturmethode mit gebrauchten Autoteilen zu messen.

##### a) *Gleichartigkeit*

Gleichartigkeit betrifft die technische Seite der Reparatur. Erforderlich ist eine fachgerechte Reparaturdurchführung unter *Beachtung der Herstellerrichtlinien*. Behelfs- und Billigreparaturen scheiden von vornherein aus<sup>17</sup>. Weiterhin

---

15. Rode , a.a.O. S.75.

16. Rixecker in Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 2. Auflage 1997, Seite 69.

17. Zur Offenbarungspflicht von Billig - und Behelfsreparaturen OLG Köln OLGR 1993, 301; OLG Celle OLGR 1996, 208.

müssen die verwendeten Gebrauchtteile den beschädigten Teilen in jeder Hinsicht entsprechen<sup>18</sup> Die Teile müssen

- original,
- typgerecht,
- farbidentisch,
- beschädigungsfrei,
- funktionstüchtig,
- gleichaltrig ,
- qualitativ ebenbürtig

sein.

Um eine Beurteilung gebrauchter Autoteile im Hinblick darauf vornehmen zu können, ob diese Kriterien erfüllt sind, ist zuerst die Möglichkeit zu schaffen, gebrauchte Autoteile typ - und altersmäßig zu identifizieren<sup>19</sup>. Hier sind Autohersteller aufgerufen, die Bauteile ihrer Fahrzeuge mit Codierungen auszustatten, die Aufschluß über Typ und Baujahr liefern. Die Rückverfolgbarkeit der Teile bis hin zum „Spenderfahrzeug“ ist nicht nur eine vertrauensbildende Maßnahme<sup>20</sup>, sondern eine unbedingte Voraussetzung für die zeitwertgerechte Reparatur. Der Einbau eines nicht identifizierbaren Teils ist dem Geschädigten nicht zuzumuten, da nicht ausgeschlossen werden kann, daß es sich um ein Nachbauteil von minderer Qualität handelt.

*Forderung: Codierung wiederverwendbarer Autoteile zum Zwecke ihrer Identifizierbarkeit nach Typ und Alter.*

Ein Grobraster reicht für die Teileidentifizierung nicht aus, da viele Bauteile eines Kraftfahrzeugs aus mehreren Einzelteilen bestehen, die farb - und ausstattungsmäßig variieren. Bei einer kompletten Tür sind u.a. Farbe, Spiegelhalterung, Fensterheber, Innenbeplankung und Scheiben variabel. Eine zuverlässige Kostenkalkulation läßt sich nur erstellen, wenn aus dem Angebot hervorgeht, ob es sich um ein Einzelteil oder um ein aus mehreren Einzelteilen zusammengesetztes Bauteil handelt, das möglicherweise vor der Wiederverwendung demontiert werden muß. Falls es sich um ein zusammengesetztes Bauteil handelt, sind die Kosten für die Demontage und die Entsorgung der nicht benötigten Teile gesondert anzusetzen.

Die für gebrauchte Karosserieteile erforderliche *Farbgleichheit* läßt sich nur am Objekt des Unfallfahrzeugs feststellen. Auf die Farbkennzeichnung des

---

18. Rode, Fahrzeug und Karosserie1998, 74, 75.

19. Köster, SP 1996, 430, 431.

20. Rode, a.a.O., S. 75.

Herstellers kann sich der Geschädigte nicht verlassen, da sich die Farbe eines jeden Fahrzeugs - bedingt durch Nutzung, Pflege, Aufbewahrung usw. - im Laufe der Zeit verändert<sup>21</sup>. Die Erfahrung lehrt, daß eine Nachlackierung zum Zwecke der Farbangleichung bei der Verwendung gebrauchter Karosserieteile in den meisten Fällen erforderlich ist. Aus der Tatsache, daß Gebrauchtteil-Bestandslisten keine Auskunft über Farbabweichungen liefern können, ergibt sich die Notwendigkeit, die *Beilackierung als Kostenfaktor* in die Reparaturkalkulation aufzunehmen.

b) *Gleichwertigkeit der Restitution*

Die durch die Reparatur mit gebrauchten Teilen herbeigeführte Restitution muß dem vorherigen Zustand gleichwertig sein, d.h. der Verkehrswert des instandgesetzten Fahrzeugs darf den - gegebenenfalls um die merkantile Wertminderung gekürzten - Verkehrswert des Fahrzeugs nicht unterschreiten, den es vor dem Schadenereignis besessen hat. Die merkantile Wertminderung ist allein dazu bestimmt, den Makel der Beschädigung auszugleichen, der dem Fahrzeug auch nach der Reparatur anhaftet.

Da es die Neuteilereparatur auch künftig geben wird - z.B. für Dienstfahrzeuge, Firmenwagen, Leasingfahrzeuge, Taxis, Mietwagen, Privatfahrzeuge betuchter Selbstzahler und Autoliebhaber - besteht Veranlassung, die gem. § 249 BGB erforderliche Gleichwertigkeit einer - alternativ möglichen - Instandsetzung mit gebrauchten Teilen in Frage zu stellen<sup>22</sup>, denn zweifellos erfreut sich ein mit Neuteilen repariertes Fahrzeug im Geschäftsverkehr einer höheren Wertschätzung als ein zeitwertgerecht instandgesetztes Auto. Wer die Wahl hat, ein mit neuen oder gebrauchten Teilen repariertes Auto zu kaufen, entscheidet sich für ersteres oder er zahlt für letzteres nicht den gleichen Preis. Bei der Beurteilung der Gleichwertigkeit ist der Blick auf den Wert des reparierten Fahrzeugs und nicht auf die Werthaltigkeit der zur Verfügung stehenden Reparaturmethoden zu richten, wenngleich das eine und das andere untrennbar zusammenhängen. Den Vergleichsmaßstab bildet allein der Verkehrswert des Fahrzeugs vor dem Unfall.

Demzufolge ist die zeitwertgerechte Instandsetzung von vornherein auf diejenigen Fälle zu beschränken, in denen sich durch Verwendung gebrauchter

---

21. Otting/Gensert, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 1996, 267, 268.

22. Reinking, ZfS 1997, 81 f.; offengelassen von Otting/Gensert, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 1996, 267.

Teile eine gleichwertige Restitution erzielen läßt, so daß die Verwendung neuer Teile „Luxus“ wäre.

Die Notwendigkeit einer Reparatur mit Neuteilen ist immer dann angezeigt, wenn einerseits die Verwendung neuer Teile den Verkehrswert des Fahrzeugs nicht erhöht, was bei Blechteilen regelmäßig der Fall ist<sup>23</sup> und andererseits der Verkehrswert eines mit gebrauchten Teilen instandgesetzten Fahrzeugs geringer eingeschätzt wird. Ob und unter welchen Voraussetzungen dem Schädiger ausnahmsweise das Recht zugebilligt werden kann, den Anspruch des Geschädigten auf Verwendung neuer Teile durch eine Wertausgleichszahlung abzuwenden, werden Rechtsprechung und Schrifttum im einzelnen klären müssen. Der Gedanke, die Neuteilereparatur durch eine Kombination aus zeitwertgerechter Reparatur und Wertausgleichszahlung auszuschalten und einen entsprechenden Einwand des Schädigers zuzulassen, liegt nahe, falls ausnahmsweise eine - an sich erforderliche- Reparatur mit Neuteilen den Ursprungswert des Fahrzeugs erhöhen und zu einer nicht gerechtfertigten Bereicherung des Geschädigten führen würde.

Die Konstellation, daß in den meisten Fällen der Verkehrswert eines mit Neuteilen reparierten Fahrzeugs nicht dessen Wert vor dem Schadenereignis wohl aber den Verkehrswert eines mit Gebrauchtteilen instandgesetzten Fahrzeugs überschreitet, entblößt die *Ungleichwertigkeit* der Restitution als Schwachstelle der zeitwertgerechten Reparatur.

Die Tatsache, daß die Verwendung gebrauchter statt neuer Teile bei der Vornahme von Unfallreparaturen heutzutage als wertmindernd empfunden wird, liegt maßgeblich daran, daß die jahrelang praktizierte Reparatur mit Neuteilen die Qualitätsvorstellungen und Qualitätserwartungen des Autofahrers nachhaltig geprägt hat. Der Einbau gebrauchter Ersatzteile stößt bei vielen auf Skepsis und Mißtrauen. Die Geschädigten wissen nicht, ob die gebrauchten Teile funktionieren, ob sie geprüft, überarbeitet, gerichtet wurden, ob die Abmessungen stimmen, die Farbe harmoniert, der Lack in Ordnung ist usw. Nach Schaffung der Rahmenbedingungen für eine umfassende qualitativ hochwertige Versorgung mit gebrauchten Ersatzteilen wird sich herausstellen, ob die Vorbehalte schwinden, denen die zeitwertgerechte Reparatur heutzutage begegnet.

---

23. Otting, Unfallschadenbeseitigung mit gebrauchten Ersatzteilen: Zeitwertgerechte Instandsetzung ?, a.a.O., stellt zutreffend fest, daß sich ein Fahrzeug mit einem neuen Blechteil nicht besser verkaufen läßt, als mit dem alten. Rode, a.a.O., S. 75, weist gleichermaßen zutreffend darauf hin, daß der Geschädigte durch Ersatz eines neuen Blechteils nichts erspart, da er das Teil ohne den Störfall nicht hätte ersetzen müssen.

*Forderung: Anspruch auf Neuteilreparatur oder Wertausgleich, falls eine gleichwertige Reparatur mit gebrauchten Teilen nicht möglich ist.*

## 6. Risikozuschlag

Bei einem gebrauchten Teil besteht im Gegensatz zu einem Neuteil das Risiko, daß es trotz Typgleichheit für die Reparatur nicht oder nicht ohne weiteres zu verwenden ist oder daß es verborgene Mängel aufweist, die sich erst nach dem Einbau herausstellen und einen erneuten Austausch erforderlich machen. Dies gilt insbesondere für solche Teile, die aus Unfallfahrzeugen stammen und versteckte Schäden aufweisen, wie z.B. Haarrisse am Motor, Getriebe, Anlasser und an der Lichtmaschine oder großflächige Stauchungen und Verbiegungen von Karosserieteilen. Solche Beschädigungen sind mit dem bloßen Auge meistens nicht zu erkennen, so daß sie erst bei oder nach dem Wiedereinbau auffallen. Weiterhin kann nicht ausgeschlossen werden, daß gebrauchte Ersatzteile reparierte Vorschäden aufweisen. Selbst unfachmännisch durchgeführte Instandsetzungsmaßnahmen sind nicht ohne weiteres erkennbar.

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung trägt der Schädiger das Werkstatt-<sup>24</sup> und Prognoserisiko, es sei denn, daß dem Geschädigten ein Verschulden zur Last fällt. Das für diese Rechtsansicht ausschlaggebende Argument, daß der Schädiger die Risiken auch dann übernehmen müßte, wenn ihm die Beseitigung des Schadens nach § 249 Satz 1 BGB selbst überlassen würde, trifft auch für die - speziellen - Risiken zu, die mit einer zeitwertgerechten Reparatur einhergehen und die darin bestehen, daß gebrauchte Teile nicht verwendet werden können oder Fehler aufweisen. Aus diesem Grunde erscheint es gerechtfertigt, dem Schädiger diese Risiken ebenfalls zuzuweisen, zumal durch eine „zeitwertgerechte Reparatur“ Kostenersparnisse erzielt werden, die dem Schädiger zugute kommen, so daß die Reparaturmethode in seinem Interesse liegt. Eine Inanspruchnahme des für die Wiederherstellung mit gebrauchten Teilen kalkulierten Betrages hindert den Geschädigten somit nicht daran, den Mehrbetrag geltend zu machen, um den seine tatsächlichen Aufwendungen den kalkulierten Herstellungsaufwand übersteigen<sup>25</sup>.

*Forderung: Prognose- und Verwendungsrisiken im Zusammenhang mit der Gebrauchteilerreparatur hat Schädiger zu übernehmen.*

---

24. BGHZ 63,182, 185.

25. Soergel/ Mertens, SchuldR. Band 2, vor § 249 BGB Rn 293.

Anspruch auf Ersatz der Mehrkosten, die sich aus dem Werkstatt- und Prognoserisiko ergeben, besitzt nach allgemeiner Meinung nur der Geschädigte, der die Ersatzleistung tatsächlich für die Wiederherstellung verwendet<sup>26</sup>. Hat er sich auszahlen lassen, aber keinen Herstellungsversuch unternommen, schuldet ihm der Schädiger keinen weiteren Ersatz. Die Konsequenz, daß bei *fiktiver Abrechnung* der Geschädigte und nicht der Schädiger das Risiko einer nicht zur Wiederherstellung führenden Verwendung trägt<sup>27</sup>, ergibt sich aus dem Prinzip der Verwendungsfreiheit. Da nur die fiktiven Kosten der Reparatur des Fahrzeugs im „strengen Sinn“ abgerechnet werden dürfen<sup>28</sup>, scheidet nach allgemeiner Ansicht die Zubilligung eines Risikozuschlags für das Werkstatt- und Prognoserisiko aus<sup>29</sup>.

Im Zusammenhang mit der zeitwertgerechten Reparatur stellt sich die Frage, ob es sachgerecht und vertretbar ist, die für das Werkstatt- und Prognoserisiko entwickelten Zuweisungskriterien auf das Fehler- und Verwendbarkeitsrisiko bei fiktiver Abrechnung zu erstrecken. Dagegen spricht, daß die genannten Risiken ausschließlich bei der sog. zeitwertgerechten Reparatur anzutreffen und für diese typisch sind. Wenn es aber zutrifft, daß eine Reparatur mit gebrauchten Teilen von Natur aus „riskanter“ ist als eine solche mit Neuteilen, dann liegt es nahe, hierfür einen Rechnungsposten in die Schadenkalkulation einzustellen. Der Zuschlag dient nicht der Absicherung des allgemeinen Risikos, daß die Verwendung der Entschädigung fehlschlägt. Vielmehr handelt es sich um einen kostenmäßig eingrenzbaeren Sicherheitszuschlag für diejenigen Probleme, die speziell bei der zeitwertgerechten Reparatur auftreten können und die darin bestehen, daß gebrauchte Teile im Gegensatz zu Neuteilen nicht oder nur eingeschränkt verwendbar und / oder fehlerhaft sind.

Garantie und Gewährleistung bieten dem Geschädigten insoweit keinen adäquaten Schutz, da sie sich auf den Ersatz der Teile oder deren Kosten beschränken.

*Forderung: Zuschlag für Prognose- und Verwendungsrisiken auch bei fiktiver Abrechnung, soweit sie in Zusammenhang mit der Verwendung gebrauchter Teile stehen.*

---

26. Grunsky, Münchner Kommentar, 3. Aufl., Schuldrecht. AT, § 249 BGB Rn.17 b m.w.N.

27. Grunsky a.a.O.

28. Rixecker / Geigel, Der Haftpflichtprozeß, S. 77, Rn 27.

29. OLG Hamburg VersR 1981, 1186.

#### D. *Kaskoschaden*

Das Kaskorecht wird nicht vom Restitutionsprinzip geprägt. Die für die Wiederherstellung aufzuwendenden Kosten sind lediglich Maßstab für die Berechnung der Ersatzleistung<sup>30</sup>.

Die vertragliche Gestaltungsfreiheit im Kaskorecht ermöglicht es dem Versicherer, den für die Ersatzleistung maßgeblichen Wiederherstellungsaufwand vertraglich festzulegen. Es steht ihm frei, mit dem Versicherungsnehmer zu vereinbaren, daß die Ersatzleistung auf der Basis derjenigen Reparaturkosten ermittelt wird, die im Falle der Verwendung gebrauchter Teile entstehen. In diesem Falle hat der Versicherer die Kosten für eine gleichartige Instandsetzung zur Verfügung zu stellen. Ein Anspruch des Versicherungsnehmers auf Erstattung der Kosten für eine gleichwertige Reparatur besteht nicht.

Es stellt sich die Frage, ob bereits die jetzige Fassung des § 13 AKB eine Kaskoentschädigung auf der Grundlage der Kosten für gebrauchte Ersatzteile zuläßt. Der nach § 13 Abs. 5, S. 3 AKB von den Kosten der Ersatzteile und der Lackierung vorzunehmende Abzug „neu für alt“ zwingt nicht zu dem Umkehrschluß, die Reparatur sei grundsätzlich auf der Basis von Neuteilen zu kalkulieren und die Entschädigungsleistung entsprechend festzusetzen. Die Regelung des § 13 Abs. 5 S. 3 AKB dient ausschließlich dem Zweck, eine Bereicherung des Geschädigten zu verhindern, denn für die Kaskoversicherung als Sachversicherung gilt das Bereicherungsverbot<sup>31</sup>. Im Hinblick darauf steht Otting<sup>32</sup> auf dem Standpunkt, bereits die jetzige Fassung der AKB gestatte dem Versicherer, kaskorechtlich mit gebrauchten Teilen zu kalkulieren, wobei er allerdings voraussetzt, daß es gleichwertigen und im Einzelfall zumutbaren Naturalersatz gibt. Da durch die Verwendung gleichwertiger Gebrauchtteile nicht in jedem Falle eine gleichwertige Restitution herbeigeführt wird, bedarf es nach Ansicht des Verfassers einer entsprechenden Anspruchsbegrenzung in den AKB.

---

30. Stiefel/Hofmann, AKB, 16. Aufl., § 13 Rn. 65.

31. Stiefel/Hofmann, a.a.O., § 13 AKB Rn. 66.

32. Otting, Unfallschadenbeseitigung mit gebrauchten Ersatzteilen: Zeitwertgerechte Instandsetzung?, a.a.O.

# Die Verantwortung des Reeders für die Sicherheit auf Autofähren, Tankern und Massengutschiffen

## Der International Safety Management (ISM-)Code

– Belastung oder Gewinn – Anmerkungen aus der Schifffahrt –

Dipl.-Meteorologe Kapitän Hans-Jürgen Golchert, Verband Deutscher Reeder (VDR), Hamburg

Der Betrieb von Handelsschiffen ist eine sehr komplexe und spezialisierte Tätigkeit, die umfangreichen und oftmals ins Detail gehenden Regelungen und Konventionen - entwickelt von nationalen und internationalen Organen - unterworfen ist.

Die Erfahrungen mit einem solchen System lassen jedoch den Schluß zu, daß Regelungen, die sich vorzugsweise nur auf technische Aspekte des Verkehrsträgers „Seeschiff“ beziehen, im allgemeinen nicht ausreichen, um zu jedem Zeitpunkt einen sicheren und umweltfreundlichen Einsatz von Seeschiffen zu gewährleisten. So besteht in Expertenkreisen übereinstimmend die Auffassung, daß der „Sättigungsgrad“ dessen, was an Bord von Seeschiffen technisch verbesserbar noch möglich ist und auch sicherheitssteigernd eingesetzt werden kann, nahezu erreicht ist. Deshalb wurden jüngere Entwicklungen zu Recht auf das Sicherheitsmanagement konzentriert, auf die „software“, die Organisationsstrukturen und das Verhalten derjenigen, die sich im Reedereibetrieb und an Bord um die Sicherheit kümmern.

Notwendig hierfür sind Strukturen, die sicherstellen, daß die „angeborene“ Eigenschaft des Menschen, nicht frei von Fehlverhalten in persönlichen und in übergreifenden organisatorischen Bereichen zu sein, erkannt, abgewehrt und langfristig minimiert wird. Solche Strukturen bezeichnet man als ein „Sicherheits-Management-System“.

Ein solches System ist der International Safety Management (ISM-)Code<sup>1</sup>.

---

1. IMO (Hrsgb.): „International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management [ISM-] Code)“; Resolution A.741(18), London (1993).

## 1. *Einleitung*

Über die Jahrhunderte hinweg hat das Konzept „Organisation von Sicherheit“ im Schiffahrtsbereich verschiedene Stadien durchlaufen. Zunächst nur als ein kostenbehaftetes Element betrachtet und dementsprechend häufig ignoriert, hat dieses Konzept über den (Um-)Weg der verschiedenen Stufen externer, meist reaktiv erlassener Vorschriften nunmehr einen Status erreicht, der „Organisation von Sicherheitsmaßnahmen“ in der unternehmerischen Zielsetzung immer häufiger gleichberechtigt neben solche Geschäftsziele wie z.B. „Produktivität“ oder „Profitabilität“ stellt, und Schiffahrtsunternehmen sich zur Erfüllung ihrer Sicherheitsziele interner Qualitätssicherungssysteme bedienen. Die dahinter stehende Theorie lautet:

„Ein hohes Maß an vorzeigbarer Sicherheit ist gleichbedeutend mit guten Geschäften“.

Damit diese Theorie auch in der Praxis greift, ist es unabdingbar, daß das Konzept „Organisation von Sicherheit“ einem ständigen Verbesserungsprozeß unterworfen ist. Die in diesem Prozeß angelegte Eigenverantwortung des Unternehmers markiert eine signifikante Abkehr von der alleinigen Abstützung auf externe Vorschriften und unterstreicht die Bedeutung interner Organisationsstrukturen. In dem nachfolgend noch näher zu erläuternden „International Safety Management (ISM-) Code“ sind die Elemente „Selbstregulierung“ und „Eigenverantwortlichkeit“ ausdrücklich enthalten. Zusammen mit den weiterhin existierenden externen öffentlich-rechtlichen Vorschriften wird ein neues System geschaffen, das geeignet ist, eine neue „Sicherheitskultur“ in der Seeschifffahrt auf den Weg und zum Erfolg zu bringen.

## 2. *Der ISM-Code*

Basierend auf den Ergebnissen der Untersuchungen über den Untergang des Ro/Ro-Fahrgastsschiffes „Herald of Free Enterprise“ im März 1987 in belgischen Gewässern artikulierte sich verstärkt öffentliche Kritik an den bei diesem Unfall offenbar gewordenen organisatorischen Mängeln in der Landorganisation der betroffenen Reederei. Diese Kritik rief politisches Handeln hervor, in deren Folge die International Maritime Organization (IMO) im Oktober 1989 die Resolution A.647(16) mit dem Titel „IMO Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention“ verabschiedete<sup>2</sup>. Mit dieser Resolution wurde ein „signal of warning“ gesetzt und

---

2. IMO (Hrsgb.): IMO Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention“; Resolution A.647(16), London (1989).

allen Beteiligten war klar, daß die internationale Schifffahrt weitergehende Aktivitäten auf diesem Bereich zu erwarten hatte.

Diese Vermutung bestätigte sich im November 1993, als wiederum die IMO die Resolution A.741(18) verabschiedete.

Unter dem Titel „International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM-) Code)“ wurde mit dieser Resolution das neue Instrument „ISM-Code“ in die internationale Schifffahrt eingeführt.

Mit diesem neuen System wird der Tatsache Rechnung getragen, daß zwar dem Kapitän eines Schiffes eine herausgehobene Verantwortung für die Sicherheit seines Schiffes und seiner Besatzung zukommt, die letztendliche Verantwortung für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes jedoch dem Reeder oder derjenigen Organisation oder Person obliegt, die eine Verantwortlichkeit für den Betrieb eines Schiffes vom Eigentümer übernommen hat.

