

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

# 40. DEUTSCHER VERKEHRSGERICHTSTAG 2002

Veröffentlichung  
der auf dem 40. Deutschen Verkehrsgenichtstag  
am 24. und 25. Januar 2002 in Goslar  
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

– 40. VGT 2002 –

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

# 40. DEUTSCHER VERKEHRSGERICHTSTAG 2002

Veröffentlichung  
der auf dem 40. Deutschen Verkehrsgerichtstag  
am 24. und 25. Januar 2002 in Goslar  
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Die Durchführung des 40. 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, dem GDV, sowie der Hasseröder Brauerei, der VOLKSWAGEN BANK und dem Volkswagen Service® 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 a. D.  
Hans-Jürgen Gebhardt, Rechtsanwalt  
Michael Harald Jordan, Vorsitzender Richter am Landgericht a. D.  
Dr. Eckhart Jung, ADAC, Juristische Zentrale  
Christine Kramer, Ministerialrätin  
Dr. Gerhard Küppersbusch, Allianz Versicherungs-AG  
Klaus Labenski, Geschäftsführer  
Reiner Lilie, Oberstaatsanwalt a. D.  
Dr. Dietrich Steinicke, Ministerialrat  
Wolfgang Vogt, Rechtsanwalt

Hamburg 2002

Herausgeber:

Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V.  
– Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar –  
Baron-Voght-Straße 106 a \* 22607 Hamburg  
Telefon: 040 / 89 38 89 \* Telefax: 040 / 89 32 92  
Internet: <http://www.deutsche-verkehrsakademie.de>  
E-Mail: [service@deutsche-verkehrsakademie.de](mailto:service@deutsche-verkehrsakademie.de)

Redaktion: Michael Harald Jordan

Gesamtherstellung:

Brune-Mettcker Druck- und Verlagsgesellschaft mbH,  
Wangerstraße 14, 26441 Jever

## INHALTSVERZEICHNIS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Arbeitskreise</b>  |     |
| Themen, Leiter, Referenten .....  | 5   |
| <b>Empfehlungen</b>   |     |
| der Arbeitskreise .....   | 7   |
| <b>Begrüßungsansprache</b>  |     |
| des Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft,<br>Generalbundesanwalt Kay Nehm .....                          | 15  |
| <b>Eröffnungsansprache</b>  |     |
| des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages,<br>Dr. Peter Macke .....   | 20  |
| <b>Plenarvortrag</b>  |     |
| „Verkehrspolitik zwischen Reglementierung und Mobilität“<br>Sigmar Gabriel,<br>Ministerpräsident des Landes Niedersachsen ..... | 27  |
| <b>Referate:</b>  |     |
| <b>Arbeitskreis I:</b>  |     |
| „Senioren im Straßenverkehr“  |     |
| Dipl.-Wirtschafts-Ing. Stephan Bujnoch .....  | 37  |
| Prof. Dr. med. Wolfgang Eisenmenger .....   | 49  |
| Oskar Link .....  | 64  |
| <b>Arbeitskreis II:</b>   |     |
| „Produkthaftung im Straßenverkehr“  |     |
| Kurt Lechner .....  | 73  |
| Silvia Schattenkirchner .....   | 81  |
| Dr. Siegfried Schwung .....   | 92  |
| <b>Arbeitskreis III:</b>  |     |
| „Drogen im Straßenverkehr“  |     |
| Gerhard Athing .....  | 101 |
| Prof. Dr. med. Gerold Kauert .....  | 110 |
| Dr. Rolf Schneider .....  | 122 |
| <b>Arbeitskreis IV:</b>   |     |
| „Restwert“  |     |
| Dipl.-Ing. FH Markus Beck .....   | 135 |
| Hans-Jürgen Gebhardt .....  | 145 |
| Bernd-Matthias Höke .....   | 160 |

**Arbeitskreis V:**

|                    |     |
|--------------------|-----|
| „Unfallrisiko Lkw“ |     |
| Frank Albrecht     | 169 |
| Peter Baranowski   | 180 |
| Dr. Alex Schindler | 189 |

**Arbeitskreis VI:**

|                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| „Kraftfahrzeug-Unfall in Europa“ |     |
| Holger Backu                     | 201 |
| Prof. Dr. Christian Huber        | 214 |
| Ulf Lemor                        | 225 |

**Arbeitskreis VII:**

|   |     |
|---|-----|
| „Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen“ |     |
| Prof. Dr. Jörg-Martin Jehle/Martin Kirchner | 243 |
| Hans Piesker                                | 254 |
| Oskar Riedmeyer                             | 270 |

**Arbeitskreis VIII:**

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| „Perspektiven der Bahn“   |     |
| Thomas Kohl               | 279 |
| Karl-Peter Naumann        | 287 |
| Dipl.-Ing. Fritz Schröder | 297 |

**Abschlussvortrag**

|   |     |
|---|-----|
| „Kraftfahrzeug-Handel in Europa“  |     |
| Volker Lange, Senator a. D., Präsident des Verbandes der Importeure von Kraftfahrzeugen e.V. (VdIK), Bad Homburg v.d.H. | 305 |

Die Anzahl der erfassten Teilnehmer am 40. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2002 betrug 1649.

Sie gliederten sich nach Gruppen wie folgt auf:

|                              |     |                      |    |
|------------------------------|-----|----------------------|----|
| Rechtsanwälte                | 466 | Verwaltung           | 76 |
| Versicherer                  | 300 | Firmen               | 63 |
| TÜV/DEKRA/Sachverständige    | 162 | Staats-/Anwälte      | 44 |
| Automobilclubs/Verkehrswacht | 110 | Berufsgenossenschaft | 34 |
| Polizei                      | 85  | Sonstige Berufe      | 73 |
| Richter                      | 82  |                      |    |
| Mediziner, Psychologen       | 76  | Medienvertreter      | 78 |

## ARBEITSKREISE, THEMEN, LEITER, REFERENTEN

- Plenarvortrag:** **Verkehrspolitik zwischen Reglementierung und Mobilität**  
Sigmar Gabriel,  
Ministerpräsident des Landes Niedersachsen, Hannover
- Arbeitskreis I: Senioren im Straßenverkehr**  
– Unfalldisposition – Unterstützung durch Technik  
– Rechtsfragen –
- Leitung: Eva Borck, Oberstaatsanwältin a. D., München
- Referenten: (1) Dipl.-Wirtschafts-Ing. Stephan Bujnoch,  
BMW-Group, Abt. Verkehrstechnik, München  
(2) Prof. Dr. med. Wolfgang Eisenmenger,  
Institut für Rechtsmedizin, München  
(3) Oskar Link, Rechtsanwalt, Bruchsal
- Arbeitskreis II: Produkthaftung im Straßenverkehr**  
– Produktsicherheit – Opferschutz – Europäische Rechtsentwicklung –
- Leitung: Dr. Gerda Müller, Vorsitzende Richterin am Bundesgerichtshof,  
Karlsruhe
- Referenten: (1) Kurt Lechner MdEP, Notar, Mitglied im Ausschuss des  
Europäischen Parlaments für Recht und Binnenmarkt,  
Straßburg  
(2) Silvia Schattenkirchner, Rechtsanwältin,  
ADAC – Juristische Zentrale – München  
(3) Dr. Siegfried Schwung, Rechtsanwalt, Leiter Rechtsabteilung  
Produkt, DaimlerChrysler AG, Stuttgart
- Arbeitskreis III: Drogen im Straßenverkehr**  
– Absolute Fahrunsicherheit – Verwaltungsrechtliche Konsequenzen – Medizinische Aspekte –
- Leitung: Prof. Dr. Bernd Friedel, Bundesanstalt für Straßenwesen,  
Bergisch-Gladbach
- Referenten: (1) Gerhard Athing, Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe  
(2) Prof. Dr. med. Gerold Kauert, Klinikum der  
Johann-Wolfgang-Goethe-Universität, Frankfurt/M.  
(3) Dr. Rolf Schneider, Rechtsanwalt, Koblenz
- Arbeitskreis IV: Restwert**  
– Schadensberechnung – Restwertbörsen  
– Schadensminderungspflicht –
- Leitung: Dr. Harry Haerendel, Vorsitzender Richter am Landgericht a. D.,  
Hamburg
- Referenten: (1) Dipl.-Ing. FH Markus Beck, Krafffahrzeugsachverständiger,  
Darmstadt  
(2) Hans-Jürgen Gebhardt, Rechtsanwalt, Homburg/Saar  
(3) Bernd-Matthias Höke, Bereichsleiter Krafffahrt-Schaden,  
Signal Iduna Gruppe, Dortmund

**Arbeitskreis V: Unfallrisiko Lkw**

- Lkw-Überholverbot auf BAB? – Ladungssicherung
- Sozialvorschriften –

Leitung: Ernst Vorrath, Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr, Köln

- Referenten:
- (1) Frank Albrecht, Regierungsdirektor, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin
  - (2) Peter Baranowski, Bereichsleiter Speditionen und Logistik bei der Gewerkschaft ver.di, Berlin
  - (3) Dr. Alex Schindler, Leiter der Rechtsabteilung des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Frankfurt/M.

**Arbeitskreis VI: Kraftfahrzeug-Unfall in Europa**

- Verbesserung der Regulierung – Rechtsstellung schwacher Verkehrsteilnehmer – Rechtsverfolgungskosten –

Leitung: Willi Rothley MdEP, Rechtsanwalt, Brüssel

- Referenten:
- (1) Holger Backu, Rechtsanwalt, ADAC – Juristische Zentrale –, München
  - (2) Prof. Dr. Christian Huber, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule, Aachen
  - (3) Ulf Lemor, Leiter der Brüsseler Vertretung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Brüssel

**Arbeitskreis VII: Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen**

- Rückfallverhalten – Entziehung der Fahrerlaubnis und Sperrfrist –
- Nachschulung –

Leitung: Erhard Rex, Generalstaatsanwalt, Schleswig

- Referenten:
- (1) Prof. Dr. Jörg-Martin Jehle, Georg-August-Universität, Göttingen
  - (2) Hans Piesker, Bundesanwalt, Karlsruhe
  - (3) Oskar Riedmeyer, Rechtsanwalt, München

**Arbeitskreis VIII: Perspektiven der Bahn**

- Betriebssicherheit – Situation der Nutzer – Strukturfragen –

Leitung: Dr. Franz-Joachim Jagow, Ministerialdirigent a. D., Rechtsanwalt, Stuttgart,

- Referenten:
- (1) Thomas Kohl, Ministerialdirektor, Leiter der Abt. Eisenbahnen und Wasserstraßen, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin
  - (2) Karl-Peter Naumann, Bundesvorsitzender des Fahrgastverbandes ProBahn, Hamburg
  - (3) Dipl.-Ing. Fritz Schröder, Bereichsleiter Sicherheit, Deutsche Bahn AG, Berlin

**Abschlussvortrag: Kraftfahrzeug-Handel in Europa**

Volker Lange, Senator a. D., Präsident des Verbandes der Importeure von Kraftfahrzeugen e.V. (VdIK), Bad Homburg

## **Empfehlungen des 40. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2002**

*Arbeitskreis I:*

### **„Senioren im Straßenverkehr“**

Handlungsbedarf für den Gesetzgeber zur Anordnung regelmäßiger Sehtests ist nicht nachgewiesen. Der Anteil unfallbeteiligter Senioren rechtfertigt eine solche Forderung nicht. Die bestehenden gesetzlichen Regelungen zur Fahrerlaubnis erscheinen für alle Altersgruppen ausreichend.

Stattdessen ist zu erinnern an das ureigene, vitale Interesse der älteren Verkehrsteilnehmer an der Erhaltung ihrer Mobilität. Sie haben in Eigenverantwortlichkeit ihre gesundheitliche Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr in geeigneten Abständen zu überprüfen bzw. überprüfen zu lassen.

Bessere Informationen über Beeinträchtigungen der Fahrtauglichkeit durch Gesundheitsdefizite und Medikamentenwirkungen sind erforderlich. Ärzte, Apotheker und Verkehrspsychologen müssen die ihnen obliegende Aufklärungsarbeit verstärken. Die Arzneimittelindustrie wird aufgefordert, bereits die Verpackungen von Medikamenten, welche die Fahrtauglichkeit erheblich beeinträchtigen können, einheitlich und deutlich zu kennzeichnen.

Automobil- und Verkehrssicherheitsverbände, Behörden und Medien sollen durch Aufklärungskampagnen und Beratung das Problembewusstsein älterer Verkehrsteilnehmer schärfen. Ein ausreichendes, auf die Bedürfnisse des älteren Verkehrsteilnehmers ausgerichtetes Fortbildungsangebot muss folgen. Der Verkehrsgerichtstag appelliert an die älteren Verkehrsteilnehmer, von diesen Angeboten vermehrt Gebrauch zu machen.

Kommunen, andere Verkehrsträger und Versicherungen werden aufgefordert, Anreize zu schaffen. Dies kann z. B. geschehen durch reduzierte Versicherungsprämien für den Nachweis regelmäßiger freiwilliger Gesundheitschecks oder durch Gewährung kostenloser Beförderung im öffentlichen Nahverkehr bei freiwilligem Verzicht auf die Fahrerlaubnis. Im Interesse der Senioren sollte das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs verbessert werden.

Alle Verkehrsteilnehmer werden zugunsten der Senioren im Straßenverkehr an ihre besonderen Sorgfaltspflichten erinnert, jede Gefährdung auszuschließen (§ 3 Abs. 2 a StVO).

*Arbeitskreis II:*

### **„Produkthaftung im Straßenverkehr“**

1. Das geltende Produkthaftungsrecht gewährleistet im Allgemeinen einen angemessenen Interessenausgleich zwischen Produzenten und Verbraucher. Änderungen des europäischen Produkthaftungsrechts sind allenfalls punktuell überlegenswert, so etwa die Abschaffung der Selbstbeteiligung, die Ausdehnung der Verjährung oder die obligatorische Gewährung immateriellen Schadensersatzes. Eine Umstrukturierung des europäischen Produkthaftungsrechts in eine Haftung nach amerikanischem Vorbild (class action, market share liability etc.) ist ebenso abzulehnen, wie eine grundsätzliche Umkehr der Beweislast.
2. Der Arbeitskreis begrüßt die Änderung der EU-Richtlinie über die allgemeine Produktsicherheit und die damit erreichte Verbesserung des Verbraucherschutzes. Er fordert den deutschen Gesetzgeber auf, diese Richtlinie raschestmöglich umzusetzen durch eine entsprechende Änderung des Produktsicherheitsgesetzes.
3. Dabei soll er auch die Kostentragungspflicht für die vorgesehenen Rückrufaktionen regeln.
4. Der Arbeitskreis empfiehlt zu prüfen, ob der Hersteller seiner Produktbeobachtungspflicht in Bezug auf mögliche Gefahren durch die Kombination mit Drittprodukten, die er nicht vertrieben hat, dadurch genügt, dass er solche Gefahren dem KBA meldet und ob und ggf. unter welchen Umständen er hierdurch von etwaiger Haftung frei kommt.
5. Der Arbeitskreis würde es begrüßen, wenn die Rechtsprechung zu den so genannten Weiterfresserschäden im Hinblick auf etwaige Auswirkungen des Schuldrechtsmodernisierungsgesetzes die Abgrenzungskriterien verdeutlichen würde.

*Arbeitskreis III:*

**„Drogen im Straßenverkehr“**

1. Der Arbeitskreis begrüßt die Einführung des § 24a Abs. 2 StVG und der Fahrerlaubnisverordnung. Nach seiner Ansicht stellen diese Regelungen geeignete Instrumente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Er regt an, die Anlage zu § 24a sachgerecht zu erweitern.
2. Der AK hält die Schaffung von Grenzwerten zur absoluten Fahruntüchtigkeit für erforderlich. Da die zur Zeit bestehende Datenlage hierzu noch nicht ausreicht, empfiehlt er dringend folgende Maßnahmen:
  - Systematische Erfassung aller Daten der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Toten unter dem Gesichtspunkt des nachgewiesenen aktuellen Konsums von Drogen und anderen berauschenden Mitteln.
  - Schaffung der hierzu erforderlichen materiellen und rechtlichen Rahmenbedingungen einschließlich einer Mitteilungspflicht an zentrale Register.
  - Nach Auswertung der so gewonnenen Erkenntnisse ist der Gesetzgeber erforderlichenfalls gehalten, die strafrechtlichen Ahndungsmöglichkeiten des Fahrens unter Drogeneinfluss zu erweitern.
3. Der AK empfiehlt ferner die Schaffung eines Straftatbestandes für die Ahndung des Mischkonsums verschiedener Drogen, auch des Konsums einer Droge mit Alkohol, wegen der damit verbundenen Gefährlichkeit aufgrund unvorhersehbarer Wirkung auf die Fahrtüchtigkeit.
4. Im Kampf gegen Drogen im Straßenverkehr und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schlägt der AK vor, die möglichst frühzeitig einsetzende Information und Aufklärung über die Risiken des Drogenkonsums zu intensivieren, auch hinsichtlich der verwaltungsrechtlichen Konsequenzen (Führerscheinentzug) .

*Arbeitskreis IV:*

**„Restwert“**

1. Das Recht des Geschädigten auf Schadensersatz nach § 249 Satz 2 BGB darf bei der Feststellung des Restwerts eines beschädigten Kraftfahrzeugs nicht beeinträchtigt werden.

Nach der Rechtsprechung des BGH ist der Restwert der Betrag, den der Geschädigte im Rahmen der Ersatzbeschaffung nach § 249 Satz 2 BGB bei einem seriösen Gebrauchtwagenhändler im örtlichen Bereich oder bei dem Kraftfahrzeughändler seines Vertrauens bei Inzahlunggabe des beschädigten Fahrzeugs noch erzielen könnte.

2. Zur Feststellung des Restwerts darf der Geschädigte einen Sachverständigen hinzuziehen. Der Sachverständige sollte im Regelfall drei Angebote einholen. Die Höhe der gebotenen Preise ist Anhaltspunkt für den Restwert. Die Namen und Anschriften der Anbieter sollten im Gutachten ausgewiesen werden.
3. Der Sachverständige ist im Prinzip gehalten, auch Angebote in Restwertbörsen zu berücksichtigen, sofern sie ihm plausibel erscheinen. Der Handel mit Kraftfahrzeugbriefen und Fahrzeugteilen, die zu ungesetzlichen Zwecken missbraucht werden können, darf nicht begünstigt werden.
4. Wenn sich der Sachverständige so verhält, wie in Ziff. 2. und 3. dargestellt, dürfte kein Anlass bestehen, einen Regressanspruch gegen ihn zu erheben.
5. Der Geschädigte verstößt nicht gegen die Schadensminderungspflicht, wenn er das beschädigte Fahrzeug zu dem vom Sachverständigen festgestellten Restwert veräußert. Höhere Angebote, die ihm vor der Veräußerung bekannt werden, sind jedoch zu prüfen.
6. Im Übrigen wiederholt der Arbeitskreis die frühere Empfehlung, wonach kein Restwert ermittelt werden muss, wenn die Reparaturkosten 70% des Wiederbeschaffungswerts nicht erreichen.

*Arbeitskreis V:*

### **„Unfallrisiko Lkw“**

1. Ein generelles Überholverbot für Lkw auf Autobahnen – auch beschränkt auf Richtungsfahrbahnen mit zwei Fahrstreifen – wird abgelehnt. Es wird empfohlen, weitere örtlich und zeitlich beschränkte Überholverbote für Lkw (Zeichen 277) zu prüfen. Dem Verkehrsaufkommen angepassten, möglichst flexiblen Anordnungen ist dabei der Vorzug zu geben.
2. Den für die Ladungssicherung Verantwortlichen (Fahrer, Halter und Verladender) und den Überwachungsbehörden müssen praktikable Regeln an die Hand gegeben werden. Der Kenntnisstand aller Beteiligten muss nachhaltig verbessert werden. Die Mitverantwortung des Verladers sollte auch für die Überladung gesetzlich verankert werden, wie es hinsichtlich der Ladungssicherheit bereits aus § 22 Abs. 1 StVO folgt.
3. Die rechtlich zugelassene Konturmarkierung von Lkw sollte in der Praxis umfassend angewandt werden. Weitere technische Entwicklungen zur aktiven und passiven Sicherheit sollten erprobt und bei Bewährung gefördert werden.
4. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich in der EG dafür einzusetzen, dass die Vereinfachung der Lenk- und Ruhezeitregelungen nicht zu Lasten der Lkw-Fahrer geht. Die Einführung des digitalen EG-Kontrollgerätes sollte genutzt werden, um die Kontrolle der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten deutlich zu verbessern. Dies dient der Verkehrssicherheit ebenso wie der Wettbewerbsgerechtigkeit.
5. Sicherheitsrelevante Verkehrsverstöße (Verstöße gegen Mindestabstand und Höchstgeschwindigkeit, Überholen mit zu geringer Differenzgeschwindigkeit, mangelhafte Ladungssicherung und Überladung, Überschreiten der Fristen für Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung) müssen stärker kontrolliert und angemessener, auch unter Einbeziehung des wirtschaftlichen Vorteils, geahndet werden. Gleiches gilt für Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitvorschriften, für deren Einhaltung die Unternehmen besondere Verantwortung tragen.
6. Das vorhandene Autobahnnetz sollte im Interesse der Sicherheit und zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses verbessert und dringend weiter ausgebaut werden (zusätzliche dritte Fahrstreifen, ausreichende und sichere Parkflächen zur Einhaltung der Ruhezeiten). Die Einnahmen aus der geplanten Lkw-Maut sollten vorwiegend dafür verwendet werden.
7. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, das Unfallrisiko wegen der hohen Geschwindigkeiten von „Kleintransportern“ durch geeignete Mittel deutlich zu begrenzen.

*Arbeitskreis VI:*

## **„Kraftfahrzeug-Unfall in Europa“**

### *A. Zur 4. KH-Richtlinie*

1. Der Geschädigte hat das Wahlrecht, seine Ansprüche beim Regulierungsbeauftragten im Inland oder beim verantwortlichen Kfz-Haftpflichtversicherer im Ausland geltend zu machen. Dieses Recht darf nicht eingeschränkt werden.
2. Im Hinblick auf die rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten der Schadensregulierung eines Unfalls im Ausland ist Rechtsberatung und Vertretung in der Regel erforderlich.
3. Es muss im Rahmen der Umsetzung sichergestellt werden, dass bei Anrufung der Entschädigungsstelle der Versicherer nach Ablauf der weiteren 2-Monats-Frist den Fall nicht mehr an sich ziehen kann. In diesem Fall kann die Entschädigungsstelle bei Nichteinigung verklagt werden.

### *B. Zur Weiterentwicklung der 4. KH-Richtlinie*

4. Der Geschädigte sollte die Möglichkeit haben, auch den Regulierungsbeauftragten in seinem Land verklagen zu können.
5. Die Schweiz und andere Länder außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums sollten möglichst bald in das System der 4. KH-Richtlinie einbezogen werden.

### *C. Zur 5. KH-Richtlinie*

6. Im Rahmen der 5. KH-Richtlinie ist eine deutliche Erhöhung der Mindestdeckungssummen vorzusehen. Die Vereinheitlichung der Zulassungsfristen bei Wohnsitzwechsel in der Europäischen Union wird begrüßt.

### *D. Erstattung der Rechtsverfolgungskosten*

7. Die Erstattung der Anwalts- und Gerichtskosten sowie der weiteren Rechtsverfolgungskosten (z. B. Gutachterkosten) überall in der Europäischen Union soll angestrebt werden. Zumindest soll eine europäische Lösung erreicht werden, wonach für den Geschädigten die diesbezüglichen Regeln seines Landes gelten.

8. Die Rechtsschutzversicherer werden aufgefordert, auch im Fall der zusätzlichen Einschaltung eines inländischen Rechtsanwaltes Versicherungsschutz zu gewähren.

#### *E. Harmonisierung in der Europäischen Union*

9. Eine weitere Harmonisierung des Schadensersatzrechtes in der Europäischen Union - wie z. B. die Verbesserung der Rechtsstellung des Unfallopfers - und der Verjährung ist dringend erforderlich.

#### *Arbeitskreis VII:*

##### **„Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen“**

1. Das verkehrsstrafrechtliche Instrumentarium hat sich bewährt. Dies gilt sowohl für Geld- und Freiheitsstrafe als auch für Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot.
2. Insbesondere bei Straftaten unter Alkoholeinfluss muss die Entziehung der Fahrerlaubnis die Regelfolge bleiben.
3. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist der Nachschulung alkoholauffälliger Kraftfahrer ein höherer Stellenwert einzuräumen. Eine erfolgreiche Nachschulung im Anschluss an die Tat sollte positiv berücksichtigt werden, z. B. bei der Bemessung der Sperrfrist oder in geeigneten Fällen durch Fahrverbot statt Entziehung der Fahrerlaubnis.
4. Beschuldigte sind zu dem frühestmöglichen Zeitpunkt über das Instrument der Nachschulung zu informieren. Vor allem sollten alle Beteiligten (Beschuldigte, Polizei, Staatsanwaltschaften, Verteidigung und Gerichte) die vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten stärker und so früh wie möglich nutzen.
5. Der Gesetzgeber sollte prüfen, ob dem Gericht die Möglichkeit eröffnet wird, bereits im Urteil oder Strafbefehl für den Fall einer erfolgreichen Nachschulung eine Abkürzung der Sperrfrist auszusprechen. Dies empfiehlt sich auch zur Bewältigung der Massenverfahren in Verkehrsstrafsachen.

### *Arbeitskreis VIII:*

#### **„Perspektiven der Bahn“**

1. Der Arbeitskreis begrüßt alle Bemühungen, größere Verkehrsanteile sowohl im Personen- wie im Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dazu muss die Schieneninfrastruktur modernisiert, eine gerechte Wegekostenanlastung bei allen Verkehrsträgern erreicht und der Wettbewerb auf der Schiene intensiviert werden. Der Arbeitskreis hält es in diesem Zusammenhang für nötig, auch die Voraussetzungen für eine verbesserte Verknüpfung der Schiene mit anderen Verkehrsträgern zu schaffen.
2. Der Arbeitskreis bittet die Bundesregierung, auf der europäischen Ebene nachdrücklich für eine möglichst rasche Öffnung der europäischen Schienennetze, insbesondere für den Schienengüterverkehr, einzutreten, um bessere Voraussetzungen für die Verlagerung weiträumiger Lkw-Verkehre auf die Schiene zu schaffen.
3. Der Arbeitskreis begrüßt, dass durch die Umsetzung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) eine gesetzliche Grundlage für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern im internationalen Eisenbahnverkehr geschaffen wird.
4. Der Arbeitskreis begrüßt, dass bei der Umsetzung des COTIF-Übereinkommens ein gesetzlich verankerter Anspruch des Fahrgastes auf Ersatz für die durch Ausfall oder Verspätungen entstandenen Schäden und Nachteile (z. B. zusätzliche Übernachtung, verpasste Anschlussmöglichkeiten) eingeführt werden soll.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Regelungen zu den Nummern 3 und 4 auf den gesamten öffentlichen Personenverkehr entsprechend auszudehnen.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt die serviceorientierte Reisekette (als Verbund aller Verkehrsmittel zur Erreichung des vom Fahrgast gewünschten Zieles) mit einem Fahrschein für die gesamte Fahrt als Modell der Zukunft. Bereits vorhandene Modelle zeigen, dass dies erfolgreich umsetzbar ist.
7. Der Arbeitskreis empfiehlt, auch dem Bundesgrenzschutz als „Bahnpolizei“ eine Zuständigkeit für Untersuchungen von Personenunfällen auf Eisenbahnstrecken zu übertragen. Der Bundesgrenzschutz sollte diese Untersuchungen nach geregelten kriminaltechnischen Verfahren durchführen und die Ergebnisse an die zuständige Landespolizei übergeben. So könnten die beim heutigen Verfahren (Untersuchungen ausschließlich durch die Landespolizei) auftretenden Verzögerungen im Bahnbetrieb verringert werden.

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

**Kay Nehm, Generalbundesanwalt beim Bundesgerichtshof, Karlsruhe**

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

Zum 40. Deutschen Verkehrsgerichtstag begrüße ich Sie herzlich an vertrauter Stelle in Goslar. Nur wenige Kongresse dürften ihrem Tagungsort so verbunden sein, wie die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft und ihr Verkehrsgerichtstag mit der Stadt Goslar.

So gilt mein erster Gruß dem Stadtoberhaupt, Herrn Oberbürgermeister Dr. Hesse. Ihnen und den Angehörigen Ihrer Verwaltung danken wir wiederum für die vielfältige Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung dieses Verkehrsgerichtstages. Eine logistische Meisterleistung bedeutete die Herichtung der aula regis nach dem gestrigen von Stadt und Akademie gemeinsam ausgerichteten festlichen Essen. Bitte übermitteln Sie Ihren Mitarbeitern auch dafür unseren herzlichen Dank.

Ein Jubiläumskongress bedarf selbstverständlich eines besonderen Festredners. Lässt man die Reihe unserer Plenarredner der vergangenen Jahre Revue passieren, kein ganz einfaches Unterfangen. So haben wir uns entschlossen, zum Vierzigsten dem genius loci zu huldigen. Ich begrüße den Goslarer Bürger und Ministerpräsidenten des Landes Niedersachsen, Herrn Sigmar Gabriel.

Herr Ministerpräsident, wir danken Ihnen sehr, dass Sie zu uns gekommen sind und den Plenarvortrag übernommen haben. Ihr Thema „Verkehrspolitik zwischen Reglementierung und Mobilität“ ist zwar weit gefasst, wird jedoch, da bin ich mir sicher, nicht im Unverbindlichen stecken bleiben. Denn Ihre Vita weist Sie als idealen Plenarredner für einen Verkehrskongress aus.

Damit will ich nicht auf Ihre rasante politische Karriere anspielen. Vielmehr prädestiniert Sie Ihre berufliche Herkunft aus der Erwachsenenbildung und Ihr vielfältiges kommunal- und landespolitisches Engagement – Innenpolitik, Umwelt, Wirtschaft, Stadtentwicklung und Tourismus – in besonderer Weise, uns über den Tellerrand des Verkehrsrechts hinausblicken zu lassen.

Unter den über 1.700 Teilnehmern begrüße ich mit besonderer Freude zahlreiche ausländische Gäste aus 20 Ländern Europas.

Zum 40. Verkehrsgerichtstag haben wiederum viele Ehrengäste aus Justiz, Verwaltung und Politik den Weg nach Goslar gefunden: Ich begrüße den Justizminister des Freistaates Thüringen, Herrn Dr. Birkmann, zugleich in seiner Funktion als derzeitigen Vorsitzenden der Justizministerkonferenz.

Aus dem Europäischen Parlament begrüße ich die Abgeordneten Willi Rothley, zugleich Leiter des Arbeitskreises VI, und Kurt Lechner, zugleich Referent im Arbeitskreis II.

Der Bundesgerichtshof wird repräsentiert durch die Vorsitzenden Richterinnen Frau Dr. Müller, Vorsitzende des für Verkehrsrecht zuständigen VI. Zivilsenats, heute zugleich als Leiterin des Arbeitskreises II, und Frau Dr. Tepperwien, neue Vorsitzende des für Verkehrsstrafsachen zuständigen 4. Strafsenats.

Ich begrüße die Präsidentin des Oberlandesgerichts Celle, Frau Oltrogge, den Präsidenten des Oberlandesgerichts Braunschweig, Herrn Isermann, den Präsidenten des Oberlandesgerichts Brandenburg und Präsidenten des Verkehrsgerichtstages, Dr. Macke, ferner meine Kollegen, die Generalstaatsanwälte Dehn aus Braunschweig, Finger aus Oldenburg, Range aus Celle, Martensen aus Rostock und Rex aus Schleswig, zugleich Leiter des Arbeitskreises VII.

Aus dem Bereich des Verkehrs begrüße ich die Herren Ministerialdirektoren Dr. Huber und Kohl vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Herrn Prof. Lenz von der Bundesanstalt für Straßenwesen und den Leiter des Kraftfahrtbundesamtes, Herrn Barth.

Regierungspräsidium und Kreis werden repräsentiert durch Regierungspräsident Dr. Saipa und Landrat Kopischke.

Die Reihe der anwesenden Träger der Goslar-Medaille wäre angeführt worden vom langjährigen Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft, unserem Ehrenpräsidenten Generalbundesanwalt a.D. Prof. Rebmann. Leider hat er wegen eines Glatteisunfalls absagen müssen – eine für uns völlig ungewohnte Situation, denn wir beide konnten uns nicht erinnern, dass er jemals einen Verkehrsgerichtstag versäumt hat. Wir übermitteln ihm von dieser Stelle aus unsere besten Genesungswünsche!

An die zahlreichen Medienvertreter richte ich neben dem Willkommensgruß wiederum die Bitte, die Ergebnisse des Verkehrsgerichtstages für ein breites Publikum fachkundig und allgemein verständlich aufzubereiten.

Dem Vorbereitungsausschuss unter Leitung des Präsidenten des Verkehrsgerichtstages, Herrn Dr. Macke, verdanken wir nicht nur ein ausgewogenes und wie die Teilnehmerzahl beweist, ein ansprechendes Programm,

sondern auch einen Jubiläumsband, an dessen Zustandekommen sich der Beck-Verlag dankenswerter Weise finanziell und fachkundig beteiligt hat.

Der Jubiläumsband legt wiederum Rechenschaft ab über Aktivitäten und Erfolge der letzten zehn Verkehrsgerichtstage. Viele unserer Forderungen und Anregungen haben Gehör gefunden, manchem Vorhaben konnten mit unserer Hilfe praxisgerechte Konturen verliehen werden, der eine oder andere bestehend erscheinende Vorschlag wurde im Scheinwerferlicht der Fachwelt seines Glanzes beraubt: Kurz und gut, der Einfluss der Deutschen Verkehrsgerichtstage auf Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung ist unübersehbar.

Bei allem Stolz auf das Erreichte haben wir jedoch eines nicht zustande gebracht: Trotz aller Appelle ist es nicht gelungen, die Einstellung des Verkehrsteilnehmers zur Eigenverantwortung im Straßenverkehr nennenswert zu beeinflussen.

Als wir Ende vergangenen Jahres vom ersten Wintereinbruch überrascht wurden, verwandelten sich unsere Schnellstraßen in gigantische Parkstreifen. Trotz eindeutiger Warnungen hatten sich wieder einmal Tausende unzureichend vorbereitet und mangelhaft ausgerüstet auf den Weg gemacht. Sommerbereifte PKW und Kapitäne der Landstraße, die sich im Vertrauen auf die überlegene Leistungsfähigkeit gerade ihres Zuges auf der vierten Spur in das Abenteuer des Überholens wagten, bildeten ein Kartell der Unvernunft.

Statt Räum- und Hilfsfahrzeugen eine Gasse zu öffnen, standen sie dann, wie sie es im großstädtischen Feierabendverkehr gewohnt sind: Stoßstange an Stoßstange.

Zahlreiche Autofahrer ließen ihr Fahrzeug wie ein Möbelstück auf der Fahrbahn stehen und machten sich querfeldein davon. Wer frierend zurückblieb, tat dies im unerschütterlichen Glauben an das Funktionieren staatlicher Vorsorge. Als diese vor der geballten Unvernunft kapitulieren musste, beklagte mancher öffentlich das organisatorische Unvermögen von Rettungs- und Streudiensten.

Haben wir uns bereits derart einer Versicherungsmentalität verschrieben, dass uns der Gedanke an die eigene Verantwortung abhanden gekommen ist? Ist nicht die Grundregel des § 1 StVO mit ihrem Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme als Ausführungsgesetz zu Artikel 2 Grundgesetz zu verstehen? Steht nicht die freie Entfaltung der Persönlichkeit unter dem Vorbehalt der Rechte anderer?

Nun mag man dem frierenden Querulanten mit Schadenfreude begegnen. Im Allgemeinen sind es aber die schwächeren Verkehrsteilnehmer – Fußgänger, insbesondere Kinder und ältere Menschen – die bevorzugt zu Opfern von Rechthaberei und Egoismus werden.

Gewiss hat die Automobilindustrie in den vergangenen Jahren Bemerkenswertes zur aktiven und passiven Sicherheit ihrer Produkte geleistet. Mancher Autofahrer sieht darin allerdings weniger eine Sicherheitsreserve für Gefahrenlagen, sondern versteht den Fortschritt als Aufforderung, die physikalischen Gesetze mit Hilfe der Technik zu überwinden.

Leider wird derartige Unvernunft von den Herstellern mitunter sogar noch unterstützt, wenn Produkte – durch irrational gesteuerte Nachfrage veranlasst – zu unnötiger Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer beitragen.

So belegen Crashtests, in welchem Maße die Mehrzahl der Offroad-Fahrzeuge vom Sicherheitsstandard üblicher PKW abweicht. Um nicht missverstanden zu werden: Niemand will Förstern, Männern vom Bau oder Einsiedlern den nützlichen und notwendigen Gebrauch robuster Geländefahrzeuge vergällen. Insoweit sind – ähnlich wie bei anderen Spezialfahrzeugen – Kompromisse auch in Bezug auf die Sicherheit hinzunehmen.

Warum sich aber Menschen ohne jeden vernünftigen Grund, allein aus dem von der Werbung unterstützten Gefühl grenzenloser Freiheit, ein geldschränkartiges Fahrzeug mit dem Sicherheitsstandard von vorgestern zulegen und dem auch noch durch chromglänzende Rammbügel den ultimativen Schick verleihen, ist schwer zu verstehen.

Unter den Verhältnissen des mitteleuropäischen Straßenverkehrs sollten derartige Bull-Bars eigentlich dem Waffenrecht unterliegen. Es muss schon verwundern, dass jede noch so geringfügige Erhöhung der Kfz-Kosten Protest hervorruft, für einen derartigen Unfug aber bedenkenlos Geld ausgegeben wird. Als ob nicht 45.000 verunglückte Kinder im vergangenen Jahr allein in Deutschland oder 2.000 tote Fußgänger jährlich in der Europäischen Union genug Anlass zum Nachdenken geben.

Immerhin hat sich nun die europäische Automobilindustrie mit Billigung der Verbraucherschutzminister der EU-Staaten verpflichtet, keine Rammbügel mehr zu montieren und sie auch nicht mehr als Ersatzteile anzubieten. Gewiss ein Fortschritt.

Die Beispiele für Unvernunft und Egoismus ließen sich jedoch beliebig ausdehnen. Sie reichen vom verkehrswidrigen und gesundheitsschädlichen Betrieb von Disko-Verstärkern in Kleinwagen über den wirtschaftlich und verkehrspolitisch gleichermaßen fragwürdigen europaweiten Straßentransport von Tafelwasser bis zur masochistischen Neigung, trotz durchschnittlich 30 Urlaubstagen immer wieder das kollektive Erlebnis des Wochenendferienstaus zu suchen.

Appelle an die Vernunft scheinen wenig zu bewirken. So wird uns die zunehmende Verkehrsdichte in den kommenden Jahren zur Besinnung bringen

müssen: Stoff genug für ein weiteres Jahrzehnt deutscher Verkehrsgerichtstage.

Meine Damen und Herren, vierzig Verkehrsgerichtstage haben wir in etwa 300 Arbeitskreisen – vom alternden Kraftfahrer bis zu zivilrechtlichen Haftungsproblemen bei Auffahrunfällen – über Verbesserungen des Verkehrsrechts und der Verkehrssicherheit beraten, diskutiert, ja mitunter auch heftig gestritten.

Hatte sich der Pulverdampf verzogen, setzte sich bei Siegern wie Besiegten die Einsicht durch: Nicht die zufällige oder vielleicht auch einmal gesteuerte Mehrheit zugunsten einer Entschließung, sondern das Gewicht der Argumentation in Rede und Widerrede hat Rechtsprechung, Gesetzgebung und Verwaltung beeinflusst.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen einen erfolgreichen 40. Verkehrsgerichtstag. Möge der Deutsche Verkehrsgerichtstag auch in den kommenden Jahren das Forum des deutschen Verkehrsrechts und zugleich die Stätte kollegialer Begegnungen bleiben.

# **Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages**

**Dr. Peter Macke, Präsident des Brandenburgischen  
Oberlandesgerichts, Brandenburg/Havel**

## *I.*

Das Jahr 2001, das erste Jahr des neuen Jahrtausends, hat uns mit dem 11. September grausam vor Augen geführt, wie tief die Welt immer noch in Hass und Fanatismus verstrickt, wie weit sie von friedlichem Austausch entfernt und von welch mörderischen Gefahren sie bedroht ist. Dies hier ist nicht der Platz, das Schreckensereignis des 11. September und seine Folgen zu verarbeiten. Aber es gibt einen Randaspekt mit Bezug auf den Verkehrsbereich, den ich hier ansprechen darf. Das Inferno von New York ist ausgelöst worden unter bösartigster Zweckentfremdung ziviler Verkehrsmittel: durch Passagierflugzeuge, mit Menschen darin auf dem Weg zu Verwandten und Freunden oder auch in Geschäften. Mit Flugzeugen hat sich die Menschheit den Traum erfüllt, über Meere und Gebirge hinweg einander innerhalb von Stunden begegnen zu können. Und nun erleben wir, wie sich solche Flugzeuge, von friedlichen Menschen für friedliche Zwecke bestiegen, in den Händen Verurchter und Verblendeter in tödliche Fallen für die Passagiere verwandeln und, in derselben Schreckensvision, gezielt in Wolkenkratzer gelenkt, vieltausendfach Tod und Unheil über andere friedliche Menschen in diesen Wolkenkratzern bringen: eine grauenvolle Perversion; auch unter diesem Aspekt ein Anschlag auf unsere Zivilisation, zu der dazugehört, dass sich die Menschen Verkehrswege und Verkehrsmittel erschlossen haben, um näher zu rücken und Entfremdung vorzubeugen. Statt dessen nun Erschrecken und Entsetzen. Der Missbrauch von Verkehrsmitteln als Unheilbringer hat mit dem 11. September menetekelhaft eine letzte Grenze überschritten und lässt uns ratlos zurück. Gebe Gott, dass die Menschheit zur Besinnung kommt und ihr derart Ungeheuerliches künftig erspart bleibt!

## *II.*

Es fällt schwer, sich von den Schreckensbildern des zu Ende gegangenen Jahres freizumachen und gleichsam in den Alltag zurückzukehren. Indessen dürfen uns Terroristen nicht davon abhalten, unserer Arbeit nachzugehen. Es kann auch nicht verboten sein, auf diesem 40. Deutschen Verkehrsgerichts-

tag zu konstatieren, dass der Deutsche Verkehrsgerichtstag während dieser ganzen Zeit auf Erfolgskurs geblieben ist. Er ist der größte regelmäßig stattfindende verkehrswissenschaftliche Kongress der Welt, ein juristisch geprägter, aber – und das ist ein Teil seines Erfolges und seines Reizes – kein reiner Juristen-Kongress, ein Kongress vielmehr, der sämtliche Berufsgruppen zusammenführt, die mit den Fragen und Problemen des Verkehrswesens zu tun haben, und ihren Sachverstand bündelt: ein Expertenparlament, um Lösungen ringend und Lösungen präsentierend. Die Empfehlungen der Arbeitskreise des Deutschen Verkehrsgerichtstags finden Aufmerksamkeit und Gehör. Sie haben dazu beigetragen und tragen weiterhin dazu bei, den Straßenverkehr und die anderen Verkehrsbereiche sicherer zu machen und zwischen den Belangen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer-Gruppen und der beteiligten Berufs- und Wirtschaftsgruppen einen fairen Ausgleich herzustellen. Wenn es den Deutschen Verkehrsgerichtstag nicht gäbe, müsste man ihn unverzüglich ins Leben rufen. Nun, da es ihn schon so lange gibt, werden wir uns den Rang dieses Kongresses nicht mehr abkaufen lassen. Der gute Besuch des diesjährigen Verkehrsgerichtstages, Ihr zahlreiches Erscheinen, meine Damen und Herren, gibt Schwung und Zuversicht auch für die Zukunft.

### III.

Dass uns die Arbeit nicht ausgeht, ist offensichtlich. Acht Problemfelder werden uns vertieft in den acht Arbeitskreisen des diesjährigen Verkehrsgerichtstages beschäftigen. Und fortlaufend ergeben sich neue Fragestellungen aus neuen Entwicklungen und Erkenntnissen. Andere Probleme bleiben uns gewissermaßen erhalten und geben Veranlassung, nachzufassen; nicht lockerzulassen. Lassen Sie mich folgende Punkte herausgreifen:

a) Nach neueren Erhebungen sind in Deutschland, wieder ansteigend, rund die Hälfte der Kraftfahrzeuge mit Mängeln unterwegs. Von den PKW weisen bei der TÜV-Überprüfung 49 % Mängel auf. Mehr als 16 % müssen gar in die Werkstatt, überraschend und erschreckend um so mehr, als der TÜV ja augenscheinlich problematische Fälle gar nicht erst zu sehen bekommt. Bei den LKW liegt die Beanstandungsrate sogar bei 57 %, darunter „erhebliche Mängel“ in fast 25 % der Fälle. Dieser Befund - Millionen Kraftfahrzeuge mit reparaturbedürftigen Mängeln auf unseren Straßen - gibt Anlass, über ein konsequenteres Vorgehen gegen Halter und Fahrer von Kraftfahrzeugen mit Sicherheitsmängeln nachzudenken. Diese Herrschaften verhalten sich ganz und gar verantwortungslos und bringen nicht nur sich selbst, sondern uns alle in Gefahr.

b) Der Verkehrsgerichtstag hat sich mit Erfolg für ein Handy-Verbot am Steuer eingesetzt. Der Gesetzgeber hat sich zunächst mit einem Verwarnungsgeld

von 60,00 DM begnügt. Inzwischen aber müssen wir feststellen, dass dies als Denkkzettel nicht reicht. Die Zahl derjenigen, die am Steuer weiterhin ungeniert mit dem Handy in der Hand auf unseren Autobahnen und Fernstraßen oder auch im lebhaftesten innerstädtischen Straßenverkehr herum-telefonieren, scheint mir nicht nennenswert kleiner geworden zu sein. Nach meinem Gefühl wird es Zeit, auf ein Bußgeld von wenigstens 50,00 EUR heraufzugehen. Wer nicht hören will, muss fühlen.

c) Ein dritter Punkt: Ein wichtiges Anliegen des Verkehrsgerichtstages war stets der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, namentlich auch der Kinder. Für das Leben und die Sicherheit unserer Kinder im Straßenverkehr darf uns kein Preis zu hoch sein. Auch hier aber gibt es weiterhin Defizite. Als unverändert beunruhigend empfinde ich z. B. die Verhältnisse im Schulbusverkehr. Ich lese mit Interesse, dass sich die EU anschickt, eine Anschnallpflicht in Reisebussen vorzusehen, und finde das absolut einleuchtend: Was sich in PKW als segensreich erwiesen hat, was aus guten Gründen in Flugzeugen bis zur endgültigen Standposition exerziert wird, das ist ganz gewiss auch in Bussen angezeigt. Aber umso unverständlicher, auch angesichts einschlägiger beklemmender Unfallereignisse umso unverständlicher ist es, dass für die Schulbusse, unter direkter Verantwortung der öffentlichen Hand, von Anschnallpflicht für die Kinder keine Rede ist. Es gibt da gar keine Anschnallgurte, es gibt in den Schulbussen nicht einmal für jedes Kind einen Sitzplatz. Da sind doch Tragödien geradezu vorgezeichnet. Die Vorstellung, dass ein überfüllter Schulbus voll quirliger Kinder – viele nur mit Stehplatz, aber auch die nicht groß genug, um sich an den Halteschlaufen über ihnen festhalten zu können –, dass also ein solcher Schulbus mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammenstößt oder auffährt oder von der Fahrbahn abkommt, muss einem wirklich Angst machen. Ich beschwöre die Verantwortlichen, sich endlich dieses Problems anzunehmen. Für jeden anderen bestimmt § 21 Abs. 1a StVO, dass Kinder nur mitgenommen werden dürfen, wenn geeignete und amtlich genehmigte Rückhalteeinrichtungen benutzt werden. Es kann nicht angehen, dass den Schulbusverantwortlichen das Leben unserer Kinder weniger wert sein darf.

d) Weiter bleibt die nun schon vier Jahre alte Forderung des Verkehrsgerichtstages nach Einführung einer 0,0 ‰-Grenze für Fahranfänger während der Probeführerscheinzeit – nicht, wie die EU erwägt, 0,2 ‰, das ist viel zu umständlich, nein: 0,0 ‰ – auf der Tagesordnung, und zwar ganz oben auf der Tagesordnung. Die Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren stellen nur 11 % der Führerscheininhaber, sind jedoch für 25 % der Verkehrsunfälle, für fast 2000 Unfalltote und rund 100.000 Unfallverletzte – Jahr für Jahr –, verantwortlich. Und bei 75 % der von Fahranfängern verursachten tödlichen Verkehrsunfälle ist Alkohol im Spiel. Da verbinden sich mangelnde Fahrrou-

tine, Leichtsinn, Selbstüberschätzung und jugendliches Imponiergehabe mit alkoholbedingter Enthemmung zu einer mörderischen Mixtur. Wer hier wegschaut, macht sich mitschuldig. Natürlich würde die Polizei nicht jeden dieser Fahranfänger, der's nicht lassen kann, erwischen. Das ist auch bei der endlich erreichten 0,5 %-Grenze, das ist auch beim Drogenverbot des § 24 a Abs. 2 StVG, übrigens seinerseits eine 0,0-Grenze, der Fall. Aber bei jeder Polizeikontrolle würde bei Fahranfängern dann halt beim geringsten Verdacht auf Alkohol gemessen. Und schon beim geringsten Alkoholwert wäre der Fahranfänger den gerade erworbenen Führerschein wieder los. Das würden unsere jungen Leute, für die der Führerschein durchweg einen hohen Prestigewert hat, typischerweise nicht riskieren. Und diese jungen Leute verstehen eine deutliche Sprache immer noch am besten; sie sind auch sonst nicht für faule Kompromisse und haben einen gesunden Sinn für Entweder-Oder. „Kein Tropfen Alkohol während der Probeführerscheinzeit oder Entziehung der Fahrerlaubnis!“: Wir dürfen und wir werden da keine Ruhe geben.

e) Und schließlich werden wir uns auf Jahre hinaus weiterhin mit dem sich abzeichnenden Verkehrsinfarkt auf unseren Straßen beschäftigen müssen. Nach einer in diesen Wochen bekannt gegebenen Studie wird der PKW-Verkehr bis 2015 nochmals um rund 18 %, der LKW-Verkehr, Maut hin, Maut her, nochmals um bis zu 50 % zunehmen mit der Folge, dass sich die Zahl der Autobahnkilometer, auf denen täglich alles mindestens eine Stunde lang still steht, auf rund 1000 km vervielfacht: 1000 km Stau Tag für Tag, wenn uns nicht endlich etwas Wirksames einfällt. Schon für die heutigen Verhältnisse wird der staubedingte volkswirtschaftliche Schaden, wie er sich aus dem Ausfall der im Stau Festgehaltenen an ihrem Arbeitsplatz, aus geplatzten Terminen, aus verspäteter Belieferung usw. ergibt, je nach Institut auf zwischen 50 und 200 Milliarden DM, 25 bis 100 Milliarden DM jährlich veranschlagt. Und die nervliche Belastung für die im Stau Steckenden kommt noch hinzu. Schon bisher verbringen wir, so habe ich irgendwo gelesen, bis zu 170 Tage unseres Lebens im Stau. Das ist schlimmer als 6 Monate Gefängnis ohne Bewährung. Ein Patentrezept ist freilich nicht in Sicht. Die – natürlich wünschenswerte – Verlagerung eines Teils des Verkehrs auf Bahn, Flugzeug und Schifffahrt ist eben nur eine Teillösung und ihrerseits mit schwer lösbaren logistischen und finanziellen Problemen verbunden. In keinem Falle wird man daran vorbeikommen, das Autobahnnetz beschleunigt jedenfalls an neuralgischen Stellen um eine dritte Spur zu verbreitern. Wo dies schon geschehen ist, hat das zu einer merklichen Entspannung geführt. Um im Bild des Infarkts zu bleiben: Ein Bypass ist immer noch besser als gar keine Behandlung. Und bei der Finanzierung wird darauf zu achten sein und muss berücksichtigt werden, dass die Verbreiterung der Autobahn im wesentlichen für den Güterverkehr und aus wirtschaftlichen Gründen benötigt wird. Nicht zuletzt ist der

Wirtschaftskreislauf, dem die Ausbaumaßnahmen zugute kommen und von dem die Steuerkraft abhängt, das eigene Interesse des Staates. Die Kosten des Ausbaus dürfen deshalb nicht phantasielos auf die nach bewährtem Muster am leichtesten Abzuschöpfenden umgelegt werden. Sie wissen, was ich meine. Straßenverkehr ist mehr als Fortbewegung mit Motorkraft zum Privatvergnügen. Vielleicht sollte sich der Verkehrsgerichtstag einmal intensiver mit der Straßenbaufinanzierung und der gerechten Verteilung der Ausgaben für diese Aufgabe auf Staat, Wirtschaft und Einzelbürger befassen.

Unter Friedrich dem Großen, wenn Sie einem brandenburgischen Amtsträger diese Reminiszenz gestatten wollen, wurden die wirtschaftlichen Zusammenhänge des Verkehrswesens viel klarer gesehen. Der Straßen-, auch der Wasserstraßenbau, nahm einen in Deutschland noch nie dagewesenen Aufschwung in der Erkenntnis, dass dies Handel und Gewerbe befördern und darüber den Fiskaleinnahmen zugute kommen werde. Der große König, ein unbestechlicher Mann, ist übrigens genau heute vor 290 Jahren geboren worden. Die Menschheit scheint mir seither in puncto Nationalökonomie nur mäßig hinzugelernt zu haben.

#### IV.

Der diesjährige Verkehrsgerichtstag, meine Damen und Herren, erweist sich erneut als Magnet für die Fachwelt. Offenbar hat der Vorbereitungsausschuss, dem ich dafür danke, wiederum eine glückliche Hand bei der Auswahl der Arbeitskreisthemen gehabt. Wir haben rund 1.700 Teilnehmer, darunter rund 80 Kolleginnen und Kollegen aus dem Ausland aus 18 Staaten. Ich begrüße Sie alle herzlich. In den acht Arbeitskreisen wird es spannend zugehen. Arbeitskreis I befasst sich mit den „Senioren im Straßenverkehr“, per Saldo eher weniger unfallauffällig, wo aber bei Unfällen in Erscheinung tretend, da vorzugsweise mit bestimmten Fahrfehlern, was womöglich gezielte Abhilfe eröffnet. Thema des Arbeitskreises II ist die „Produkthaftung im Straßenverkehr“, also die Haftung für Konstruktionsmängel des Kraftfahrzeuges oder auch Instruktionsmängel, und Umfang dieser Haftung de lege lata und de lege ferenda jeweils europaea. Um „Drogen im Straßenverkehr“ geht es im stark frequentierten Arbeitskreis III. Drogen spielen inzwischen in rund 14 % der Unfälle eine Rolle. Es fragt sich mehr und mehr, ob die vom Verkehrsgerichtstag vor 9 Jahren angestoßene und schließlich erreichte Ahndung als Ordnungswidrigkeit ausreicht oder nicht doch jedenfalls bei bestimmten Drogen eine Grenzwertbestimmung zur Erfassung als absolute Fahruntüchtigkeit im Sinne des Strafrechts in Betracht kommt. Der deutlich am stärksten gebuchte Arbeitskreis IV geht der strittigen Frage nach, wie hoch nach einem Verkehrsunfall bei der Schadensregulierung der anzurech-

nende „Restwert“ des verunfallten Fahrzeugs zu veranschlagen ist, etwa auch, ob hierbei nur der Allgemeinmarkt oder auch Spezialaufkäufer und Internet-Börsen abzufragen sind. Arbeitskreis V nimmt das „Unfallrisiko Lkw“ in den Blick und wird in diesem Zusammenhang beispielsweise erörtern, ob sich etwa ein LKW-Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen, vielleicht jedenfalls tagsüber und zu bestimmten Zeiten empfiehlt, aber auch, wie weit die für die Brummi-Fahrer geltenden Arbeits- und Sozialvorschriften verbessert oder besser abgesichert werden müssen. Vor ein paar Wochen hat sich im Karlsruher Raum einmal ein verzweifelter Brummi-Fahrer selbst angezeigt, der bereits 30 Stunden unterwegs war und kaum geschlafen hatte, sich aber dem Drängen seines Chefs ausgesetzt sah, immer noch weiterzufahren. Arbeitskreis VI, am zweitstärksten gebucht, widmet sich vor dem Hintergrund der bevorstehenden Umsetzung der 4. EU-Kraftfahrzeug-Haftpflicht-Richtlinie dem „Kraftfahrzeugunfall in Europa“, namentlich den Modalitäten der Schadensregulierung nach einem Auslandsunfall und der Rechtsstellung des Geschädigten in diesem Zusammenhang einschließlich der Frage der Erstattungsfähigkeit der Anwalts- und Gerichtskosten über die Grenzen hinweg. Arbeitskreis VII geht der hochinteressanten Frage nach der „Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen“ nach, diskutiert also darüber, wie weit sich die verkehrsstrafrechtlichen und ordnungswidrigkeitsrechtlichen Sanktionen auf das Rückfallverhalten auswirken und welche gesetzgeberischen Schlüsse gegebenenfalls hieraus zu ziehen sind. Und Arbeitskreis VIII schließlich wendet sich den „Perspektiven der Bahn“ zu, ihrer künftigen Rolle und Struktur bei der Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens, aber auch der Rechtsstellung der Nutzer bei Bahnunfällen und Verspätungen. Wahrlich: Man würde am liebsten in sämtlichen Arbeitskreisen dabei sein und zuhören und mitdiskutieren und mit abstimmen, was freilich, so muss ich gleich hinzufügen, nicht geht, weil jeweils nur zugelassen ist, wer eine Teilnahme- und Stimmkarte für den von ihm gebuchten Arbeitskreis hat. Auch auf die Abschlussveranstaltung am Freitag um 15.00 Uhr darf ich bereits hinweisen, auf der uns der Präsident des Verbandes der Importeure von Kraftfahrzeugen, Herr Senator Lange, über die wirtschaftliche Bedeutung, die rechtlichen Rahmenbedingungen und die technische Abwicklung dieses Teils des Kfz-Markts informieren wird.

#### V.

Zunächst aber, meine Damen und Herren, habe ich die Freude, Ihnen den Festredner dieser Eröffnungsveranstaltung ankündigen zu dürfen. Goslar, wo Jahr für Jahr der Deutsche Verkehrsgerichtstag stattfindet, ist ein gutes und schönes Stück Niedersachsen. Was liegt da näher, als zu diesem 40., zu diesem Jubiläums-Verkehrsgerichtstag den Ministerpräsidenten des gastge-

benden Landes Niedersachsen zu bitten, zu uns zu sprechen. Und dass er trotz anderer wichtiger Verpflichtungen, dieserhalb sogar politische Animositäten in Kauf nehmend, heute bei uns ist, finden wir natürlich richtig, wissen's aber auch zu würdigen. Herr Ministerpräsident Gabriel kommt im Übrigen ja aus eben dieser schönen Stadt Goslar. Thema seines Vortrags ist die „Verkehrspolitik zwischen Reglementierung und Mobilität“, ein Spannungsverhältnis, das den Verkehrsgerichtstag immer wieder beschäftigt hat und das ihn auch künftig immer wieder beschäftigen wird. Es ist für uns von größtem Interesse, was uns die Politik, was uns der Ministerpräsident Niedersachsens, eines Landes mit hoher Verkehrsbelastung einerseits und von großer Liberalität andererseits, dazu zu sagen hat. Herr Ministerpräsident Gabriel, Sie haben das Wort.

**Plenarvortrag:**

## **Verkehrspolitik zwischen Reglementierung und Mobilität**

Sigmar Gabriel,  
Niedersächsischer Ministerpräsident, Hannover

Sehr geehrter Herr Generalbundesanwalt Nehm,  
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Hesse,  
sehr geehrter Herr Oberlandesgerichtspräsident Dr. Macke,  
meine sehr verehrten Damen und Herren,

zunächst einmal herzlichen Dank für Ihre Einladung zum 40. Verkehrsgerichtstag. Ich habe diese Einladung gern angenommen, denn als Ministerpräsident des „Autoland“ Niedersachsen sind mir die Themen Verkehrspolitik und Mobilität quasi von Amts wegen ein besonderes Anliegen.

In seinem 1990 erschienenen Buch „Ausfahrt Zukunft“ kommt der Autor Frederic Vester zu der Erkenntnis, dass die so genannte „Autogesellschaft“ kurz vor dem Kollaps stehe. Gefragt sei daher in Zukunft neben umweltschonenden Antriebssystemen vor allem die Entwicklung komplexer integrierter Verkehrssysteme. Ein radikaler Kurswechsel sei unausweichlich. Für die Automobilindustrie werde er zur Überlebensfrage.

Wenn die Feststellungen von Vester auch nur ansatzweise stimmen, wird deutlich, welche zentrale Aufgabe dabei der Verkehrspolitik in einer Zeit zukommt, in der die uneingeschränkte Mobilität zu den gesellschaftlichen Grundbedürfnissen gehört.

Welch hohes Schutzgut die Mobilität darstellt, wird mit zunehmender Gefährdung immer deutlicher. Die Staus auf den Autobahnen werden immer häufiger und immer länger. Und je öfter wir im Stau stecken bleiben, desto mehr wird uns bewusst, wie wichtig eine ungehinderte Mobilität für alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens ist.

Die Sicherung der Mobilität für Wirtschaft und Bürger gilt deshalb in der niedersächsischen Verkehrspolitik als oberstes strategisches Ziel. Wir befinden uns damit in guter Gesellschaft mit anderen Bundesländern sowie mit der Bundesregierung, die der Sicherung der Mobilität ebenfalls große Bedeutung beimessen.

## *Mobilität für die Wirtschaft*

Moderne Volkswirtschaften sind durch ein hohes Maß an Mobilität gekennzeichnet. Die ökonomischen Vorteile großer Wirtschaftsräume für Produktion und Vermarktung werden durch Spezialisierung und weiträumige Arbeitsteilung erschlossen.

Dabei stellen nationale Grenzen schon lange kein Hindernis mehr dar. Das Stichwort „Globalisierung“ macht deutlich, dass die wirtschaftlichen Verflechtungen inzwischen auch schon über den gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraum hinausgehen.

Wir müssen deshalb, wenn wir über die Sicherung der notwendigen Mobilität für unsere Wirtschaft nachdenken, auch die grenzüberschreitenden Verkehre einbeziehen. Luftverkehr und Seeschifffahrt sind für eine exportorientierte Wirtschaft von immenser Bedeutung. Wir tragen dem Rechnung, zum Beispiel aktuell mit der Planung eines norddeutschen Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven. Gemeinsam mit Bremen und Hamburg wollen wir die besonderen Standortvorteile in Wilhelmshaven nutzen und unter Beteiligung der Hafenvirtschaft einen Containerhafen bauen, den auch die größten in absehbarer Zeit zu erwartenden Containerschiffe noch anlaufen können.

Die weiterhin zunehmende Arbeitsteilung in unserer Wirtschaft verstärkt das Wachstum im Güterverkehr. Das hehre Ziel, Wirtschafts- und Verkehrswachstum zu entkoppeln, rückt damit vorerst in weite Ferne. Das heißt aber nicht, dass wir das Ziel an sich aufgeben dürfen. Wir müssen uns weiterhin darum bemühen, das notwendige Wirtschaftswachstum mit einem möglichst geringen Verkehrswachstum zu erreichen. Sie kennen sicher das Beispiel, welch ein enormer Verkehrsaufwand für die Produktion von einem Becher Joghurt getrieben wird. Und vielleicht haben Sie auch schon gehört, dass Nordseekrabben nur zum Pulen nach Marokko gebracht werden.

Ich will damit andeuten, meine Damen und Herren, dass es auch Auswüchse bei der Mobilität gibt. Die lassen sich jedoch nicht einfach „wegreglementieren“. Dieses Problem kann nur der Markt selbst lösen.

Voraussetzung ist allerdings, dass dem Verkehrsträger – und dabei insbesondere dem Straßengüterverkehr – die von ihm verursachten Kosten in vollem Umfang angelastet werden. Mit der Einführung der streckenbezogenen LKW-Maut ab dem Jahr 2003 machen wir einen großen Schritt in diese Richtung.

Bei den Anforderungen der Wirtschaft an das Verkehrssystem geht es aber nicht nur um Quantität, sondern auch um Qualität. Es reicht nicht, dass die Waren überhaupt irgendwie transportiert werden. Sie müssen auch schnell und zuverlässig beim Empfänger ankommen. „Just-in-time“ heißt das Zauberwort. Und das ist inzwischen Realität. Beim Volkswagenwerk in Wolfsburg haben sich in der

Phase der Reduzierung der Fertigungstiefe die Zulieferer nach vorgegebenen Entfernungsstufen neu arrondiert. Es gibt Warengruppen, die müssen auf telefonische Anforderung innerhalb von 30 Minuten an das Montageband geliefert werden. Wie sensibel dieses System ist, haben wir jetzt gemerkt: Die Zulieferfirmen beklagen sich, dass sie wegen der Baustellen auf der Autobahn A 2 die Lieferfristen nicht mehr einhalten können. Um größeren Schaden zu vermeiden, versuchen wir deshalb, mit der Gewährung von Beschleunigungsvergütungen die Bauzeiten abzukürzen. Aber ganz können wir natürlich auf Baumaßnahmen nicht verzichten.

Die starke Ausrichtung unserer Wirtschaft auf den LKW-Verkehr ist seit Jahren das zentrale Problem der Verkehrspolitik. Der LKW-Verkehr wächst seit den 70er Jahren bis heute mit ungebremster Dynamik. Im Gegenzug hat die Bahn an Verkehrsbedeutung verloren.

Das von der Wirtschaft ausgelöste Verkehrswachstum hat in den letzten Jahren praktisch ausschließlich auf der Straße stattgefunden. Diese Entwicklung lässt sich so jedoch nicht fortsetzen. Das Straßennetz ist schließlich nicht unbegrenzt erweiterbar.

Wir können die Verkehrsaufgaben der Zukunft nur bewältigen, wenn auch die Schiene wieder einen größeren Beitrag leistet. Außerdem müssen wir auch die Wasserstraßen stärker einbeziehen. Die Politik für die Schiene ist jedoch keine Politik gegen die Straße. Denn mit den angestrebten Verkehrsverlagerungen wollen wir nur das Straßennetz entlasten, damit die Verkehre, die tatsächlich auf die Straße angewiesen sind, auch künftig dort noch möglichst ungehindert fließen können.

Meine Damen und Herren,

wenn ich über den Stellenwert von Mobilität für die Wirtschaft spreche, dann gehört dazu natürlich auch die Mobilitätswirtschaft selbst. Im „Autoland“ Niedersachsen spielt der Bau von Straßenfahrzeugen eine dominierende Rolle. Mit rd. 150.000 Arbeitsplätzen erreicht dieser Industriebereich bei uns einen Beschäftigungsanteil von 25 %. Im Bundesdurchschnitt sind das nur 16 %.

Fünf der sieben deutschen Werke des größten europäischen Automobilproduzenten stehen in Niedersachsen. Rund 16 % aller niedersächsischen Industriebeschäftigten arbeiten in einem der fünf VW-Werke in Salzgitter, Wolfsburg, Emden, Braunschweig oder Hannover. 26 % der Löhne und Gehälter, die im niedersächsischen Bergbau und im verarbeiteten Gewerbe gezahlt wurden, stammen aus der Kasse von VW. Und VW steht auch für 35,6 % der Investitionen im Industriebereich oder für 59,4 % der industriellen Exporte.

Diese besondere Abhängigkeit von der Autoindustrie muss natürlich auch in der Wirtschafts- und Verkehrspolitik des Landes berücksichtigt werden. Unser Ziel ist es, die Mobilitätswirtschaft, die mit der Autoproduktion zusammenhängt, weiter zu stärken und das Auto selbst technisch so fortzuentwickeln, dass es auch künftigen Anforderungen genügen kann.

### *Mobilität für die Bürger*

Die Mobilitätsansprüche von Wirtschaft und Bürger sind zum großen Teil deckungsgleich, auch wenn das nicht immer gleich ins Auge springt. So z. B. bei der Vielfältigkeit des Warenangebotes in den Supermärkten: Käse aus Dänemark, Frankreich und der Schweiz – Schinken aus Parma – und Wein inzwischen auch aus Australien, Südafrika und Kalifornien. Es sind die Bürgerinnen und Bürger, die dieses Warenangebot schätzen und gerne in Anspruch nehmen. Wenn wir als Bürger unsere Ansprüche zurückschrauben und uns öfter mit heimischen Produkten zufrieden geben würden, könnte mancher Transport unterbleiben. Es ist aber nicht Aufgabe der Politik zu entscheiden, welche Transporte sinnvoll und welche „unnötig“ sind. Die Politik kann nur z. B. hinsichtlich der Anlastung der Wegekosten die ökonomisch richtigen Rahmenbedingungen setzen.

Weitgehend übereinstimmend sind auch die Mobilitätsinteressen von Wirtschaft und Bürgern für den besonders wichtigen Bereich des Ausbildungs- und Berufsverkehrs. Hier muss der Staat für gute Verkehrsverbindungen sorgen, damit die Bürger möglichst freizügig ihren Arbeitsplatz wählen und unterschiedliche Ausbildungsangebote wahrnehmen können. Dabei spielt der Schülerverkehr, der in hohem Maße auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen ist, eine besondere Rolle. Die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs ist deshalb ein ganz wichtiges Ziel der Landesregierung. Seit der Bahnreform 1994 ist das Land auch für die Organisation des Personennahverkehrs auf dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG zuständig, Mit den so genannten Regionalisierungsmitteln, die den Ländern seitdem zufließen, verbessern wir gezielt das Verkehrsangebot. Wir beschaffen neue Fahrzeuge, stecken Fördermittel in den Ausbau von Strecken, wir modernisieren die Bahnhöfe, und wir bestellen zusätzliche Verkehrsleistungen, Dafür geben wir z. B. in den nächsten 4 Jahren allein in Niedersachsen mehr als 820 Mio. aus.

Es reicht aber nicht, dass die Länder ihre Aufgaben erfüllen. Auch der Bund, der für den Personenfernverkehr zuständig ist, muss das Seinige tun. Wir dürfen es deshalb nicht zulassen, dass sich das Bundesunternehmen Deutsche Bahn AG Stück für Stück aus dem Interregioverkehr verabschiedet.

Bei der Planung der öffentlichen Verkehrsanlagen denken wir nicht nur an den gesunden Normalbürger, sondern auch an Menschen, die gehbehindert sind und einen Rollstuhl benutzen müssen. So haben wir z. B. das S-Bahnnetz für den Raum Hannover stetig behindertengerecht ausgebaut. Alle Bahnsteige können über Rampen oder Fahrstühle erreicht werden. Die Bahnsteige selbst sind entsprechend der Bodenhöhe der neuen S-Bahnfahrzeuge auf 76 cm angehoben worden. Damit können Rollstuhlfahrer vom Bahnsteig ohne Stufe in die Fahrzeuge rollen. Dieser konsequente behindertengerechte Ausbau ist bisher einmalig im ganzen Bundesgebiet.

### *Grenzen der Mobilität*

#### *a) Kosten*

Maßnahmen zur Sicherung unserer Mobilität, so wünschbar und zweckmäßig sie im Einzelfall sein mögen, unterliegen natürlich auch den Gesetzen der Finanzierbarkeit. So sind wir beispielsweise nicht in der Lage, überall dort Radwege zu bauen, wo das unter Sicherheitsaspekten sinnvoll und wünschenswert wäre. Aus wirtschaftlichen Gründen müssen wir Prioritäten entsprechend der Verkehrsnachfrage bilden und diese Prioritäten nacheinander abarbeiten.

Wegen der angespannten Haushaltslage des Landes müssen wir in den nächsten Jahren im Radwegebau deutlich kürzer treten. Das ist unbefriedigend, aber doch hinnehmbar, da wir mit bereits rd. 12.000 km straßenbegleitenden Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen einen hohen Ausbaustand erreicht haben. Das ist bundesweit immerhin ein Drittel aller Radwege.

#### *b) Sicherheit*

Neben den ökonomischen Rahmenbedingungen, die teilweise die freizügige Entfaltung von Mobilität begrenzen, steht der wichtige Bereich des Verkehrsrechts, in dem wir insbesondere aus Gründen der Sicherheit oder des Umweltschutzes die individuelle Mobilität gezielt beschränken. Außerdem sind lenkende Eingriffe erforderlich, um bei drohender Überlastung den Verkehrsfluss zu erhalten.

Die Reglementierung des Verkehrs aus Gründen der Sicherheit und des Umweltschutzes mag der Einzelne zwar als Einschränkung empfinden, für die Gesamtheit aller Verkehrsteilnehmer sind diese Maßnahmen jedoch notwendig, um eine „nachhaltige“ Mobilität zu entwickeln und für die Zukunft zu gewährleisten.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist seit eh und je ein elementares Ziel der Verkehrspolitik. Und diese Politik war - wenn man die langfristige Entwick-

lung betrachtet - äußerst erfolgreich. Obwohl sich von 1970 bis heute die Zahl der Kraftfahrzeuge verdreifacht hat, konnte die Zahl der Verkehrstoten auf 40 % abgesenkt werden. Dieser Erfolg war nur möglich durch die unermüdliche, gemeinsame Anstrengung und konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten auf allen sicherheitsrelevanten Gebieten:

Angefangen bei der Verkehrserziehung über die ständige Fortentwicklung der Verkehrsvorschriften einschließlich ihrer Kontrolle und der Ahndung von Verstößen bis hin zur Unfallrettung und Unfallforschung sowie dem großen Bereich der Verkehrssicherheitstechnik für die Fahrzeuge.

Aber bei heute immer noch rd. 7.500 Verkehrstoten pro Jahr dürfen wir uns natürlich nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Im EU-Vergleich der Verkehrstoten pro Million Einwohner und Jahr liegt Deutschland nach wie vor nur leicht unterhalb des Durchschnitts aller Mitgliedstaaten. In Anbetracht der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Deutschlands und des hohen Ausbau- und Sicherheitsstandards unseres Straßennetzes kann diese Einordnung nicht zufrieden stellen. Die ehrgeizige Zielsetzung der skandinavischen EU-Staaten, die Anzahl der Unfalldtoden auf „Null“ zu reduzieren, mag visionär klingen - sie erweitert jedoch die Dimensionen, in denen wir über Verkehrssicherheitsfragen nachdenken.

Für die Konzeption unserer Verkehrssicherheitsarbeit halte ich eine solche Zielsetzung für beispielgebend.

Um dieses Ziel auch nur annähernd zu erreichen, ist natürlich eine Vielzahl von Maßnahmen erforderlich. Ganz vorn steht dabei etwas, was jeder von uns selbst leisten kann: Rücksichtnahme und eine möglichst breite Beachtung der Regeln im Straßenverkehr. Immerhin zielen diese Regeln darauf, die negativen Auswirkungen individueller Mobilität auf ein vertretbares Maß zu beschränken und wechselseitig Interessengegensätze auszugleichen.

Aus dem Blickwinkel der Verkehrsteilnehmer stellt sich dabei oft die Frage, ob von ihnen die Beachtung der Fülle der Verkehrsregeln und der in die Praxis umgesetzten verkehrsbehördlichen Anordnungen überhaupt noch erwartet werden kann.

Die Polizei macht bei ihren täglichen Kontrollen zunehmend die Erfahrung, dass einzelne Vorschriften durchgehend wenig Beachtung finden und Ahndungsmaßnahmen nicht auf Einsicht, sondern auf heftige Abwehr stoßen. Dies kann nicht nur Ausdruck individueller Unbelehrbarkeit sein, sondern ist sicher auch als ein Hinweis auf einen für den durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer nicht mehr durchschaubaren Regelungsinhalt zu werten.

Auf europäischer Ebene kommt hinzu, dass das Subsidiaritätsprinzip dazu beiträgt, dass wir in den Staaten der Union nicht nur sehr viele, sondern auch länderspezifisch sehr unterschiedliche Regeln haben. Der Begriff „Schilderwald“

ist uns in diesem Zusammenhang national ein geläufiger Begriff und – bezogen auf Europa – sind für die Kraftfahrer die Grenzen zwischen den EU-Staaten nach dem Abbau der binnenstaatlichen Grenzkontrollen vor allem an den Hinweistafeln für die jeweils geltenden Verkehrsregeln zu erkennen.

Von unserer Verkehrssicherheitsarbeit können wir aber nur dann eine nachhaltige Wirkung erwarten, wenn sie von den Verkehrsteilnehmern inhaltlich akzeptiert wird. Das setzt voraus, dass die Verkehrsregeln selbst als notwendig und sinnvoll erachtet werden. Nur dann können sie durch Aufklärung und Überwachung erfolgreich vermittelt werden.

In Niedersachsen wird die Verkehrssicherheitsarbeit deshalb bereits in den Schulen in einen größeren Sachzusammenhang eingebunden, weil erkannt wurde, dass alle mit dem Phänomen „Verkehr“ zusammenhängenden Fragen nicht mehr allein unter dem Dach einer traditionell ausgerichteten „Verkehrserziehung“ unterzubringen sind. Schule hat in diesem Zusammenhang nach der Empfehlung der Kultusministerkonferenz einen umfassenderen Bildungs- und Erziehungsauftrag zu erfüllen.

Die Verkehrssicherheitsarbeit und alle damit verbundenen Aufklärungskampagnen bleiben natürlich weiter eine wichtige Aufgabe der Verkehrswachten und anderer Verbände und Institutionen (z. B. ADAC, Polizei). Aktionen wie „Runter mit den Unfallzahlen – minus 10 %“ oder „Sicherer Schulweg“ sind Ausdruck dieses gemeinsamen Bemühens.

Eine besondere Risikogruppe bilden in diesem Zusammenhang die jugendlichen Kraftfahrer. Noch wenig Fahrpraxis, aber tendenziell überhöhte Risikobereitschaft – und bei der Heimfahrt von der Disco ist oft Alkohol im Spiel. So kommt es nicht von ungefähr, dass die Gruppe der 18- bis 25-Jährigen überproportional am Unfallgeschehen beteiligt ist – und leider allzu oft mit tödlichem Ausgang.

Der Führerschein auf Probe ist deshalb ein guter Ansatz, den jungen Leuten ihre Gefährdung bewusst zu machen. Und erfreulicherweise überstehen rd. 86 % die Probezeit auch ohne Beanstandung.

Die niedersächsische Landesregierung verfolgt daneben in einem Pilotvorhaben noch einen zweiten Ansatz. Durch Verknüpfung von Schule und Fahrschule wollen wir eine umfassende Mobilitäts- und Verkehrserziehung erreichen. In ausgewählten Fächern werden die wichtigsten Aspekte von Mobilität und Verkehr vermittelt, und zwar wesentlich früher und umfassender, als dies in der Fahrschule allein geschehen kann. Wenn die Schüler dann etwa 17½ Jahre alt sind, können sie in einer „Führerschein-AG“ schließlich die Fahrerlaubnis erwerben. Wir hoffen, mit diesem Ansatz das Verantwortungsbewusstsein der Fahrneulinge stärken und damit die Unfallrate deutlich senken zu können. Auf diesem Weg setzt Niedersachsen sich auch für die Initiative ein, Jugendlichen bereits mit

17 Jahren das Fahren unter Begleitung erfahrener Führerscheininhaber zu ermöglichen. Modellversuche in anderen Ländern ermutigen uns, dass auch dadurch die Unfallhäufigkeit bei Führerschein-Neulingen gesenkt werden kann. Nach Erfahrungen in Schweden konnte die Unfallquote bei Fahranfängern durch begleitetes Fahren um 40 Prozent verringert werden.

Meine Damen und Herren,

unabhängig davon, dass wir es oft mit besonders gefährdeten oder schwachen Verkehrsteilnehmern zu tun haben, sollten wir generell die Verkehrsteilnehmer nicht überfordern. Mit jeder neuen Regelung, die wir aus gutem Grund hinzufügen, wird der Berg an Vorschriften immer höher und unübersichtlicher. Und manche Vorschrift ist auch nicht gerade leicht zu verstehen - wenn ich z. B. an die Blinklichtregelung bei Schulbussen denke. Vielleicht könnte das eine Anregung sein, bei der Formulierung der Vorschriften danach zu unterscheiden, ob diese sich an die Verwaltung oder an den Bürger richten. Auf jeden Fall gilt: Je weniger Vorschriften es gibt und je verständlicher sie formuliert sind, desto eher werden sie beachtet.

### *c) Umweltschutz*

Ähnlich wie im Bereich der Verkehrssicherheit gibt es in der Verkehrspolitik auch hinsichtlich der umweltpolitischen Ziele Erfolge, die wir in den vergangenen Jahren erreicht haben, aber zugleich auch Herausforderungen, die wir in den nächsten Jahren noch bewältigen müssen.

Die Zahl der zugelassenen Pkw's hat sich seit 1990 von 30,7 Mio. auf 43,8 Mio. im Jahr 2001 erhöht, mit weiter steigender Tendenz (2020 ca. 52 Mio Pkw). Zwar hat sich die Luftbelastung in den vergangenen 10 Jahren nach der Einführung des Katalysators, besseren Benzins und besserer Antriebstechnik deutlich vermindert. Allerdings wird dieser Vorteil vor allem durch das enorme Verkehrswachstum, aber auch durch die zunehmende Ausstattung der Fahrzeuge mit energieintensiven Zusatzeinrichtungen wieder aufgehoben.

Ein besonderes Problem stellt die Emission des klimaschädigenden CO<sub>2</sub> dar, weil es nicht durch Sekundärmaßnahmen wie Filter eingedämmt werden kann. Während die gesamten CO<sub>2</sub> - Emissionen in den letzten 10 Jahren in Deutschland um 15,3 % gesunken sind, stiegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehrsbereich auf Grund der Zunahme der Fahrleistungen um ca. 11 % an.

Ebenfalls als belastend wird der Straßenverkehrslärm angesehen, aber auch der Lärm des Schienenverkehrs und des Flugverkehrs spielen eine beachtliche Rolle. In unseren Kommunen fühlen sich mehr als 30 % der Bevölkerung durch Verkehrslärm stark belästigt. Immerhin 16 % der Bevöl-

kerung sind den Risiken eines Herzinfarktes ausgesetzt, und 12 % müssen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle des vom Grundgesetz geschützten Gutes der körperlichen Unversehrtheit erfahren.

Ich bin mir bewusst, dass die Industrie hier bereits selbst viel getan hat, z. B. durch Verbesserung der Motoren, Auslegung der Schalldämpfer und durch Reduzierung des Luftwiderstandes. Ein Auto des Baujahrs 2000 erzeugt schließlich nur noch ein Zehntel des Lärms, den ein Fahrzeug im Jahr 1970 verursacht hat. Aber auch hier wird es Aufgabe von Politik und Industrie sein, bereits Erreichtes zu optimieren.

Als Erfolg ist dabei zu bewerten, dass es auf europäischer Ebene nach jahrelangem zähen Ringen nicht zuletzt auf Druck der Automobilindustrie gelungen ist, den Schwefelgehalt von Kraftstoffen zu reduzieren ( $< 50$  ppm). Ab 2005 muss sogar schwefelfreier Kraftstoff ( $< 10$  ppm) in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Die Bundesregierung wird die schnellere Verbreitung der neuen Kraftstoffqualitäten erfreulicherweise steuerlich fördern, den schwefelarmen Kraftstoff bereits seit 1.11. letzten Jahres, den schwefelfreien Kraftstoff ab dem 1.1. 2003.

#### *d) neue Antriebsformen*

Auch bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sind wir auf dem richtigen Weg, wenn ich mir dabei auch ein etwas höheres Tempo wünschen würde. 40 % Einsparung bei VW sind da schon beispielgebend. Was die alternativen Antriebssysteme betrifft, wird in der Automobilindustrie derzeit erfreulicherweise viel geforscht und viel experimentiert. Die Ansätze reichen vom Biodiesel oder Erdgasfahrzeug über Hybridsysteme zu Wasserstoff und Brennstoffzelle. Welches Konzept sich auf Dauer durchsetzen wird, ist derzeit noch völlig offen. Aus der Sicht des Umweltschutzes dürften hier bei einer ganzheitlichen Betrachtung auch wieder eine Reihe von Zielkonflikten zu lösen sein. Das gilt z. B. in Bezug auf die Erzeugung der Rohstoffe für den Biodiesel oder auch die Gewinnung der Energie für die Herstellung des Wasserstoffs, um nur zwei Beispiele zu nennen.

Wir werden allerdings um diese Entscheidungen nicht herumkommen, wenn wir auch in Zukunft Auto fahren wollen.

#### *e) Verkehrsleitsysteme / Verknüpfung der Verkehrsträger*

Soll der Verkehr künftig fließen, ohne Menschen und Umwelt über die Maßen zu belasten, muss meines Erachtens aber noch mehr geschehen. Die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität ist eine zentrale Zukunftsfrage. Parkleit- und Verkehrsinformationssysteme, Verkehrslenkungs- und Leitsysteme helfen, Verkehr zu verflüssigen und überflüssigen Verkehr zu vermeiden. Sie reichen allein aber nicht aus. Nachhaltige Mobilität muss bereits bei der Verkehrsent-

stehung ansetzen. Das setzt unter anderem voraus, dass sich ein neues städtebauliches Leitbild, die „Stadt der kurzen Wege“ durchsetzt.

Das vor allem seit den siebziger Jahren verfolgte Prinzip der Trennung von Wohnen und Arbeiten hat sich aus verkehrspolitischer Sicht als Flop erwiesen und ist in Anbetracht der Emissionssituation der heutigen Fabriken, insbesondere im Bereich der neuen Technologien, auch keineswegs zwingend geboten. Die gläserne Fabrik von VW in Dresden ist ein Beispiel dafür.

Städtebauliche Prozesse laufen allerdings in sehr langen Zeiträumen ab. Bis dahin brauchen wir auch eine intelligente Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, z. B. eine bessere Abstimmung des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs aufeinander, aber auch eine bessere Verknüpfung von kollektiven Verkehrssystemen einerseits und dem Auto andererseits. Denn Mobilität bedeutet nicht zwingend, dass wir alle Wege mit dem Auto zurücklegen müssen.

Ich kann mir z. B. vorstellen, dass wir die Entfernungen zwischen den großen Städten verstärkt mit der Bahn zurücklegen und bei der Weiterreise in die Region auf einen bereits am Bahnhof bereitstehenden Kleinwagen umsteigen. Gemeinsame Angebote der Bahn und von Mietwagenfirmen in Analogie zum „fly and ride“ könnten dies attraktiv machen. Das Auto wird langfristig möglicherweise vor allem dort seine Funktion haben, wo kollektive Verkehrssysteme mit attraktiven Bedingungen wirtschaftlich nicht darstellbar sind, nämlich in dünn besiedelten ländlichen Räumen. Dies setzt allerdings eine weitere Verbesserung der kollektiven Verkehrssysteme voraus. Besonders im Nahverkehrsbereich bleibt hier noch manches zu tun. Hier sind kreative Lösungen gefragt, die die ökologischen und ökonomischen Vorteile kollektiver Systeme mit der Bequemlichkeit des Autos verbinden. Car-Sharing-Modelle, aber auch der von VW mitentwickelte Anrufbus sind hier vielversprechende Ansätze.

Die Phantasie auch der Autohersteller ist gefordert, zur Erhaltung unserer Mobilität hier weitere zukunftsfähige Modelle zu entwickeln und zu propagieren.

### *Schlusswort*

Denn, meine Damen und Herren, Mobilität wird auch in Zukunft für alle Gesellschaftsbereiche einen hohen Stellenwert behalten. Ihre Sicherung ist eine wichtige Aufgabe, an der wir alle mitwirken müssen. Für eine „nachhaltige“ Mobilität müssen vor allem im Hinblick auf Sicherheit und Umwelt die notwendigen Rahmenbedingungen gesetzt werden. Auf diesem Gebiet leisten Sie eine ganz wichtige Arbeit, für die ich Ihnen bei dieser Gelegenheit besonders danken möchte.

Ich wünsche Ihnen für diesen Kongress und für Ihre weitere Arbeit viel Erfolg!

# Senioren im Straßenverkehr

## – Unterstützung durch Technik –

Dipl.-Wirtschafts-Ing. Stephan Bujnoch, BMW Group, Abt. Verkehrstechnik, München

Hatte die „Lebensalterpyramide“ für die deutsche Bevölkerung anfangs des letzten Jahrhunderts noch die Gestalt einer gesunden Tanne, unten breit und nach oben gleichmäßig spitz zulaufend, gleicht sie heute eher einer Pappel. Die Basis ist schmaler, der Verlauf nach oben säulenartig, und die Spitze ähnelt einem normalen Dach. Die Prognosen für 2020 ergeben von der Grundstruktur ein Bild, das im Prinzip den Baum von 1900 auf den Kopf stellt: Der Baumwipfel ist breiter als die Basis, die Anzahl der Senioren übertrifft die der jungen Menschen deutlich.

Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Rente, sondern natürlich auch auf Strukturen und Lebensgewohnheiten der Gesellschaft. So ist heute bereits absehbar, dass die Zahl Auto fahrender Seniorinnen in den nächsten Jahren spürbar steigen wird. Eine heutige Mittsechzigerin hat als junge Frau in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts den Führerschein gemacht – damals eher noch eine Ausnahme. Auch eine Ausnahme wäre es, wenn eine Mittsechzigerin des Jahres 2020 Mitte der siebziger Jahre ihren Führerschein nicht gemacht hätte.

Die Nutzer- und Käuferschicht wird sich also ändern. Welche Auswirkungen hat dies auf die Sicherheit, welche auf das Produkt Automobil? Wird es spezielle Seniorenautos geben?

### Ältere Fahrer

- nehmen langsamer wahr,
- reagieren verzögert,
- bewältigen parallele Aufgaben schlechter

das führt zu Problemen bei

- der Orientierung im Straßenraum
- der Bewältigung beschilderter, wartepflichtiger Kreuzungen
- der Spurhaltung, besonders in Kurven

Bild 1. Typische Defizite älterer Fahrer

Dem sicheren Führen eines Fahrzeuges wirken natürlich die im Alter zu erwartenden Defizite entgegen (Bild 1). Die umfangreichen Untersuchungen über physiologische Veränderungen und Verhaltensmuster im Alter lassen sich in vier Defizitgruppen verdichten: mit dem Alter

- verringert sich die Wahrnehmungsgeschwindigkeit,
- verringert sich die Reaktionsgeschwindigkeit,
- erzeugt die parallele Aufgabenbewältigung tendenziell Stress,
- wird die allgemeine Beweglichkeit verringert.

Auf den Fahrprozess in der alltäglichen Verkehrssituation übertragen, bedeutet dies hauptsächlich Schwierigkeiten

- bei der allgemeinen Orientierung im Straßenraum
- bei der Bewältigung beschilterter und wartepflichtiger Kreuzungen
- bei der allgemeinen Spurhaltung, besonders in Kurven.

**Das alterstypische der Defizite ist nicht so sehr ihre Eigenart, sondern vielmehr ihre größere Auftrittshäufung im Alter**

**weil also**

- **junge Alte leistungsfähiger sein können als alte Junge,**
- **Autos in Familien von mehreren Generationen gefahren werden**

**ist ein spezielles Seniorenauto nicht zielführend**

Bild 2. Kriterium ist biologisches Alter

Von den Physiologen durften wir Automobileute auch lernen, dass das Alterstypische dieser Defizite nicht so sehr ihre inhaltliche Eigenart ist, sondern die Häufigkeit ihres Auftretens (Bild 2).

Autos werden gerade auf dem Lande, wo oft drei Generationen unter einem Dach leben, von eben diesen drei Generationen benutzt.

Aus diesem Grund, und weil die angesprochenen Defizite grundsätzlich auch bei jüngeren Fahrern auftreten können, macht ein „spezielles“ Seniorenauto wenig Sinn. Es stellt sich auch die Frage, ob ein solches Konstrukt in einer Gesellschaft, in der Jugendlichkeit einen hohen Stellenwert besitzt, besonders erfolgreich wäre.

Die Industrie geht einen anderen Weg. Sie stellt Autos mit Funktionen bereit, welche die angesprochenen Defizite kompensieren helfen.



Bild 3. Connected Drive: Faktoren und Schnittstellen

Das BMW-Konzept geht dabei von den Hauptkomponenten des Straßenverkehrssystems aus: Fahrer, Fahrzeug und das Fahrumfeld. Musste früher der Fahrer sich die notwendige Information aus dem Fahrzeug und dem Umfeld zusammensuchen, kann dies heute durch Informationsschnittstellen zwischen den Komponenten angeboten werden. Also aktive Information zu wichtigen Ereignissen, beispielsweise das Überschreiten einer eingestellten Geschwindigkeit. Man spricht hier (Bild 3 und 4) von *Fahrerassistenzsystemen*, *Leit- und Informationssystemen* und *Systemen zur Fahrumgebungserfassung*.



Bild 4. Fahrerassistenz

Was hat Fahrerassistenz mit Rallyesport zu tun?

So, wie die erfahrene OP-Schwester das nächste vom Operateur benötigte Instrument antizipiert und schon bereithält, bevor dieser es verlangt, liefert der Co-Pilot im Rallye-Sport die notwendigen Informationen zur Strecke. Damit kann sich der Pilot auf seine Kernaufgabe konzentrieren, nämlich schnell und sicher zu fahren.

Die Arbeitsunterlage des Co-Piloten, das Road-Book – auch Gebetbuch genannt – kann durchaus als Analogon zur CD-ROM eines Navigationssystems gesehen werden. Im Road-Book ist der Straßenverlauf beschrieben, z. B. die Entfernung bis zur nächsten Kurve, Kurvenrichtung und -radien, Steigungen und Gefälle und – nicht zuletzt – die zu fahrende Geschwindigkeit, kurz, alles Wissenswerte über die Strecke.

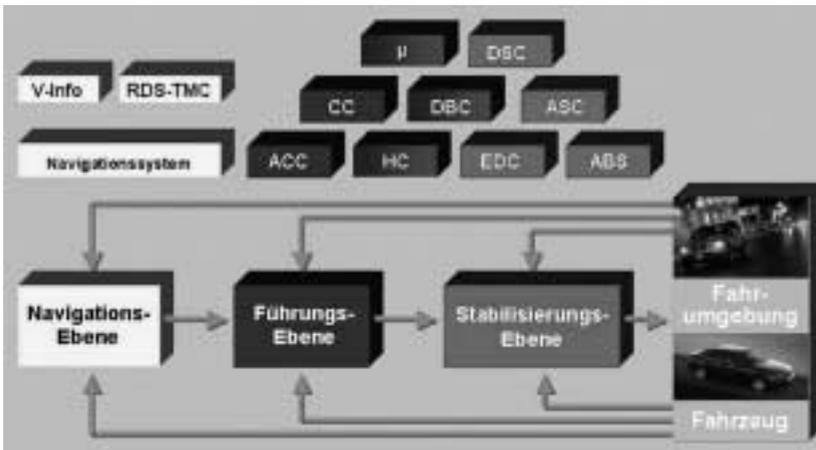


Bild 5. 3-Ebenen-Modell der Fahrerassistenz

Zum Verständnis der Assistenzfunktionen ist die Kenntnis der Struktur des Fahrprozesses hilfreich.

Der Fahrprozess lässt sich in drei Ebenen gliedern (Bild 5):

Am wenigsten häufig befindet sich der Fahrer auf der *Navigationsebene*. Dazu gehören *bewusste Entscheidungen* zur Routenwahl und Wegeänderung. Die Navigationsebene hat die größte Reichweite in die Zukunft und damit die höchste Unsicherheit hinsichtlich Änderung der Situation.

Die *Führungsebene* hat eine Reichweite, die sich auf den sichtbaren Straßenraum bezieht. In ihr befindet sich der Fahrer im Mehrsekunden- bis Minutenzyklus, um *unbewusste Entscheidungen* zu Abstandshaltung, und *bewusste Entscheidungen* zu Spurwechsel und Abbiegeaktionen zu treffen. Die Unsicherheit hinsichtlich Änderung der Situation ist mittelgroß.

In der Stabilisierungsebene befindet sich der Fahrer praktisch permanent. Sie enthält alle Aktionen, um das Fahrzeug stabil in der Fahrspur zu halten. Änderungen der Situation sind unwahrscheinlich, da die Aktionen in Echtzeit ablaufen.

Weil in der Stabilisierungsebene kaum mit Änderung der Situation zu rechnen ist, wurden die ersten Funktionen in diesem Bereich realisiert. Diese Funktionen treten in Kraft, wenn der Fahrer entweder zu versagen droht – DSC z.B. greift bereits vor dem Grenzbereich ein –, oder bereits versagt hat, wie beim ABS-Eingriff, der nur bei zu hoher Pedalkraft erfolgt, um Radblockierung zu verhindern.

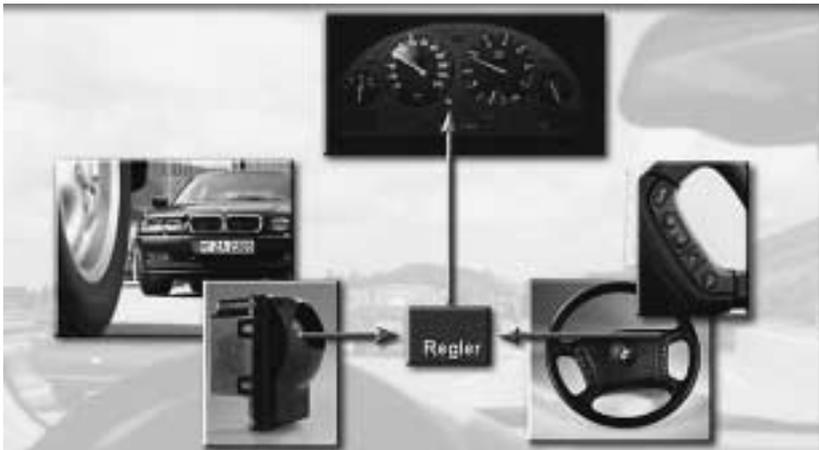


Bild 6. Active Cruise Control

Eines der ersten „richtigen“ Fahrerassistenzsysteme war die Adaptive, oder auch Active Cruise Control (ACC, Bild 6), die seit etwa zwei Jahren als Sonderausstattung in Serienwagen geordert werden kann.

ACC erweitert die klassische Tempomatfunktion auf die Regelung des Abstandes zum Vordermann. Ein Radarsensor misst dabei ständig den Abstand zum Vordermann. Mit der Abstandsänderung und der eigenen Geschwindigkeit wird die Relativgeschwindigkeit ermittelt. Ist der Abstand für

die Relativgeschwindigkeit zu gering, wird die Geschwindigkeit auf ein „richtiges“ Folgefahren geregelt.

Die verschiedenen Regelkonzepte gehen von der „Wegnahme“ des Gases über das aktive Gaspedal, das dem Gasfuß erhöhten Widerstand entgegensetzt, bis zum automatisch dosierten Einsatz der Bremse.

Einschränkend ist zu sagen, dass dieses System nicht in jeder Verkehrssituation gleich gut einsetzbar ist. Bei instationärem Verkehrsfluss, also verschiedenen gefahrenen Geschwindigkeiten, hat nur der Fahrer den Gesamtüberblick und damit die notwendige Entscheidungsgrundlage. Der Fahrer muss hier also erkennen, wann er selbst die Kontrolle übernimmt.



Bild 7. Heading Control

Die Heading Control (Bild 7) ist eine laterale Unterstützung, hilft also, quer zur Fahrtrichtung die Spur zu halten. Dazu werden die Echtzeitbilder der Kamera in einem Rechner verarbeitet. Dieses System ist auf eine sichtbare Spurbegrenzung angewiesen, was bereits eine Einschränkung darstellen kann. Driftet das Fahrzeug gegen einen Fahrbahnrand, wird im Lenkrad ein Moment erzeugt, das dieser Bewegung entgegenwirkt. Dadurch wird aber kein Lenkausschlag erzeugt, der geeignet wäre, das Fahrzeug wieder zurückzuführen. Das erzeugte Moment ist das wirksame haptische, also fühlbare Signal für den Fahrer, selbst aktiv zu werden.

Der Rechenaufwand für die Echtzeitbildverarbeitung dieser Funktion, die sich im Forschungsstadium befindet, ist außerordentlich hoch.



Bild 8. Adaptive Light Control

Durch die Längen- und Breitenwerte der Satellitennavigation GPS „weiß“ das Fahrzeug immer auf etwa fünf Meter genau, wo es sich befindet. Werden nun auf der digitalen Karte an die jeweilige geografische Länge und Breite zusätzliche Attribute geknüpft, sind weiterreichende Funktionen realisierbar.

Mit Abspeicherung von Kurvenradien kann – abhängig von der Fahrgeschwindigkeit – vor Kurvenertritt der Lichtkegel von drehbar gelagerten Scheinwerfern in die Kurve gerichtet werden (Bild 8). Dies bringt gerade in Rechtskurven eine Ausleuchtung des bisher unbeleuchteten Fahrbahnrandes und verringert die mögliche Blendwirkung für den Gegenverkehr.

Genauso wären Warnungen vor unübersichtlichen Kurven, starkem Gefälle, oder auch die Anzeige der vorherrschenden Ge- und Verbotssituation denkbar. Letzteres wirft jedoch eine Vielzahl ungeklärter rechtlicher und organisatorischer Fragen auf.

Die in Bild 9 in der Bildmitte durch den Bildschirm symbolisierte Navigationsfunktion führt den Fahrer schon seit Jahren sicher über Sprachausgabe und Zeichensymbolik. Dabei werden Abbiegevorgänge mehrmals vorangekündigt. Dieses Funktionsprinzip der Vorwarnung gibt gerade älteren Autofahrern Sicherheit in unbekannter Umgebung und hilft damit, Stress zu vermeiden.

TMC (Traffic Message Channel) ist ein separater Datenkanal, der parallel zum Hörfunkprogramm codierte Verkehrsnachrichten sendet, sobald diese verfügbar sind – also nicht wie das Hörfunkprogramm, das zur halben und vollen Stunde sendet. Die Integration dieser Meldungen in die Navigations-



Bild 9. TMC – Europaweite Verkehrsinformationen

funktion mit der Meldung, wenn sich ein Stau auf der errechneten Strecke befindet, hat die Qualität der Navigation weiter verbessert.

Das Problem ist dabei heute weniger die Beherrschbarkeit der Technik, sondern die Bereitstellung verlässlicher Information, weil die Meldekettten auf Grund organisatorischer Mängel immer noch lückenhaft und stör anfällig sind. Dieses Defizit hat die Realisierung von Floating Car Data (FCD) beschleunigt. Bei dieser Funktion werden Position, Geschwindigkeit und Reisezeiten von den damit ausgestatteten Fahrzeugen anonym an eine Zentrale gemeldet, die daraus Verkehrszustände modelliert und Störungsmeldungen automatisch generiert.

Die Funktion „Extended Floating Car Data“ (Bild 10) geht noch einen Schritt weiter. Mit den heute installierten elektronischen Helfern und deren Aktivierung in bestimmten Situationen „weiß“ das Fahrzeug erstaunlich viel über die Fahrumgebung.

Spricht beispielsweise bei einer Temperatur um Null Grad ABS an, obwohl der Pedaldruck gering ist, kann auf lokale Glätte geschlossen werden. Diese implizite Augenblicksinformation geht heute verloren. Ziel ist es, solche lokalen Gefahrstellen zu klassifizieren und mit den Standortkoordinaten über

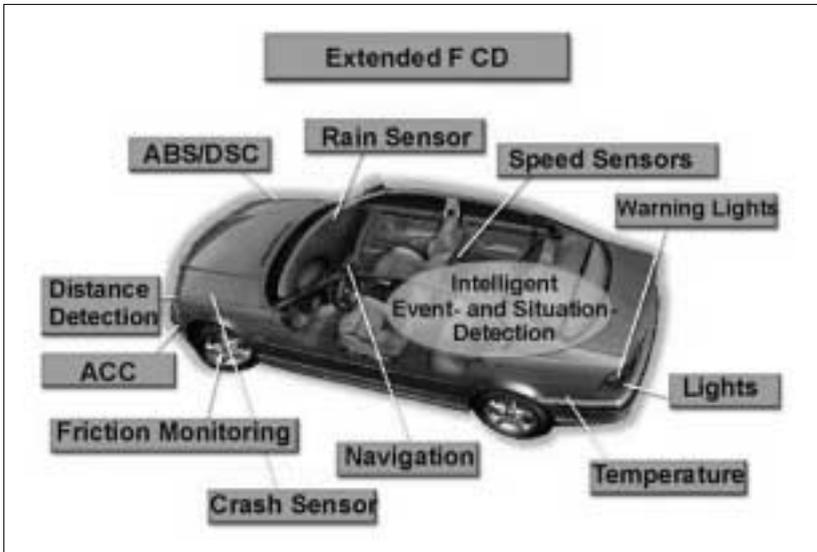


Bild 10. Extended Floating Car Data: Sensoren

Mobilfunk an eine Zentrale zu melden. Die Zentrale erstellt aus den vielen eingehenden Meldungen ein „Gefahrenkataster“ und strahlt verschlüsselte Warnungen per Funk aus. Der nachfolgende Verkehr kann so gewarnt und damit die Anzahl der Alleinunfälle reduziert werden.

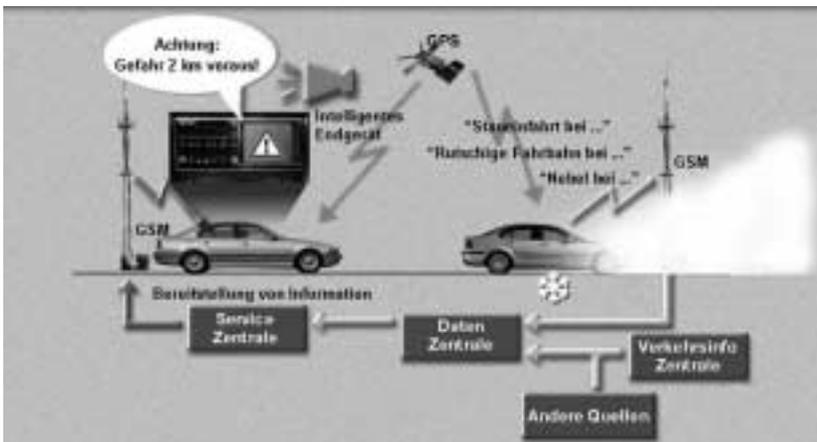


Bild 11. Lokale Gefahrenwarnung

Mit Hilfe der durch die Navigation permanent verfügbaren Standortkenntnis werden die eingehenden Gefahrenwarnungen einer Relevanzprüfung unterzogen. Relevant ist eine Nachricht nur, wenn sie auf der von der Navigation ermittelten Route liegt und sich das Fahrzeug auf die Gefahrstelle zubewegt.

Bisher lautete die Meldung beispielsweise: „Stauende auf der A3 zwischen Anschlussstelle A-Dorf und B-Dorf“, wobei der Fahrer in der Regel nicht aus dem Stand wusste, ob die Meldung für ihn überhaupt zutrifft.

Die neue Meldung kann lauten: „Stauende in 2000 m Entfernung“ (vgl. Bild 11).

Also keine Überfrachtung des Fahrers mit irrelevanten „Nullnachrichten“, die er selbst als irrelevant erkennen und ausfiltern müsste, sondern nur Wichtiges, aufbereitet in einer sofort verständlichen Form.



Bild 12. iDrive im neuen BMW 7er

Ein weiteres Thema für alle Fahrer und für ältere Fahrer ein besonders wichtiger Punkt ist die *Bedienung*, die viel diskutierte Mensch-Maschine-Schnittstelle.

Die Bedienung der vielfältigen Funktionen in einem modernen Automobil stößt an ihre Grenzen. Mit Anwachsen der Funktionsvielfalt werden die Knöpfchen notgedrungen immer kleiner, der Suchprozess für den Fahrer länger, was die Sicherheit konterkariert.

Eine Lösung stellt die Trennung der Funktionen in einen Bedien- und Sicherheitsbereich einerseits und in einen Komfortbereich andererseits dar. Rund um das Lenkrad, also im direkten Griffbereich, sind die fahrnotwendigen Bedienelemente in Form von Knöpfen und Schaltern angeordnet.

Die Komfortfunktionen sind über die neuartige Bedienung iDrive zugänglich (Bild 12). iDrive steht für „intuitive Drive“ und vereint die Bedienprinzipien von Maus und Joystick in sich. Es zeichnet sich durch die folgenden Eigenschaften aus:

- weitgehende Sprachsteuerung,
- Bildschirm im Blickfeld des Fahrers, keine Kopfdrehung nötig,
- Dreh-Drückschalter für ca. 400 Komfortfunktionen,
- Drehknopf so platziert, dass die Hand intuitiv „drauffällt“,
- alle Funktionen einer Tastatur sind im Controller integriert.

- **Annäherung an physikalische Grenzen „erfahrbar“ machen**
- **Im Grenzbereich progressiver Bedienungsaufwand über der Lenkungswirkung (aktives Gaspedal)**
- **Vermeidung von Sprüngen, Glätten von Nichtlinearitäten**
- **Weiche Übergänge in Grenzbereiche**
  
- **Einsichtigkeit des Eingriffes**
- **Vorhersehbarkeit des Eingriffes**
- **Kein Zusatzpotential versprechen**

Bild 13. Aktive Sicherheit ohne Risikokompensation

Wichtiger Grundsatz, wenn nicht sogar wichtigster Grundsatz bei der Gestaltung von Assistenzfunktionen, ist die Vermeidung von Risikokompensation durch den Fahrer. Dies war bei der Einführung von ABS fallweise geschehen, wo einige Fahrer meinten, die Gesetze der Physik seien durch dieses Wunderding außer Kraft gesetzt, und sie könnten jetzt noch später bremsen.

Physikalische Grenzen müssen erfahrbar i.S. des Herantastens sein und mit weichen Übergängen gestaltet werden (Bild 13). Kommt das Fahrzeug auf Grund der vorliegenden Straßenarchitektur und Witterungsverhältnisse an den Grenzbereich, kann beispielsweise die Bedienkraft des Gaspedals progressiv ansteigen, was die meisten Fahrer veranlasst, diesen Bereich zu meiden.

Die Eingriffe der Technik dürfen dabei nicht sprunghaft gestaltet sein, sie müssen durch den Fahrer nachvollziehbar und vorhersehbar sein. Insgesamt muss also die Funktion so gestaltet sein, dass sie dem Fahrer kein Zusatzpotential verspricht oder bereitstellt.

- **Der Fahrer bleibt aktiv im Fahrer-Fahrzeug-Regelkreis**
- **Fahrerassistenzsysteme genießen hohe Akzeptanz**
- **Fahrerassistenzsysteme erhöhen Fahrkomfort und Fahrsicherheit**
- **Fahrerassistenzsysteme beeinflussen signifikant das Fahr(er)verhalten**
- **Alle Vorteile kommen allen Altersklassen zugute**

Bild 14. Zusammenfassung

Zusammenfassend darf festgehalten werden (Bild 14):

Der Fahrer muss immer aktiv im Fahrer-Fahrzeug-Regelkreis bleiben. Diese Forderung der europäischen Automobilbauer ist gleichzeitig eine Absage an alle Aktivitäten, die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch externen Eingriff zu erzwingen. Es wird also keine Verantwortung vom Fahrer genommen und ihm oder ihr muss das auch bewusst sein. Denn nur der Fahrer hat dank der einzigartigen assoziativen Wahrnehmung und Verarbeitung des menschlichen Gehirns den Gesamtüberblick, die vollständige Entscheidungsgrundlage und damit die Voraussetzung für Verantwortung und Haftung.

So konzipiert, genießen Fahrerassistenzsysteme hohe Akzeptanz, weil sie den Komfort und die Sicherheit signifikant erhöhen. Auch das Fahrverhalten wird positiv beeinflusst. Das aktive Gaspedal, das im Prototyp dem Fahrer bei Unterschreitung des Sicherheitsabstandes einen erhöhten Widerstand entgegensetzt, führte bei den Probanden zum Einhalten richtiger Abstände.

Durch günstige Gestaltung dieser Assistenzfunktionen lässt sich also die viel beschworene und gleichermaßen gescholtene Risikokompensation nicht nur vermeiden, sondern das Gegenteil erreichen: Konditionierung zu sicherheitsgerechten Verhalten. Da diese haptischen Rückmeldungen auf archaischen menschlichen Verhaltensmustern aufsetzen, wirken sie bei allen Fahrern, alt und jung, und kommen so der Verbesserung der Fahrsicherheit insgesamt zugute.

## Senioren im Straßenverkehr

### – Medizinische Aspekte –

Prof. Dr. med. Wolfgang Eisenmenger,  
Institut für Rechtsmedizin, München

Man könnte vielleicht glauben, dass die Leitung dieses Arbeitskreises sich mit der Bezeichnung „Senioren“ geschickt um die Antwort gedrückt habe, welche Altersgruppe hier behandelt werden soll. Aber auch frühere Veranstaltungen zu diesem Thema hatten sibyllinische Überschriften: Der 33. Verkehrsgerechtstag 1995 sprach z.B. von „Älteren Verkehrsteilnehmern“. Folgt man einer Definition der WHO (Tab. 1), so beginnt das Alter bereits mit 45 Jahren und es werden unterschieden der alternde Mensch, der ältere Mensch, der alte Mensch, der sehr alte Mensch und der langlebige Mensch. Dabei sind sich Psychologen, Mediziner und Soziologen einig, dass eine Einteilung nach dem kalendarischen Lebensalter dem Thema „Alter“ nur unvollkommen gerecht wird und es auf das individuelle biologische Alter ankommt. Folgt man dem Physiologen Shock (1), so werden die funktionellen Kapazitäten des menschlichen Körpers bereits ab dem 30. Lebensjahr im Durchschnitt jährlich um 0,7 bis 0,9 % reduziert. Das würde bis zum 60. Lebensjahr einer Einbuße von rund 1/4 der ursprünglichen Kapazität entsprechen. Dies lässt es gerechtfertigt erscheinen, dass wir uns für diesen Arbeitskreis auf Personen jenseits des 60. Lebensjahres konzentrieren.

| Altersklassen nach Definition WHO |     |                    |
|-----------------------------------|-----|--------------------|
| Altersgruppe                      |     | Bezeichnung        |
| von                               | bis |                    |
| 45                                | 60  | Alternder Mensch   |
| 61                                | 75  | Älterer Mensch     |
| 76                                | 90  | Alter Mensch       |
| 91                                | 100 | Sehr alter Mensch  |
| über                              | 101 | Langlebiger Mensch |

Tabelle 1

Die demographische Entwicklung belegt die zahlenmäßige Bedeutung des Problems. Der Begriff der Alterspyramide gilt schon lange nicht mehr (Abb. 1). 2050 wird voraussichtlich über 1/3 der Bevölkerung älter als 60 Jahre alt sein, der Anteil über 80-Jähriger von derzeit 4 % auf 11 % gestiegen sein.

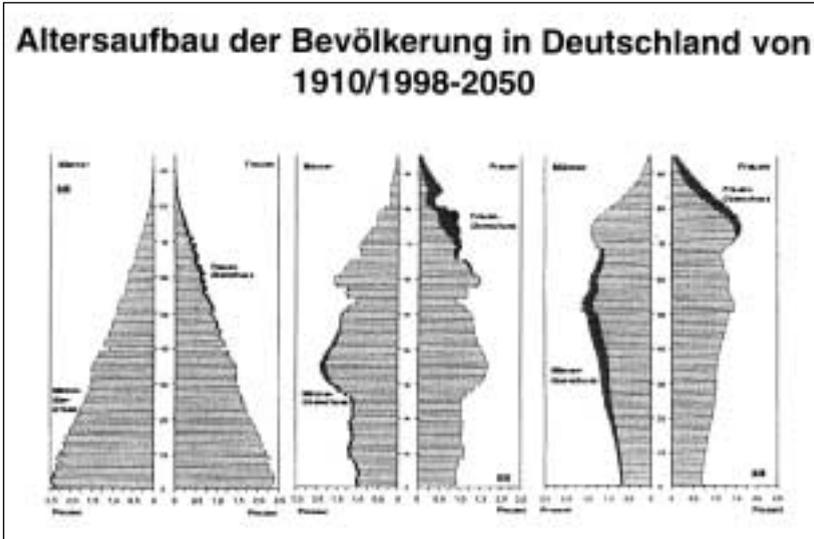


Abbildung 1

Hinsichtlich der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr ist bereits jetzt bemerkenswert, dass über 20 % der Autobesitzer älter als 60 Jahre sind, das sind ca. 9 Millionen. Die Zahl der Senioren, die einen Führerschein besitzen, wird immer höher werden. Bereits 1994 hatte man festgestellt (2), dass in den alten Bundesländern etwa 80 % der Männer zwischen 60 und 75 Jahren im Besitz eines Führerscheins waren, in den neuen Bundesländern etwa 70 %. Bei den Frauen lagen damals diese Quoten noch unter 40 bzw. um 20 %. Die Shell-Studie 2001 (3) hat nun gezeigt: Während heute erst 40% der Seniorinnen über 60 Jahre einen Führerschein besitzen, wird sich der Prozentsatz bis 2020 annähernd verdoppeln, wie die Erhebung unter den heute 40-60-jährigen Frauen zeigt (Tab. 2).

| <b>Inhaber von Führerscheinen</b>                                |                      |                      |
|--|----------------------|----------------------|
| Führerschein Klasse 2 und 3 in Prozent der Erwachsenen<br>Gesamt | Frauen<br>68 Prozent | Männer<br>89 Prozent |
| davon in den Altersgruppen<br>30 bis 39                          | 90 Prozent           | 95 Prozent           |
| 40 bis 59  | 75 Prozent           | 90 Prozent           |
| über 60 Jahre  | 40 Prozent           | 80 Prozent           |

Tabelle 2

# Mehr Autos - Frauen und Senioren legen zu

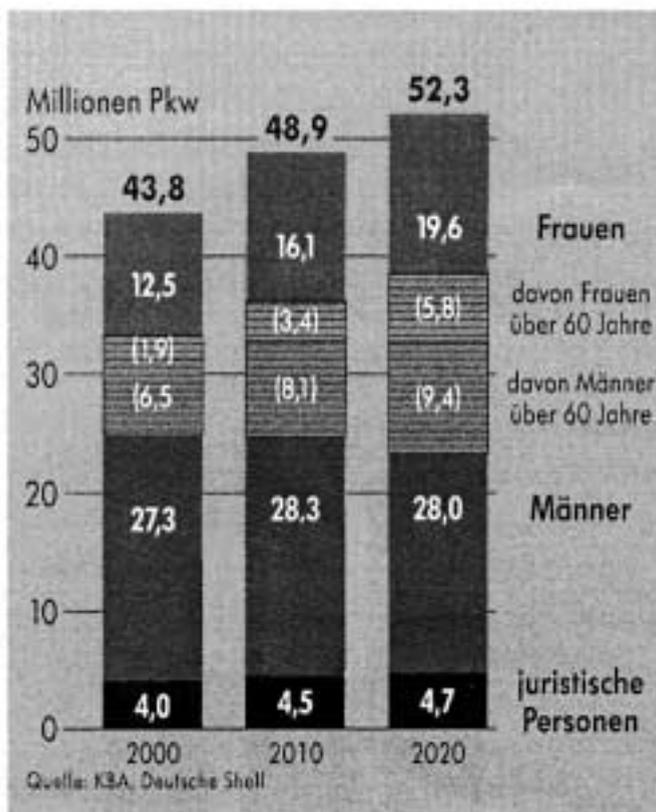
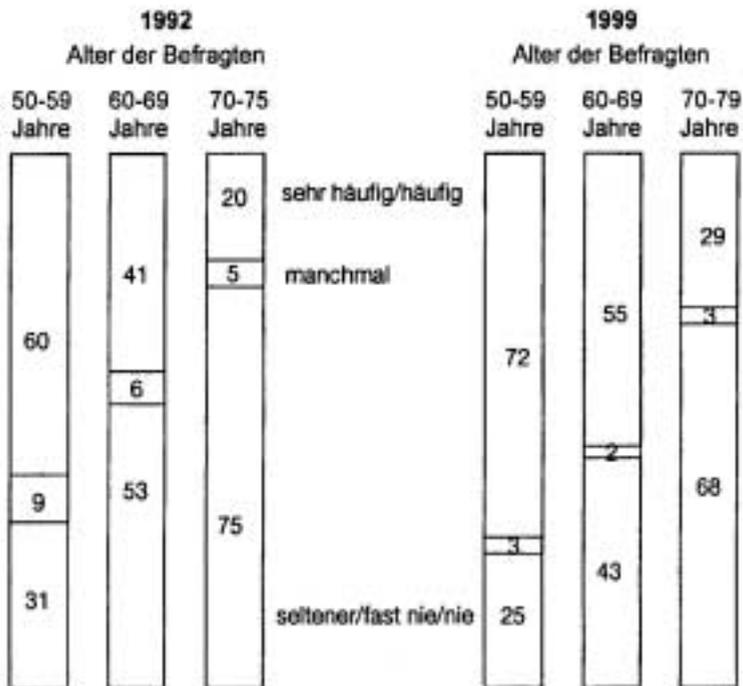


Abbildung 2

# Häufigkeit der Auto/Pkw Nutzung



**Bild 1: Mobilität im Zeitvergleich**  
(Quelle: GfK Marktforschung, 50plus, August 1999)

12/3 Basis 1870 Personen

© by GfK Marktforschung

Abbildung 3

Auch der Autobestand wird kontinuierlich zunehmen. Waren im Jahr 2000 6,5 Millionen PKW im Besitz von Männern und 1,9 Millionen von Frauen über 60 Jahren, prognostiziert die Shell-Studie für 2010 8,1 bzw. 3,4 Millionen PKW im Besitz dieser Personengruppen (Abb. 2).

Dass diese Autos dann nicht nur in der Garage stehen werden, zeigte eine Befragung der GfK-Marktforschung in Nürnberg (Abb. 3): Von 1992 bis 1999 stieg die Zahl der 60- bis 69-Jährigen, die einen PKW häufig oder sehr häufig fahren, von 41 auf 55 %, die der 70- bis 79-Jährigen von 20 auf 29 %. Entsprechend stark sank die Zahl derer, die seltener bzw. fast nie fahren, in diesen Alterskategorien von 53 auf 43 bzw. von 75 auf 68 % (4).

Daraus ergibt sich, dass die Fahrleistungen der Senioren zunehmen werden. Ihr Anteil an der Bevölkerung nimmt zu und führerscheinstarke Jahrgänge wachsen ins Seniorenalter hinein. Praxenthaler (5) hat auf der Basis 1993 erhobener Werte geschätzt, dass etwa 15% der in Deutschland gefahrenen Kilometer auf über 60-Jährige entfallen, das wären jährlich fast 70 Milliarden Kilometer Fahrstrecke.

So erfreulich für die jetzigen und künftigen Senioren diese Feststellungen und Aussichten sind, so sehr stellt sich die Frage nach der Verkehrssicherheit. Ich möchte zunächst zu den Todesopfern kommen und hierbei exemplarisch die PKW-Fahrer herausgreifen. Die amtliche Verkehrsunfallstatistik für das Jahr 2000 weist unter den 3108 tödlich verunglückten PKW-Fahrern 444 Getötete über 60 Jahre aus, entsprechend 14,3 %. Älter als 75 Jahre waren 4,5 %. Unter den 35.763 schwerverletzten PKW-Fahrern waren 3634 Senioren, entsprechend 10,2 %, davon umfassten die mehr als 75-Jährigen 2,5 %. Hinsichtlich des altersgruppenspezifischen Risikos, im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt zu werden, sei eine Grafik der BAST für 1997 vorgestellt (6). Hierbei sind alle Arten der Beteiligung am Straßenverkehr erfasst. Die Pfeile zeigen die geänderten Werte für das Jahr 2000. Die Altersgruppen der 15- bis 25-Jährigen sind an der Zahl der Getöteten (Abb. 4) wie der Schwerverletzten (Abb. 5) erkennbar am stärksten beteiligt. Über dem Durchschnitt liegen aber auch bei den Getöteten die über 75-Jährigen, nicht dagegen bei den Schwerverletzten. Das liegt wohl daran, dass durch körperliche Konstitution und die Art der Verkehrsbeteiligung diese Personen ein höheres Risiko haben, im Fall eines Personenschadens nicht nur verletzt, sondern getötet zu werden.