Das zunächst rechtlich unverbindliche Instrument „ISM-Code“ wurde durch die Entscheidungen der IMO-Schiffssicherheitskonferenz im Mai 1994 rechtlich verbindlich gestellt.

Die zwingende Umsetzung des ISM-Codes ergibt sich aus dem neuen Kapitel IX des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS)<sup>3</sup>. Vor diesem Hintergrund markiert der 1. Juli 1998 weltweit bzw. der 1. Juli 1996 in den EU-Mitgliedstaaten<sup>4</sup> den Beginn einer neuen Ära in der Schifffahrtsindustrie.

Die rechtlich verbindliche Einführung des ISM-Codes erfolgt(e) in zwei Zeitschritten, am 1. Juli 1998 für bestimmte, in einer besonderen öffentlichen Aufmerksamkeit stehende Schiffstypen (Fahrgastschiffe sowie Tankschiffe, Bulk Carrier und Hochgeschwindigkeits-Fahrzeuge  $\geq 500$  BRZ) und am 1. Juli 2002 für die verbleibenden Handelsschiffe mit einer Bruttoregisterzahl (BRZ)  $\geq 500$ .

Ro/Ro-Fahrgastfährschiffe, eingesetzt in Verkehren von und nach EU-Häfen, waren nach der EU-Verordnung (EG) Nr. 3051/95e bereits ab dem 1. Juli 1996 dem Regime des ISM-Codes unterworfen.

---

3. IMO (Hrsgb.): „International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol of 1978, Chapter IX; consolidated edition, London (1997).“

4. Europäische Kommission: „Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes von Ro/Ro-Fahrgastfährschiffen; Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8.12.1995; Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 2320 vom 30.12.1995, S. 14-24.“

Mit der zwingenden Umsetzung der Inhalte des ISM-Codes durch ein reedereibezogenes „Safety Management System (SMS)“ werden in die Schifffahrt Elemente eines strukturierten Schiffssicherheits- und Umweltmanagements eingeführt.

Es geht also beim ISM-Code um maritimes Qualitäts- und Sicherheitsmanagement. Der Betrieb von Seeschiffen war im Grunde seit jeher nichts anderes als Qualitätsmanagement an Bord, es hatte nur keine so anspruchsvolle Bezeichnung.

Im Zusammenhang mit dem ISM-Code geht der Begriff des „Qualitätsmanagements“ jedoch wesentlich weiter.

Er umfaßt die Verbesserung des Dienstleistungsproduktes „Seeschiffs-transport“, seine Umweltsicherheit und die Beachtung selbst definierter Standards von Organisationsregeln im Landbetrieb wie auch auf dem Betriebsteil „Seeschiff“, die - richtig zur Anwendung gebracht - dazu führen, daß der Dienstleister „Seetransport“ mit dem dafür geeigneten Transportmittel, dem geeigneten Personal und der dafür „maßgeschneiderten“ Organisationsform so organisiert werden kann, daß das ökonomische, das Umwelt- und das Sicherheitsziel zugleich und dazu auch noch kostenoptimal erreicht wird, ohne die Rechtsgüter Dritter zu belasten oder zu beschädigen.

Erste Reaktionen der Versicherungsmärkte zeigen, daß auch hier die Erfüllung der Inhalte des ISM-Codes zunehmend entweder als Obliegenheit oder als Voraussetzung des Versicherungsschutzes von Schiffen angesehen wird<sup>5</sup>.

Herausragendstes Element des ISM-Codes ist das von jedem Schifffahrtsunternehmen individuell zu entwickelnde „Safety Management System (SMS)“<sup>6</sup>.

Die Besonderheit eines solchen individuellen „Safety Management System“ liegt darin begründet, daß der Eigner des Schiffes sich dabei nachhaltig mit den möglichen Risiken, die mit dem Betrieb von Schiffen einhergehen und denen jedes individuelle Schiff ausgesetzt ist, auseinandersetzen muß und eine vorausschauende Vorsorge zur Gefahrenabwehr zu treffen hat. Damit wird der notwendige „link“ zwischen der Landorganisation und dem Betriebsteil „Seeschiff“ hergestellt, eine Neuerung, die bisher nicht in jedem Fall gewährleistet war. Dieses bedeutet jedoch, daß der Eigner eines Schiffes sich dadurch verschiedenen haftungsrechtlichen Risiken aussetzt, wenn seine

---

5. Anonymus: „In support of safety“; Lloyd's Shipping Economist, S. 26-27; London (09/1998).

6. ISM-Code, Kap. 1.2.3 und 1.4.

„Organisation von Sicherheit“ nicht in Einklang mit seinem „Safety Management System“ erfolgt.

Grundsätzlich erfordert das SMS die Definition einer Unternehmenspolitik im Hinblick auf Schiffssicherheit und marinen Umweltschutz. Hierzu gehört ferner die Ausarbeitung und Umsetzung von Prozeduren und Anweisungen unter Einbeziehung der besonderen reedereispezifischen Randbedingungen (z.B. Einsatz bestimmter Schiffstypen, Fahrtgebiet, das Führen verschiedener Flaggen, Reedereistruktur u.ä.). Mit Hilfe dieser Prozeduren soll sichergestellt werden, daß die im Rahmen des täglichen Schiffahrtsgeschäftes und Schiffsbetriebes auszuübenden Aktivitäten und Aufgaben - die Sicherheits- und Umweltschutzbelange tangieren - sorgfältig geplant, organisatorisch sowohl an Land wie auch an Bord umgesetzt und in Übereinstimmung mit den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften und reedereieigenen Vorgaben ausgeführt werden und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit einer regelmäßigen Überwachung unterliegen. Die dazu notwendigen „feed back“-Systeme sind ein entscheidendes Element zur Beurteilung der Arbeitsweise des eigenen SMS.

Weitere wichtige Elemente des ISM-Codes sind

- die Pflicht zur Bestellung eines Durchführungsbeauftragten („designated person“)<sup>7</sup> als „Bindeglied“ zwischen dem landseitigen Betriebsteil der Reederei und den zugehörigen Schiffen,
- die Vorhaltung geeigneter Prozeduren und Strategien zur Durchführung schiffsspezifischer Betriebszustände („shipboard operations“) und zur Bewältigung von Notfallsituationen („emergency preparedness“)<sup>8</sup>,
- die Notwendigkeit, eine geeignete Dokumentation vorzuhalten und interne Audits durchzuführen, um den Nachweis der regelmäßigen Überprüfung auf Wirksamkeit des SMS führen zu können<sup>9</sup>,
- die von dem zuständigen Flaggenstaat nach eingehender Auditierung durch ihn selbst oder durch beauftragte Organisationen auszustellenden ISM-Dokumente, die bestätigen, daß das Unternehmen die Inhalte des ISM-Codes umgesetzt hat und ein SMS nach den Vorgaben des Codes betreibt (Document of Compliance (DOC)) sowie daß die Einhaltung der Vorgaben des Codes an Bord überprüft und für in Ordnung befunden worden sind (Safety Management Certificate (SMC))<sup>10</sup>.

---

7. ISM-Code, Kap. 4.

8. ISM-Code, Kap. 8.

9. ISM-Code, Kap. 12.

10. ISM-Code, Kap. 13.

Aus den vorstehenden Erläuterungen wird deutlich, daß ISM-Konformität weit mehr ist als nur eine „Papierübung“.

ISM ist nicht weniger als eine Lizenz für den Betrieb von Schiffen. Damit hängt der wirtschaftliche Erfolg eines Schifffahrtsunternehmers zukünftig nicht zuletzt mit an der Erfüllung der ISM-Code-Forderungen und deren strikter Einhaltung.

ISM ist ferner ein gewichtiges Glied in der Kette derjenigen Maßnahmen, die den Einsatz von „sub-standard“-Schiffen unterbinden und die Existenz von „sub-standard“-Unternehmen unhaltbar machen sollen.

Der ISM-Code ist ein „Kind unserer Zeit“, und obwohl die (Schifffahrts-) Welt am 1. Juli 1998 nicht ein völlig anderes Aussehen angenommen hat, werden die langfristigen Auswirkungen des Codes bedeutsam sein.

Dies wird, wie alle Veränderungen, nicht gänzlich ohne Schmerzen zu bewältigen sein. Jedoch, unter realistischer Betrachtung und bei größerem Druck in Richtung „enforcement“, wird der Code einen wirklichen Sicherheitsgewinn bringen.

### 3. *Reaktionen und Erkenntnisse der Schifffahrt mit dem ISM-Code*

Die Haltung von Schifffahrtsunternehmen zum ISM-Code war anfangs eine sehr differenzierte. Dies wäre für sich genommen nicht sonderlich überraschend, ist doch die Akzeptanz von Neuerungen in der Schifffahrt stets sehr verhalten. Hinzu kamen jedoch die Befürchtungen, daß der ISM-Code nur eine weitere bürokratische Übung sei, die außer Kosten keine positiven Elemente beinhalten werde.

Ein weiterer Abschreckungseffekt war ferner durch die vom ISM-Code geforderte schriftliche Festlegung von Prozeduren und Anweisungen nebst entsprechender Dokumentation gegeben.

Andere Unternehmen dagegen, insbesondere Tankschiffsreedereien, waren aus Markt- und Wettbewerbsgründen schon sehr frühzeitig mit dem für die Schifffahrt zunächst neuen Thema „Qualitätssicherungssysteme“ konfrontiert worden. Die hier weit vor der Entwicklung des ISM-Codes im Zusammenhang mit der Umsetzung von freiwilligen Qualitätssicherungssystemen nach der ISO-9000-Serie<sup>11</sup> gemachten Erfahrungen ließen die aus dem ISM-Code

---

11. DIN (Hrsgb.): DIN ISO 9002: Qualitätssicherungssysteme - Modell zur Darlegung der Qualitätssicherung in Produktion und Montage; Benth Verlag; Berlin (1998).

resultierenden Anforderungen als nicht so problembehaftet erscheinen. Oftmals wurden ISM-Code und ISO-System gleich zusammen umgesetzt.

Der zwischen beiden Systemen bestehende Unterschied in Bezug auf ihre rechtliche Bedeutung fand dabei zwar Aufmerksamkeit, war im Grundsatz jedoch nicht ausschlaggebend. Die Tankschiffsreedereien waren ohnehin mit der Tatsache konfrontiert, daß nur das Vorhandensein eines funktionierenden „Qualitätssicherungssystems“ die weitere Auslastung ihrer Schiffe sicherstellen konnte.

Auch der Verband Deutscher Reeder - auf IMO-Ebene in die Erarbeitung der Inhalte des Codes stets eingebunden - hatte sich schon frühzeitig für den ISM-Code ausgesprochen und ihn als ein positives Element bewertet<sup>12</sup>.

Die anfangs mehrheitlich zögerliche Annäherung deutscher Schiffahrtsunternehmen an den ISM-Code konnte mit Hilfe diverser Informationsveranstaltungen<sup>13</sup> abgebaut und gleichzeitig konnten die Vorzüge einer raschen Umsetzung vermittelt werden.

Erreicht wurde dabei, daß deutsche Schiffahrtsunternehmen bereits deutlich vor dem Termin 1. Juli 1998 mehrheitlich sowohl für ihre Unternehmen wie auch für die zugehörigen Schiffe im Besitz der notwendigen ISM-Zertifikate waren. Darunter auch für Schiffe, die erst 2002 dem Kapitel IX, SOLAS 74/88 unterliegen<sup>14</sup>.

Ist also alles in Ordnung?

Natürlich nicht!

Im einzelnen werden von Schiffahrtsunternehmen im Zusammenhang mit dem ISM-Code folgende Problemfelder genannt:

### 3.1 *Überforderung durch Vorschriftenvielfalt*

Die weiter andauernde Detailregelung durch Verwaltungen und damit die schleichende Aushöhlung des im ISM-Code angelegten „self regulating“-Ansatzes gibt zur Sorge Anlaß. Die Rechtsunterworfenen werden durch diese weiterhin andauernde Regelungswut immer mehr überfordert. Die bei der Ein-

---

12. Deutscher Nautischer Verein (Hrsgb.): „ISM-Code für mehr Sicherheit?“, Seminar des Deutschen Nautischen Vereins in Zusammenarbeit mit der Fachzeitschrift „Gefährliche Ladung“ über den ISM-Code; Tagungsband; Hamburg (10/1995).

13. Z.B. VDR-Inspektorenseminar 1993 und 1995 in Münden/Örtze.

14. Verband Deutscher Reeder (Hrsgb.): „VDR - Hohes Sicherheitsbewußtsein“, Deutsche Seeschiffahrt; Hamburg (07/1997).

führung des ISM-Codes von Verwaltungen transportierte Vision von dem „allumfassenden Regelungsinstrument ISM-Code“ und einer damit einhergehenden Zurückhaltung bei weiteren Detaillierungen von Vorschriften trägt (noch) nicht.

Daß dies keine Einzelmeinung ist, wird durch Erklärungen der Europäischen Kommission und der See-Berufsgenossenschaft bestätigt, wobei letztere nicht im Verdacht steht, mit Schiffs- und Umweltsicherheit fahrlässig umzugehen.

So hat die Kommission Anfang des Jahres 1998 erklärt, in der eigenen Gesetzgebungsarbeit zur Schiffssicherheit zunächst einmal eine Pause einzulegen. Die Mitgliedstaaten kämen in der Umsetzung europäischer Richtlinien sonst nicht mehr mit. Eine bemerkenswerte Erkenntnis.

Ebenso hat die See-Berufsgenossenschaft in ihren letzten Jahresberichten die ständig wachsende Zahl neuer oder geänderter Sicherheitsnormen als „erschreckend“ bezeichnet oder z.B. bemerkt, daß die „Flut neuer Vorschriften auch in 1997 nicht geringer geworden ist“. Die Schiffsleitungen würden zunehmend überfordert<sup>15</sup>.

Die Praxis selbst hatte ständig darauf hingewiesen, daß die Produktion von immer detaillierteren Sicherheitsnormen nicht notwendig zu einem Zuwachs an Sicherheitseffizienz führt.

## 3.2 *ISM-Auditierung und Hafenstaatkontrollen*

### 3.2.1 *ISM-Auditierung*

Das oftmals bei externen Auditoren zu beobachtende Verhalten, ihre eigene subjektive Auffassung über die Art und Weise einer Umsetzung des ISM-Codes in den Mittelpunkt des Auditvorganges zu stellen, ruft zunehmend Kritik hervor.

Die zu beobachtende Ausuferung der Audits in Detailprüfungen und in „Erbenzählerei“ schafft bei den davon Betroffenen Frust und Verbitterung und baut vorhandene ISM-Akzeptanz ab.

Aufgabe eines Audits - nach meinem Verständnis - ist es zu überprüfen, ob diejenigen Mechanismen im individuellen SMS so angelegt sind, daß damit Fehlentwicklungen auf allen Ebenen und in allen Bereichen eindeutig identifiziert, den Verantwortlichen zur Kenntnis gebracht und kontrollierte und doku-

---

15. See-Berufsgenossenschaft (Hrsgb.): „Sicherheit auf See 1995“, S. 36; „Sicherheit auf See 1997“, S. 27; Hamburg (1996 und 1998).

mentierte Abhilfe eingeleitet werden können. Ein funktionierendes „feed back“ ist entscheidend für ein „gelebtes“ ISM-System. Es ist gleichzeitig dasjenige Element, mit dessen Hilfe sich geldwerte Vorteile aus dem ISM-System ableiten lassen. Vor diesem Hintergrund ist es unabdingbar, daß Auditoren für ihre Arbeit ausreichend qualifiziert sein müssen und daß die Verfahren im Rahmen einer ISM-Auditierung international abgestimmt und nach einheitlichen Grundsätzen durchgeführt werden.

Aus Sicht der Schifffahrt wäre es wünschenswert, ein international einheitliches Schulungsprogramm für ISM-Auditoren zu erarbeiten und die Zulassung eines Auditors an die erfolgreiche Absolvierung dieses Programms zu knüpfen.

Ansonsten würde das positive Instrument „ISM-Code“ international in seiner Wertigkeit sehr bald an Gewicht verlieren mit Nachteilen für diejenigen Schifffahrtsunternehmen, die mit viel Engagement und entsprechendem Kostenaufwand ihr Qualitätssicherungssystem „ISM-Code“ aufgebaut, umgesetzt haben und es verantwortungsvoll betreiben.

Eine solche Minderung der Wertigkeit des ISM-Codes hätte darüber hinaus zur Folge, daß Charterer oder andere Schifffahrtskunden weiterhin - und mit einem gewissen Recht - auf eigenen Inspektionen bestehen. Eine solche Entwicklung würde jedoch der Forderung nach einem Abbau der vielfältigen (Sonder-) Inspektionen entgegenlaufen.

Aus Sicht der Schifffahrt wäre es erstrebenswert, den ISM-Code und dessen Auditierung allen Markteteiligten gegenüber als die zentrale Besichtigung und Prüfung der „Organisation von Sicherheit und Umweltschutz“ in Schifffahrtsunternehmen darzustellen, so daß die seitens der verladenden Wirtschaft entwickelten und eigenständigen Besichtigungen reduziert werden können, zumindest aber nicht weiter ausgeweitet werden. Auch Fußballspiele gewinnen nicht an Attraktivität, wenn 22 Schiedsrichter auflaufen.

Das mit Hilfe des ISM-Codes angepeilte Ziel, mittelfristig für „sub-standard“-Schiffe und „sub-standard“-Unternehmen die Möglichkeiten einer Teilhabe am Schifffahrtsgeschäft auszuschließen, kann nur dann Erfolg haben, wenn Auditierung und Zertifizierung weltweit nach gleichen Standards durchgeführt werden. Daher unterstützt die deutsche Schifffahrt die Bestrebungen in der IMO, den ISM-Code um einen Anhang zu ergänzen, mit dem die in der IMO-Resolution A.788(19)<sup>16</sup> für Verwaltungen und Zertifizierungs-Organisationen

---

16. IMO (Hrsgb.): „Guidelines on Implementation of the International Safety Management (ISM-) Code by Administrations“; London (1995).

enthaltenen Grundsätze zur Auditierung und Erteilung von ISM-Dokumenten verbindlich gemacht werden sollen.

### 3.2.2 *Hafenstaatkontrollen*

Für den Bereich „Hafenstaatkontrollen“ wird seitens der Schifffahrtsunternehmen zunehmend Unsicherheit darüber artikuliert, wie weit Hafenstaatkontrollinspektoren bei der ISM-Code-Kontrolle eigentlich gehen können.

Aus den bisher gewonnenen Erfahrungen ist erkennbar, daß der Umfang der ISM-Hafenstaatkontrollen von Hafenstaat zu Hafenstaat variiert, Besonderheiten (z.B. Forderung nach einer „true and certified copy“ des DOC) eingebracht werden bzw. subjektive Einschätzungen des PSC-Inspektors zur Anwendung kommen.

Aus Sicht der Schifffahrt sind Hafenstaatkontrollen im Hinblick auf den ISM-Code nur auf die Überprüfung des Vorhandenseins gültiger ISM-Dokumente zu beschränken. Die gleichzeitige Übernahme einer Rolle als Auditor von ISM-Belangen einschließlich einer Bewertung des vorhandenen SMS wird seitens der Schifffahrt abgelehnt.

Es besteht sonst die Gefahr, daß in einem schleichenden Prozeß mehr oder weniger detaillierte „Interpretationen“ der Hafenstaatkontroll-Organen zur Bewertung und Kontrolle von ISM-Systemen Eingang in die Schifffahrt finden.

Ein solcher Prozeß ist aus Sicht dieser Organe verständlich, hat aber zur Folge, daß die an sich reedereiindividuelle „Organisation von Sicherheit“ sich an diesen „Interpretationen“ orientiert. Die reedereiindividuellen Standards zur „Organisation von Sicherheit“ werden damit jedoch aus dem ursprünglichen Verantwortungsbereich des Unternehmens herausgedrängt und durch Hafenstaatkontroll-Standards ersetzt. Dieses entspricht nicht dem Geist des ISM-Codes.

Die Schifffahrt begrüßt daher die kürzlich vom Schiffssicherheitsausschuß (MSC) der IMO verabschiedeten „Interim Guidelines for Port State Control related to the ISM-Code“<sup>17</sup> mit denen die Grundsätze und der Umfang einer ISM-Code Überprüfung durch Hafenstaat-Kontroll-Organen festgelegt werden. Es bleibt zu hoffen, daß sich die Kontrollinspektoren in den jeweiligen Hafenstaaten bei der Ausübung ihrer Tätigkeit an diesen Grundsätzen orientieren.

---

17. IMO (Hrsgb): „Interim Guidelines for Port State Control related to the ISM-Code“; London (1998).

Da nach den bisherigen Erfahrungen zu erwarten ist, daß Hafenstaatkontrollen als Maßnahme zur Aufdeckung mangelnder ISM-Konformität eher zunehmen werden, ist es umso dringender, möglichen Fehlentwicklungen entgegenzuwirken.

### 3.3 *Umfang der einzuhaltenden Vorschriften und Standards*

Die Forderung des ISM-Codes ist es, daß die „Organisation von Sicherheit“ mit Hilfe des individuellen „Safety Management Systems (SMS)“ so zu strukturieren ist, daß

- die international und national verbindlichen Regeln und Rechtsvorschriften eingehalten werden und
- die einschlägigen Codes, Richtlinien und Normen, die von verschiedenen Organisationen und Institutionen empfohlen worden sind, Berücksichtigung finden<sup>18</sup>.

Diese Forderung stößt in der Praxis bei der Ausgestaltung des individuellen SMS oft auf Schwierigkeiten.

Dabei sind es weniger die international verbindlichen Konventionen, oder die nationalen Regelungen, die Probleme bereiten, als vielmehr die Vielzahl der Codes, Richtlinien, Zirkulare und Empfehlungen der IMO und anderer Organisationen, die zu berücksichtigen, schier unmöglich ist.

Allein die bis heute existierenden 873 Entschlüsse der IMO-Vollversammlung - die möglicherweise in der einen oder anderen Weise Empfehlungen für einen sicheren Schiffsbetrieb und zum Schutz der marinen Umwelt enthalten - sind für Schiffsführungen nicht mehr überschaubar.

Hinzu kommen noch rund 900 MSC/MEPC-Zirkulare mit weiteren möglicherweise zu berücksichtigenden Inhalten.

Allein die genannten Zahlen machen deutlich, daß hier eine Auswahl stattfinden muß und Prioritäten gesetzt werden müssen.

Vor diesem Hintergrund ist es dringend erforderlich, einen inhaltlich einheitlichen, schiffstypenbezogenen Regelungsumfang zu erarbeiten, der bei der Festlegung des jeweiligen „Safety Management Systems“ mindestens berücksichtigt werden muß.

---

18. ISM-Code, Kap. 1.2.3.

Vorbildfunktion wird hier seitens der neuen deutschen Schiffssicherheitsgesetzgebung ausgeübt, die mit dem Schiffssicherheitsgesetz und der neuen Schiffssicherheitsverordnung den Rahmen dessen abgesteckt, was an internationalen Vorschriften, Resolutionen und Zirkularen mindestens zu beachten ist und somit Grundlage des SMS für Schifffahrtsunternehmen mit Schiffen unter deutscher Flagge zu sein hat.