Von ebenso hohem Interesse ist natürlich die Frage, inwieweit Senioren an der Verursachung von Verkehrsunfällen beteiligt sind, also eine Gefahr auch für andere darstellen. Hier zeigt die Grafik des Statistischen Bundesamtes (Abb. 6) über beteiligte PKW-Fahrer und Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschäden für das Jahr 2000 eine deutliche Altersabhängigkeit der

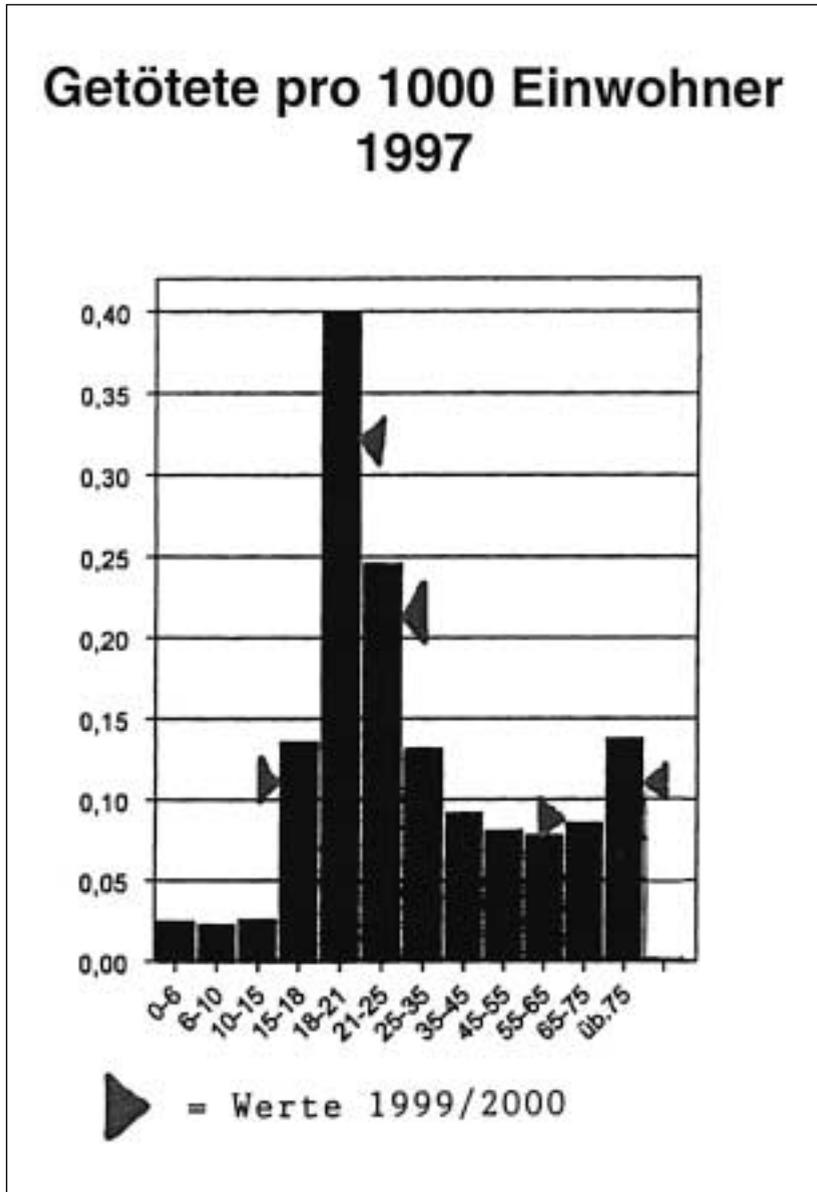


Abbildung 4

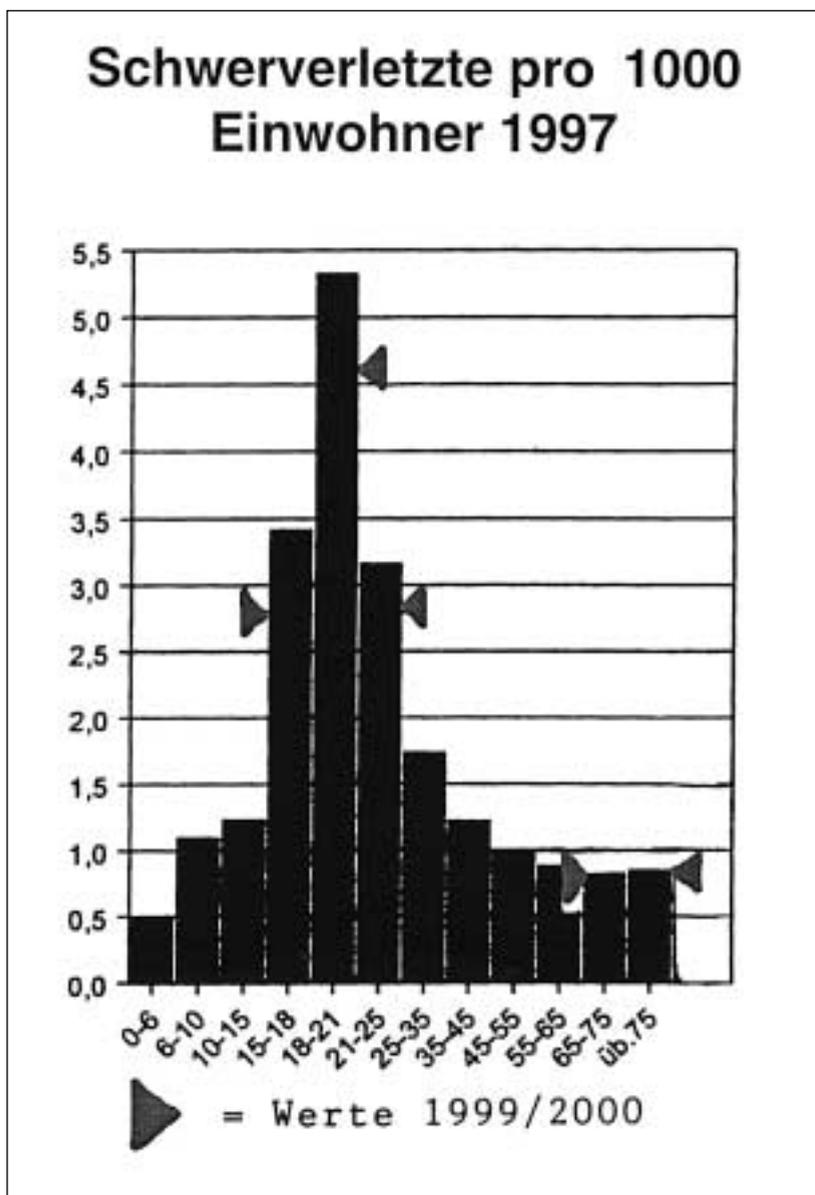


Abbildung 5

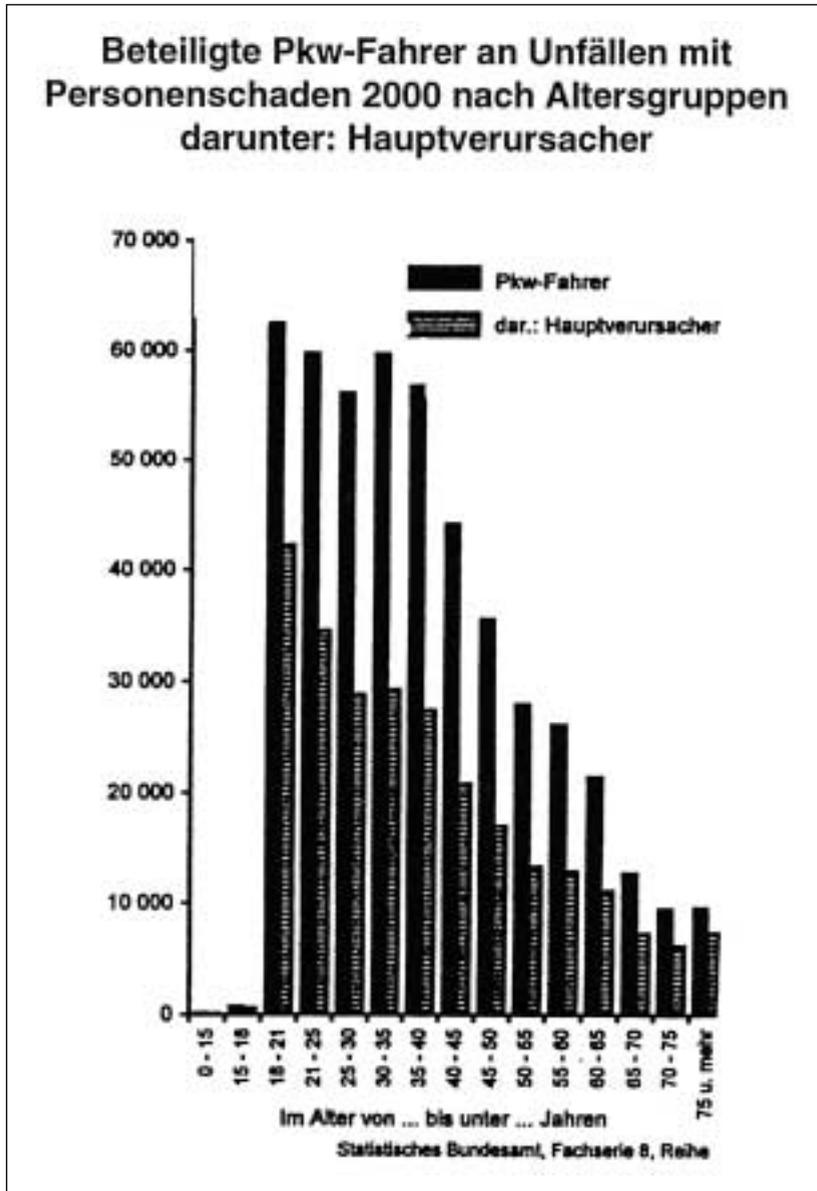


Abbildung 6

Fahrqualität: So wurden mehr als 2/3 (68 %) aller unfallbeteiligten PKW-Fahrer im Alter zwischen 18 und 21 Jahren als Hauptverursacher eingestuft. Dieser Anteil erreicht seinen niedrigsten Wert in der Altersgruppe der 40 – 45-Jährigen. Recht hohe Anteile werden dann bei den Senioren erreicht. Auch wenn Senioren jenseits des 65. Lebensjahres nur an 5,4 % der Unfälle beteiligt waren, wurde ihnen in der Mehrzahl der Fälle die Schuld am Unfall zugewiesen, bei den über 75-Jährigen sogar zu 76 % (7).

Das häufig gebrauchte Argument, dass die Gruppe der über 65-Jährigen nur zu ca. 6 % als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden auftritt, aber ca. 16 % der Bevölkerung ausmache, ist statistische Spiegelfechterei. Es lässt außer acht, dass von dieser Personengruppe derzeit eben viele gar nicht am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Ehrlich wäre, die Häufigkeit der Unfallverursachung mit der Fahrleistung zu korrelieren. Hier wurden in den letzten 7 Jahren leider keine neuen Erhebungen vorgelegt. Was den PKW-PKW-Unfall betrifft, zeigt die letzte Erhebung des HUK-Verbandes allerdings, dass Fahranfänger alle 2 Millionen Kilometer einen Unfall erlitten, während es bei den über 65-Jährigen alle 10 Millionen Kilometer waren.

Dass bestimmte Fahrfehler in Abhängigkeit vom Lebensalter dominieren, zeigt eine Grafik mit Bezug auf Unfälle mit Personenschäden im Jahre 2000 (Abb. 7). Man erkennt, dass nicht angepasste Geschwindigkeit vom 18. bis 35. Lebensjahr dominiert, Alkoholfälle ihren Gipfel zwischen 21. und 25. Lebensjahr haben und ab dem 55. Lebensjahr die Vorfahrtsfehler eklatant zunehmen (8).

Gerade diese Statistik wirft die Frage nach den möglichen medizinischen Ursachen für spezielle Fahrfehler im Seniorenalter auf. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Altern per se keine Krankheit ist. Mit zunehmendem Alter kommt es aber zum gehäuften Auftreten neuer Erkrankungen, zu Defiziten im Leistungsvermögen durch die Folgen chronischer Erkrankungen und zu einer physiologischen Verminderung der funktionellen Kapazitäten. Betroffen sind hiervon das Herz-Kreislauf-System, das Atmungssystem, Verdauung und Ausscheidung, das Nervensystem, das hormonelle Regulationssystem und der Stütz- und Bewegungsapparat.

Kommen wir zunächst zu den Erkrankungen: Häufigste Todesursache sind in unserem Lande Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems. Hinsichtlich der Fahreignung und Fahrtauglichkeit spielen sie allerdings eine deutlich geringere Rolle. Als Unfallrisiko kommen Störungen der Blutdruckregulation und Herzrhythmusstörungen in Betracht, weil sie sekundär zu Durchblutungsstörungen im Gehirn und damit zu Bewusstseinsstörungen führen können. Dagegen ist die Gefahr des plötzlichen Todes am Steuer sehr gering. Wir

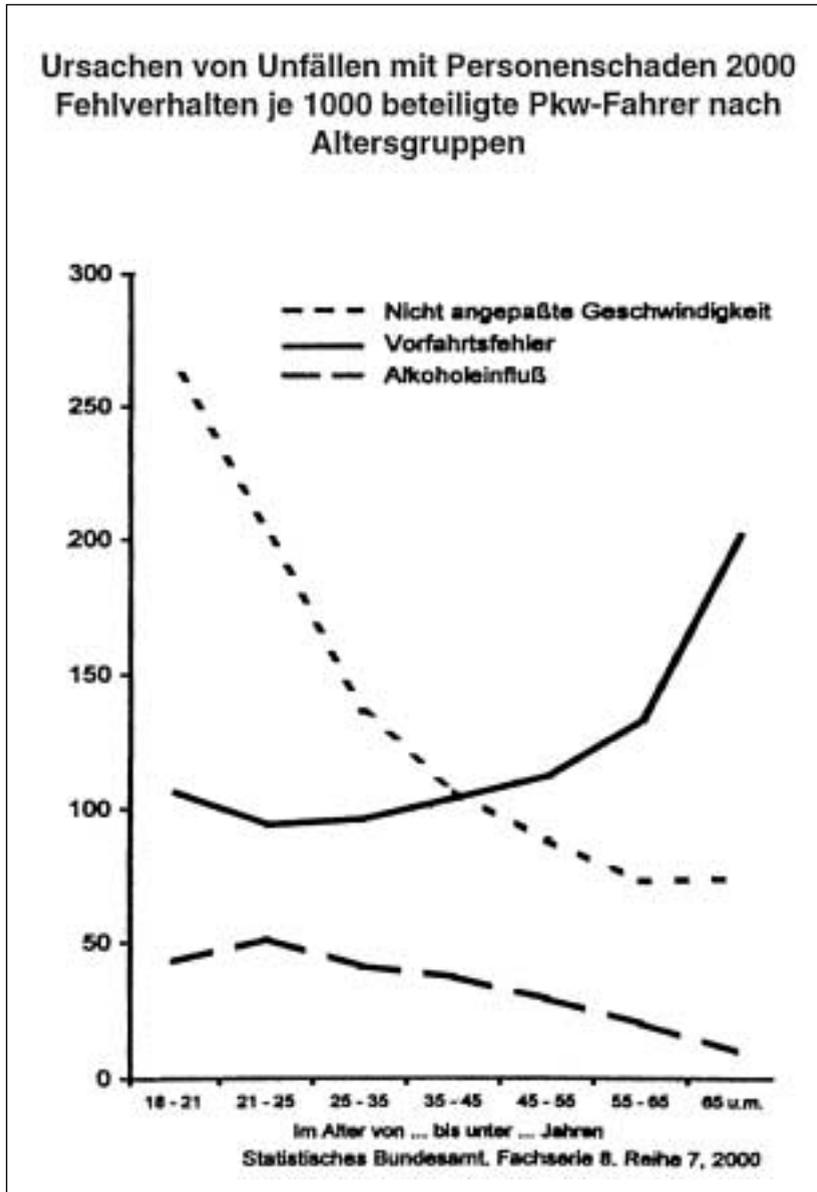


Abbildung 7

haben an unserem Institut von 1982 bis 1996 unter 34.544 Sektionen nur 147 Fälle von plötzlichem Tod am Steuer gehabt, wobei die Gruppe der 61- bis 70-Jährigen an zweiter Stelle der Häufigkeit lag, die der 71- bis 80-Jährigen an 4. Stelle und die der über 80-Jährigen an 6. Stelle. Zwar war der plötzliche Herztod mit 113 Fällen häufigste Ursache, aber nur in einem einzigen Fall führte der Tod am Steuer auch zum Tod anderer Verkehrsteilnehmer.

Ähnlich verhält es sich mit der Krankheitsgruppe der hormonellen Störungen. Hier ist vor allem die Zuckerkrankheit von Belang. Über 10 % der über 65-Jährigen leidet an Diabetes mellitus und dessen Komplikationen. Gleichwohl beziffert Finck (9) die Ursächlichkeit dieser Erkrankung für sämtliche Verkehrsunfälle auf zwischen 0,005 bis 0,02 %. Ebenfalls von untergeordneter verkehrsmedizinischer Bedeutung sind Erkrankungen der Atmung, der Verdauung und der Ausscheidung. Erreichen sie ein verkehrsmedizinisch relevantes Ausmaß, werden die Patienten in aller Regel im Rahmen der ärztlichen Betreuung darüber informiert, wie z.B. Dialysepatienten.

Von erheblicher Bedeutung sind dagegen die Erkrankungen des Stütz- und Bewegungsapparates. Bis zu 85 % der 70- bis 79-Jährigen leiden an Arthrose. Das bedeutet Schmerzen bei Bewegung in den betroffenen Gelenken und eingeschränkte Beweglichkeit. Dies betrifft nicht nur die Extremitäten, sondern auch und vor allem die Wirbelsäule. Deren degenerativer Umbau in Verbindung mit der Arthrose der kleinen Wirbelgelenke führt häufig zu einer veränderten Sitzhaltung und über eine Bewegungseinschränkung der Halswirbelsäule zu einem eingeschränkten Sichtfeld.

Die gravierendsten Auswirkungen gehen allerdings von den Erkrankungen und physiologischen Kapazitätsstörungen des Nervensystems aus. Hierbei sind die Teilfunktionen Perzeption, Verarbeitung und Reaktion unterschiedlich stark betroffen. Als besonders störanfällig im Alter hat sich das optische System erwiesen. Am bekanntesten ist die Altersweitsichtigkeit, die dazu führt, dass die Wahrnehmung in der Nähe unscharf wird. Ebenfalls vermindert ist die Sehschärfe bei Dunkelheit, weil der Pupillendurchmesser sich im Alter reduziert. Durch eine Verdichtung des Linsengewebes wird die Streuung des Lichtes im Auge stärker mit der Folge vermehrter Blendempfindlichkeit. Ohne die Gründe näher auszuführen, seien noch folgende Parameter genannt, die alterstypische Verschlechterung erfahren: Die Weite des Gesichtsfeldes, die dynamische Sehschärfe, das Akkomodationsvermögen, die Dunkeladaptation und die Blickdynamik.

Zu diesem komplexen Szenarium von Störungen des okulären Sehvermögens kommen dann noch die der zentralnervösen Verarbeitung. Da über das optische System mehr als 90 % der Informationen aufgenommen werden, die für das sichere Steuern eines Fahrzeugs erforderlich sind, wird klar, dass ver-

### Sehvermögen bei älteren Fahrern

Von über 50-jährigen Fahrern mit erheblichen Sehmängeln gaben an:

|  |        |
|--|--------|
| Ich sehe noch sehr gut   | 11,3 % |
| Ich sehe nicht mehr so gut wie früher, aber es reicht noch                   | 29,3 % |
| Ich sehe nicht mehr so gut wie früher, fahre aber dafür besonders vorsichtig | 21,7 % |
| Ich habe eine Brille, setze sie aber beim Fahren nicht auf                   | 17,0 % |
| Ich brauche eine neue Brille, habe sie aber noch nicht besorgt               | 11,3 % |
| Meine Brille ist noch nicht so alt, dass ich eine neue brauche               | 7,6 %  |
| Der ganze Wirbel um die Augen ist Unsinn                                     | 1,8 %  |

Quelle: TÜV Süddeutschland

Tabelle 3

kehrsmmedizinisch hier eine Achillesferse der Fahreignung von Senioren liegt und deshalb alle Möglichkeiten der Kompensation genutzt werden müssen. Leider fehlt es allerdings auf der Seite der Senioren oft an der notwendigen Einsicht (Tab. 3).

Erstaunlich wenig Einfluss auf die Fahreignung hat dagegen die Hörfähigkeit. Obwohl die Altersschwerhörigkeit ein erhebliches soziales Problem für Senioren darstellt, wurde von Ellinghaus und Mitarbeitern (10) konstatiert, dass es keinen signifikanten Zusammenhang mit der Unfallverursachung gebe. Dies mag u.a. darauf zurückzuführen sein, dass nur betont höhere Frequenzen betroffen sind und die Wahrnehmung akustischer Signale im Verkehr deswegen nicht völlig fehlt.

Schließlich gilt es, die medizinischen Ursachen für die Defizite anzusprechen, die – außer dem Sehvermögen – als alterstypische Risikofaktoren angesehen werden. Hartenstein (11) hat ältere Kraftfahrer danach befragt und es wurden genannt: Zu langsames Reagieren mit 51 %, Unaufmerksamkeit mit 33 %, zu langsames Fahren mit 24 %, Nichtbeachten der Vorfahrt mit 18 % und Fehler beim Abbiegen mit 10 %. Die Ursache für das Versagen in diesen Bereichen liegt – wie Kaiser und Oswald in einer Literaturanalyse herausgearbeitet haben –, weniger im medizinisch-biologischen als eher im psychologischen Erklärungsfeld (12). Natürlich gibt es die hirnorganisch bedingten Fälle von Demenz, darunter den jetzt so häufig genannten Morbus Alzheimer oder das vaskuläre Multiinfarktsyndrom. Diese Fälle sind aber nicht die eigentlichen Problemfälle, weil bei leichten Graden noch eine gute Kompensationsfähigkeit besteht, bei Fortschreiten der Erkrankung aber so evidente neurologisch-psychiatrische Ausfälle resultieren, dass jedenfalls die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr unterbleibt.

Besondere verkehrsmedizinische Bedeutung haben dagegen die Herabsetzung der Geschwindigkeit der Informationsverarbeitung, der Konzentrationsfähigkeit, der Aufmerksamkeit, besonders bei Anforderungen an die sog. geteilte Aufmerksamkeit und der kognitiven Leistungsfähigkeit mit ihren Teilaspekten Intelligenz, Gedächtnis und Lernfähigkeit. Eindeutig nachgewiesen ist die Verlängerung der Reaktionszeit, wobei sowohl die Zeit für die motorische Ausführung der Reaktion wie auch die Entscheidungszeit, d.h. die Zeit, die vergeht von der Aufnahme eines Sinnesreizes bis zum Beginn der erforderlichen Antwortreaktion, im Alter verlängert sind. Dies wird sowohl auf eine verminderte Zahl von Nervenzellen wie auch eine Herabsetzung des Gehirnstoffwechsels durch verminderte Durchblutung und mangelhafte Ernährung der Nervenzellen zurückgeführt. Besonders wirkt sich dies auf die Leistungsfähigkeit von Senioren dann aus, wenn Mehrfach-Leistungen gleichzeitig verlangt werden, z.B. wenn unter verschiedenen Entscheidungsmöglichkeiten gewählt werden muss und gleichzeitig eine Reihenfolge zusätzlich festgelegt werden muss oder mehrere verschiedene Handlungen gleichzeitig verrichtet werden müssen. Kaiser und Oswald (12) betonen insofern, dass alterstypische Erschwernisse bei der Bewältigung von Mehrfachbelastungen zu den am häufigsten zitierten verkehrsrelevanten Leistungseinschränkungen führten.

Hinsichtlich der Konzentrationsfähigkeit und Aufmerksamkeit hat man beobachtet, dass es Senioren schwerer fällt, relevante Signale aus der Vielfalt angebotener Sinnesreize herauszufiltern. Deshalb müssen sie sich mehr anstrengen, um eine Verkehrssituation zu erfassen und zu meistern und sind dadurch in ihrer Konzentrationsfähigkeit schneller erschöpft. Vigilanz und Tenazität, also die Fähigkeit, sich ständig neuen wechselnden Aufgaben zuzuwenden und gleichzeitig solange bei der Lösung einer Aufgabe zu verharren, wie dies erforderlich ist, leiden dadurch besonders.

Jedermann bekannt sind altersbedingte Gedächtniseinbußen. Es würde zu weit führen, hier nun die Neurophysiologie des menschlichen Gedächtnisses abzuhandeln. Schlagworte wie Kurzzeitgedächtnis, Primär- und Sekundärgedächtnis, Arbeitsgedächtnis und Langzeitgedächtnis seien exemplarisch genannt. Besonders das Kurzzeitgedächtnis verliert im höheren Lebensalter an Qualität, daneben kommt es aber auch zu Schwierigkeiten des Zusammenwirkens von Kurz- und Langzeitgedächtnis.

Aber nicht alle der eingangs genannten Parameter der kognitiven Leistungsfähigkeit sind im Alter gesetzmäßig verschlechtert. Kaiser und Oswald (12) stellen klar heraus, dass das früher postulierte sog. „Defizitmodell“ der kognitiven Leistungsfähigkeit, wonach Intelligenz sich altersbedingt gesetzmäßig verringere, nicht auf alle Intelligenzleistungen übertragbar sei. Belegt wird dies z.B. durch Studien zur Lernfähigkeit bei Senioren.

Hier besteht eine breite Palette von Möglichkeiten, Defizite zu kompensieren. Diese liegen zum großen Teil im medizinischen und psychologischen Bereich. Zu allererst ist die verkehrsmedizinische Beratung durch den Hausarzt, z. B. zu Arzneimittelnebenwirkungen und krankheitsbedingten Leistungseinbußen zu nennen. Dies setzt zum einen eine vermehrte Beschäftigung der Hausärzte mit verkehrsmedizinischen Fragestellungen voraus und auf der anderen Seite ein besonderes Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und Patient. Den wenigsten Ärzten sind z.B. die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung bekannt, die ihrerseits eng mit dem früheren Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ verbunden sind. Entsprechend muss davon ausgegangen werden, dass viele Ärzte ihre Patienten nicht auf die Verkehrsrelevanz von deren Erkrankungen ansprechen und aufklären. Es kommt hinzu, dass bestimmte Entwicklungen der Persönlichkeit im Alter dazu führen können, dass eventuelle Warnhinweise des Arztes vom Patienten nicht akzeptiert werden, weil die Kritikfähigkeit, die Neigung, die eigenen Fähigkeiten realistisch einzuschätzen und psychophysische Defizite in ihren verkehrsmedizinischen Auswirkungen kritisch einzuordnen, herabgesetzt sind.

Außer dieser angesprochenen Aufklärung und Beratung obliegt dem Arzt natürlich vor allem die Aufgabe, mit Medikamenten und medizinischen Hilfsmitteln wie z.B. Seh- und Hörhilfen aufgetretene Leistungsdefizite zu beheben. Es wird immer wieder hervorgehoben, dass hierbei vor allem die Aufklärung über Arzneimittelnebenwirkungen eine wichtige vertragliche Nebenpflicht ärztlicher Behandlung darstelle. Inwieweit dies tatsächlich praktikabel gelingt, wage ich nicht zu beurteilen. Schließlich gibt es heute fast kein Medikament, bei dem nicht – zumindest theoretisch – irgend eine Auswirkung auf die psychomotorische Leistungsfähigkeit zu diskutieren ist. Aber sicher ist die Zahl der Senioren größer, bei denen Medikamente und Hilfsmittel erst die Voraussetzung für die Fahrereignung schaffen, als die Zahl derer, die dadurch Defizite erleiden.

Kommen wir zu weiteren Möglichkeiten einer positiven Beeinflussung potentieller alterstypischer Leistungseinbußen: Trainingsprogramme können die Leistungsfähigkeit verbessern und schließlich Aufklärungskampagnen die strategischen und taktischen Entscheidungen von Senioren beeinflussen, wie z.B. die Zeit- und Streckenwahl geplanter Fahrten. Es bleiben aber auch Kompensationsmöglichkeiten auf technisch-konstruktivem Gebiet, über die Herr Bujnoch berichtet.

## LITERATURVERZEICHNIS

1. Shock, NW (1961) Physiological aspects of aging in man, Ann. Rev. Physiol. 23, 97.
2. Praxenthaler, H (1995) Besitz und Nutzung des Führerscheins in verschiedenen Altersgruppen: der ältere Kraftfahrer im Spiegel der Unfallstatistik, in: Ältere Menschen im Straßenverkehr, 9. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC, ADAC-Verlag GmbH, München, S. 24-36.
3. Shell PKW-Szenarien: Mehr Autos – weniger Verkehr?  
Deutsche Shell GmbH, 2001 S. 20.
4. Gaspar, C (2000) Senioren im Spiegel der Marktforschung  
in: Mehr Sicherheit für Senioren, Europäische Konferenz 2.-4.5.2000 Köln,  
Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M  
123, S. 31.
5. Praxenthaler, H (2002) Persönliche Mitteilung.
6. Ratzenberger, R (2000) Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Determination bis zum Jahre 2010, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 120.
7. Statistisches Bundesamt (2000) Fachserie 8, Reihe 7, S. 40.
8. Statistisches Bundesamt (2000) Fachserie 8, Reihe 7, S. 42.
9. Finck, H (1995) Das Sicherheitsrisiko bei Stoffwechselerkrankungen älterer Kraftfahrer in: Ältere Menschen im Straßenverkehr, 9. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC, ADAC-Verlag GmbH, München, S. 90-93.
10. Ellinghaus, D, Schlag, B, Steinbrecher, J (1990) Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten älterer Kraftfahrer, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 80, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
11. Hartenstein, W (1995): Das „Älterwerden“ der Autofahrer-Population in: Ältere Menschen im Straßenverkehr, 9. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC, ADAC-Verlag GmbH, München, S. 21.
12. Kaiser, HJ, Oswald WD (2000) Autofahren im Alter – eine Literaturanalyse, ZfGP 13 (3/4) S. 131-170.

## Senioren im Straßenverkehr

### – Rechtsfragen –

Oskar Link, Rechtsanwalt, Bruchsal

#### I.

Seniorinnen und Senioren gibt es mit dieser Wortbezeichnung weder in den zivilrechtlichen noch in den straf- oder verwaltungsrechtlichen Gesetzen. Es wird hier vielmehr, soweit Senioren überhaupt zur Kenntnis genommen werden, durchweg von „älteren Menschen“ gesprochen. Dies geschah erstmals, soweit ersichtlich, im Jahre 1980 mit Einführung von § 3 Abs. 2 a StVO, einer gesetzlichen Bestimmung, die bei Vorbereitung des Referats schlichtweg als einer der Eckpfeiler weiterer Betrachtungen erkannt werden musste.

Da diese gesetzliche Vorschrift indessen die Ausführungen wie einen roten Faden durchzieht, sei sie kurz zitiert: Danach müssen Fahrzeugführer sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Es ist hier vom Gesetzgeber also eine Regelung gewählt, die eine sehr strikte Haftung zur Folge hat, wenn denn ein Verstoß gegen die gesetzliche Norm ersichtlich sein sollte.

Da der Gesetzgeber, wenn er Tätigkeit entfaltet, immer auch in seiner Begriffsschöpfung in einen sozialen Rahmen gestellt sein wird, ist mit Interesse zu beobachten, inwieweit der Begriff der älteren Menschen auch in den Gesetzesmaterien demjenigen der Senioren weichen könnte.

Hilfreich bei Begriffsbestimmungen dieser Art ist häufig eine vom Wort her kommende Begriffsbestimmung oder Auslegung. Insoweit sagt uns der „Langenscheidt“, dass die Senioren dem Wortstamm nach den „Senex“ in sich tragen, was in der Übersetzung soviel bedeutet wie alt, bejahrt, hochbetagt, reif, in der Form des Komparativs „Senior“ synonym mit den Begriffen älter, in höherem Alter befindlich. Da also die Senioren in der Übersetzung gleichbedeutend sein könnten mit den älteren Menschen und dies wohl auch sind, ist zuerst vorab festzuhalten, dass wir wohl mit unserem Anliegen von denjenigen sprechen, die der Gesetzgeber überhaupt meint.

Dies löst jedoch noch nicht die Frage, ab welchem Lebensjahr etwa jemand den Senioren zuzurechnen ist.

Die Presse macht es sich ebenso leicht wie das soziale Leben insgesamt, ich zitiere insoweit einen Artikel einer großen südwestdeutschen Zeitung<sup>1</sup>:

„In Baden-Württemberg leben erstmals mehr Senioren über 60 Jahre als junge Menschen bis 20 Jahre. Dieser Trend werde sich fortsetzen, heißt es in einer Mitteilung des statistischen Landesamtes.“

Wir entnehmen hieraus ein Mehrfaches:

Zum einen, dass der Begriff der Senioren sich durchgesetzt hat, und zum andern, dass sprachlich Menschen über 60 Jahre als Senioren gewertet werden. So die wohl insgesamt gebräuchliche Bezeichnung des Begriffs durch die Presse.

Demgegenüber scheint die Werbewirtschaft die Senioren anders einzustufen, wenn man die werbetechnisch relevanten Gruppen immer wieder mit den Jahressegmenten 14 - 49 gleichgeschaltet sieht.

Dies alles eröffnet sich uns in einer Zeit, in welcher das ANTI-AGING immer häufiger zitiert wird. Zu Recht will uns dieses Modewort plakativ sagen, dass je nach dem, was ein älterer Mensch für sich tut, sein biologisches Alter deutlich (zu seinen Gunsten) verschieden sein kann von dem faktischen Lebensalter.

Diese Feststellung lenkt uns hin zu der Frage, ob einer mehr qualitativen Einstufung das Wort zu reden sei, oder aber, z.B. aus Gründen der Praktikabilität, einer eher numerischen Darstellung dessen, was den älteren Menschen ausmacht.

Man stößt insoweit unweigerlich auf die vom 2. bis 4. Mai 2000 in Köln stattgefundene Interdisziplinäre Fachkonferenz „Mehr Sicherheit für Senioren“, die veranstaltet war vom Bundesamt für Straßenwesen und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, unterstützt durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie die große EU-Kommission.

Ausgehend davon, dass aufgrund der demographischen Entwicklung, wie von Prof. Eisenmenger geschildert, künftig immer mehr ältere Menschen in den Industriestaaten am Straßenverkehr teilnehmen, haben sich 140 Fachleute aus Wissenschaft, Wirtschaft, Medien und Politik, Wohlfahrtsverbänden und Verkehrssicherheitsorganisationen einschließlich der betroffenen Senioren darüber ausgetauscht, welche Wege zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Senioren eingeschlagen werden können. Dies auch angesichts der Tatsache, dass technische Neuerungen und eine zunehmende Anzahl von Autofahrern die Verkehrswelten verändern.

---

<sup>1</sup> Badische Neueste Nachrichten (BNN) vom 24. 10. 2001.

Ziel der Veranstaltung war es, in 6 interdisziplinären Arbeitskreisen die Rahmenbedingungen für Mobilität und Sicherheit, wie sie in den Bereichen Gesellschaft, Technik und Verkehrssystem gegenwärtig vorliegen, kritisch zu beleuchten und angemessene Maßnahmen zur Verbesserung der zukünftigen Sicherheitsstandards älterer Verkehrsteilnehmer abzuleiten. Immerhin 20 Fachvorträge wurden diskutiert. Sodann wurden vielzählige Empfehlungen verabschiedet, deren wichtigste nachstehend zitiert werden sollen:

- Senioren sind keine homogene Gruppe. Sie zeichnen sich durch unterschiedliche Erwartungen, Lebensstile und Lebenslagen aus.
- Senioren sind keine Experten ihrer eigenen Situation. Sie müssen daher stärker in die Entwicklung, Einführung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Technologien eingebunden werden.
- Die sich anbahnende positive Bewertung des Alters muss aufgegriffen und durch neue Leitbilder der Verkehrssicherheitsarbeit verstärkt werden.
- Bei der Umsetzung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind unterschiedliche und vielfältige Anspracheformen unter besonderer Berücksichtigung neuer Medien zu wählen, die den unterschiedlichen Lebenslagen und Lebensstilen der Senioren gerecht werden.
- Qualifizierte Moderatorentätigkeit vor Ort bleibt weiterhin ein Kernstück der Verkehrssicherheitsarbeit.

## *II.*

Wir werden nunmehr darangehen, das von uns vorgefundene Recht in den Bereichen Zivilrecht, Straf- und Verwaltungsrecht dahin zu überprüfen, inwieweit der Gesetzgeber die Senioren im Straßenverkehr bereits angemessen berücksichtigt hat - oder auch nicht - und für den 2. Fall, wenn denn Handlungsbedarf erkannt werden sollte, was unter Umständen de lege ferenda an den Gesetzgeber als Anregung herangetragen werden könnte.

### *1. Zivilrecht:*

Die einzige Rechtsmaterie, die uns zu den Senioren bzw. den älteren Menschen explizit etwas aussagt, ist eine Norm, die wir, wie bereits ausgeführt, in § 3 Abs. 2 a StVO vorfinden.

Es geht vorliegend um den Begriff „ältere Menschen“. Wie Jagusch<sup>2</sup> in der Kommentierung zu § 3 Abs. 2a StVO ausführt, ist der Begriff „ältere Men-

---

<sup>2</sup> Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 35. Aufl. 1999, § 3 Rdnr. 29.

schen“ nicht ganz klar. Eine starre Altersgrenze gibt es bislang nicht, denn, wie Jagusch wohl richtig darlegt, können Ältere durchaus besonders umsichtig und rüstig sein.

Nach Auffassung des BGH<sup>3</sup> sind aber die von Jagusch geforderten zusätzlichen konkreten Anhaltspunkte, wie beispielsweise Gehstock oder Gehhilfen, nicht erforderlich. Es muss daher der „ältere Mensch“ nicht auch noch erkennbar hilfsbedürftig sein, wenn auch die textliche Nähe der Hilfsbedürftigen zu den älteren Menschen in der gesetzlichen Regelung selbst doch ver-räterisch sein könnte. Indessen erscheint die Meinung des BGH logisch und nachvollziehbar, als es ja nicht in der gesetzlichen Bestimmung noch der besonderen Erwähnung der älteren Menschen bedurft hätte, wenn diese ohnehin schon von der Gruppe der Hilfsbedürftigen begrifflich erfasst worden wären. Der BGH geht vielmehr davon aus, dass die Vorschrift von § 3 Abs. 2 a StVO stets dann eingreift, wenn ältere Menschen sich in einer Verkehrssituation befinden, „in der erfahrungsgemäß damit gerechnet werden muss, dass sie aufgrund des Alters das Geschehen nicht mehr voll übersehen und meistern können“.

Der BGH führt in der angegebenen Entscheidung weiter aus: Wenn sich eine ältere Person in einer Lage befinde, in der für sie nach der Lebenserfahrung keine Gefährdung zu erwarten sei, brauche der Kraftfahrer nicht allein schon wegen des höheren Alters ein Höchstmaß an Sorgfalt einzuhalten. Von Seiten des BGH wird also weniger auf das konkrete Alter, sondern wertend auf die konkrete Situation abgestellt, wobei hier der Kraftfahrer erkennen soll, ob sich der ältere Mensch in einer Situation befindet, die er nicht mehr voll übersehen und meistern kann.

Dies bedeutet im Ergebnis also, dass der BGH mehr zu einer materiellen Betrachtungsweise tendiert. Dass er – wie bei den schutzbedürftigen Kindern – in seiner Judikatur die erhöhten Sorgfaltsmaßstäbe gegenüber älteren Menschen nur dann Platz greifen lässt, wenn der Mensch als „älterer Mensch“ überhaupt gesehen und erkannt werden kann, versteht sich von selbst. So auch in einer früheren Entscheidung<sup>4</sup>, in der es heißt, die dem Kraftfahrzeugführer durch die Vorschrift abverlangte äußerste Sorgfalt setze voraus, „dass er die geschützten Personen sieht oder bei dem hier zu fordernden Maß an Sorgfalt hätte sehen oder nach den Umständen mit ihnen rechnen müssen.“.

Hiernach löst die Vorschrift eine Verhaltenspflicht, nämlich die Pflicht zu gesteigerter Rücksichtnahme, von vornherein nur in Bezug auf den einzelnen

---

3 NJW 1994, 2829 ff.

4 NJW 1991, 292.

schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer aus, der in das Blickfeld des Kraftfahrzeugführers gerät oder mit dessen Anwesenheit zu rechnen ist.

Hier ist der BGH anscheinend auch auf dem Wege zu einer strikt wertenden Betrachtung, da man die Altersgruppierungen z. B. bei der Betrachtung des Merkmals „Kind“ eher zurückdämmt zugunsten einer konkreten und wertenden Betrachtung.

Es war wohl deshalb folgerichtig, dass bei den „Homburger Tagen“ im Jahre 2001 einer der vortragenden Bundesrichter sich nicht auf ein bestimmtes Lebensjahr als Begrenzung für das Kindsein (nach oben hin) festlegen wollte, sondern vielmehr anmerkte, dass wegen der frühzeitigen Pubertät heutzutage die Kinder früher groß würden und deshalb wohl ein Alter von etwa 12-13 Jahren die Grenze sein könne, bis zu der die Kinder noch schutzwürdig im Sinne des § 3 Abs. 2a StVO erschienen.

Dem entspricht wohl auch die Tendenz des BGH bei der Bemessung und Ausfüllung des Begriffs „ältere Menschen“ in § 3 Abs. 2a StVO, da der ältere Mensch in keiner Entscheidung der Obergerichte, soweit bekannt, jemals am Lebensalter „festgemacht“ wurde.

Als Fazit könnte man sagen, dass bei einem erkennbar älteren Menschen allemal eine entsprechende Sorgfalt aufgebracht werden sollte. Denn die Frage, ob er der konkreten Situation noch gewachsen ist, wird wohl erst zu beantworten sein, wenn es im konkreten Fall unter Umständen schon zu spät ist. So führt das Urteil des BGH vom 19. April 1994<sup>5</sup> aus: Die besondere Schutzvorschrift des § 3 Abs. 2 a StVO greife zugunsten älterer Menschen ein, ohne dass es konkreter Anhaltspunkte für eine Verkehrsunsicherheit bedürfe, wenn eine 7,50 m breite Straße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge auf 70 km/h zu überqueren sei. Das sei eine Situation, in der damit zu rechnen sei, dass ältere Menschen sie nicht hinreichend meistern könnten. Nach Angaben des unfallbeteiligten Kraftfahrers habe er sie auch tatsächlich als ältere Frauen erkannt.

Soweit die leitenden Gesichtspunkte des BGH in dieser zivilrechtlichen Problematik.

## 2. Strafrecht:

Im Strafrecht finden wir keine ausdrückliche Erwähnung der Senioren oder der älteren Menschen.

---

<sup>5</sup> NJW 1994, 2829 ff.

Einen mittelbaren Anhaltspunkt gibt uns lediglich § 315 c Abs. 1 b an die Hand, wonach eine Gefährdung des Straßenverkehrs begeht, „wer im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet“.

Jedoch ergibt sich auch hier wieder nach dem Schuldprinzip, dass nicht alleine das Älterwerden oder das Ältersein der Senioren pönalisiert werden kann. Dies würde ja auch einem Schuldstrafrecht widerstreben. Pönalisiert werden ältere Menschen nur, wenn sie eine ihnen bekannte Disposition, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs verbietet oder unmöglich macht, nicht beachten, sondern gleichwohl am Straßenverkehr als Führer eines Kraftfahrzeugs teilnehmen.

Ansonsten gibt es ein „Sonderrecht für ältere Menschen“ im Strafrecht ebenso wenig wie im Zivilrecht. Senioren werden nur dann zu strafrechtlich relevanten Rechtsbrechern, wenn sie wissen oder hätten wissen müssen, dass die betreffende Disposition das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges unmöglich machte.

### 3. *Verwaltungsrecht:*

Diese Betrachtung führt uns zwanglos in den Grenzbereich zum verkehrsrechtlichen Verwaltungsrecht, wenn wir nämlich die Frage stellen, ob es dem Arzt obliegt, z.B. gegen seine Schweigepflicht zu verstoßen, um Schaden durch einen kranken, aber am Verkehr teilnehmenden älteren Menschen abzuwenden.

Diese Frage zu stellen, heißt, sie zu verneinen. Jedoch könnte vom Arzt sicherlich in Ausfüllung seiner ärztlichen Ethik verlangt werden, dass er gewissermaßen „mit allen Mitteln“ der Beratung und Überredung darangeht, einen als fahrunsicher erkannten älteren Menschen auch dazu zu bringen, entweder den Führerschein abzugeben, auf die Fahrerlaubnis zu verzichten oder aber faktisch bis auf weiteres, nämlich bis zur Gesundung, den Führerschein nicht mehr zu nutzen bzw. einen PKW oder ein Kraftfahrzeug allgemein nicht mehr zu lenken.

Dies wiederum führt uns zu der Frage, inwieweit es angebracht erscheint, regelmäßige Gesundheitschecks für obligatorisch zu erklären, wobei hier wohl erhebliche Bedenken bezüglich der Verfassungsmäßigkeit einer solchen Anordnung bestehen dürften, was die Verhältnismäßigkeit einer solchen Regelung angeht.

Angedacht wurde dazu in der Vergangenheit, dass Staatsanwaltschaft und Verwaltungsbehörde aufgerufen sein könnten, sorgfältiger oder gar mit äußerster Sorgfalt Sachverhalte dahingehend zu überprüfen, ob einem „Senioren“

qua alters- oder gesundheitlicher Verfassung eine medizinische Untersuchung oder gar ein medizinisch-psychologischer Test aufzuerlegen sei. Dies gar mit der Maßgabe, dass eine Schadensersatzpflicht des Staates erwachsen sollte, wenn Staatsanwalt oder Verwaltungsbeamter fahrlässig Signale in dieser Richtung übersähen.

Diesen Überlegungen kann wohl nicht zugestimmt werden, zumal der Gesetzgeber, was häufig übersehen wird, bereits in § 2 Absatz 12 StVG diejenigen ausgemacht hat, die verpflichtet sind, hier in vorderster Linie Tätigkeit zu entfalten.

So ist bereits nach derzeitiger Rechtslage Folgendes angeordnet (§ 2 Abs. 12 StVG):

„Die Polizei hat Informationen über Tatsachen, die auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der Eignung oder auf Mängel hinsichtlich der Befähigung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen lassen, den Fahrerlaubnisbehörden zu übermitteln, soweit dies für die Überprüfung der Eignung oder Befähigung aus der Sicht der übermittelnden Stelle erforderlich ist.“

Es ergibt sich aus dieser bereits bestehenden Regelung, dass – so auch die tägliche Praxis – die Polizeibeamten nicht nur berufen, sondern auch befähigt, sind, Sachverhalte, die auf eine Fahruntauglichkeit eines älteren Menschen schließen lassen, in geeigneter Weise aktenkundig zu machen.

Das eigentliche Verkehrs-Verwaltungsrecht hilft uns bei der zu beurteilenden Frage nämlich auch nicht weiter, zumal in Bezug auf ältere Menschen/Senioren Sonderregelungen nicht ersichtlich sind.

Die insoweit maßgebliche Fahrerlaubnisverordnung (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr) behandelt jeden Führerscheinaspiranten gleich. Nach der geltenden Rechtslage könnte man sagen, dass jemand, der eine gültige Fahrerlaubnis einmal erworben hat, einen doch gefestigten Besitzstand erwirbt, der nur dann in Gefahr gerät, „wenn Unregelmäßigkeiten auftauchen, der Proband straffällig oder auffällig geworden ist. usw.“

Die tägliche Praxis zeigt uns, dass die Führerscheininhaber gleich welchen Alters sich davor hüten, Auffälligkeiten zu zeigen bzw. diese einzuräumen. Die Mobilität wird nämlich von den Menschen, insbesondere auch den älteren Menschen, als hohes, ja höchstes Gut empfunden.

Andererseits geht kein Weg daran vorbei, dass der menschliche Körper einem Alterungsprozess Tribut zahlen muss, dies auch dann, wenn man innovative Technikhilfen akzeptiert und konkret nutzt.

### III.

Weil sich das bestehende Verkehrs-Verwaltungsrecht aber auch in Ansehung der Senioren bewährt hat, ist grundsätzlicher Regelungsbedarf durch den Gesetzgeber zu verneinen. Da die Senioren immer mehr „in Gesundheit alt werden“, könnte man eher andenken, dass sich eine Neuregelung zu Lasten der älteren Menschen geradezu verbietet. Weiter sollte man aus diesem Grund andenken, ob der Begriff der Senioren nicht erst ab einem Alter von 70 Jahren Platz greift.

Es könnte ab diesem Alter dem Begehren der älteren Menschen nach kraftfahrttechnischer Mobilität einerseits und dem Sicherheitsbedürfnis des Verkehrs im Allgemeinen andererseits dadurch Rechnung getragen werden, dass man von einer Alles-oder-Nichts-Regelung zugunsten von abgestuften Maßnahmen abkommt – und z. B. die Senioren ab dem Lebensalter 70 dazu verpflichtet, das Kraftfahrzeug mit nicht mehr als 80 km/h zu führen, weiter z. B., indem die Senioren auf Nachtfahrten verzichten und/oder Autobahnfahrten.

Es ist insoweit durchaus diskussionswürdig, die Senioren in den Lebensbereichen motorisiert am Kraftverkehr teilnehmen zu lassen, die sie sicher kennen und beherrschen.

In diesem Zusammenhang wurde auch angedacht die Begrenzung des Radius mit der Absicht, die Senioren dahin zu lenken, sich nur in bekanntem Terrain, auf bekannten Straßen, als Führer von Kraftfahrzeugen zu bewegen.

Weiter sind die relevanten Gruppen nach diesseitiger Auffassung gehalten, eine Bewusstwerdung der Senioren herbeizuführen, falls diese noch nicht als festgestigt angesehen werden kann – was wohl zu bejahen ist.

Dies soll heißen, dass durch ganz gezielte Beratungsmaßnahmen seitens Ärzten, Anwälten sowie Versicherungswirtschaft und anderen relevanten Gruppen konzentriert und gezielt daran gegangen werden sollte, die älteren Menschen für das Thema Straßenverkehr, hier: insbesondere das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr, zu sensibilisieren.

Das gilt insbesondere auch, wenn Auffälligkeiten auftreten.

Hier sind dann der Arzt, der Anwalt u.a. aufgerufen, den älteren Menschen ebenso behutsam wie bestimmt dahin zu lenken, dass er freiwillig auf das Führen von Kraftfahrzeugen verzichtet, den Führerschein zurückgibt, auf die Fahrerlaubnis verzichtet.

Es gilt in diesem Zusammenhang, gewissermaßen

„Neue Senioren“  
zu schaffen.

Gemeint sind Senioren, die sich und ihre Lebenssituation ganz bewusst erfahren, auch und insbesondere, was das Verhältnis zum Führen von Kraftfahrzeugen angeht.

Soweit ältere Menschen schutzwürdig sind, weil sie wegen sehr hohen Alters im Altenheim oder Pflegeheim untergebracht sind, z.B. auch wegen Altersdemenz, wäre zu erwägen, ob der Schutzgedanke des Gesetzgebers in § 3 Abs. 2a StVO dadurch noch verstärkt werden soll, dass ein entsprechend gestaltetes Schild im Sinne von § 40 StVO bzw. Anlagen dazu zu kreieren wären.

Dabei ist die Frage der Durchführbarkeit in der Schaffung der „Neuen Senioren“ durchaus offen und schwierig. Der Mediziner steht ebenso wie der Anwalt heute im Wettbewerb und könnte nach dem „Sankt-Florians-Prinzip“ vorgehen, insbesondere, wenn der Kunde unwirsch reagiert und den Wechsel des Beraters/Arztes andeutet. Hierzu muss gesagt werden, dass diese Befürchtung und deren Realisation in Kauf genommen werden müssen.

Auch die Versicherungswirtschaft insgesamt ist aufgerufen. Es wird viel geworben, es werden Beträge erheblicher Art zur Durchführung von Schadensmanagement und ähnlichen Neuerungen aufgebracht.

So könnte man sich durchaus flankierend vorstellen, dass die Versicherungswirtschaft durch entsprechende Anzeigen daran mitwirkt, das Bild der verantwortungsbewussten Neuen Senioren mitzukreieren.

Wenn alle relevanten Gruppen, die hierfür in Betracht kommen, das Ihrige tun, dann treten auch die Haftungsfragen in den Hintergrund, die daraus entstehen könnten, dass das Notwendige durch den Pflichtigen unterlassen wird.

#### IV.

Zum Schluss sei noch folgende Anmerkung gestattet:

Vor wenigen Wochen war der Rockstar Mick Jagger auf dem Titelbild einer Seniorenzeitschrift in England zu sehen. Stellen Sie sich bitte sinnfällig vor, welche Bandbreite besteht, wenn es darum geht, Menschen als Senioren zu bezeichnen: Hier Mick Jagger mit 58 Jahren, der abends 10 Kilometer und mehr auf großen Bühnen herumsprintet und dabei, wie es heißt, live singt – und dort z. B. ein Konrad Adenauer, der, bereits älter als 70 Jahre gewesen, eine neue Karriere als Bundeskanzler begann.

So vielschichtig wie die Menschen, die wir in diesem Zusammenhang noch beispielhaft anführen könnten, ist das uns interessierende Thema.

## Produkthaftung im Straßenverkehr

### - Die Entwicklung des Produkthaftungsrechtes auf europäischer Ebene -

Kurt Lechner MdEP, Notar  
Mitglied im Ausschuss des Europäischen Parlaments  
für Recht und Binnenmarkt, Straßburg

#### *I. Vorbemerkungen*

1. Die Richtlinie 85/374/EWG des Rates vom 25.07.1985 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte (Amtsblatt Nummern L 210 vom 7.8.85 S. 0029 bis 0033) ist eine der ersten europäischen Richtlinien mit direktem Einfluss auf das Zivilrecht. Das deutsche Produkthaftungsgesetz hat diese Richtlinie, cum grano salis gesprochen, 1 zu 1 umgesetzt. Die Richtlinie darzustellen, würde also im Wesentlichen eine Wiederholung des deutschen Gesetzes darstellen und deshalb soll hier mehr der europäische Zusammenhang der Thematik bewusst gemacht und ein Überblick über den Diskussionsstand auf europäischer Ebene gegeben werden.

Nur auf die europäische Ebene einzugehen, ist eigentlich zu kurz gegriffen. In Zeiten der Globalisierung wirken die Gegebenheiten des amerikanischen Marktes nicht nur auf die europäische Wirtschaft ein. Auch wegen der grenzüberschreitend wirkenden Medien beeinflussen das Rechtsdenken und die Entscheidungen aus den USA die europäische Rechtsentwicklung. Man denke nur an die „punitive damages“, die „market share liability“ oder die Gruppenklagen.

2. Der Bestand an zivilrechtlich wirksamen Rechtsakten der Europäischen Union ist in den letzten Jahren erheblich gewachsen. Ich will nur – über das Produkthaftungsrecht hinaus – erwähnen:

Richtl. 1999/44/EG (ABI. L 171 v. 7.7.1999, S. 12) Aspekte des Verbrauchsgüterkaufs und der Garantien für Verbrauchsgüter; Richtl. 93/13/EWG (ABI. L 95 v. 21.4.1993, S. 29) missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen; Richtl. 90/314/EWG (ABI. L 158 v. 23.6.1990, S. 59) Pauschalreisen; Richtl. 85/577/EWG (ABI. L 372 v. 31.12.1985, S. 31) Verbraucherschutz im Falle von außerhalb von Geschäftsräumen geschlossenen Verträgen; Richtl. 87/102/EWG (ABI. L 42 v. 12.2.1987, S. 48) Verbraucherkredit; Richtl. 97/7/EG (ABI. L 144 v. 4.6.1997, S. 19) Verbraucherschutz bei Vertragsabschlüssen im Fernabsatz; Richtl. 94/47/EG (ABI. L 280 v. 29.10.1994, S. 83) Erwerb von Teilzeitnutzungsrechten an Immobilien; Richtl. 2000/31/EG (ABI. L 171 v. 17.7.2000, S. I) elektronischer Geschäftsverkehr; Richtl. 2000/35/EG (ABI. L

200 v. 8.8.2000, S. 35) Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr oder die Richtlinie über elektronische Signaturen.

Spätestens jetzt bei der Befassung mit der Schuldrechtsmodernisierung wird die Bedeutung der europäischen Ebene auch für das Zivilrecht einer breiteren Öffentlichkeit bewusst.

Bereits rechtsgültig sind auch die in Kürze in Kraft tretenden Verordnungen des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, die Verordnung über die Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung in Ehesachen und der elterlichen Verantwortung, eine Verordnung über die Zustellung von Schriftstücken in Zivil- und Handelssachen und die Insolvenzverordnung. Diese vier Verordnungen setzen im Bereich der Europäischen Union – außer Dänemark – die insoweit bisher bestehenden Übereinkommen oder Abkommen außer Kraft und gelten ab Frühjahr 2002 in allen Mitgliedsstaaten ohne jede weiteren Umsetzungsakte.

3. Sie wissen, dass Verordnungen unmittelbar geltendes Recht sind, ohne dass sie vom nationalen Gesetzgeber umgesetzt werden müssten. Im Unterschied dazu richten sich die Richtlinien an die Mitgliedsstaaten und müssen von diesen jeweils in nationales Recht umgesetzt werden. Gleichwohl ist zwischenzeitlich anerkannt, dass auch eine unmittelbare Anwendung der Richtlinien möglich ist, wenn die Umsetzungsfrist abgelaufen ist, die Bestimmungen inhaltlich unbedingt und hinreichend genau sind und Rechte für Einzelne beinhalten, (so genannte vertikale Drittwirkung; inzwischen ständige Rechtsprechung des EuGH).

Eine horizontale Drittwirkung – also Geltung zwischen Privaten – wird zwar in dieser Allgemeinheit abgelehnt, aber gleichwohl entfalten die europäischen Richtlinien und die in ihnen enthaltenen Rechtswertungen Auswirkungen auf die Rechtsprechung, so insbesondere bei der Gesetzesauslegung und im Bereich des AGB-Rechts. Dies geht allerdings bisher nicht so weit, dass bereits die Richtlinien als solche, noch bevor sie umgesetzt sind, als Schutzgesetze i.S. des § 823 Abs. 2 BGB angesehen werden, im Unterschied zum Primärrecht (z.B. Artikel 81 ff. Wettbewerbsrecht). Es wird ratsam sein, die Rechtsentwicklung gerade unter diesen Gesichtspunkten im Auge zu behalten. Beim Studium von Richtlinien sollte immer ein besonderes Augenmerk auf den angestrebten Harmonisierungsgrad gelegt werden, also inwieweit die Richtlinie so genannte Mindestklauseln enthält, inwieweit sie Optionen zu abweichenden nationalen Vorschriften in der Umsetzung offen hält.

Das europäische Recht ist ganz entscheidend vom europäischen Gerichtshof entwickelt und ausgebaut worden. Das Zivilrecht war davon

bisher wenig betroffen. Man darf gespannt sein, wie sich dies künftig entwickeln wird.

## *II. Allgemeine Bemerkungen zur Produkthaftungsrichtlinie*

Umgesetzt wurde die aus dem Jahre 1985 stammende Produkthaftungsrichtlinie in Deutschland durch das Produkthaftungsgesetz aus dem Jahre 1989. Die letzte Umsetzung in einem der Mitgliedsstaaten erfolgte in Frankreich, und zwar erst im Jahre 1998. Im Jahre 1999 wurde die Richtlinie ergänzt, indem – unter dem Eindruck von BSE – jetzt auch landwirtschaftliche Produkte obligatorisch erfasst sind. Auch dies ist inzwischen durch Bundesgesetz umgesetzt worden. Gestützt war – und ist – die Richtlinie auf Artikel 95 EG-Vertrag (früher Artikel 100 a), gewissermaßen die Generalklausel für gesetzgeberische Maßnahmen auf europäischer Ebene zur Herstellung des Binnenmarktes. Heute nennt sie sich „Richtlinie des Parlamentes und des Rates“, weil in diesem Kompetenzbereich, wie in vielen anderen auch, nunmehr das Parlament neben dem Rat gleichberechtigter Mitgesetzgeber ist.

In diesem Zusammenhang muss nachdrücklich erwähnt werden die Richtlinie über die Produktsicherheit aus dem Jahr 1982, welche auf Prävention gerichtet ist. Sie ist durch das Produktsicherheitsgesetz umgesetzt worden. Soeben ist diese Produktsicherheitsrichtlinie überarbeitet worden mit verschärften Vorschriften insbesondere zur Transparenz, zur Marktüberwachung und hinsichtlich der Möglichkeit von Behörden und der Verpflichtung von Unternehmen, gefährliche Produkte vom Markt zu nehmen (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 15.01.2002 L 11/4). Ich gehe davon aus, dass an der Umsetzung und einer entsprechenden Änderung des Produktsicherheitsgesetzes bereits gearbeitet wird. Richtlinie und Gesetz zur Produktsicherheit sind zwar dem öffentlichen Recht zuzuordnen, dürften aber gleichwohl einen erheblichen Einfluss auch auf die zivilrechtliche Rechtsentwicklung haben, insbesondere auch als mögliches Schutzgesetz i.S. des § 823 Abs. 2 BGB.

Daneben gibt es noch eine ganze weitere Reihe von Richtlinien, die zum Themenfeld Produktsicherheit gehören, wie zu Arzneimitteln, Chemikalien, Maschinen- und Elektrogeräten, bei denen es sich gewissermaßen um spezifische Produktsicherheitsrichtlinien handelt.

Die Kommission hat 1999 ein Grünbuch über die zivilrechtliche Haftung für fehlerhafte Produkte vorgelegt (KOM 1990/396), welches den interessierten Rechts- und Wirtschaftskreisen zur Stellungnahme vorlag und im Parlament abschließend beraten wurde. Am 31.01.2001 hat alsdann die

Kommission einen entsprechenden Bericht vorgelegt (KOM 2000/893). Auf die sich daraus ergebenden Tendenzen wird nachstehend eingegangen.

### *III. Überblick über den Inhalt der Richtlinie und den jeweiligen Diskussionstand*

Sinn und Zweck der Produkthaftungsrichtlinie ist es, die verschuldensunabhängige Haftung – und zwar nur die verschuldensunabhängige – des Herstellers von Produkten in Europa zu harmonisieren. Die Unterschiedlichkeit der Haftung in den einzelnen Mitgliedsstaaten beeinträchtigt den Wettbewerb, den freien Warenverkehr und den Verbraucherschutz, woraus die Kompetenz für die Richtlinie aus Artikel 95 EG-Vertrag hergeleitet wird.

Die Richtlinie versucht, ein Gleichgewicht zwischen dem Schutz der Geschädigten und den Interessen der Hersteller zu wahren. Sie enthält die folgenden Kernpunkte, wobei gleichzeitig auf einzelne besondere Aspekte und auf den Diskussionsstand, was etwaige künftige Entwicklungen anlangt, eingegangen wird:

1. Der Hersteller haftet *unabhängig von einem Verschulden*. Es wird nur die verschuldensunabhängige Haftung harmonisiert. Alle anderen Vorschriften der Mitgliedsstaaten bleiben unberührt, also insbesondere und ganz selbstverständlich die vertragliche Haftung, aber auch die Haftung aus Deliktsrecht (Artikel 13). Änderungen sind insoweit nicht zu erwarten.

2. Der Begriff Hersteller ist weit gefasst. Dies kann ggf. ein Handwerker sein. Auch ein Importeur gilt als Hersteller – Quasihersteller –, wenn er als Händler direkt importiert oder ein Produkt als Eigenmarke in den Verkehr bringt und/oder der Hersteller nicht ermittelbar ist. Ungeklärt ist, ob die Haftung für das Gesamtprodukt gilt oder ob auch der Zulieferer selbst als Hersteller anzusehen ist. Der Österreichische Gerichtshof hat dies m. W. verneint. Sollte z. B. der BGH zu einem anderen Ergebnis kommen, müsste er diese Frage dem EuGH vorlegen. Wäre allerdings ein Produktschaden auf einen Transport- und/oder Lagerschaden, verursacht durch den Lieferanten, zurückzuführen, besteht nach der Richtlinie keine Haftung und wir hätten es mit einer Lücke zu tun. Eine weitere Lücke ergibt sich, wenn mehrere Hersteller dasselbe Produkt produzieren und im Schadensfall der konkrete Hersteller nicht feststellbar ist. Die Rechtsprechung in den USA i.S. einer „market share liability“ (Haftung nach Marktanteilen) befindet sich nach Auskünften wieder auf dem Rückzug; in den Niederlanden wird über Entscheidungen berichtet, wonach die Hersteller als Gesamtschuldner gewissermaßen in „Alternativtäterschaft“ herangezogen werden. Diese Fragen werden in der aktuellen Diskussion erörtert, ohne dass jedoch eine Tendenz

über die Richtung erkennbar wäre. Die ablehnenden Stimmen überwiegen aber wohl.

3. *Opferbegriff*: Bei Sachschäden sind allein Verbraucher geschützt. Der Schaden z. B. eines Kfz-Handwerkers wird also im Recht der Produkthaftung nicht gedeckt, wohl aber ein Personenschaden des Handwerkers selbst oder seines Angestellten.

#### 4. *Schadensbegriff*:

a) Das *schadhafte Produkt selbst* ist nicht vom Schadensausgleich erfasst, ohne dass hier auf die erheblichen Abgrenzungsprobleme eingegangen werden soll.

b) *Immaterielle Schäden*: Schmerzensgeld und Schadensersatz für andere immaterielle Schäden werden von der Richtlinie nicht erfasst. In mehreren Stellungnahmen von Verbraucherverbänden, aber auch von einem Ausschuss des Europäischen Parlaments wird eine Ausdehnung des Schadensbegriffs gefordert. Die Richtlinie selbst lässt insoweit die Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten unberührt (Artikel 9), außerdem lässt sie andere Anspruchsgrundlagen unberührt (Artikel 13). Die Mehrzahl der Mitgliedsstaaten gewährt immateriellen Schadensersatz auch bei verschuldensunabhängiger Haftung. Diskutiert wird, die Ausdehnung auf immaterielle Schäden verbindlich zu machen. Artikel 9 Satz 2 dürfte wohl als Öffnungsklausel verstanden werden können, so dass unter diesem Gesichtspunkt der vorgesehenen Änderung des deutschen Schadensrechtes nichts im Wege stehen dürfte.

Während danach Ersatz für immaterielle Schäden durch den deutschen Gesetzgeber wohl künftig vorgesehen werden kann, wäre aber beispielsweise eine Ausweitung des Schadensbegriffes zu Buchstabe a), etwa indem auch das schadhafte Produkt selbst erfasst würde, durch die deutschen Gesetzgeber nicht möglich; in diesem letzteren Falle müsste zuerst die Produktsicherheitsrichtlinie geändert werden.

5. *Beweisfragen*: Der Geschädigte hat den Schaden, den Fehler und den Kausalzusammenhang zu beweisen. Weitergehende und detailliertere Regelungen z. B. im Sinne einer Umkehr der Beweislast sieht die Richtlinie nicht vor. Es bestehen erhebliche nationale Unterschiede in den Beweislastregeln im Detail. Diskutiert wird, ob künftig die Auskunftsansprüche, wie sie auch dem deutschen Recht nicht fremd sind, und ein Erstattungsanspruch auf angefallene Gutachterkosten oder/und eine Vorschusspflicht des Herstellers im Rahmen einer Novellierung aufgenommen werden sollen.

6. *Entlastung*: Der Hersteller hat die Möglichkeit, sich von der Haftung zu entlasten, wenn er nachweist, dass bestimmte, in der Richtlinie ausdrücklich genannte Umstände vorliegen. Kernpunkt der Diskussion ist das sog. Ent-

wicklungsrisiko (Artikel 7 e), welches durch die Richtlinie nicht zwingend erfasst ist. Andererseits ist aber gemäß Artikel 15 Absatz (l) b den Mitgliedsstaaten ausdrücklich eine entsprechende Option eingeräumt. Einige Staaten haben hiervon Gebrauch gemacht, Deutschland nicht.

7. *Gesamtschulderische Haftung*: Alle an der Produktionskette Beteiligten haften gesamtschuldnerisch, es wird lediglich ein Mitverschulden des Betroffenen berücksichtigt.

8. *Zeitliche Begrenzung der Haftung*: Nach der Richtlinie entfällt die Produkthaftung nach Ablauf von zehn Jahren ab dem Zeitpunkt, zu dem der Hersteller das Produkt in den Verkehr gebracht hat (Artikel 11, zwingend). Diese Frist wird in relativ vielen Stellungnahmen als zu kurz angesehen, insbesondere im Hinblick darauf, dass die Lebensdauer der Produkte immer länger wird. Auch hier gilt, dass diese Begrenzungen zwingend sind, der deutsche Gesetzgeber also ohne eine vorherige Änderung der EU-Richtlinie keine Erweiterung der Haftung vornehmen kann.

9. *Begrenzung der Haftung*: Die Haftung wird der Höhe nach begrenzt, und zwar in doppelter Hinsicht: einmal mit einem Selbstbehalt des Geschädigten (Artikel 9 b, zwingend), zum anderen durch eine Obergrenze von 70 Mio. ecu (Artikel 16, nicht zwingend). Beide Punkte sind umstritten.

#### *IV. Weitere Diskussionspunkte über die bestehenden Richtlinien hinaus*

Aus der Diskussion um eine etwaige Weiterentwicklung des Produkthaftungsrechts auf europäischer Ebene sind neben den bereits angesprochenen vor allem folgende Punkte aufzuführen:

1. Es besteht derzeit keine generelle *Versicherungspflicht*. Nach vereinzelt Stimmen sollte eine solche angeordnet werden, aber damit ist wohl eher nicht zu rechnen.

2. Wie steht es mit der *persönlichen Haftung* der Geschäftsleitung eines Unternehmens? Hier ist besonders auch auf die Richtlinie zur Produktsicherheit hinzuweisen und die daraus resultierenden Pflichten der Geschäftsführung. Auch wird im Rahmen der Umwelthaftung dieser Punkt – Verantwortung der Geschäftsführung – in besonderer Weise betont.

3. Mehrfach vorgeschlagen wird auch die *Ausdehnung der Produkthaftung auf unbewegliche Sachen, also auf Gebäude*. Mehrheitsmeinung ist dies aber ebenfalls nicht.

4. Ganz grundsätzlich wird die Frage diskutiert, ob nicht ein *höherer Harmonisierungsgrad* angestrebt werden sollte. Es ist dies eine eher grundsätzliche Diskussion, die sich bei allen Richtlinien dieser Art stellt, ob man nämlich um

der Einheitlichkeit willen verbindliche Regelungen vorsieht oder ob man Optionen offen hält. Besonders beliebt – und auch für die Produkthaftungsrichtlinie leicht vorstellbar – wäre eine Mindestklausel. Diese würde bedeuten, dass die Mitglieds-Staaten mindestens die in der Richtlinie vorgesehenen Standards zum Schutze der Verbraucher einhalten müssen, aber nicht gehindert sind, weitergehende, verschärfende Regelungen vorzusehen. Ich hatte bereits weiter vorn bei einzelnen Punkten dargelegt, dass die Richtlinie solche Optionen nur in einzelnen Punkten vorsieht und keine allgemeine Öffnungsklausel enthält und deswegen der deutsche Gesetzgeber, falls er Änderungen beabsichtigte, ggf. zuerst auf eine Änderung der Richtlinie auf europäischer Ebene hinwirken müsste.

5. Was die prozessuale Seite anlangt, so ist in der Diskussion die Zulassung von *Unterlassungsklagen*, auch von Gruppenklagen (*class actions*) und vor allem auch die Frage der *außergerichtlichen Streitbeilegung*. Letztere Frage befindet sich ganz allgemein in der Diskussion, insbesondere im Hinblick auf das Massengeschäft im Rahmen des so genannten E-Commerce.

6. Unter dem Stichwort der „*Transparenz*“ wird erwogen, die Fälle von Produkthaftung systematisch zu erfassen und ggf. – und dies wäre wohl der gravierendste Punkt – die Unternehmen zu verpflichten, jeden Vorgang dieser Art zu melden.

7. Ich habe schon die Produktsicherheitsrichtlinie erwähnt. Diese Richtlinie, wie auch andere Richtlinien, können die Rechtsentwicklung zur Produkthaftung maßgeblich beeinflussen. So sei erwähnt, dass es mehrfach Forderungen gab, die Produktsicherheitsrichtlinie auch auf Dienstleistungen, auch freiberufliche, auszudehnen.

#### V. Zusammenfassung

Würde man allein die Zahl der bekannt gewordenen Rechtsstreitigkeiten zur Produkthaftung nehmen, so könnte man die Richtlinie und ihre Folgegesetze als eher weniger wichtig ansehen. Für Deutschland wird nur von wenigen Entscheidungen berichtet. Anderes soll jedoch für Österreich gelten, wo sich auch die Versicherungspolizen in den letzten Jahren verdoppelt haben sollen. Nun kann man aus den veröffentlichten Entscheidungen nicht unbedingt auf die Wirksamkeit der gesetzlichen Regelung schließen. Im Hinblick auf die öffentliche Aufmerksamkeit und die rufschädigende Wirkung von Meldungen über Prozesse und Produktfehler dürften die meisten Problemfälle von den Herstellern geräuschlos im Wege der Kulanz geregelt werden. So berichten die Versicherer, dass 90 Prozent der Produkthaftungsfälle außergerichtlich gelöst würden. Gäbe man den Forderungen nach mehr „*Transparenz*“ nach,

könnte diese Entwicklung gegenläufig werden, weil Transparenz immer auch „Geräusch“ bedeutet. In Deutschland schließlich haben die Gerichte seither bereits die Anforderungen an die Haftung nach Deliktsrecht der einer verschuldensunabhängigen Haftung weitgehend angenähert, und da den Geschädigten aus Deliktsrecht weitergehende Ansprüche zustehen und die traditionellen Rechtsvorschriften wohl auch den rechtlichen Beiständen besser bekannt sind, dürfte auch aus diesen Gründen eher selten auf die Vorschriften zur Produkthaftung zurückgegriffen werden. Schließlich wird man dem Kranz von Vorschriften zur Produkthaftung und zur Produktsicherheit eine nicht unerhebliche präventive Wirkung zusprechen dürfen.

Was die künftige Entwicklung der Produkthaftung auf europäischer Ebene anlangt, so ist aktuell nicht mit Änderungen zu rechnen. Die Kommission hat eine Expertengruppe berufen und wird deren Ergebnis abwarten. Dann wird die Diskussion sicherlich weitergeführt werden. Ich selbst halte grundlegende Änderungen nicht für angezeigt, was Korrekturen in dem einen oder anderen Einzelpunkt nicht ausschließt. Nicht übersehen darf man aber, dass der Themenbereich auch außerhalb der eigentlichen Produkthaftungsrichtlinie berührt und weiterentwickelt wird. Auch das Stichwort „Umwelthaftung“ soll nicht unerwähnt bleiben. Hier wird z. B. im Rahmen einer integrierten Produktpolitik zur Umwelt eine Ausweitung des Konzepts der Herstellerhaftung vorgeschlagen und als Mittel zur Produzentenverantwortung ins Spiel gebracht.

Für das Verständnis der nationalen Rechtsvorschriften ist ein Blick auf deren europäische „Mütter“ meines Erachtens unerlässlich. Noch unerlässlicher ist es aber, die Diskussion und Entwicklung des europäischen Rechtsraumes nicht nur wenigen Beamten in der Kommission und den nationalen Regierungen und Experten des europäischen Rechts oder auch den Abgeordneten zu überlassen, sondern sich an dieser Diskussion aktiv und frühzeitig zu beteiligen. So hat soeben die Kommission (11.7.01 KOM 2001/398) einen Bericht über die Angleichung des Zivilrechts der Mitgliedsstaaten vorgelegt, zu dem auch das Europäische Parlament positiv Stellung genommen hat. Ich selbst plädiere für größte Behutsamkeit der gesetzgeberischen Maßnahmen auf europäischer Ebene. Mag die Umsetzung von Richtlinien manchmal viele Jahre dauern, so kann es in anderen Fällen auch sehr schnell gehen und die Beteiligten des Rechtslebens mit unerwarteten Änderungen konfrontieren. Noch gar nicht abzusehen in diesem Zusammenhang ist die Wirkung der Rechtsprechung des EuGH, die im Bereich des Zivilrechts - auch als Möglichkeit, ihn anzurufen - noch gar nicht so recht in das Bewusstsein getreten ist und noch in ihren Anfängen steht.

## Produkthaftung im Straßenverkehr

### – Bestandsaufnahme aus Sicht des Verbrauchers –

Silvia Schattenkirchner, Rechtsanwältin,  
ADAC - Juristische Zentrale/Verbraucherschutz -, München

#### *Produkthaftung- und Sicherheit aus der Sicht der Praxis:*

Ich werde das Thema Produkthaftung und Produktsicherheit aus der Sicht des Verbrauchers erläutern. Eine kleine Bestandsaufnahme soll zeigen, wo nach Ansicht des ADAC noch Lücken im Produkthaftungsrecht bestehen. Diese Erkenntnisse entstammen dem täglichen Kontakt mit dem Verbraucher durch telefonische und schriftliche Beratung im Rahmen der ADAC-Mitgliedschaft. Ich denke, dass wir deshalb mit folgendem Überblick einen guten Querschnitt liefern können, was die Produkthaftung im Alltag des Verbrauchers angeht. Dabei geht es nicht darum, einen bestimmten Fahrzeughersteller anzugreifen, sondern um die Darstellung sich wiederholender Problemkreise, mit denen der Verbraucher zu kämpfen hat:

#### *1. Frühwarnsystem und Meldepflicht:*

##### *a) Scheibchenrückruf*

Beginnen wir mit dem Problem des so genannten „Scheibchenrückrufs“ und folgendem Beispiel hierzu:

Ein Hersteller stellte vor ca. 18 Monaten fest, dass bei 100.000 von ihm produzierter Fahrzeuge Probleme mit Bremsleitungen bestanden. Die Ursache lag darin, dass sein Zulieferer fehlerhafte Umhüllungen für die Bremsleitungen geliefert hatte. Für den Verbraucher äußerte sich dieses „theoretische“ Problem dergestalt, dass es schlimmstenfalls sogar zum völligen Bremsversagen kam, wenn zuviel Bremsflüssigkeit ausgetreten war. Vor diesem Hintergrund war es keine Frage, dass ein Rückruf das einzig sinnvolle Mittel zur Gefahrenabwehr sein konnte. Doch wie sollte ein Rückruf von 100.000 Fahrzeugen logistisch organisiert werden? Kein Hersteller hält jahrelang Hunderttausende von Ersatzbremsleitungen auf Lager. Zudem gestalteten sich die Reparaturarbeiten äußerst aufwändig, da für eine Reparatur der Bremsleitungen in der Regel viele Fahrzeugteile aus- und wieder eingebaut werden müssen. Der Hersteller beschloss daher, einen so genannten „Scheibchen-Rückruf“ durchzuführen, indem er jeweils nacheinander die Halter von Fahrzeugen aus einem bestimmten Bauzeitraum anscrieb, um einen reibungslo-

sen logistischen Ablauf der Rückrufaktion zu gewährleisten. Diese Vorgehensweise ist aus Sicht des Herstellers durchaus verständlich. Denn in der Regel hat er weder ausreichend Ersatzteile auf Lager, um eine Aktion dieses Ausmaßes durchzuführen, noch verfügt er über ausreichende personelle Kapazität in den Vertragswerkstätten. Im konkreten Fall zog sich deshalb die Aktion über nun fast zwei Jahre hin. Der Verbraucher hat hier jedoch eindeutig das schwerwiegendere Problem: Er fährt täglich mit einer Zeitbombe zur Arbeit bzw. mehrmals im Jahr mit seinen Kindern in den Urlaub. Entammt sein Fahrzeug einem Bauzeitraum, für den die Halter noch nicht angeschrieben wurden, weiß er entweder noch gar nichts von der potentiellen Gefahr oder hat bestenfalls über befreundete Besitzer des gleichen Modells oder durch eine kleine Meldung in der Zeitung von der Rückrufaktion erfahren und ist nun völlig verunsichert, weil er vom Hersteller keine konkrete Auskunft erhält. Auch der Händler wimmelt ihn in der Regel ab mit der Begründung, er habe für diesen Bauzeitraum noch keine Anweisung vom Hersteller erhalten. Es stellt sich daher die Frage, wie der Verbraucher in so einer Situation ausreichenden Schutz erhalten kann. Nach Ansicht des ADAC ist dies nur möglich, wenn der Hersteller schnellstens – und das heißt bereits auf erste Fehlermeldungen – reagiert und nicht erst, wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist, da bereits 100.000 betroffene Fahrzeuge im Umlauf sind. Nur durch Einrichtung eines Frühwarnsystems würde sichergestellt, dass ein Rückruf nicht zu einem logistischen Problem ausartet, das nicht mehr zu bewältigen ist.

*b) Abhilfe: Frühwarnsysteme und Meldepflicht:*

Wer kritisiert, sollte in der Regel auch konkrete Lösungsvorschläge parat haben. Zugegeben, die Situation der Hersteller ist nicht leicht. Bei einem Rückruf fürchtet jeder Hersteller regelmäßig den Imageverlust, den zusätzlichen finanziellen Aufwand für die in der Regel kostenlosen Nachrüstaktionen und die logistische Herausforderung. Durch sorgfältige Qualitätsüberwachung, eine angemessene (Haftpflicht-)Versicherung und kompetente Abwicklung ist dieses Risiko für Herstellerunternehmen aber inzwischen weitgehend überschaubar und beherrschbar. Auch von der Höhe der Schadenskompensation her drohen keine amerikanischen Verhältnisse<sup>1</sup>. Ein Schmerzensgeld oder Schadensersatzzahlungen in der Höhe von mehreren Millionen sind in Deutschland undenkbar.

Der Wunsch des ADAC bezieht sich für Rückrufaktionen daher in erster Linie auf eine kompetente Abwicklung. Diese ist nur gewährleistet, wenn der Hersteller bereits auf erste Fehlermeldungen reagiert und seine Kunden ernst nimmt. Zudem darf die schnelle Reaktion auf Fehlermeldungen nicht allein der

---

<sup>1</sup> Michael Molitoris in PHI - 6/97, „Herstellerunternehmen im Produkthaftungs-Strafverfahren“.

Individualität der Händler unterliegen – noch kommt es nämlich in erster Linie auf deren Servicebereitschaft an, ob z. B. im o.g. Bremsleitungen-Fall ein Kunde, der mit einem Fahrzeug in die Werkstatt kommt, das einem Bauzeitraum unterfällt, für den die Halter noch nicht angeschrieben wurden, schnelle und unbürokratische Abhilfe erhält oder lediglich mit der Begründung abgewimmelt wird, dass man für Fahrzeuge dieses Bauzeitraums, wie gesagt, noch keine Anweisung des Herstellers erhalten habe.

Sinnvoll wäre hier eine schnelle Kommunikation zwischen Händler und Hersteller sowie zwischen den Händlern untereinander, die bisher leider noch nicht ausreichend gewährleistet ist. Hier könnte man die Vorteile des Internets wesentlich stärker nutzen und eigene (geschlossene) Händlerplattformen kreieren, worin die Vertragswerkstätten Fehlermeldungen von Kunden regelmäßig eintragen und abrufen können. Auch der Hersteller hätte über eine solche Plattform die Möglichkeit, seine Vertragspartner schnell und unbürokratisch zu informieren. Bisher wird das Internet nur von einigen Herstellern genutzt, oft werden die Händler noch konventionell über den Postweg informiert. Außerdem hängt die Weitergabe von Fehlermeldungen an den Hersteller nach wie vor vom Engagement des jeweiligen Händlers ab.

Es reicht aus Sicht des ADAC jedoch nicht aus, passiv die Fehlermeldungen der Händler abzuwarten oder auf die nächste Kundenzufriedenheitsabfrage des Herstellers zu vertrauen. Nur eine Art „Buchführungspflicht“ der Händler über Fehlermeldungen, die z. B. per Internet regelmäßig an den Hersteller und andere Händler weitergegeben werden, könnte hier Abhilfe schaffen und eine Effizienz der Marktüberwachung, wie auch die EU-Vorgabe sie fordert, gewährleisten. Das „Beschwerdebuch“, das die neue Richtlinie zur allgemeinen Produktsicherheit den Herstellern zur effektiven Marktüberwachung vorschlägt<sup>2</sup>, könnte damit ohne großen Rechercheaufwand erstellt und regelmäßig aktualisiert werden. Die Händler kämen damit ihrer Verpflichtung aus dieser Richtlinie<sup>3</sup> nach, an der Überwachung der Sicherheit von Produkten mitzuwirken, insbesondere durch Weitergabe von Hinweisen auf eine von den Produkten ausgehende Gefährdung.

## *2. Fehlerdefinition:*

### *a) Zahnriemen:*

Immer wieder erreichen den ADAC Mitgliederbeschwerden des Inhalts, dass bei einem Fahrzeug der Zahnriemen oder die Steuerkette gerissen ist und

---

<sup>2</sup> Art. 5 der RL 2000/0073.

<sup>3</sup> Art. 5 Absatz 2 der RL 2000/0073.

dadurch ein Motorschaden verursacht wurde. Zu Recht kritisieren unsere Mitglieder, dass hier entweder ein Missverhältnis zwischen der Haltbarkeit eines Zahnriemens im Vergleich zum Gesamtmotor vorliegen muss oder doch zumindest der Hersteller dafür Sorge zu tragen hat, dass der Zahnriemen regelmäßig bei bestimmten Inspektionsintervallen gewechselt wird. Die Erfahrungen der Praxis zeigen, dass der Inspektionsplan einen Zahnriemenwechsel häufig zu spät vorsieht, nämlich erst dann, wenn der Schaden schon längst passiert ist. Da ein Motorschaden mit hohen Reparaturkosten verbunden ist, erscheint die regelmäßig starke emotionale Aufgebrachtheit der Betroffenen durchaus verständlich. Die Emotionalität steigt, sobald der Kunde auf seine Frage nach einer Reparaturkostenbeteiligung hin vom Hersteller die pauschale Auskunft erhält, dass aufgrund der bereits seit langem abgelaufenen Gewährleistungs- und Garantiezeit leider keine Reparaturkostenbeteiligung auf Kulanzbasis mehr möglich ist.

Argumentiert der Kunde mit produkthaftungsrechtlichen Ansprüchen, wird er regelmäßig darauf verwiesen, dass das Produkthaftungsrecht nur weitergehende Sach- und Personenschäden umfasst, nicht jedoch den Schaden an der fehlerhaften Sache selbst. Danach geben mindestens 75% der Kunden entnervt auf und zahlen den Schaden zähneknirschend aus eigener Tasche. Der Rest lässt sich anwaltlich beraten und erfährt (falls sein Rechtsanwalt mit der Produkthaftung vertraut ist), dass es möglicherweise noch die Chance gibt, Schadensersatz aufgrund der Produzentenhaftung nach § 823 BGB zu erhalten. Spätestens jedoch, wenn der Rechtsanwalt seinen Mandanten über das Prozessrisiko und die Problematik des Weiterfresserschadens aufgeklärt hat, sind die restlichen 25 % der Betroffenen so verunsichert und verwirrt, dass sie von einer Klage Abstand nehmen und ebenfalls zähneknirschend in den eigenen Geldbeutel greifen.

#### *b) Gesetzliche Definition/Weiterfresserschäden:*

Wie die eben geschilderten Zahnriemenfälle zeigen, scheitert der Verbraucher bei der Durchsetzung seiner Ansprüche häufig an dem Problem, dass sich die verschuldensunabhängige Produkthaftung auf andere Schäden, aber nicht auf die fehlerhafte Sache selbst bezieht. Regelmäßig wird der Zahnriemen als Teil des Fahrzeugs und damit des Gesamtprodukts eingestuft. Die Problematik, dass ein funktionell abgrenzbares Teil das Gesamtprodukt zerstört, kennt das Produkthaftungsgesetz nicht. Der Verbraucher wird deshalb regelmäßig nicht an der Problematik des „Weiterfresserschadens“ vorbeikommen und mangels gesetzlicher Verankerung eines erweiterten Fehlerbegriffs auf eine jeweils neue Einzelfallentscheidung angewiesen sein. Diese Entscheidung kann er jedoch nur durch einen für ihn mit einem hohen Kostenrisiko verbundenen Rechtsstreit herbeiführen. Dies bedeutet, dass für die Fälle, in

denen der Mangel schon von Anfang an die Funktionsfähigkeit des gesamten Endprodukts beeinträchtigte, ausschließlich das Gewährleistungsrecht (mit seinen kurzen Verjährungsfristen) greift und nicht die verlängerten Fristen der Produzentenhaftung zum Tragen kommen.

Bezieht man die Grundsätze der Stoffgleichheit auf die oben geschilderten Zahnriemen-Fälle, so dürfte eine Gerichtsentscheidung hier für den Verbraucher jedoch positiv enden. Denn der fehlerhafte Zahnriemen stellt ein funktionell vom gesamten Motor abgrenzbares Einzelteil dar und beeinträchtigt in der Regel auch nicht von Anfang an den Betrieb des Motors. Trotzdem muss ein solcher Fall erst von einem Gericht entschieden werden, bevor abschließende Rechtsklarheit besteht. Bis dahin trägt der Verbraucher das Kostenrisiko für einen Rechtsstreit. Zudem kann der Hersteller in vielen Fällen damit argumentieren, dass hier ein so genannter Ausreißer einer sonst an sich zuverlässigen Produktion vorliegt, und sich damit entlasten.

Gegen eine gesetzliche Normierung des Weiterfresserschadens ließen sich die verlängerten Fristen zur Sachmängelhaftung aufgrund der Schuldrechtsreform ins Feld führen, wonach der Verbraucher künftig zwei Jahre lang Sachmängelrechte geltend machen kann und damit über einen weit längeren Zeitraum hinweg Schutz erhält als bisher. Dieses Argument hilft dem Verbraucher in der Praxis jedoch kaum, da ihm nur innerhalb der ersten sechs Monate nach Ablieferung der Kaufsache dank der neu eingeführten Beweislastumkehr der Nachweis gelingen wird, der Mangel habe schon zum Zeitpunkt der Übergabe vorgelegen. Nach Ablauf des ersten halben Jahres wird der Verbraucher jedoch bei der Durchsetzung von Mängelansprüchen daran scheitern, dass er nicht nachweisen kann, inwieweit z. B. der Zahnriemen bereits zum Zeitpunkt der Übergabe fehlerhaft war oder nicht.

Der ADAC befürwortet deshalb nach wie vor, eine entsprechende Formulierung aus der Rechtsprechung zu den Weiterfresserschäden in den Gesetzestext des Produkthaftungsgesetzes aufzunehmen. Denn es ist nicht einzusehen, warum der Verbraucher außerhalb der Sachmängelfrist durch das Produkthaftungsrecht nicht ausreichend geschützt ist, wenn ein Schaden am Produkt durch ein fehlerhaftes, funktionell abgrenzbares Einzelteil entsteht.

### 3. Schmerzensgeld:

#### a) Airbag

Viel gepriesen und hoch gelobt ist – auch aus ADAC-Sicht größtenteils berechtigterweise – die Errungenschaft des Airbags. So viele Leben der Airbag aber bisher auch gerettet haben mag, der ADAC erhält immer wieder Meldungen von Mitgliedern, dass der Airbag sich ohne Anlass geöffnet hat und dadurch

Brand- und Schürf-Verletzungen entstanden sind. Schlimmere Fälle mag man sich gar nicht ausmalen, zum Beispiel, was passiert, wenn der Beifahrer bei einer solchen Fehlauslösung gerade im Handschuhfach etwas sucht, sich die Schnürsenkel bindet oder einfach einschläft und der Kopf auf die Seite rutscht und der Beifahrer-Airbag ihn wie ein Geschoss aus heiterem Himmel trifft.

Zum einen stellt sich hier natürlich wieder die Frage, wie solche Fälle der Fehlauslösung durch o.g. Frühwarnsysteme bereits beim ersten kleineren Vorfall entdeckt und damit Schäden größeren Ausmaßes verhindert werden können. Zum anderen steht der Verbraucher hier vor dem Problem, dass das Produkthaftungsgesetz Schmerzensgeldansprüche nicht vorsieht. Auch hier muss der Verbraucher wieder auf die deliktische Produzentenhaftung des § 823 BGB zurückgreifen, wenn er seine Rechte durchsetzen will. Das Produkthaftungsgesetz läuft hier ins Leere.

Der ADAC fordert deshalb seit langem die gesetzliche Verankerung eines Schmerzensgeldanspruchs für Produkthaftungsfälle.

#### *b) Schmerzensgeld / Schadensersatzrechtsänderungsgesetz*

Licht ins Dunkel bringt hier möglicherweise das geplante Schadensersatzrechtsänderungsgesetz. Ausdrücklich zu begrüßen ist daher diese vom Gesetzgeber geplante Neuregelung des Anspruchs auf Ersatz von Nichtvermögensschäden im Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften. Dieser Entwurf sieht die Streichung von § 847 BGB vor, in dem bisher die Regelung über das Schmerzensgeld angesiedelt war. Zukünftig wird der Schmerzensgeldanspruch bei den allgemeinen Vorschriften der §§ 249 ff. BGB zu Art und Umfang des Schadensersatzes gesetzlich verankert sein. Der neu gefasste § 253 BGB soll einen neuen Absatz 2 erhalten, der wie folgt lautet:

„Ist wegen einer Verletzung des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit oder der sexuellen Selbstbestimmung Schadensersatz zu leisten, kann auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden, wenn

1. die Verletzung vorsätzlich herbeigeführt wurde
2. oder der Schaden unter Berücksichtigung seiner Art und Dauer nicht unerheblich ist.“

Hierdurch werden – wie unsere Arbeitskreisleiterin Frau Dr. Müller in einem Aufsatz vom Frühjahr zutreffend formuliert hat<sup>4</sup> – zwei in der Praxis bedeutende Haftungslücken geschlossen, weil Schmerzensgeld nunmehr auch in

---

<sup>4</sup> Müller, PHi - 3/2001, 119 ff.

den Fällen verschuldensunabhängiger Gefährdungshaftung sowie der vertraglichen Haftung gefordert werden kann.

Die Einführung eines Schmerzensgelds in Fällen der Gefährdungshaftung, wie z. B. der Produkthaftung, entspricht den langjährigen Forderungen nicht nur des ADAC und anderer Verbraucherschutzverbände. Der ADAC kritisiert zwar in anderer Hinsicht die konkrete Ausgestaltung der neuen Schmerzensgeld-Regelung. Diese Kritik soll jedoch hier nicht behandelt werden, da sie vom Thema wegführen würde. Unter dem Gesichtspunkt „Produkthaftung“ ist die Festschreibung des Schmerzensgeldanspruchs jedenfalls ausdrücklich zu begrüßen.

#### 4. Werbeaussagen der Hersteller:

##### a) „Sicherheit“ durch ABS, Airbag, ESP:

Sämtliche Hersteller wehren sich dagegen, inflationsartig Warnhinweise herauszugeben, mit der Begründung, dass sie vom Verbraucher doch nicht gelesen würden. Auch Schwung bekräftigt in seinem Referat den Grundsatz „weniger ist mehr“<sup>5</sup>. Selbstverständlich ist auch dem ADAC nicht daran gelegen, den Verbraucher mit einer Flut von Warnhinweisen und bunten Aufklebern zu verwirren und ihn darauf hinzuweisen, dass Kleintiere nicht unter der Motorhaube getrocknet werden dürfen.

Ein effektiver Schutz des Verbrauchers muss nach Ansicht des ADAC bereits in einem viel früheren Stadium einsetzen, nämlich bei der Bewerbung des Produkts. Blumige Werbesprüche der Hersteller von absoluter Sicherheit durch ABS, Airbag, ESP und sonstiger Sonder- oder Serienausstattung lullen den Verbraucher derart ein, dass er das Gefühl hat, selbst nicht mehr für das Führen seines Fahrzeuges verantwortlich zu sein und blind auf diese Sicherheitseinbauten vertrauen zu dürfen. Gerade junge Verkehrsteilnehmer geben gerne mal Gas, weil das Auto ja über ABS verfügt und deshalb „viel schneller bremst“, oder sie nehmen so manche Kurve lockerer, weil ESP ja einen Fahrfehler ausgleicht. Die Werbeslogans der Hersteller vermitteln dem Verbraucher häufig das Gefühl, er säße in einem Panzer und sei deshalb unverwundbar.

Zudem wecken diese Werbesprüche natürlich auch eine Erwartungshaltung beim Verbraucher. Regelmäßig erhält der ADAC Beschwerden von Mitgliedern, weil sich z. B. der Airbag bei einem kleinern Aufprall nicht geöffnet hat und bei einem harmlosen Auffahrunfall entsteht schnell die Vermutung,

---

5 40. VGT 2002, S. 92 ff., 96.

das Anti-Blockier-System habe versagt. Hier müssen sich die Hersteller jedoch die Frage gefallen lassen, wer diese Erwartungshaltung beim Verbraucher hervorgerufen hat. Denn schließlich wird ihm ja in der Werbung absolute Sicherheit verkauft, und er wird nicht genügend über die tatsächliche Wirkungsweise der jeweiligen Sicherheitsausstattung aufgeklärt. Auch Claudia Schiffer steigt nach einer Fahrt ohne Sicherheitsgurt und einem Aufprall auf eine Betonmauer lächelnd und unverletzt aus dem Auto.

Aus Sicht des ADAC ließe sich die Zahl der erforderlichen Warnhinweise tatsächlich erheblich reduzieren, wenn im Vorfeld bei der Werbung klare Aussagen getroffen würden. Gerade im Hinblick auf zahlreiche Fahrerassistenzsysteme, die künftig auf den Markt kommen werden, ist es unerlässlich, dem Verbraucher das Bewusstsein der Eigenverantwortung nicht durch übertriebene Werbeaussagen zu nehmen.

*b) Einschlägige Informationen des Herstellers:*

Art. 5 der neuen Produktsicherheitsrichtlinie<sup>6</sup> sieht vor, dass „die Hersteller im Rahmen ihrer jeweiligen Geschäftstätigkeit dem Verbraucher einschlägige Informationen zu erteilen haben, damit er die Gefahren, die von dem Produkt während der üblichen oder vernünftigerweise vorhersehbaren Gebrauchsdauer ausgehen und die ohne entsprechende Warnhinweise nicht unmittelbar erkennbar sind, beurteilen und sich dagegen schützen kann“.

Geht man von der oben geschilderten Problematik aus, was ABS, ESP und Airbag angeht, scheint es auch im Sinne der EU-Gesetzgeber zu liegen, dass dem Verbraucher die Chance gegeben werden muss, die Gefahren, die das erworbene Produkt, in unserem Falle also das Kraftfahrzeug, birgt, eigenverantwortlich beurteilen zu können.

Der ADAC appelliert daher schon im Vorfeld an den Gesetzgeber, bei der Umsetzung der Richtlinie eine Formulierung in den Gesetzestext aufzunehmen, wonach Werbeaussagen der Hersteller nicht dazu führen dürfen, die Gefahren, die von einem Produkt ausgehen, zu verharmlosen und das Urteilsvermögen des Verbrauchers, was die Gefahrenträchtigkeit des von ihm erworbenen Produkts angeht, zu beeinträchtigen. Als Rechtfertigung für eine solche gesetzliche Normierung dient z. B. Artikel 3 Absatz 3 f der Richtlinie. Danach wird als Kriterium dafür, dass ein Produkt den allgemeinen Sicherheitsanforderungen entspricht, „die Sicherheit, die von den Verbrauchern vernünftigerweise erwartet werden kann,“ herangezogen. Diese Formulierung impliziert nach Ansicht des ADAC eine deutliche Forderung, Werbeaussagen so zu formulieren, dass der Verbraucher vernünftigerweise nicht

---

<sup>6</sup> A.a.O.

mehr Sicherheit erwartet und auf mehr Sicherheit vertraut, als er tatsächlich bekommt.

Dass bereits ein Umdenken stattgefunden hat, was allzu viel versprechende Werbeaussagen der Hersteller anbelangt, zeigt das neue Sachmangelrecht, das eine Kaufsache auch dann als mangelhaft einstuft, wenn die Werbeaussagen des Herstellers unzutreffend sind<sup>7</sup>. Zu begrüßen wäre es deshalb, wenn diese erweiterte Verantwortung des Herstellers auch im Produkthaftungsrecht normiert würde.

##### *5. Aufklärung des Verbrauchers über Produktgefahren:*

###### *a) Kunden-Anschreiben:*

Auch hier wollen wir uns nicht mit übertriebenen Warnhinweisen beschäftigen, sondern auf konkrete Fälle beziehen, in denen bereits ein Rückruf oder zumindest eine Nachbesserungsaktion stattfindet. Auffallend sind in diesem Zusammenhang die verharmlosenden Kunden-Rundschreiben, die zum Teil von den Herstellern verfasst werden. Darin ist nur selten die Rede von einer konkreten Gefahr, die vom Produkt ausgeht, sondern in der Regel lediglich von einer geringfügigen Produktverbesserung, die der Hersteller dem Kunden im Rahmen einer Rückrufaktion „anbietet“. Dem Verbraucher wird auf diese Weise regelmäßig nicht die Notwendigkeit deutlich gemacht, umgehend die nächste Vertragswerkstatt aufzusuchen. Vielmehr wird er aufgrund eines solchen Schreibens „bei Gelegenheit“ einen Werkstattbesuch einplanen. Hier stellt sich die Frage, ob der Hersteller damit seiner Verpflichtung zur Aufklärung des Kunden genügt. Im Folgenden möchte ich hier nur ein Beispiel aus der Praxis nennen:

Bei einem viel verkauften Mittelklassefahrzeug trat das Problem auf, dass sich die Verschiebevorrichtungen der vorderen Sitze nicht mehr richtig justieren ließen. Ich denke, jeder hier kann sich vorstellen, was passieren kann, wenn die Verschiebevorrichtung blockiert und der Sitz während der Fahrt nach vorne schnellt. Der Hersteller aber begründete in seinem Rückrufschreiben die Aufforderung zum Werkstattbesuch wie folgt: „Damit Ihnen Ihr Fahrzeug auch in Zukunft stets zuverlässig zur Verfügung steht, möchten wir an Ihrem Fahrzeug vorsorglich die Verschiebevorrichtung der vorderen Sitze zum leichteren Zugang der Rücksitze auf den neuesten technischen Stand bringen ...“. Der Verbraucher wähnt sich also weiterhin in Sicherheit und wird aufgrund des verharmlosenden Herstellerschreibens keinesfalls bewusst mit der konkreten Gefahr umgehen.

---

<sup>7</sup> § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB.

*b) Deutliche Information:*

Die in Artikel 5 der Richtlinie<sup>8</sup> vorgesehene Verpflichtung der Hersteller, dem Verbraucher einschlägige Informationen zu erteilen, damit er Gefahren, die von dem Produkt ausgehen, erkennen kann, muss auch die Vorgehensweise der Hersteller bei der Durchführung eines Rückrufs mit einbeziehen. Nur auf diese Weise lässt sich vermeiden, dass Rückrufschreiben bzw. Nachbesserungsaufrufe im Vorfeld eines Rückrufs, die womöglich noch Werbeaussagen enthalten, so verklausuliert und verharmlosend formuliert werden, dass der Verbraucher die vom Produkt ausgehende Gefahr nicht erkennt und ein notwendiges Handeln, nämlich eine Kontaktaufnahme mit der Vertragswerkstatt unterlässt oder auf die lange Bank schiebt.

*6. Kostentragungspflicht:*

Zu guter Letzt möchte ich eine weitere langjährige ADAC-Forderung nochmals publik machen: Nach wie vor enthält das Produktsicherheitsgesetz keine Regelung zur Kostentragungspflicht für Nachbesserungsarbeiten im Rahmen einer Rückrufaktion.

Zwar sind die Hersteller in diesem Zusammenhang ausdrücklich lobend zu erwähnen, da in der Regel problemlos die Kosten auf Kulanzbasis übernommen werden. Nicht erfasst werden von dieser „Kulanz“ jedoch die Fälle, in denen der Verbraucher schon lange, bevor es zum Rückruf kam, den Mangel auf seine Kosten hat beseitigen lassen. Sei es, weil er z. B. beim „Scheibchenrückruf“ noch nicht vom Hersteller informiert wurde, der Mangel sich bei seinem Fahrzeug aber schon bemerkbar gemacht hatte, oder sei es, dass er schlicht und einfach „zu früh dran war“, also der Hersteller noch zu wenig Fehlermeldungen erhalten hatte, um über einen Rückruf nachzudenken.

Die Erfahrungswerte zeigen, dass die Großzügigkeit der Hersteller in diesen Fällen schnell ein Ende hat, und nur dann, wenn der ADAC sich mit dem jeweiligen Hersteller in Verbindung setzt, im Einzelfall dem Verbraucher nachträglich die Kosten der Reparatur erstattet werden. Praktisch gesehen, wird also der Kunde, der sich frühzeitig an den Händler oder Hersteller wendet, weil ihm ein gefahrenträchtiger Fehler an seinem Fahrzeug aufgefallen ist, und der den Hersteller durch diese Fehlermeldung bei der Marktüberwachung unterstützt, hinsichtlich der Übernahme der Reparaturkosten „bestraft“. Denn erst, wenn ein offizieller Rückruf erfolgt ist, zeigt der Hersteller sich hinsichtlich der Reparaturkostenübernahme „kulant“. Wer zu früh dran war, geht leer aus.

---

<sup>8</sup> A.a.O.

Um diesen Missstand zu beheben, fordert der ADAC die gesetzliche Verankerung einer Kostentragungspflicht zu Lasten des Herstellers und zugunsten des Verbrauchers. Damit wäre auch den „Pionieren“ gedient, die einen Fehler, der zum Rückruf führt, frühzeitig entdecken. Denn es ist nicht einzusehen, warum diese für eine Nachbesserung, die andere später umsonst erhalten, bezahlen müssen.

### *7. Fazit und Ausblick:*

Dies war ein wegen der Kürze der Zeit nur begrenzter Ausschnitt aus den Alltagsproblemen des Verbrauchers auf dem weiten Feld der Produkthaftung. Bereits bei diesem kurzen Einblick zeigt sich jedoch, dass die Stellung des Verbrauchers nach wie vor deutlich gestärkt werden muss.

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung des Verbraucherschutzes hält der ADAC daher für unerlässlich:

- die „Buchführungspflicht“ der Händler über Fehlermeldungen der Kunden,
- die Aufnahme einer erweiterten Fehlerdefinition im Produkthaftungsgesetz hinsichtlich Schäden am fehlerhaften Produkt selbst (Weiterfresserschäden),
- ein Schmerzensgeld auch bei der Produkthaftung (evtl. gelöst durch das geplante Schadensersatzrechtsänderungsgesetz),
- die gesetzliche Verankerung des Grundsatzes, dass Werbeaussagen der Hersteller nicht das Urteilsvermögen des Verbrauchers einschränken dürfen, was die Gefährlichkeit eines Produktes anbelangt,
- die gezielte Aufklärung des Verbrauchers über die Gefährlichkeit eines Produktfehlers,
- die gesetzliche Normierung der Kostentragungspflicht für Nachbesserungsarbeiten im Rahmen von Rückrufaktionen.

Hinsichtlich der Umsetzung der neuen Produktsicherheitsrichtlinie appelliert der ADAC daher an den Gesetzgeber, die hier aufgezeigten Schwachstellen des Produkthaftungsrechts zu beheben. Gleichzeitig wendet der ADAC sich an die Fahrzeughersteller mit der Forderung, eine effiziente Marktüberwachung sicherzustellen und Werbeaussagen nicht auf Kosten der Verbrauchersicherheit zu formulieren.

## Produkthaftung im Straßenverkehr

### – Eine kleine Bestandsaufnahme „auf hohem Anspruchsniveau“ –

Dr. Siegfried Schwung, Rechtsanwalt,  
Leiter Rechtsabteilung Produkt, DaimlerChrysler AG, Stuttgart

#### *I. Rechtstatsächlicher Hintergrund*

Die zugrunde liegenden Sachverhalte für die in der Automobilindustrie (einschließlich Zulieferindustrie) zu bearbeitenden Produkthaftungsfälle betreffen regelmäßig den Betrieb von Kraftfahrzeugen. Es handelt sich folglich für die hier beteiligten Anspruchsteller und Anspruchgegner zum größten Teil um Vorgänge, die faktisch mit dem Straßenverkehr im Zusammenhang stehen. Wenngleich sie nicht der Materie des Verkehrsrechts unterfallen, erscheint daher die regelmäßige Befassung durch einen Arbeitskreis angezeigt. Zu erinnern ist an die Behandlung der Produkthaftung der Kfz-Hersteller auf den Verkehrsgerichtstagen 1983, 1988 und 1996. Die heutigen Ausführungen und Beratungen sind vor dem Hintergrund der weltweiten Zunahme von Produkthaftungsfällen zu sehen. Vor 19 und 14 Jahren, als das Thema das erste und zweite Mal auf der Tagesordnung eines Verkehrsgerichtstages stand, musste noch eher in die Zukunft geschaut werden, da die Automobilindustrie damals praktische Erfahrungen in erster Linie im Traditionsland der Produkthaftung USA sammeln konnte<sup>1</sup>. Zwar gab es bereits einschlägige Rechtsprechung, wie etwa den klassischen Lehrbuchfall der Hühnerpestentscheidung des Bundesgerichtshofs<sup>2</sup> zur Beweislastumkehr beim Verschulden<sup>3</sup>. Es fehlte aber weitgehend die Anschauung aus dem Straßenverkehr anhand verfügbarer deutscher Judikatur. Einschlägig waren vor allem die schon vom Reichsgericht entschiedenen Bremsen-Fälle<sup>4</sup>, wo es etwa um unterdimensionierte Bremsnocken, so dass im Ergebnis die Räder zu scharf oder ggfs. gar nicht gebremst wurden, als Konstruktionsfehler ging.

1988 wurde zur damals noch relativ jungen EG-Richtlinie 85/374 vom 25.07.1985 zur Produkthaftung, deren Transformation in nationale Rechte erst

---

1 v. Hülsen, Rechtsvergleichendes zur Rückruffpflicht, 21. VGT 1983, 223 ff. und Brüning-Brinkmann, EG-Produkthaftungsrichtlinie – Neue Risiken für die Kraftfahrzeugindustrie?, 26. VGT 1988, 215 ff.

2 BGHZ 51,91.

3 Der Geschädigte ist übrigens auch von dem Beweis der objektiven Pflichtwidrigkeit entlastet, BGH NJW 1996, 2507.

4 RGZ 163, 21; RG DR 1940, 1293; siehe aber auch BGH VersR 1971, 80.

sukzessive erfolgte<sup>5</sup>, referiert<sup>6</sup> und dabei jedenfalls eine erhöhte Sensibilisierung vorausgesagt. Obschon in den vergangenen Jahren keine amerikanischen Verhältnisse, die im Übrigen eher dem völlig andersartigen Prozessrecht und den obwaltenden Umfeldbedingungen, als der dort klassischen strikten Gefährdungshaftung zugeschrieben werden müssen, eingetreten sind, haben Produkthaftungsfälle in der Tat zugenommen. So war dann auch dem Bundesgerichtshof mehrfach Gelegenheit gegeben, sich der Materie nicht nur anzunehmen, sondern diese auch fortzuentwickeln<sup>7</sup>.

Beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr ist zwischen Produkthaftungsfällen, die die Aktive Sicherheit und solche, die die Passive Sicherheit betreffen, zu unterscheiden. Bei der Aktiven Sicherheit geht es beispielsweise um die Lenkung, Bremsanlagen und schlichtweg das gesamte Handling eines Fahrzeuges, um möglichst unfallfrei zu fahren, während die Passive Sicherheit Fahrzeugeigenschaften und -einrichtungen umfasst, die im Falle eines Unfalls Schutz vor Personenschäden bieten sollen, z. B. Kräfteabsorption durch Verformungen der crashoptimierten Fahrzeugstruktur als Aufprallschutz, Erhaltung von Überlebensräumen in der Fahrzeugkabine bei Überschlägen, Sicherheitsgurte und Airbags als Rückhaltesysteme.

Überwiegend werden Konstruktionsfehler behauptet. Die ansteigende Komplexität der Produkte bietet insofern bei technischen Innovationen zusätzliche Angriffsflächen, wobei von Anspruchstellern bzw. Klägern häufig die Ratio von Konstruktionen im Gesamtsystem Fahrzeug verkannt wird. Dabei mögen bisweilen beim Kfz-Benutzer falsche Vorstellungen über den Wirkungsgrad bestimmter Sicherheitseinrichtungen, wie z. B. in Bezug auf elektronische Fahrsicherheitssysteme zur Aktiven und Passiven Sicherheit, bestehen, deren maßgeblicher bestimmungsgemäßer Zweck mitnichten ein absoluter Unfallschutz ist, so dass der Fahrer von seiner Verantwortung im Straßenverkehr enthoben wäre. Gegenteiligen Erwartungen ist durch zutreffende Produktbeschreibungen und Hinweise insbesondere in den Bedienungsanleitungen vorzubeugen<sup>8</sup>. Fabrikationsfehler, d. h. Abweichungen von der Spezifikation im Herstellungsprozess, werden weniger moniert und kommen bei Kraftfahrzeugen aufgrund der eingeführten Qualitätssicherungssysteme als so genannte Ausreißer nur sehr selten vor<sup>9</sup>. Hingegen gewinnt der

---

5 In Deutschland mit dem Produkthaftungsgesetz vom 15.12.1989 vergleichsweise früh und in Frankreich dagegen erst mit Gesetz v. 19.05.1998.

6 Brüning-Brinkmann, FN 1; Reinelt, Produkthaftung für Kraftfahrzeuge, 26. VGT 1988, 220 ff.; Sack, Produkthaftung für Kraftfahrzeuge, 26. VGT 1988, 245 ff.

7 Dazu zuletzt Kullmann, NJW 2002, 30 ff. u. NZV 2002, 1 ff.

8 Foerste, in: Graf von Westphalen, Produkthaftunshandbuch I, 2. Aufl., § 24 Rdn. 66 ff.

9 Zu den rechtlichen Anforderungen der Prüfungen s. Kullmann, in: Kullmann/Pfister, Produzentenhaftung, Kza. 1520, S. 34 ff.

Instruktionsfehler vor dem Hintergrund der sich verschärfenden Rechtsprechung zu den Warnhinweisen an Bedeutung. In diesem Zusammenhang sind auch die erweiterten Hinweis- und Warnpflichten aufgrund der Produktbeobachtungspflicht, wie sie vor allen Dingen in der sogenannten Motorrad-Lenkerverkleidungsentscheidung des Bundesgerichtshofes<sup>10</sup> ausgebildet worden sind, zu sehen. Betriebsanleitungen für Kraftfahrzeuge haben daher in den letzten Jahren nicht alleine aufgrund der erhöhten Erklärungsbedürftigkeit komplexer Systeme in beträchtlichem Umfang zugenommen.

## *II. Rechtsentwicklung in Deutschland*

Seit dem Verkehrsgerichtstag 1983 hat sich die Rechtslage erheblich fortentwickelt. Der Gesetzgeber hat mit dem Produkthaftungsgesetz vom 15.12.1989 und dem Produktsicherheitsgesetz vom 22.04.1987 gehandelt. Beide Gesetze basieren auf EG-Richtlinien. Die für das Produktsicherheitsgesetz maßgebliche Richtlinie 92/59 vom 29.06.1992 ist gerade durch eine überarbeitete Fassung, Richtlinie 2001/95, abgelöst worden<sup>11</sup>, so dass der Gesetzgeber demnächst wieder auf den Plan treten muss. Dadurch ist zum einen für Rechtsvereinheitlichung in der EU und zum anderen konkret in Deutschland positiv-rechtlich zu vielen Einzelfragen für Klarheit gesorgt worden. Zwar hat etwa das Produkthaftungsgesetz in seinem § 1 für Produktfehler die verschuldensunabhängige Haftung des anglo-amerikanischen Rechtskreises neu eingeführt, doch haben sich die Auswirkungen im Ergebnis gegenüber der klassischen Deliktshaftung aufgrund der Regeln zur Beweislastumkehr beim Verschulden des § 823 BGB als weniger gravierend herausgestellt. Für den Konstruktionsfehler ist von Bedeutung, dass § 1 Abs. 2 Ziff. 5 ProdHaftG die Haftung für den so genannten Entwicklungsfehler ausschließt. Entsprechend ergibt sich gemäß § 3 Abs. 2 ProdHaftG ein Fehler ebenso wenig deshalb, weil später ein verbessertes Produkt in den Markt gebracht wurde. Dieser vom deutschen Gesetzgeber gewählte Ansatz ist auch zutreffend, um die Innovationsbereitschaft der Industrie nicht durch unvorhersehbare Haftungen für Entwicklungsfehler zu beeinträchtigen<sup>12</sup>. § 4 ProdHaftG hat eine

10 BGH NJW 1987, 1009; bestätigt durch BGH NJW 1994, 3349 – Verwechslung der Steckerverbindung von als Zubehör gelieferter Elektrodenkabel eines Atemüberwachungsgerätes.

11 ABI. EG L 11 v. 15.1.2002, S. 4 ff.; zur Richtlinie 92/59 s. Ulmer, Produktsicherung und -haftung im Kfz-Bereich, 34. VGT 1996, 174 ff.

12 Von der Möglichkeit des „opt in“ gemäß Art. 15 Abs. 1 lit b) der EG-Richtlinie, eine strikte Haftung für das Entwicklungsrisiko vorzusehen, haben uneingeschränkt übrigens nur Luxemburg und Finnland Gebrauch gemacht. Eine Revision der Richtlinie, wonach etwa für Entwicklungsfehler in jedem Fall eine Haftung einzuführen wäre, ist unlängst im 2. Bericht der Kommission, KOM/2000/0893, vom 31.01.2001 nicht vorgeschlagen worden.

Klarstellung zu den Haftungsadressaten gebracht<sup>13</sup>. Was allgemein festgestellt werden kann, ist, wie bereits erwähnt, eine höhere Sensibilisierung in Verbraucherkreisen und bei Anwälten. Materiell-rechtlich einschneidender sind die Folgen der ober- und höchstrichterlichen Rechtsprechung. Die gebotene Kürze dieses Beitrages verbietet einen vollständigen Überblick. Nachfolgend können nur einige wenige Entwicklungslinien der deliktischen Produkthaftung zu den Produktfehlern und zu Beweisfragen angesprochen werden<sup>14</sup>.

### 1. Fehlerkategorien

An den klassischen Fehlern „Konstruktionsfehler“, „Fabrikationsfehler“ und „Instruktionsfehler“ hat sich nichts geändert<sup>15</sup>. Als Beispiele aus der Rechtsprechung auf dem Fahrzeugsektor sind ein fehlerhaft konstruiertes Vorderadschutzblech bei einem Fahrrad<sup>16</sup> als Konstruktionsfehler, ein Ventilbruch im Motor wegen eines Materialfehlers<sup>17</sup> und ein nicht zurückgehender Gaszug beim Auto<sup>18</sup> als Fabrikationsfehler sowie eine ungenügende Bedienungsanleitung für eine Schnellspannvorrichtung des Vorderrads eines Mountainbikes<sup>19</sup> als Instruktionsfehler zu nennen.

Die bedeutendste Entwicklung ist bei der Verschärfung der Warnpflichten auszumachen. Die Rechtsprechung hat mit den zahlreichen Urteilen zu den Baby-Tee-Fällen<sup>20</sup> erhebliches Aufsehen erregt. Der Bundesgerichtshof hat hier detailliert spezifiziert, wie Warnhinweise zu formulieren, indem sie insbesondere nach amerikanischem Muster die konkreten Gesundheitsgefahren nennen, und gestalterisch auffällig anzubringen sind<sup>21</sup>. Dabei zeigt sich eine Einstellung, die vergleichbar der Rechtslage in den USA bisweilen dem verständigen Verbraucher die intellektuelle Fähigkeit des Verstehens redaktionell üblicher Texte abspricht. Obwohl weiterhin der Grundsatz gelten soll, dass all-

13 Vgl. dazu auch zuletzt Kremer, Produktsicherung und -haftung im Kfz-Bereich, 34. VGT 1996, 159 ff.

14 Zu den Trägern der straf- und zivilrechtlichen Produktverantwortung etwa hat 1996 ohnehin Kremer, a.a.O., vorgetragen, so dass hierauf heute nicht erneut eingegangen werden muss; die Rückrufpflicht war 1983 Thema, vgl. Schmidt-Salzer, Wegener u. Löwe, 21. VGT 1983, 219 ff., 229 ff. und 239 ff., sowie zuletzt 1996 auch zum neuen Produktsicherheitsgesetz: Bodewig, 34. VGT 1996, S. 141 ff.

15 Palandt-Thomas, BGB, 61. Aufl., § 3 ProdHaftG Rdn. 13-15.

16 LG Berlin MDR 1997, 246.

17 OLG Köln, VersR 1991, 348.

18 BGHZ 86, 256, eine Entscheidung zum Weiterfresserschaden als Verletzung des Integritätsinteresses und somit des Eigentums iSd. § 823 Abs. 1 BGB im Anschluss an die grundlegende Schwimmschalterentscheidung, BGHZ 67, 359; zur Abgrenzung s. zuletzt BGH VersR 2001, 462.

19 OLG Düsseldorf NJW 1997, 2333.

20 BGH NJW 1992, 560; 1994, 932; 1995, 1286.

21 Zur Kausalität der Beachtung eines hypothetischen Warnhinweises zuletzt differenzierend BGH NJW 1999, 2273.

gemeines Erfahrungswissen des Benutzerkreises nicht zum Inhalt einer Warnung gemacht werden muss<sup>22</sup>, mag ein Höhepunkt der Judikatur zur Aufklärungspflicht in der Entscheidung zu einem fehlenden Warnhinweis bei einem Papierreißwolf<sup>23</sup> erkannt werden. In ihr wird nämlich eine Warnung vor einer für jedermann durchaus einsichtigen Gefährdung gefordert. Zunächst bestätigt der 6. Senat erneut, dass vor erkennbaren Gefahren nicht gewarnt werden muss. Da aber ein Reißwolf nicht mit einer Kreissäge oder Brotmaschine vergleichbar sei, weil die gefährlichen Betriebsteile nicht ohne weiteres visuell wahrgenommen werden können, hat der 6. Senat die Erkennbarkeit der Gefahr abgelehnt. Obwohl das Gefahrenpotential eines Reißwolfs schon in der Bezeichnung der Produktgattung zum Ausdruck kommt, ist danach in diesem Fall die Einsicht der Gefährdung wortwörtlich von der intellektuellen Erfassbarkeit auf die physische Sichtbarkeit reduziert und die Grenze zwischen der Hersteller- und der Eigenverantwortung ein gutes Stück zu Gunsten des Verbrauchers und zu Lasten des Herstellers verschoben worden.

Im Übrigen sind im Hinblick auf die Zweckmäßigkeit entsprechender Anforderungen an die Instruktionspflicht, wonach unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Erfahrungswissens eines Verbrauchers über Selbstverständlichkeiten aufgeklärt wird, erhebliche Zweifel angebracht. Mit einer Inflationierung von Warnhinweisen bzw. -aufklebern geht insbesondere auch die Gefahr der Verwässerung einher. Beim Verbraucher steht ein Gewöhnungseffekt derart zu befürchten, dass er wirklich sinnvolle Warnungen dann entweder gar nicht wahr oder zumindest nicht mehr ernst nimmt. Schließlich hat entsprechend für den Inhalt von Warnhinweisen zu gelten, dass eine kürzere Fassung – selbst bei nicht vollständiger Darstellung aller Risiken – eine größere Aufmerksamkeit erreicht und damit möglicherweise eine höhere Wahrscheinlichkeit der Befolgung bewirken dürfte.

Aus der Verkehrssicherungspflicht heraus ist die Produktbeobachtungspflicht entwickelt worden, die zu erweiterten Hinweispflichten nach Inverkehrbringen des Produkts geführt hat<sup>24</sup>. Neben dem Konstruktionsbereich, dem Fabrikationsbereich und dem Instruktionbereich wird die Produktbeobachtung als vierter Pflichtenbereich bei der Warenherstellung gesehen<sup>25</sup>. Hier und nur hier kann übrigens der so genannte Entwicklungsfehler Relevanz

---

22 BGH NJW 1986, 1863 - Montageanleitung für Überrollbügel unter Berücksichtigung des normalen technischen Fachwissens eines Monteurs.

23 BGH NJW 1999, 2815.

24 S. ausführlich Michalski, BB 1998, 961.

25 Kullmann, FN 9, Kza. 1520, S. 51 ff.

gewinnen, indem er die Verpflichtung zu öffentlichen Hinweisen bzw. Warnungen und ggf. Rückrufen auslöst<sup>26</sup>.

Eine wichtige Entscheidung zur Produktbeobachtungspflicht stammt bekanntlich aus dem Kraftfahrzeugbereich<sup>27</sup>. Es ging um die unzulängliche Kompatibilität eines von einem Dritten hergestellten Zubehörs, die eine sicherheitsrelevante Beeinträchtigung des Fahrverhaltens eines Motorrads bedingt hat. Zwar ist danach in erster Linie der Zubehörerhersteller zur Prüfung verpflichtet, ob sein Produkt der Bestimmung nach gefahrlos verwendet werden kann. Ebenso hat dieser Zubehörerhersteller bei der Produktbeobachtung sein besonderes Augenmerk hierauf zu richten. Zusätzlich sollen jedoch auch für den Fahrzeughersteller im Hinblick auf die Kombinationsgefahren Verkehrssicherungspflichten bestehen. Ihn trifft so mittelbar auch eine Verantwortung für Drittprodukte. Dies gilt zunächst, falls er Vorrichtungen für die Montage des Zubehörs angebracht hat, des Weiteren bei allgemein gebräuchlichen Kombinationsteilen, bei deren Unverträglichkeit ein risikoloser Einsatz des eigenen Produkts ausgeschlossen ist, und in jedem Fall bei konkretem Anlass der Gefährdung der Sicherheit. Diese Entscheidung mag dogmatisch zutreffend hergeleitet sein, so liegt sie doch nahe an der Grenze einer Haftungszurechnung aus Billigkeitsgesichtspunkten. Dem Fahrzeughersteller ist eine weitgehende Verpflichtung zur Untersuchung des am Markt erhältlichen Zubehörs und ggf. zur Warnung der Verbraucher auferlegt worden. Es reicht nicht aus, dass er bestimmtes Zubehör prüft, freigibt und entsprechend empfiehlt. Er darf sich darüber hinaus auch nicht einmal auf eine TÜV-Freigabe verlassen, wie sie etwa im Sachverhalt des Bundesgerichtshof-Urteils für die Lenkerverkleidung sogar erteilt worden war. Vielmehr trifft ihn im Hinblick auf die Sicherheit des Gesamtsystems Fahrzeug plus Zubehör die volle Versuchs- bzw. Erprobungslast mit der faktischen Überwälzung von Kosten und Haftungsrisiken vom Zubehörerhersteller auf ihn.

Zur Produktbeobachtung sei noch angemerkt, dass angesichts der Vielzahl von auf dem Markt erhältlichen Zubehörartikeln und Modifizierungsmöglichkeiten die vom Bundesgerichtshof aus der Verkehrsicherungspflicht heraus aufgestellten Anforderungen bei kleineren Herstellern und Importeuren nur sehr schwer oder mit unverhältnismäßig hohem wirtschaftlichen Aufwand erfüllt werden können. Bisweilen stellt sich dies als auf eine – jedenfalls subjektiv – unmögliche Leistung gerichtete Forderung dar.

---

26 Zur Warnpflicht vgl. Palandt-Thomas, aaO., § 1 ProdHaftG Rdn. 21 und § 823 BGB Rdn. 208 f.; zur Rückrufflicht s. Bodewig, Der Rückruf fehlerhafter Produkte, 1999, S. 183.

27 Motorrad-Lenkerverkleidung, s. FN 10; s. dazu Kullmann, BB 1987, 1957.

## 2. Beweislast

Insbesondere das US-amerikanische Beweisrecht<sup>28</sup> hat in Amerika die Produkthaftung groß gemacht<sup>29</sup>. Wenngleich wir vom US-Prozessrecht noch weit entfernt sind, gilt ebenfalls bei uns, dass eine Befassung mit einem Produkthaftungsfall ohne Kenntnis der maßgeblichen Beweisregeln höchst unprofessionell wäre. Auch in dieser Hinsicht hat die Rechtsprechung vornehmlich die Interessen des Verbrauchers im Auge gehabt. Auf die Umkehr der Beweislast für die Voraussetzungen des Verschuldens bei § 823 BGB durch das Hühnerpesturteil wurde hingewiesen. Diese schon ältere Entscheidung ist immer wieder bestätigt worden<sup>30</sup>. Soweit der Produzent beweisfällig bleibt, bedeutet dies im Ergebnis auch beim Schmerzensgeld gemäß § 847 BGB eine strikte Haftung wie für die materiellen Schäden nach dem Produkthaftungsgesetz. Abgesehen von den doch beträchtlichen Unterschieden bei der Anerkennung bestimmter immaterieller Schäden und insbesondere den Schmerzensgeldbeträgen, ist insofern de facto schon seit langem eine Annäherung an das anglo-amerikanische Recht erfolgt.

Durch die Einführung der so genannten Befundsicherungspflicht hat der Bundesgerichtshof eine noch viel weitreichendere Beweisregel aufgestellt. Dabei geht es um die Fehlerhaftigkeit des Produktes in dem Zeitpunkt, in dem es den Herrschaftsbereich des Herstellers verlässt. Ein Produkthaftungsanspruch setzt einen Produktfehler bei Inverkehrbringen des Erzeugnisses voraus. Demnach betrifft die Beweisregel das Vorhandensein eines relevanten Produktfehlers selbst. Grundsätzlich soll gemäß der klassischen Regel, wonach der das Tatbestandsmerkmal Behauptende dieses auch zu beweisen hat, die Beweislast für das Vorhandensein von Produktfehlern durchaus weiterhin dem Anspruchsteller bzw. Kläger obliegen<sup>31</sup>. Indes hat der Bundesgerichtshof bekanntlich durch die Mineralwasserflaschenentscheidungen<sup>32</sup> dem Kläger mit erheblichen Beweiserleichterungen geholfen. Der 6. Senat verweist im Hinblick auf die potentielle Berstgefahr von Mehrwegflaschen, die mit kohlenensäurehaltigen Getränken befüllt werden, auf das überwiegende Verbrau-

---

28 Pre-trial discovery mit dem hierzulande unzulässigen Ausforschungsbeweis; übrigens soll der amerikanischen discovery und insbesondere dem Ausforschungsbeweis in Deutschland auch nicht, wie manche glauben machen wollen, durch die Neuregelung des § 142 ZPO der Weg bereitet worden sein, BT DS 14/6036 S. 120.

29 Andere maßgebliche Faktoren sind der Mündlichkeitsgrundsatz – „jury trial“, das risikolose Klagen aufgrund des möglichen Erfolgshonorars und verschiedene Umfeldbedingungen, wie unzureichende soziale Absicherung, starke Ausprägung des Verbraucherschutzes und die hohe Anwaltsdichte.

30 Zuletzt BGH NJW 1991, 1948 und BGH NJW 1999, 1028; zur Beweislastumkehr in Bezug auf die objektive Pflichtwidrigkeit s. FN 3.