Zusammengefaßt werden seitens der deutschen Schifffahrt Verbesserungen bei der Umsetzung und Beurteilung des ISM-Codes in folgenden Punkten gefordert:

- Harmonisierung der bei einer externen ISM-Code-Auditierung anzuwendenden Kriterien;
- klare Vorgaben über Art, Umfang und Tiefe der ISM-Kontrollen durch Hafenstaatkontroll-Organen;
- Festlegung eines einheitlichen Umfangs an Vorschriften, Codes, Zirkularen und Empfehlungen der IMO oder anderer einschlägiger Organisationen, die bei der Ausfüllung des individuellen „Safety Management Systems“ mindestens Berücksichtigung zu finden haben;
- Abbau der vielfältigen (Sonder-) Inspektionen und Kontrollen und Entwicklung des ISM-Codes als das zentrale Instrument zur Überprüfung des Zustandes von „Organisation von Sicherheit“ an Bord und im landseitigen Betriebsteil „Reederei“;
- glaubwürdige Übernahme der aus dem ISM-Code erwachsenden Verpflichtungen durch die Flaggenstaaten. Ausgestellte ISM-Zertifikate - auch solche, die im Auftrag eines Flaggenstaates von „recognized organizations“ (z.B. Klassifikationsgesellschaften) ausgestellt werden - die eine Übereinstimmung mit den Anforderungen aus dem ISM-Code bestätigen, müssen halten, was sie versprechen.

#### 4. *Ausblick*

Das neue Instrument „ISM-Code“ steht erst am Anfang seines Wirkungsumfanges.

Die Bewertung, es handle sich hierbei nicht mehr als nur um ein weiteres Stück Papier, ist aus meiner Sicht falsch.

Im Gegenteil, ich bin sehr sicher, daß von dem Instrument „ISM-Code“ in den vor uns liegenden Jahren, insbesondere nach dem 1. Juli 2002, in vielen Sektoren des Schifffahrtsgeschäftes nachhaltige Verhaltensänderungen ausgehen werden.

Der ISM-Code wird zu einem zwar langsamen, aber dennoch stetigen und meßbaren „improvement“ des Qualitätsstandards in der Welthandelsflotte führen. Dieser Anstieg an Qualität wird sich in Hafenstaatkontroll-Statistiken, Unfallstatistiken u.ä. widerspiegeln. Gleichzeitig wird das Überwachungsnetz sehr viel engmaschiger für diejenigen Unternehmen, die „consistently have cut corners“.

Mit dem im ISM-Code angelegten Element der „unternehmerischen Eigenverantwortung“ gewinnt der Gedanke der Sicherheitspartnerschaft der am Seetransport ökonomisch Beteiligten weiter an Bedeutung.

Indem das wirtschaftliche Eigeninteresse aller am Seeverkehr Beteiligten stärker als bisher mit den Elementen „Schiffssicherheit“ und „mariner Umweltschutz“ verknüpft wird, erfolgt gleichzeitig eine Optimierung des Sicherheitsmanagements in der Schifffahrt.

Bleibt zum Schluß noch die Frage, „ISM-Code - Belastung oder Gewinn?“, zu beantworten.

Ich meine, der ISM-Code ist ein klarer Gewinn für die einzelne Reederei wie für die Schifffahrt insgesamt. Die im Rahmen der Umsetzung des ISM-Codes und der Entwicklung des individuellen „Safety Management System (SMS)“ notwendige „Durchforstung“ der eigenen Organisations- und Sicherheitsstruktur, die Aufdeckung möglicher Organisationsschwächen und Sicherheitslücken ist als ein organisatorischer „Gewinn“ zu bewerten, der Kosten reduziert, Reibungsverluste aufdeckt und die Effektivität des Unternehmens steigert.

Sicherlich benötigen wir noch eine gewisse Zeit, bis repräsentative Erkenntnisse über die Auswirkungen des ISM-Codes vorliegen.

Denn, „the proof of the pudding is in the eating!“

Soll bedeuten, eine verantwortungsvolle Umsetzung des ISM-Codes durch ein Schifffahrtsunternehmen, verantwortungsvoll durchgeführte interne Audits zur Kontrolle der Wirksamkeit der individuellen „Organisation von Sicherheit“ führen mittelfristig zu geringeren „claims“ und damit zu geringeren Versicherungsprämien - eben zu geldwerten Vorteilen.

## **Die Verantwortung des Reeders für die Sicherheit auf Autofähren, Tankern und Massengutschiffen**

### **Probleme bei der Einführung eines Sicherheitsmanagement-Systems im Reedereibetrieb**

Bernd Jeske, Kapitän, ISM-Durchführungsbeauftragter,  
Reederei F. Laeisz GmbH, Rostock

#### *1. Einleitung*

Die gesetzlich geforderte Einführung eines Sicherheitsmanagement-Systems in Reedereien bzw. Schiffs-Management-Firmen auf der Basis des ISM Codes für weltweit alle Schiffe bis zum 1. Juli 2002 wurde von traditionellen Reedern als teilweise überzogen angesehen. Die Notwendigkeit, ein derartiges System einzuführen, und dessen Zielstellung wurden nicht ausreichend klar erkannt. Da gute Reeder aus traditioneller Verantwortung bereits Jahrzehnte oder länger sicherheits- und umweltbewußt gearbeitet haben und damit inhaltliche Forderungen des ISM Codes weitgehend erfüllten, wurden die neuen Regelungen nur zögerlich angenommen.

Die jetzt erforderliche umfangreiche Dokumentierung war allerdings nicht vorhanden. Daß unmittelbar nach Inkraftsetzung des Codes durch die IMO eine Vielzahl unterschiedlicher Gesellschaften, Institutionen und Firmen den Reedern ihre Dienste bei der Vorbereitung der Zertifizierung anboten, ließ Argwohn aufkommen. So sagten sich viele Reeder „laß sie mal kommen“. Sie reagierten äußerst verhalten auch auf alle Hilfsangebote von Gesellschaften, deren Ruf über alle Zweifel erhaben ist, selbst wenn diese kostenlos waren. Natürlich war diese Zögerlichkeit auch aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten verständlich. Der Reeder erkannte schnell den hohen Organisationsaufwand, den die Einführung des Systems und dessen Pflege mit sich bringen würde. Dazu zusätzlich eine Erhöhung der Kosten, und das zuerst gerade bei den Schiffen, die besonders unter den Schwankungen des Marktes zu leiden hatten. Die ersten Autofähren hatten bereits ein Safety-Management-System eingeführt, waren auditiert, als erst die nationale Umsetzung in bezug auf Zuständigkeit für Auditierung, Zertifizierung und Zertifikatsausstellung für Pflicht- und Nicht-Pflichtschiffe erfolgte.

Es soll auch nicht verschwiegen werden, daß die Bestallung der Klassifikationsgesellschaften als Zertifizierer zu nicht unerheblichen Bedenken führten, ob diese auf technischem Gebiet ohne Zweifel sehr kompetenten Gesellschaften das nötige Know-how besitzen, die Dienstorganisation an Bord eines Schiffes fachlich zu bewerten. War eine Zertifizierung mit Tendenz zum For-

malismus zu erwarten und inwieweit würde diese Zertifizierung bereits vorhandene, erprobte individuelle Reedereistandards und Organisationssysteme beeinflussen? Diese Bedenken waren nicht ganz unberechtigt, denn die ersten Pflichtzertifizierungen im Jahre 1996 hatten einen verhältnismäßig großen Anteil an Formalismus. Ein Hineinwachsen in die Anforderungen und Prozeduren lösten diese Probleme aber zusehends.

Mit unterschiedlichen, teilweise widersprüchlichen Einführungs- und Auditierungsverfahren sowie Kostenerhebungen mußten sich die Reeder auseinandersetzen. Eine vorgezogene Zertifizierung lehnen viele Reeder aus Kostengründen ab, zumal es für diese positive Einstellung keine finanziellen Vergünstigungen gibt. Auditkosten für Schiffe mit einer Größe von 10 000 bis 50 000 GT liegen entsprechend Schiffstyp zwischen 3 500 und 6 000 DM. Im Aufbau meines Vortrages orientiere ich mich an der Gliederung des ISM Codes. Selbst 30 Jahre zur See gefahren, davon 15 Jahre in der Funktion des Kapitäns, sollen hier meine persönlichen Erfahrungen wiedergegeben werden, die ich im Laufe meiner 4jährigen Tätigkeit als ISM-Beauftragter in einer Reederei mit Auto-/Eisenbahn-Passagierfähren, Chemikaliengastankern, Tankern, Massengutschiffen, Container- und Kühlschiffen gesammelt habe.

In meinen Ausführungen kann ich mich nicht nur auf deutsche Schiffe und Regularien beschränken, weil deutsche Schiffe im Zweitregister zwar die deutsche Flagge führen, aber zum Teil mit ausländischen Seeleuten besetzt und Schiffe unter ausländischer Flagge für deutsche Reeder mit teilweise deutscher Besatzung im Einsatz sind. 19 Schiffe unserer Reederei wurden bereits entsprechend ISM zertifiziert. 10 Schiffe davon hätten erst im Jahre 2002 zertifiziert sein müssen. Die 20minütige Sprechzeit erlaubt mir nicht, detailliert auf die Erfahrungen im Aufbau, der Einführung oder auf die mittlerweile 100 durchgeführten Audits einzugehen. Werten Sie kritische Bemerkungen bitte dahingehend, daß hier Veränderungen wünschenswert wären, das bedeutet natürlich nicht, daß ich fertige Lösungen anbieten kann, vielmehr will ich mit meinen Aussagen dazu beitragen, dieses System, das ich als geeignet ansehe, die Sicherheit auf See zu erhöhen, so zu formen, daß die Bürokratie nicht die Oberhand über die Praxis gewinnt.

## 2. *Der ISM Code*

### 2.1 *Erstellung eines Sicherheitskonzeptes (safety and environmental protection policy)*

Zunächst erscheint es einfach, das aufzuschreiben, was in einer Reederei und an Bord in Hinblick auf Sicherheit und Umweltschutz getan wird. Doch schon

beim Schreiben kommen die ersten Zweifel, beginnt man beim Ausschuchen von Werften, wenn ein Neubauschiff geplant wird? Muß auch aufgeschrieben werden, wie geprüft wird, ob notwendige finanzielle Mittel vorhanden sind, um qualitativ hochwertige Schiffe zu bauen? Sollte man auch dokumentieren, nach welchen Kriterien eine Reederei seine Mitarbeiter, speziell Seeleute, einstellt? Die Forderungen des STCW sind Minimalforderungen. Reichen diese?

Sobald sich eine Reederei nach sehr kontroverser interner Diskussion auf eine einheitliche Dokumentation geeinigt hat, wird sie konfrontiert mit der Auffassung der Zertifizierungsbehörden. Hier kann in den meisten Fällen relativ schnell eine Einigung erzielt werden. Die Nachbesserungen in der Dokumentation bringen die Reeder jedoch irrtümlich zu der Annahme, die größte Hürde übersprungen zu haben (eine gut aufgebaute und inhaltlich komplette Dokumentation ist 70 % einer erfolgreichen Zertifizierung). Noch während oder spätestens nach dem Abschluß des Audits wird man aber konfrontiert mit den Forderungen der:

- Dachorganisation der Klassifikationsgesellschaften der IACS,
- Inspektoren, die nach weltweit sechs Memoranden of Understanding arbeiten,
- EU,
- Flaggenstaaten,
- Coast Guards,
- Industrievereinigungen,
- Versicherer.

Aus der IMO, der EU, den Behörden der Hafen- und Flaggenstaaten quillt ein steter Strom von Gesetzen und Verordnungen, über deren strikte Einhaltung ein riesiger Kontrollapparat wacht. Obwohl sich alle auf die gleichen Grundforderungen des ISM Codes berufen, gehen die Ansichten so weit auseinander, daß es dem Reeder unmöglich wird, allen in seiner Dokumentation gerecht zu werden. Unsicherheit und Konfusion sind die Folge. Weitere Ausführungen zum Inhalt und Umfang der Dokumentation wären ein abendfüllendes Programm.

## 2.2 Verantwortung und Befugnis innerhalb der Reederei

Hier tauchen relativ wenig Schwierigkeiten auf, obwohl die Aufgaben- und Verantwortungsbeschreibung für alle Personen, die im Prozeß der Sicherheit und des Umweltschutzes integriert sind, auf der einen Seite präzise sein soll, die Flexibilität aber nicht beeinträchtigen darf. Mit guten Stellenbeschreibungen, Organisationsanweisungen und Organigrammen ist dieses Problem weitgehend zu lösen. Da sich ein Reedereimanagement in der Regel aus ehemali-

gen Fahrensleuten und Schifffahrtskaufleuten zusammensetzt, die in ihrem beruflichen Werdegang die Hierarchie der Verantwortung in einem Schiff-fahrtsbetrieb aus dem ff kennen, sind in der Erfüllung dieser ISM Forderungen kaum Probleme aufgetreten.

### 2.3 *Designated Person (in deutsch: Durchführungsbeauftragter)*

Hinter dieser Person verbirgt sich ein kompetenter Mitarbeiter der Reederei, der für alle Schiffsbesatzungen und Mitarbeiter der Landbereiche als Ansprechpartner für alle Probleme der Sicherheit und des Umweltschutzes gilt.

Kompetenz in dieser funktionellen Zuordnung bedeutet auch die Verfügbar-keit und Absicherung der materiellen Voraussetzungen für die Personen in einem Reederei-Management, die beauftragt sind, diese Pflichten wahrzu-nehmen. Diese Mitarbeiter haben das direkte Vortragsrecht bei der Geschäfts-leitung der Reederei. Sie müssen namentlich bekannt sein, und ihre ständige Erreichbarkeit muß gesichert werden. Allerdings werden hier von den Audito-ren unterschiedliche Auffassungen vertreten. Während die Zertifizierungsge-sellschaften unter dem Dach der IACAS verlangen, daß allen Besatzungsmit-gliedern diese Person namentlich bekannt sein muß, verlangen andere Staaten dies vernünftigerweise nur von den Schiffsleitungen/Senior Officers. Ein Reiniger oder Schmierer aus Kiribas oder Tuvalu kann den Namen zwar auswendig lernen, um dem Auditor zu antworten, nur ist das doch kein Nach-weis für ein funktionierendes Sicherheitsmanagement innerhalb einer Ree-derei, da es in der Praxis doch eher unwahrscheinlich ist, daß ein rangniedri-ges Besatzungsmitglied mit einer Designated Person kommuniziert. Sicher ist es wichtig, daß jedes Besatzungsmitglied verstanden hat, welche funktionelle Verantwortung sich hinter diesem Begriff verbirgt.

Leider ist es in der Praxis so, daß mit einer Abweichung gerechnet werden muß, wenn nicht jedes Besatzungsmitglied in der Lage ist, die Designated Persons namentlich zu benennen. Immer wieder wird an Bord der Sinn dieser Forderung in Frage gestellt. Auch hier wäre eine internationale Einheitlichkeit wichtig.

### 2.4 *Verantwortung und Weisungsbefugnisse des Kapitäns*

In der deutschen Gesetzgebung ist dies u. a. im Handelsgesetzbuch eindeu-tig geregelt. Trotzdem hat der Reeder entsprechend des ISM dem Kapitän seine overriding authority and discretion schriftlich zu fixieren. Für Schiffe unter der Flagge von Liberia muß dem Kapitän entsprechend der IMO Resolution

443 bescheinigt werden, daß er bei der korrekten Erfüllung seiner Aufgaben geschützt ist gegen Entlassung durch die Reederei oder gegen Nachteile durch Charterer, Behörden oder andere.

Einige Küstenstaaten verlangen eine schriftliche Befugnis für den Kapitän, daß er berechtigt ist, ohne vorher den Reeder zu konsultieren, einen Bergungsvertrag abzuschließen. Auf der anderen Seite werden Forderungen erhoben, daß der Reeder dem Kapitän Guidelines zu geben hat, ob er in Häfen ein- oder auslaufen darf, wie das Schiff sicher festzumachen ist und wie er sich bei Nebel und anderen hydrometeorologischen Situationen zu verhalten hat. Es wird dem Kapitän soviel vorgeschrieben, daß sich manchmal die Frage stellt, ob hier eine Verlagerung der Verantwortung für den Dienstbetrieb von Bord zum Landbereich der Reederei angestrebt wird.

Die Seeschifffahrt war zu allen Zeiten mit Risiken verbunden. Stabile und sichere Schiffe, gut ausgebildetes Personal an Bord waren und sind auch zukünftig primäre Voraussetzungen für jedes erfolgsorientierte Reedereiunternehmen.

## 2.5 *Materielle und personelle Voraussetzungen*

Dieser Frage ist in der Tat hohe Bedeutung beizumessen. Kapitäne, Offiziere und Besatzungen müssen ausreichend qualifiziert und fähig sein, ihre Aufgaben an Bord zu erfüllen. Während die Nachweise über die Qualifizierung meist vorgelegt werden können, ergeben sich für den Reeder die Aufgaben, die Echtheit der Dokumente und Sprachfertigkeiten zu prüfen. Auf deutschflaggen Schiffen sind teilweise deutschsprachige Dokumentationen vorgeschrieben. So wird zum Beispiel verlangt, die „Unfallverhütungsvorschriften“ in den Messen der Schiffe zur Einsichtnahme auszulegen. Auf vielen Schiffen unter deutscher Flagge ist in der Mannschaftsmesse jedoch niemand mehr, der der deutschen Sprache mächtig ist. Gleiches gilt für die „Schiffssicherheitsvorschriften“ und das „Schiffssicherheitshandbuch“. Beide Publikationen dokumentieren Richtlinienkompetenz des Flaggenstaates gegenüber dem Reeder in Fragen der Schiffsrüstung, Schiffssicherheit und Dienstorganisation an Bord seiner Schiffe. Als deutschsprachige Pflichtausrüstung können sie jedoch nur von den Offizieren genutzt werden, die der deutschen Sprache mächtig sind.

Grundsätzlich wird auf Englisch als Arbeitssprache an Bord orientiert. Wenn zusätzlich eine weitere Sprache (z. B. Russisch) verwendet wird, gibt es von einigen Auditoren Beschwerden mit dem Hinweis, sich auf eine Arbeitssprache an Bord festzulegen.

Wenn auf einem RO-RO-Fahrgastschiff das Cateringpersonal, welches letztlich für die Betreuung der mehrheitlich russischsprachigen Passagiere (in

der Regel Lkw-Fahrer) verantwortlich ist, auch im Ernstfall auf eine sprachlich unproblematische Verständigung in russischer Sprache zurückgreift, sehen wir darin einen Sicherheitsgewinn und keine Abweichung. Hier ist ganz einfach etwas Flexibilität gefordert. Wichtig ist jedoch, daß Weisungen und Informationen der Schiffsführung verständlich übermittelt werden, ohne dabei Hände und Füße nutzen zu müssen.

## 2.6 *Erarbeitung von Plänen für den Betriebsablauf an Bord*

Eine Forderung, die nicht erst durch Einführung des ISM Codes ihre Berechtigung hat. Verantwortungsbewußte Reeder haben ihren Kapitänen und Schiffsführungen schon immer Handlungsabläufe vorgegeben, die sie für wichtig und sinnvoll hielten. Das ist also nichts generell Neues. Neu ist nun, daß zu einer Auditierung Pläne zu Betriebsabläufen vorgelegt werden müssen, die letztlich ausschließlich auf allgemeinen Empfehlungen der International Chamber of Shipping (ICS) beruhen. Hier müssen die Auditoren großzügiger agieren. Empfehlungen bleiben nun einmal Empfehlungen und sind weder Dogma noch Gesetz. Die Bürokratie ist hier vielfach auf der Suche nach Abläufen an Bord, die noch kleine Regulierungslücken aufweisen.

Die Beschreibung über das Schließen, Kontrollieren sowie die Instandhaltung von Heckklappen und deren Überwachungssysteme auf Autofähren ist eine Selbstverständlichkeit, nicht aber die Forderung eines Auditors zur Beschreibung des Umganges mit Werbeprospekten.

Unverständlicher Weise ist ein exzeßhafter Regulierungswahn ausgebrochen, der aber nicht im positiven Zusammenhang mit Schiffssicherheit und Umweltschutz steht (z. B. die Forderung nach einer schriftlichen Regelung, daß der Kapitän die durch seinen Reeder an Bord gegebenen Dokumente auch lesen muß). Ein wenig mehr Akzeptanz gegenüber den Reedern und deren langjährigen Erfahrungen, Betriebsabläufe an Bord ihrer Schiffe zu regeln, wäre angebracht und wünschenswert.

## 2.7 *Vorbereitung auf Notfallsituationen*

Aus unserer Sicht ist das die wichtigste Forderung zur Umsetzung dieses Konzeptes für mehr Sicherheit und einen erhöhten Schutz der Meeresumwelt. Die technische Möglichkeit, heute von jedem Ort in der Welt einen Gesprächspartner anzuwählen, sofern er über ein Minimum an Kommunikationsausrüstung verfügt, verlangt einfach ein unmittelbares Reagieren, insbesondere, wenn Menschenleben in Gefahr sind, die Umwelt Schaden erleiden kann oder auch Sachwerte in Verlust geraten können. Im Zuge der Globalisierung der

Wirtschaft, wobei der Seeverkehrswirtschaft offensichtlich eine Vorreiterrolle zukommt, kann hier z. B. durch die Einführung des GMDSS, die Satellitenvernetzung der Rettungszentren untereinander und die Einrichtung von zentralen Notfallkoordinierungsstellen der Hafenstaaten usw. auf ein breites funktionierendes Sicherheitssystem zurückgegriffen werden. So sind Forderungen gegenüber den Reedern, in ihrem Management eine Organisation und ein System zu schaffen, mit dem im Notfall auf See unmittelbar und kompetent reagiert werden kann, legitim und haben auch bei uns eine Priorität. Wobei auch hier Anzeichen von Übereifer festzustellen sind. Anzahl und Art von Sicherheitsübungen, wie z. B. On Top of SOLAS (ISM 8.2) sollten auf wesentliche Übungen beschränkt bleiben, wobei integrierten Übungen in der Verknüpfung von SOLAS mit – On Top of SOLAS – immer der Vorzug zu geben ist. Hier muß Qualität vor Quantität stehen.

### *2.8 Berichte und Analysen zu Unfällen, gefährlichen Vorkommnissen und Fällen der Nichteinhaltung einschlägiger Vorschriften*

Die Anfertigung von Berichten und Analysen zu Unfällen auf See gehören seit jeher zur Tagesarbeit, sind also Routine für Mitarbeiter in einem Schiffahrtsunternehmen. Dies wird auch dadurch beeinflusst, daß jeder Flaggenstaat Informationen zu Unfällen fordert, die letztlich dazu dienen, die Frage zu klären, ob im jeweiligen Fall ein öffentliches Interesse an einer überparteilichen Untersuchung eines Unfalles bestehen kann. Nicht zu vergessen sind hier die Versicherer, denen gegenüber man wie eh und je mit Berichten und Beweisen mögliche Forderungsansprüche belegen muß. Anders verhält es sich jedoch mit der Meldung von Beinahe-Unfällen und Fällen der Nichteinhaltung von Vorschriften. Hier scheint das Sprichwort „schlafende Hunde sollte man nicht wecken“ seine besondere Bedeutung zu erlangen. Es wird in der Regel nur dann berichtet, wenn die Umstände kein Ausweichen mehr zulassen, denn bei einer nachfolgenden Untersuchung geht es an das Eingemachte, aber wer läßt sich denn schon gern in seine Speisekammer gucken. Außerdem gilt nach wie vor der Grundsatz: „Ich muß mich nicht selbst belasten“. So ist es kein Wunder, daß IMO, aber auch Schiffahrtsverbände der Flaggenstaaten zunehmend über die allgemeine Berichtsunwilligkeit informieren. Um das zu ändern, wird viel Aufklärung vonnöten sein.