31 BGH NJW 1998, 162.

32 BGH NJW 1993, 528 und NJW 1995, 2162.

cherinteresse, dass der Abfüller die Mehrwegflaschen auf ihre einwandfreie Beschaffenheit hin überprüft und den Befund sichert. Danach hat der Hersteller aufgrund dokumentierter Kontrollen zu beweisen, dass seine Qualitätssicherungssysteme das Inverkehrbringen eines fehlerhaften Produktes ausschließen. Gelingt ihm dieser Beweis nicht, wird das Vorhandensein des später entdeckten Fehlers in dem Zeitpunkt, in dem das Produkt den Herrschaftsbereich des Produzenten verlassen hat, vermutet<sup>33</sup>. Da, nachdem offenbar schon der Befundsicherungspflicht nicht genügt worden ist, eine Erschütterung oder gar Widerlegung der Vermutung ausscheiden dürfte, handelt es sich schließlich auch hier im Ergebnis um eine partielle Beweislastumkehr.

Übrigens hat die Schuldrechtsreform mit § 476 BGB positiv-rechtlich eine ähnliche grundsätzliche Regelung zum Verbrauchsgüterkauf hervorgebracht, wobei dort vorausgesetzt ist, dass der Mangel sich innerhalb von sechs Monaten nach Gefahrübergang zeigt. Zur Wahrung der Einheitlichkeit des Beweisrechts sollte sich die aus einer Befundsicherungspflicht des Produkthaftungsrecht ergebende Beweislastregel entsprechend nur auf solche Fehler von Verbrauchsgütern<sup>34</sup> beziehen, die sich innerhalb von sechs Monaten, nachdem das Erzeugnis den Herrschaftsbereich des Herstellers verlassen hat oder jedenfalls nachdem – im Regelfall des Gefahrübergangs – die Übergabe an den Erstverbraucher erfolgt ist, gezeigt haben. Außerdem sollte – wie in § 476 BGB geregelt – selbstverständlich sein, dass die Fehlervermutung nicht eingreift, wenn sie mit der Art der Sache oder des Mangels unvereinbar ist. Unter dem Blickwinkel einer interessengerechten Regelung wäre zudem konsequent, wenn für die Gewährung der Beweiserleichterung der Fehler dann auch innerhalb der 6-Monatsfrist beim Hersteller geltend gemacht worden sein muss.

### III. Fazit

Das Produkthaftungsrecht hat einen Stand erreicht, den man aus Sicht der Verbraucher wahrscheinlich begrüßt und aus der Warte der Haftungsadressaten vielleicht als gerade noch annehmbar bezeichnen kann. Die Entwicklung der letzten Jahre ist teilweise im Spannungsfeld Herstellerverantwortung

---

33 Die in den Arbeitskreissitzungen des 40. Deutschen Verkehrsgerichtstages anwesenden Mitglieder des 6. Senats des Bundesgerichtshofes haben dort zum Ausdruck gebracht, dass durch die Mineralwasserflaschenentscheidungen die Befundsicherungspflicht mit den beweisrechtlichen Konsequenzen nicht allgemein eingeführt, sondern eher für besonders gefahrgeneigte Produkte vorgesehen sei, wobei nicht an Kraftfahrzeuge gedacht wurde.

34 Dazu, dass die Beweislastumkehr nur bei Verbrauchsgütern als interessengerecht erscheint, BT DS 14/6040 S. 245.

– Eigenverantwortung zu sehen. Auch ist eine durch soziale Interessen indizierte Sphärenverantwortung begründet worden. Bei den Instruktionspflichten spricht viel dafür, es im Hinblick auf den Wirkungsgrad von Warnhinweisen eher mit der Maxime zu halten: Weniger ist mehr! Die Produktbeobachtungspflicht sollte stets allseits interessengerecht innerhalb klarer Konturen eingreifen; der Rechtsprechung wäre hier auch mehr Realitätssinn für das Machbare zu wünschen. Eine weitere Veränderung des Beweisrechts zu Lasten der Hersteller ist abzulehnen. Vielmehr wäre an klarstellende Einschränkungen, etwa im Hinblick auf die Zumutbarkeit von Belastungen, die die Hersteller treffen, zu denken.

Der Verbraucher hat zu bedenken, dass eine zu Lasten der Industrie zu großzügige Haftung einschließlich prozessualer Regeln letztendlich irgendwann Auswirkungen auf die Kostenkalkulation hat und zwangsläufig über die Preise zu Schadenssozialisierungen führt. Glaubte man, mit verschärftem Haftungsrecht zwingend präventiv sichere Produkte zu veranlassen, dürfte man sich auf einem Irrweg befinden. Denn es ist im Wettbewerbsvergleich anerkannt, dass Produkte aus Ländern mit einem sowohl materiell als auch prozessual rigoroseren Produkthaftungsrecht nicht gerade wegen dieser besonderen Rahmenbedingungen unbedingt einen höheren Sicherheitsstandard aufweisen. In der deutschen Automobilindustrie hat die Fahrzeugsicherheit bei der Produktentwicklung eine außerordentlich hohe Priorität. Die zahlreichen Innovationen auf diesem Gebiet sprechen für sich. Der Sicherheit im Straßenverkehr wird damit bestmöglich Rechnung getragen.

# Drogen im Straßenverkehr

## – Absolute und relative Fahruntüchtigkeit –

Gerhard Athing, Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe

### 1. Einleitung

Der 31. Deutsche Verkehrsgerichtstag 1993 hat die medizinisch-naturwissenschaftliche Forschung aufgerufen, „gesicherte Erfahrungswerte über Dosis-Blutkonzentrations-Wirkungsbeziehungen nach Einnahme von Drogen oder Medikamenten zu erarbeiten, die es der Rechtsprechung erlauben, Grenzwerte der absoluten Fahruntüchtigkeit festzulegen“<sup>1</sup>. Bisher hat die Rechtsprechung jedoch solche Beweisgrenzwerte für die Annahme der absoluten Fahruntüchtigkeit nach dem Konsum illegaler Drogen nicht festzulegen vermocht<sup>2</sup>. Wenn sich nach nunmehr neun Jahren der 40. Deutsche Verkehrsgerichtstag erneut mit dem Thema „Drogen im Straßenverkehr“ befasst, kann es deshalb, soweit es Fragen der strafrechtlichen Prävention betrifft, nur um eine Bestandsaufnahme gehen.

### 2. Entwicklung von Gesetzgebung und Rechtsprechung seit dem 31. VGT

Im Anschluss an das Oberlandesgericht Köln<sup>3</sup>, dessen Entscheidung aus dem Jahre 1990 dem 31. Verkehrsgerichtstag Anlass gab, sich mit der Grenzwertproblematik zu befassen, haben weitere Oberlandesgerichte die Voraussetzungen für die Annahme der absoluten Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum verneint<sup>4</sup>. Der Gesetzgeber hat deshalb mit der am 1. August 1998 in Kraft getretenen Neufassung des § 24 a Abs. 2 StVG die Sanktionslücke im Ordnungswidrigkeitenrecht für bestimmte Drogen geschlossen<sup>5</sup>. Damit ist er – jedenfalls teilweise – einer Empfehlung des 31. Deutschen Verkehrsgerichtstages gefolgt<sup>6</sup>. Nunmehr handelt ordnungswidrig, wer im Straßenver-

---

1 31. VGT 1993, 7.

2 BGHSt 44, 219 = BA1999, 61; BGH StV 2000, 618 = BA 2000, 502; vgl. Janiszewski/Jagow/Burmann, StVO. 16. Aufl., § 316 StGB Rn. 27 a m.w.N.

3 NJW 1990, 2945 (Haschisch).

4 Vgl. nur OLG Frankfurt NJW 1992, 1570 (Heroin), 1996, 1358 (Haschisch); BayObLG NStZ 1997, 240 (Haschisch) und StV 1997, 255 („andere Rauschmittel“); OLG Düsseldorf NZV 1999, 174 (Amphetamine).

5 StVG-ÄndG v. 28. April 1998 (BGBl I S. 810), vgl. dazu Bönke NZV 1998, 393; Hentschel NJW 1998, 2385, 2386 und 2389 f..

6 Vgl. Fn 1.

kehr „unter der Wirkung“ eines der in einer Anlage genannten berauschenden Mittels ein Kraftfahrzeug führt. Das Verbot umfasst Cannabis, Heroin, Morphin, Kokain und bestimmte Amphetamine. Es ist mit Bußgeld und Fahrverbot bewehrt. Wie sich aus der Begründung des Regierungsentwurfs zu dem Änderungsgesetz ergibt, sollte damit die Ahndungslücke beseitigt werden, die sich aus den bei Drogen bestehenden Schwierigkeiten des Nachweises der Fahruntüchtigkeit ergab, weil es „Grenzwerte für die Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit (...) bei Drogen bisher nicht“ gibt<sup>7</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>8</sup>. Nach § 24 a Abs. 2 Satz 2 StVG liegt das Führen eines Kraftfahrzeugs „unter der Wirkung“ der betreffenden Rauschdroge vor, „wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird“. Weiterer Feststellungen bedarf es daher zur Annahme des Tatbestandsmerkmals „unter der Wirkung“ nicht.

Der 4. Strafsenat hat dazu in einer Entscheidung vom 3. November 1998, in der er allgemein zu Fragen des Nachweises der Fahruntüchtigkeit bei Drogenmissbrauch Stellung genommen hat, ausgeführt:

„Der Gesetzgeber hat mit dieser gesetzlichen Regelung für Fahrten nach Drogenkonsum einen – abgestuften, weiteren – abstrakten Gefährdungstatbestand als Vorfeld- oder Auffangtatbestand gegenüber der an engere Voraussetzungen geknüpften Strafvorschrift des § 316 StGB geschaffen. Daraus ergibt sich im Umkehrschluss, dass für eine Verurteilung wegen einer Straftat nach §§ 315 c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a), 316 StGB der Nachweis der Fahruntüchtigkeit nicht allein schon aufgrund des positiven Blutwirkstoffbefundes erbracht ist. Denn die damit hinsichtlich der in der Anlage zu § 24 a Abs. 2 StVG n.F. bestimmten Rauschmittel (...) eingeführte »Nullwert-Grenze« kann nicht zugleich den Grad der abstrakten Gefahr beschreiben, der die Grenze strafbaren Verhaltens darstellt. Die Einführung eines strafbewehrten »absoluten Drogenverbots«, das die Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr nach Rauschgiftgenuss unabhängig von der individuellen Wirkung der Droge unter Strafe stellt, ist dem Gesetzgeber vorbehalten.“<sup>9</sup>

Das ist die Ausgangslage.

---

7 BTDrs 13/3764 S. 4.

8 Vgl. Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr BTDrs 13/8979 S. 5 f.

9 BGHSt 44, 219, 224; zur Bindung an gesetzlich-„normative“ Vorgaben vgl. Maatz, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 127, S. 32, 36.

### 3. Voraussetzungen für die Annahme der „absoluten“ Fahruntüchtigkeit

a) Die Annahme der Fahruntüchtigkeit aufgrund des Genusses „anderer berauscher Mittel“ im Sinne der §§ 315 c, 316 StGB muss an dieselben Voraussetzungen anknüpfen, die von der Rechtsprechung für die Anwendung dieser Vorschriften auf das Führen von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluss entwickelt worden sind<sup>10</sup>. Fahruntüchtigkeit setzt danach voraus, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers, namentlich infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher Ausfälle, so weit herabgesetzt ist, dass er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern<sup>11</sup>.

Die zur alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit eingeführten Begriffe der „absoluten“ und der „relativen“ Fahruntüchtigkeit sind allerdings missverständlich. Die „relative“ Fahruntüchtigkeit unterscheidet sich von der „absoluten“ nämlich nicht in dem Grad der Trunkenheit oder der alkoholbedingten Leistungsminderung. Die Begriffe unterscheiden sich vielmehr allein hinsichtlich der Art und Weise, wie der Nachweis der Fahruntüchtigkeit zu führen ist<sup>12</sup>. Ob dieser Nachweis im konkreten Fall geführt ist, hat der Tatrichter gemäß § 261 StPO in „freier Beweiswürdigung“ zu entscheiden. Dabei hat er jedoch wissenschaftliche Erkenntnisse, die Gesetze der Logik und Erfahrungssätze des täglichen Lebens zu beachten<sup>13</sup>. An gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse<sup>14</sup> als sogenannte allgemeine Erfahrungssätze<sup>15</sup> ist der Tatrichter gebunden<sup>16</sup>. Deshalb ist die Annahme der Fahruntüchtigkeit zwingend vorgegeben, wenn der vom Bundesgerichtshof<sup>17</sup> als ein den Tatrichter bindender allgemeiner Erfahrungssatz festgelegte Grenzwert für Alkohol von 1,1 ‰ erreicht ist. Es liegt dann „absolute“ Fahruntüchtigkeit vor. Ist der Grenzwert nicht erreicht, müssen dagegen weitere Tatsachen festgestellt werden, die als Beweisanzeichen geeignet sind, dem Tatrichter die Überzeugung von der Fahruntüchtigkeit des Angeklagten zu vermitteln<sup>18</sup>. Wird sie im Wege eines solchen Indizienbeweises<sup>19</sup> festgestellt, liegt „relative“ Fahruntüchtigkeit vor.

---

10 BGHSt 44, 219, 221; kritisch aus rechtsmedizinischer Sicht: Bratzke 31. VGT 1993, 47 f.; Staak, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 41, 1995, 18 ff..

11 BGHSt 13, 83, 90; BGHSt 44, 219, 221.

12 BGHSt 31, 42, 44.

13 BGHSt 29, 18, 20; vgl. Engelhardt, KK-StPO, 4. Aufl., § 261 Rn. 45 m.w.N.

14 Vgl. Engelhardt a.a.O. (Fn. 13) Rn. 46.

15 Vgl. Gollwitzer in LR StPO, 24. Aufl., § 261 Rn. 46 ff. m.w.N.

16 Vgl. BGHSt 10, 208, 211; 29, 18, 20 f.; 37, 89, 91.

17 BGHSt 37, 89, 93.

18 Vgl. BGHSt 31, 42, 44 ff.

19 Vgl. Kleinknecht/Meyer-Goßner, StPO, 44. Aufl., § 261 Rn. 25.

b) Bei der gegenwärtigen Gesetzeslage kann der Nachweis der Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum, wie der 4. Strafsenat in seiner grundlegenden Entscheidung vom 11. November 1998 ausgeführt hat, nur aufgrund des konkreten rauschmittelbedingten Leistungsbildes des Betroffenen im Einzelfall, also nur nach den Grundsätzen geführt werden, die für die Annahme der relativen Fahruntüchtigkeit gelten. Dieser Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Angeklagte hatte sich, wie das Landgericht aufgrund eines toxikologischen Sachverständigengutachtens festgestellt hat, 0,5 g Heroin gespritzt und „außerdem Kokain, und zwar mehr Kokain als Heroin, genommen“. Danach war er mit dem Pkw zum Tatort gefahren, wo er einen Raubüberfall verübte. Als er mit seinem Pkw wegfahren wollte, wurde er von der Polizei gestellt. Das Landgericht hat aufgrund des drogenpositiven Ergebnisses der Blutprobe und wegen einer Sehbehinderung als Folge der festgestellten Pupillengrößtenstellung „sozusagen absolute Fahruntüchtigkeit“ angenommen und den Angeklagten wegen dieser Tat nach § 316 StGB verurteilt. Diese Verurteilung hat der Senat aufgehoben und die Sache, da ergänzende Feststellungen möglich erschienen, insoweit zur erneuten Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen, weil die Annahme einer „sozusagen absoluten Fahruntüchtigkeit“ aus folgenden Gründen rechtlicher Nachprüfung nicht stand hielt:

Gesicherte Erfahrungswerte, die es erlauben, der Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ entsprechend „Grenzwerte“ der Blut-Wirkstoff-Konzentrationen für die Annahme „absoluter“ Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum zu bestimmen, lägen bisher nicht vor<sup>20</sup>. Der Nachweis von Drogenwirkstoffen im Blut allein vermöge auch dann, wenn er den Konsum sogenannter harter Drogen wie Heroin und Kokain belege, die Annahme der Fahruntüchtigkeit nicht zu rechtfertigen. Zwar entspreche es gesicherter wissenschaftlicher Erkenntnis, dass der Konsum bestimmter psychoaktiver Substanzen generell-abstrakt geeignet sei, durch die mit ihm verbundene Enthemmung und Herbeiführung geistig-seelischer wie körperlicher Ausfälle die Fahrsicherheit erheblich zu beeinträchtigen<sup>21</sup>. Es könne aber nicht als wissenschaftlich gesichert angesehen werden, dass jeglicher Konsum von Drogen, insbesondere von Heroin und Kokain, nicht nur generell-abstrakt geeignet sei, die aktuelle Fahrtüchtigkeit aufzuheben, sondern dass eine solche Annahme auch indivi-

---

20 BGHSt 44, 219, 222; vgl. aus dem Schrifttum u.a. Bialas BA 1997, 129; Bratzke 31. VGT, 47, 48; Gerchow BA 1987, 233, 236 f.; Harbort, Rauschmittelaufnahme und Fahrsicherheit, 1996, Rdn. 146 und 150; Hein/Schulz BA 1992, 225, 235 f.; Kauert DAR 1996, 447, 451; Salger/Maatz NZV 1993, 329 ff.; Schöch DAR 1996, 452, 455.

21 Vgl. dazu BVerfGE 90, 145, 181; BVerfG NJW 1997, 269.

duell-konkret unter Ausschluss jeden vernünftigen Zweifels gerechtfertigt sei. Der Senat hat weiter ausgeführt:

„Dies gilt unabhängig von der Höhe der festgestellten Blut-Wirkstoff-Konzentration. Um zu gesicherten Erkenntnissen zu gelangen, die unabhängig von rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen im Einzelfall den allgemeinen Grad der Gefährlichkeit einer toxischen Dosis in Bezug auf die Fahrtüchtigkeit belegen, bedürfte es verkehrsunfallstatistischer Untersuchungen über die dosisabhängige Steigerung des Unfallrisikos. Für derartige objektivierbare medizinisch- und verkehrsunfallstatistische Daten fehlt es aber gegenwärtig noch an einer ausreichenden Grundlage. Deshalb gestattet der positive Nachweis von psychotropen Substanzen im Blut – ungeachtet dessen, dass aus medizinisch-toxikologischer Sicht die Fahrsicherheit nach Konsum von Heroin und Kokain generell in Frage gestellt wird – für sich genommen nur eine Aussage über die aktive Wirkung eines Rauschmittels bei dem Betreffenden; der Nachweis akuten Missbrauchs ist aber nicht mit (‘sozusagen absoluter’) Fahruntüchtigkeit gleichzusetzen.“<sup>22</sup>

c) Beim Alkohol haben es die gute Quantifizierbarkeit, das bekannte Stoffwechselverhalten sowie die überprüfbare und bedingt reproduzierbare Wirkungsweise der Rechtsprechung ermöglicht, auf der Grundlage der biologisch-medizinischen und der statistischen Alkoholforschung sowie unter besonderer Berücksichtigung der Ergebnisse von Fahrversuchen einen Beweisgrenzwert festzulegen<sup>23</sup>. Die dabei zugrunde gelegten Erkenntnisse sind deshalb für die Rechtsprechung bindend, weil es sich um in den beteiligten Wissenschaften unangefochtene, also gesicherte Erfahrungswerte handelt. Dass demgegenüber bisher für Drogen keine Erfahrungswerte vorliegen, die auch individuell-konkret die Annahme der Fahruntüchtigkeit rechtfertigen, und zwar unter Ausschluss jedes vernünftigen Zweifels, ist vor allem auf die – beim Alkohol so nicht gegebenen – objektiven Schwierigkeiten der beteiligten Wissenschaften zurückzuführen, Aussagen über eine für forensische Zwecke ausreichende Dosis-Konzentrations-Wirkstoffbeziehung zu treffen<sup>24</sup>. Dies sind, um nur einige zu nennen, neben den rechtlichen und ethischen Vorbehalten, die gegen umfassende Versuche mit Drogenkonsumenten bestehen, das häufig polyvalente Missbrauchsverhalten und die damit verbundene Problematik der Kreuztoleranzen, die je nach Konsumform unterschiedliche Drogenwirkung und die bisher ungelöste Rückrechnungsproblematik<sup>25</sup>. Die Grenzwertkommission verfolgt deshalb das

---

22 BGHSt 44, 219, 222 f. m.N.

23 Vgl. BGHSt 44, 219, 221 f. m.N.

24 Vgl. Bratzke 31. VGT 1993, 47 f.;

25 Vgl. im einzelnen Nehm DAR 1993, 375, 379; Harbort a.a.O. (Fn. 20), Rn. 496 ff.; Staak a.a.O. (Fn. 10), S. 20 f.

Ziel, zur Frage des Einflusses von Drogen auf die Fahrtüchtigkeit eine umfangreiche Datensammlung zu erstellen, und hat inzwischen bereits vorhandene Datenbestände zusammengeführt, um Beziehungen zwischen Drogenkonzentration im Blut und Leistungsbeschränkungen zu untersuchen<sup>26</sup>. Die Bemühungen zu objektivierbaren medizinisch-verkehrsunfallstatistischen Daten zu gelangen, sollten fortgesetzt werden.

#### 4. „Relative“ Fahrtüchtigkeit nach Drogenkonsum.

Für den Nachweis einer rauschmittelbedingten (relativen) Fahrtüchtigkeit sind neben dem positiven Blutwirkstoffbefund – ebenso wie beim Alkohol – folgende tatsächliche Umstände von – wenn auch unterschiedlicher – Bedeutung:

- in der Person des Angeklagten liegende Gegebenheiten (innere Umstände);
- äußere Bedingungen der Fahrt, wie Witterungsverhältnisse (äußere Umstände), und schließlich
- sogenannte Ausfallerscheinungen, nämlich ein konkretes äußeres Verhalten des Angeklagten, das durch die Aufnahme berauschender Mittel mindestens mitverursacht sein muss<sup>27</sup>.

Ebenso wie bei „Alkoholfahrten“<sup>28</sup> können die Anforderungen an Art und Ausmaß drogenbedingter Ausfallerscheinungen umso geringer sein, je höher die im Blut festgestellte Wirkstoffkonzentration ist. Zudem ist, worauf der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidung hingewiesen hat, nicht unbedingt erforderlich, dass sich die rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen in Fahrfehlern ausgewirkt haben<sup>29</sup>. Vielmehr können im Einzelfall erhebliche Auffälligkeiten nach dem Anhalten als Beweiszeichen für den Nachweis der Fahrtüchtigkeit ausreichen, etwa ein stark benommener, apathischer Eindruck, Mühe bei der Beantwortung von Fragen, lallende verwaschene Aussprache und unsicherer Gang<sup>30</sup>. Für die spätere Prüfung des Tatrichters, ob drogenbedingte Ausfallerscheinungen vorlagen, kommt daher den Wahrnehmungen der Polizei vor Ort und denen des die Blutprobe entnehmenden

---

26 Vgl. BA 1998, 375.

27 BGHSt 31, 42, 44 f.; vgl. Hentschel, Trunkenheit – Fahrerlaubnisentziehung – Fahrverbot, 8. Aufl. Rn. 190ff.; zur Beurteilung der Indizien aus medizinisch-toxikologischer Sicht vgl. Kauert DAR 2000, 438, 441 f..

28 BGHSt 31, 41, 45.

29 BGHSt 44, 219, 225 f.; ebenso BayObIG NSTZ 1997, 240, 241; vgl. aber OLG Düsseldorf DAR 1993, 271 („in der Regel“ erforderlich); OLG Frankfurt NZV 1995, 116, 117.

30 BGHSt 44, 219, 226; vgl. BayObIG StV 1997, 255.

Arztes besondere Bedeutung zu<sup>31</sup>. Dem wird inzwischen durch entsprechende Schulungen der Polizeibeamten und dadurch Rechnung getragen, dass – jedenfalls in einigen Ländern – von der Polizei der sogenannte „Torkelbogen“, ein zur Dokumentation der polizeilichen Wahrnehmungen, etwa zu den äußeren Bedingungen und zu Ausfallerscheinungen, entwickeltes Formular, verwandt wird<sup>32</sup>.

Die Entscheidung darüber, ob bestimmte Beweisanzeichen den Schluss auf rauschmittelbedingte Fahruntüchtigkeit zulassen, ist – da Tatfrage – in erster Linie Sache des Tatrichters<sup>33</sup>, der eine Gesamtwürdigung aller Beweisanzeichen vorzunehmen hat<sup>34</sup>. Maatz hat in einem „Fragenkatalog zur Fahr-(un)tüchtigkeit nach Drogenkonsum“ Fragen zusammengefasst, mit denen sich Sachverständiger und Gericht bei der Beurteilung von „Drogenfahrten“ im konkreten Fall grundsätzlich auseinandersetzen müssen<sup>35</sup>. Auf einige der Probleme bei der Beurteilung einzelner Beweisanzeichen möchte ich abschließend näher eingehen.

### 5. Einzelfragen

a) Ein drogen-positiver Blutbefund lässt auch bei einem an sich vermeidbaren Verkehrsunfall nicht ohne weiteres den Schluss zu, dass der Drogeneinfluss hierfür mitursächlich war. In einer Entscheidung vom 25. Mai 2000 hat der Bundesgerichtshof die Annahme drogenbedingter Ausfallerscheinungen beanstandet, weil das Landgericht nicht bedacht habe, dass das Streben des Angeklagten auf Flucht ausgerichtet gewesen sei. Deshalb hätte in Betracht gezogen werden müssen, dass der Angeklagte die Gefahr einer Kollision mit der geöffneten Tür des vor ihm stehenden Fahrzeugs zwar zutreffend eingeschätzt, sich aber auch um deren Preis der Festnahme durch die Polizei habe entziehen wollen. Zwar könne auch, wenn der Täter sich einer Festnahme entziehen wolle, eine deutlich unsichere, waghalsige und fehlerhafte Fahrweise für eine – hier: drogenbedingte – Fahruntüchtigkeit sprechen. Dies verstehe sich angesichts des eher geringfügigen Zusammenpralls mit dem Polizeifahrzeug jedoch auch mit Blick auf die im Blut des Angeklagten festgestellte Wirkstoffkonzentration nicht von selbst<sup>36</sup>.

---

31 Vgl. im einzelnen Maurer BA 2000, 70.

32 Vgl. Maurer a.a.O., S. 70, 72 ff. mit Abdruck des Formulars.

33 Vgl. Hentschel a.a.O. (Fn. 28), Rn. 184; Maatz a.a.O. (Fn.9), S. 41.

34 Hentschel a.a.O., Rn 188 m.N.

35 Maatz a.a.O. (Fn. 9), S. 42.

36 BGH StV 2000, 618 = BA 2000, 502.; vgl. auch BGHR StGB § 316 Abs. 1, Fahruntüchtigkeit, alkoholbedingte, 4.

b) Zwar können die Anforderungen an die Ausfallerscheinungen umso geringer sein, je höher die im Blut festgestellte Wirkstoffkonzentration ist. Maßgebend ist, ob der festgestellte Wert im Sinne einer konkreten Dosis-Konzentrations-Wirkungsbeziehung als „hoch“ anzusehen ist<sup>37</sup>. Dies hat der Tatrichter gegebenenfalls, worauf der Bundesgerichtshof in den genannten Entscheidungen hingewiesen hat, angesichts der erheblichen sowohl inter- als auch intraindividuellen Wirkungsunterschiede nach Drogenkonsum im Urteil näher darzulegen. Zur qualitativen Beurteilung der festgestellten Wirkstoffkonzentration wird der Tatrichter einen medizinischen Sachverständigen hinzuziehen müssen. Da derzeit bei Drogen – anders als beim Alkohol – eine Orientierung an einem Gefahren- oder Beweisgrenzwert nicht in Betracht kommt, werden sich Sachverständiger und Gericht unter anderem mit folgenden Fragen auseinandersetzen müssen: Welche gesicherten Erkenntnisse bestehen über die Dosis-Konzentrations-Wirkungsbeziehung der einzelnen nachgewiesenen Stoffe und gegebenenfalls der nachgewiesenen Stoffe in ihrer Kombination? Wie verhält es sich bei einem deutlich unter dem Grenzwert liegenden Blutalkoholwert und daneben nachgewiesenen Drogenwirkstoffen? Erlaubt die festgestellte Wirkstoffkonzentration für sich allein eine Aussage über die Fahrbefähigung zur Tatzeit<sup>38</sup>?

c) Der Konsum bestimmter Drogen kann zu Störungen der Pupillenreaktion in Form einer Verengung (Miosis) oder Weitstellung (Mydriasis) der Pupillen führen<sup>39</sup>. Nach Auffassung der Rechtsprechung kann allein daraus – auch im Zusammenhang mit festgestellten Wirkstoffkonzentrationen – noch kein verlässlicher Schluss auf die (relative) Fahruntüchtigkeit gezogen werden<sup>40</sup>. Zu den Erwägungen des Landgerichts zu der in dem geschilderten Fall festgestellten Pupillen-Engstellung hat der 4. Strafsenat ausgeführt:

„Es hätte (...) der Prüfung bedurft, wie sich die – ohne nähere Erläuterung als »schwer« eingestufte – Sehbehinderung konkret bei dem Angeklagten auf seine Fahrtüchtigkeit ausgewirkt und wie sie sich für ihn bemerkbar gemacht hat. In diesem Zusammenhang wäre auch zu erörtern gewesen, ob und inwieweit der Angeklagte, der über die Wirkung der Drogen im Allgemeinen und auf sich verständige Ausführungen gemacht hat, unter Umständen aufgrund seiner Drogengewöhnung in der Lage war, die Sehbehinderung zu kompensieren. Ohne dahingehende Feststellungen kann nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass der Drogenkonsum in der Tatnacht bei dem Angeklagten etwa infolge erheblicher Toleranzbildung

37 BGHSt 44, 219, 225; vgl. aus medizinisch-toxikologischer Sicht Schütz/Weiler BA 1993, 137, 153.

38 Vgl. Maatz a.a.O. (Fn. 9), S. 42.

39 Vgl. Harbort a.a.O. (Fn. 20), Rn. 244, 251, 283, 295; Priemer u.a. BA 1999, 84;

40 Vgl. BGHSt 44, 219, 226 ff.; OLG Düsseldorf NJW 1993, 2390, 2391 (Mydriasis).

nicht zu psycho-physischen Beeinträchtigungen geführt hat, die seine Fahrtüchtigkeit zur Tatzeit im Sinne des § 316 StGB aufgehoben haben.“

## 6. Schluss

Da derzeit der Nachweis der (relativen) Fahruntüchtigkeit nur aufgrund des konkreten Leistungsbildes des Angeklagten im Einzelfall geführt werden kann, sollten von den medizinischen Wissenschaften vorrangig Standards für die Beurteilung drogentypischer Ausfallerscheinungen im Rahmen der Einzelfallbegutachtung entwickelt werden, wobei an den von *Kauert* aus medizinisch-toxikologischer Sicht aufgestellten Kriterienkatalog angeknüpft werden sollte, nämlich Fahrauffälligkeiten, polizeiliche Beobachtungen am Fahrer, Arztbefunde und Blutuntersuchungsbefund<sup>41</sup>. Daneben bleiben die beteiligten Wissenschaften jedoch aufgerufen, gesicherte Erfahrungswerte über Dosis-Konzentrations-Wirkungsbeziehungen zu erarbeiten.

---

41 DAR 2000, 438, 441.

## Drogen im Straßenverkehr.

– Drogenkonsum und Fahruntüchtigkeit  
aus medizinisch-toxikologischer Sicht –

– Gibt es jetzt Grenzwerte zur absoluten Fahruntüchtigkeit? –

Prof. Dr. rer. nat. Dr. med. habil. Gerold Kauert,  
Leiter des Instituts für Forensische Toxikologie, Zentrum der Rechtsmedizin,  
Johann-Wolfgang-Goethe-Universität, Frankfurt/Main

Wenn der 40. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2002 sich zum wiederholten Male in einem Arbeitskreis dem Thema „Drogen im Straßenverkehr“ widmet, so tut er das sicher nicht, weil ihm innovative Themen ausgegangen sind, sondern weil er einerseits die nach wie vor bestehende Brisanz dieses Problems hervorheben möchte und andererseits eine Zwischenbilanz der medizinischen und juristischen Fortschritte in der Bewältigung des Problems seit dem 31. Deutschen Verkehrsgerichtstag vor 9 Jahren ziehen möchte.

Wir, die wir in den rechtsmedizinischen und toxikologischen Institutionen wissenschaftlich und gutachterlich mit dem Thema schwerpunktmäßig befasst sind, begrüßen die Wahl des Themas sehr und es soll hier und heute ein – natürlich nur geraffter – Überblick über den Stand der Forschung und Praxis wiedergegeben und dabei eine Einteilung in 3 Teile vorgenommen werden: *Was war?; Was ist?; Was soll werden?*

**Arbeitsgruppe für Grenzwertfragen bei Drogen („Grenzwertkommission“)**  
**der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin e.V.,**  
**der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. und**  
**der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie e.V.,**  
**Gründung 1992; 2 Sitzungen im Jahr**  
**Vorsitzender: Prof. Dr. rer. nat. M. R. Möller, Homburg/Saar**

Mitglieder:

|                     |           |             |                   |
|---------------------|-----------|-------------|-------------------|
| Prof. Dr. rer. nat. | Rolf      | Aderjan     | Heidelberg        |
| Ministerialrat      | Detlev O. | Bönke       | Berlin            |
| Prof. Dr. rer. nat. | Thomas    | Daldrup     | Düsseldorf        |
| Prof. Dr. med.      | Wolfgang  | Eisenmenger | München           |
| Prof. Dr. rer. nat. | Herbert   | Käferstein  | Köln              |
| Prof. Dr. rer. nat. | Gerold    | Kauert      | Frankfurt/Main    |
| Frau Dr. rer. nat.  | Anja      | Knoche      | Bergisch-Gladbach |
| Prof. Dr. med.      | Rainer    | Mattern     | Heidelberg        |
| Prof. Dr. med.      | Klaus     | Püschel     | Hamburg           |
| Frau Reg.-Dir'in    | Elfi      | Reif        | Bonn              |
| Prof. Dr. med.      | Jochen    | Wilske      | Homburg/Saar      |

Abbildung 1

Der Referent betrachtet sich dabei als Stellvertreter aller damit befassten Kolleginnen und Kollegen, insbesondere der Mitglieder der so genannten „Grenzwertkommission“ der drei Fachgesellschaften Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM), Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und Gesellschaft für Forensische und Toxikologische Chemie (GTFCH). Diese Kommission berät das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in dem Problembereich Drogen im Straßenverkehr (Abb. 1).

Was war?

**Was war?**

|                           |      |   |
|---------------------------|------|---|
| Möller                    | 1990 | Reanalyse von Blutproben                              |
| Kauert et al.             | 1992 | THC-Nachweis im Blut und „absolute Fahruntüchtigkeit“ |
| Amelung, Bratzke, Kreuzer | 1993 | 31. VGT, Drogen und Sicherheit des Straßenverkehrs    |
| Berghaus                  | 1994 | Metaanalyse Cannabis                                  |
| Daldrup                   | 1996 | Cannabis Influence Faktor                             |

Abbildung 2

**Was war?**

|                   |      |  |
|-------------------|------|--|
| Krüger            | 1995 | Roadside Survey, Speichel                            |
| Aderjan           | 1995 | Qualitätssicherung, Ringversuche Drogen i. Serum     |
| Möller et al.     | 1998 | BAST-Schulungsprogramm Drogenerkennung durch Polizei |
| Daldrup           | 1998 | Heroinkonsum und absolute Fahruntüchtigkeit          |
| § 24a Abs. 2 StVG | 1998 | Ordnungswidrigkeit bei Drogennachweis im Blut        |

Abbildung 3

**Was war?**

|                 |      |   |
|-----------------|------|---|
| Drummer         | 2000 | Risikoanalyse Cannabis bei tödlich verunglückten Kraftfahrern |
| Kauert          | 2000 | Kriterien der Begutachtung relativer Fahruntüchtigkeit, FPAT  |
| Vollrath et al. | 2001 | Gefährdungspotential bei Fahrten unter Drogeneinfluß          |
| ROSITA          | 2001 | Roadsite Testing Assays                                       |

Abbildung 4

Ende der achtziger und Anfang der neunziger Jahre kamen vermehrte Meldungen von rechtsmedizinischen Instituten, dass die Zahl der Drogennachweise bei Verkehrsteilnehmern zugenommen habe. In einer Reanalyse von randomisierten 660 von 5.406 Blutproben, die zur Alkoholbestimmung gesichert waren, fand Moeller [11] bei 9,8% der Proben zusätzlich zu Ethanol Suchtstoffe/Medikamente und bei 3,3% nur andere berauschende Stoffe.

1992 berichteten Kauert et al. [7,8] von einer Auswertung von Cannabisbefunden im Blut von Verkehrsteilnehmern und schlugen erstmals vor, dass bei Nachweis des psychoaktiven THC im Blut absolute Fahruntüchtigkeit angenommen werden sollte. Sie lösten hiermit eine lebhafte und auch kontroverse Diskussion in medizinischen und juristischen Fachkreisen aus, die auch beim Arbeitskreis I des 31. Deutschen Verkehrsgerichtstages in dem Referat von Bratzke [3] weitergeführt worden ist.

1994 stellte Berghaus [2] auf der Basis einer Metaanalyse experimenteller Studien die Relationen zwischen Blutalkohol- und THC-Konzentrationen hinsichtlich äquivalenter Leistungseinbußen dar, die als Grundlage einer Grenzwertdiskussion für THC verstanden werden sollten.

1996 unternahm Daldrop [4] einen weiteren Vorstoß in Richtung Grenzwert für Cannabis, als er die im Auftrag des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr durchgeführte Studie „Cannabis im Straßenverkehr“ mit Vorschlag eines „Cannabis-Influence-Faktors“ (CIF) vorstellte. Dieser Wert ist der Quotient aus der Summe der Konzentrationen der psychoaktiven Substanzen THC und Hydroxy-THC und der nichtwirksamen THC-Carbonsäure im Serum. Es wurde ein CIF-Wert von 10 als Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit vorgeschlagen.

Krüger [10] veröffentlichte 1995 die von ihm durchgeführte „roadside survey“ an 21.000 Kraftfahrern aus Thüringen und Unterfranken, mit der die Prävalenz von rauschwirksamen Substanzen an Hand von Speichelproben erfasst werden sollte.

Unter der Federführung von Aderjan [1] und im Auftrag der GTFCH wurden ab 1995 umfassende Maßnahmen zur Qualitätssicherung der Betäubungsmittelanalytik im Serum durchgeführt und bundesweite Ringversuche etabliert, die gegenwärtig zum Standard eines qualifizierten Labors in Deutschland und auch im europäischen Bereich gehören.

1998 wurde das im Auftrag der BAST [12] unter der Leitung von Möller erarbeitete Schulungsprogramm für Polizeibeamte zur Erkennung von drogenbeeinflussten Kraftfahrern vorgestellt, welches seither in fast allen Bundesländern in 3- bis 4-tägigen Seminaren an den Polizeischulungseinrichtungen mehrmals im Jahr ausgerichtet wird.

Im gleichen Jahr wurde von Daldrup [5] eine ebenfalls im Auftrag des Ministeriums vorgenommene Auswertung von heroinspezifischen Kraftfahrern mit Ermittlung eines Grenzwertes zu absoluten Fahruntüchtigkeit (10 ng Morphin/ml Serum) vorgestellt. Bemerkenswert an dieser Drogenkonsumtenstichprobe ist, dass in nur 9,7% der Fälle ausschließlich Heroinkonsum stattgefunden hatte, der Beikonsum also die Regel ist.

Am 8. August 1998 trat die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im § 24 a in Kraft, nach der das Fahren unter den in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführten Betäubungsmitteln bzw. definierter Analyte als bußgeld- und fahrverbotbewehrte Ordnungswidrigkeit gilt.

Auf dem TIAFT-Kongress in Helsinki im Jahr 2000 veröffentlichte Drummer, Australien [6], eine umfassende Risikoanalyse von 2.880 tödlich verunfallten und in 13% cannabispositiven Kraftfahrern mit dem Fazit, dass THC-positive Fahrer über 2 ng THC/ ml Serum mit einem odds ratio von 3,2 ein mit blutalkoholpositiven Fahrern i.H. von 1,0 Promille vergleichbares Verunfallungsrisiko aufweisen. Er wies besonders darauf hin, dass Fahrer, die nur die unwirksame THC-Carbonsäure im Blut hatten, ein mit nüchternen Fahrern vergleichbares „odds ratio“ hatten.

Zu einer kürzlich veröffentlichten (2001) gegenteiligen Auffassung gelangte die Würzburger Arbeitsgruppe um Vollrath [14] nach einer von ihr durchgeführten Fahrsimulatorstudie an drogenkonsumierenden Diskothekenbesuchern mit dem vereinfacht ausgedrückten Fazit, dass THC-positive Fahrer bessere Leistungen als nüchterne Fahrer zeigten, weil sie ihre Beeinträchtigungen verspürten und deswegen vorsichtiger fuhren.

Als Zeichen dafür, dass das Problem Drogen im Straßenverkehr nicht nur ein deutsches, sondern ein europaweites Thema ist, soll das europäische Forschungsprojekt ROSITA [13] zitiert werden, in dem die Erkennungsmöglichkeiten von drogenbeeinflussten Kraftfahrern untersucht wurden.

Mit dem Hinweis auf ein in der Zeitschrift DAR 10/2000 von Kauert [9] beschriebenes, standardisiertes Begutachtungsschema (FPAT) zur Beurteilung der (relativen) Fahruntüchtigkeit unter Drogen- und Medikamenteneinfluss soll der Rückblick abgeschlossen und die gegenwärtige Erkenntnissituation dargelegt werden.

### *Was ist?*

Die Zahl der Entdeckungen von drogenpositiven Kraftfahrern nimmt in allen Erhebungen z. T. drastisch zu. Im Einzugsbereich des Frankfurter Institutes hat die Zahl der auf Drogen und Medikamente untersuchten Blutproben von Verkehrsteilnehmern von 1991 mit 348 auf ca. 2.500 im Jahre 2001 und damit

**Was ist?**

- Zahl entdeckter drogenbeeinflusster Kraftfahrer steigt
- Probenverhältnis Alkohol: Drogen von 40 : 1 auf 3 : 1
- Anteil drogenpositiver Blutproben mit ca. 85 % konstant
- Zeitpunkt der Polizeikontrollen hat Einfluss auf Drogenbefunde

Abbildung 5

um das 7fache zugenommen. Betrachtet man daneben die Zahl der Blutproben von Verkehrsteilnehmern, die zur Blutalkoholbestimmung entnommen wurden, so hat sich das Probenverhältnis (Alk. : Drog.) von 40 : 1 auf ca. 3 : 1 verschoben.



Abbildung 6

Insbesondere in den vergangenen 2 Jahren wurden mehrere Polizei-Sonderaktionen in Bezug auf Alkohol- und Drogenkontrollen durchgeführt, welche gezeigt haben, dass unter den vorgegebenen wochen- und tageszeitlichen Bedingungen mehr drogenpositive als alkoholpositive Kraftfahrer unterwegs sind.

Der Anteil der drogenpositiven Blutproben bleibt mit rund 85% stets konstant. Das bedeutet, dass trotz der erheblichen Intensivierung der Kontrollmaßnahmen der Anteil negativer Blutproben noch nicht zugenommen hat,

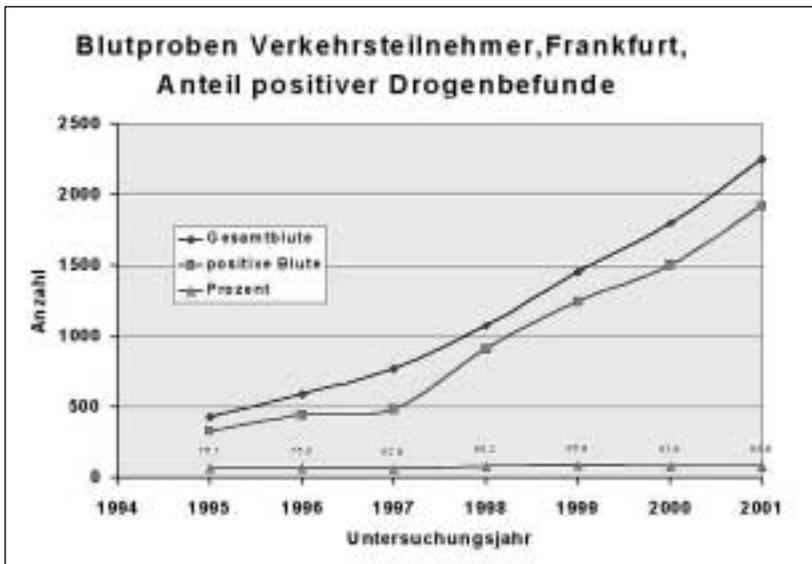


Abbildung 7

d. h., dass wir es derzeit immer noch mit einer Aufhellung des Dunkelfeldes zu tun haben.

Als Ergebnisbeispiel einer groß angelegten Polizeikontrolle unter Beteiligung von Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz im Rahmen einer Großtechnoveranstaltung in Mannheim am 7. April 2001 sollen die Blutbefunde der von den hessischen Polizeistationen veranlassten Blutproben (n=102) dargestellt werden (Abb. 8). Diese Proben stammen aus einer Kontrolle ankommender Autofahrer am 7.4.01 und abfahrender Fahrer am 8.4.01, die bemerkenswerte Unterschiede in der Befundung aufweisen und das Konsumverhalten der jugendlichen Kraftfahrer reflektieren: Von den Blutproben, die am frühen Abend des 7.4.01 entnommen wurden, wurden in 76,9 % THC und in 7,7 % der Wirkstoff von Ecstasy, MDMA, nachgewiesen, am Morgen und Vormittag des 8.4.01 dagegen nur noch in 44,4% THC, jedoch bei 51,4% MDMA.

Seit 1997 werden die uns für die Begutachtung der Fahrtüchtigkeit zugeleiteten Ermittlungsakten von ausschließlich drogenassoziierten Verkehrsunfällen (bis auf die Kombination THC/Alk. keine alkoholpositiven Fälle) systematisch erfasst und derzeit ausgewertet. Bis jetzt wurden 94 Fälle zusammengetragen, deren erste Auswertung folgendes Bild ergibt:

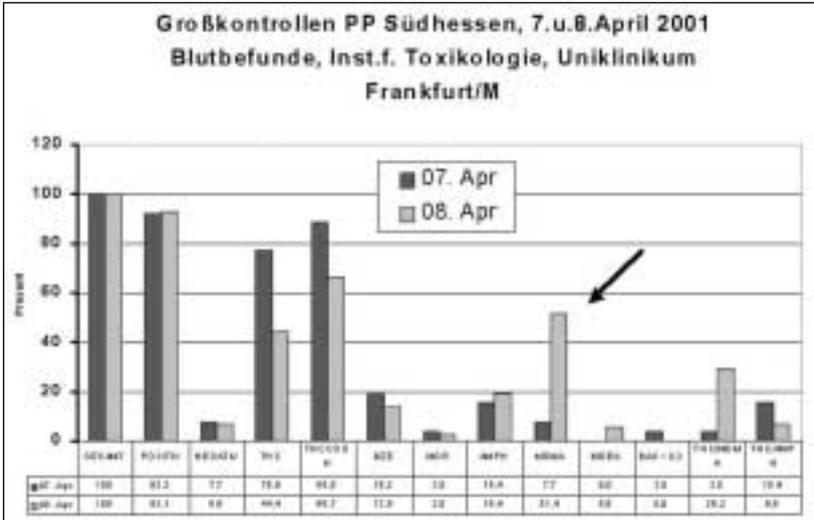


Abbildung 8

Diese Tabelle stellt nur einen Ausschnitt der umfassenden Unfallanalyse dar. An diesen Daten lässt sich auch keine Risikoanalyse (odds ratio) für die jeweiligen Drogen durchführen, sie lassen allerdings einige Schlussfolgerungen zu:

- Die Häufigkeitsverteilung der nachgewiesenen Drogen reflektiert das Spektrum der Nachweise bei den folgenlosen Trunkenheitsfällen mit Cannabis an erster Stelle, jedoch noch übertroffen von den Kombinationsbefunden.

**Drogenunfälle Südhessen: n=94**

| Substanz i. Blut    | Fallzahl | Tote, Verletzte | „Fahrunfall“ (%) | Dunkelheitsfahrt (%) |
|---------------------|----------|-----------------|------------------|----------------------|
| THC (1,3-20ng/ml)   | 25       | 7T, 13V         | 92               | 81                   |
| THC + Alk.          | 9        | 3V              | 77,8             | 77,8                 |
| Amph./Coc.          | 15       | 2T, 6V          | 100              | 73,2                 |
| Medik.<br>davon BZD | 13<br>10 | 3V              | 76,9             | 38,5                 |
| Opiate              | 4        | 2V              | 100              | 50                   |
| Kombi               | 28       | 3T, 9V          | 89,3             | 46,4                 |

Abbildung 9

– In der Cannabis Monobefundgruppe sind die meisten Getöteten und Verletzten zu finden, gefolgt von den Kombinationsbefunden.

Der Unfalltyp wurde in Anlehnung an die offiziellen Einteilungen der Unfalltypen des statistischen Bundesamtes ermittelt. Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall führte, d.h. die Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar machte.

Nachfolgend soll der Typ „Fahrunfall“ näher beschrieben werden, da er bei nüchternen Unfallverursachern statistisch bei 20 % Häufigkeit liegt und bei den Alkoholfahrten bereits 46 % ausmacht:

*Fahrunfall* (Quelle: Statistisches Bundesamt):

Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. Ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.

Die zugrunde liegenden Unfalldaten der Sammlung lassen sich überwiegend als Fahrunfälle definieren.

Eine weitere wichtige Beobachtung ist, dass es bei den Cannabis-Unfällen keine Beziehung zwischen Schwere des Unfalls und der THC-Serumkonzentration zu geben scheint.

Ein ebenso wichtiges Merkmal ist, dass im Gegensatz zu den Medikamentenunfällen die Drogenunfälle überwiegend Dunkelheitsunfälle sind, insbesondere die THC-Fälle. Diese Beobachtung könnte mit einer drogenbedingten Verschlechterung der Sehleistung zusammenhängen.

In einer von uns zurzeit laufenden Studie bei Polizei-Drogenkontrollen mit Einsatz eines Sehtestgerätes (Rodatest 300) zeichnet sich im Bereich der Stereopsieprüfung, die das räumliche Sehen testet, ab, dass unter THC und Amphetamin-Einfluss eine Beeinträchtigung des Tiefensehens vorliegen kann.

Betrachtet man die amtliche Statistik für die Bundesrepublik Deutschland der Jahre 1999 und 2000, so ist ein allgemeiner Trend zur Abnahme der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen um 3,3 % bundesweit zu beobachten. Möller hat auf der 31. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin berichtet, dass insbesondere im Saarland, in dem während der ROSITA-Studie besonders intensive Polizeieinsätze stattgefunden haben, ein überproportionaler Rückgang der Unfallrate mit Getöteten um 27,8 % beobachtet wurde. Nach seiner Auffassung besteht kein Zweifel

|  |    |  |
|--|----|--|
| Stereopsie - Sehtest (räumliches Sehen)<br>mittels Rodatest 302 (Vistek)<br>bei Polizeikontrollen in Südhessen (n=43): |    |  |
| Drogenbefunde im Serum:  |    |  |
| Bestanden:   | 20 | 7x THC (MW: 3,97 ± 3,8 ng/ml)<br>4x Amphetamine (MW: 0,085 ± 0,08 mg/l)          |
| <u>Nicht</u> bestanden:  | 23 | 7x THC i. Serum (MW: 7,45 ± 7,5 ng/ml)<br>10x Amphetamine (MW: 0,11 ± 0,13 mg/l) |

Abbildung 10

daran, dass zwischen der Drogenkontrollintensität und dem Rückgang der Verkehrsunfälle in diesem Bundesland ein Zusammenhang besteht.

Diese im Grunde sehr erfreuliche Situation soll nicht darüber hinweg täuschen, dass die Gesamtlage in der Bekämpfung der Drogen im Straßenverkehr noch defizitär ist, und damit soll im Referat nun zu der prospektiven Betrachtung übergegangen werden:

*Was soll werden?*

#### **Was soll werden?**

Weil:

- hohe Prävalenz von Cannabis bei den Drogenbefunden
- Unmittelbare Position hinter Alkohol (Häufigkeit)
- Wissenschaftliche Erkenntnisse, Unfallanalysen

*Grenzwert für THC im Blut  
zur absoluten Fahruntüchtigkeit  
gerechtfertigt*

Abbildung 11

Die Einführung des § 24 a Abs. 2 StVG hat ohne jeden Zweifel zu einer Schließung der sanktionsrechtlichen Lücken geführt, aber es gibt nach unseren Erfahrungen im Vergleich mit den Straftatbeständen aus medizinisch-toxikologischer Sicht eine bedenkliche Schiefelage: Fast alle von uns begutachteten Fälle mit sehr hohen bis extremen THC-Werten (> 20 ng/ml) gehen mit einer weitgehenden Unauffälligkeit daher, die auf die durch chronische Konsumtätigkeit bedingte Gewöhnungsentwicklung zurückzuführen ist. Demnach werden bei Vorliegen eines Anfangsverdachts außerhalb des körperlichen Bereichs die Konsumenten wegen der dort nicht nachzuweisenden

relativen Fahruntüchtigkeit „nur“ wegen einer Ordnungswidrigkeit belangt, während die moderaten Drogenkonsumenten, welche erkennbare Ausfallerscheinungen haben, nach dem Strafgesetz bestraft werden.

Angesichts der klaren Dominanz der Cannabिसfälle in der Häufigkeitsverteilung der Drogenbefunde bei Verkehrsteilnehmern, der damit verbundenen unmittelbaren Position hinter dem Alkohol sowie dem anhaltenden Liberalisierungstrend (s. Schweiz) sind wir (die medizinischen und toxikologischen Mitglieder der Grenzwertkommission) der Auffassung, dass die Festlegung eines Grenzwertes zur absoluten Fahruntüchtigkeit für THC nach wie vor geboten erscheint. Die wissenschaftlichen und epidemiologischen Erkenntnisse, die nach dem Aufruf des Verkehrsgerichtstages von 1993 erzielt wurden, schaffen nach unserer Überzeugung eine ausreichende Grundlage im Sinne der juristischen Anforderungen. Auch die Qualitätssicherungskriterien liegen hierfür vor.

Der Frage, wie hoch denn der Grenzwert für THC im Blut bzw. Serum angesetzt werden soll, sollten folgende Gesichtspunkte zugrunde liegen:

1. Es gibt keine Hinweise dafür, dass besonders hohe THC-Werte im Blut zu einer erheblichen Steigerung des Unfallrisikos führen. Eher das Gegenteil ist der Fall, aus Gründen, die oben bereits erläutert wurden.
2. Der Grenzwert sollte einen „vernünftigen“ Abstand zum Nachweisgrenzwert (1 ng/ml im Serum) für den OWi-Tatbestand haben. Der Bereich der relativen Fahruntüchtigkeit bis zum Erreichen des Grenzwertes bliebe davon unberührt.
3. Der Grenzwert sollte so festgelegt sein, dass er die nicht realisierbare Rückrechnung auf den Tatzeitpunkt kompensiert, d. h. er muss so niedrig wie vertretbar sein. Da in der Praxis hinsichtlich des Konzentrations-Zeitverlaufes von THC die terminale und langsamere Eliminationsphase vorherrscht, fällt die Abfallquote innerhalb von 1-2 Stunden zwischen Tatzeit und Blutentnahme ohnehin kaum ins Gewicht.

Es wird vorgeschlagen, dass die von Berghaus 1994 veröffentlichten und oben zitierten mathematischen Berechnungen für die Beziehungen zwischen den THC-Konzentrationen und Alkohol und den daraus abzuleitenden Gefährdungsgrenzen sowie die Risikoanalysergebnisse mit als Grundlage für die Grenzwertdiskussion dienen, wobei die Angabe eines konkreten Wertes hier und jetzt nicht opportun erscheint, sondern von einem Gremium wie der Grenzwertkommission oder einer vom Gesetzgeber zu benennenden erweiterten Expertenkommission, in der alle fachspezifischen Gruppen vertreten sind, in einer mehrheitlichen Beschlussfassung vorgenommen werden sollte.

Die Einführung eines Grenzwertes für THC hätte u.E. kriminologisch folgende Effekte:

1. Eine Gleichbehandlung mit Alkohol,
2. Die Beseitigung der Schieflage, dass chronische und damit tolerante Cannabiskonsumenten wegen fehlender Ausfallerscheinungen „nur“ wegen einer Ordnungswidrigkeit und auffällige Gelegenheitskonsumenten nach dem Strafgesetz bestraft werden.
3. Eine Verstärkung des Verwerflichkeitsgefühls für das Fahren unter Drogeneinfluss.

Für die anderen Drogen erscheint eine Festlegung von Grenzwerten derzeit aus mehreren Gründen problematisch:

1. Die für Heroin zugrunde zu legenden Morphinwerte können mit der Medikamentenklausel kollidieren.
2. Für Kokain besteht die Problematik der raschen in vitro Zersetzung im Blut in nicht fluoridhaltigen Blutentnahmeröhrchen.
3. Bei den Amphetaminen gibt es eine Vielzahl zu berücksichtigender und im Blut feststellbarer wirksamer Homologe.
4. Überwiegend polyvalenter Drogenkonsum mit Mehrfachbefunden.

Nicht nur aus pharmakologischer Logik, sondern auch angesichts der epidemiologischen Prävalenz von Drogenkombinationsbefunden wäre die Schaffung eines Straftatbestandes bei Nachweis mehrerer berauschender Substanzen (z. B. THC/AMPH; HEROIN/COCAIN; HEROIN/BENZO; COCAIN/BENZO) ab deren Nachweis im Blut und einschließlich Alkohol ab 0,5 ‰ aus medizinischer und toxikologischer Sicht begründbar und wird dem Gesetzgeber angeraten.

*Fazit:*

Mit der Etablierung eines Grenzwertes zur absoluten Fahruntüchtigkeit für THC und fakultativ eines Straftatbestandes für Mehrfachdrogenkonsum und Kraftfahren wäre aufgrund der nachgewiesenen hohen Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit ein adäquates und gerechtes Sanktionierungsfeld im Bereich der anderen berauschenden Mittel geschaffen. Eine gesetzliche Regelung würde zu einer erheblichen Vereinfachung der strafgerichtlichen Verfahrensweise beitragen.

## LITERATUR:

- 1 Aderjan, R., Herbold, M. (1998): Qualitätskontrolle für quantitative Analysen von Betäubungsmitteln im Blut. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M87.
- 2 Berghaus, G. (1995): Cannabis und Fahrtüchtigkeit – Relationen zwischen Blutalkohol- und Tetrahydrocannabinol(THC)-Konzentrationen auf der Basis einer Metaanalyse experimenteller Studien. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M41, 44 ff.
- 3 Bratzke, H. (1993): Drogen und Sicherheit des Straßenverkehrs; Nachweis und Wirkungen – tatsächliche Verbreitung und Verdachtsbild – straf- und verwaltungsrechtliche Reaktion. 31.VGT 1993, 47 ff.
- 4 Daldrup, T. (1996): Abschlussbericht des im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen durchgeführten Untersuchungsvorhabens „Cannabis im Straßenverkehr“.
- 5 Daldrup, T. (1998): Abschlussbericht des im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen durchgeführten Untersuchungsvorhabens „Drogen im Straßenverkehr, Schwerpunktthema Heroin“.
- 6 Drummer, O.H. (2001): Drugs and The Risk of Road Crashes. T.I.A.F.T. Kongress, Helsinki, Proceedings.
- 7 Kauert, G., Eisenmenger, W., von Meyer, L., Drasch, G. (1992): THC-Blutspiegel und Fahrtauglichkeit. Zentralblatt Rechtsmedizin, 38, 46.
- 8 Kauert, G., Eisenmenger, W. (1993): Fahrtauglichkeits-Grenzwerte bei cannabispositiven Verkehrsteilnehmern; Sinn oder Unsinn? Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, 89, 24 f.
- 9 Kauert, G. (2000): Zur drogen- oder medikamentenbedingten Fahruntüchtigkeit aus medizinisch-toxikologischer Sicht. DAR, 2000, 10.
- 10 Krüger, H.P. (1995): Auftreten und Risiken von Cannabis im Straßenverkehr. Eine epidemiologische Studie. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M41, 25 ff.
- 11 Möller, R.M., Hartung, M. (1995): Drogennachweis bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M41, 40 ff.
- 12 Möller, R.M. (1998): Drogenerkennung im Straßenverkehr – Schulungsprogramm für Polizeibeamte. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M96.
- 13 ROSITA – Road Site Testing Assessment. Erstes Internationales Symposium. Blutalkohol, 37 (Supplement 1) 2000.
- 14 Vollrath, M., Löbmann, R., Krüger, H. P., Schöch, H., Widera, T., Mettke, M. (2001): Fahrten unter Drogeneinfluss – Einflussfaktoren und Gefährdungspotential. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M132.

## Drogen im Straßenverkehr

### – Eine verwaltungsrechtliche Momentaufnahme –

Dr. Rolf Schneider, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht,  
Koblenz

#### 1. Einleitung

Der Verkehrsgerichtstag hatte sich zuletzt 1993 eingehend mit der Thematik „Drogen im Straßenverkehr“<sup>1</sup> befasst. Seitdem ist aus verwaltungsrechtlicher Sicht ein deutlicher Fortschritt im gesetzgeberischen Rüstzeug zu verzeichnen:

*Äußerer Anstoß* war – immer häufiger gerade im Verwaltungsrecht – eine europarechtliche Vorgabe, die bis zum 1.7.96 umzusetzende 2. Führerscheinrichtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 29.07.1991<sup>2</sup>.

*Innerer Auslöser* war die Entscheidung des BVerfG vom 24.06.1993<sup>3</sup>, die in einem nur einmaligen Cannabiskonsum keinen Eignungsmangel erblickte und die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung statt eines ärztlichen Gutachtens zur Klärung höheren Konsums als Verstoß gegen den Verfassungsgrundsatz der Verhältnismäßigkeit ansah.

Die Reaktion des deutschen Gesetzgebers lief aus europäischer Sicht nicht gerade untypisch ab:

Verspätet, dafür gründlich und über eine reine Umsetzung hinausgehend, traten zum 1.1.1999 das Gesetz zur Änderung des StVG und anderer Gesetze sowie die für unser Thema bedeutungsvolle Fahrerlaubnisverordnung (FeV) in Kraft<sup>4</sup>.

#### 2. Verfassungsrechtliche Grundlagen

Die Fortbewegung mittels Kfz steht heutzutage geradezu synonym für die allgemeine Handlungsfreiheit und stellt für die große Mehrheit der Bevölkerung einen unverzichtbaren Teil der durch Art. 2 GG geschützten Per-

---

1 Jung/Janker DAR 1993, 95ff; vgl. Ludovisy 37. VGT 1999, 110 ff.

2 Nr. 91/439, ABl.1991 Nr. L 237/1 v. 24.08.91.

3 NJW 1993, 2365; krit. Franßen DVBl 1993, 998; vgl. BVerfG NJW 1994, 1577.

4 BGBl. I 1998, 810, 1238; 2214; I 2000, 141.

sönlichkeitsentfaltung, zudem in weitem Umfang der Art. 12 GG unterfallenden Berufsfreiheit, dar. Indes ist keine Freiheit schrankenlos, sondern durch Ge- und Verbote im überwiegenden Interesse der Allgemeinheit auf gesetzlicher Grundlage unter Wahrung der Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes einschränkbar<sup>5</sup>.

### 3. Verwaltungsrechtliche Grundlagen

Um die verwaltungsrechtliche Sicht verständlich zu machen, ist es erforderlich, das Straßenverkehrs- und speziell das Fahrerlaubnisrecht in das Gesamtgefüge verwaltungsrechtlicher Strukturen einzuordnen:

#### 3.1 Erlaubnisvorbehalt

Wer auf öffentlichen Straßen ein Kfz führen will, bedarf der Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde (§ 2 Abs.1 S. 1 StVG), diese Erlaubnispflicht setzt der Handlungsfreiheit zunächst eine Schranke; jeder Autofahrer wird, weil von der Benutzung eines Kfz erhebliche Gefahren ausgehen können, einer erstmaligen (§ 2 StVG) und eigentlich permanenten (§ 3 StVG) persönlichen Zuverlässigkeitskontrolle unterzogen<sup>6</sup>.

Die Fahrerlaubnis ist ein präventiver Erlaubnisvorbehalt, ihre Erteilung öffnet der allgemeinen Handlungsfreiheit wieder den Weg so wie ihr Gegenteil, die Versagung oder der Entzug, einen Eingriff in diese Freiheit bedeutet. Die Fahrerlaubnis ist daher keinesfalls Ausdruck staatlicher Wohltat oder Begünstigung. Daher liegt nach verwaltungsrechtlichen Grundsätzen die Beweislast für eine Schrankenschließung wegen Nichteignung bei der die Handlungsfreiheit beeinträchtigenden Straßenverkehrsbehörde<sup>7</sup>.

#### 3.2 Polizeieigefahr

Fahrerlaubnisrecht ist Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsrecht (Polizeirecht); Aufgabe dieses verwaltungsrechtlichen Polizeirechts ist die Prävention, § 1 Abs. 5 POG RhPf definiert beispielhaft:

---

5 BVerfG NJW 1993, 2365; DAR 2000, 565; Jarass/ Pieroth, GG, 5. Aufl. 2000, Art. 12 Rn 12.

6 Vergleichbare Regelungen in §§ 17 BJG, 5 WaffG, 5 PBefG.

7 Maurer, Allgem. VerwR, 13. Aufl. 2000, § 9 Rn 53; BVerfG NJW 2001, 2069 für das Versammlungsrecht; a.A. für das Fahrerlaubnisrecht Gehrman NJW 1998, 3534; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 2, Rn. 7

„Die Polizei ist zuständig für die Abwehr von Gefahren durch den Straßenverkehr“.

Eine Gefahrenabwehrmaßnahme, wie im Fahrerlaubnisrecht die Versagung oder der Entzug der Fahrerlaubnis, muss nicht notwendigerweise an eine begangene Rechtsgutverletzung anknüpfen, vielmehr genügt zum polizeilichen Einschreiten ein Sachverhalt, der bei gewöhnlichem Ablauf nach allgemeiner Lebenserfahrung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einer Rechtsgutverletzung führen wird (sog. Polizeigefahr)<sup>8</sup>.

Der Fahrer, der bei der Benutzung eines Kfz mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eine Verletzung von Leben, Gesundheit oder erheblichen Sachgütern verursachen wird, löst die Polizeigefahr aus, ist straßenverkehrsrechtlich gesprochen ungeeignet.

Ob ein Drogenkonsument in diesem Sinne polizeigefährlich = ungeeignet ist, hängt deswegen von der Prognose ab, ob nach dem derzeitigen allgemein anerkannten medizinisch-psychologischen Wissensstand ein Konsument bestimmter Drogen in bestimmter Konsumhäufigkeit mit hinreichender Wahrscheinlichkeit unter Drogeneinfluss ein Kfz benutzen wird und ob in diesem Fall die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines auf den Drogenkonsum zurückzuführenden Schadenseintritts besteht.

Da es um den Schutz hochrangiger Rechtsgüter (Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer) geht, genügt für die Annahme einer solchen Gefahr, dass der Schadenseintritt nicht ganz unwahrscheinlich ist<sup>9</sup>.

#### *4. Fahrerlaubnisrecht*

##### *4.1 Eignung*

Das StVG hat eine drogenbezogene Prognoseentscheidung nicht konkret getroffen.

Es bezeichnet in § 2 Abs. 4 als geeignet den Fahrerlaubnis-Inhaber oder -bewerber, der

- die notwendigen körperlichen sowie
- die notwendigen geistigen Anforderungen erfüllt und
- nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen hat.

---

<sup>8</sup> Lisken/ Denninger Polizeirecht, 2.Aufl. 1995, E 29; BVerfG NJW 1993, 2365.

<sup>9</sup> BVerfG NJW 1970, 1890; BerlVerfGH NVwZ 2001, 1266; VGH Kassel NVwZ-RR 2000, 581 für nachträgliche Brandschutzauflagen.

Konkretere Rückschlüsse auf einen Gefahrenzusammenhang Drogenkonsum und Eignung lassen sich aus weiteren Regelungen des Gesetzes nicht herleiten; lediglich § 24 a Abs. 2 ist zu entnehmen, dass das Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr mit Drogen im Blut eine Gefährdung darstellt<sup>10</sup>.

#### 4.2. Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV)

Die Prognoseentscheidung hat der Ordnungsgeber auf Grund gesetzlicher Ermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 1 c StVG in § 11 Abs. 1 S. 2 in Verbindung mit der Anlage 4 getroffen<sup>11</sup>.

##### 4.2.1 Befugnis zur abstrakt-generellen Regelung

Polizeifahrenabwehrverordnungen haben lange Tradition; sie sind zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in einer unbestimmten Zahl von Fällen (abstrakt) an eine unbestimmte Anzahl von Personen (generell) zulässig. Dies gilt ebenso zum Schutz der Verkehrssicherheit.

Die FeV legt rechtssatzmäßig – und damit bindend für Gerichte und Verwaltung – die drogenbedingte Eignung oder Nichteignung, also die Polizeigefahr für den Regelfall fest. Liegen die Voraussetzungen der Nichteignung vor, wie sie die Anlage 4 zu § 11 FeV abstrakt generell, gleichsam standardisierend in Form von Regelbeispielen<sup>12</sup>, beschreibt und sind Ausnahmeverhältnisse nicht ersichtlich oder vorgebracht<sup>13</sup>, bedarf es für eine Nichterteilung oder einen Entzug der Fahrerlaubnis weder des zusätzlichen Nachweises einer individuellen tatsächlichen Beeinträchtigung der Fähigkeit zum sicheren Fahren<sup>14</sup> noch muss der Drogenkonsum in Zusammenhang mit dem Führen eines Kfz stehen.

Denn die Verordnung als abstrakt-generelle Regelung unterstellt im Einzelfall die Gefahr als gegeben, einer Einzelfallprognose bedarf es nicht<sup>15</sup>. Allerdings bleibt die abstrakt-generelle Prognose im Einzelfall widerlegbar<sup>16</sup>, wenn eine Atypik vorgetragen oder erkennbar ist (Vorbem. 3 zu Anlage 4).

---

10 Hentschel, § 24 a StVG Rn. 5; zum Fall einer Beeinflussung der Eignungsbeurteilung durch das Punktesystem: OVG Lüneburg NJW 2000, 685.

11 Zweifel an ausreichender Ermächtigung bei VG Berlin NJW 2000, 2440.

12 Vgl. zur Gefährlichkeitsvermutung bestimmter Hunderassen: BerlVerfGH NVwZ 2001, 1268.

13 Geiger, DAR 2001, 491.

14 VG Saar ZfS 2000, 519.

15 Hamann NVwZ 1994, 669.

16 Anders bei einer KampfhundeVO: VerfGH RhPf NVwZ 2001, 1277.

Außerdem bedarf es eines zeitlichen Nebeneinanders von Drogenkonsum und dem Gebrauch der Fahrerlaubnis, zumindest einer gewissen Zeitnähe<sup>17</sup>.

#### 4.2.2 Die Eignung nach der FeV

Eine Strukturierung der FeV ergibt hierzu folgendes Bild:

Abstrakt generell polizeigefährlich und damit ungeeignet im Sinne der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts ist in der Regel, wer

- (1) *abhängig* von BtM i.S.d. BtMG oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen ist und zwar selbst nach Entgiftung und Entwöhnung noch 1 Jahr, wobei in diesem Jahr die Abstinenz durch mindestens 4 unvor-sehbare Laboruntersuchungen in unregelmäßigen Abständen zu überprüfen ist (Anlage 4 Nr. 9.3);
- (2) Missbrauch begeht, d. h. psychoaktiv wirkende Arzneimittel oder andere Stoffe in hohen (Über-)Dosen und/oder über lange Zeiträume einnimmt (Anlage 4 Nr. 9.4). BtM erwähnt in diesem Zusammenhang die FeV nicht, sie fallen aber darunter; auch bei Missbrauch gilt die Zeitdauer der Entwöhnungsregelung<sup>18</sup>;
- (3) BtM – mit Ausnahme von Cannabis – *einnimmt*;
- (4) Cannabis *regelmäßig* einnimmt;
- (5) Cannabis *gelegentlich* einnimmt *und* nicht zwischen Einnahme und Fahren trennt oder zusätzlich Alkohol oder andere BtM oder psychoaktiv wirkende Stoffe nimmt, einen Kontrollverlust oder eine Störung der Persönlichkeit aufweist.

Wer daher, um den Faden der strafrechtlichen Thematik aufzugreifen, gegen § 24 a Abs. 2 StVG verstößt, ist – wenn die Blutuntersuchung zumindest eine gelegentliche Einnahme von BtM belegt – ungeeignet. Für andere BtM gilt dies uneingeschränkt, für Cannabis hat der Bußgeldbetroffene durch seinen Verstoß gegen § 24 a Abs. 2 die für die Annahme der Ungeeignetheit erforderliche fehlende Trennung von Konsum und Fahren belegt.

Die Verkehrssicherheit weist durch das Fehlen absoluter Grenzwerte für die Annahme einer Fahruntüchtigkeit, welche die Ahndung als Straftat nach § 316 StGB „aufwertet“, keine bedenkliche Lücke auf: Die verwal-

---

17 BVerwG NJW 1970, 1890; OVG Koblenz 7 B 11969/00; VG Neustadt ZfS 1999, 221.

18 BayVGH ZfS 1998, 445.

tungsrechtliche „Ahndung“ Fahrerlaubnisentzug auch bei Vorliegen nur einer Ordnungswidrigkeit ist zum Schutz der Verkehrssicherheit ausreichend. Vordringlicher wäre es, die in der Anlage 4 definierte Ungeeignetheit durch medizinisch-toxikologische Grenz- oder Richtwerte zu unterlegen, damit die verwaltungsrechtlichen Konsequenzen wegen fehlender wissenschaftlicher Absicherung nicht ausfallen.

Bei dieser Auflistung fehlt die Substitutionsbehandlung durch Methadon. Daraus kann nur der Schluss gezogen werden, dass der Ordnungsgeber eine Sonderbetrachtung ablehnt und – da Methadon dem BtMG unterfällt – der Behandelte als ungeeignet anzusehen ist<sup>19</sup>.

Wie lange die Ungeeignetheit andauert, sagt die FeV nicht. Dies festzustellen ist Aufgabe des nach § 14 Abs. 2 FeV im Wiedererteilungsverfahren zwingend einzuholenden medizinisch-psychologischen Gutachtens. Freilich wird man aus der normativ angeordneten Jahresfrist bei Abhängigkeit und Missbrauch den Schluss ziehen können, dass bei regelmäßiger oder gelegentlicher Einnahme die Frist angemessen zu kürzen ist.

#### 4.2.3 Konsumhäufigkeit

Die für die Eignungsbeurteilung entscheidende Konsumhäufigkeit<sup>20</sup> nach Anlage 4 FeV hat die Rechtsprechung wie folgt definiert:

- (1) *Abhängig* ist, wer Konsumzwang und Entzugssyndrome zeigt, sein Sozialverhalten ändert und trotz gesundheitlicher Schäden am Konsum festhält<sup>21</sup>.
- (2) *Missbrauch* liegt vor bei einer hohen Dosierung und/oder Einnahme über lange Zeiträume<sup>22</sup>.
- (3) *Regelmäßig* ist eine tägliche oder fast tägliche Einnahme, auch 2-3 x pro Woche für 1/2 Jahr.
- (4) *Gelegentlich* ist eine Einnahme mehrmals im Monat, aber deutlich weniger als täglich, auch ein Konsum von 5-10 Malen bei besonderen Anlässen innerhalb eines Jahres<sup>23</sup>.
- (5) *Einmalig* ist eine seltene Einnahme oder ein Probierstadium.

---

19 Himmelreich/Janker, MPU 2 Aufl. 1999, Rn. 321; Berghaus/ Friedel NZV 1994, 377; a.A. OVG Hamburg NJW 1997, 3111.

20 Habort NJW 1998, 348; VG Ansbach ZfS 1998, 158; VGH München DAR 2000, 228; OVG Saar. ZfS 2001, 188; VG Freiburg, NZV 2000, 388.

21 Begutachtungsrichtlinien 2000 Nr. 3.11.2.

22 VGH Mannheim DVBl. 1995, 362; BayVGH ZfS 1998, 445: 7 Jahre wöchentlich 1x Haschisch.

23 VG Ansbach ZfS 1998, 158.

#### 4.3. Verfassungsrechtliche Absicherung der FeV

Solche rechtssatzmäßig typisierenden und fachspezifischen Regelungen werfen regelmäßig – ich verweise nur auf die scheinbar so entfernt liegenden Kampfhunde- und Bettelverordnungen – zwei Problemfelder auf:

- (1) Sind diese durch die FeV getroffene Prognoseentscheidungen wissenschaftlich ausreichend abgesichert und
- (2) erfüllt die FeV die verfassungsrechtlichen Anforderungen an Gleichheit, Bestimmtheit und Verhältnismäßigkeit?

Grundsätzliche Zweifel an den in der FeV getroffenen Prognoseentscheidungen sind bisher von der Rechtsprechung nicht geäußert worden.

Nach Auffassung der bisher ergangenen Gerichtsentscheidungen<sup>24</sup> führt die FeV ihre Ergebnisse auf einen ausreichenden Überblick über die Fachwissenschaft zurück, wie sie im Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ und dem „Psychologischen Gutachten Kraftfahrereignung“ zusammengefasst und nunmehr in den auch neue Erkenntnisse berücksichtigenden „Begutachtungsleitlinien 2000 zur Kraftfahrereignung“ weiterentwickelt worden ist.

Eine offensichtliche Fehlerhaftigkeit oder eine eindeutige Widerlegbarkeit der Prognoseannahmen ist nicht zu verzeichnen<sup>25</sup>.

Außerdem eröffnet jede gesetzliche Ermächtigung dem Verordnungsgeber einen gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbaren Gestaltungsspielraum<sup>26</sup>, der nicht verletzt ist, solange die Abgrenzung zwischen relevanter und nicht mehr relevanter Gefährdung der Verkehrssicherheit gewahrt ist<sup>27</sup>.

Eine Verletzung verfassungsrechtlicher Grundsätze, insbesondere des Gleichheitssatzes, ist nicht erkennbar. Zwar hat der 1. Senat des BVerfG<sup>28</sup> mahnend auf die erhebliche Ungleichbehandlung zwischen Alkohol- und Cannabiskonsum im Fahrerlaubnisrecht hingewiesen, der 2. Senat hat aber 6 Monate später die Ungleichbehandlung beider Konsumarten unter dem Aspekt der Strafbarkeit akzeptiert<sup>29</sup>.

---

24 Stellvertretend OVG Koblenz DAR 2001, 183.

25 VerfGH RP NVwZ 2001, 1273.

26 BVerwG NVwZ 1998, 516; 1998, 631 für die BimSchVOen.

27 VGH Mannheim NVwZ 1999, 560 BettelVO; Gängel/Gansel NVwZ 2001, 1208 KampfhundeVOen.

28 NJW 1993, 2365; Kreuzer NZV 1999, 355.

29 NJW 1994, 1577 Strafbarkeit des Cannabiskonsums.

Im Polizeirecht ist eine stringente Anwendung des Gleichheitssatzes ohnehin umstritten<sup>30</sup>. Dies gilt jedenfalls bei einem Eingriff, der auf das Verhalten von Personen reagiert<sup>31</sup>. Art. 3 GG verpflichtet danach einen Verordnungsgeber nicht, Gefahren umfassend und sofort vollständig zu bekämpfen. Dies ist aus Opfersicht einleuchtend: Ein Teilschutz (vor Drogenfahrern) ist immer noch besser als gar kein Schutz.

#### 4.4. Einzelfragen

##### 4.4.1 Entscheidung nach Gutachten oder Aktenlage

Grundlage für die Beurteilung, ob im Einzelfall Eignung vorliegt oder nicht, ist nach der Vorbemerkung 2 zur Anlage 4 in der Regel ein ärztliches oder medizinisch-psychologisches Gutachten. Die amtliche Begründung ergänzt, dass eine Eignungsbeurteilung im konkreten Einzelfall allein an Hand der Anlage 4 nicht möglich ist<sup>32</sup>.

Ergibt sich nach Aktenlage ein eingeräumter regelmäßiger Cannabiskonsum, wäre danach entgegen § 11 Abs. 7 FeV ein ärztliches Gutachten vor der Entscheidung einzuholen.

Eine solche Auffassung stellt den abstrakt-generellen Regelungsgehalt der FeV als Rechtsverordnung unzulässigerweise in Frage<sup>33</sup>. Da es rechtlich zulässig ist, auf eine unbestimmte Anzahl gleich gelagerter Sachverhalte zum Schutz hoher Rechtsgüter typisierende Regelungen zu treffen, um damit eine gleichmäßige Rechtsanwendung und somit Rechtssicherheit zu gewährleisten, hebt man Sinn und Zweck einer RVO auf, wenn man in jedem Einzelfall, der keine Atypik zeigt, den Einzelnachweis durch Gutachten fordert.

Die durch eine PolizeiVO abstrakt-generelle Einstufung einer Hunderrasse als gefährlich kann nicht im Einzelfall durch Gutachten widerlegt werden, die Bestätigung durch Gutachten ist überflüssig<sup>34</sup>.

---

30 OVG Hamburg NVwZ 2001, 1311; vgl. Gängel/Gansel NVwZ 2001, 1208 mit der Auflistung der unterschiedlichen Auffassungen der VerfG und OVG zu den KampfhundeVOen.

31 VG Berlin NJW 2000, 2440; Kreuzer NZV 1000, 253; a.A. VGSaarl ZfS 2000, 519; Hentschel NJW 2001, 722.

32 So jetzt OVG Koblenz - 7 B 11762/01 - unter Aufgabe von DAR 2001, 183.

33 BVerwG NVwZ 1995, 993.

34 BerlVerfGH NVwZ 2001, 1266; RhPfVerfGH NVwZ 2001, 1273.

#### 4.4.2. Einmaliger Konsum

Die FeV enthält keine Eignungsaussage zum einmaligen Konsum anderer BtM als Cannabis<sup>35</sup>; der einmalige Cannabiskonsum gilt als geeignet, wie sich aus dem Stufenschema der Anlage 4 unschwer entnehmen lässt. Für eine anderslautende Aussage<sup>36</sup> fehlt die wissenschaftliche Absicherung<sup>37</sup>.

Die Regelung zur Einnahme von Cannabis lässt die Auslegung zu, dass die Anlage 4 bei den übrigen BtM ebenfalls nur die gelegentliche und regelmäßige Einnahme erfasst, mithin eine rechtssatzmäßige Aussage zum einmaligen Konsum anderer BtM in der Anlage 4 nicht getroffen ist.

### 5. Gefahrenverdacht

#### 5.1 Polizeirechtliche Grundsätze

Die Praxisprobleme liegen weniger in der durch die Anlage 4 festgelegten Polizeigefahr = Nichteignung, sondern in deren konkreter Ermittlung: Denn die Tatsachenlage ist oft unklar, weil in der Regel der Drogenkonsum, insbesondere seine Art und Häufigkeit, bestritten und nicht nachgewiesen ist. Es besteht daher zunächst der *Verdacht* einer Polizeigefahr.

Eine solche Drogen- = Gefahren-Verdachtslage ermächtigt nach allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen nicht zum Entzug oder der Versagung der Fahrerlaubnis, sondern nur zu Maßnahmen der Gefahrenerforschung, das sind im Recht der Fahrerlaubnis die ärztlichen und medizinisch-psychologischen Gutachten.

Damit wird allerdings die Eingriffsschwelle weiter zu Lasten des Bürgers verschoben. Dies ist verfassungsrechtlich nur hinnehmbar, wenn der Gefahrenverdacht durch konkrete Tatsachen (§ 2 Abs. 8 StVG) und nicht durch bloße Annahmen, Erfahrungen, Indizien oder anonyme Hinweise belegt ist<sup>38</sup>. Ein Schuss ins Blaue ist nicht zulässig<sup>39</sup>.

Nach allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen sind Gefahrenerforschungsmaßnahmen gerichtlich überprüfbare VAe<sup>40</sup> und keine unan-

---

35 Die Aufzählung der Regelbeispiele der Anlage 4 ist nicht abschließend: Gehrman NJW 1998, 3534; NJW 1999, 455.

36 So zunächst OVG Koblenz DAR 2001, 183; jetzt aber 7 B11762/01.

37 Bode DAR 2002, 24.

38 BVerfG NJW 2001, 2071; OVG Saar ZfS 2001, 92.

39 BVerwG DAR 2001, 522.

40 di Fabio DÖV 1991, 629.

fechtbaren Beweiserhebungen. Die gegenteilige Behandlung<sup>41</sup> im Fahrerlaubnisrecht erscheint systemwidrig. Völlig rechtsschutzlos steht der Bürger gegenüber der Aufforderung zur Gutachtenbeibringung, wenn er ihr nachkommt<sup>42</sup>; ist das Gutachten negativ, ist die Fahrerlaubnis verloren, selbst wenn die Aufforderung zur Gutachtenbeibringung rechtswidrig war.

## 5.2 Gefahrenerforschung in der FeV

### (1) Nachgewiesener Besitz<sup>43</sup> (§ 14 Abs.1 S. 2):

Der aktuelle oder frühere Besitz von BtM einschließlich Cannabis *kann* eine Gefahrenerforschungsmaßnahme in Form der Anordnung zur Beibringung eines ärztlichen Gutachtens auslösen. Die Entscheidung steht im gerichtlich überprüfbaren Ermessen der Straßenverkehrsbehörde; die Ermessensausübung muss erkennbar sein.

### (2) Verdacht auf Abhängigkeit/ Missbrauch/ Einnahme (§ 14 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 – 3):

*Zwingend* ist ein ärztliches Gutachten vorzulegen, wenn Tatsachen auf eine

- Abhängigkeit oder
  - Einnahme von BtM oder
  - Missbrauch von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln
- hinweisen.

### (3) Gelegentliche Einnahme von Cannabis (§ 14 Abs. 1 S. 4):

Ist eine gelegentliche Einnahme von Cannabis belegt, so *kann* ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu der dann entscheidenden Eignungsfrage eingeholt werden, ob eine fehlende Trennungseinsicht besteht, wenn Tatsachen auf entsprechende Zweifel hindeuten.

### (4) Wiedererteilung (§ 14 Abs. 2):

*Zwingend* ist ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorzulegen, wenn die Fahrerlaubnis bereits wegen Einnahme oder Abhängigkeit von BtM oder missbräuchlicher Einnahme von Arzneimitteln

---

41 OVG Münster NJW 2001, 3427.

42 VG Neustadt ZfS 2000, 41; a.A. OVG Bremen ZfS 2001, 471.

43 Die Rechtmäßigkeit des Besitznachweises unterfällt nicht der FeV, sondern allgemeinem Polizeirecht wie der verdachtsunabhängigen Verkehrskontrolle nach § 36 Abs. 5 StVO oder § 22 Abs.1 a BGSg.

entzogen war oder der Betreffende noch abhängig ist oder weiterhin Drogen oder Arzneimittel einnimmt.

### 5. Einzelfragen

5.3.1 Die Anordnung eines ärztlichen Gutachtens bei bloßem Besitz ist nur dann ermessensfehlerfrei, wenn weitere Tatsachen den Verdacht auf Ungeeignetheit begründen; der Verdacht auf nur einmaligen oder gelegentlichen Cannabiskonsum ohne gleichzeitigem Verdacht auf fehlendes Trennverhalten reicht daher nicht. Der gegenteilige Verdacht ist zu begründen.

5.3.2 Der Besitz von BtM rechtfertigt nicht ohne ein Hinzutreten weiterer Tatsachen anzunehmen, dass BtM auch eingenommen sind mit der zwingenden Folge der Einholung eines ärztlichen Gutachtens<sup>44</sup>. Eine solche Annahme ist nur gerechtfertigt, wenn neben dem nachgewiesenen Besitz weitere tatsächliche Erkenntnisse hinzutreten, die den Verdacht auf aktuellen Konsum erhärten.

Die früher gern verwandte Argumentationskette einer Automatik<sup>45</sup> über Besitz zum Verbrauch lässt sich schon auch wegen § 14 Abs. 1 Satz 2 nicht mehr halten; denn die Vorschrift liefe leer, wenn jeder Besitz Verbrauch belegt.

5.3.3 Der Verdacht auf nur einmalige Einnahme von Cannabis rechtfertigt überhaupt keine Gefahrerforschungsmaßnahme. § 14 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 1 Satz 2 FeV ist insoweit verfassungskonform auszulegen, weil der einmalige Cannabiskonsum keinen Eignungsmangel darstellt<sup>46</sup>. Dies gilt auch für den gelegentlichen Konsumenten, der Fahren und Konsum trennt.

5.3.4 Die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung der Einnahmehäufigkeit bei Cannabis ist nicht rechtmäßig. Dazu reicht ein ärztliches Gutachten aus; bei einem Verdacht auf nur gelegentliche Einnahme darf ein Gutachten nur angeordnet werden, wenn gleichzeitig Tatsachen den Verdacht auf fehlende Trennungseinsicht oder Mixtkonsum belegen. Erweist das Gutachten eine nur gelegentliche Einnahme, kann zur Klärung der Trennungsfrage ein zusätzliches, rein psychologisches Gutachten erforderlich sein<sup>47</sup>, wenn weitere Tatsachen bekannt sind,

---

44 So aber OVG Koblenz DAR 1999, 518, BVerwG NZV 2000, 345, a.A. VG Frankfurt ZfS 2000, 232.

45 Dazu Kreuzer NZV 1999, 353.

46 VG Berlin NJW 2000, 2440; BVerwG DAR 2001, 522.

47 VG München NJW 2000, 893.

die nahelegen, dass der gelegentliche Cannabiskonsument Fahren und Konsum nicht trennt<sup>48</sup>.

5.3.5 Bei einem Wiedererteilungsantrag ist zwingend ein medizinisch-psychologisches Gutachten einzuholen, wenn die Fahrerlaubnis wegen Drogenkonsums entzogen war. Darüber hinaus soll dies auch gelten, wenn zu klären ist, ob der Betroffene noch abhängig ist oder weiterhin BtM einnimmt. Letztere Alternative dürfte, bezogen auf Cannabis, dem vom BVerfG gerade zu einer solchen Fallgestaltung aufgestellten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht entsprechen. Die Rechtsprechung äußert schon Zweifel, ob § 14 Abs. 2 auf das Entziehungsverfahren überhaupt anwendbar ist. Selbst dann greift die Vorschrift nur, wenn die frühere Haltung zu Drogen überhaupt eignungsbedenklich war. Dies ist bei nur gelegentlicher Einnahme von Cannabis ohne Bezug zum Straßenverkehr gerade nicht der Fall<sup>49</sup>.

## 6. Informationsfluss

Entscheidend für eine wirksame Drogenbekämpfung im Straßenverkehr ist die Informationsgewinnung. Diese bedarf seit dem Volkszählungsurteil des BVerfG einer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage.

Die bisherigen z. T. auf die Polizeigesetze der Länder gestützten Regelungen waren nicht ausreichend, so war nach rheinland-pfälzischem Polizeirecht eine präventiv-polizeiliche Datenübermittlung nur zulässig zur Verhinderung von Straftaten oder zur Abwehr einer im Einzelfall bestehenden konkreten Gefahr; die Übermittlung von Daten im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren durch die Polizei war ungeregt.

Die erforderliche Datenübermittlung an die Straßenverkehrsbehörde beruht nunmehr auf ausreichender rechtlicher Grundlage:

- (1) eigene Informationsgewinnung nach § 2 Abs. 7 und 9 StVG,
- (2) Übermittlung von Daten durch die Polizei gemäß § 2 Abs. 12 StVG,
- (3) Übermittlung durch Staatsanwaltschaft und Gericht nach JustizMG = §§ 12 ff. EGGVG,
- (4) Übermittlung in OWi-Verfahren nach § 49 a Abs. 1 Satz 1 OWiG.

---

48 OVG Saar ZfS 2001, 188; OVG Bremen NJW 2000, 2438.

49 OVG Bremen DAR 2001, 425; Himmelreich DAR 2001, 289.

50 Schmidt NZV 2000, 493; Schulungsprogramm Drogenerkennung im Straßenverkehr BAST 1999 Nr.11 3.2.4; VV MdJ/ISM RP vom 13.10.1999 MinBl.1999, 428; Himmelreich DAR 2002, 26.

### 7. *Fazit*

Die Straßenverkehrsbehörden verfügen mit der FeV über ein umfassendes Alarm- und – nach den Ergänzungen der datenschutzrechtlichen Regelungen – Meldesystem von Drogenbesitz bis zur Drogenabhängigkeit mit nur punktuellen Änderungsbedarf. Größere Probleme bereitet der Verwaltungsvollzug<sup>50</sup>.

---

50 Schmidt NZV 2000, 493; Schulungsprogramm Drogenerkennung im Straßenverkehr BAST 1999 Nr.11 3.2.4; VV MdJ/ISM RP vom 13.10.1999 MinBl.1999, 428; Himmelreich DAR 2002, 26.

## Restwert

### – Die Restwertproblematik aus der Sicht des Sachverständigen –

Dipl.-Ing. (FH) Markus Beck, Öffentlich bestellter und vereidigter Kraftfahrzeugsachverständiger, Darmstadt

#### *1. Wann muss der Sachverständige den Restwert ermitteln ?*

Zunächst stellt sich die Frage: Wann ist der Sachverständige veranlasst, den Restwert eines Fahrzeugs zu ermitteln (und wann sind damit auch Schädiger, Geschädigter, Versicherer und Handel mit der Restwertproblematik konfrontiert)?

Zum einen ist dies der Fall, wenn der Auftraggeber dies ausdrücklich wünscht.

Davon abgesehen, muss das qualifizierte Schadensgutachten im Prinzip immer dann Ausführungen zum Restwert enthalten, wenn die Abrechnung auf Totalschadenbasis für einen wirtschaftlich denkenden Geschädigten in Betracht kommt (so auch die Mindestanforderungen an Kfz-Sachverständigen-Gutachten der IHK und die Leitsätze des Instituts für Sachverständigenwesen e.V. - IFS).

Dies wird grundsätzlich immer der Fall sein, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert übersteigen.

Aber auch, wenn die Ersatzbeschaffung eine wirtschaftliche Alternative zur Reparaturdurchführung wird, weil zum Beispiel der Geschädigte das unfallbeschädigte Fahrzeug verkaufen und auf Reparaturkostenbasis abrechnen möchte, kann die Notwendigkeit zur Restwertermittlung gegeben sein.

Auf Grundlage der Empfehlungen des Arbeitskreises V des 28. Verkehrsgerichtstages von 1990 ist in sogenannten eindeutigen Reparaturfällen eine Restwertangabe im Gutachten nicht erforderlich. Anhaltspunkt für die Erfordernis der Restwertangabe sind gemäß dieser Empfehlung die Reparaturkosten zzgl. einer eventuellen Wertminderung im Vergleich zum Wiederbeschaffungswert. Sofern die entsprechenden Kosten 70 % des Wiederbeschaffungswertes des Fahrzeuges nicht erreichen, kann im Gutachten auf eine Ermittlung des Restwertes verzichtet werden. Teilweise wird hier in letzter Zeit zunehmend, insbesondere von Versicherungsseite, die Forderung gestellt, schon bei Erreichen von 50 % des Wiederbeschaffungswertes den Restwert anzugeben.

Handelt es sich nur um einen geringfügigen Schaden an einem Fahrzeug, so braucht der Sachverständige normalerweise keine Angaben zu Wiederbe-

schaffungs- und Restwert zu machen, da er sich ansonsten unter Umständen den Vorwurf gefallen lassen muss, überflüssige Kosten verursacht zu haben.

Auch der BVSK vertritt in seiner Richtlinie zur Restwertermittlung diese Auffassung unter Hinweis auf die Empfehlung des 28. Verkehrsgerichtstages (so Fuchs, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 2001, 43).

## *2. Wie ist der Restwert im Schadensfall definiert ?*

Bisher kann der Restwert nach der BGH-Rechtsprechung als „der durch Inzahlungnahme bei einem seriösen Gebrauchtwagenhändler im örtlichen Bereich erzielbare Preis“ definiert werden (so BGH NJW 1992, 304 f.; 1993, 1850). Dementsprechend kann der Veräußerungswert des Unfallwracks an einen Händler in dem Gebiet, in dem der Sachverständige sein Gutachten erstattet hat, bezogen auf den Zeitpunkt der Aufnahme des Schadensgutachtens, als Restwert zugrundegelegt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Veräußerung häufig um eine Inzahlungnahme handelt, d.h., die Veräußerung des verunfallten Fahrzeuges erfolgt bei gleichzeitigem Kauf eines Neu- oder Gebrauchtwagens. Etwa versteckte Rabatte auf den Neuwagenpreis dürfen nicht in die Restwertbewertung miteinfließen.

## *3. Wie ermittelt der Sachverständige den Restwert ?*

Für die Praxis des Kfz-Sachverständigen bedeutet dies: Wird das unfallbeschädigte Fahrzeug bei einem seriösen Händler begutachtet, ist dieser der erste Ansprechpartner für den Sachverständigen, wenn es um die Ermittlung des Restwertes geht. Gibt der entsprechende Händler ein Angebot ab, was meistens der Fall ist, ist es nun Aufgabe des Sachverständigen zu prüfen, ob dieses Angebot den tatsächlichen Verhältnissen am Markt entspricht.

Üblicherweise wird der Sachverständige zusätzliche Angebote anderer Interessenten einholen und diese miteinander vergleichen. So kann er den marktrelevanten tatsächlichen Restwert des Fahrzeugs erhärten, wobei selbstverständlich auch seine eigene Marktkenntnis miteinfließt, die auf der regelmäßigen Gutachtenerstattung für unterschiedlichste Fabrikate und Fahrzeugtypen basiert. Auf die Notwendigkeit der einzuholenden Angebote komme ich später noch zu sprechen.

## *4. Was ist der Markt ?*

Für nicht unfallbeschädigte Gebrauchtwagen existieren auch für den Privatmann eine Vielzahl von Möglichkeiten, sich über den Markt zu informieren. Es gibt diesbezüglich die einschlägig bekannten Listen wie „DAT-Marktspiegel“

oder „Schwacke-Liste“, die auch im Internet veröffentlicht sind, sowie Gebrauchtwagenangebote in der Tagespresse oder Angebote sogenannter Anbieterzeitungen, wie „Inserat“ oder „Sperrmüll“, bis hin zu Online Märkten im Internet, wie zum Beispiel „Autoscout24.de“ oder „mobile.de“.

Der potentielle Gebrauchtwagenver- oder -ankäufer kann sich auch bei den Neu- oder Gebrauchtwagenhändlern in seinem näheren Umkreis über das vorhandene Angebot und die entsprechenden Preise informieren.

Im Jahr 2000 wurden gemäß DAT-Veedol-Report 52 % der gekauften Gebrauchtwagen von Privat, 36 % beim Neuwagenhandel und nur 12 % beim Gebrauchtwagenhandel gekauft. Demgemäß ist der Privatmarkt im Gebrauchtwagenhandel der Hauptmarkt, während der reine Gebrauchtwagenhändler ohne Neuwagenverkauf im Gesamtvolumen nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Solche Marketinginstrumente existieren für den Restwertemarkt nicht. Der Privatmann kann sich am Markt nicht ohne weiteres über die Verhältnisse und Preise für ein unfallbeschädigtes Fahrzeug informieren. Dies liegt schon in der Natur der Sache begründet. Sind nicht unfallbeschädigte Fahrzeuge bezüglich Alter, Laufleistung und Sonderausstattung untereinander vergleichbar, so gilt dies für ein unfallbeschädigtes Fahrzeug nicht. Zu unterschiedlich sind die Unfallbeschädigungen in Art und Umfang, als dass man diese ohne weiteres miteinander vergleichen könnte.

Auch für den Sachverständigen existieren keine Listen oder Inseratzeitungen, anhand derer er den Restwert für ein unfallbeschädigtes Fahrzeug recherchieren kann. Die einzelnen Bewertungskriterien und Fälle wären auch zu unterschiedlich, als dass entsprechende Listen Sinn machten.

Dementsprechend ist der Sachverständige gezwungen, sich seine Informationen zur Ermittlung des Restwertes anderweitig zu beschaffen – er muss an den Markt gehen. Grundvoraussetzung hierfür ist: Der Markt muss ihm bekannt sein.

### *5. Konkurrierende Restwert-Märkte*

Mittlerweile haben sich für die Verwertung von Fahrzeugrestwerten miteinander konkurrierende Märkte gebildet, die unterschiedliche Interessen verfolgen. Heute bemühen sich um die Restwerte nicht nur fabrikatsgebundene Kfz-Betriebe, die einen Neu- oder Gebrauchtwagen verkaufen wollen, oder freie Werkstätten, die Unfallschäden reparieren. Auch spezielle, professionelle Restwertaufkäufer, die zum Beispiel unfallbeschädigte Fahrzeuge zur Reparatur und zum Verbleib im Ausland, aber auch zum Reimport nach im Ausland durchgeführter Reparatur aufkaufen, gehören zum Restwert-Markt.

Zu den Restwertaufkäufern gehören ferner Gebrauchtwagenhändler, die entweder unfallbeschädigte Fahrzeuge unrepariert weiterverkaufen oder diese in Deutschland oder im Ausland günstig instandsetzen, um sie dann mit repariertem und – hoffentlich – auch angegebenem Schaden weiterzuverkaufen. Auch professionelle Teileverwerter können zur neuen Generation der potentiellen Restwertaufkäufer gezählt werden.

Diese unterschiedlichen Märkte haben dazu geführt, dass für die Restwerte je nach Fabrikat, Typ und Art des Unfallschadens sehr unterschiedliche Angebote abgegeben werden.

Deshalb genügt die mathematische Berechnung des Restwertes allein nicht den Anforderungen an das Schadensgutachten eines qualifizierten Sachverständigen. Vielmehr ist es erforderlich, zur Ermittlung des Restwertes Marktbeobachtung auf dem relevanten Markt zu betreiben und konkrete Angebote einzuholen.

Jedoch muss der Sachverständige für den Geschädigten keine allumfassende Marktbeobachtung betreiben und jedes nur mögliche Angebot erfassen. Grundsätzlich sind nicht alle existierenden Märkte relevant, sondern es ist, wie der BGH schon entschieden hat, der allgemeine Markt in der örtlichen Umgebung des Geschädigten für die Restwertermittlung heranzuziehen. Hierbei wird es sich in der Regel um den seriösen Gebrauchtwagenmarkt im Umkreis des Standortes des Geschädigten handeln.

So gibt auch der BVSK in seiner Richtlinie zur Ermittlung des Restwertes an: „Auf Grundlage dieser Intention hat der KFZ-Sachverständige den für den Geschädigten zugänglichen allgemeinen Markt bei der Restwertermittlung zu berücksichtigen. Hierbei handelt es sich in erster Linie um regional ansässige KFZ-Betriebe sowie um Gebrauchtwagenhändler“ (so Fuchs, a. a. O.).

Weiter gibt der BVSK an, dass der Sachverständige die Angebote unter Angabe der voraussichtlichen Reparaturkosten und des Wiederbeschaffungswertes des betroffenen Fahrzeuges einholen soll. Die abgegebenen Angebote sind vom Kfz-Sachverständigen zu bewerten.

Strittig ist, wie viele Angebote einzuholen sind. Wegen der Breite des Marktes wäre es reiner Zufall, wenn ein einziges Restwertangebot den angemessenen Durchschnittswert wiedergäbe. Die Einholung eines einzigen Restwertangebotes kann deswegen nicht als marktgerecht bezeichnet werden. Der BVSK empfiehlt seinen Mitgliedern, nach Möglichkeit 3 Angebote einzuholen. Diese Empfehlung ist allgemein anerkannt und bereits von verschiedenen Gerichten bestätigt worden (Nachweise bei Hörl in Berz-Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, 2000, Rdnr. 177 ff. zu 10C).

## 6. Ist der Sondermarkt zu berücksichtigen?

Neben dem allgemeinen Markt der markengebundenen Händler, freien Werkstätten und Gebrauchtwagenhändler gibt es den sogenannten Sondermarkt der Restwertaufkäufer und Verwertungsbetriebe. Zu diesem Sondermarkt gehören auch die Anbieter der elektronischen Restwertbörsen im Internet, wobei ausschließlich Restwertaufkäufer und Verwertungsbetriebe, die in Deutschland geschäftsansässig sind, berücksichtigt werden dürfen.

Wie der BVSK richtig angibt, ist im Rahmen der Restwertermittlung durch den Sachverständigen aus ökologischen und ökonomischen Gründen als Vergleichsbasis auch die Möglichkeit der Verwendung des beschädigten Fahrzeugs als Teilespender zu überprüfen. Insbesondere bei bereits entwerteten Fahrzeugbriefen wird der Teileverwertermarkt, der aus zertifizierten Verwertungsbetrieben bestehen sollte, in Frage kommen. Der kriminelle Kfz-Briefe-Handel, der zusätzlich zum Sondermarkt existiert, darf bei der Restwertermittlung selbstverständlich nicht berücksichtigt werden.

Aus dem Sondermarkt und den von diesem abgegebenen Angeboten resultieren ein Großteil der Streitigkeiten und Probleme im Bereich der Gutachterstattung, wenn es um die Problematik der Restwertermittlung geht. Aus diesem Grund soll dieser Markt nun etwas genauer beleuchtet werden.

Der sogenannte Sondermarkt besteht selbst aus unterschiedlichsten Teilnehmern mit divergierenden Intentionen. Da gibt es talentierte und gut ausgerüstete „Schwarzschauber“, die gelegentlich ein Unfallfahrzeug aufkaufen, anschließend reparieren und es dann mit Gewinn weiterverkaufen.

Weiterhin gibt es Reparaturbetriebe, die sich gänzlich auf den Unternehmenszweig Aufkauf – Instandsetzung – Verkauf konzentrieren.

Und es gibt reine Restwertaufkäufer, die die unfallbeschädigten Fahrzeuge in die verschiedensten Kanäle weiterverkaufen.

Seit der Grenzöffnung nach Osten hat sich besonders die letztgenannte Art des Handels, also der reine Restwertaufkäufer, der das Fahrzeug repariert oder unrepariert in verschiedene Kanäle weiterverkauft, für die Betreibenden als zunehmend attraktiv erwiesen. Jedoch hat auch dieser Markt in den letzten beiden Jahren einen gewissen Sättigungsgrad erfahren bzw. wird durch in den potentiellen Abnehmerländern eingeführte staatliche Restriktionen eingeschränkt oder gar gänzlich unterbunden.

Abhängig von der Art des Teilnehmers an dem Sondermarkt und dessen Intentionen werden zum Restwertankauf unterschiedliche Marketinginstrumente notwendig. Diese reichen vom Abklappern der Höfe von Autohändlern und Abschleppunternehmen, wie es zum Beispiel für den obengenannten „Schwarzschauber“ in Frage käme, bis hin zu Restwertbörsen von Versiche-

ren, bei denen potentielle Aufkäufer zu verabredeten Terminen in die Regulierungsbüros kommen, Gutachten durchsehen und Gebote abgeben.

### *7. Ist die Inanspruchnahme der Internet-Restwertbörsen geboten?*

Wie sich für den Privatkäufer, gleich welches Produkt er am Markt erwerben will, immer mehr die Preisrecherche im Internet anbietet, da mittels dieses Mediums der gesamte Markt nach vom Nutzer vorgegebenen Kriterien „abgeklopft“ werden kann, empfiehlt sich dieses Instrument für den Restwertauf- bzw. -verkäufer aus den genannten Gründen ebenfalls.

24 Stunden am Tag ist vom Schreibtisch aus ein räumlich unbegrenzter Markt erreichbar – eine Möglichkeit, die jeden Marketingexperten jauchzen lässt.

Für die Tätigkeit des Sachverständigen klingt die Marktbeobachtung mittels einer Internetrestwertbörse verlockend und einfach. Nach dem Motto, „Meistbietend zu verkaufen“, wird das unfallbeschädigte Fahrzeug vom Sachverständigen, wie man heute sagt, „eingestellt“. In der Praxis sieht das so aus:

Das Fahrzeug, für das Restwertangebote eingeholt werden sollen, wird in einer Anlagemaske, die vom Betreiber der Börse softwaremäßig zur Verfügung gestellt wird, mit den Fahrzeugdaten, wie Hersteller, Typ, Erstzulassung, Laufleistung und Sonderausstattung, erfasst. Gleichzeitig wird der Schaden unter Angabe der Gesamtreparaturkosten, der benötigten Ersatzteile, Instandsetzungs- und Lackierkosten möglichst detailliert beschrieben. Zusätzlich werden aussagekräftige Digitalfotos eingestellt, auf denen etwa vorhandene amtliche Kennzeichen geschwärzt und damit unlesbar gemacht werden. Falls gewünscht und von der jeweiligen Software unterstützt, besteht die Möglichkeit, eine EDV-Kalkulation des Unfallschadens ohne Halterdaten anzufügen.

Nach Anlegen aller relevanten Daten wird der Datensatz unter Festsetzung einer Frist für die Angebotsabgabe an die entsprechende Internet-Restwertbörse versandt. Nach Ablauf der gesetzten Frist können die Angebote vom Sachverständigen ebenfalls online abgerufen werden.

Die Angebote können sortiert und nach der Höhe ausgedruckt werden. Gleichzeitig erfährt der Sachverständige, wie viele Angebote insgesamt abgegeben wurden. Die Verlockung für den Sachverständigen liegt darin, der Meinung zu sein, dass er seiner Pflicht zur Marktbeobachtung nun ausreichend Genüge getan habe. Er braucht nur das höchste Angebot zu nehmen und es in sein Gutachten zu übertragen.

Was aber, wenn schon die 3 höchsten Angebote um mehr als 800 % differieren? Bei einem Wiederbeschaffungswert von 11.000.— DM und Repara-

turkosten von über 25.000.— DM wurden kürzlich für einen von mir begutachteten Opel Calibra folgende Angebote über eine Internetrestwertbörse übermittelt:

400,— DM  
1.400,— DM  
3.200,— DM.

Auch hier ist selbstverständlich die Fähigkeit der Marktbeobachtung und Marktkenntnis des Sachverständigen gefordert. Das höchste Angebot ungeprüft in ein Gutachten zu übernehmen, wäre sicher nicht der richtige Weg und würde auch nicht der BGH-Rechtsprechung genügen. Jeder Opel-Vertragshändler oder seriöse Gebrauchtwagenhändler hätte in diesem speziellen Fall das Höchstgebot von 3.200,— DM für unseriös gehalten. Auch ein professioneller Restwertaufkäufer muss betriebswirtschaftlich rechnen und wird nicht bei Ankauf eines Fahrzeugs „drauflegen“ wollen. Über die Beweggründe dieses offensichtlich überhöhten Angebotes ist nichts bekannt; sie interessieren hier auch nicht.

Der qualifizierte Sachverständige wird in einem solchen Fall in Kenntnis des Marktes und selbstverständlich auch des Schadensumfanges am Fahrzeug wohl zu dem Schluss kommen, dass der Betrag von 1.400,— DM für den verunfallten Calibra das marktgerechte Restwertangebot war. Wenn ihm freilich das Gebot von 3.200,— DM konkret mitgeteilt war, dürfte er gut beraten gewesen sein, diese Tatsache auch seinem Auftraggeber nicht zu verschweigen.

An dieser Stelle wird auch die Unverzichtbarkeit der Begutachtung eines unfallbeschädigten Fahrzeuges durch einen Sachverständigen deutlich. Nur ein anerkannter und entsprechend qualifizierter Sachverständiger ist in der Lage, bei einem unfallbeschädigten Fahrzeug die komplexen Parameter zur Restwertermittlung zu berücksichtigen.

Diese Parameter sind: Art und Höhe des Unfallschadens, unter Umständen noch verwertbare Teile, Wiederbeschaffungswert und Marktgängigkeit des Fahrzeuges, Marktsituation für das spezifische Fahrzeug mit seiner Sonderausstattung und auch Lackierung – beispielsweise möchte zur Zeit kaum jemand eine weiße S-Klasse kaufen – sowie eventuell gegebene Wiederherstellungsmöglichkeit durch eine einwandfreie Reparatur.

Allein die Abwägung und Verknüpfung all dieser Parameter, die dem anerkannten Sachverständigen in ihrem vollen Umfang bekannt sein müssen, können zu einer korrekten, auch den Intentionen des BGH Rechnung tragenden Restwertermittlung führen. Da in aller Regel nur der qualifizierte Sachverständige in der Lage sein wird, alle Bewertungskriterien ordnungsgemäß zu berücksichtigen, ist seine Beurteilung für die Restwertermittlung unabdingbar.

Übertragen auf den vorher angeführten Fall bedeutet dies: Der Opel Calibra war technisch derart stark beschädigt, dass unter Berücksichtigung eines Wiederbeschaffungswertes von 11.500,— DM und der notwendigen Reparaturkosten von ca. 25.000,— DM für eine ordnungsgemäße Reparatur ein Restwertangebot von 3.200,— DM nicht dem allgemeinen objektiven Wert des unfallbeschädigten Fahrzeuges entsprechen konnte. Der Anbieter, der diesen Betrag geboten hatte, muss dem verunfallten Fahrzeug offensichtlich einen subjektiven Wert beigemessen haben, der im Rahmen der Gutachten-erstattung keine Berücksichtigung finden konnte.

Manche Versicherer fordern von den Sachverständigen, welche sie mit der Schadensbegutachtung beauftragen, Restwertangebote einer Internet-Restwertbörse einzuholen, das Angebot bzw. die Angebote der Originalausfertigung des Gutachtens beizufügen und sie im Gutachten zu berücksichtigen. Auch in diesem Fall muss der Sachverständige in seinem Gutachten auf nach seiner Auffassung etwa überhöhte Angebote hinweisen und den dem örtlichen Markt entsprechenden Veräußerungswert in seinem Gutachten angeben. Nur das höchste Gebot als „Restwert“ zu bezeichnen und ins Gutachten zu übernehmen, wäre irreführend. Dann müsste es schon als „höchstes Gebot“ bezeichnet werden.

Es ist eine Rechtsfrage, ob der KH-Versicherer bei der Regulierung gegenüber dem Geschädigten den vom qualifizierten Sachverständigen nachvollziehbar ermittelten Restwert bei der Regulierung zugrundelegen oder davon abweichend u.U. deutlich überhöhte Angebote dem Geschädigten präsentieren darf.

Bei Angeboten, die nach der Marktkenntnis des Sachverständigen überhöht sind und offensichtlich auf subjektivem Interesse des Anbieters beruhen, ist gegebenenfalls im Gutachten zu erläutern, weswegen sie nicht der Realität entsprechen und deshalb vom Sachverständigen nicht berücksichtigt worden sind.

Nur bei Aussonderung nicht marktrelevanter Sondermarktangebote, die nur möglich ist, wenn der allgemeine Markt ausreichend in die Angebotsstruktur der Restwertbörsen miteinbezogen wird, verdienen es die Angebote der Internet-Restwertbörsen, bei der Restwertermittlung in Schadensgutachten mit herangezogen werden.

Dafür ist freilich Bedingung, dass der Anbieter vertraglich an sein Restwert-Angebot gebunden ist. Über einen festgelegten Zeitraum muss das abgegebene Angebot als verbindlich gelten. Die Anschrift und Telefonnummer des Bieters mit dem höchsten bzw. relevanten Angebot sollte an den Geschädigten weitergegeben werden. Falls der Aufkäufer bei Abholung des Fahrzeuges sein Angebot nach unten korrigieren wollte, weil er selbst plötzlich fest-

stellt, dass es überhöht war, sind Rechtsprechung, Anwälte und Versicherer gleichermaßen wie die Restwertbörsen gefordert. Solche Manipulationen müssen unterbunden werden.

Die Restwertbörsen geben an, „sicherzustellen“, dass nur seriöse Aufkäufer, zu denen immer mehr auch Kfz-Werkstätten gehören, Zugang zur Online-Börse bekommen, um mitbieten zu können. Danach sollen interessierte Käufer Referenzen ihrer bisherigen Geschäftskontakte beziehungsweise eine Zertifizierung vorlegen müssen (so AUTOonline Restwertbörse). Die Gewerbeanmeldung sei ein absolutes Muss. Weiterhin werde bei den Interessenten eine Bonitätsprüfung durchgeführt. Bei Auffälligkeiten würden Teilnehmer sofort gesperrt. Ob diese Angaben tatsächlich zutreffen, kann ich nicht beurteilen.

#### *8. Angabe des Restwertes im Gutachten*

Hat der Sachverständige die Ermittlung des Restwertes abgeschlossen, so wird er den entsprechenden Wert in der Zusammenfassung seines Gutachtens angeben. Aus dem Kontext des Gutachtens muss ersichtlich sein, wie der Restwert ermittelt wurde und dass es sich bei dem ermittelten Wert um einen Marktwert handelt. Angaben im Gutachten, wie zum Beispiel, dass die Restwertermittlung „problematisch“ war oder „Schwankungen unterliege“ oder dass gar „der Versicherer zu befragen“ sei, entwerten ein Schädengutachten oder können sogar unzulässige Rechtsberatung darstellen.

Die Ermittlung des Restwerts ist für den Sachverständigen eine besonders verantwortungsvolle Aufgabe, da der Geschädigte nach der Rechtsprechung des BGH die Veräußerung seines Fahrzeugs „grundsätzlich zu demjenigen Preis vornehmen“ darf, „den ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger als Wert auf dem allgemeinen Markt ermittelt hat“.

Der Geschädigte darf sich jedoch nicht auf jedes Gutachten verlassen, sondern nur auf die Begutachtung durch einen „anerkannten“ Kfz-Sachverständigen (vgl. Hörl a.a.O., Rn. 162 f. zu 10C). Leider gibt es auch in unserer Branche einige schwarze Schafe, die sich selbst „anerkannte Sachverständige“ nennen, wobei oft nicht nachvollziehbar ist, auf welcher Ausbildung, oder welchem Kenntnisstand die dubiose „Anerkennung“ beruht.

Da es kein gesetzlich geregeltes Berufsbild des Kfz-Sachverständigen gibt, wohl aber eine orientierungsfähige Rechtsprechung (vgl. VGT 1985, 163 ff; BGH NZV 1997, 400; Hörl a.a.O., Rn. 10 ff. zu 10 B; Steffen DAR 1997, 298), empfiehlt es sich für den Geschädigten, entweder einen nach § 36 GewO für Unfallschäden öffentlich bestellten und vereidigten Kfz-Sachverständigen

oder einen nach DIN EN 45013 zertifizierten oder durch einen Berufsverband anerkannten Sachverständigen zu beauftragen.

„Dem Gutachten des Kfz-Sachverständigen, jedenfalls dem für den Geschädigten erstellten, ist eine zentrale Rolle für die Schadensregulierung zugewiesen“ (so Steffen, a.a.O.). Auch auf das Gutachten des Sachverständigen einer Sachverständigenorganisation, wie zum Beispiel GTÜ, TÜV, KÜS oder DEKRA, kann sich der Geschädigte verlassen. Nur so kann er sichergehen, dass das Gutachten in allen Punkten der ständigen Rechtsprechung entspricht und keine Probleme bei der Regulierung – wegen angeblicher Unbrauchbarkeit des Gutachtens – entstehen.

### *9. Der Restwert-Regress gegen den Sachverständigen*

Zunehmend sehen sich Sachverständige mit Restwert-Regressprozessen seitens der Versicherer konfrontiert.

Allein die hohe Zahl der abrufbaren Urteile zu dieser Thematik auf der Homepage des BVSK ([www.bvsk.de](http://www.bvsk.de)) zeigt, wie oft Sachverständige von den Versicherern wegen eines nach deren Meinung zu niedrigen Restwertes in Regress genommen werden sollen. Schon deswegen ist es für unsere Berufsgruppe von großer Bedeutung, die Restwertermittlung gewissenhaft anzugehen und sich nicht nur auf ein Angebot der nächstliegenden Kfz-Werkstatt zu verlassen (vgl. auch LG Gießen ZfS 2001, 496 mit Anmerkung Diehl; LG Stuttgart ZfS 1992, 51).

Im Rahmen der Restwertermittlung sind entsprechende Marktanalysen vorzunehmen, ohne dass jedoch hierdurch die Kosten für das Gutachten unnötigerweise in die Höhe getrieben werden. Der Sachverständige muss alle in Betracht kommenden Märkte für Restwerte kennen und die wirtschaftlichsten Wege der Veräußerung bei seiner Restwertermittlung zugrunde legen, soweit die entsprechenden Märkte bei der Unfallschadenregulierung rechtlich relevant sind.

Tut er dies, wird er der von allen an der Unfallschadenregulierung Beteiligten geschätzte Experte für die Restwertermittlung sein, der er sein sollte.

## Restwert

### – Der Restwert bei „fiktiver“ Reparatur –

Hans-Jürgen Gebhardt, Rechtsanwalt, Homburg/Saar

Seit der Entscheidung vom 5. März 1985<sup>1</sup>, mit der der BGH eine Abrechnung auf fiktiver Reparaturkostenbasis nur noch insoweit zulässt, als die Kosten der Reparatur nicht höher sind als die der Wiederbeschaffung, beschäftigt die Frage, mit welchem Wert das beschädigte Fahrzeug in die vom BGH verlangte Vergleichsrechnung einzustellen ist, die Verkehrsjuristen.

Weder Gerichte<sup>2</sup> noch Praktiker<sup>3</sup> sind zunächst mit dieser Vergleichsrechnung zurecht gekommen. Der BGH hat deshalb gleich in drei Entscheidungen<sup>4</sup> zu der Frage Stellung genommen, wie dieser Restwert zu ermitteln ist.

Aber auch danach ist der Streit nicht abgeebbt. Im Gegenteil: Nach der jüngsten BGH-Entscheidung zum Restwert, die für mehr Verwirrung als für Klarheit gesorgt hat, gilt mehr denn je der Satz von Steffen<sup>5</sup>, wonach der Restwert zu einem Unruheherd geworden ist, dessen Turbulenzen sogar an den Fundamenten der Schadensregulierung rütteln:

- Jetzt vertreten Versicherer noch energischer als früher den Standpunkt, Angebote von Restwertehändlern müssten bei der Ermittlung des Restwertes berücksichtigt werden<sup>6</sup>.
- Sachverständige der DEKRA setzen trotz der gegenteiligen und sogar in einem amtlichen Leitsatz herausgestellten BGH-Rechtsprechung<sup>7</sup> das höchste der von ihnen in der Restwertbörse des Internet gefundenen Angebote als Restwert in ihr Gutachten ein; selbst ein freier Sachverständigenverband, wie der BVS<sup>8</sup>, weist in einer „Restwertrichtlinie“<sup>9</sup> seine Mitglieder an, bei der Wertermittlung die Restwertbörse zumindest mit zu berücksichtigen.
- Versicherer führen gegen Sachverständige – zum Teil sogar erfolgreich<sup>9</sup> – mit dem Argument Regressprozesse, der Sachverständige habe es versäumt, Angebote von Restwertehändlern in sein Gutachten mit einzubeziehen.

---

1 BGH DAR 1985, 218.

2 Z.B. OLG Hamm NZV 1991, 229; OLG Stuttgart ZfS 1993, 12.

3 Z.B. Dornwald VersR 1993, 1075, Verfasser AnwBl. 1985, 559.

4 BGH NJW 1992, 903; 1993, 1849; ZfS 2001, 103.

5 DAR 1997, 297.

6 Rischer VersR 1999, 686.

7 BGH NJW 1993, 1849.

8 Riedmeyer DAR 2002, 43.

9 LG Gießen ZfS 2001, 496; LG Saarbrücken SP 2001, 104.

*Dies alles widerspricht indessen der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes:*

Der VI. Zivilsenat spricht nämlich in ständiger Rechtsprechung<sup>10</sup> Angeboten spezialisierter Restwerthändler jede Bedeutung für die Ermittlung des in die Vergleichsrechnung einzusetzenden Restwertes ab.

Das leitet er zu Recht aus dem Charakter des dem Geschädigten nach § 249 Satz 2 BGB zustehenden Anspruches ab, der ihn zur Wiederherstellung in eigener Regie berechtigt und nicht bloß dazu, Wertersatz fordern zu dürfen. An diese Vorgabe hat sich jede Schadensbemessung für die in Eigenregie durchgeführte Schadensbehebung – auch für die Ermittlung des Restwertes – zu halten.

Der Geschädigte hat nach § 249 Satz 2 BGB nämlich das Recht, vom Schädiger statt der Wiederherstellung durch diesen (§ 249 Satz 1 BGB) den zur Herstellung der beschädigten Sache erforderlichen Geldbetrag zu verlangen, und zwar ohne ihm Rechenschaft darüber zu schulden, wie er den Geldbetrag verwendet<sup>11</sup>. Vom Grundsatz her steht ihm somit der Betrag zu, den eine Fachwerkstatt – übrigens eine für das Fabrikat autorisierte und nicht eine durchschnittliche<sup>12</sup> – verlangt.

Die Rechtsprechung mutet dabei dem Schädiger, wenn der Geschädigte die Reparatur tatsächlich durchführt, im Hinblick auf dessen dadurch nachgewiesenes Integritätsinteresse sogar um bis zu ca. 30 % über dem Wiederbeschaffungswert liegende<sup>13</sup> (und damit eigentlich unwirtschaftliche) Kosten zu.

Für eine solche Begünstigung des Geschädigten gibt es allerdings keinen Grund, wenn er nicht repariert und auf der Basis einer lediglich gedachten Reparatur abrechnen will. Zu erstatten ist nämlich grundsätzlich nur, was ein vernünftiger, wirtschaftlich denkender Geschädigter in dieser Lage zur Schadensbehebung aufwenden würde.

Fiktiv berechnete Reparaturkosten müssen deshalb, wenn der Geschädigte nicht repariert, stets auf ihre Wirtschaftlichkeit hin überprüft werden. Fraglich ist allerdings, woran sich deren Wirtschaftlichkeit nun messen lassen muss: an dem Wiederbeschaffungswert oder an den Wiederbeschaffungskosten.

Der Senat misst sie seit der Entscheidung vom 05.03.1985 an den Wiederbeschaffungskosten, also der Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert

---

10 Siehe Fn 4.

11 BGH ZfS 1989, 299; Steffen NJW 1995, 2059 u. DAR 1997, 297; Weber VersR 1990, 934 ff.; Verfasser ZfS 1990, 145.

12 LG Kassel ZfS 2001, 359; Steffen DAR 1997, 297, 299.

13 BGH ZfS 1992, 9 u. 156.

14 BGH DAR 1985, 218.

und Restwert<sup>14</sup>. Zuvor hatte er sie übrigens an dem Wiederbeschaffungswert festgemacht. Mit dieser Entscheidung hat er somit seine frühere Rechtsprechung korrigiert und nicht – wie er vorgibt – verdeutlicht<sup>15</sup>.

Eine andere Auffassung hält dagegen nach wie vor an dem Wiederbeschaffungswert als Maßstab fest<sup>16</sup>. Oetker begründet dies damit, dass andernfalls die Schadensabrechnung für alle Beteiligten erheblich erschwert würde. Dies gelte vor allem für die Restwertbestimmung.

Wie wahr. Allein – als Begründung überzeugt dies nicht; denn anders als bei der Bestimmung der Obergrenze bei tatsächlich durchgeführter Reparatur<sup>17</sup> können wir in dem hier diskutierten Fall der fiktiven Reparatur nicht aus reinen Praktikabilitätsgründen der – zugegeben – äußerst komplizierten Restwertbestimmung aus dem Weg gehen.

Zu folgen ist vielmehr der Auffassung des VI. Senats des BGH:

Sie ist nämlich die konsequente Umsetzung seiner zumindest für Kraftfahrzeuge geltenden Rechtsprechung, nach der die Ersatzbeschaffung die der Reparatur gleichwertige Alternative der Restitution ist<sup>18</sup>.

Logische Folge dieser Rechtsprechung, die in der vertretbaren Sache Kraftfahrzeug lediglich die austauschbare Funktion als Verkehrsmittel sieht, ist, dass selbst im Falle eines wirtschaftlichen Totalschadens die Ersatzbeschaffung Restitution und nicht Kompensation ist<sup>19</sup>.