### *2.9 Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung*

Wesentliche Voraussetzung, ein Schiff konkurrenzfähig und gewinnbringend am Markt zu plazieren, ist dessen ständige Einsatzbereitschaft, die unmittelbar mit dem technischen Zustand des Schiffes, seiner Anlagen und Ausrü-

stung im Zusammenhang steht. Die Klassifizierung und technische Überwachung der Schiffe nach international einheitlichen Standards in vorgegebenen Zeitabständen garantieren bereits ein Höchstmaß an technischer Sicherheit und Zuverlässigkeit. Reedereiinterne Instandhaltungsprogramme orientieren sich vielfach an den Informationen der Hersteller, deren Produkte ebenfalls einer technischen Überwachung unterliegen und erfolgreiche Erfahrungswerte widerspiegeln. Eine planmäßig vorbeugende Instandhaltung ist Ziel geforderter Instandhaltungspläne. Die Bereiche Deck, Maschine und Rettungsmittel müssen erfaßt sein. Der Schwerpunkt liegt in der lückenlosen Planung, Durchführung, Protokollierung, Auswertung und nachweislichen Meldung an den Reeder. Um eine bessere Kontrollierbarkeit zu ermöglichen, werden Checklisten aller Art mit entsprechenden Häkchen bevorzugt. Die Akzeptanz der Auditoren ist hoch, wobei ich nicht ausschließen will, daß die Zertifizierungsgesellschaft des GL berechtigt ihr hohes Vertrauen in die Inspektionstätigkeit der technischen Überwachung ihrer Gesellschaft bei der Bewertung einfließen läßt.

#### *2.10 Dokumente und sonstige Unterlagen*

Eine Vielzahl neuer oder erweiterter Dokumente zum System haben den Organisationsaufwand im Reedereimanagement trotz optimaler Nutzung elektronischer Datenverarbeitungssysteme erheblich erhöht. Das trifft insbesondere bei multi-purpose Reedereien zu, die in Abhängigkeit von der Differenziertheit ihrer Tonnage erheblich mehr Aufwand betreiben und Dokumente vorweisen müssen, als es allgemein der Fall ist. Erheblicher Mehraufwand muß auch betrieben werden, wenn ein Schiff die Flagge wechselt, z. B. von Deutschland nach Liberia. Jeder Flaggenwechsel bedeutet eine erneute Zertifizierung des Schiffes unter Beachtung der angepaßten Forderungen des neuen Flaggenstaates. Dabei spielt es keine Rolle, ob das betreffende Schiff schon seit Jahren über ein Safety Management Certificate verfügt. Eine einheitliche Bewertung nach einheitlichen Vorgaben einschließlich der gegenseitigen Anerkennung praktizierter Verfahren der Auditierung stehen auf der Wunschliste so mancher Reedereien.

#### *2.11 Überwachung der Einhaltung des Konzeptes für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sowie Überprüfung und Auswertung dieses Konzeptes durch das Unternehmen*

Die Überwachung der Einhaltung und die Überprüfung des Systems ist ein permanentes Schwerpunktproblem. Da die ISM Forderungen nicht exakt spezifiziert sind, erfolgen in der Praxis Prüfungen individueller Art durch:

- die Geschäftsführung (Management Review),
- die Designated Persons (Internes Audit Land),
- den Kapitän an Bord (Master's Review),
- geschulte interne Auditoren an Bord (internes Audit),
- Zertifizierungsgesellschaften (Initial- oder Intermediate Audit),
- Port State,
- Flagstate,
- Coast Guard,
- Charterer,
- Industrievereinigungen (CDI, OCIMF usw.),
- Versicherer und Banken (Gültigkeit und Kopien der Zertifikate).

In Extremfällen sind während einer Hafentiegezeit von 2 Tagen 4 Kontrollen durchgeführt worden. Die Kontrolleure verlangen trotz des Tagesgeschäfts von allen an Bord uneingeschränkte Aufmerksamkeit. Mängel wurden schriftlich konkret benannt und Fristen für deren Beseitigung vorgegeben.

Keine Frage, erkannte Mängel wurden stets kurzfristig beseitigt und die diesbezüglichen OK-Meldungen an die beauftragende Stelle gegeben.

Eine exakte Beschreibung der vorgesehenen Korrekturmaßnahme wird verlangt, obwohl häufig die Mangelfeststellung (z. B. Klappe nicht gangbar oder Unterschrift fehlt) automatisch die Korrekturmaßnahmen enthält. Nach erfolgter Korrektur ist ein Erledigungsvermerk mit Datum und Unterschrift versehen zu dokumentieren und wiederum zu berichten. Das Unterlassen o. g. Prozeduren führte leider häufig zu Non-Conformity-Notes durch die Auditoren. Ein wenig Formalismus, wie wir meinen, der im Grunde der Zielstellung des Systems entgegensteht.

Als wir ehemals in verantwortliche Positionen an Bord eingeführt wurden, erwartete man von uns die Anwendung anerkannter seemännischer Praxis und die Beachtung ingenieurtechnischer Sorgfaltspflicht. Das haben wir getan und sind nicht schlecht dabei gefahren.

### *2.12 Zeugniserteilung, -prüfung und -kontrolle*

Die Reeder, die bereits seit 1996 zum Kreis derer gehören, deren Safety Management System zertifiziert ist, wissen zu berichten, daß es Probleme in der Ausstellung der Zertifikate, in der Zuständigkeit für die Ausstellung, in der Gültigkeit sowie in der Gebührenberechnung für Ausstellungen gab.

Weil seit der verpflichtenden Einführung 1996 zwei Jahre vergangen sind und diese Unklarheiten weitgehendst beseitigt wurden, erfolgen hier keine weiteren Ausführungen.

### 3. *Fazit*

- Das SMS erhöht die Sicherheit und den Umweltschutz, weil durch dieses System eine Abkehr von der Intuition zur Rationalität erforderlich ist.
- Der ISM Code trägt zur Verbesserung, bei manchen auch zur Wiederbelebung einer Sicherheitskultur bei.
- Die von Land geforderten Vorgaben stehen teilweise im Widerspruch zur Verantwortung und Befugnis des Kapitäns und lösen zivilrechtliche und versicherungsrechtliche Probleme aus.
- Die Besatzungen und Mitarbeiter an Land sind nach anfänglichem Widerstreben motiviert und sehen den positiven Effekt dieser neuen Regelungen, die im allgemeinen gar nicht so neu sind, sondern in weiten Teilen auch in der Vergangenheit bereits zur guten Seemannschaft und zur Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Reeders gehörten.
- Destruktiv wirkt, wenn freiwillig oder gefordert ein zu hoher Papieraufwand betrieben wird oder die Bürokratie gegenüber der Sicherheit und dem Umweltschutz die Oberhand gewinnt.
- Kontrollen gehören zum System, beleben und verbessern es.
- Kontraproduktiv wirken dagegen leider die zunehmende Anzahl und der Umfang nicht koordinierter Kontrollen.

### 4. *Thesen*

Das Ziel des ISM Codes, die Sicherheit auf See zu gewährleisten, Menschen vor Schaden an Leib und Leben zu bewahren sowie Umweltschäden – insbesondere an der Meeresumwelt – und Schäden an Vermögenswerten zu verhüten, kann wirkungsvoller erreicht werden durch:

- Präzisierung und Harmonisierung aller ISM-Forderungen,
- Harmonisierung der Meßlatte bezüglich Forderungen zur Dokumentation bzw. zur Dokumentierung,
- Begrenzung des Umfangs der ISM-relevanten IMO-Entscheidungen,
- Reduzierung der unkoordinierten Kontrollsysteme und -methoden,
- weltweite gegenseitige Anerkennung der ausgestellten Certificate auch bei Flaggenwechsel,
- Schaffung von Rechtssicherheit für den Reeder,
- Klärung zivil- und versicherungsrechtlicher Konsequenzen.

## **Die Verantwortung des Reeders für die Sicherheit auf Autofähren, Tankern und Massengutschiffen**

### **Die zivil-, straf- und öffentlich-rechtlichen Auswirkungen des ISM Code auf die Verantwortung des Reeders sowie die Bedeutung des ISM Code für die Seeunfalluntersuchung**

Dr. Volker Looks, Rechtsanwalt, Hamburg

#### *I. Der ISM Code (Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung)*

##### *1. Einleitung*

Im Gegensatz zu Großbritannien und den USA ist in anderen Ländern - insbesondere in Deutschland - bisher nicht erkannt worden, welche erheblichen rechtlichen Auswirkungen der ISM Code beim Betrieb eines Seeschiffes mit sich bringt, und zwar insbesondere in haftungsrechtlicher Hinsicht. Der ISM Code büdet denjenigen Personen, die ein Schiff betreiben, eine sehr hohe Verantwortung auf. Dieser Umstand ist in Deutschland nicht in ausreichendem Maße in das Bewußtsein vieler Reedereien gerückt. Im folgenden wird daher - nach einer kurzen Übersicht über den Anwendungsbereich und die Hauptregelungsinhalte - versucht werden, die wesentlichen rechtlichen Auswirkungen des ISM Code auf die Sicherheit von Autofähren, Tankern und Massengutschiffen sowie die Bedeutung des ISM Code für die Seeunfalluntersuchung zu umreißen.

##### *2. Anwendungsbereich*

Bei dem ISM Code handelt es sich um eine EntschlieÙung der International Maritime Organisation (IMO) vom 4. November 1993, die als solche zunächst rechtlich unverbindlich war. Die zwingende Anwendung des ISM Code resultiert nunmehr jedoch daraus, daß er als Kapitel IX in das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) aufgenommen wurde. Durch die Aufnahme in das SOLAS-Übereinkommen ist sichergestellt, daß die Be-

stimmungen des ISM Code in nahezu allen Schiffahrtsnationen Geltung erlangen werden<sup>1</sup>.

Aus Regel 2 des Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens ergibt sich, daß der ISM Code spätestens ab dem 1. Juli 1998 auf alle Fahrgastschiffe, Öltankschiffe, Chemikaliertankschiffe, Gastankschiffe, Massengutschiffe und Fracht-hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr und ab dem 1. Juli 2002 auf sonstige Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 500 und mehr sowie auf Bohrschiffe Anwendung findet.

Bedingt durch den Erlaß der EG-Verordnung 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes von RoRo-Fahrgastfährschiffen<sup>2</sup> (EG-Verordnung-ISM) findet der ISM Code ferner seit dem 1. Juli 1996 zwingende Anwendung<sup>3</sup> auf alle Roll-on/Roll-off-Fahrgastschiffe (RoRo-Fähren)<sup>4</sup>, unabhängig von deren Flagge, die im Linienerverkehr von oder nach einem Hafen eines EU-Mitgliedsstaates und ab dem 1. Juli 1997 auf alle RoRo-Fähren, die im Linienerverkehr ausschließlich in geschützten Gewässern<sup>5</sup> zwischen Häfen desselben EU-Mitgliedsstaates<sup>6</sup> eingesetzt werden.

### 3. Adressat

Adressat des ISM Code ist das „Unternehmen“. Der Unternehmensbegriff wird in Ziff. 1.1.2 ISM Code definiert. Danach wird als Unternehmen der Eigner des Schiffes oder eine beliebige sonstige Organisation oder Person (wie z.B. der Geschäftsführer oder der Bareboat Charterer) behandelt, die von dem Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die durch Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle durch den ISM Code dem Schiffseigner auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen. Der Unternehmensbegriff der EG-Verordnung-ISM ist nicht iden-

- 
1. In Deutschland wurde der ISM Code durch die 7. Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (7. SOLAS-ÄndV) vom 28.11.1995 umgesetzt, siehe dazu BGBl 1995, Teil II, S. 994.
  2. Amtsblatt EG LW320 vom 30.12.1995, S. 14; in Kraft getreten am 1.1.1996.
  3. Art. 4 Abs. 1 und Art. 5 Abs. 1 EG-Verordnung ISM.
  4. Nach Art. 2 a EG-Verordnung-ISM wird diese als ein im Seeverkehr eingesetztes Fahrgastschiff bezeichnet, das so gestaltet ist, daß Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können und daß mehr als 12 Passagiere befördern kann.
  5. In Art. 2 i EG-Verordnung-ISM werden diese Zonen näher bezeichnet.
  6. Art. 4 Abs. 2 EG-Verordnung-ISM; Art. 11 EG-Verordnung-ISM sieht eine Ausnahmeregelung für griechische RoRo-Fähren im Linienerkehr zwischen Häfen in Griechenland vor; für diese Fähren gilt der ISM Code erst ab dem 31.12.1997.

tisch, enthält aber eine vergleichbare Regelung. Nach Art. 2 lit. c EG-Verordnung-ISM ist „Unternehmer“ bzw. Adressat der Verordnung der Eigner einer RoRo-Fähre oder jede Organisation oder Person, die von dem Eigner die Verantwortung für den Betrieb der RoRo-Fähre übernommen hat.

Der ISM Code schreibt vor, daß der Eigner des Schiffes für den Fall, daß er das Schiff nicht selbständig betreibt, der Verwaltung des Flaggenstaates die vollständige Bezeichnung sowie nähere Angaben über das verantwortliche Unternehmen mitzuteilen hat<sup>7</sup>. Ferner hat das verantwortliche Unternehmen der Verwaltung anzuzeigen, daß es zugestimmt hat, diese Verantwortung zu übernehmen.

#### 4. Die wichtigsten Regelungen

Die Zielsetzung des ISM Code ergibt sich aus dessen Ziff. 1.2.1. Danach geht es darum, die Sicherheit auf See zu gewährleisten, Menschen vor Schaden an Leib und Leben zu bewahren sowie Umweltschäden - insbesondere Schäden an der Meeresumwelt - und Schäden an Vermögenswerten zu verhüten.

Hauptmerkmal des ISM Code ist die Pflicht jedes Unternehmens, ein umfassendes und lückenloses System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMS)<sup>8</sup> einzurichten und einzuhalten<sup>9</sup>. Das SMS ist ein in seinen wesentlichen Teilen schriftlich zu fassendes Konzept zur Führung des verantwortlichen Unternehmens und der zugehörigen Schiffe. Es muß so gestaltet sein, daß Schiffssicherheit und Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften gewährleistet sind. Der ISM Code verpflichtet die Unternehmen vor allen Dingen, landseitig und bordseitig Zuständigkeiten der Beschäftigten klar schriftlich zu regeln<sup>10</sup>. Es muß genau geregelt werden, wer wofür zuständig ist und wie weit die jeweiligen Weisungsbefugnisse gehen. Der ISM Code verpflichtet das Unternehmen, zur Gewährleistung des sicheren Betriebes jedes seiner Schiffe und als Verbindungsstelle zwischen dem Unternehmen einerseits und der Schiffsführung bzw. der Schiffsbesatzung andererseits im landseitigen Betriebsteil einen *Durchführungsbeauftragten*<sup>11</sup> zu benennen. Er sieht vor, daß der Zuständigkeitsbereich und die Weisungsbefugnisse des Durchführungsbeauftragten insbesondere die Überwachung der auf die Schiffssi-

---

7. Ziff. 3.1 ISM Code; de la Motte, Die Auswirkungen des ISM Codes auf das Seehaftungsrecht, 1998, S. 87.

8. SMS steht für den englischen Ausdruck „safety management system“.

9. Ziff. 1.4 ISM Code.

10. Ziff. 3.2 ISM Code.

11. Designated Person; de la Motte, S. 53 ff.

cherheit bezogenen Aspekte des Betriebes jedes einzelnen Schiffes umfassen<sup>12</sup>. Die Unternehmen werden verpflichtet, dem Durchführungsbeauftragten eine ausreichende materielle Unterstützung zu gewähren. Ihm ist außerdem ein unmittelbares Vortragsrecht bei der Geschäftsführung des Unternehmens einzuräumen.

Das SMS soll darüber hinaus Pläne und Anweisungen für wichtige und kritische Betriebsabläufe an Bord der jeweiligen Schiffe des Unternehmens enthalten<sup>13</sup>. Die verschiedenen dabei anfallenden Aufgaben sollen festgelegt und entsprechend qualifizierten Mitarbeitern zugewiesen werden. Die Zuständigkeiten des Kapitäns, insbesondere im Hinblick auf die Schiffssicherheit, müssen schriftlich festgelegt werden<sup>14</sup>. Der Kapitän ist letztlich für die Umsetzung des SMS an Bord verantwortlich. Er ist verpflichtet, etwaige Mißstände sofort abzustellen und über diese gegenüber der landseitigen Betriebsleitung Bericht zu erstatten. Im Hinblick auf die übrige Schiffsbesatzung wird das Unternehmen verpflichtet sicherzustellen, daß die an Bord befindlichen Seeleute, die selbstverständlich die erforderlichen Qualifikationen und Zeugnisse besitzen müssen<sup>15</sup>, in der Lage sind, sich bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben in bezug auf das SMS untereinander richtig zu verständigen<sup>16</sup>. Das Unternehmen wird ferner verpflichtet sicherzustellen, daß alle Mitarbeiter Sinn und Inhalt der für ihren jeweiligen Einsatzbereich maßgeblichen Vorschriften kennen und verstehen<sup>17</sup>. Das Unternehmen muß also gegebenenfalls das SMS in mehrere Sprachen übersetzen und sicherstellen, daß nur Seeleute an Bord gehen, die über die erforderlichen Sprachkenntnisse verfügen.

Das Unternehmen ist ferner verpflichtet, Verfahren zur ordnungsgemäßen Instandhaltung des Schiffes und der Ausrüstung einzuführen<sup>18</sup>. Das Unternehmen hat nicht nur das Schiff regelmäßig zu warten und durch Sachverständige besichtigen zu lassen, sondern es muß darüber hinaus Verfahren erarbeiten, mittels derer festgestellt werden kann, bei welchen Teilen des Schiffes bzw. seiner Einrichtungen ein plötzlicher Funktionsausfall zu gefährlichen Situationen führen kann<sup>19</sup>.

Das Unternehmen ist verpflichtet, in regelmäßigen Abständen die Wirksamkeit des SMS zu überprüfen. Nach Möglichkeit sollen die Mitarbeiter, die

---

12. Ziff. 4 ISM Code.

13. Ziff. 7 ISM Code.

14. Ziff. 5 ISM Code.

15. Ziff. 6.2 ISM Code.

16. Ziff. 6.7 ISM Code.

17. Ziff. 6.4, Ziff. 6.6 ISM Code; de la Motte, S. 60 ff.

18. Ziff. 10.1 ISM Code.

19. Ziff. 10.3 ISM Code.

diese betriebsinterne Überprüfung durchführen, von den zu überprüfenden Unternehmensbereichen unabhängig sein<sup>20</sup>. Die Ergebnisse der Überprüfung sind an die Unternehmensleitung weiterzugeben<sup>21</sup>. Festgestellte schwerwiegende Mängel und Schwachstellen müssen selbstverständlich sofort beseitigt werden.

Unterlagen, die der Darstellung und Umsetzung des SMS dienen, sind in einem „Handbuch für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen“ zusammenzufassen und an Bord des betreffenden Schiffes mitzuführen.

#### 5. *Document of Compliance (DOC) and Safety Management Certificate (SMC)*

Soweit der Anwendungsbereich des ISM Code reicht, muß ein Unternehmen im Sinne des Codes über ein Document of Compliance (DOC) verfügen<sup>22</sup>. Das DOC darf erst dann erteilt werden, wenn festgestellt wurde, daß das SMS die Vorschriften des ISM Code erfüllt<sup>23</sup>. Das DOC dient als Nachweis dafür, daß das Unternehmen in der Lage ist, die Vorschriften des ISM Code zu erfüllen<sup>24</sup>. Ferner ist es erforderlich, daß jedes Schiff mit einem Safety Management Certificate (SMC) ausgestattet ist. Das SMC soll einem Schiff erteilt werden, nachdem die Einhaltung der Vorschriften des ISM Code an Bord nachgeprüft und festgestellt wurde<sup>25</sup>. DOC und SMC werden von der Verwaltung<sup>26</sup> oder einer von ihr anerkannten Organisation erteilt, die dann in regelmäßigen Abständen überprüft, ob die Anwendung des SMS ordnungsgemäß funktioniert<sup>27</sup>.

Das DOC ist grundsätzlich fünf Jahre ab dem Zeitpunkt seiner Erteilung gültig, sofern einmal jährlich überprüft wird, ob das SMS ordnungsgemäß funktioniert. Das SMC ist grundsätzlich ebenfalls fünf Jahre ab dem Zeitpunkt seiner Erteilung gültig. Die Gültigkeit hängt jedoch von einer Zwischenprüfung ab, die das Funktionieren des SMS an Bord bestätigen muß<sup>28</sup>.

---

20. Ziff. 12.4 ISM Code.

21. Ziff. 12.5 ISM Code.

22. Ziff. 13.1 ISM Code.

23. Ziff. 3.1.2 Richtlinie zur Umsetzung des ISM Code.

24. Ziff. 13.2 ISM Code.

25. Ziff. 3.2.1 Richtlinie zur Umsetzung des ISM Code.

26. Nach Ziff. 1.1.3 ISM Code ist dies die zuständige Verwaltungsbehörde des Staates, unter dessen Flagge das Schiff fährt.

27. Ziff. 13.5 ISM Code.

28. Ziff. 3.2.3 und Ziff. 3.2.2 Richtlinie zur Umsetzung des ISM Code; de la Motte, S. 50 ff.

## 6. *Durchsetzung*

Die Vertragsstaaten der Pariser Vereinbarung über Hafenstaatkontrollen haben eine Reihe von Maßnahmen beschlossen, die zum Ziel haben, durch die Hafenstaatkontrolle die Umsetzung des ISM Code sicherzustellen. Einlaufende Schiffe sind danach darauf zu überprüfen, ob ein SMC und DOC an Bord sind. Ist dies nicht der Fall, kann das Schiff gegebenenfalls festgehalten werden. Dem Schiff wird zudem ein „Warnbrief“ übergeben. Die US-Coast-guard-Behörde hat ebenfalls eine strenge Kontrolle der in amerikanischen Häfen einlaufenden Schiffe angekündigt. Insgesamt wird davon ausgegangen, daß nicht zertifizierte Schiffe weltweit erhebliche Probleme mit der Hafenkontrolle haben werden<sup>29</sup>. Es ist daher durchaus vorstellbar, daß der ISM Code ein neues Tätigkeitsfeld für den Internationalen Seegerichtshof eröffnen wird. Ferner ist davon auszugehen, daß nicht zertifizierte Reeder Schwierigkeiten haben werden, Frachtverträge abzuschließen. Die meisten Befrachter werden die ISM-Zertifizierung zur Bedingung machen.

### *II. Rechtliche Auswirkungen*

#### *1. In zivilrechtlicher Hinsicht*

##### *a) Haftung des Verfrachters gemäß §§ 606, 607 HGB*

##### *aa) Konkretisierung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters*

§ 606 HGB statuiert eine verschuldensabhängige Obhutshaftung des Verfrachters. Solange sich die Güter in seiner Obhut befinden, hat der Verfrachter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu verfahren. Die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters im Sinne des § 606 Satz 1 HGB ist als Konkretisierung der allgemeinen Sorgfaltspflicht des § 276 BGB im Hinblick auf die Besonderheiten des Schiffsverkehrs zu verstehen<sup>30</sup>. Daher gilt auch im Rahmen des § 606 HGB, daß die im Verkehr erforderliche Sorgfalt grundsätzlich vorgegeben wird durch Rechtsvorschriften, insbesondere Unfallverhütungsvorschriften, allgemein anerkannte Regeln der Technik, DIN- oder TÜV-Regeln sowie von Standes- oder Fachregeln der einschlägigen Berufe<sup>31</sup>. Werden die sich aus diesen Vorschriften ergebenden Verhaltenspflichten bzw. Sorgfaltsmaßstäbe verletzt, so ist in der Regel der Fahrlässigkeitsvorwurf begründet<sup>32</sup>. Der ISM Code wird innerhalb seines Regelungsbereichs die an

29. D. Osler, Lloyd's List 2.8.1997; Stacher, ISM-Newsletter 1998, S. 1 ff. m.w.N. auch auf die Bestrebungen der EU-Kommission, die RL 95/21 entsprechend abzuändern.

30. Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht, 3. Aufl., § 606, B 2.a; de la Motte, S. 116 ff.

31. Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 20. Aufl., S. 25.

32. BGH VersR 1987, 102.

den Verfrachter zu stellenden Sorgfaltspflichten weiter konkretisieren. Im Bereich der Organisation des Unternehmens bzw. des Schiffsbetriebs werden nunmehr die Vorgaben des ISM Code als Maßstab der erforderlichen Sorgfalt gelten. Über diesen Bereich hinaus enthält der ISM Code selbst kaum konkrete Vorschriften, somit keine nennenswerte Konkretisierung der Sorgfaltspflichten. Er verpflichtet die Unternehmen jedoch zur Einführung eines detaillierten SMS. Es fragt sich daher, ob die Bestimmungen des unternehmensbezogenen SMS eine weitere Konkretisierung des Sorgfaltsmaßstabs bewirken. Dies ist grundsätzlich abzulehnen, da bei der Bestimmung des Sorgfaltsmaßstabs ein objektiver Maßstab zu gelten hat<sup>33</sup>. Anderenfalls würde sich ein umfassendes SMS, d.h. ein individuell besonders hoher Standard eines Verfrachters für diesen negativ, da haftungsbegründend, auswirken. Allerdings ist nicht zu verkennen, daß sich die für die einzelnen Unternehmen erstellten SMS in vielen Bereichen ähneln werden. Derartige „Standardregelungen“ des SMS können durchaus zum Sorgfalts- und damit Haftungsmaßstab erstarken. Der Umstand, daß das SMS eine Reihe schriftlicher Anweisungen und Beschreibungen ordnungsgemäßer Betriebsabläufe enthält, kann sich im übrigen beweisrechtlich für etwaige Anspruchsteller günstig auswirken. Auf die bekannten Möglichkeiten des Discovery-Verfahrens im englischen und amerikanischen Rechtskreis wird verwiesen. Auf der anderen Seite kann die Einhaltung der Bestimmungen des ISM Code und der Betriebsablauf des SMS die Vermutung begründen, daß der Verfrachter insoweit seiner Sorgfaltspflicht nachgekommen ist<sup>34</sup>. Dem ISM Code kommt also durchaus eine entlastende Wirkung zu.

Insgesamt gesehen wird die Geltung des ISM Code jedoch vermutlich zu einer erhöhten Haftung des Verfrachters führen. Die Gerichte werden dazu neigen, bereits die Abweichungen von dem unternehmensspezifischen SMS als Indiz für eine Pflichtwidrigkeit des Verfrachters zu werten. Im übrigen wird sich in vielen Fällen die Beweislage für Anspruchsteller verbessern, da sie sich auf schriftliche SMS und unter Umständen sogar Ergebnisse von ISM-Prüfungen beziehen können.

*bb) Einfluß auf § 607 HGB*

§ 607 Abs. 2 HGB bestimmt, daß der Verfrachter für Schäden, die bei der Führung („error in navigation“) oder sonstigen Bedienung des Schiffes („mana-

---

33. Palandt, BGB, 56. Aufl., § 276, Rdnr. 15 m.w.N.

34. Möllers, Qualitätsmanagement, Sorgfaltsmanagement und Haftung, DB 1996, 1455 ff., 1460; Prußmann/Rabe, a.a.O., § 513 C 3.

gement of the ship“) oder durch Feuer entstanden sind, nur haftet, wenn ihn ein eigenes Verschulden trifft. Es ist zu erwarten, daß der ISM Code bzw. seine Umsetzung durch das unternehmensbezogene SMS dazu führen wird, daß die genannten Haftungsfreistellungen an praktischer Bedeutung verlieren, weil zunehmend ein eigenes Verschulden des Verfrachters vorliegt.

aaa) Im Zusammenhang mit dem eigenen Verschulden des Verfrachters kommt es, sofern es sich bei dem Verfrachter um eine juristische Person oder eine Personengesellschaft handelt, maßgeblich auf das Verschulden der vertretungs- und handlungsberechtigten Organe an<sup>35</sup>. Der ISM Code verlangt von dem Verfrachter, der gleichzeitig Unternehmer im Sinne des ISM Code ist<sup>36</sup>, sicherzustellen, daß die vertretungsberechtigten Organe umfassend über Inhalt und tatsächliche Durchführung des SMS, insbesondere in bezug auf Mängel an Bord des Schiffes, informiert werden. Insoweit wird dem Durchführungsbeauftragten als Bindeglied zwischen der Schiffsführung und der Unternehmensleitung eine bedeutsame Funktion zukommen. Über den Durchführungsbeauftragten wird die Unternehmensleitung informiert und damit im zunehmenden Umfang selbst verantwortlich<sup>37</sup>.

bbb) Eine Einschränkung werden vermutlich hauptsächlich Haftungsfreistellungen für „management of the ship“ erfahren. Ein eigenes Verschulden des Verfrachters kommt in diesem Bereich zunächst in Betracht, wenn der Verfrachter bzw. seine vertretungsberechtigten Organe fahrlässig ein untaugliches SMS erstellt haben und hieraus ein Schaden resultiert. Weiter kann der Verfrachter wegen eines Verschuldens verantwortlich sein, wenn er es unterläßt, eigene Anordnungen zu geben, obwohl sie bei Zugrundelegung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters von ihm erwartet werden konnten<sup>38</sup>. Diese Konstellation kann eintreten, wenn der Verfrachter es beispielsweise überhaupt unterläßt, ein praktikables SMS einzuführen.

Ein eigenes Verschulden des Verfrachters im Bereich „management of the ship“ kann ferner darin liegen, daß der Verfrachter<sup>39</sup> bei der Auswahl oder Überwachung seines Personals schuldhaft verfahren ist. Der ISM Code verschärft die Anforderungen einerseits hinsichtlich der Qualifikation der Seeleute

---

35. Siehe dazu eine kurze Übersicht hinsichtlich der verschiedenen Organisationsformen in Prüßmann/Rabe, a.a.O., § 607 E 1; de la Motte, S. 116 ff.

36. Ist der Verfrachter nicht Unternehmer im Sinne des ISM Code, kommt eine Zurechnung des Verschuldens über § 278 BGB in Betracht.

37. Siehe dazu: C. Maitland, The ISM Code: Its Impact on some Familiar Faces, Seminarbeitrag im Rahmen des IRI-Seminars, September 1996.

38. Schaps-Abraham, a.a.O., § 607 Rdnr. 30.

39. Diese Konstellation wird vermutlich in erster Linie relevant, wenn der Verfrachter gleichzeitig Reeder ist.

und andererseits hinsichtlich der den Reeder bzw. „Unternehmer“ treffenden Überwachungsverpflichtungen. Besetzt der Verfrachter das Schiff mit Seeleuten, die nicht in der Lage sind, sich untereinander zu verständigen, oder die das SMS nicht verstehen, so kann darin ein haftungsbegründendes Auswahl- oder Überwachungsverschulden liegen<sup>40</sup>.

ccc) Im Hinblick auf die „fire defence“ des § 607 Abs. 2 HGB ist mit einer weiteren Konkretisierung der Sorgfaltspflichten des Verfrachters bei der Brandbekämpfung und damit einhergehend mit einer Einschränkung der Anwendungsbereiche der Haftungsfreistellung zu rechnen. Es ist anerkannt, daß der Verfrachter nach Ausbruch eines Feuers (an Bord des Schiffes) verpflichtet ist, den Brand mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu bekämpfen. Handelt er insoweit sorgfaltspflichtwidrig, haftet er - auch wenn er sich bezüglich der Feuerschäden ansonsten auf § 607 Abs. 2 berufen kann - für die durch die mangelhafte Brandbekämpfung hervorgerufenen Schäden, sofern die mangelhafte Brandbekämpfung nicht wiederum als „management of the ship“ im Sinne des § 607 Abs. 2 HGB anzusehen ist<sup>41</sup>. Der ISM Code schreibt in Ziff. 8 vor, daß das Unternehmen ein Verfahren für das richtige Erkennen und die Beseitigung von Notfallsituationen einzuführen hat. Der ISM Code fordert sogar praktische und theoretische Übungen zur Vorbereitung auf das Verhalten in Notfallsituationen (beispielsweise Feuer). Es ist damit zu rechnen, daß diese Anforderungen sowie weitere Konkretisierungen in den individuellen SMS die Sorgfaltsmaßstäbe hinsichtlich der Brandbekämpfungspflicht des Verfrachters bestimmen werden. Praktisch gesehen wird dies mit einer erhöhten Haftung des Verfrachters einhergehen.

#### b) *Haftung des Verfrachters gemäß § 559 HGB*

Bei der Haftung für anfängliche See- und Ladungsuntüchtigkeit gemäß § 559 HGB handelt es sich ebenfalls um eine verschuldensabhängige Sorgfaltshaftung<sup>42</sup>. Es ist daher auch in bezug auf § 559 HGB damit zu rechnen, daß die an den Verfrachter zu stellenden Sorgfaltspflichten durch den ISM Code bzw. Standardregeln der unternehmensbezogenen SMS konkretisiert werden und die Haftung des Verfrachters insoweit ausgeweitet wird<sup>43</sup>.

---

40. In einer derartigen Konstellation kann unter Umständen bereits der Vorwurf der anfänglichen Seeuntüchtigkeit gemäß § 559 HGB begründet sein.

41. Prüßmann/Rabe, a.a.O., § 607 D 3 b.

42. Prüßmann/Rabe, a.a.O., § 559 D 3; de la Motte, S. 106 ff.

43. R. White, The human factor in unseaworthiness claims, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 1995, S. 236; siehe in diesem Zusammenhang auch: BGH VersR 1974, 772, 773; Prüßmann/Rabe, a.a.O., § 559 B 2; siehe hierzu auch die obigen Ausführungen zu § 559 HGB.

Weiterhin stellt sich die Frage, welchen Einfluß das Vorhandensein oder Fehlen eines SMC auf die Seetüchtigkeit des Schiffes hat. Es ist sicherlich zu weitgehend, ein Schiff, das über kein SMC verfügt, ohne weiteres als seeuntüchtig zu bezeichnen. Umgekehrt kann ein zertifiziertes Schiff selbstverständlich nicht ohne weiteres als seetüchtig angesehen werden<sup>44</sup>. Es ist jedoch denkbar, daß im Laufe der Zeit Gerichte die Auffassung vertreten werden, daß ein Schiff, für das es überhaupt kein den Anforderungen des ISM Code entsprechendes Betriebssystem gibt, nicht gehörig eingerichtet bzw. nicht seetüchtig ist<sup>45</sup>.

Weiterhin ist davon auszugehen, daß die Anforderungen hinsichtlich der Seetüchtigkeit vor allen Dingen im Bereich des „human factor“ höher werden. Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, daß ein Schiff, das mit einer unzureichend qualifizierten Besatzung fährt, allein deshalb seeuntüchtig sein kann<sup>46</sup>. Nach dieser Rechtsprechung und vor dem Hintergrund der Ziff. 6.6 und Ziff. 6.7 des ISM Code ist es denkbar, daß ein Schiff bereits als seeuntüchtig zu gelten hat, wenn die Mitarbeiter von dem SMS keine Kenntnis haben oder dieses nicht verstehen. Ferner kann die Seeuntüchtigkeit des Schiffes daraus abgeleitet werden, daß die Besatzungsmitglieder entgegen Ziff. 6.7 des ISM Code nicht in der Lage sind, sich bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit dem SMS richtig zu verständigen.

Insgesamt wird von nahezu allen Autoren, die zu diesem Thema veröffentlicht haben (hauptsächlich in England), erwartet, daß die Voraussetzungen des § 559 HGB häufiger als bisher gegeben sein werden bzw. auch von dem Anspruchsteller bewiesen werden können. Mit Blick auf die obigen Ausführungen zu § 607 Abs. 2 HGB soll daher nicht vergessen werden zu erwähnen, daß eine Ausweitung des Anwendungsbereichs des § 559 HGB einhergeht mit einer Beschränkung der Bedeutung der Haftungsfreistellungen des § 607 Abs. 2 HGB, da § 607 Abs. 2 HGB auf § 559 HGB nicht anwendbar ist<sup>47</sup>.

#### c) *Adjektivische Reederhaftung gemäß §§ 485, 735 ff. HGB*

Die adjektivische Reederhaftung für das Verschulden der Schiffsbesatzung wird ebenfalls ausgeweitet, da der ISM Code zu einer Konkretisierung der den Kapitän treffenden Sorgfaltspflichten führt. Die Aufgaben des Kapitäns

---

44. Siehe dazu auch in anderem Zusammenhang Prüßmann/Rabe, a.a.O., § 513 C 3.

45. R. Heanley, nicht veröffentlichter Aufsatz „The ISM Code - Shield or Sword“, S. 4.

46. Schaps-Abraham, a.a.O., § 513 Rdnr. 15 m.w. Hinweisen auf die einschlägige Rechtsprechung; R. White, a.a.O., S. 221 ff.; Ritter-Abraham, Das Recht der Seeversicherung, § 58, Anm. 14.

47. Schaps-Abraham, a.a.O., § 607, Rdnr. 28.

müssen, wie bereits oben erwähnt wurde, schriftlich festgelegt werden. Er ist letztlich für die Umsetzung des SMS an Bord verantwortlich. Weicht der Kapitän von den schriftlich festgelegten Anweisungen ab, indiziert dies einen schuldhaften Sorgfaltsverstoß. Versäumt es der Kapitän, das SMS an Bord überhaupt umzusetzen, begründet dieses Verhalten ebenfalls einen Fahrlässigkeitsvorwurf.

d) *Art. 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens*<sup>48</sup>

Nach dem Londoner Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 haben der Eigentümer des Schiffes und die ihm gleichgestellten Personen das Recht, die Haftung summenmäßig zu beschränken. Gemäß Art. 4 ist das Recht zur Haftungsbeschränkung ausgeschlossen, wenn in der Person des zur Haftungsbeschränkung Berechtigten ein qualifiziertes persönliches Verschulden vorliegt. Bisher kam Art. 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens eine eher untergeordnete Rolle zu, weil in der Regel der nicht ausreichend informierten Unternehmensleitung kein qualifiziertes Verschulden vorgeworfen werden konnte. Daran wird sich nunmehr etwas ändern, da der ISM Code vorsieht, daß das Unternehmen selbst zunehmend über das Geschehen an Bord informiert sein wird. Ergreift es leichtfertig nicht sofort die erforderlichen Maßnahmen, kommt eine Haftungsdurchbrechung in Betracht.

Wegen der unglücklichen Formulierung im Text des Übereinkommens („a person liable“) ist unklar, in welcher Person das Verschulden verwirklicht werden muß, damit der Reeder bzw. die ihm gleichgestellten Personen unbeschränkt haften<sup>49</sup>. Zur Haftungsdurchbrechung gegenüber dem Reeder könnte es bereits ausreichen, wenn die „Organisation“ oder „Person“, die vom Schiffseigner gemäß Ziff. 1.1.2 des ISM Code die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen und die durch Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle durch den ISM Code dem Schiffseigner auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, ein derartiges Verschulden trifft. Einer derartigen Auffassung steht § 487 d HGB nicht entgegen<sup>50</sup>. Rabe<sup>51</sup> weist zu Recht darauf hin, daß diese Vorschrift mit Rücksicht auf das Erfordernis der vorrangigen vertragsautonomen Auslegung des Art. 4 Haftungsbeschränkungsübereinkommen nicht dahin verstanden werden

48. Diese Ausführungen gelten in wesentlichen Teilen auch für die Möglichkeiten gemäß § 660 Abs. 3 HGB, die Haftungsbegrenzung gemäß § 660 Abs. 1 HGB zu durchbrechen.

49. Prußmann/Rabe, a.a.O., LondonÜ 1976, Art. 4, 3; de la Motte, S. 291 ff.

50. Siehe hierzu: Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 71.

51. Prußmann/Rabe, a.a.O., § 487 d, B HGB.

darf, daß nur das Verschulden des zur Vertretung berechtigten Organs einer juristischen Person, eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters einer Personenhandelsgesellschaft oder des Mitreeders sowie des Korrespondentreeders einer Partenreederei die Möglichkeit der Haftungsbegrenzung ausschließen. Er führt darüber hinaus zu Recht aus, daß ein Reeder, der die Führung seiner Geschäfte im wesentlichen auf einen „Generalbevollmächtigten“ übertragen hat, sich dessen Verschulden als eigenes Verschulden zurechnen zu lassen hat. Für eine derartige Auffassung spricht auch die englische Rechtsprechung im Hinblick auf das „alter ego“ des Reeders<sup>52</sup>. In der Regel wird die Person oder Organisation, die die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes im Sinne des ISM Code übernommen hat, als „alter ego“ des Reeders angesehen werden können. Eine weitere Frage ist, ob bereits ein qualifiziertes Verschulden in der Person des Durchführungsbeauftragten ausreicht, um dem Reeder das Recht zur Haftungsbeschränkung zu nehmen<sup>53</sup>. Handelt es sich bei dem Reeder um eine deutsche juristische Person, Personenhandelsgesellschaft oder Partenreederei, so wird sich die Antwort auf diese Frage danach richten, ob es sich bei dem Durchführungsbeauftragten um ein vertretungsberechtigtes Organ handelt. Falls dies nicht der Fall ist, müßte die Zurechnung der Haftung wohl abgelehnt werden<sup>54</sup>.

e) *Deliktische Haftung des Unternehmens*

aa) *ISM Code als Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB*

Es stellt sich die Frage, ob es sich bei dem ISM Code um ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB handelt. Die Rechtsprechung differenziert danach, ob die in Rede stehende Norm den Schutz wirklichen Individualinteresses eines betroffenen Personenkreises oder vielmehr nur Belange betrifft, die primär auf der Ebene der Gesamtheit angesiedelt sind<sup>55</sup>. Dieses Differenzierungskriterium ist sehr unbestimmt und die von der Rechtsprechung auf dieser Grundlage vorgenommenen Zuordnungen sind mitunter nicht ohne weiteres nachvollziehbar. Die aufgeworfene Frage kann daher in diesem Rahmen

---

52. Siehe dazu Überblick bei Prüßmann/Rabe, LondonÜ 1976, Art. 4, B 3 c, d.

53. In England wird dies von einigen Autoren für möglich erachtet; siehe dazu Tony Vlasto, Vortrag im Rahmen der Maritime Cyprus-Konferenz 1997, 9.10.1997, S. 2.

54. Eine „Fiktionshaftung“ des Unternehmens wegen der Verweigerung einer Organstellung kommt im Zusammenhang mit dem Durchführungsbeauftragten nicht in Betracht; siehe dazu weiter unter 5 b); ablehnend auch für das englische Recht: A. Mandaraka-Sheppard, P&I International 1996, S. 109.

55. MüKo, BGB, 3. Aufl., § 823, Rdnr. 162 ff. m.w.N.; BGHZ 66, 388; 84, 314.

nicht mittels einer detaillierten Analyse, sondern nur mit einer groben Einschätzung beantwortet werden.

Entscheidend ist zunächst, daß der Schutzzweck des ISM Code in dessen Ziff. 1.2.1 sehr weit gefaßt ist und auf den Schutz von Menschen, Umwelt und transportierten Gütern zielt. Dies deutet weniger auf einen umgrenzten Personenkreis als auf die Allgemeinheit hin. Das spricht dafür, daß es sich bei dem ISM Code nicht um ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB handelt. Diese Auffassung läßt sich ferner damit begründen, daß der ISM Code kaum konkrete Pflichten für bestimmte Verantwortliche enthält<sup>56</sup>.

Schließlich soll die hier vorgenommene Einordnung mit einer Parallele zur Rechtsprechung im Hinblick auf Unfallverhütungsvorschriften und DIN-Normen begründet werden. Es ist in ständiger Rechtsprechung anerkannt, daß Unfallverhütungsvorschriften keine Schutzgesetze sind<sup>57</sup>. Maßgeblich wird in diesem Zusammenhang darauf abgestellt, daß die Normgeber dieser Vorschriften bei ihrer Gestaltung nicht darauf abzielten, eine Sonderordnung zu entwerfen, die die Grenze zur Schadensersatzpflichtigkeit eines Verhaltens verbindlich definiert<sup>58</sup>. Es ist ferner anerkannt, daß DIN-Normen keine Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB sind<sup>59</sup>. Diese Normen sind mit dem ISM Code vergleichbar. Dieser zielt auf Unfallverhütung und hat Ähnlichkeit zu den DIN-Normen ISO 9000 ff. Es ist auch nicht anzunehmen, daß die Normgeber beabsichtigten, eine spezifische Sonderregelung zu schaffen, deren Gestaltung dem Richter vorgibt, wann ein abweichendes Verhalten schadensersatzpflichtig ist. Der ISM Code ist also kein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB.