Deshalb auch ist – das zu erkennen ist unabdingbare Voraussetzung für das weitere Verständnis – § 249 Satz 2 BGB Anspruchsgrundlage und nicht § 251 Abs. 1 BGB, dessen Funktion als Schädigerschutz jetzt von § 249 Satz 2 BGB mit übernommen werden muss.

Diese Aufgabe erfüllt nun die an den Wiederbeschaffungskosten orientierte Vergleichsrechnung, mit der geprüft wird, ob die fiktiv geltend gemachten Kosten auch wirtschaftlich vernünftig, d. h. „erforderlich“ im Sinne des § 249 Satz 2 BGB sind.

Zwar ließe sich im Normalfall die Wirtschaftlichkeit genauso gut an dem Wiederbeschaffungswert allein testen, weil nämlich die Reparaturkosten und ein evtl. Minderwert als Kostenfaktoren auch im Restwert zu Buche schlagen müssen, so dass, jedenfalls bei richtiger Berechnung, die Differenz zwischen

---

15 Verfasser AnwBl 1985, 559; wohl auch Weber VersR 1990, 934, 946.

16 Oetker in Münchener Kommentar, 4. Auflage 2002, § 249 Rn 349, Grunsky, 28. VGT 1990, 187; wohl auch Weber, VersR 1990, 934, 946.

17 Fn 13.

18 BGH VersR 1972, 1024; NJW 1976, 1396; Weber VersR 1990, 934; Steffen NJW 1995, 2057.

19 BGH VersR 1972, 1024, NJW 1976, 1396; Zfs 1992, 9.

Wiederbeschaffungswert und Restwert eigentlich nicht kleiner sein darf als die Summe von Reparaturkosten und Minderwert<sup>20</sup>.

Das ist jedoch anders, wenn ein Totalschaden vorliegt. Dann können sich die Reparaturkosten nicht – jedenfalls nicht voll – im Restwert niederschlagen.

Ohne die an den Wiederbeschaffungskosten orientierte Vergleichsrechnung erhielte der Geschädigte in diesem Fall mehr als der Wiederbeschaffungswert ausmacht, denn er könnte die Reparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes verlangen und hätte zusätzlich noch das beschädigte Fahrzeug.

Das wäre unwirtschaftlich. Reparaturkosten, die den Wiederbeschaffungswert<sup>21</sup> übersteigen, kann ein Geschädigter deshalb nur verlangen, wenn er tatsächlich repariert. Tut er dies nicht, gibt es keine Legitimation, den Schädiger mit unwirtschaftlichen Kosten zu belasten.

Zum Schutz des Schädigers unverzichtbar ist – wie übrigens auch ein Vergleich mit der Rechtsprechung des V. Zivilsenats zeigt – die Vergleichsrechnung allerdings nur im Totalschadensfall. Von daher wäre es ohne weiteres zu vertreten und im Hinblick auf den die Schadensregulierung so beeinträchtigenden Streit um den Restwert aus Praktikabilitätsgründen auch geboten, auf die Vergleichsrechnung zu verzichten, wenn die Reparaturkosten einen bestimmten Prozentsatz des Wiederbeschaffungswertes nicht übersteigen.

Bei der Ermittlung der 130%-Grenze verlangt der Senat ja auch nicht den Vergleich mit den Wiederbeschaffungskosten, sondern begnügt sich, wie er betont aus Praktikabilitätsgründen, mit dem Wiederbeschaffungswert als Bezugspunkt für die Wirtschaftlichkeitsüberprüfung.

Mit einer solch pragmatischen Lösung könnte der größte Teil der Schadensfälle wieder schnell und streitvermeidend reguliert werden. Der 28. Verkehrsgerichtstag 1990 hatte in diesem Zusammenhang übrigens empfohlen, die Vergleichsrechnung erst dann vorzunehmen, wenn die Reparaturkosten 70 % des Wiederbeschaffungswertes überschreiten<sup>22</sup>. Dieser Empfehlung folgt die Praxis jedoch, anders als Steffen<sup>23</sup> annimmt, weitgehend nicht.

Deshalb müssen wir uns, solange der Senat den Anwendungsbereich der Vergleichsrechnung nicht entsprechend begrenzt, in allen fiktiv abgerechneten Schadensfällen weiter um den Restwert streiten, obwohl, wie zu zeigen ist, die Würfel längst gefallen sind:

---

20 BGH DAR 1985, 218, 219; ZfS 1992, 9, 10.

21 Bis ca. 30 %, ZfS 1992, 9 und 156.

22 VGT 1990, 12; ZfS 1990, 39.

23 DAR 2002, 6, 9.

*Der BGH hat nämlich die Kriterien, nach denen der Restwert zu bestimmen ist, verbindlich festgelegt:*

Nach ständiger Rechtsprechung<sup>24</sup> des VI. Senats ist der gemäß § 249 Satz 2 BGB zur Wiederherstellung erforderliche Aufwand nach der besonderen Situation zu bemessen, in der sich der Geschädigte befindet. Es ist also Rücksicht auf seine individuellen Erkenntnisse und Einflussmöglichkeiten sowie auf die möglicherweise gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten zu nehmen.

Diese subjektbezogene Schadensbetrachtung gilt auch für die Frage, in welcher Höhe dem Geschädigten wegen der ihm in seiner individuellen Lage möglichen und zumutbaren Verwertung seines Unfallfahrzeuges kein Schaden entstanden ist. Hat er z. B. das Fahrzeug der ihm vertrauten Vertragswerkstatt oder einem angesehenen Gebrauchtwagenhändler bei dem Erwerb eines Ersatzwagens in Zahlung gegeben, so kann der Schädiger gegenüber deren Ankaufsangebot nicht auf einen höheren Restwerterlös verweisen, der nur auf einem dem Geschädigten erst durch ihn eröffneten Sondermarkt, etwa durch Einschaltung spezialisierter Restwertaufkäufer, zu erzielen wäre. Andernfalls würde die dem Geschädigten nach § 249 Satz 2 BGB zustehende Ersetzungsbefugnis unterlaufen, die den Umfang der erforderlichen Aufwendungen nach einer Schadensbeseitigung in Eigenregie des Geschädigten bemisst und deshalb auf seine Möglichkeiten zur Schadensbehebung abstellt.

Diese tragenden Grundsätze wiederholt der Senat auch in seiner Entscheidung vom 6. April 1993<sup>25</sup> und betont nochmals, diesmal herausgestellt in einem amtlichen Leitsatz, dass bei der Restwertbestimmung Angebote spezialisierter Restwertehändler keine Rolle spielen dürften und zwar deshalb, weil sie auf einem dem Geschädigten nicht zugänglichen Sondermarkt gehandelt würden. Es sei vielmehr auf den Kaufpreis abzustellen, den ein Geschädigter auf dem allgemeinen Markt mit der Inzahlunggabe des beschädigten Fahrzeuges beim Erwerb eines Ersatzfahrzeuges von einem seriösen Gebrauchtwagenhändler oder einem ihm vertrauten Kfz-Händler erzielen könne.

Eine exakte Definition des Restwertes gibt der Senat, obwohl die Urteilsgründe eine solche nahe legen, allerdings nicht. Die Praxis ist deshalb nach wie vor gezwungen, den Restwert anhand der juristischen Vorgaben des Senates zu ermitteln. Vielen gelingt das nicht.

---

24 BGH NJW 1992, 903; 1992, 1618.

25 NJW 1993, 1849.

Wer nämlich den Restwert, ohne dessen rechtliche Einbindung in den § 249 Satz 2 BGB zu beachten, nur nach dem erzielbaren Höchstpreis bewertet, schießt am Ziel vorbei. Die Vergleichsrechnung soll – wie gezeigt – den Schädiger vor unwirtschaftlichen Kosten schützen, dies allerdings nicht um den Preis, dass der Geschädigte nicht mehr den Betrag verlangen kann, der ihn in die Lage versetzt, das beschädigte Fahrzeug in Eigenregie in einer Fachwerkstatt reparieren lassen zu können.

Diese von Satz 2 des § 249 BGB dem Geschädigten gegebene Garantie muss jede – unter welchen Gesichtspunkten auch immer angestellte – Vergleichsrechnung anerkennen. Der so gesetzlich verbürgte Wiederherstellungsanspruch des Geschädigten muss Ausgangspunkt aller weiteren Überlegungen sein.

Und dieser Anspruch fordert zunächst und vor allem Rücksichtnahme auf den Geschädigten, zwar keine schrankenlose Rücksichtnahme, denn die Forderung nach Wirtschaftlichkeit ist schließlich auch ein wichtiger Grundsatz der Schadensregulierung, aber doch eine Rücksichtnahme, die den Interessen des Schädigers an einer möglichst billigen Schadensbehebung vorgeht. Wirtschaftlichkeit bedeutet keinesfalls Wettlauf um die billigste Schadensbehebung, eben nicht Wirtschaftlichkeit um jeden Preis.

Vielmehr hat sich das Wirtschaftlichkeitspostulat, wie Steffen<sup>26</sup> es formuliert, dem obersten Ziel des § 249 Satz 2 BGB anzupassen, der sicherstellen will, dass der Geschädigte genug Geld für die Finanzierung der Schadensbeseitigung erhält, und zwar einer Schadensbeseitigung, die dem Geschädigten in der Lage, in die ihn der Schädiger gebracht hat und für die der Schädiger und sein Versicherer einstehen müssen, zuzumuten ist.

Das gilt für die Bemessung des Restwerts wie für die der Reparaturkosten gleichermaßen. Ebenso, wie bei der Reparatur, braucht der Geschädigte auch bei der Ersatzbeschaffung nicht in die Tasche des Schädigers zu sparen<sup>27</sup>, d. h., er muss weder Marktforschung betreiben noch andere besondere Anstrengungen unternehmen oder gar Risiken eingehen, nur um den Schaden möglichst billig zu beheben; nur wirtschaftlich vernünftig muss die Schadensbehebung sein.

Der Geschädigte muss sich zwar auf den von ihm zu beanspruchenden Betrag für den Ankauf eines gleichwertigen Ersatzwagens den Erlös aus der Verwertung des unreparierten Unfallwagens anrechnen lassen, aber nur den

---

24 BGH NJW 1992, 903; 1992, 1618.

25 NJW 1993, 1849.

26 DAR 1997, 297.

27 BGH NJW 1992, 302; 1992, 903; 1993, 1848; 1996, 1958.

Preis, den er auf dem sich ihm am ehesten anbietenden Weg erzielen kann, d. h. für ihn: Inzahlunggabe im Rahmen der Ersatzbeschaffung bei dem seriösen Gebrauchtwagenhändler oder dem ihm vertrauten Kfz-Händler.

Sein Bedürfnis nach vollständiger, schneller sowie möglichst unkomplizierter und risikoloser Schadensbeseitigung geht dabei dem Interesse des Schädigers und seines Versicherers, den Regulierungsaufwand durch einen möglichst hohen Restwert zu drücken, vor.

Schon gar nicht braucht sich der Geschädigte auf ein für ihn ungewohntes Terrain zu begeben und sich auf Restwertehändler mit ihrer meist undurchsichtigen Kalkulation (Stichworte: nicht fachgerechte Reparatur, Verschiebung ins Ausland, reiner Briefaufkauf) einzulassen.

Zumindest kann ihm beim Ersatzwagenkauf der für ihn regelmäßig zeitaufwendigere und risikoreichere Weg des Doppelgeschäftes (Verhandlungen mit dem Restwerteaufkäufer über den Unfallwagen – Verhandlungen mit dem Gebrauchtwagenkäufer über das Ersatzfahrzeug) nicht zugemutet werden, zumal er den Unfallwagen meist als Verhandlungsmasse bei dem Ersatzwagenkauf nutzen will.

Er ist Herr des Restitutionsverfahrens, weshalb er frei entscheiden kann, wie er mit dem beschädigten Fahrzeug verfahren will.

Dass der Geschädigte als erstem mit einem seriösen Gebrauchtwagenhändler Kontakt sucht, ist nur allzu verständlich, in diesem Umfeld spielt sich schließlich auch die übrige Schadensfeststellung ab: Eben Reparaturkosten der Fachwerkstätte und nicht die des Hinterhofs und Wiederbeschaffungswert des seriösen Gebrauchtwagenhändlers und nicht der der Restwerteaufkäufer.

Als Schlussfolgerung aus dieser Rechtsprechung könnte eine Definition wie sie Steffen<sup>28</sup> schon auf den Homburger Tagen 1990 gegeben hat, etwa wie folgt lauten:

„Restwert gemäß § 249 Satz 2 BGB ist der Betrag, den der Geschädigte im Rahmen der Ersatzbeschaffung bei einem seriösen Gebrauchtwagenhändler oder dem Kraftfahrzeughändler seines Vertrauens für die Inzahlunggabe des beschädigten Fahrzeuges noch erzielen kann“. Besser wäre: „erzielen könnte“, denn auch, soweit es den Restwert betrifft, ist die Schadensbestimmung losgelöst vom realen Geschehen, also unabhängig von der Frage, ob der Geschädigte das beschädigte Fahrzeug tatsächlich verkauft.

Statt mit einer solchen Definition Ruhe an der Restwertfront zu schaffen, lässt sich der Senat ohne Not darauf ein, den Ausschluss der Rest-

---

28 Schriftenreihe der ARGE Verkehrsrecht, Band 12, 7, 14.

wertehändler mit einer Abgrenzung des allgemeinen Marktes vom Sondermarkt zu begründen.

Darauf konzentriert sich bis heute die Kritik:

Wie nicht anders zu erwarten, wird eingewandt, die vom Senat vorgenommene Trennung entspreche nicht dem tatsächlichen Marktgeschehen<sup>29</sup>. In letzter Zeit wird zur Begründung ergänzend noch auf das Internet verwiesen. Das Internet gehöre, so wird behauptet, heute zum Standard. Somit seien die in der dortigen Restwertbörse abrufbaren Restwertangebote für jeden Geschädigten erreichbar und damit Bestandteil des allgemeinen Marktes und als solche müssten sie bei der Restwertschätzung berücksichtigt werden<sup>30</sup>.

Tatsächlich trifft das jedoch nicht zu:

Die Nutzung des Internets gehört auch heute noch nicht zum täglichen Leben. Hierüber zu diskutieren lohnt jedoch nicht, weil die über das Internet erreichbaren Angebote, abgesehen davon, dass die meisten dieser Börsen für Private gar nicht zugänglich sind<sup>31</sup>, letztlich aus anderen Gründen unbeachtlich sind.

Der Geschädigte ist nämlich nicht verpflichtet, Marktforschung zu betreiben<sup>32</sup>, was eine Suche im Internet jedoch bedeuten würde.

Genauso untauglich ist der Versuch, den Angeboten spezialisierter Restwertaufkäufer über Sachverständige Geltung zu verschaffen. Versicherer versuchen mit dem Argument, der Geschädigte habe über den mit der Schadensschätzung beauftragten Sachverständigen Zugang zum Gesamtmarkt, die Anrechnungsfähigkeit von Angeboten spezialisierter Restwertehändler zu begründen. Eine solche Argumentation scheidet bereits an der Stellung des Geschädigten, er ist nämlich Herr des Restitutionsverfahrens, weshalb solche vom Sachverständigen vermittelten Kenntnisse und Angebote genauso unbeachtlich sind, wie wenn sie der Schädiger selbst vermittelt hätte. Darüber hinaus ist der Sachverständige weder Erfüllungsgehilfe noch gar Wissensvertreter des Geschädigten.

Aber selbst damit ist noch nicht der eigentliche Grund genannt, weshalb solche Angebote unbeachtlich sind. Sie dürfen vor allem deshalb nicht berücksichtigt werden, weil ansonsten die Vergleichsrechnung verfälscht würde:

Unstreitig muss nämlich der Geschädigte, der gemäß § 249 Satz 2 BGB die Schadensregulierung in die eigene Hand nimmt, den Betrag erhalten, mit dem

---

29 Dornwald VersR 1993, 1075; Speer VersR 2002, 17, 20.

30 Rischar VersR 1999, 686.

31 Speer VersR 2002, 17, 21.

32 Siehe Fn 26.

er die eigentlich vom Schädiger geschuldete Reparatur in eigener Regie durchführen könnte. Ich sage, könnte, weil der Geschädigte in der Verwendung der erhaltenen Geldmittel frei ist – d. h. Dispositionsfreiheit als weiteres Kennzeichen des Wiederherstellungsanspruches nach § 249 Satz 2 BGB.

Oberstes Ziel des Gesetzes ist es also, ihm den Betrag zukommen zu lassen, mit dem er anschließend die Reparatur in einer Werkstatt durchführen lassen könnte. Das sind aber nicht die Kosten irgendeiner Reparatur, sondern die einer nach den anerkannten Regeln des Handwerks durchgeführten, und nicht die irgendeiner Werkstatt, sondern die der Fachwerkstatt.

Einziges legitimes Ziel der Vergleichsrechnung ist es nun, diese ebenfalls nach den entsprechenden Vorgaben des § 249 Satz 2 BGB definierten Reparaturkosten auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen.

Die Kontrollrechnung kann dabei durchaus zu dem Ergebnis kommen, dass die Reparaturkosten im konkreten Fall fehlerhaft geschätzt worden sind, sie darf aber nicht die Kriterien für die Ermittlung des dem Geschädigten zustehenden Reparaturkostenbetrages und damit den Wiederherstellungsanspruch in seinem Wesen verändern wollen.

Sie soll demnach kein Wettlauf um den billigsten Preis und auch weniger Schranke für den fiktiv geltend gemachten Anspruch, denn Kontrolle dafür sein, ob der Reparaturkostenansatz und der Ansatz für die Ersatzbeschaffung realistisch sind<sup>33</sup>.

Anlass zur Überprüfung der Reparaturkostenschätzung besteht vor allem deshalb, weil der Geschädigte schon und allein auf der Basis des Sachverständigengutachtens Zahlung verlangen kann<sup>34</sup>.

Es bedarf nun doch wohl keiner höheren Mathematik, um zu erkennen, dass eine Verprobung nur mit Restwertangeboten, welche die gleiche Art der Reparaturdurchführung einkalkulieren, möglich ist. Nur mit einem solchen Restwert können die dem Geschädigten zustehenden wirtschaftlich vernünftigsten Reparaturkosten ermittelt werden, ohne die Reparaturart zu verändern.

Steffen<sup>35</sup> weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass zwar ohne bewussten Verzicht auf manche Besonderheit des Einzelfalles sich das Schadensvolumen nicht vernünftig bewältigen lasse, dass aber die Programme sich immer durch den Ausgleichsbedarf kontrollieren und korrigieren lassen müssten und nicht umgekehrt.

---

33 Steffen NZV 1991, 1.

34 BGH ZfS 1989, 299; Verfasser ZfS 1990, 145.

35 NJW 1995, 2057, 2059.

Das ist aber, wenn die Angebote der Restwerthändler den Restwert mitbestimmen, offensichtlich nicht der Fall.

Dass mit einer so durchgeführten Vergleichsrechnung der volle Ausgleichsbedarf nicht gedeckt wird, zeigt die Gegenprobe:

Dann wird sichtbar, dass der Geschädigte nur einen Betrag erhält, mit dem er vielleicht in Polen oder in einer Amateurwerkstatt, nicht aber in einer Fachwerkstatt, auf die er unstreitig Anspruch hat, reparieren lassen könnte.

Das kann allerdings nicht verwundern, werden doch mit den Angeboten von Restwerthändlern Äpfel mit Birnen verglichen. Es werden nämlich mit unterschiedlichem Maß ermittelte Werte in die Gleichung eingesetzt; auf der einen Seite die Reparaturkosten einer Fachwerkstatt und auf der anderen das mit einer Billigreparatur kalkulierte Angebot des Restwerthändlers.

Spätestens an dieser Stelle müsste auch den Kritikern klar werden, warum der trotz ihrer abschätzigen Kommentare vom Senat mehrfach wiederholte Satz<sup>36</sup>, wonach – außer bei Totalschaden – die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert eigentlich nicht kleiner sein darf, als die Summe von Reparaturkosten und evtl. Minderwert, einen Sinn macht.

Mithin kommt es nicht erst auf die Unterscheidung Sondermarkt/allgemeiner Markt und damit auf die Frage an, ob diese Angebote für den Geschädigten erreichbar sind. Angebote von Restwerthändlern dürften selbst dann nicht berücksichtigt werden, wenn sie direkt vor der Haustür des Geschädigten gehandelt würden, denn auch dann würde ihre Berücksichtigung die Ersetzungsbefugnis des Geschädigten verletzen. Mit der in ihrem Angebot versteckten Billigreparatur würde nämlich ein Reparaturmarkt zu dem Geschädigten transportiert, der ihm sonst nicht zugänglich wäre und den er bei der Reparaturdurchführung auch nicht akzeptieren müsste.

Wesentlicher ist jedoch, dass die mit ihnen gerechnete Vergleichsrechnung nicht mehr zum unumstößlichen Ausgangspunkt der Schadensbemessung zurückkommt, nämlich dem Geschädigten den vollen Ausgleichsbedarf für die von ihm zu beanspruchende Reparatur vorzufinanzieren. Bei näherem Hinsehen hat dies folgende Ursache:

Diejenigen, die die Anrechnung solcher Angebote verlangen, bezeichnen das beschädigte Fahrzeug zwar wie der BGH auch als Restwert, versehen diesen aber mit einem völlig anderen Inhalt.

Sie setzen ohne Acht auf die im Rahmen des § 249 Satz 2 BGB subjektbezogen vorzunehmende Schadensbetrachtung einfach den – ganz gleich unter

---

36 BGH DAR 1985, 218; ZfS 1992, 9, 10.

welchen Umständen erzielbaren – Höchstpreis ein und übergehen damit, dass es sich hier um einen Wiederherstellungsanspruch und nicht um bloßen Wertersatz gemäß § 251 Abs. 1 BGB handelt. Von Rücksichtnahme auf die Interessen des Geschädigten und dessen Recht zur Schadensbeseitigung in eigener Regie ist bei ihnen keine Rede. Dogmatisch betrachtet, legen sie die Messlatte des § 251 BGB, die sie früher nur am wirtschaftlichen Totalschaden angelegt hatten, jetzt an jede fiktive Schadensberechnung.

Zu welchem untragbaren Ergebnissen ihre Rechnung führt, lässt sich anhand eines einfachen Beispiels zeigen:

Ein relativ neuwertiges Fahrzeug mit einem Neupreis von 50.000,— DM erleidet bei einem Verkehrsunfall einen Schaden von 5.000,— DM. Der Geschädigte will sein verkehrssicheres Fahrzeug unrepariert weiter benutzen und den Schaden fiktiv abrechnen. Da auch in dem Fall, dass der Geschädigte sein Fahrzeug, ohne zu reparieren, behält, die Vergleichsrechnung zu machen ist, hält der Versicherer ihm das Angebot entgegen, für das vor allem im Ausland besonders gesuchte Fahrzeugmodell in unrepariertem Zustand 50.000,— DM zu zahlen. Das widersinnige Ergebnis einer solchen Restwertbemessung: Trotz Schadens kein Schadensersatzanspruch.

Das Ergebnis ist deshalb besonders frappant, weil hier jeglicher Schadensersatz verweigert wird. Im Prinzip rechnen die Versicherer aber in allen Fällen nach dem gleichen Schema. Das fällt nur deshalb nicht sofort auf, weil ja immer noch ein – wenn auch ungerechtfertigt verkürzter – Schadensersatzbetrag ausbezahlt wird.

Eine solche Rechenart würde im Übrigen letztlich die eingangs dargestellte Rechtsprechung des VI. Senates in ihr Gegenteil verkehren.

Der Senat wollte nämlich, wie dies auch die Motive zum BGB<sup>37</sup> ihm aufgeben, den Geschädigten dadurch begünstigen, dass er dessen Anspruch auf Erstattung der Reparaturkosten selbst im Falle des Verkaufs der beschädigten Sache nicht untergehen lässt.

Würde man dem Geschädigten nun eine Vergleichsrechnung mit den Angeboten spezialisierter Händler aufzwingen, stünde er schlechter als ohne diese Begünstigung da, wie sich im Vergleich mit der Rechtsprechung des V. Senates zeigt. Der V. Senat sieht nämlich die Ersatzbeschaffung einer beschädigten Immobilie, da es sich nicht um eine vertretbare Sache handelt, nicht als Restitution an. Er kennt daher keinen Kostenvergleich und spricht dem Geschädigten, der sein beschädigtes Eigentum bis zum Abschluss der Regu-

---

37 Weber VersR 1990, 934, 936.

lierung behält, die fiktiven Reparaturkosten voll bis zur Grenze des Wiederbeschaffungswertes zu.

Die Botschaft der beiden Restwertentscheidungen ist daher Folgende:

1. für die Juristen

die Mahnung, die Vergleichsrechnung und damit die Restwertbestimmung nicht ohne Blick auf den dahinterstehenden Sinn vorzunehmen, nämlich die Reparaturkosten zwar auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu prüfen, dem Geschädigten aber auf jeden Fall den Betrag zukommen zu lassen, der seinem Wiederherstellungsanspruch nach § 249 Satz 2 BGB genügt.

2. für die Sachverständigen,

sich ihrer großen Verantwortung bewusst sein, die sie mit der ihnen von der Rechtsprechung eingeräumten Stellung beiden Seiten gegenüber haben: Sie müssen zum Schutz des Schädigers speziell auch den Restwert gewissenhaft schätzen, denn der Geschädigte kann grundsätzlich auf das Gutachten vertrauen und das beschädigte Fahrzeug – für den Schädiger verbindlich<sup>38</sup> – zu dem vom Sachverständigen geschätzten Preis veräußern. Auf der anderen Seite muss sich der Geschädigte auf seinen Sachverständigen verlassen können. Dieser darf deshalb auch nicht unter dem Druck der Versicherer von der vom BGH vorgegebenen Linie abweichen: Als Restwert hat er den Preis einzusetzen, den der Geschädigte bei Ersatzbeschaffung bei einem seriösen Gebrauchtwagenhändler für die Inzahlunggabe seines beschädigten Fahrzeuges erzielen könnte bzw. den Preis, den ein Aufkäufer bezahlen würde, der das Fahrzeug in einer Fachwerkstätte ordnungsgemäß reparieren ließe. Dies gilt auch dann, wenn er weiß oder damit rechnet, dass der Geschädigte das Fahrzeug zu einem höheren Preis auf dem Restwertemarkt veräußert.

Was später mit dem Restwert geschieht, hat den Sachverständigen bei der Schadensbemessung nicht zu interessieren. Ein solcher Verkauf hat nämlich mit der Schadensbemessung selbst nichts zu tun, sondern berührt allein die Frage, ob der Geschädigte mit dem – nicht überobligationsmäßig erzielten und damit anrechenbaren – Übererlös seinen Schaden insoweit bereits wieder ausgeglichen hat<sup>39</sup>.

Selbstverständlich kann der Sachverständige nicht das erstbeste Angebot als Restwert übernehmen. Er muss es vielmehr durch die Einholung mehrerer gleichartiger Angebote auf seine Angemessenheit hin überprüfen. Mehr braucht und darf der Sachverständige gar nicht tun. Von daher braucht der

---

38 BGH NJW 1992, 903.

39 BGH NJW 1992, 903, 904.

Versuch von Versicherern, mit Regressforderungen Druck auf Sachverständige auszuüben, wohl nicht weiter kommentiert zu werden.

Schließlich ist ein nach den Leitlinien des BGH ermittelter Restwert auch nicht etwa anhand der Restwertbörse zu überprüfen, wie der BVSK dies seinen Mitgliedern rät, denn was anderes als eine unzulässige Anhebung des korrekt ermittelten Wertes soll denn ein solcher Schritt bewirken?

Ich kann auch nur davon abraten, zusätzlich im Gutachten auf Angebote spezialisierter Restwertehändler hinzuweisen, wie es in letzter Zeit zunehmend Sachverständige entweder auf Druck von Versicherern oder als Hilfe für den Geschädigten tun. Sie bringen den Geschädigten damit nur unnötig in Schwierigkeiten und lassen Zweifel an ihrer Neutralität aufkommen, ganz davon abgesehen, dass sie sich hier, wie noch zu zeigen ist, auf juristischem Gebiet bewegen.

*Ich komme nun zur jüngsten Restwertentscheidung des BGH vom 30.11.99<sup>40</sup>:*

Wenn man es genau nimmt, ist das gar keine Entscheidung zum Restwert, denn sie befasst sich nicht mit der Schadensbemessung nach § 249 Satz 2 BGB – und damit dem Restwert –, sondern mit der Frage, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen dem Geschädigten bei der anschließenden Schadensabwicklung eine Verletzung der Schadensgeringhaltungspflicht nach § 254 Abs. 2 BGB vorgehalten werden kann. Deshalb ist die Entscheidung richtigerweise auch nicht mit „Restwertbemessung“, sondern mit „Restverwertung“ überschrieben.

Dennoch verleitet sie zu gründlichen Missverständnissen:

Nach der Interpretation vieler Versicherer z. B. soll der BGH damit die Angebote der spezialisierten Restwertehändler als Bemessungsfaktor anerkannt haben. Ich zitiere stellvertretend aus dem gerade soeben im Versicherungsrecht erschienenen Aufsatz von Speer<sup>41</sup>, übrigens ein Auszug aus seiner Doktorarbeit mit dem bezeichnenden Titel „Aktives Schadensmanagement in der Kraftfahrzeugversicherung“. Unter Bezugnahme auf die jetzt besprochene Entscheidung führt er dort aus: „Die Strategie einer Vielzahl von Versicherern, dem Geschädigten so früh wie möglich konkrete und verbindliche Restwertangebote zu unterbreiten, ist mithin erfolgversprechend, um die Restwertvorstellung der Versicherer durchzusetzen. Einzige Voraussetzung an die Angebote ist, dass sie so konkret sein müssen, dass der Geschädigte nichts mehr zu unternehmen braucht, als nur zuzugreifen ...“. Und weiter: „Auch das Interesse des Geschädigten, sein Fahrzeug bei einem Gebrauchtwagen-

---

40 ZfS 2000, 103, DAR 2000, 159.

41 VersR 2002, 17, 22.

händler in Zahlung zu geben, wird nicht nachhaltig beeinträchtigt ... Ihm kann grundsätzlich zugemutet werden, statt den Unfallwagen in Zahlung zu geben, ein höheres Restwertangebot zu akzeptieren und die Inzahlunggabe durch eine Bezahlung zu ersetzen.“

Die Vergleichsrechnung also doch ein Wettlauf um den höchsten Preis und die billigste Schadensbehebung?

Aus der BGH-Rechtsprechung – namentlich auch der letzten Entscheidung – ergibt sich gerade das Gegenteil:

Der Senat wiederholt nämlich auch in dieser Entscheidung unter ausdrücklicher Bezugnahme auf seine bisherige Rechtsprechung die für die Schadensbemessung – und damit den Restwert – maßgeblichen Grundsätze. Auch hier schließt er den aus früheren Entscheidungen bereits bekannten Satz an. Ich zitiere wörtlich: „Der Schädiger kann den Geschädigten deshalb insbesondere nicht auf einen höheren Restwerterlös verweisen, den dieser auf einem Sondermarkt durch spezialisierte Restwerteaufkäufer erzielen könnte.“

Es gilt demnach nach wie vor: Die Angebote der Restwerthändler dürfen bei der Schadensbemessung selbst nicht berücksichtigt werden.

Allerdings will der Senat nicht ausschließen, dass dem Geschädigten bei der Resteverwertung im Ausnahmefall zugemutet werden könne, auf das Angebot eines Restwerthändlers einzugehen. Der Senat weist jedoch selbst sofort darauf hin, dass die Möglichkeit, ein höheres Restwertangebot anzurechnen, als Ausnahme in engen Grenzen gehalten werden müsse. Da der Geschädigte nach dem gesetzlichen Bild des Schadensersatzes Herr des Restitutionsgeschehens sei, dürfe ihm diese Stellung nicht durch eine zu weite Ausnahmehandhabung genommen werden. Insbesondere dürften ihm bei der Schadensbehebung die von der Versicherung gewünschten Modalitäten nicht aufgezwungen werden.

Auch nach dieser Entscheidung gilt der Grundsatz weiter, dass sich das Wirtschaftlichkeitspostulat und damit das Interesse des Schädigers an einer billigen Schadensbehebung, d. h. einem möglichst hohen Restwert, dem Wiederherstellungsanspruch des Geschädigten unterzuordnen hat.

Da der Geschädigte grundsätzlich Herr des Restitutionsverfahrens ist und bleibt, muss allein schon deshalb ein solches Hineinregieren des Versicherers auf ein für das Wirtschaftlichkeitspostulat unverzichtbares Minimum beschränkt bleiben. Ausnahmen sind daher nur denkbar, wenn das Verlangen des Schädigers nach Wirtschaftlichkeit im Einzelfall dem Recht des Geschädigten zur Schadensbeseitigung in Eigenregie *ausnahmsweise* einmal vorgeht. Das kann nur dann der Fall sein, wenn sich der Geschädigte freiwillig

aus dem ihm durch § 249 Satz 2 BGB gewährten Schutzbereich hinausbegibt und von sich aus an einen spezialisierten Restwertehändler verkaufen will.

Dann und nur dann gibt es keinen vernünftigen Grund und auch kein legitimes Interesse des Geschädigten, das Gebot zur wirtschaftlich vernünftigen Schadensbehebung hinter seiner Dispositionsfreiheit zurücktreten zu lassen. Dann muss er, will er sich nicht die Verletzung der Schadensgeringhaltungspflicht vorwerfen lassen, eine ihm vor dem Verkauf bekannt gewordene bessere Verkaufsmöglichkeit unter der Voraussetzung berücksichtigen, dass er sich um nichts mehr zu kümmern und nur noch das Angebot anzunehmen braucht.

In allen anderen Fällen hat es aber nach wie vor bei der gesetzlichen Wertung zu bleiben, die der Dispositionsfreiheit den Vorrang vor dem wirtschaftlichkeitsinteresse des Schädigers gibt, d. h., die Restwertangebote spezialisierter Restwertehändler sind auch in Zukunft weder für die Schadensbemessung, noch für die Frage, ob der Geschädigte durch den ohne Informationen des Versicherers erfolgten Verkauf des Restwertes seine Schadensersatzpflicht verletzt hat, von Bedeutung. Er kann auch nach wie vor trotz Kenntnis eines höheren vom Versicherer vermittelten Angebotes den Restwert zum Schätzwert seinem vertrauten Kfz-Händler in Zahlung geben.

Ich komme zum Schluss und appelliere an den Senat<sup>42</sup>, der Praxis endlich eine einfache und möglichst interpretationsfreie Schablone zu geben. Ohne eine solche ist das Massenphänomen „Unfallregulierung“ nicht zu bewältigen. Dass die vom Senat vorgegebenen Leitlinien hierzu für sich allein nicht ausreichen, zeigt doch der nicht enden wollende Streit um den Restwert.

---

42 Siehe Verfasser DAR 1991, 373.

## Restwert

### – Aspekte zur Restwert-Ermittlung aus Sicht der Versicherungswirtschaft –

Bernd-Matthias Höke, Rechtsanwalt, Bereichsleiter SHUK Schaden, SIGNAL IDUNA Gruppe, Dortmund

Wir müssen uns heute mit der Grauzone in der Schadensregulierung von Kfz-Unfällen befassen. Während wir uns in den vergangenen Jahren wiederholt und qualifiziert mit den Folgen eines Autounfalls für den geschädigten Fahrzeugeigentümer oder verletzte Personen befasst haben, begeben wir uns heute auf das Gebiet des Schrotthandels. Ich denke, dass es uns gleichwohl gelingen wird, eine anspruchsvolle Diskussion zu führen.

Da in der Abwicklung von Kaskoschäden nahezu keine Probleme mit dem heutigen Thema auftauchen, beschränke ich mich in meiner Darstellung im wesentlichen auf die Kfz-Haftpflichtversicherung.

#### I.

Viele werden sich gefragt haben, was Versicherungen dazu treibt, sich an der Verwertung von Unfallautos zu beteiligen. Hierfür gibt es zwei Gründe:

##### *1. Die geänderte Situation im Kraftfahrtversicherungsmarkt*

Hier wird auch im Jahr 2001 mit einem versicherungstechnischen Verlust in Höhe von 0,6 Milliarden Euro gerechnet. Da der Wettbewerb über die Preisgestaltung inzwischen ausgereizt ist, gewinnt guter Service evident an Bedeutung. Insbesondere im Schadensfall kann der Versicherer beweisen, dass er für den Kunden die richtige Wahl ist und auch für den Geschädigten der richtige Partner sein könnte.

In allen Versicherungsunternehmen werden daher große Anstrengungen unternommen, von der früheren, bürokratischen und schriftlich orientierten Regulierung zu einer effizienten, telefonisch orientierten Abwicklung der Schäden zu kommen.

Und die Erfolge lassen nicht lange auf sich warten:

Kundenbefragungen unter Geschädigten haben gezeigt, dass sich der Zufriedenheitsgrad mit der Schadenabwicklung von 68 % im Jahre 1996 auf 87 % im Jahre 2001 verbessert hat. Selbst eine Umfrage des ADAC aus dem Jahre 2001, die erkennbar darauf abzielte, das Schadenmanagement der Ver-

sicherer kritisch zu bewerten, ergab, dass 2/3 der fast 3000 befragten Personen mit der Schadenregulierung zufrieden waren und zu 82 Prozent ihren Schaden aus ihrer Sicht voll ersetzt bekommen hatten.

Darüber hinaus zeigt die Statistik des GDV, dass in den letzten Jahren die Geschwindigkeit, mit der die Schäden abgewickelt werden, erheblich zugenommen hat.

## *2. Ausnutzung der Rechtsprechung durch Dritte*

Der zweite Grund ist die inzwischen zügellose Art und Weise, mit der Dritte versuchen, unter Ausnutzung der Rechtsprechung am Schadensfall mit zu verdienen, ohne dass der Geschädigte davon einen Vorteil hätte. Es haben sich überall in Deutschland gut eingespielte Netzwerke entwickelt, die sich gegenseitig bedienen, wenn der Geschädigte an einer der Stellen zuerst eintrifft. Heutzutage – und das kann jeder leicht selbst feststellen – lautet in der Autowerkstatt die erste Frage an den Geschädigten: „Ist es ein Versicherungsschaden oder zahlen Sie selbst?“

Zahlt die Versicherung, ist die Reparatur eines einfachen Blechschadens ohne Hinzuziehung eines Sachverständigen nicht denkbar, führen einfachste Beschädigungen zum sofortigen Austausch des ganzen Teils, obwohl die Instandsetzung möglich wäre, wird ein Mietwagen vermittelt, der doppelt so teuer ist wie bei einer privaten Anmietung, wobei eine Provision in Höhe von 20 bis 30 % des Rechnungsbetrages gezahlt wird. Insbesondere ist zu bedenken, dass hierdurch überzogene Gewinne zu Lasten der Versicherten-gemeinschaft erwirtschaftet werden, die für den Geschädigten keinerlei Vorteil bringen. Das ist die tägliche Praxis der Schadenregulierung in Deutschland. Ich habe nicht nur über einige wenige Ausreißer oder schwarze Schafe berichtet. Es müsste eigentlich verständlich sein, dass die Versicherer diesem Treiben nicht tatenlos zusehen wollen. Andererseits ist auch nachvollziehbar, dass diejenigen, die hier satte Gewinne machen können, gegen die Bestrebungen der Versicherer Sturm laufen.

## *II.*

In der Praxis der Schadenabwicklung ist das Thema Restwert bei folgenden drei Fragen relevant:

1. Wann ist überhaupt ein Restwert in Betracht zu ziehen?
2. Wie ist der Restwert festzustellen?

3. Wie muss sich der Geschädigte bei der Verwertung des Unfallfahrzeugs verhalten?

Dazu im Einzelnen:

*1. Wann ist überhaupt ein Restwert in Betracht zu ziehen?*

Diese Frage ist in der Rechtsprechung und auch hier in Goslar ausreichend erörtert worden. Ich denke, dass die 70-Prozent-Regelung, nach der ein Restwert im Gutachten nur dann anzugeben ist, wenn die Reparaturkosten 70 % des Wiederbeschaffungswertes übersteigen, allen hinreichend bekannt ist und uns damit ein praxistaugliches Instrumentarium zur Verfügung steht.

*2. Wie ist der Restwert festzustellen?*

Diese Frage macht uns in der Praxis erheblich mehr Probleme.

In aller Regel stellt ein Sachverständiger die Reparaturkosten, den Wiederbeschaffungswert und den Restwert eines Fahrzeugs fest. Leider gibt es mangels einer gesetzlichen Regelung für den Zugang zum Beruf des freien Kfz-Sachverständigen wie auch die inhaltliche Ausgestaltung seiner Tätigkeit ganz erhebliche Unterschiede in der Qualifikation der Gutachter und der Qualität der Gutachten. Wir bekommen tagtäglich Gutachten auf den Tisch, die von Personen erstellt worden sind, die in einem Schnellkurs an 2 Wochenenden zum Sachverständigen für die Begutachtung von Kfz-Schäden ausgebildet worden sind und über keinerlei Vorkenntnisse aus dem Bereich des Kfz-Handwerks verfügen.

Die Zeitschrift „AUTO BILD“ titelte im Juli 2001 denn auch „Gutachter oder Schlechtchätzer?“. Dort war verschiedenen Gutachtern einer Region dasselbe Fahrzeug vorgeführt worden, um den Wert zu schätzen. Die Ergebnisse lagen zwischen 7.300 DM und 9.300 DM.

Hier haben dankenswerterweise Sachverständigenverbände und -organisationen Anstrengungen unternommen, über Zertifizierungsverfahren zu einer verbesserten Qualifikation der Gutachter zu kommen und über diesen Weg Spreu von Weizen zu trennen. Da die Teilnahme an diesen Verfahren jedoch nach wie vor freiwillig ist, ist letztlich der Gesetzgeber gefordert.

Die Ermittlung des Restwertes durch den Sachverständigen ist eigentlich gar kein technischer, sondern eher ein kaufmännischer Vorgang. Der Wert eines Unfallwagens richtet sich nämlich nach den üblichen Marktgesetzen, also Angebot und Nachfrage. Die seriöse Festlegung des Restwertes kann also nur durch die Einholung mehrerer Angebote auf dem Markt erfolgen. Die

Marktteilnehmer sind Autohäuser, Reparaturwerkstätten, spezialisierte Unfallwagenhändler und Verwertungsbetriebe. Die allermeisten Unfallfahrzeuge landen letztlich bei den spezialisierten Unfallwagenhändlern, auch wenn das Fahrzeug zunächst von einem Autohaus oder einer Reparaturwerkstatt eingekauft worden ist. Denn Autohändler sind Kaufleute, die nur dann ein Interesse am Ankauf eines Unfallfahrzeugs haben, wenn sich damit Gewinne erwirtschaften lassen.

Entweder - und das ist der häufigste Fall (85%!) - lässt sich das Fahrzeug an einen spezialisierten Unfallwagenhändler mit Gewinn weiterverkaufen, oder das Fahrzeug lässt sich in der eigenen Reparaturwerkstatt – insbesondere wenn diese nicht voll ausgelastet ist – günstig aufbauen und wieder veräußern, oder der Autohändler möchte dem Geschädigten, der sein Kunde ist, ein neues Fahrzeug verkaufen und bietet ihm deshalb an, das Unfallfahrzeug zu einem günstigen Preis anzukaufen, womit ein versteckter Rabatt auf das Neufahrzeug verbunden wird.

Mit Ausnahme des Rabattfalles, der nach dem Wegfall des Rabattgesetzes ohnehin in der Praxis nicht mehr so relevant ist, wird also mit dem Unfallwagen ein weiterer Erlös erzielt, der dem Geschädigten nicht zugute kommt, vom Versicherer aber bezahlt werden soll.

Der Sachverständige kennt i.d.R. die Marktteilnehmer seiner Region und könnte daher durch entsprechende Nachfragen den tatsächlich erzielbaren Wert des Fahrzeugs ermitteln. Hier gerät der Gutachter jedoch häufig in eine Zwickmühle: Juristisch gesehen ist zwar der Geschädigte der Auftraggeber, andererseits erfolgt aber die Auftragsvergabe regelmäßig durch Empfehlung des Autohauses oder der Werkstatt. Erfolgt von hier gleichzeitig auch ein Angebot für das Unfallfahrzeug, steht der Gutachter in dem Interessenkonflikt, ob er sich mehr im Lager des Geschädigten oder mehr im Lager des Empfehlenden sieht; und das vor dem Hintergrund, dass heutzutage kaum noch ein Sachverständiger allein von Laufkundschaft leben kann.

So erleben wir in der täglichen Praxis, dass in den meisten Sachverständigengutachten nur ein konkretes Angebot oder überhaupt kein Angebot benannt wird.

Kann das den rechtlichen Anforderungen genügen? Der Werkvertrag, der zwischen einem Geschädigten und einem Kfz-Sachverständigen geschlossen wird, umfasst die genaue Ermittlung der Reparaturkosten, des Fahrzeugwertes vor dem Schadenereignis und des Wertes des Unfallfahrzeugs. Da, wie gesagt, der Wert eines Kraftfahrzeugs sowohl im unbeschädigten wie im beschädigten Zustand nur durch Angebot und Nachfrage zu bestimmen ist, ist es unabdingbar, dass der Sachverständige die ihm zur Verfügung stehenden Quellen nutzt und die Restwertanbieter auch benennt.

Denn der Geschädigte hat ein Interesse daran, sich alsbald zwischen Reparatur und Ersatzbeschaffung zu entscheiden. Dabei nutzt ihm eine pauschale Angabe eines Restwertbetrages im Gutachten nur wenig, weil er zur Realisierung jetzt seinerseits auf die Suche nach einem Anbieter gehen müsste. Da dem Gutachter diese Anbieter bereits bekannt sein müssten, ist es nur interessengerecht, ihm auch die Verpflichtung aufzuerlegen, diese Erkenntnisse an den Auftraggeber zu liefern.

Bei der Interessenabwägung fällt weiter ins Gewicht, dass der Vertrag zur Erstellung eines Sachverständigengutachtens im Kfz-Haftpflichtschaden nach ständiger Rechtsprechung des BGH und auch der Instanzgerichte einen Vertrag mit Schutzwirkung für einen Dritten, nämlich den Haftpflichtversicherer, darstellt. Das Gutachten dient nämlich allein dazu, die Abrechnung des Geschädigten mit dem Haftpflichtversicherer vorzunehmen.

Der Versicherer muss aus den dargestellten Gründen ein großes Interesse daran haben festzustellen, ob der Gutachter bei der Festlegung des Restwertes in ausreichendem Maße Angebot und Nachfrage der Marktteilnehmer eruiert hat. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist die konkrete Angabe der Restwertangebote im Gutachten erforderlich.

Ganz anders lautet leider die Vorgabe eines ansonsten weitgehend konsensfähigen Papiers, das ein Interessenverband der Sachverständigen, der BVSK, herausgegeben hat. Es handelt sich um die sogenannte „Richtlinie des BVSK zur Ermittlung des Restwertes“, Stand I/2001. Dort heißt es unter „2. Konkretisierung von Restwertangeboten im Gutachten“: „Grundsätzlich sollen im Gutachten keine konkreten Restwertangebote aufgeführt werden.“

Jede Unterlegscheibe, jede kleine Schraube soll also konkret benannt werden, nur der Restwert nicht?

Weiter ist zu fragen, ob der Sachverständige verpflichtet ist, auch Angebote über die sogenannten Restwertbörsen einzuholen. Um hier von vornherein falschen Vorstellungen und Unterstellungen zu begegnen, möchte ich betonen, dass es sich um elektronische Marktplätze handelt, die von Firmen betrieben werden, an denen die Versicherer weder unmittelbar noch mittelbar beteiligt sind.

Hier zeigt sich lediglich – wie in allen anderen Lebensbereichen auch – der zunehmende Einsatz von Technik in der gesamten Schadensabwicklung. So ist es überhaupt nicht erstaunlich, dass – ebenso wie im privaten Bereich – auch im gewerblichen Bereich Internet- basierte Börsen entstehen. Dies erleichtert zum einen den Zugang zu diesem Markt, verbreitert ihn auf der anderen Seite aber auch.

Anbieter sind die genannten Marktteilnehmer, mit einem zahlenmäßigen Übergewicht der Autohäuser und Karosseriefachwerkstätten. Es handelt sich

also nicht um einen Sondermarkt mit begrenztem Zugang. Auch sind die örtlichen Gebrauchtwagenhändler oft gleichzeitig Anbieter in den Restwertbörsen. In den elektronischen Marktplätzen vermischen sich also zusehends die bisher getrennten Märkte örtlicher Autohändler und spezialisierter Unfallwagenhändler.

Es entsteht damit eine bislang nicht bekannte Transparenz im Unfallwagengeschäft. Auf einmal ist für jedermann leicht nachvollziehbar, wie es um Angebot und Nachfrage tatsächlich bestellt ist. Dieser Weg wird auch von den Versicherern zunehmend beschritten.

Auch hierzu ein paar Zahlen: Einige Versicherer haben im letzten Jahr den Differenzbetrag zwischen dem Restwert laut Gutachten und selbst eingeholten Angeboten von Autohändler und Unfallwagenhändler bzw. der Restwertbörse festgehalten. Es ergaben sich im Durchschnitt pro Fall Differenzbeträge zwischen 250 und 500 Euro. Nimmt man einen mittleren Wert von 350 Euro und multipliziert ihn mit den von uns errechneten 450.000 Fällen pro Jahr, ergibt sich ein Potential in Höhe von 157,5 Mill. Euro! Zur Erhöhung der Transparenz im Restwertmarkt sollten die Börsen genutzt werden.

Geradezu grotesk ist die Behauptung, die Versicherer würden den Handel mit Kfz-Briefen, die zu illegalen Zwecken missbraucht werden sollen, über die Restwertbörsen fördern. Da die Versicherer hier die Zeche zahlen müssten, wäre es paradox, solche Fälle zu fördern. Wir konnten allerdings weder in der Vergangenheit noch heute einen derartigen Handel unterbinden, da wir in aller Regel nicht Eigentümer der Fahrzeuge sind, die dort angeboten werden. Bedenken gegen Angebote, die auf erste Sicht überhöht scheinen, kann Rechnung getragen werden, indem der Sachverständige eine Plausibilitätsprüfung vornimmt unter Berücksichtigung der eben geschilderten Verwertungsmöglichkeiten.

Fraglich ist, ob der Sachverständige auf die Handlungsmöglichkeiten des Geschädigten selbst bei der Wertermittlung beschränkt werden soll, er also quasi „durch die Brille des Geschädigten“ ermitteln muss. Zur Begründung dieser Meinung wird auf die Dispositionsfreiheit des Geschädigten verwiesen. Dabei ist zu bedenken, dass einerseits der Geschädigte bereits von seiner Dispositionsfreiheit Gebrauch macht, indem er sich für Reparatur oder Ersatzbeschaffung entscheidet. Andererseits wird ihr dadurch ausreichend Rechnung getragen, dass der Geschädigte in jedem Fall den vollen Wiederbeschaffungswert zur Verfügung gestellt bekommt und damit machen kann, was er will. Gerade unter diesem Gesichtspunkt erscheint es zumutbar, den Wert des Unfallwagens, von dem sich der Geschädigte trennen möchte, am allgemeinen Markt vom Sachverständigen erheben zu lassen.

Insbesondere in Fällen der Haftungsverteilung entsteht dem Geschädigten sogar ein Nachteil, wenn nicht alle Möglichkeiten der Resteverwertung aus-

geschöpft werden: Denn hier verbleibt ihm ja der Restwert in voller Höhe, während die übrigen Ersatzansprüche entsprechend der Haftungsanteile gekürzt werden.

Da der Gutachter also sowohl die Interessen des Geschädigten wie auch diejenigen des Versicherers zu beachten hat, ist er gehalten, die ihm zugänglichen Quellen zur Bemessung des Restwertes insgesamt auszuschöpfen und damit auch die Restwertbörsen zu nutzen. Es müssen grundsätzlich drei konkrete Restwertangebote im Gutachten aufgeführt werden.

Nun zur dritten und letzten Frage:

### *3. Wie muss sich der Geschädigte bei der Verwertung des Unfallfahrzeugs verhalten?*

Nach den vom BGH im wesentlichen in den Jahren 1992 bis 1999 entwickelten Grundsätzen steht die Ersatzbeschaffung als Variante der Naturalrestitution unter dem Gebot der Wirtschaftlichkeit. Diesem Gebot genüge der Geschädigte im allgemeinen, so der BGH, wenn er das Unfallfahrzeug auf der Grundlage eines von ihm eingeholten Sachverständigengutachtens verwerte. Denn das Gutachten eines anerkannten Sachverständigen bilde in aller Regel eine geeignete Grundlage für die Bemessung des Restwertes. Der Schädiger könne den Geschädigten nicht auf einen höheren Restwerterlös verweisen, den dieser auf einem Sondermarkt durch spezialisierte Restwertaufkäufer erzielen könne.

Insbesondere der zuletzt genannte Grundsatz beruhte auf einem Fall, in dem ein Versicherer dem Geschädigten ein Restwertangebot mitgeteilt hatte, das erheblich über dem im Gutachten genannten Restwert lag, jedoch erst zu einem Zeitpunkt, als das Fahrzeug bereits verkauft war. Es ging also im wesentlichen um die Frage, ob der Geschädigte aus seiner Pflicht zur Schadenminderung gemäß § 254 BGB heraus verpflichtet war, von sich aus Angebote einzuholen, die über dem im Sachverständigengutachten ausgewiesenen Wert liegen. Dies wurde grundsätzlich verneint.

Inzwischen gelingt es Versicherern häufiger, dem Geschädigten vor Verkauf des Fahrzeugs ein verbindliches Restwertangebot zu unterbreiten. In diesen Fällen besteht für den Geschädigten daher kein Anlass, das Fahrzeug zu dem geringeren Preis laut Gutachten zu verkaufen. An das Angebot sind jedoch bestimmte Voraussetzungen zu knüpfen, um die Schadenminderungspflicht des Geschädigten auszulösen: Das Angebot muss rechtzeitig, konkret und bindend sein. Der bloße Hinweis auf eine preisgünstigere Möglichkeit der Verwertung, so der BGH, reicht nicht aus. Ebensowenig ist es für den Geschädigten zumutbar, dass er sich selbst mit dem Anbieter in

Verbindung setzen muss, um zu klären, ob dieser verbindlich zu dem übermittelten Restwertangebot steht. Schließlich muss bei Angeboten, die außerhalb der räumlichen Umgebung des Geschädigten stammen, geklärt sein, wie und auf wessen Kosten das Unfallfahrzeug zum Anbieter verbracht werden soll.

Unter diesen Voraussetzungen ist nach der Entscheidung des BGH vom 30.11.1999 in Abweichung von den 1992 aufgestellten Grundsätzen möglich, einen höheren als den im Gutachten angegebenen Restwert anzusetzen. In der Entscheidung heißt es hierzu wörtlich:

„Dass der Sachverständigenschätzwert nicht ausnahmslos der Schadensabwicklung zugrunde gelegt werden darf, hat der Senat bisher schon anerkannt, so insbesondere für den Fall, dass der Geschädigte bei dem Verkauf oder der Inzahlunggabe ohne überobligationsmäßige Anstrengung tatsächlich einen höheren Preis erzielt hat. Deshalb gilt der Grundsatz, dass der von einem Sachverständigen ermittelte Restwert eine geeignete Grundlage für die Schadensabwicklung bilde, nur „in aller Regel“. Desgleichen können auch Ausnahmen von dem Grundsatz, dass sich der Geschädigte nicht auf spezialisierte Restwertaufkäufer verweisen zu lassen brauche, nicht von vornherein ausgeschlossen werden.“

Der Geschädigte kann also grundsätzlich sein Unfallfahrzeug zu dem im Sachverständigengutachten angegebenen Restwert veräußern, aber eben nur grundsätzlich.

Lässt die Vorarbeit des Sachverständigen zu wünschen übrig, muss der Versicherer die Möglichkeit haben, selbst Angebote einzuholen und dem Geschädigten vorzulegen. Übermittelt die Versicherung dem Geschädigten vor der Veräußerung ein verbindliches, höheres Angebot, in dem auch die Transportkosten geregelt sind, oder kündigt sie ein entsprechendes Angebot an und ist das Zuwarten bis zum Eintreffen zumutbar, ist ein etwaig höherer Restwert zugrunde zu legen.

Dem Geschädigten bleibt es dabei unbenommen, an wen er das Fahrzeug zu dem höheren Wert veräußert. Für den Geschädigten ergibt sich wieder kein Nachteil, da er in jedem Fall den vollen Wiederbeschaffungspreis für sein Fahrzeug erstattet bekommt. Es wird lediglich verhindert, dass Dritte ohne den Geschädigten zu Lasten der Versicherer ihre Geschäfte machen.

*Ich fasse zusammen:*

– Jahr für Jahr werden hunderte Millionen Euro mit Unfallfahrzeugen zu Lasten der Versicherer verdient, indem Restwerte unzureichend ermittelt werden.

- Der Geschädigte hat davon nichts, in Quotenfällen sogar Nachteile.
- Die Restwertbörsen machen diesen Markt transparent und sollten daher genutzt werden. Unseriösen Angeboten kann durch eine Plausibilitätsprüfung des Sachverständigen wirksam begegnet werden.
- Briefhandel sollte von allen Beteiligten unterbunden werden.
- In Gutachten sollten mindestens drei konkrete Restwertangebote benannt werden, die zeigen, dass Angebot und Nachfrage unter allen Marktteilnehmern ermittelt wurden .
- Um Missbrauch einzudämmen, ist dem Versicherer die Möglichkeit sachgerechter Einflussnahme auf die Restwertermittlung einzuräumen; er kann Angebote vermitteln, wenn sie schnell, verbindlich und konkret sind sowie die Transportkosten regeln.

## Unfallrisiko Lkw

### – Das Unfallgeschehen im Lkw-Bereich – eine Herausforderung an Gesetzgebung und Vollzug –

Frank Albrecht, Regierungsdirektor, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

Für die einen sind es rollende Zeitbomben, die andere Verkehrsteilnehmer in Angst und Schrecken versetzen und denen es besonders auf den Autobahnen endlich Einhalt zu gebieten gilt. Für die anderen ist es die tägliche Arbeitsstätte, mit der tausende von Kilometern auf den Straßen zurückgelegt werden, um die Versorgung eines jeden von uns aufrecht zu erhalten und die es deshalb zu unterstützen gilt. Beides meint den Lkw-Verkehr auf unseren Straßen und beides erscheint nur auf den ersten Blick nicht miteinander vereinbar. Denn herunter gebrochen auf ein rationales Niveau kommt in den beiden emotional aufgeladenen Positionen doch der Wunsch zum Ausdruck, den Lkw-Verkehr verkehrssicher abzuwickeln. Dass hier weitere Anstrengungen dringlich sind, wird klar, wenn man bedenkt, dass der Lkw-Verkehr im letzten Jahrzehnt gewaltig zugenommen hat und dass sich dieser Trend nach allen Prognosen fortsetzen wird. Allein beim Transportaufkommen im Straßengüterfernverkehr wird bis 2015 im Vergleich zu 1997 ein Zuwachs von 45 %<sup>1</sup> erwartet. Diese Entwicklung überlagert sich mit bedenklichen Tendenzen im Unfallgeschehen.

Hieran möchte ich anknüpfen und der Frage nachgehen, was der Gesetzgeber zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus noch tun kann. Dabei möchte ich mich auf das Verhaltensrecht und die Verkehrsverstöße konzentrieren, also an der Beeinflussung des Verhaltens der Lkw-Fahrer und der sie einsetzenden Unternehmer ansetzen. Hier sind Verbesserungen erforderlich, auch wenn – dies möchte ich unterstreichen – der Lkw-Verkehr, gemessen an der Fahrleistung, im Unfallgeschehen nicht überrepräsentiert ist<sup>2</sup>. Unfälle mit Lkw-Beteiligung erweisen sich aber regelmäßig als besonders folgenschwer und vielfach sind es die Lkw-Fahrer, die die Unfälle verursachen<sup>3</sup>. Ausgeklammert werden technische Lösungsansätze, die – wie die zahlreichen in Entwicklung

---

1 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Daten und Fakten kurz gefasst, Jahrgang 2000.

2 Frieling, Bogedale, Kugeland, Tätigkeitsbezogene Anforderungen und Belastungen bei Berufskraftfahrern und ihre Beziehungen zur Verkehrssicherheit, Forschungsberichte der BAST, Nr. 218, Bergisch-Gladbach, 1990, S. 273.

3 Unfallstatistik der Polizeidirektion Koblenz; spezielle Auswertung 1992-1996.

befindlichen Fahrerassistenzsysteme<sup>4</sup> und passiven Schutzeinrichtungen<sup>5</sup> – einen nicht zu unterschätzenden Beitrag leisten können, über die aber nicht im nationalen Recht, sondern im Rahmen der Europäischen Union entschieden werden muss.

### 1. Unfallursachen

Anhaltspunkte dafür, in welche Richtung die Maßnahmen gehen müssen, gibt das Unfallgeschehen. Bei der Vorbereitung auf diesen Vortrag ist mir aufgefallen, dass es hierzu eine umfassende spezielle bundesweite Unfallursachenanalyse, aus der sich gesetzgeberische Empfehlungen ableiten ließen, bisher nicht gibt. Schon insofern könnte von diesem Verkehrsgerichtstag ein wichtiger Impuls ausgehen. Betrachtet man jedoch die amtliche Unfallstatistik und diverse vor Ort gesammelten Erkenntnisse<sup>6</sup>, so scheinen sich die folgenden Ursachen als besonders auffällig zu erweisen (Reihenfolge ohne Gewichtung):

- *auf den Autobahnen* das verkehrswidrige Überholen sowie Abstandsverstöße;
- *auf allen Straßen* Mängel bei der Ladungssicherung, technische Mängel am Kraftfahrzeug sowie die unangepasste Geschwindigkeit; darüber hinaus wird in vielen Untersuchungen des In- und Auslands die Übermüdung des Kraftfahrers als wichtiger Aspekt erwähnt, bei dem die Dunkelziffer als besonders hoch eingeschätzt wird;
- *innerorts* vor allem Abbiegeunfälle, bei denen immer wieder Fußgänger und Radfahrer zu Schaden kommen. Letzteren kann aber – weil ich nicht daran zweifle, dass die Lkw-Fahrer hierfür im eigenen Interesse hinreichend sensibilisiert sind – wohl tatsächlich nur noch durch technische Maßnahmen, wie verbesserte Spiegelsysteme und Abbiegeassistenten, entgegengewirkt werden.

Ich möchte deshalb bei den vorher erwähnten Unfallursachen bleiben und versuchen, jeweils mögliche Gegenstrategien zu entwickeln.

---

4 Adaptive Cruise Control Systems (ACC), Abstandsregler, elektronische Bremssysteme, ESP mit Kippstabilisator, Spurführungssysteme.

5 Frontunterfahrschutzsysteme, Heckunterfahrschutzsysteme, tiefreichender Flankenschutz im Seitenbereich, Erhöhung der Struktursteifigkeit des Fahrerhauses.

6 Langwieder K., Gwehenberger J., Der Lastkraftwagen im aktuellen Unfallgeschehen und Potenziale zur weiteren Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit, GDV, EU-Symposium München, Dezember 2000; Unfallstatistik der Polizeidirektion Koblenz; spezielle Auswertung 1992-1996; Pressemitteilung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (Österreich) vom 26. September 2000.

## 2. Maßnahmen der Gesetzgebung und des Vollzugs

### 2.1 Überholverbot auf zweistreifigen Autobahnen?

Betrachtet man die öffentliche Diskussion, so gewinnt man den Eindruck, durch einfachste Mittel, nämlich die Anordnung möglichst weit reichender Überholverbote, nicht nur das Unfallgeschehen wirksam bekämpfen, sondern überdies eine dringend notwendige Kapazitätserhöhung der Autobahnen erreichen zu können. So hat das Hessische Verkehrsministerium 1994 auf diversen Autobahnabschnitten festgestellt, dass die dort angeordneten Lkw-Überholverbote die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen<sup>7</sup>. In Österreich werden seit 1996 die Autobahnen im Hinblick auf das Erfordernis von Lkw-Überholverboten überprüft; 1999 wurde eine Kampagne zur Anordnung von Überholverboten durchgeführt<sup>8</sup> und die Diskussion über weitere Verbote scheint noch nicht beendet<sup>9</sup>. In Dänemark wurde im Zuge der Anhebung der Lkw-Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h auf elf Autobahnabschnitten ein LKW-Überholverbot eingeführt<sup>10</sup>. In den Niederlanden wurde es schrittweise auf etwa 800 Autobahnkilometer ausgedehnt; das entspricht ca. 35 % der Autobahn-Gesamtlänge. Das Verbot gilt dort versuchsweise während der üblichen Zeiten des Berufsverkehrs morgens und abends (6.00 bis 10.00 und 15.00 bis 19.00 Uhr)<sup>11</sup>.