#### *bb) Haftung des Unternehmens gemäß §§ 823 Abs. 1, 831 BGB*

Im folgenden soll untersucht werden, inwieweit der ISM Code Einfluß auf die deliktische Haftung des für den Betrieb eines Schiffes verantwortlichen Unternehmens haben kann. Oben wurde bereits mehrfach darauf hingewiesen, daß der Reeder eines Schiffes nicht unbedingt der Verantwortliche im Sinne des ISM Code sein muß, da er gemäß Ziff. 1.1.2 ISM Code seine Verantwortlichkeit auf eine andere Stelle übertragen kann. Im folgenden soll der Einfachheit

---

56. Salje, Umweltverantwortung und Haftung der Gefahrgutbeauftragten, TranspR 1998, S. 8; a.A. de la Motte, S. 194 ff.

57. Vgl. dazu MüKo, a.a.O., § 823, Rdnr. 184, m.w. Hinweisen auf die maßgebliche Rechtsprechung.

58. MüKo, a.a.O., § 823, Rdnr. 184.

59. OLG Karlsruhe VersR 1984, 1174; Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 20. Aufl., S. 430, m.w.N.

halber grundsätzlich nur der Fall betrachtet werden, daß der Reeder selbst für den Betrieb des Schiffes und die Einhaltung der Vorschriften des ISM Code verantwortlich ist. Da es für die deliktische Verantwortlichkeit jedoch nicht darauf ankommt, in wessen Eigentum das Schiff steht, gelten die Ausführungen im wesentlichen auch für sonstige Organisationen oder Personen, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen haben.

Das Unternehmen (bzw. der Unternehmensträger) haftet, wenn es seine Organisationspflicht verletzt, also seinen Betrieb in personeller, sachlicher und technischer Hinsicht nicht so organisiert, wie es zur Verhinderung vermeidbarer Drittschäden erforderlich ist<sup>60</sup>. Zur Erfüllung der Organisationspflicht hat er vor allen Dingen auch für Gefahrsicherung in seinem Organisationsbereich zu sorgen<sup>61</sup>. Handelt es sich bei dem Unternehmensträger um eine juristische Person, so wird dieser der Verstoß eines Organs oder eines Gehilfen über § 823 Abs. 1 i.V.m. § 31 BGB bzw. § 831 BGB zugerechnet.

aaa) Der Unternehmensträger selbst ist für die Schaffung einer geeigneten Betriebsorganisation, die auf Überwachung und abgegrenzte Aufgabenverteilung angelegt sein muß, verantwortlich<sup>62</sup>. Es ist davon auszugehen, daß die bisher recht allgemein gefaßten Anforderungen der Rechtsprechung an eine sorgfältige Betriebsorganisation im Bereich der Schifffahrt von nun an durch die Vorschriften des ISM Code konkretisiert werden. Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, daß der Schwerpunkt des ISM Code darin liegt, dem verantwortlichen Unternehmen ein hierarchisch geprägtes SMS aufzuerlegen, das sich vor allen Dingen durch klar umrissene Aufgaben- und Verantwortungsbereiche auszeichnet. Werden diese Vorgaben nicht eingehalten, wird beispielsweise kein Durchführungsbeauftragter als Verbindungsstelle zwischen dem Unternehmen und seinen Mitarbeitern an Bord ernannt, so kann das Unternehmen wegen eines Organisationsmangels haften. Gleiches gilt für die mangelhafte Ausübung von Überwachungspflichten. Ziff. 3.2 ISM Code sieht ausdrücklich vor, daß das Unternehmen verpflichtet ist, die Tätigkeiten aller Personen mit Bezug oder mit Auswirkung auf die Schiffssicherheit zu überwachen. Unterläßt das Unternehmen eine derartige Überwachung, haftet es unmittelbar aus § 823 Abs. 1 BGB<sup>63</sup>.

---

60. BGH NJW RR 1996, 868; Möllers, Qualitätsmanagement, Umweltmanagement und Haftung, DB 1996, 1456.

61. BGH NJW RR 1996, 868; de la Motte, S. 208 ff.

62. Möllers, a.a.O., S. 1456.

63. Vgl. auch in diesem Zusammenhang die Wechselkoffer-Entscheidung des BGH vom 30.1.1996: BGH NJW RR 1996, 868; ferner: Janning/Teichmann, BGB, 7. Aufl., § 823 Abs. 2 B 3 d.

bbb) Die Haftung des Unternehmens kann ferner durch das zurechenbare Verschulden eines Organs im Sinne des § 31 BGB begründet werden. Es stellt sich insbesondere die Frage, ob der Reeder bzw. das Unternehmen für Pflichtwidrigkeiten des Durchführungsbeauftragten i.S.d. Ziff. 4 ISM Code gemäß § 823 Abs. 1 i.V.m. § 31 BGB, d.h. ohne Entlastungsmöglichkeit, haftet. Eine solche Konstellation liegt vor, wenn der Durchführungsbeauftragte gleichzeitig eine Organstellung im Sinne des § 31 BGB innehat. Ist dies nicht der Fall, ist zu untersuchen, ob das Unternehmen für das Verhalten des Durchführungsbeauftragten aus dem Gesichtspunkt der „Fiktionshaftung“ einzustehen hat. Eine derartige „Fiktionshaftung“ kommt in Betracht, wenn ein Geschäftsherr entgegen einer ihn treffenden Rechtspflicht einem Gehilfen, der für einen bestimmten, für das Unternehmen wichtigen Aufgabenkreis bestellt ist, keine Organstellung verschafft. In diesem Fall ist der Geschäftsherr so zu behandeln, als habe er dem Gehilfen eine Organstellung eingeräumt; mit anderen Worten, ihm ist das Verschulden des Gehilfen ohne Entlastungsmöglichkeit zuzurechnen<sup>64</sup>. In der unlängst ergangenen Wechselkoffer-Entscheidung stellte der BGH<sup>65</sup> in diesem Zusammenhang darauf ab, ob der Gehilfe das Unternehmen in seinem Aufgabenbereich repräsentierte. Er lehnte dies in bezug auf einen Gefahrgutkoordinator einer Spedition mit der Begründung ab, das Repräsentieren des Unternehmens ergäbe sich nicht bereits daraus, daß der Gefahrgutkoordinator eine verantwortungsvolle Tätigkeit ausübe. Übertragen auf ein Schiffsverkehrsunternehmen bedeutet dies, daß der Durchführungsbeauftragte im Sinne des ISM Code keinesfalls zwangsläufig eine vermeintliche Organstellung innehat. Für ein Verschulden des Durchführungsbeauftragten haftet das Unternehmen daher grundsätzlich lediglich über § 831 BGB.

ccc) Das Unternehmen haftet ferner gemäß § 831 BGB für das rechtswidrige Verhalten eines Gehilfen. Die Rechtsprechung hat die Anforderungen an den Entlastungsbeweis, insbesondere im Bereich der Überwachung, ständig erhöht. Durch den ISM Code werden die an das Unternehmen zu stellenden Anforderungen hinsichtlich der Überwachung der Mitarbeiter verschärft und im gleichen Maße die Exkulpationsmöglichkeiten eingeschränkt. Der ISM Code verpflichtet das Unternehmen (z.B. in Ziff. 3.2), die im Bereich der Schiffssicherheit tätigen Personen zu überwachen. Das Unternehmen hat vor allen Dingen auch die Tätigkeit des Durchführungsbeauftragten zu überwachen. In diesem Zusammenhang bietet sich erneut eine Parallele zu der bereits erwähnten Wechselkoffer-Entscheidung des BGH an. In seiner Entscheidung

---

64. BGH NJW RR 1996, 868; BGHZ 24, 2112 f; de la Motte, S. 187 ff.

65. BGH NJW RR 1996, 867.

bejahte der BGH eine Haftung des Speditionsunternehmens gemäß § 831 BGB mit Hinweis darauf, daß die Geschäftsleitung der Spedition aufgrund ihrer allgemeinen Erfahrung im Speditionswesen zu einer nachvollziehenden Kontrolle der Tätigkeit ihres Gefahrgutkoordinators imstande gewesen sei. Diese Grundsätze lassen sich ohne weiteres auf den Durchführungsbeauftragten übertragen.

ddd) Umgekehrt kann die Einhaltung der durch ISM Code und SMS vorgesehenen Betriebs- und Managementstrukturen zu einer Haftungserleichterung des Unternehmens führen. Nach der von Möllers<sup>66</sup> vertretenen Auffassung wird das Unternehmen seiner Darlegungslast, daß ein bestimmtes Verhalten nicht im Sinne von § 823 Abs. 1 BGB bzw. § 831 BGB schuldhaft ist, gerecht, wenn es nachweist, die Anforderungen der ISO 9000 ff. mit den entsprechenden Anforderungen eingehalten zu haben. Er begründet dies damit, daß die genannten Vorschriften nicht nur die organisatorischen, sondern auch die materiell-rechtlichen Anforderungen an die bisherige erforderliche Sorgfalt dokumentieren. Dem ist grundsätzlich zuzustimmen. Es ist jedoch nicht zu erwarten, daß die Rechtsprechung in jedem Fall bereits das Einhalten von ISM Code und SMS zum Erbringen des Exkulpationsbeweises ausreichen lassen wird. Insoweit wird jeweils auf den Einzelfall abzustellen sein. Insgesamt ist jedoch, wie bereits oben erwähnt, nicht zu verkennen, daß ISM Code und SMS durchaus eine Entlastungsfunktion zukommen kann.

*f) Haftung des Durchführungsbeauftragten gemäß § 823 Abs. 1 BGB*

Ein Mitarbeiter, der den vollständigen Tatbestand des § 823 Abs. 1 BGB in eigener Person unmittelbar erfüllt, ist persönlich haftbar<sup>67</sup>. Dies gilt auch für den Durchführungsbeauftragten innerhalb einer Reederei. Vernachlässigt er die ihm zukommende Verbindungsfunktion oder führt er die ihm obliegenden Überwachungspflichten mangelhaft aus, so haftet er unter Umständen persönlich gemäß § 823 Abs. 1 BGB<sup>68</sup>. Im Einzelfall kann die Haftung des Durchführungsbeauftragten allerdings zweifelhaft sein, weil er primär für unternehmensinterne Organisationspflichten zuständig ist. Es ist umstritten, ob und unter welchen Voraussetzungen Mitarbeiter bei Verletzung unternehmensinterner Pflichten (z.B. Organisationspflichten) Dritten gegenüber persönlich haften<sup>69</sup>. Auf diesen Streit kann in diesem Rahmen nicht näher eingegangen

---

66. Möllers, a.a.O., S. 1460.

67. Möllers, a.a.O., S. 1457 m.w.N.

68. Siehe in diesem Zusammenhang: Salje, a.a.O., S. 8; de la Motte, S. 263 ff.

69. BGH DB 1975, 1404; Karsten Schmidt, UTR 1993, S. 70; Medicus, GmbHR 1993, S. 540; Lutter, DB 1994, 129, 132.

werden. Festzuhalten ist jedenfalls, daß nach der Rechtsprechung nicht auszuschließen ist, daß der Durchführungsbeauftragte auch dann haftbar ist, wenn er unternehmensinterne Organisationspflichten schuldhaft mißachtet und dadurch Dritten ein Schaden entsteht<sup>70</sup>.

g) *Erleichterung der Durchgriffshaftung bei Kapitalgesellschaften ohne Verwaltungssitz im Gründungsstaat*

Der ISM Code wird die Durchgriffshaftung bei Kapitalgesellschaften ohne Verwaltungssitz im Gründungsstaat erleichtern. Die Rechtsfähigkeit einer ausländischen juristischen Person bestimmt sich gemäß der vom BGH in ständiger Rechtsprechung vertretenen Auffassung nach dem Recht des Staates, in dem diese ihren Verwaltungssitz hat, wobei es nicht auf den in der Satzung genannten, sondern auf den tatsächlichen Verwaltungssitz ankommt<sup>71</sup>. Diese Rechtslage ist für Gläubiger einer ausländischen One-Ship-Company von größtem Interesse. Die ausländischen One-Ship-Kapitalgesellschaften sind häufig formell Reeder des Schiffes, obwohl es sich bei ihnen in Wirklichkeit um reine Scheinfirmen handelt. Gelingt es dem Gläubiger, dies nachzuweisen und zu zeigen, daß der tatsächliche Verwaltungssitz in Deutschland liegt, so kommt zumindest nach deutschem Recht in Betracht, daß die hinter der ausländischen Gesellschaft stehenden Gesellschafter bzw. die für diese Gesellschaft handelnden Personen mangels Anerkennung der ausländischen Kapitalgesellschaft im Inland direkt in Anspruch genommen werden können<sup>72</sup>. Praktisch scheitert diese Form der „Durchgriffshaftung“ häufig daran, daß der Gläubiger nicht nachweisen kann, wo sich der tatsächliche Verwaltungssitz des formell im Ausland ansässigen Reeders befindet. Dies kann sich nun ändern. Der ISM Code verpflichtet den Eigentümer des Schiffes, der den Betrieb des Schiffes einer anderen „Stelle“ überträgt, dies der zuständigen Verwaltung des Flaggenstaates mitzuteilen. Er hat der Verwaltung die vollständige Bezeichnung sowie nähere Angaben über den Betreiber zu machen<sup>73</sup>. Es ist durchaus vorstellbar, daß über diese Meldepflicht Gläubiger einfacher als bisher feststellen können, wer der tatsächliche Betreiber des Schiffes ist. Ob hier allerdings

---

70. Möllers, a.a.O., S. 1460; R. Jarashow, Legal Consequences of ISM on Ship Manager, Presentation to New York Shipping Cooperation Committee, 8.5.1996.

71. BGHZ 53, 183; 78, 334; OLG Hamburg NJW 1986, 2199; Kösters, Rechtsträgerschaft und Haftung bei Kapitalgesellschaften ohne Verwaltungssitz im Gründungsstaat, NZG 1998, S. 241 ff. m.w.N.

72. Siehe hierzu ausführlich: Kösters, a.a.O., S. 241 ff; Falkenhausen, Durchgriffshaftung mit Hilfe der Sitztheorie des Internationalen Gesellschaftsrechts, RIW 1987, 818 ff.

73. Ziff. 3.1 ISM Code.

tatsächlich zusätzliche Informationsquellen entstehen, wird sicherlich maßgeblich von der Praxis der jeweiligen Verwaltungsstellen abhängen.

*h) Gefährdung des Versicherungsschutzes*

Der ISM Code hat auch nachhaltige Auswirkungen auf den Versicherungsschutz.

aa) Gemäß § 58 ADS und Nr. 23 DTV-Kaskoklauseln haftet der Versicherer nicht für einen Schaden, der dadurch verursacht wird, daß das Schiff nicht seetüchtig, insbesondere nicht gehörig ausgerüstet, bemannt oder beladen oder ohne die zum Ausweise von Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere in See gesandt ist. Entsprechende Vorschriften gibt es in nahezu allen Jurisdiktionen und den Vertragsbestimmungen der wichtigen P&I Clubs. Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, daß ein Schiff, für das überhaupt kein SMS bzw. SMC besteht, unter Umständen als seeuntüchtig zu gelten hat. Dementsprechend weisen die führenden P&I Clubs darauf hin, daß ein Versicherungsnehmer, der es versäumt, ein SMS einzuführen bzw. seine Schiffe zu zertifizieren, vermutlich keinen Versicherungsschutz genießen wird<sup>74</sup>. Teilweise weisen die P&I Clubs bereits ausdrücklich in ihren neuen Versicherungsbedingungen darauf hin, daß der Eigner eines Schiffes verpflichtet ist, die Anforderung des ISM-Code zu erfüllen und daß bei fehlender Erfüllung dieser Verpflichtung der Versicherer von seiner Leistungspflicht frei wird<sup>75</sup>.

bb) Teilweise wird vertreten, daß ein Vertrag, den Versicherungsnehmer und Versicherer in dem Bewußtsein geschlossen haben, daß das zu versichernde Schiff nicht zertifiziert ist, wegen Verstoßes gegen eine Verbotsnorm unwirksam ist. Dies wird jedenfalls im Hinblick auf die Rechtslage in England vertreten<sup>76</sup>. Ob ein Versicherungsvertrag für ein nicht-zertifiziertes Schiff gemäß § 134 BGB nichtig ist, muß bezweifelt werden, kann hier jedoch nicht vertieft werden.

---

74. Hans Levy, *The ISM Code, The Impact on the P&I Covers - The Club's Position*, Beitrag zum Skuld, Centennial Seminar, 21.6.1997, S. 6; de la Motte, S. 319 ff.

75. Ein bedeutender englischer P&I Club fügte beispielsweise die folgende Klausel in seine Versicherungsbedingungen ein: „The owner must (a) comply with all statutory requirements of the state of the ship's flag relating to the international safety management (ISM) Code and (b) at all times maintain the validity of such statutory certificates as are issued by or on behalf of the state of the ship's flag in relation to such requirements. Unless and to extent that the directors in their desecration otherwise decide, and owner who fails to fulfil condition above shall not be entitled to any recovery from the association...“

76. Clifford/Chance, *Maritime Review 1997*, Legal implications of the International Safety Management Code, S. 10.

cc) Nach den maßgeblichen englischen und deutschen Versicherungsbestimmungen entfällt eine Haftung des Versicherers ferner dann, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall vorsätzlich oder fahrlässig herbeiführt (siehe § 33 ADS). Aus dem oben Gesagten ergibt sich ohne weiteres, daß die Einführung des ISM Code bewirkt, daß die Organe des das Schiff betreibenden Unternehmens immer häufiger selbst über Mißstände informiert sein werden. Dem entsprechend wird häufiger ein eigenes Verschulden des Versicherungsnehmers vorliegen<sup>77</sup>.

dd) Schließlich ist im Zusammenhang mit den im Seeversicherungsrecht geltenden Anzeigepflichten (siehe § 19 ff. ADS) darauf hinzuweisen, daß es für den Versicherungsnehmer zukünftig schwieriger wird, den Versicherer über alle ihm bekannten Umstände, die für den Versicherer für die Übernahme der Gefahr erheblich sind, aufzuklären. Die Umsetzung des ISM Code wird dazu führen, daß dem Schiffseigner bzw. Versicherungsnehmer eine Vielzahl von Dokumenten vorliegt, die sich auf Schäden aus der Vergangenheit beziehen. Er bzw. sein Makler werden bei Abschluß eines neuen Versicherungsvertrages daher sehr sorgfältig vorgehen müssen, um sich nicht dem Vorwurf auszusetzen, Anzeigepflichten verletzt zu haben. Derartige Nachlässigkeiten führen in der Regel zur Leistungsfreiheit des Versicherers.

## 2. *In strafrechtlicher Hinsicht*

Der ISM Code hat unmittelbare strafrechtliche Auswirkungen, wenn gegen ihn verstoßen wird. Liegt ein gravierender Verstoß gegen strafrechtliche Bestimmungen vor, so wird in aller Regel schon das Bekanntwerden eines staatsanwaltlichen Ermittlungsverfahrens negative Auswirkungen auf das Image des Reederei-Unternehmens haben. Hierbei ist von Bedeutung, daß Deutschland seine Strafgewalt auf die unter seiner Flagge fahrenden Schiffe ausgedehnt hat, so daß in Deutschland sämtliche an Bord eines nationalen Schiffes begangene Straftaten verfolgt werden können.

### a) *Strafrechtliche Rechtsnormen*

Das deutsche Strafrecht ist von einem gestuften Sanktionsmechanismus geprägt. Es existieren einmal die eigentlichen Straftatbestände, die nach einer Strafverfolgung zu einer Geld- oder Freiheitsstrafe führen können. Daneben

---

77. Hans Levy, a.a.O., S. 7 f.; Tony Vlasto, Vortrag im Rahmen der Maritime Cyprus-Konferenz 1997, 9.10.1997, S. 3.

gibt es eine große Anzahl von Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten, für deren Ahndung die zuständigen Verwaltungsbehörden durch Verhängung von Bußgeldern zuständig sind.

*aa) Straftatbestände*

Als Straftatbestände kommen die allgemeinen Tötungsdelikte (§§ 211 ff. StGB), Delikte in bezug auf die Körperverletzung (§§ 223 ff. StGB) sowie die Straftatbestände über Brandstiftungsdelikte (§§ 306 ff. StGB) in Betracht. Ferner sind gerade im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes bei Meeresverschmutzungen die Straftatbestände der Gewässerverunreinigung (§ 324 StGB) von Bedeutung sowie die umweltgefährdende Abfallbeseitigung (§ 326 StGB). Ferner wird die Transportgefährdung gemäß § 315 a StGB als Straftatbestand beim Betrieb eines Schiffes von besonderer Bedeutung sein. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß im strafrechtlichen Sinn nicht nur das deutsche Küstengewässer, sondern das „Meer“ insgesamt zum „Gewässer“ zählt, also insbesondere die Hohe See sowie die Küstengewässer fremder Staaten.

*bb) Ordnungswidrigkeiten*

Praktisch alle für Schiffe geltenden öffentlich-rechtlichen Bestimmungen enthalten Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten, die im Falle des Verstoßes ein Bußgeld androhen. Dies gilt zum Beispiel für die Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)<sup>78</sup> und der Gefahrgutverordnung See<sup>79</sup>. Ferner werden Verstöße gegen MARPOL<sup>80</sup> mit Geldbuße belegt. Es gibt zwei Ordnungswidrigkeitstatbestände, die sich auf den ISM Code beziehen. Es sind die §§ 73 Abs. 1 Nr. 1 d und Abs. II Nr. 2 c SchSV. Nach diesen Vorschriften handelt ordnungswidrig, wer als Schiffsführer ein Fahrzeug führt oder als Eigentümer oder Besitzer die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs anordnet oder zuläßt, „auf dem entgegen § 13 XII 2 oder § 13 a Satz 2 die dort genannten Zeugnisse nicht mitgeführt werden“. § 13 XII SchSV verweist auf das SOLAS-Abkommen, mithin auch auf dessen Kapitel IX, und § 13 a SchSV auf die EG-Verordnung-ISM, die jeweils auf § 13.2 und § 13.4 des ISM Code Bezug nehmen. Aus diesen Vorschriften folgt, daß bei einem Verstoß, das auf das Reederei-Unternehmen bezogene DOC als auch auf das Schiff bezogene SMC an Bord mit-

---

78. § 73 SchSV; de la Motte, S. 338 f.

79. §§ 10 GBG, 24 GGVSee.

80. BGBl 1989 I., 248.

zuführen, gemäß § 15 Abs. 2 SeeAufgG mit einer Geldbuße bis zu DM 50.000,00 geahndet werden kann.

*b) Strafrechtliche Verantwortlichkeit*

Das strafrechtlich relevante Verhalten kann in einem aktiven Tun oder aber in einem Unterlassen bestehen. Dabei wird es sich in aller Regel um Fahrlässigkeitsdelikte handeln, so daß Vorsatz oder bedingter Vorsatz in den meisten Fällen ausscheiden wird. Nach § 15 StGB ist fahrlässiges Handeln nur mit Strafe bedroht, wenn das Gesetz es ausdrücklich vorsieht und der Täter die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht läßt und ihm ein Vorwurf gemacht werden kann, weil er den Schaden hätte vermeiden können. Ein solcher Vorwurf könnte sich sowohl gegen das Reederei-Unternehmen als auch gegen die Mitglieder der Geschäftsleitung oder die sonstigen Mitarbeiter richten, insbesondere gegen den ISM-Beauftragten.

*aa) Schiffahrtsunternehmen*

Das Schiffahrtsunternehmen selbst unterliegt keiner strafrechtlichen Verantwortung, weil ein strafrechtlicher Vorwurf nur gegen Menschen, nicht aber gegenüber einer juristischen Person oder einer Gesellschaft erhoben werden kann. Gegen Schiffahrtsunternehmen können sich daher allenfalls die strafrechtlichen Nebenfolgen der Einziehung richten, wenn sich leitende Unternehmensmitarbeiter bei der Begehung von Straftaten der Gegenstände des Unternehmens bedient haben. Vor längerer Zeit wurden zwei ägyptische Ingenieure eines Schiffes in Untersuchungshaft genommen, die mit Zustimmung der Unternehmensleitung schwere Umweltstraftaten begangen hatten. In jenem Fall wurde das Schiff als Tatwerkzeug eingezogen. Es ergaben sich im Anschluß hieran allerdings für die Staatsanwaltschaft erhebliche Konsequenzen, die zunächst nicht vorhergesehen wurden (Pflicht des Staates zur Übernahme der Liegekosten), mit der Folge, daß das Schiff später wieder freigegeben wurde.

Es ist allerdings nach § 30 OWiG möglich, unmittelbar gegen das Schiffahrtsunternehmen eine Unternehmensgeldbuße von bis zu DM 1.0 Mio. zu verhängen. Das gilt insbesondere bei der Verletzung von Aufsichts- und Organisationspflichten des Managements (§ 130 OWiG).

*bb) Geschäftsführung*

Der Grundsatz der Generalverantwortung und Alleinzuständigkeit der Geschäftsleitung begründet ihre nicht delegierbare allgemeine Organisations-

pflicht, innerhalb des Unternehmens für ein angemessenes Sicherheitsniveau und einen ordnungsgemäßen, d.h. auch den strafrechtlichen Anforderungen entsprechenden Betriebsablauf zu sorgen<sup>81</sup>. Eine weitere Pflicht der Unternehmensleitung besteht in ihrer Verantwortung in Ausnahme- und Krisenfällen. Besteht ein konkreter Grund für die Annahme, daß innerhalb des Unternehmens strafrechtlich geschützte Rechtsgüter verletzt werden, liegt eine Ausnahmesituation vor mit der Folge, daß sich die Geschäftsleitung einschalten und die nach der Sachlage gebotenen Maßnahmen treffen muß<sup>82</sup>.

*cc) Mitarbeiter, insbesondere ISM-Durchführungsbeauftragter*

Der einzelne Mitarbeiter des Schifffahrtsunternehmens ist im Rahmen der ihm zugewiesenen Aufgaben strafrechtlich verantwortlich. In aller Regel werden die für den Schiffsbetrieb verantwortlichen Besatzungsmitglieder in den meisten Fällen durch ihr Fehlverhalten die letzte Ursache zur Verwirklichung eines Straftatbestandes setzen (Fahren mit zu hoher Geschwindigkeit im Nebel). Vergewissert sich der ISM-Durchführungsbeauftragte zukünftig nicht darüber, daß sowohl an Bord als auch an Land entsprechend dem ISM Code und dem Handbuch verfahren wird, kann sich der ISM-Durchführungsbeauftragte strafbar machen oder zumindest eine Ordnungswidrigkeit begehen.

*c) Auswirkungen des ISM Code*

Entsprechen die Mitglieder der Geschäftsleitung, der Durchführungsbeauftragte sowie die übrigen Mitarbeiter dem ISM Code, so sind keine strafrechtlichen oder ordnungswidrigkeitenrechtlichen Sanktionen zu befürchten. § 3.2 ISM Code schreibt vor, die Weisungsbefugnisse und die gegenseitige Zuordnung aller Personen schriftlich niederzulegen. Mit Hilfe dieser Vorschrift ist es im Einzelfall möglich festzustellen, auf welcher Verantwortungsebene es zu einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit gekommen ist. Für sämtliche Mitarbeiter des Reederei-Unternehmens kann sich der ISM Code als vorteilhaft herausstellen, weil sie im Falle eines Ermittlungsverfahrens aufgrund der vom ISM Code geforderten Dokumentation belegen können, daß auf ihrer Seite ein Verschulden nicht vorliegt. Aufgrund dieser Regelung wird durch die Definition klarer Zuständigkeitsbereiche im SMS der Kreis der strafrechtlich verantwortlichen Mitarbeiter begrenzt.

---

81. BGH NSTZ 1990, 588 („Lederspray“); de la Motte, S. 340 ff.

82. BGH NSTZ 1990, 588 („Lederspray“); de la Motte, S. 340 ff.

### 3. *In öffentlich-rechtlicher Hinsicht*

Neben der Schiffssicherheit strebt der ISM Code als zweites Hauptziel die Verhütung von Meeresverschmutzungen an. Nachfolgend werden die Auswirkungen des ISM Code auf die Haftungsbegründung bei Meeresverschmutzungen untersucht.

#### a) *Internationale Übereinkommen*

Es gibt mehrere internationale Übereinkommen, die die Haftung wegen Meeresverschmutzungen regeln. Das älteste ist das Ölhaftungsübereinkommen (ÖIHÜ) aus dem Jahre 1969<sup>83</sup>. Nach diesem Übereinkommen haftet der Eigentümer eines Schiffes für alle Verschmutzungsschäden, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats des ÖIHÜ durch aus dem Schiff ausgeflossenes oder abgelassenes Öl verursacht werden. Auf ein Verschulden des Eigentümers kommt es also nicht an. Eine Haftung tritt nur in dem Fall nicht ein, daß der Unfall auf höhere Gewalt oder auf Umstände zurückzuführen ist, die ein Staat schuldhaft bei fehlerhafter Unterhaltung von Navigationsanlagen geschaffen hat. Neben dem ÖIHÜ wurde 1996 die sogenannte HNS-Konvention abgeschlossen<sup>84</sup>. Gegenstand der Konvention, die allerdings erst in einigen Jahren in Kraft treten wird, ist die Haftung für Schäden, die beim Seetransport sonstiger gefährlicher Güter auftreten. HNS steht für „hazardous and noxious substances“. Ähnlich wie beim ÖIHÜ liegt der HNS-Konvention eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung zugrunde. Eine Haftung entfällt in ähnlicher Weise wie nach dem ÖIHÜ.

#### b) *Umwelthaftung nach deutschem Recht*

Auch im nationalen Recht finden sich speziell auf Umweltschäden zugeschnittene Haftungstatbestände.

#### aa) *Haftung nach § 22 Abs. 1 WHG*

Nach § 22 Abs. 1 WHG ist derjenige, der in ein Gewässer Stoffe einbringt oder einleitet oder der auf ein Gewässer derart einwirkt, daß die physikalische, che-

---

83. Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden vom 29. November 1969 (BGBl. 1975 II., 305 ff.); de la Motte, S. 226 ff.

84. Internationales Übereinkommen vom 3. Mai 1996 über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See; de la Motte, S. 232 ff.

mische oder biologische Beschaffenheit des Wassers verändert wird, zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Die Haftung ist verschuldensunabhängig ausgestaltet.

*bb) Haftung nach § 22 Abs. 2 WHG*

Nach § 22 Abs. 2 WHG haftet der Inhaber bestimmter Anlagen für alle Schäden, die daraus entstehen, daß schädliche Stoffe aus einer Anlage in ein Gewässer gelangen, ohne in dieses eingebracht oder eingeleitet zu sein. Haftungsauslösende Elemente sind daher allein der Anlagenbegriff des § 22 WHG und die Inhaberschaft an einer solchen Anlage. Insbesondere sind Schiffe Anlagen im Sinne von § 22 WHG. Als Inhaber der Anlage „Schiff“ haftet das Schiffsverkehrsunternehmen nach § 22 Abs. 2 WHG für Schäden, die während des Transports durch das Austreten wassergefährdender Stoffe entstehen. Der in Anspruch genommene Reeder kann seine Haftung allerdings nach §§ 486 ff. HGB beschränken.

*cc) Auswirkungen des ISM Code*

Nach § 7 ISM Code sind zur Verhütung der Meeresverschmutzung für alle wichtigen Betriebsabläufe an Bord Pläne und Anweisungen zu erarbeiten, so daß auf einem ISM-zertifizierten Schiff Verfahrensanweisungen für alle Situationen existieren, die eine Haftung nach § 22 Abs. 1 WHG auslösen könnten. Es werden besondere Vorkehrungen getroffen, um zu verhindern, daß mit dem Bilgen- oder Schiffsabwasser oder nach der Leckage eines Transportbehälters wassergefährdende Stoffe ins Meer gepumpt werden. Die Haftung nach § 22 WHG wird durch eine ISM-Zertifizierung nicht völlig ausgeschlossen, weil es trotz der Zertifizierung zu Verschmutzungsschäden und damit zu einer Haftung kommen kann. Allerdings ist die Wahrscheinlichkeit derartiger Schäden geringer, wenn der ISM Code ernsthaft umgesetzt wird.

*c) Allgemeines Deliktsrecht*

Meeresumweltschäden können auch eine Haftung aus den allgemeinen Deliktsgesetzen der §§ 823, 831 BGB und § 485 HGB auslösen. Bis zum Inkrafttreten der HNS-Konvention kommt diesen Haftungsgesetzen eine besondere Bedeutung zu. Es wird im Einzelfall aber jeweils schwierig sein, den Nachweis einer Verursachung und eines Verschuldens zu führen.

### *III. Bedeutung des ISM Code für die Seeunfalluntersuchung*

Es ist nachfolgend näher zu untersuchen, welche Bedeutung der ISM Code für die Seeunfalluntersuchung hat.

#### *1. Zweck der Seeunfalluntersuchung*

Die Untersuchung erfüllt eine Doppelfunktion: Sie ist Grundlage für die Ursachenfeststellung (Gutachten), an deren Ergebnis sich Verwaltungsentscheidungen in Form der Feststellung eines fehlerhaften Verhaltens sowie der Entziehung eines staatlichen Befähigungszeugnisses einer Lotsbestellung bzw. des Ausspruchs eines Fahrverbots anschließen können. Grundlage der Seeunfalluntersuchung ist das See-Unfalluntersuchungsgesetz (SeeUG). Ursachen und Umstände des Seeunfalls sollen objektiv ermittelt werden, um festzustellen, ob diese durch Mängel der Bauart, Einrichtung, Ausrüstung, des Schiffsbetriebs, der Besatzung oder von Seeverkehrseinrichtungen oder durch Nichtbeachtung von Verkehrs-, Schiffssicherheits- oder Unfallverhütungsvorschriften verursacht worden sind.

#### *2. Verfahrensbeteiligte*

§ 4 Nr. 1 SeeUG bestimmt den Kreis der „natürlichen“ Beteiligten. Danach sind beteiligt am Verfahren der Kapitän, der Schiffsführer, die Schiffsoffiziere und Lotsen der an dem Seeunfall beteiligten Schiffe. In § 4 Nr. 2 SeeUG wird bestimmt, daß auch juristische Personen, Vereinigungen und Behörden Beteiligte sein können. Nach dem SeeUG kann also unter anderem auch der Nautiker vom Dienst eine Schlüsselfigur bei der Untersuchung des Seeamts sein.

#### *3. Das Untersuchungsverfahren*

Voraussetzung für eine wirksame Aufklärung eines Seeunfalls ist eine schnell einsetzende Untersuchung. Dies ist ohne eine Mitwirkung der unmittelbar oder mittelbar Betroffenen nicht möglich. Der Reeder, Kapitän, Schiffsführer und Lotse des betroffenen Schiffes sind deshalb gemäß § 11 Abs. 1 SeeUG zur Anzeige eines Seeunfalls verpflichtet. Auf Anfrage müssen sie allgemeine Auskünfte über das Schiff erteilen und beweis erhebliche Unterlagen wie benutzte Seekarten, Tagebücher und technische Aufzeichnungen aufbewahren und herausgeben. Wird der Seeunfall nicht angezeigt, so ist dieser Verstoß mit einem Bußgeld beehrt.

Die mündliche Verhandlung bildet den eigentlichen Kern des Untersuchungsverfahrens. Natürliche Personen sind als Beteiligte verpflichtet, zur

mündlichen Verhandlung persönlich zu erscheinen. Andere Beteiligte haben ihren Vertreter oder Beauftragten zu entsenden (§ 14 Abs. 2 SeeUG).

#### 4. *Der Seeamtsspruch*

Das Untersuchungsverfahren wird durch einen Spruch abgeschlossen (§ 17 Abs. 1 SeeUG). Dabei entscheidet das Seeamt unter Würdigung des Gesamtergebnisses des Verfahrens. Entsprechend dem Zweck der Untersuchung, die Ursachen festzustellen und die vorbeugende Gefahrenabwehr zu verbessern, enthält der Spruch

- Feststellungen über die Ursachen des Seeunfalls,
- die Entscheidung, daß ein fehlerhaftes Verhalten eines Beteiligten vorliegt, sofern die Verhandlung dies ergeben hat,
- unter den Voraussetzungen des § 19 SeeUG die Entscheidung über die Entziehung des Befähigungszeugnisses, einer Zulassung als Seelotse, einer Fahrerlaubnis oder die Anordnung eines Fahrverbots.

Das Seeamt kann ein fehlerhaftes Verhalten eines Beteiligten feststellen, wenn die Verhandlung ergeben hat, daß er Rechtsvorschriften, Verwaltungsanordnungen, Richtlinien oder allgemeine, für seinen Verantwortungsbereich geltende Grundsätze insbesondere der Schiffsführung, der Schiffsbetriebstechnik, der Sicherheit der Schifffahrt, des Umweltschutzes auf See oder allgemein anerkannte Regeln der Technik nicht beachtet hat (§ 18 SeeUG). Das Seeamt ist auch befugt, die Feststellung des Fehlens einer für die Berufsausübung erforderlichen Eigenschaft zu treffen mit der Folge der Patententziehung. Nur schweres berufliches Versagen rechtfertigt die Entziehung. Hierzu gehört auch ein schwerer Mangel an Verantwortungsbewußtsein.

#### 5. *Widerspruchsverfahren vor dem Bundesoberseeamt*

Über den Widerspruch gegen einen Verwaltungsakt des Seeamts entscheidet das Bundesoberseeamt. Es ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr in Hamburg und ein Widerspruchsausschuß, für den die Vorschriften über das Verfahren und die Besetzung des Seeamts sinngemäß gelten. Die Verhandlung vor dem Bundesoberseeamt umfaßt den gesamten Untersuchungsgegenstand. Es können neue Beweisanträge gestellt, Beteiligte neu hinzugezogen und die Herausgabe weiterer Unterlagen und Gegenstände zur Ermittlung angeordnet werden. Das Bundesoberseeamt trifft eine eigene neue Sachentscheidung. Das Untersuchungsverfahren wird durch einen Widerspruchsbescheid abgeschlossen. Das Bundesoberseeamt kann den Spruch des Seeamts auch zu Ungunsten des Widersprechenden

ändern und Entscheidungen bezüglich der Feststellung eines fehlerhaften Verhaltens bzw. der Entziehung eines Befähigungszeugnisses oder einer Fahrerlaubnis oder die Anordnung eines Fahrverbots auch gegen einen durch den Spruch des Seeamts nicht beschwerten Beteiligten treffen (§ 21 Abs. 3 Satz 1 SeeUG).

#### 6. *Die Klage vor dem Verwaltungsgericht*

Die gerichtliche Überprüfung des Seeamtsspruchs erfolgt durch das Verwaltungsgericht. Zuständig ist das Verwaltungsgericht Hamburg, da verfahrensrechtlicher Sitz des Bundesoberseeamts auch als Sitz der Seeämter gilt (§ 23 Abs. 1 SeeUG). Die Klage ist gegen die Bundesbehörde zu richten, die den angefochtenen Verwaltungsakt erlassen hat.

#### 7. *SeeUG und ISM Code*

Es gibt aufgrund der Besonderheit des SeeUG eine enge Verbindung zum ISM Code. Wird gegen im ISM Code enthaltene Pflichten an Bord oder an Land verstoßen und hat dieser Verstoß einen Seeunfall zur Folge, so wird das Seeamt und/oder das Bundesoberseeamt ein fehlerhaftes Verhalten des einzelnen Beteiligten feststellen müssen. In bezug auf das Befähigungszeugnis des einzelnen Beteiligten ist das Seeamt befugt, unter den Voraussetzungen des § 19 SeeUG das Befähigungszeugnis zu entziehen. Das Seeamt ist allerdings nicht befugt, das DOC oder das SMC zu entziehen, welches von der Seeberufsgenossenschaft ausgestellt ist, da § 19 SeeUG eine entsprechende Ermächtigung nicht erteilt. Es ist nur möglich, daß die Seeberufsgenossenschaft als ausstellende Behörde das DOC bzw. das SMC zurücknimmt oder aber widerruft, weil beide Dokumente wegen Verstoßes gegen den ISM Code nicht mehr Bestand haben können.

#### IV. *Zusammenfassung*

Aus den vorstehenden Darlegungen ergibt sich, daß der ISM Code erhebliche Auswirkungen auf die zivil-, straf- und öffentlich-rechtliche Verantwortung des Reeders für die Sicherheit auf Autofähren, Tankern und Massengutschiffen hat sowie auf die Seeunfalluntersuchung. Eine Verbesserung des Sicherheitsniveaus durch den ISM Code ist nur gewährleistet, wenn ein sicherheits- und umweltbewußtes Schiffsmanagement vorhanden ist. Ist das nicht der Fall, können auf die Reederei-Unternehmen, die Schiffsführung, den Durch-

führungsbeauftragten und die übrigen Mitarbeiter erhebliche Probleme in zivil-, straf- und öffentlich-rechtlicher Hinsicht zukommen.

Insgesamt gesehen, wird das Inkrafttreten des ISM Code die Haftung von Reederei-Unternehmen verschärfen. Dies wird zum einen daraus resultieren, daß die von dem Verfrachter zu erfüllenden Sorgfaltsmaßstäbe konkretisiert werden. Die Gerichte werden geneigt sein, die Abweichung von dem ISM Code oder dem SMS als Indiz für einen Sorgfaltsverstoß zu werten. Zum anderen wird sich der Verfrachter weniger häufig auf Haftungsbeschränkungen und -freistellungen berufen können. Maßgeblich ist insoweit zunächst, daß der § 607 Abs. 2 HGB ausschließende Tatbestand des § 559 HGB an Bedeutung gewinnen wird. Darüber hinaus werden Haftungsbeschränkungen entfallen, weil die Unternehmensleitung - bei einem funktionierenden SMS - von den Mißständen Kenntnis hatte und dementsprechend selbst schuldhaft handelte. Eigenes Verschulden nimmt dem Verfrachter die Haftungsfreistellung gemäß § 607 Abs. 2 HGB und dem Reeder gemäß Art. 4 des Londoner Haftungsbeschränkungsübereinkommens die Möglichkeit, die Haftung summenmäßig zu beschränken.

Andererseits ist nicht zu verkennen, daß einem funktionierenden SMS eine entlastende Funktion zukommt, da es die Einhaltung der gebotenen Sorgfalt indiziert. Der Einfluß des ISM Code sollte daher auch nicht überschätzt werden.

Gleiches gilt grundsätzlich für die deliktische Haftung des Reeders sowie für seine strafrechtliche und öffentlich-rechtliche Verantwortung. Diese wird einerseits durch Konkretisierung von Organisations- und Überwachungsverpflichtungen verschärft. Andererseits kann sich das Unternehmen entlasten, wenn es die Vorgaben einhält. Für ein rechtswidriges Verhalten des Durchführungsbeauftragten haftet der Reeder bzw. das Unternehmen grundsätzlich nur nach § 831 BGB, also mit Entlastungsmöglichkeit. Letzteres wird jedoch durch den ISM Code erschwert, da das Unternehmen zusätzliche Überwachungspflichten trifft. Ein Seeunfall oder eine Umweltverschmutzung werden in aller Regel ein Seeamtsverfahren nach sich ziehen.

Der Durchführungsbeauftragte kann bei eigenem Verschulden persönlich haften und straf- und öffentlich-rechtlich in Verantwortung genommen werden.

Der ISM Code, insbesondere die Informationspflicht des Reeders bezüglich des wahren Betreibers des Schiffes, wird - praktisch gesehen - die Möglichkeit erhöhen, auf die hinter ausländischen One-Ship-Kapitalgesellschaften stehenden Gesellschafter und Geschäftsführer Zugriff zu nehmen.

Der Versicherungsnehmer, der kein SMS einführt, läuft Gefahr, seinen Versicherungsschutz zu verlieren. Versicherer werden häufiger als bisher in der

Lage sein, dem Versicherungsnehmer nachzuweisen, daß er den Versicherungsfall vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt hat. Dies führt wiederum zur Leistungsfreiheit des Versicherers.

Ob die Zielsetzung des ISM Code sich verwirklicht, die Sicherheit auf See zu erhöhen und Menschen vor Schaden an Leib und Leben zu bewahren, Umweltschäden und Schäden an Vermögenswerten zu verhüten, wird erst die Zukunft erweisen. Eines steht aber bereits jetzt fest: Kommt es zu Schadensfällen, wird in erster Linie geprüft werden, ob die Bestimmungen des ISM Code eingehalten wurden. Ist das nicht der Fall, so kann dies erhebliche Auswirkungen für den Reeder haben.

## Abschlußvortrag

# Die Entwicklung des Schadenersatzrechts aus der Sicht der Versicherer

Dr. Bruno Gas, Vorsitzender des Hauptausschusses Schaden im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin

### *I. Einleitung*

Ich bin in meiner Eigenschaft als das für die Schadenversicherung zuständige Mitglied des Präsidiums des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft gebeten worden, das Schlußreferat des diesjährigen Verkehrsgerichtstages zu übernehmen und möchte gleich zu Beginn gestehen, daß ich mich dieser ehrenvollen Aufgabe mit etwas gemischten Gefühlen stelle. Auf der einen Seite begrüße ich es natürlich, daß die Versicherungswirtschaft wieder einmal vor diesem Plenum Akzente setzen kann. Andererseits weiß ich, daß ich hier Fachleuten des Verkehrsrechts gegenüberstehe, die mein etwaiges versicherungspolitisch kreatives Denken mit dem ganzen Gewicht ihrer beruflichen Erfahrung gegenprüfen. Dies macht es nicht leicht, bei der Betrachtung der Entwicklung des Schadenersatzrechtes Position zu beziehen und damit Themenkreise anzusprechen, deren komplexe Rechtsstruktur durchaus nicht mein Metier ist. Gleichwohl hält sich meine Befangenheit in Grenzen, da ich weiß, daß in diesem Kreis Vertreter der unterschiedlichsten Fachgebiete an meiner Stelle gestanden und durchaus nicht immer aus juristischer Sicht argumentiert haben. Ich denke, gerade dies macht den Reiz und die Effizienz einer solchen fachübergreifenden Veranstaltung aus.

Diesmal haben Sie es also mit einem Versicherer zu tun, und zwar, wie hier und da noch zu spüren sein wird, nicht nur mit einem Autoversicherer, sondern einem Vertreter des gesamten Schaden- und Unfallbereichs unserer Branche. Sie werden natürlich eine Darstellung aus unserer Sicht und unserer Interessenlage erwarten, und ich werde Sie darin auch nicht enttäuschen. Die Aufgabe von Interessenvertretern ist es nun einmal, Einfluß auf die Meinungsbildung ihrer Gesprächspartner und Zuhörer zu nehmen, wobei Ihre Erfolgserwartungen niedrig sein sollten: Meinen Auftritt sähe ich schon dann als nützlich an, wenn Sie meine Meinungen nicht adaptierten, sondern lediglich hier und da bezüglich Ihrer eigenen Meinungen ins Nachdenken kämen.

## *II. Zur Anwendung des geltenden Rechts auf Kfz-Schäden*

Ich möchte mich nun meinem ersten Themenkomplex zuwenden, der Entschädigung für Sachschäden im Straßenverkehr im europäischen Vergleich. Deutschland steht dort mit einem durchschnittlichen Schadenaufwand von ca. 3.500 DM (1996) in der EG nicht nur an erster Stelle, sondern sogar in einsamer Höhenlage. Wir fragen uns vermehrt, warum wir im Durchschnitt eineinhalbmal soviel wie in Frankreich und gar doppelt soviel wie in Großbritannien aufzuwenden haben. Dies ist bei der mittlerweile erfolgten Annäherung der Preisverhältnisse durchaus verblüffend. Ein naturwissenschaftliches Phänomen kann nicht vorliegen. Die Bremswege sind überall in Europa gleich, auch die Knautschzonen und schließlich auch die Verkehrsverhältnisse. Würde ein Beobachter von einem anderen Stern den Straßenverkehr und das Unfallgeschehen in Europa betrachten, würde ihm außer dem Linksverkehr auf einigen Inseln nichts ins Auge springen. Es kann also nur an der unterschiedlichen rechtlichen Würdigung dessen liegen, was man in Europa als Schaden ansieht. Dies ist um so verwunderlicher, als die fundamentalen Grundsätze des Schadenersatzrechts in den europäischen Kulturkreisen kaum variieren. Sie lassen sich im Grunde genommen bis zu Hammurabis Gesetzestafel und zum Naturrecht zurückverfolgen.

Ich möchte nicht allzusehr ins einzelne gehen, zumal die Ursachen der hohen Entschädigung gerade auf Verkehrsrgerichtstagen mehrfach diskutiert wurden und Ihnen bestens bekannt sein dürften. Dies erfordert einen Verzicht auf die an sich gebotene Darlegung der deutschen Gesetze und Rechtsprechung. Bitte sehen Sie mir diesen Verzicht zugunsten der Artikulierung klarer Wunschpositionen nach.

### *1. Entschädigung auf Gutachtenbasis*

Ich beginne mit der Entschädigung auf Gutachtenbasis. Es ist schon paradox, daß alle Welt hierin einen Mißstand sieht, jedoch niemand den Weg findet, diesen Mißstand zu beseitigen. Es kann doch nicht sein, daß die herkömmliche Anwendung des § 249 BGB dazu führt, daß jemand durch Richterspruch berechtigt sein soll, Sozialversicherungsbeiträge und Mehrwertsteuer in die eigene Tasche zu kassieren und sich dementsprechend zu bereichern. Ich kann mir nicht denken, daß die Urheber des BGB dies gebilligt hätten, wenn die genannten Steuern und Abgaben vor 100 Jahren auch nur annähernd so hoch gewesen wären wie heute. Die Naturalrestitution sollte zwar eine negative Vermögensbilanz des Geschädigten verhindern, aber keine positive Vermögensbilanz bewirken.

Hinzu kommt, daß die Gutachter die heutigen Möglichkeiten einer zeitwertgerechten Reparatur bei älteren Fahrzeugen schlicht ignorieren, obwohl eine rundum befriedigende Schadenbeseitigung bei Einsatz von Gebrauchtteilen möglich und sinnvoll ist.

Richterrecht hat in vielen Dingen das bürgerliche Recht den veränderten Situationen, manchmal auch dem Zeitgeist angepaßt. Ich würde mich sehr freuen, wenn ein Gericht den Mut fände, hier den Gordischen Knoten zu durchschlagen. Ein Querdenken zu den Bestimmungen über die ungerechtfertigte Bereicherung könnte hierzu das Schwert liefern.

In diesem Zusammenhang kann ich es mir nicht versagen, auf das erhebliche Betrugspotential bei solchen Entschädigungen hinzuweisen. Die Urheber des Strafgesetzbuches waren gut beraten, als sie - wenn auch wenig wirksam - den Versicherungsbetrug unter schärfere Strafe stellten, denn sie wußten, daß dieser nur vordergründig zu Lasten der Versicherungswirtschaft, nachhaltig jedoch zu Lasten der ehrlichen Versicherten geht und diese sich nicht im geringsten hiergegen wehren können. Leider gilt § 265 StGB nicht für Gefälligkeitsgutachten, die über den wahren Schaden hinausgehen oder denen gar kein Schaden zugrunde liegt.

## 2. *Aufwand für Mietwagen*

Stärker denn je fühlen wir uns durch den in Europa mit Abstand höchsten Aufwand für Mietwagen belastet. Hierbei hat die jüngste Entscheidung zur Frage der Schadenminderungspflicht das Problem weiter verschärft. Natürlich braucht ein Geschädigter keine Marktforschung zu betreiben, aber hinreichendes Wissen über angemessene Preise sollte man schon verlangen können, zumal man sieht, wie aufgeklärt ansonsten die Verbraucher sind und wie sie sich verhalten, wenn sie eine nicht schadenbedingte Anmietung eines Wagens vornehmen. Mit der durch Rechtsprechung sanktionierten Spaltung des Mietwagenmarktes zu Lasten der Versicherer werden wir uns nicht abfinden.

## 3. *Übernahme der Gutachterkosten*

Ein weiteres Reizthema der Autoversicherer ist die nahezu uneingeschränkte Verpflichtung zur Übernahme von Gutachterkosten. Seit 30 Jahren gilt in Deutschland der Grundsatz, daß ein Versicherer Gutachterkosten zu übernehmen hat, wenn der Schaden 1000 DM übersteigt. Auch hier träume ich von einem mutigen Gericht, einem Gericht, das die Entwicklung der Monteurlöhne

in dieser Zeit und die Fortschritte im Reparaturwesen berücksichtigt und uns die hohen Nebenkosten bei Bagatellschäden endlich abnimmt.

#### 4. *Merkantiler Minderwert*

Schließlich muß ich den deutschen Sonderweg bei den Ansprüchen auf Ersatz des merkantilen Minderwerts, dem „Schmerzensgeld“ für erlittene Beulen am Auto, ansprechen. Ein Minderwert entsteht bei den heutigen Reparaturtechniken zumindest bei kleinen und mittleren Schäden überhaupt nicht mehr; Entschädigungsleistungen hierfür sind völlig obsolet geworden und werden im übrigen im Ausland mit Erstaunen zur Kenntnis genommen. Offenbar liegen die Ursachen für den merkantilen Minderwert in derselben Ursache, die dazu führt, daß man den Deutschen ein erotisches Verhältnis zum Auto nachsagt, und wenn dies wahr ist, so dürfte dieses seelische Empfinden mitunter auch bei Richtern und Anwälten vorhanden gewesen sein. Indessen glaube ich, daß sich in den letzten Jahrzehnten manches in der Einstellung der Autofahrer geändert hat. Die pragmatische Betrachtung des Autos als Verkehrsmittel nimmt zu; es wäre schön, wenn dies künftig auch in einer kritischeren Wertung bei der Bemessung des merkantilen Minderwertes zum Ausdruck käme.

#### 5. *Marktwirtschaftliche Gründe für die Schadenentwicklung*

Bei aller Kritik an der gegenwärtigen Sachschaden-Bewertung will ich nicht verkennen, daß die Autoversicherer selbst nicht ganz unschuldig am heutigen Zustand sind, da sie die Entwicklung über lange Jahre hinweg geduldet haben. Solange die Autoversicherer unter der Preisaufsicht des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungswesen standen, konnten sie sicher sein, daß jede Veränderung der Schadenlast in eine behördlich verordnete Beitragserhöhung mündete. Seit 1994 ist dies nun anders. Wir müssen aus eigener Kraft etwaige Beitragserhöhungen durchsetzen. Daß uns dies schwerlich gelingt, ist jedem Kenner des Marktes bekannt. Eher werden Rabatte gewährt als Prämien erhöht, und bevor man Beiträge erhöht, versucht man, die Kosten und damit auch die Schadenkosten zu senken. Der verschärfte Wettbewerb bringt die sogenannten weichen Schadenkosten stärker denn je ins Scheinwerferlicht, und ich bin sicher, daß wir Versicherer eine vorher nicht gekannte Hartnäckigkeit in dieser Frage entwickeln werden.

### *III. Perspektiven zum 2. Gesetz zur Änderung schadenersatzrechtlicher Vorschriften*

#### *1. Einschränkung der Entschädigung auf Gutachtenbasis*

Bei der Entschädigung auf Gutachtenbasis hatten wir bereits durch diesen Gesetzesentwurf des Justizministeriums Hoffnungen schöpfen können, das in solchen Fällen Steuern und Abgaben als nicht entschädigungsfähig definierte. Der Entwurf konnte den Bundestag jedoch schon aus Zeitgründen nicht mehr passieren. Sicher gab es in ihm handwerkliche Unvollkommenheiten, aber in der Grundlinie wies er den richtigen Weg, und wir denken, daß er nicht für alle Zeiten in den Schubladen verschwindet, sondern in gewandelter Form wiederkehrt.

Ich möchte in diesem Zusammenhang nochmals betonen, daß es uns nicht darauf ankommt, Sozialbeiträge und Mehrwertsteuern zu ersparen: Kommt es durch die Gesetzesänderung zu mehr Reparaturen in fachkundigen Werkstätten (und damit auch zu einer Ausweitung regulärer Arbeitsverhältnisse), so haben wir keine Probleme damit, die Rechnungen mit allen Kalkulationsbestandteilen zu übernehmen.

#### *2. Schmerzensgeld bei Gefährdungshaftung*

Die durch den Regierungswechsel ruhenden Änderungsvorschläge zum Schadenersatzrecht enthalten nicht nur den soeben geschilderten Einsparvorgang, sondern auch etliche Mehrbelastungen, die zunächst die Versicherer und auf Dauer die Versicherten treffen. Auch hier werden wir mit einer Wiederaufnahme der Diskussionen rechnen müssen, wobei wir nur hoffen können, daß vereinzelt geäußerte Vorstellungen zu einer über den Entwurf hinausgehenden Ausdehnung des Haftungsrechts bis hin zur Verdachtshaftung uns erspart bleiben. Ich möchte im folgenden einige Anmerkungen zu der angedachten Novellierung aus der Sicht der Versicherer machen.

Das Kernthema schlechthin ist die Einführung einer Haftung für Schmerzensgeld unabhängig vom Verschulden des Schädigers. Für die Autoversicherer dürfte dies kein fundamentales Problem darstellen, sofern in diesem Zusammenhang endlich eine Bagatellgrenze bei Schmerzensgeldfällen geschaffen wird. In diesem Kreis möchte ich jedoch um Verständnis dafür bitten, daß die Frage der Einführung eines verschuldensunabhängigen Schmerzensgeldes im Produkthaftungs- und im Umweltrecht von überragender Bedeutung ist. Die produzierende Wirtschaft und dort insbesondere die Pharmaindustrie müßte hier ein Schadenpotential schultern, dessen Ausmaß nicht vorausgesagt werden kann. Dies sind die eigentlich Betroffenen, und primär diese müssen ihre Meinung einbringen.

Noch ist offen, wie weit die Schmerzensgeldverpflichtungen gehen sollen. Als Versicherer stehen wir grundsätzlich zur Deckung einer erweiterten Haftung bereit, wobei wir allerdings bei fehlendem Verschulden die Beschränkung auf dauerhafte und erhebliche Schäden als zwingend ansehen. Einen Versicherungsschutz für Haftungen ohne Kausalkette, für Haftungen aus einem Anscheinsbeweis und für Haftungen für indirekte Schäden können wir uns allerdings nicht vorstellen.

Wir haben immer den Standpunkt vertreten, daß die Schmerzensgeldregelungen im deutschen Haftungsrecht nicht unterschiedlich gestaltet werden dürfen nach den einzelnen denkbaren Ursachen. Deshalb sollte auch der Straßenverkehr keine besondere Rolle einnehmen, und die Verkehrsoffer sollten weder Vorreiter noch Benachteiligte sein. Ich hoffe sehr, daß wir in den wirklichen Problembereichen zu erträglichen Lösungen kommen, die alsdann auch für Schadenfälle im Straßenverkehr brauchbar sind.

### 3. *Besserstellung der Kinder bei Verkehrsunfällen*

Eine Haftungserhöhung, bei der der Gesetzgeber bei den Versicherern offene Türen einrennen würde, ist die angedachte Erhöhung der Altersgrenze für die Schuldunfähigkeit von Kindern bis zum zehnten Lebensjahr bei Verkehrsunfällen. Ich will überhaupt nicht verhehlen, daß wir uns bei der gegenwärtigen Rechtslage moralisch unwohl fühlen

Nicht einverstanden sind wir allerdings mit der Intention des Gesetzgebers, daß mit der Erhöhung der Altersgrenze die Einschränkung der Exkulpationsmöglichkeit auf höhere Gewalt verbunden sein soll. Sachgerechter wäre eine Regelung, wonach der Schädiger bei Schuldunfähigen keine Möglichkeit hätte, sich auf die Unabwendbarkeit des Ereignisses zu berufen. Dies hätte bei Kinderunfällen die gleichen gewünschten Rechtsfolgen, würde uns aber bei sonstigen Schäden nicht in die Lage bringen, weitaus mehr Schäden als bisher quotieren und damit in größerem Umfange als bislang Rückstufungen in Schadenfällen vornehmen zu müssen. Ich denke, daß hier ein brauchbarer Kompromiß gefunden werden kann.

### IV. *Aktuelle Einzelfragen*

Ich möchte nun zwei Themen aufgreifen, deren öffentliche Diskussion wir in jüngerer Zeit mit einem gewissen Erstaunen beobachten.

### 1. *Grobe Fahrlässigkeit in der Kaskoversicherung*

Zum einen geht es darum, daß uns der Vorwurf gemacht wird, wir wendeten bei Kaskoschäden den Einwand der groben Fahrlässigkeit verstärkt an. Ich will nicht ausschließen, daß die Deregulierung auch hier eine, wenngleich nur bescheidene Rolle spielt. Man muß aber auch konstatieren, daß die Möglichkeiten fahrlässigen Verhaltens zunehmen. Zum einen zwingt der zunehmende Straßenverkehr dazu, ständig achtzugeben. Ablenkungen können schneller als in früherer Zeit Konsequenzen haben. Zum anderen muß man sich auch die zunehmende Zweckentfremdung unserer Autos anschauen. Sie haben sich zu rollenden Diskos und neuerdings vermehrt auch zu rollenden Fernsprechkzellen entwickelt. Das hieraus fließende Gefahrenpotential ist nicht zu unterschätzen. Gerade hier kann niemand von Augenblicksversagen sprechen.

Im übrigen scheint mir der Hinweis erforderlich, daß die Versicherungswirtschaft durchaus im Einklang mit der Rechtsprechung lebt. Die Gerichte haben in den letzten Jahren schon eher einmal ein Auge zugedrückt, die Grenze zwischen einfacher und grober Fahrlässigkeit im großen und ganzen jedoch für uns nachvollziehbar definiert. Dies gilt übrigens offenbar auch für unsere Kunden, da die Anzahl der Rechtsstreitigkeiten sehr gering ist.

Ich möchte an alle diejenigen unter Ihnen, die mit diesem Thema befaßt sind, appellieren, die bisherige Linie nicht unter dem Druck von Interessenverbänden und der veröffentlichten Meinung zu verlassen. Hierfür haben wir, wie ich meine, durchaus gewichtige Argumente.

Zum einen ist der Begriff der groben Fahrlässigkeit nicht auf die Kaskoversicherung beschränkt. In den meisten Sparten der Schadenversicherung spielt er eine bedeutende Rolle. Eine Aufweichung in der Autoversicherung kann nicht ohne Folgen z. B. für die Feuer- oder die Einbruchdiebstahlversicherung bleiben. Zum anderen wissen wir, daß grob fahrlässiges Verhalten sprunghaft zunimmt, sobald die Fahrlässigkeit keine Konsequenzen für die Versicherten mehr hat. Eine klare Linie in der Frage der groben Fahrlässigkeit ist somit auch eine wichtige Maßnahme zur Schadenverhütung. Weichen wir die Fronten auf, so zahlen die Umsichtigen für die Leichtfertigen.

### 2. *Schadenersatz bei Massenunfällen*

Das zweite aktuelle Thema betrifft die auf dem 62. Deutschen Juristentag unterbreitete Anregung zu einer gesetzlichen Regelung der Entschädigung bei Massenunfällen. Das Thema ist dort weit gefaßt worden und umfaßt die verschiedensten Arten von Schadenereignissen, bei denen Rechte und Rechtsgüter einer Vielzahl von Personen betroffen werden.

Ich möchte mich hier nur als Autoversicherer äußern und darauf hinweisen, daß die Autoversicherer bereits seit den siebziger Jahren über geeignete Instrumentarien verfügen, um ohne rechtliche Sonderregelungen die auf den Autobahnen mitunter vorkommenden Massenkarambolagen sachgerecht abzuwickeln.

Unabhängig hiervon wollen wir die Anregungen gern aufgreifen und diskutieren. Schon heute möchte ich allerdings unterstreichen, daß die Schaffung einer besonderen Rechtslage für Massenschäden nicht zu einer grundlegend anderen Regulierung als bei Einzelschäden führen darf. Einem „Mengenrabbat“ in der Verschuldensfrage werden wir uns widersetzen. Auch hier gilt es, Tendenzen zur Leichtfertigkeit im Autoverkehr entgegenzuwirken.

### 3. *Schadenmanagement der Versicherer*

Wenn man über Entwicklungen im Schadenersatzrecht referiert, sollte man ein Thema nicht auslassen, das zwar nicht primär rechtliche Aspekte hat, aus dem sich aber solche entwickeln könnten. Ich meine hiermit die Tendenzen, die unter dem Stichwort „Schadenmanagement“ am Markt zu beobachten sind.

Versicherungsunternehmen verstehen sich mehr denn je als Dienstleistungsunternehmen. Der Wettbewerb um den einzelnen Kunden spielt sich nicht nur an der Preisfront ab, sondern bringt uns auch dahin, in Schadenfällen früher als bisher üblich tätig zu werden und den Geschädigten eine möglichst umfassende Hilfe anzubieten. Die meisten Autoversicherer bieten Assistance-Systeme an; das breiter gestreute Schutzbriefangebot wird deren Nutzung verstärken. Unabhängig vom schärfer gewordenen Wettbewerb ziehen die Autoversicherer in dem Bemühen um schnelle und effiziente Schadenregulierung an einem Strang. Die Übernahme der Notrufsäulen an den Bundesautobahnen zählt hierzu ebenso wie die Installation eines jederzeit erreichbaren Zentralrufs der deutschen Autoversicherer.

Mit all diesen Maßnahmen wollen wir einerseits unsere Kunden besser bedienen, zum anderen natürlich aber auch angemessene Preise bei Abschleppunternehmen, Autovermietern und Sachverständigen durchsetzen. Mit unserem Serviceangebot sind wir allerdings nicht allein auf dieser Welt. Wir konkurrieren mit der Mobilitätsgarantie etlicher Autohersteller, aber natürlich und vor allem auch mit den Automobilclubs. Hier läßt uns eine Initiative des ADAC aufhorchen, die das Ziel hat, seinen Kunden im Schadenfall oder bei einer Panne alle Sorgen abzunehmen. Das klingt nicht viel anders als das Bemühen der Versicherer. Man darf allerdings Zweifel daran haben, ob der ADAC die gleiche Preisempfindlichkeit an den Tag legen wird wie wir. Dagegen spricht seine klare Empfehlung von Vertragspartnern vom Abschleppen bis zur

Rechtsberatung, was den Wettbewerb auf dem ganzen Sektor der Schadenhilfe noch weiter einschränken dürfte. Noch mehr spricht die Aussage dagegen, man werde Einfluß auf das Regulierungsverhalten der Versicherer ausüben. Diese Aussage sollte die Richter unter Ihnen etwas verstimmen, da wir meinen, keinerlei Regulierungs-„Verhalten“ an den Tag zu legen, sondern nach der bestehenden Rechtslage zu entschädigen.

Man darf gespannt sein, was sich aus diesem Wettlauf um den König Kunden entwickeln wird. Wir stellen uns gern einem fairen Wettbewerb. Er könnte beide Seiten zu Höchstleistungen bringen und letztlich im Interesse der Autofahrer eine perfekte Hilfe in Notfällen auf die Beine stellen. Einer Profilierung zu Lasten der Versicherungswirtschaft werden wir uns hingegen ebenso widersetzen wie der Entstehung einer unausgewogenen Nachfragemacht oder gar von Monopolen.

#### V. *Schlußbemerkung*

Meine Damen und Herren, mit diesem Themenkreis möchte ich die Betrachtung aktueller Themen abschließen und zum Abschluß auf unser Selbstverständnis eingehen, mit dem wir uns in die Entwicklung des Schadenersatzrechts einbringen.

Die Zeiten, in denen eine Versicherungsgesellschaft lediglich korrekt verwaltet werden mußte und ihr das ewige Gedeihen sicher war, sind längst vorbei. Wir sind „Vollkaufleute“ geworden, also allesamt Wirtschaftsbetriebe, und werden in aller Schärfe nach unseren Erfolgen bewertet. Jede günstige Schadenentwicklung verbessert unsere Ertragslage, jeder Negativtrend verschlechtert sie. Beitragsanpassungen sind nur unter großen Schwierigkeiten durchzusetzen und führen weitaus stärker als früher zu Verlusten von Kundenbeziehungen. So ist es hoffentlich verständlich, daß wir in allen Zweigen unseres Gewerbes stärker denn je um eine Verbesserung der Schadensituation bemüht sind. Unsere gesamten Aktivitäten bei der Schadenverhütung haben hierdurch neue Akzente erhalten.

Hier tun wir uns in der Öffentlichkeit leicht, weil wir allgemeinen Lobes sicher sind. Bei dem Hinterfragen der Angemessenheit von Entschädigungen ist unser Bemühen weniger populär, dennoch dürfen wir dies nicht unterlassen.

Ein Wegschauen bei überhöhten Forderungen kommt auch deshalb nicht in Frage, weil wir uns auch als Interessenwahrer derjenigen sehen, die unser Beitragsvolumen zusammenbringen. Immerhin 40 Milliarden DM geben die deutschen Autofahrer jährlich für das aus, was sie im Straßenverkehr anrichten. Stünde diese Umsatzgröße nicht in der Verantwortung der Privatwirtschaft, sondern würde sie im Stile einer anonymen Vermögensmasse wie z.B. der

Sozialversicherung verwaltet, so wäre niemand da, der den bekanntlich stets überbordenden Ansprüchen Widerstand entgegensetzt. Bei 50 Millionen versicherten Fahrzeugen wird kein Geschädigter daran denken, sich in seinen Ansprüchen zu bescheiden, weil er damit den Interessen der Gesamtheit der Autofahrer dient.

Ich würde mich freuen, wenn ich mit meinen Ausführungen ein wenig Verständnis für die Sicht der Versicherungswirtschaft gewonnen hätte und wenn Sie, soweit Sie Recht zu sprechen haben, den einen oder anderen Denkanstoß aufgriffen.