Es ist deshalb nicht überraschend, dass auch in Deutschland vermehrte Lkw-Überholverbote auf den Autobahnen erwogen werden, so ausdrücklich im Verkehrssicherheitsprogramm des BMVBW, wonach die Prüfung weiterer zeitlich und örtlich begrenzter Verbote erfolgen soll. Weiter noch scheint die öffentliche Meinung zu gehen. In einer kürzlich durchgeführten Umfrage haben sich 56 % der Befragten für ein *generelles* Verbot ausgesprochen<sup>12</sup>. Außerdem hat der Niedersächsische Landtag für eine solche Regelung auf vierstreifigen Autobahnen zu den Verkehrsspitzenzeiten plädiert<sup>13</sup>.

---

7 Presseinformation des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Technologie und Europaangelegenheiten vom 10. August 1994.

8 Vgl. Antwort der österreichischen Bundesregierung auf die schriftliche Anfrage vom 10. Juli 1996, ZI 1024/J-NR/1996; P. Cerwenka, Ist der Straßengüterverkehr gefährlicher als der motorisierte Individualverkehr? ZVS 2000, 126.

9 So schlägt das Kuratorium für Verkehrssicherheit Lkw-Überholverbote auf unfallträchtigen Straßenabschnitten vor, vgl. Pressemitteilung vom 26. September 2000; der ÖAMTC fordert ein temporäres Überholverbot auf Autobahnen, vgl. Pressemitteilung zum Maßnahmenpaket für mehr Sicherheit vom 13. November 1998.

10 Mitteilung der Deutsch-Dänischen Handelskammer in: Der Nordschleswiger, März 2001.

11 Pressemitteilungen des Niederländischen Verkehrsministeriums vom 1. Mai 2001 und vom August 1999.

12 Forsa-Umfrage im Auftrag der Bild-Woche, Ergebnisse veröffentlicht am 30. Mai 2001.

13 Beschluss des Niedersächsischen Landtages vom 18. September 2001.

Aus meiner Sicht kann ein *generelles* Lkw-Überholverbot – selbst wenn es nur auf zweistreifige Richtungsfahrbahnen beschränkt werden würde – jedoch nicht in Betracht kommen. Sicher ist es richtig, dass die weit überwiegende Zahl der Lkw geeignet ist, um generell eine Reisegeschwindigkeit in Höhe der für sie zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h einzuhalten und dass die Lkw-Fahrer mindestens dies auch tun. Selbst die Geschwindigkeitsbegrenzer, die für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 t vorgeschrieben sind, begrenzen die Geschwindigkeit technisch nur auf 90 km/h<sup>14</sup>. Daneben muss aber berücksichtigt werden, dass die Autobahn auch von zahlreichen schwer beladenen Lastkraftwagen und einigen Pkw-Wohnanhänger-Gespannen benutzt wird, die sich mit deutlich geringeren Geschwindigkeiten bewegen. Und für bestimmte Kraftfahrzeuge schreibt schon die StVO eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von nur 60 km/h vor. Das ist übrigens keine Theorie, sondern tagtägliche Praxis. Man denke nur an den Busverkehr zwischen dem Bonner Hauptbahnhof und dem Flughafen Köln. Hier verkehrt im 30-Minuten-Takt ein Omnibus, der wegen der nicht selten stehenden Fahrgäste höchstens 60 km/h fahren darf. Das Auftreten eines einzigen solchen Fahrzeuges führte bei Bestehen eines generellen Lkw-Überholverbotes dazu, dass der gesamte Lkw-Verkehr auf die Geschwindigkeit dieses langsamsten Fahrzeuges hinunter gedrückt würde. Zwangsläufige Folge wären gewaltige Lkw-Kolonnen und Staus auf dem rechten Fahrstreifen. Immerhin sind mehr als 8600 km der insgesamt 11600 Autobahnkilometer, also drei Viertel des Autobahnnetzes in Deutschland nur zweistreifig ausgebaut. Auch die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wären eher bedenklich. Zumindest in den beschriebenen Situationen würde das Verbot wohl massiv missachtet werden, was ich übrigens nachvollziehen könnte. Außerdem wäre das Rechtsfahrgebot, an das sich auch der Pkw-Verkehr zu halten hat, praktisch ausgehebelt. Denn der schnellere Verkehr würde wohl hauptsächlich nur noch den linken (bei mehr als zwei Fahrstreifen pro Richtung einen der linken) Fahrstreifen benutzen. Das wiederum könnte gefährliche Manöver vor den Ausfahrten selbst dann zur Folge haben, wenn der vorgeschriebene Mindestabstand von 50 m zwischen den Lkw eingehalten werden würde. Alles in allem kein wünschenswertes Szenarium, wie auch die schweizerische Regierung meint, die einen entsprechenden Vorstoß vor einiger Zeit abgelehnt hat<sup>15</sup>.

Andererseits hat die Unzufriedenheit mit der Verkehrsrealität durchaus Ihre Berechtigung. Ein Lkw nimmt auf einer Strecke von 100 km im Durchschnitt 5,3 Überholvorgänge vor und benötigt hierfür jeweils etwa eine halbe Minute

---

14 Artikel 3 der Richtlinie 92/6/EWG.

15 Stellungnahme des schweizerischen Bundesrates zum Postulat vom 3. März 1998.

und eine Überholstrecke von durchschnittlich 800 m<sup>16</sup>. Er blockiert also den linken Fahrstreifen im Schnitt für viereinhalb Kilometer pro 100 km. Da es sich um Durchschnittswerte handelt, ist der Überholweg in vielen Fällen noch länger. Dies ruft angesichts des Lkw-Aufkommens verständliche Frustrationen beim schnelleren Verkehr hervor. Vor allem sind immer wieder gefährliche Bremsmanöver und Auffahrunfälle zu beobachten, unter anderem deshalb, weil Lkw-Fahrer ohne die gebührende Rücksichtnahme auf den nachfolgenden Verkehr zum Überholen ausscheren. Das Problem besteht aber weniger in unzureichenden Vorschriften, sondern darin, dass die bestehenden Regelungen nicht beachtet werden. Denn bleibt man allein bei den genannten Durchschnittswerten, so ergibt sich, dass die meisten Überholvorgänge bereits heute rechtswidrig sind. Und zwar liegt entweder ein Geschwindigkeitsverstoß vor. Das ist bei einer Strecke von 800 m in einer halben Minute der Fall, weil die Geschwindigkeit dann 96 km/h beträgt. Diese Vermutung bestätigen Messungen der Bundesanstalt für Straßenwesen. Sie hat an verschiedenen Messstellen die mittlere Lkw-Geschwindigkeit auf dem linken Fahrstreifen mit einem Wert zwischen 94 km/h und 102 (!) km/h ermittelt<sup>17</sup>. Oder es liegt ein Verstoß gegen § 5 Abs. 2 Satz 2 StVO vor, wonach nur überholen darf, wer mit *wesentlich* höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt. Denn unterstellt man, der Überholende habe die Geschwindigkeit von 80 km/h eingehalten und für das Überholen 30 sec. benötigt, so hat die Geschwindigkeit des zu Überholenden auf jeden Fall mehr als 70 km/h, die Differenzgeschwindigkeit also weniger als 10 km/h betragen (70 km/h entspricht in 30 sec. einem Weg von 583 m). Noch klarer sind die Verhältnisse bei länger andauernden Überholvorgängen. Schon heute könnte also – aus rechtlicher Sicht – eine Vielzahl von Überholvorgängen unterbunden werden. Die genannte Regelung des § 5 StVO wird aber wohl nur sehr zurückhaltend angewandt. Offenbar bestehen Unsicherheiten darüber, was unter einer wesentlich höheren Geschwindigkeit zu verstehen ist. Die Judikatur zu diesem Punkt ist tatsächlich spärlich<sup>18</sup>. Als Orientierung bietet sich eine Entscheidung des OLG Frankfurt a.M. aus dem Jahre 1992 an, in der das Überholen eines mit 70 km/h fahrenden Lastzuges durch ein Fahrzeug, das nur 10 km/h schneller fährt, als unzulässig angesehen worden ist. Zur Begründung

---

16 Durth, Levin, Überholverbote für Lastkraftwagen auf Autobahnen, Untersuchung zum Fahrverhalten und Unfallgeschehen im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Technologie und Europaangelegenheiten, Darmstadt 1994.

17 Messergebnisse der aus dem Jahr 2000 an Messstellen auf der A 43, A 72, A 4.

18 Die Entscheidungen aus den 50er und 60er Jahren können auf die heutigen Verhältnisse jedenfalls auf den Autobahnen nicht mehr übertragen werden und betreffen überwiegend die Landstraßen und den Innerortsverkehr: BGH VersR 1968, 1040; BayObLG DAR 1961, 204; OLG Oldenburg VRS 24, 170; OLG Braunschweig VRS 21, 461; BGH VRS 30, 349; BGH, VM März 1959, 14.

hatte das Gericht zu Recht darauf hingewiesen, dass die Überholspur dem Schnellverkehr dient und langsames Überholen zu einer zeitlich länger andauernden Blockierung der gesamten Fahrbahn führt, die für Fahrzeuge auf der Überholspur, auf der mit hoher Geschwindigkeit gefahren werden darf, eine besondere Gefährdung darstellen kann<sup>19</sup>. Die konsequente Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen des Lkw-Verkehrs und unzulässig geringer Differenzgeschwindigkeit beim Überholen könnte somit zur Entschärfung der angesprochenen Probleme beitragen. Erwägenswert wäre außerdem, das bisherige Verwarnungsgeld für das Überholen mit zu geringer Differenzgeschwindigkeit (30 Euro) anzuheben.

Eine weitere Möglichkeit ist die Anordnung *örtlicher* Lkw-Überholverbote, darunter solcher auf längeren Abschnitten. Sie können, je nach örtlichen Umständen, zu einer merklichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses beitragen. Aus dazu durchgeführten Untersuchungen lassen sich folgende Ergebnisse zusammenfassen<sup>20</sup>:

- Auf auffallträchtigen vierstreifigen Autobahnabschnitten kann ein Lkw-Überholverbot die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Dasselbe gilt für Strecken nach der Verminderung der Fahrstreifen von drei auf zwei, für Abschnitte vor sowie nach Autobahnkreuzen und Autobahndreiecken sowie für *bestimmte* Steigungs- und Gefällestrecken.
- Unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, bei denen die aufgrund von Überholverbots veränderten Reisezeiten zu Buche schlagen, entstehen positive Effekte an Steigungsstrecken sowie auf ebenen Abschnitten oberhalb von etwa 2000 Kfz/h. Die Reisezeitvorteile fallen dabei – und zwar nicht selten in erheblichem Umfang – beim Pkw-Verkehr an. Der Lkw-Verkehr muss andererseits nur geringe Einbußen hinnehmen.
- Bei *mehr* als zweistreifigen Richtungsfahrbahnen sind signifikante volkswirtschaftliche Vorteile und Vorteile für die Verkehrssicherheit nur im Ausnahmefall zu erwarten.
- Befürchtungen, dass es im Anschluss an Überholverbotsstrecken zu einer Unfallhäufung kommt, können nicht bestätigt werden.

---

19 OLG Frankfurt VersR 1994, 700.

20 Drews, Verkehrliche Auswirkungen der Anordnung von Überholverbots für LKW auf Autobahnen, Straßenverkehrstechnik 1997, 184; Tonkonozhenkov, Kellermann, LKW-Überholverbot auf Autobahnen – Modellberechnungen (Veröffentlichung nicht bekannt); Durth, Levin, Überholverbote für Lastkraftwagen auf Autobahnen, Untersuchung zum Fahrverhalten und Unfallgeschehen im Auftrag des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Technologie und Europaangelegenheiten, Darmstadt 1994.

Zusammengefasst hängt es also von zahlreichen örtlichen Umständen ab, ob ein Lkw-Überholverbot Vorteile für das Unfallgeschehen und/oder für den Verkehrsablauf erwarten lässt. Dazu zählen: das Lkw-Aufkommen, die Verkehrsbelastung, die Unfallbeteiligung der Lkw sowie die örtliche Struktur der Unfallursachen. Es ist deshalb richtig, wenn die StVO die Entscheidung hierüber den zuständigen Behörden im Einzelfall überlässt. Wünschenswert wäre es aber, dass ihnen – etwa durch Ergänzung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO – gewisse Entscheidungsrichtlinien an die Hand gegeben werden, die sich an den genannten Erkenntnissen orientieren. Das gilt besonders für das Erfordernis, die Auswirkungen auf einen an die Verbotstrecke angrenzenden Streckenabschnitt zu berücksichtigen, der sich in einem anderen Bundesland befindet. Eine Arbeitsgruppe der obersten Straßenverkehrsbehörden hatte den Entwurf für eine solche Verwaltungsvorschrift bereits erarbeitet. Die Regelungsabsicht sollte nunmehr in die Tat umgesetzt werden, zumal damit auch ein Impuls gegeben werden könnte, um bisher nicht in Erwägung gezogene Autobahnabschnitte im Hinblick auf die Erforderlichkeit von Überholverboten zu überprüfen.

#### *Fazit zum Thema Überholen:*

- Ein generelles Überholverbot für Lkw auf Autobahnen ist abzulehnen.
- Das Überholen mit geringer Differenzgeschwindigkeit und Geschwindigkeitsüberschreitungen beim Überholen sollten konsequent geahndet werden.
- Die VwV-StVO sollte um Richtlinien über die Anordnung von Überholverboten für Lkw ergänzt werden.

#### *2.2 Abstandsverstöße*

Sieht man sich den Lkw-Verkehr auf den Autobahnen an, so verwundert es nicht, dass Abstandsunterschreitungen bei der Unfallursachenanalyse immer wieder als wesentliche Ursache genannt werden. In der Kolonne fahren die Lkw nur wenige Meter hintereinander her, das Einscheren ganz kurz vor einem Überholen ist gängige Praxis. Wenn der Kraftfahrer dazu noch die Füße auf dem Armaturenbrett hat, Zeitung liest oder eine Büroarbeit erledigt, dann sind gefährlichste Situationen bis hin zu schwersten Unfällen vorprogrammiert. Der Gesetzgeber ist dem speziellen Abstandsproblem im Lkw-Verkehr bereits entgegengetreten. Es sei daran erinnert, dass nach § 4 Abs. 3 StVO, der seit 1988 gilt, für schwere Lkw nicht nur der generell übliche halbe Tachoabstand gilt, sondern überdies vorgeschrieben ist, dass sie bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h von vorausfahrenden Fahrzeugen einen Mindestabstand von

50 m einhalten müssen<sup>21</sup>. Dies wird leider selten genug beachtet. Gefordert sind jetzt vor allem die Öffentlichkeitsarbeit, die ein größeres Gefahrenbewusstsein schaffen muss, und die Verkehrsüberwachung, welche die Möglichkeiten bei der Ahndung besser ausschöpfen und die Abstandsüberwachung beim Lkw-Verkehr intensivieren sollte. Letztere steht und fällt mit der technischen und personellen Ausstattung der Polizei.

### 2.3 Ladungsverstöße

Hierbei handelt es sich um Zuwiderhandlungen, deren Bedeutung für das Unfallgeschehen bisher vielfach unterschätzt worden ist, weil sie in der amtlichen Unfallstatistik kaum auffällig sind. Andere Ergebnisse erbringen jedoch die erwähnten örtlichen Untersuchungen. Hier rückt die mangelnde Ladungssicherung zuweilen in die allererste Reihe der Unfallursachen<sup>22</sup>. Das bestätigen auch die Schadensversicherer, die allein deshalb schätzungsweise knapp eine viertel Milliarde Euro pro Jahr bezahlen müssen. Bei 35 Kontrollen mit 2.170 Lkw, die sie in den letzten acht Jahren zusammen mit der Polizei durchgeführt haben, hat sich gezeigt, dass die Ladung nur bei 35 % der LKW ordnungsgemäß gesichert gewesen ist; bei knapp 40 % wurden *gravierende* Sicherungsmängel festgestellt<sup>23</sup>.

Hier sind Gegenmaßnahmen dringlich. Vor allem sollten den Lkw-Fahrern und den Überwachungsbehörden nicht nur klare, sondern auch überschaubare Richtlinien dafür an die Hand gegeben werden, auf welche Weise die jeweilige Ladung gesichert werden soll. Die VDI-Richtlinie 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ gibt zwar den heutigen Stand der Technik wieder und wird insofern von den Gerichten bei der Beurteilung der Beladungsregeln immer wieder zu Grunde gelegt<sup>24</sup>. Sie wird von den eigentlich Verantwortlichen aber vielfach als zu kompliziert und wenig praktikabel angesehen. Deshalb gab es seitens der Wirtschaft, der Bundesländer und der Berufsverbände bereits Initiativen, um die dort getroffenen Regelungen für die Praxis besser handhabbar zu machen. Diese Bemühungen sind zu begrüßen. Im Ergebnis sollte aber ein einziges Regelwerk entstehen, das länderübergreifend eine Richtschnur sowohl für die Kraftfahrer und Unternehmer als

---

21 § 4 Abs. 3 StVO bezogen auf LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t eingefügt durch Art. 1 Nr. 2 der Verordnung v. 22.3.1988 (BGBl. I S. 405) und geändert durch Art. 1 Nr. 2 der Verordnung v. 7.8.1997 (BGBl. I S. 2028), mit der die Gewichtsgrenze auf 3,5 t angehoben worden ist.

22 Unfallstatistik der Polizeidirektion Koblenz; spezielle Auswertung 1992-1996; Pressemitteilung der Bezirksregierung Köln vom 16. Mai 2000.

23 Feststellung des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft (Transportabteilung) aus der Auswertung gemeinsamer Kontrollen mit der Polizei; Pressemitteilung vom Juni 2001.

24 OLG Düsseldorf VRS Bd. 77, 369; OLG Koblenz VRS Bd. 82, 53.

auch für die Behörden darstellt. Ich möchte deshalb dafür plädieren, die bereits begonnene Abstimmung zwischen den Initiatoren in diesem Sinne fortzusetzen.

Nicht mehr hinzunehmen ist außerdem das Verwarnungsgeld von nur 35 Euro für die entsprechenden Zuwiderhandlungen. Nur wenn andere schon konkret gefährdet worden sind, kann nach den bestehenden Regelungen ein Bußgeld von 50 Euro verhängt werden, das im Verkehrszentralregister eingetragen wird. Diese Sanktion sollte angesichts des erwiesenen Gefahrenpotenzials beim Lkw-Verkehr generell gelten. In diesem Zusammenhang sollte außerdem überlegt werden, ob die Möglichkeiten zur Überwachung ausreichend ausgeschöpft sind. Zu denken ist insoweit an die Beschränkungen, die der Gesetzgeber dem Bundesamt für Güterverkehr auferlegt. Abgesehen davon, dass das Bundesamt gegenwärtig für die Überprüfung der Ladungssicherung keine eigene Zuständigkeit hat, kann es selbst dann, wenn solche Verstöße festgestellt werden, die entsprechenden Erkenntnisse nicht an die zuständigen Behörden weiterleiten. Hierzu ist es bei Verkehrsordnungswidrigkeiten außerhalb seiner unmittelbaren Kontrollzuständigkeit nur befugt, wenn hierfür eine Regelgeldbuße von mindestens 50 Euro droht (§ 12 Abs. 6 Nr. 3 GüKG). Erst mit der Erhöhung der Sanktion für die Ladungsverstöße würden diese darunter fallen. Angesichts der Gefährlichkeit derjenigen Zuwiderhandlungen, die im Bußgeldkatalog mit 40 Euro bewertet sind, stellt sich aber unabhängig davon generell die Frage, ob diese Grenze nicht an die Eintragungsgrenze für das Verkehrszentralregister angepasst werden sollte.

Schließlich wäre zu überlegen, inwieweit die stärkere Einbeziehung der Verloader in die Verantwortung<sup>25</sup> zu einer Lösung des Problems beitragen könnte.

Was die *Ladungssicherung* anbelangt, so sind die bestehenden Rechtsvorschriften dafür ausreichend. Die Vorschrift des § 22 Abs. 1 StVO, wonach die Ladung verkehrssicher zu verstauen ist, nennt den Normadressaten bewusst nicht. Sie trifft mithin je nach den konkreten Umständen entweder den Fahrer oder jede andere für die Ladung verantwortliche Person<sup>26</sup>. Das ist auch sachgerecht, weil in der Praxis zwischen den Fällen, in denen der Fahrer die Beladung vornimmt oder zumindest beaufsichtigt, und solchen, in denen er ein bereits fertig beladenes Fahrzeug übernimmt, unterschieden werden muss. Die stärkere Einbindung der Verloader in die Verantwortung für die Ladungssicherung lässt sich somit schon durch rein praktische Maßnahmen im Transportgewerbe verwirklichen, indem nämlich in den Begleitpapieren nachvollziehbar ausgewiesen wird, wer das Fahrzeug tatsächlich beladen hat.

---

<sup>25</sup> Vgl. DEKRA-Symposium zur Ladungssicherung auf Lkw, DVZ Nr. 141, vom 25. November 1999.  
<sup>26</sup> OLG Stuttgart VRS 64, 308.

Dies würde es nicht nur erlauben, den tatsächlich Verantwortlichen bei Verstößen zur Verantwortung zu ziehen, sondern vor allem den Verladern ihre Sorgfaltspflichten bewusst zu machen.

Anders verhält es sich bei den Regelungen des § 34 StVZO über das zulässige Gesamtgewicht. Die entsprechenden Bußgeldvorschriften des § 69a StVZO treffen hier ausdrücklich nur denjenigen, der das Fahrzeug in Betrieb nimmt, also den Fahrer, sowie den Fahrzeughalter. Der Verloader kann hingegen nur über die Regelungen zur Beteiligung nach § 14 OWiG zur Verantwortung gezogen werden. Da Letztere aber nur bei vorsätzlichem und nicht bei fahrlässigem Handeln der Beteiligten gelten und Vorsatz in aller Regel nicht nachgewiesen werden kann, lässt sich diese Vorschrift den Verladern praktisch kaum entgegenhalten. Dieses Ergebnis erscheint nicht sachgerecht. Denn nicht nur in den Fällen, in denen der Fahrer ein beladenes Fahrzeug übernimmt, sondern auch bei einer beaufsichtigten Beladung ist der Verloader häufig besser als der Fahrer in der Lage, darauf zu achten, dass die Güter nur im gesetzlich zulässigen Maße aufgeladen werden. Das gilt besonders bei Schuttgütern, bei denen die Steuerung der Beladung vom Verloader vorgenommen wird. Hier hat es der Fahrer zumindest dann, wenn die Überladung nicht so gravierend ist, dass sie sich äußerlich am Fahrzeug niederschlägt, eher schwer, zu überprüfen, ob das Fahrzeug ihm im überladenen Zustand übergeben wird. Gleiches gilt aber auch bei Stückgütern, jedenfalls wenn das Gut nur eines Verladers transportiert wird. Aus diesen Gründen erscheint mir die konkrete Festschreibung der Mitverantwortung des Verladers für Überladungen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erwägenswert.

#### *2.4 Technische Mängel*

Hier lässt sich mit Verhaltensmaßregeln wohl nur sehr wenig korrigieren. Welcher Kraftfahrer ist – abgesehen von offensichtlichen Funktionsstörungen und abgefahrenen Reifen – schon wirklich in der Lage, technische Mängel rechtzeitig festzustellen? Wenn wir in diesem Bereich erfolgreich sein wollen, so müssen wir vor allem sicherstellen, dass die Lastkraftwagen rechtzeitig zu den Untersuchungsterminen vorgeführt werden. Hier scheint aber einiges im Argen. Nach Erhebungen des TÜV Süddeutschland überschreiten 28 % der Lkw und immerhin 8 % der Kraftomnibusse die Fristen für die Sicherheitsüberprüfung. Es scheint so zu sein, dass die mit der Vorführung verbundenen Stillstandszeiten ganz bewusst gegenüber den für Fristüberschreitungen drohenden Sanktionen abgewogen werden. Wie die Abwägung ausfällt, wenn bei Überschreitungen von bis zu 8 Monaten lediglich ein Verwarnungsgeld von 25 Euro anfällt, liegt auf der Hand. Ich schlage deshalb vor, die Sanktionen deutlich zu verschärfen und spätestens ab 4 Monaten ein Bußgeld zu verhängen und dieses im Verkehrszentralregister einzutragen. Die Verschärfung sollte

sich aber auf den gewerblichen Bereich beschränken und nicht auch den Individualverkehr mit Pkw. u. Ä. erfassen.

*Fazit zu den angesprochenen Unfallursachen:*

- Die Überwachung der von Lkw-Fahrern eingehaltenen Abstände ist zu intensivieren. Hierzu ist die personelle und technische Ausstattung der Polizei zu verbessern.
- Zur Ladungssicherung müssen länderübergreifend geltende Empfehlungen ausgearbeitet werden. Die Überwachung ist zu verstärken (auch BAG).
- Zu prüfen ist die Aufnahme der Verantwortung des Verladers für Überladungen in die StVZO.
- Die Sanktionen für die mangelnde Ladungssicherung und für Überschreitungen der Untersuchungsfristen sind zu verschärfen.

## Unfallrisiko Lkw

### – Unsoziale Sozialvorschriften für das Fahrpersonal –

Peter Baranowski, Bereichsleiter Speditionen und Logistik  
bei der Gewerkschaft ver.di, Berlin

Die weltweit in der ITF (Internationale Transportarbeiter Föderation) und auf europäischer Ebene in der ETF (Europäische Transportarbeiter Föderation) zusammengeschlossenen Verkehrsgewerkschaften betreiben seit Jahren eine Kampagne unter dem Titel: „Übermüdung tötet! – Arbeitszeit verkürzen!“ Öffentlichkeitswirksame Höhepunkte sind seit 1997 jährlich durchgeführte „Internationale Aktionstage“ im Straßenpersonen- und -güterverkehr.

Neben jeweils großem Medienecho zu diesem Thema, mit mahnenden Kommentaren, die endlich schnelle Verbesserungen einfordern, gibt es auch regelmäßig Versprechen der Politiker auf nationaler und internationaler Ebene, strengere Regelungen zum Schutz des Fahrpersonals selbst sowie auch zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit einzuführen.

Ebenso regelmäßig verhallen die Forderungen und verblassen die Versprechen, wie sie vollmundig in die Welt gesetzt werden. Allenfalls bei schweren Unfällen, die aus ungeklärten Ursachen und damit häufig wegen Übermüdung geschehen, kehren sie für kurze Zeit in das öffentliche Bewusstsein zurück.

Ein wirkliches Umdenken ist bis heute jedenfalls nicht erkennbar:

- Die bestehenden Sozialvorschriften für das Fahrpersonal EWG/VO 3820/85 sowie auch der jetzt durch die EU-Kommission vorgelegte Entwurf zu ihrer Novellierung,
- die angestrebte EU-Arbeitszeitrichtlinie für das mobile Personal im Straßenverkehr,
- das Fahrpersonalgesetz und das Arbeitszeitgesetz mit ihren Bezügen zur EWG/VO 3820/85

sind bei genauer Betrachtung keineswegs sozial.

Eine Fortentwicklung der gesetzlichen Vorschriften sowie auch der einschlägigen Tarifverträge zur Erhöhung der sozialen Standards hat unter dem Druck des Marktes nicht stattgefunden.

Die Deregulierung und Liberalisierung des europäischen Straßentransportmarktes mit der Folge eines ruinösen Verdrängungswettbewerbs, der

zusätzlich durch illegale Praktiken, wie des Einsatzes von Billigunternehmen und Fahrpersonal aus MOE-Staaten angeheizt wird, hat dies verhindert.

Das nicht ungewollte Ergebnis des Verfalls der Transportpreise begünstigt den zum Grundsatz erhobenen freien Warenaustausch. Gleichzeitig führt es für die in diesem Sektor Beschäftigten zu Arbeitsbedingungen, die sich auf dem Niveau der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert bewegen. 300-400 Stunden Arbeitszeit sind keine Seltenheit.

Nach den Regelungen auf dem Papier mag das nicht so scheinen, aber die häufige Verletzung der durchaus als unzureichend zu bezeichnenden Vorschriften zeitig genau dieses Resultat. Eine zu geringe Kontrolldichte sowie vielfältige Manipulationsmöglichkeiten bei der Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten begünstigen solche Verhaltensweisen. Die Androhung von nahezu lächerlichen Sanktionen, z. B. für das Überschreiten von Lenkzeiten bzw. Unterschreiten von Ruhezeiten von DM 60,- für den Fahrer und DM 120,- für den Arbeitgeber, entfalten keine ausreichende Abschreckung, um Übertretungen wirksam zu verhindern. Im Gegenteil, das geringe Risiko, erwischt zu werden, sowie die niedrigen Verwarnungs- und Bußgelder scheinen Verstöße geradezu herauszufordern.

Bei einer 1999 durchgeführten Befragung gaben 28 % der Befragten an, die gesetzlich vorgeschriebenen Obergrenzen von Lenk- und/oder Arbeitszeiten gezwungenermaßen häufig, und 47 %, sie gelegentlich zu überschreiten. 40 % konnten keine ausreichenden regelmäßigen Ruhezeiten einhalten. Besonders bedenklich: Je länger die Arbeitszeiten dauerten, desto geringer waren die Chancen auf angemessene Ruhezeiten. 64 % empfanden ihre Arbeitszeiten als eine Gefährdung von persönlicher Gesundheit und Sicherheit. 9 % hatten sich einmal und 68 % mehr als einmal in den letzten 3 Monaten schläfrig hinter dem Lenkrad gefühlt. Für den gleichen Zeitraum gaben 13 % an, einmal, sowie weitere 13 %, mehr als einmal einen Unfall oder Beinahe-Unfall gehabt zu haben. Zur Frage der Entwicklung der Arbeitszeit in den letzten fünf Jahren trat bei 12 % eine Reduzierung ein, 44 % blieben auf dem gleichen Niveau und bei 44 % trat eine Erhöhung ein. Dieser Trend dürfte sich kaum verändert haben. Die wöchentlichen Fahrleistungen gaben 44,7 % der Lkw-Fahrer mit 3000-4000 km und weitere 21,6 % mit 2000-3000 km an (Quelle: ÖTV-Befragung unter Berufskraftfahrern im Bus- und Lkw-Verkehr 1999).

Die stetig steigenden Unfallzahlen durch Lkw-Beteiligung mit Personenschäden können da kaum noch verwundern (Quelle: Statistisches Bundesamt):

|      |        |
|------|--------|
| 1993 | 38.477 |
| 1994 | 41.129 |
| 1995 | 42.569 |
| 1996 | 40.543 |
| 1997 | 41.390 |
| 1998 | 41.859 |
| 1999 | 45.482 |

Dabei sind die insgesamt Getöteten bei Lkw-Unfällen zwar von 1.883 im Jahre 1992 auf 1.615 im Jahr 1999 zurückgegangen (-14,2 %), bleiben aber drastisch hinter dem Rückgang der Getöteten bei Pkw-Unfällen von 8.962 in 1992 auf 6.369 in 1999 (-28,99 %) zurück. Zudem ist die Anzahl der getöteten Personen durch Unfälle mit Lkw-Beteiligung, ausgehend von 1998, mit 1.515 wieder kontinuierlich um 12 % angestiegen (Quelle: BAST).

Zu diesem Bild passen dann auch die vom BAG bei Straßenkontrollen ermittelte Anzahl der Verstöße gegen die Fahrpersonalvorschriften, die 1999 mit 63,6 % und 2000 mit 63,4 % einsamer Spitzenreiter bei den Verstößen waren.

Die aufgezeigten Zahlen belegen deutlich den bestehenden Handlungsbedarf zur Absenkung des vorhandenen Gefahrenpotentials, dessen wirkliches Ausmaß sich allenfalls erahnen lässt.

Bisher ist es allerdings bei leeren Versprechungen und erfolgreichem Verdrängen eines der Situation angepassten Bewusstseins mit einem entsprechenden Maßnahmenansatz geblieben.

Gerade die jüngsten politischen Entwicklungen lassen keinen Willen zu nachhaltigen Verbesserungen erkennen. Der ehemals hoffnungsvolle Ansatz im EU-Kommissionsentwurf für die Richtlinie zur Regelung der Arbeitszeiten, für das mobile Personal im Straßenverkehr angemessene und mit den übrigen Arbeitnehmern vergleichbare Bedingungen zu schaffen, ist auf dem Weg durch die politischen Instanzen so verwässert worden, dass nur noch marginale Verbesserungen zu erwarten sind.

Zwei der m.E. gravierenden Beispiele für eine Ungleichbehandlung des Fahrpersonals im Gegensatz zu Arbeitnehmern, die unter die allgemeine Arbeitszeitrichtlinie EG93/104 fallen, mögen dafür stehen, wie leichtfertig mit unfallrelevanten Auswirkungen umgegangen wird:

### *Arbeitsbereitschaft*

Nach der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie EG 93/104 und der inzwischen dazu erfolgten Rechtsprechung durch den EUGH (Rechtssache C-030/98)

sind sämtliche Bereitschaftszeiten, die in der Einrichtung des Arbeitgebers verbracht werden müssen, als Arbeitszeit zu bewerten und – falls nationale Vorschriften dies vorsehen – mit Zuschlägen zu vergüten. In der Richtlinie zur Regelung der Arbeitszeiten des mobilen Personals im Straßenverkehr sollen jedoch die Zeiten, die ein Fahrer im fahrenden Fahrzeug verbringt und nicht fährt, ausdrücklich keine Arbeitszeit sein.

### *Nachtarbeit*

Nach der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie darf bei der Nachtarbeit ein Wert von durchschnittlich acht Stunden nicht überschritten werden. Dem Fahrpersonal soll aber eine zehnstündige Nachtarbeit ohne Ausgleich zugemutet werden.

Nachvollziehbare Begründungen für diese unterschiedliche Behandlung, z. B. erwiesene geringere Belastungen für das Fahrpersonal in diesen Arbeitsformen, wird nicht geliefert. Vielmehr wird einfach ignoriert, dass im Falle der im fahrenden Fahrzeug verbrachten Zeit eine erheblich größere Einschränkung der persönlichen Bewegungsfreiheit, als in den meisten anderen Formen von Bereitschaftsdiensten, die Folge ist. Keine Arbeitszeit heißt aber auch Freizeit. Deren Wert dürfte jedoch mehr als fraglich sein. Durch die Hintertür werden hier die Abwesenheitszeiten des Fahrpersonals von der Wohnung ohne Ausgleich erheblich ausgedehnt. Die Flexibilität für den Arbeitgeber wird erhöht, und für die betroffenen Fahrer ist eine Nichtbezahlung dieser Zeiten in der Zukunft zu befürchten. Außerdem stellt dies gegenüber nationalen Tarifverträgen einen Rückschritt dar, die diese Zeit eindeutig als Arbeitszeit bewerten. Um zu erkennen, welche Arbeitgeberforderungen aus dieser Sachlage erwachsen werden, braucht man kein Hellseher zu sein.

Beim Zulassen der Nachtarbeit von 10 Stunden ohne Ausgleich werden die in vielfältigen Studien erworbenen Kenntnisse über die besonderen Gefährdungen, die sich durch diese im Straßentransport ergeben, einfach außer Acht gelassen. Damit wird dann auch dem Grundsatz, beim Erlass von Schutzvorschriften für Beschäftigte gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse zu berücksichtigen, in keiner Weise Rechnung getragen.

Die Diskussion im Vermittlungsverfahren zu dieser Richtlinie hat sich nur noch auf den Einbezug in bzw. die Ausnahme der Selbstständigen aus dem Geltungsbereich konzentriert. Ein sicherlich wichtiges Thema, stehen doch diese in unmittelbarer Konkurrenz zum abhängig beschäftigten Fahrpersonal.

Die im Kommissionsentwurf geäußerte Befürchtung, die auch vom EU-Parlament aufgegriffen wurde, dass bei Ausnahme der Selbstständigen ein

Abdrängen der heute noch abhängig Beschäftigten in die Scheinselbstständigkeit die Folge sein könnte, ist absolut realistisch.

Nachdem in Deutschland und in der EU Selbstausbeutung nicht verboten ist, wie es ein Vorstandsmitglied der Stinnes AG in Bezug auf Partikuliere, die Selbstständigen in der Binnenschifffahrt, einmal formuliert hat, dürfte mit einem drastischen Anstieg des Gefährdungspotentials durch übermüdete Fahrer zu rechnen sein.

So begrüßenswert daher das harte Ringen der Parlamentarier mit dem Ministerrat bei der Lösung dieses Problems ist, muss gleichzeitig kritisiert werden, dass dafür bessere Regelungen bei Bereitschafts- und Nacharbeitszeiten aus der Diskussion verschwunden sind.

Ist man geneigt, dem inzwischen mehrheitlich konservativen Parlament diese politischen Intentionen noch abzunehmen, fällt es beim überwiegend aus sozialdemokratischen Regierungen bzw. Koalitionen besetzten Ministerrat schwer, ihre geradezu sture Haltung gegen die Einführung vergleichbarer Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal nachzuvollziehen.

Es ist kaum zu glauben, aber leider Realität, dass europäische Politiker bereit sind, im 21. Jahrhundert Beschäftigte per Richtlinie zu Menschen zweiter Klasse zu degradieren. Da hilft es auch wenig, auf die anstehenden Änderungen der Sozialvorschriften für das Fahrpersonal EWG/VO 3820/85 und das zugehörige Kontrollgerät EG/VO 2135/98 zu verweisen. Die Hoffnung, dass sich hieraus zwangsläufig Verbesserungen der bedrohlichen Situation auf der Straße ergeben werden, ist als trügerisch zu bewerten. Als politisches Alibi taugen sie vielleicht, zu mehr aber auch nicht.

Die Umsetzung der verabschiedeten Verordnung 2135/98 scheitert bisher am nicht veröffentlichten Annex 1b, der das neue Kontrollgerät und seine Installation technisch beschreiben soll. Eine ungeklärte Schnittstellendefinition sowie die Forderung einer Arbeitsgruppe der Kontrollbeamten nach manuellen Eingabemöglichkeiten und verbindlichen Vorschriften für das Herunterladen und Speichern der im Fahrzeug gesammelten Daten außerhalb des Fahrzeugs sorgen für Verzögerungen bei der Einführung des neuen Kontrollgerätes. Selbst bei zufrieden stellenden Lösungen dieser Probleme sind aber keine entscheidenden Verbesserungen der Kontrollsituation zu erwarten. Die fehlende Nachrüstpflicht wird zu einem Übergangszeitraum von 10 – 15 Jahren führen, in dem zwei Kontrollgerätetypen, nämlich das heutige manuelle mit Schaublättern und das neue digitale mit Fahrerkarten, nebeneinander in Gebrauch sein werden.

Neben einem gesteigerten administrativen Aufwand für das Fahrpersonal und seine Arbeitgeber, wenn gleichzeitig Fahrzeuge mit altem und neuem System im Fuhrpark eingesetzt werden, können auch die erweiterten Kon-

trollmöglichkeiten des neuen Gerätes auf der Straße nicht ausgeschöpft werden. Aus Gründen des Benachteiligungsverbot für Fahrer mit Karten dürfen die darauf gespeicherten letzten 28 Fahrtage nicht überprüft werden. Wie bei den Schaublättern soll nur der letzte Fahrtag der Vorwoche und die laufende Woche zur Kontrolle herangezogen werden. Durch die, wie bereits erwähnt, fehlenden Vorschriften zum Herunterladen und Speichern der Daten außerhalb des Fahrzeugs dürften Betriebskontrollen kaum noch einen Sinn machen.

Die bei der Straßenkontrolle gewonnenen Daten reichen aber nicht aus, um die Einhaltung der Sozialvorschriften für das Fahrpersonal wirksam zu kontrollieren – ein Umstand, von dem man vermuten darf, dass er zu Manipulationen genutzt werden wird. Genau die wollte man aber mit der Einführung des neuen Gerätes ausmerzen.

Kommen wir zu der beabsichtigten Novellierung der Sozialvorschriften für das Fahrpersonal selbst, gibt es auch hier Überraschendes festzustellen. Hinter den Änderungen ist nicht etwa die Absicht zu suchen, dieses Regelwerk humaner zu gestalten. Vielmehr kann das neue Kontrollgerät, dessen Definition immerhin fast 10 Jahre in Anspruch genommen hat, die bestehende Verordnung nicht abbilden, weshalb eine Anpassung an die Technik notwendig erscheint.

So sind auch keine großen sozialen Fortschritte im jetzt vorliegenden Entwurf zu entdecken. Die Lenkzeiten mit höchstens 56 Stunden in der Woche und 90 Stunden in der Doppelwoche sollen gleich bleiben.

Bei den Lenkzeitunterbrechungen deutet sich eine geringfügige Verbesserung derart an, dass mindestens 30 Minuten nach 3 Stunden bzw. zusammenhängende 45 Minuten nach 4,5 Stunden eingelegt werden sollen. Die Aufteilungsmöglichkeit in Kurzpausen von 15 Minuten soll entfallen.

Die tägliche Ruhezeit soll von 11 auf 12 Stunden heraufgesetzt werden. Allerdings soll dreimal in der Woche eine Reduzierung auf 9 Stunden ohne Ausgleich möglich sein. Bedeutet in einer 6-Tage-Woche 63 Stunden täglicher Ruhezeit.

Die bestehende Regelung ergibt immerhin 66 Stunden täglicher Ruhezeit in der Woche, die bis auf 60 Stunden verkürzt werden dürfen, sofern bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich gewährt wird.

Was zunächst durch die Verlängerung auf 12 Stunden als Verbesserung daherkommt, entpuppt sich durch die Verkürzungsmöglichkeit ohne Ausgleich als Nachteil für das Fahrpersonal.

Als positiv bei der Neuregelung ist bisher nur die beabsichtigte Streichung der Aufteilungsmöglichkeit der täglichen Ruhezeit in bis zu drei Zeitabschnitte zu bewerten.

Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden soll beibehalten werden, während die Verkürzungsmöglichkeit auf 36 Stunden ersatzlos entfallen soll. Außerhalb des Standortes wird weiterhin eine Reduzierung auf 24 Stunden vorgesehen.

Besteht heute die Verpflichtung zum Ausgleich der Verkürzungen, soll dies in Zukunft nicht mehr notwendig sein.

Dafür heißt es zukünftig für alle Fahrer, dass spätestens nach 13 aufeinander folgenden 24-Stunden-Zeiträumen eine sogenannte regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden eingelegt werden soll.

Die flexible Woche, die anstelle des heute fest definierten Wochenzeitraums (Montag 0.00 Uhr bis Sonntag 24 Uhr) eingeführt werden soll, darf dabei nicht mehr als 144 Stunden betragen.

Jede zweite wöchentliche Ruhezeit wird damit auf 24 Stunden ohne Ausgleich verkürzbar sein, sofern sie außerhalb des Standortes eingelegt wird, was zu einem Verlust von 21 Stunden Ruhezeit in diesem Zeitraum für das Fahrpersonal führt.

Die EU-Kommission begründet diese Vorschrift in der neuen Verordnung wie folgt: *Artikel 8 Absatz 5 gewährleistet, dass reduzierte Ruhezeiten in der Praxis nicht unbegrenzt genommen werden können. Es wird eine durchsetzbare Beschränkung auferlegt, die gleichwohl eine gewisse Flexibilität ermöglicht. Damit werden bessere Arbeitsbedingungen für die Fahrer geschaffen und durch den Wegfall der Notwendigkeit, Ausgleich zu gewähren, ergeben sich letztlich auch Vorteile für die Arbeitgeber.*

Während die Vorteile der Arbeitgeber klar auf der Hand liegen, ist die Schaffung besserer Arbeitsbedingungen nicht erkennbar.

Weiterhin ist die angesprochene Durchsetzbarkeit zu bezweifeln. Zwei unterschiedliche nebeneinander betriebene Kontrollgeräte, mit den beschriebenen Auswirkungen sowie die individuelle flexible Woche eines jeden Fahrers, eröffnen m. E. eine Vielzahl von Möglichkeiten diese Vorschrift zu unterlaufen.

Wegen der zu erwartenden unbefriedigenden Kontrollsituation mag daher die angestrebte Verschärfung der Arbeitgeberhaftung auf dem Papier gut aussehen, aber eine tatsächliche Verbesserung bei der Einhaltung der neuen Sozialvorschriften erscheint genauso wenig vorstellbar, wie bei der bestehenden Verordnung.

Insgesamt ist festzustellen, dass eine Vereinfachung der Verordnung erfolgen soll. Durch fehlende Ausgleichszeiten für mögliche Ruhezeitverkürzungen bei gleichzeitiger Beibehaltung der höchstzulässigen Tages-, Wochen- und Doppelwochenlenkzeiten geht dieser Novellierungsansatz aber voll zu Lasten des Fahrpersonals.

Eine Entspannung der unfallträchtigen Verkehrssituation durch übermüdetes Fahrpersonal ist ohne Anhebung der Sozialstandards nicht zu erwarten. Die in der Diskussion mit den Sozialpartnern eingebrachten Forderungen der europäischen Straßenverkehrsgewerkschaften, die Tageslenkzeit auf 8 Stunden, die Wochenlenkzeit auf 45 Stunden und die der Doppelwoche auf 80 Stunden zu beschränken, haben ebenso wenig Beachtung gefunden, wie die geforderte Verlängerung der Tages- und Wochenruhezeiten. Man hat die Betroffenen angehört, aber ihre Forderungen ignoriert. Erhöht hat man allerdings die Wünsche der Arbeitgeber nach Erhalt bzw. Erhöhung der Flexibilität. Auch wenn wir uns erst am Anfang des politischen Diskussionsprozesses für die Gestaltung der neuen Sozialvorschriften befinden, sind mit Blick auf die Entwicklung der Arbeitszeitrichtlinie für das mobile Personal im Straßenverkehr, noch weitere Verschlechterungen der Vorschriften zu befürchten. Damit wird die Chance vertan, durch angemessene Lenk- und Ruhezeitvorschriften das durch übermüdetes Fahrpersonal bestehende hohe Unfallrisiko zu senken. Für billige und flexible Transportleistungen ist man wider besseren Wissens scheinbar bereit, Leben und Gesundheit des betroffenen Fahrpersonals sowie das aller Verkehrsteilnehmer aufs Spiel zu setzen.

Deshalb möchte ich noch einmal auf die eingangs erwähnte Kampagne von ITF und ETF kommen, deren Fortsetzung notwendig erscheint. Wie lange allerdings die Geduld des betroffenen Fahrpersonals noch anhält, und man sich zur Durchsetzung der im Anschluss nochmals beschriebenen Forderungen auf einen Aktionstag im Jahr beschränkt, der dann doch nur leere Versprechungen zum Ergebnis hat, lässt sich nur schwer voraussehen.

Die in der ITF und ETF zusammengeschlossenen Straßentransportgewerkschaften fordern zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen vom EU-Verkehrsministerrat, vom Europäischen Parlament, von der EU-Kommission, von den nationalen Regierungen und von den Arbeitgebern:

- *Verabschiedung und zügige* Umsetzung einer Richtlinie zur Regelung der Arbeitszeiten im Straßentransport mit der Begrenzung der durchschnittlichen Wochenarbeitszeit auf *48 Stunden* für das gesamte Fahrpersonal in der EU ohne Ausnahme.
- *Änderung und Vereinfachung* der EWG/VO 3820/85 und des AETR Abkommens der UN für Europa im Sinne einer Regelung nicht nur der Lenk-, sondern vielmehr auch der Arbeitszeiten.

- *Verbesserung und Vereinheitlichung* der Kontrollsituation in der gesamten EU. Entwicklung wirksamer Sanktionen, die die Betreiberunternehmen zwingen, ihrem Fahrpersonal die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen. Illegale Betreiber müssen von der Straße verbannt werden.
- *Einführung von manipulationssicheren Kontrollgeräten* – zum Schutz vor erzwungenen Lenkzeitüberschreitungen.
- *Besonderen Schutz für Nachtarbeit*, die den erhöhten Gefahren für Leben und Gesundheit des Fahrpersonals Rechnung trägt.
- *Obligatorische qualifizierte Berufsausbildung* für alle professionellen Fahrerinnen und Fahrer.
- *Volle Bezahlung* für alle im Dienst des Arbeitgebers verbrachten Zeiten und Abschaffung unbezahlter Warte- und Beifahrerzeiten.
- *Lohnausgleich* für die Arbeitszeitreduzierung.
- *Harmonisierte Lohn- und Arbeitsbedingungen* zur Abwehr von Sozialdumping.
- *Bereitstellung angemessener Ruheplätze* für Fahrerinnen und Fahrer im gewerblichen Straßenverkehr, an denen sie sich bequem und ohne Angst vor kriminellen Übergriffen ausruhen und versorgen können.
- *Vereinfachte Verwaltungsverfahren*, die eine zügige Grenzabfertigung ermöglichen.

Ohne die Einleitung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal bleibt es dabei:

*Übermüdung tötet!*

## Unfallrisiko Lkw

### – Ladungssicherung im Schwerlastverkehr –

Dr. Alex Schindler, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

#### *I. Problemstellung*

Wenn bei einem Lastkraftfahrzeug Gegenstände auf die Ladefläche verbracht werden und sich dieses Fahrzeug danach in Bewegung setzt, so wirken auf die geladenen Gegenstände Kräfte ein, die nicht unterschätzt werden dürfen. Fliehkräfte nach hinten (beim Anfahren und Beschleunigen), nach vorn (beim Bremsen) und zur Seite (bei der Kurvenfahrt) wirken auf das Ladegut und können es nach Überschreitung bestimmter Grenzwerte zum Rutschen bringen. In dem Moment setzt die Gefahr ein: Das Gut kann herabfallen oder seine Lage auf der Ladefläche so verändern, dass die Statik des Fahrzeugs eine sichere Führung nicht mehr zulässt.

Dass dieser Fall verhindert werden muss, liegt im offenkundigen allgemeinen Interesse. Bei unzureichend gesicherter Ladung ist bei der heutigen Lkw-Verkehrsdichte und der Menge der auf der Straße beförderten Ladung das Gefahrenpotenzial ganz erheblich. Die Spannweite dieses Potentials ist außergewöhnlich groß. Ein vom vorausfahrenden Fahrzeug herabfallender leerer Pappkarton oder ein Schwung Kieselsteine von einem Baustellenfahrzeug kann einen Unfall mit verheerenden Folgen genauso auslösen wie ein verrutschtes Betonbrückenteil, das einen Lkw zum Umfallen bringt. Aus dieser Spannweite lässt sich unschwer ableiten, dass es für die Methode der Ladungssicherung keine für alle Ladungsgüter gültigen, einfachen Lösungsmuster geben kann.

In der amtlichen Statistik wird die Unfallursache „mangelnde Ladungssicherung“ als eine Position ausgewiesen, die in den hinteren Reihen zu finden ist. Es wird aber übereinstimmend die Auffassung vertreten, dass diese Statistik nicht der Wirklichkeit entspricht. Ein weiterer Umstand, der in der Statistik keinerlei Niederschlag findet, ist die Tatsache, dass die Unfallfolgen eines aus anderen Gründen eingetretenen Unfalls durch mangelnde Ladungssicherung erheblich erschwert werden. Zu den beträchtlichen privatwirtschaftlichen Schäden treten volkswirtschaftliche Schäden aus Verkehrsstaus, die aufgrund verlorener Ladung entstanden sind.

## *II. Was bietet die derzeitige Rechtslage?*

### *1. § 22 Abs. 1 StVO als zentrale Vorschrift der Ladungssicherung*

Aus diesen groben Umrissen zeigt sich die Dimension des öffentlichen Interesses an einer verlässlichen Sicherung der Ladung, das sich im ersten Satz von § 22 StVO vornehm-einfach manifestiert:

„Die Ladung ist verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen besonders zu sichern“ (Die Spannketten und das vermeidbare Lärmen sind eher als Curiosa zu betrachten, die hier nicht weiter behandelt werden sollen).

Angesichts der Vielschichtigkeit der an die Ladungssicherung geknüpften Problematik ist die Kargheit der Aussage schon enorm.

Weder wird gesagt, wer derjenige sein soll, der das Herabfallen der Ladung verhindern soll – aktives Tun ist gefragt.

Noch wird gesagt, auf welche Weise und mit welcher Methode das Herabfallen der Ladung verhindert werden soll.

Es wird aber gesagt, welche Wirkung dauerhaft gegeben sein muss, und zwar für die gesamte Fahrstrecke und – wie die Rechtsprechung<sup>1</sup> mit Recht sagt – auch bei unvorhergesehenen Fahrmanövern, etwa einer Vollbremsung. Die Vorschrift des § 22 Abs. 1 Satz 1 StVO ist damit geprägt durch Unbestimmtheit und gleichzeitige Absolutheit. Sie ist die alleinige allgemeingültige Aussage zur Ladungssicherung im Straßenverkehr (auf die Sonderregelung im Gefahrgutrecht wird noch eingegangen) und wird eigenständig sanktioniert; bei wem, wird auch im Ordnungswidrigkeitstatbestand von § 49 Abs. 1 Nr. 21 StVO immer noch nicht verraten.

### *2. § 23 Abs. 1 StVO und § 31 Abs. 2 StVZO als flankierende Vorschriften*

Flankiert wird die zentrale Ladungssicherungsbestimmung des § 22 Abs. 1 Satz 1 StVO von zwei weiteren Normen, nämlich § 23 StVO und § 31 Abs. 2 StVZO. Diese beiden Bestimmungen sind Eckpfeiler im Gebäude des Straßenverkehrsrechts, an denen nicht gerüttelt werden darf. Auf die Ladungssicherung reduziert, bestimmen sie, dass ein Fahrzeugführer ein Fahrzeug nicht in Betrieb nehmen und ein Fahrzeughalter die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen darf, wenn die Ladung nicht vorschriftsmäßig ist. Die einzige Vorschrift, die im Hinblick auf die Ladung etwas vorschreibt, also „vorschriftsmäßiges“ bestimmt, ist eben § 22 StVO.

---

<sup>1</sup> OLG Düsseldorf VRS 77, 368; OLG Koblenz VRS 82, 53.

Wegen mangelnder Ladungssicherung können also belangt werden der Fahrer nach §§ 23, 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO, der Halter nach §§ 31 Abs. 2, 69 a Abs. 5 Nr. 3 StVZO sowie nach § 49 Abs. 1 Nr. 21 StVO derjenige, der gegen die Vorschrift über die Ladung nach § 22 StVO verstoßen hat.

Bei dieser Konstellation darf es nicht verwundern, wenn die Rechtsprechung uneinheitlich ist.

### *III. Normadressat der zentralen Ladungssicherungsvorschrift in § 22 Abs. 1 StVO*

#### *1. Fahrer als Normadressat*

Ein Fahrer, der mit unzureichend gesicherter Ladung angetroffen wird, verstößt gegen §§ 22 und 23 StVO, so ein Amtsgericht. Nein, sagt das OLG Düsseldorf<sup>2</sup>, wer gegen § 22 zuwiderhandelt, verstößt nicht zugleich gegen § 23, der insoweit nur Auffangbestimmung ist. Das Gericht hat sich wohl davon leiten lassen, dass eine Doppelregelung in der StVO nicht beabsichtigt war.

§ 23 StVO spricht dem Fahrzeugführer die allgemeine Verantwortlichkeit zu, nur ein solches Fahrzeug in Betrieb zu nehmen, dessen Ladung ordnungsgemäß gesichert ist. Damit scheint deutlich zu sein, dass von § 23 StVO derjenige Fahrer gemeint ist, der nicht selbst aktiv am Vorgang des Stauens (Laden und Sichern) beteiligt war.

Was aber ist mit § 22 StVO? Der dort offengelassene Normadressat kann doch nur derjenige sein, der tatsächlich (unzureichend) gehandelt hat oder kraft seiner Verantwortlichkeit hätte handeln müssen. Der Fahrer ist also keineswegs immer Normadressat des § 22 StVO, sondern nur dann, wenn er tatsächlich selbst die Ladearbeit vorgenommen hat.

Im Wortlaut des § 22 StVO sollte diese Klarstellung erfolgen, um die Abgrenzung zu § 23 StVO deutlich zu machen. Zum anderen soll der gemeinte Personenkreis umrissen werden. In der Formulierung müsste zum Ausdruck kommen, dass derjenige, der Ladung auf einem Fahrzeug verstaut oder dafür die Verantwortung trägt, die Ladung verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen sowie gegen vermeidbares Lärmen besonders zu sichern hat.

#### *2. Verlader als Normadressat bei vertraglicher Ladepflicht*

Auch das OLG Stuttgart<sup>3</sup> kommt zu dem Ergebnis, dass sich § 22 StVO an jedermann richte, der für die Ladungssicherung verantwortlich ist, und defi-

---

<sup>2</sup> VRS 67, 145.

<sup>3</sup> VRS 64, 308.

niert zum Adressatenkreis auch den Leiter der Ladearbeit. In dem entschiedenen Fall hatte dieser im Rahmen seiner Aufgaben das Fahrzeug beladen, dabei aber die Ladungssicherung schuldhaft nicht beachtet.

Derjenige, der tatsächlich belädt, müsste immer zu ermitteln sein. Wer aber ist für die Beladung verantwortlich?

Hier kann das Zivilrecht einen entscheidenden Beitrag leisten. Nach der dargestellten Rechtsprechung kann also die Verantwortlichkeit nach § 22 StVO beim Fahrer und beim Verloader liegen – oder besser gesagt, dem an der Güterbeförderung wirtschaftlich Interessierten.

Im Werkverkehr nach § 1 Abs. 2 Güterkraftverkehrsgesetz, also dem Güterverkehr für eigene Zwecke, ist der Wareninteressent mit dem Beförderer identisch.

Im gewerblichen Verkehr gibt es immer eine zivilrechtliche Komponente, nämlich den Frachtvertrag nach § 407 ff. HGB mit der dort enthaltenen Verteilung der Leistungspflichten. § 412 HGB bestimmt, dass – vorbehaltlich besonderer Umstände oder einer abweichenden Verkehrssitte – der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) hat. Im Zivilrecht wird also schon das Verstauen und das Sichern über die Legaldefinition des Beladens begrifflich als einheitlicher Vorgang dargestellt.

Die zivilrechtliche Leistungspflicht des Frachtführers umfasst die Beförderung des Gutes vom Absender zum Empfänger zum vereinbarten Zeitpunkt und ohne Transportschaden, oder genauer gesagt, die Ablieferung des Gutes im gleichen Zustand wie bei Übernahme. Hierzu erbringt, so die Pflichtenverteilung im gesetzlichen Leitbild, der Absender als Interessent an der Ware einen wirksamen Anteil, indem er diese auf der Ladefläche beförderungssicher verstaut oder im Klartext den physischen Vorgang des Beladens und des Sichern tatsächlich vornimmt oder vornehmen lässt. Ist der Absender ein Spediteur und wird das Gut bei einem Verloader, z.B. einem Produktionsbetrieb, verladen, so ist das dortige Ladepersonal in Bezug auf Beladung und Ladungssicherung Erfüllungsgehilfe des Absenders und insoweit auch Adressat des § 22 StVO.

Der Frachtführer hingegen, wie auch der Fahrer als sein Erfüllungsgehilfe, – vertraut mit der Risikosphäre Straßenverkehr – hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen, z. B. Anweisungen zur Positionierung der Ladestücke wegen deren Schwerpunkt zu geben. Dies harmoniert vorzüglich mit der öffentlich-rechtlichen Pflicht des Frachtführers als Fahrzeughalter nach § 31 Abs. 2 StVZO und des Fahrers nach § 23 StVO. Das ist kein Zufall, denn § 412 HGB wurde nach diesem Muster geschneidert<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Bericht der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, BAnz. 1996 Nr. 228a, S.116 mit dem Hinweis auf die »nach dem geltenden Recht entwickelten Kriterien«.

Aber auch die beförderungssichere Beladung kann vertraglich auf den Frachtführer übertragen werden, weil die Bestimmung von § 412 Abs. 1 HGB nicht zwingend ist, sondern dispositives Recht darstellt. Eine durch vertragliche Vereinbarung vorgenommene Verlagerung der Ladepflicht und damit der Sicherungspflicht auf den Frachtführer ist auch AGB-rechtlich zweifellos zulässig. Der Fahrer als Erfüllungsgehilfe des Frachtführers hat die Beladung und die Ladungssicherung vorzunehmen und ist dann nach § 22 StVO verantwortlich.

Nach den zivilrechtlichen Vorgaben ist ohne ausdrückliche Vereinbarung die beförderungssichere Beladung durch das Personal des Verladere Betriebs der Regelfall. Trägt die polizeiliche Praxis dem Rechnung? Für die Verfolgung und Ahndung ist dieser Fall zweifellos der schwierigere, da der Fahrer ja bei der Polizeikontrolle immer vor Ort und im Zweifel über § 23 StVO auch in der Pflicht ist. Jedenfalls dann, wenn der Fahrer aussagt, er habe bei den Ladearbeiten gar nicht oder nur aushilfsweise mitgewirkt, sollten beim Verladere Betrieb Ermittlungen aufgenommen werden und, wenn sich Hinweise ergeben, ein Anhörungsbogen gem. § 55 OWiG an den Verladere Betrieb verschickt werden. Eine von vornherein auf freiwilliger Basis erfolgende Benennung des Ladepersonals und der dafür verantwortlichen Personen wäre schön und wünschenswert, die Bereitschaft der verladenden Wirtschaft dürfte aber eher zurückhaltend sein.

### *3. Verlader als Normadressat auch ohne vertragliche Ladepflicht?*

#### *a) Garantenstellung nach StVO?*

Kann der Verlader über § 22 StVO bei völlig unzureichender Ladungssicherung überhaupt nicht in die Verantwortung genommen werden, wenn an sich Frachtführer/Fahrer kraft vertraglicher Vereinbarung zu verstauen hatten, das an der Rampe tätige Personal des Verladers aber untätig geblieben ist?

Ein Unterlassen kann straf- und ordnungswidrigkeitenrechtlich geahndet werden, wenn eine Rechtspflicht zum Handeln bestand. Bei den unechten Unterlassungsdelikten ist dies nur der Fall, wenn der Betroffene in einer Garantenstellung war. Eine solche Garantenstellung ist beim Versand normaler Güter und einer wirksamen Übertragung der Belade- und Ladungssicherungspflichten nur schwer vorstellbar, jedenfalls aus dem Wortlaut des § 22 StVO nicht abzuleiten.

#### *b) Garantenstellung nach GGVS*

Eine Garantenstellung der Verladere Seite sieht die Rechtsordnung beim Transport gefährlicher Güter vor. Die einschlägige Ladungssicherungsvorschrift ist

im ADR Rn 10414<sup>5</sup> enthalten. Dort wird, wenn auch mit erhöhtem verbalen Aufwand, nicht viel mehr gesagt als in § 22 StVO. Wesentlich weiter als das Straßenverkehrsrecht geht aber die Bestimmung über die Verantwortlichkeit in § 9 Abs. 14 Nr. 4 GGVS. Dort ist geregelt, dass der Verloader und der Fahrzeugführer die Vorschriften über die Ladungssicherung zu beachten haben. Damit kann eindeutig der Verloader neben dem Fahrzeugführer in jedem Fall Adressat eines Bußgeldbescheides wegen mangelnder Ladungssicherung im Gefahrguttransport sein. Verloader im Sinne der GGVS – nur dort ist dieser Begriff definiert – ist, wer als unmittelbarer Besitzer das gefährliche Gut dem Beförderer zur Beförderung übergibt oder selbst befördert.

#### *c) Übertragbarkeit des GGVS-Modells auf die StVO?*

Kann man das Modell der GGVS in das allgemeine Verkehrsrecht der Straßenverkehrsordnung aufnehmen? Die StVO gilt für alle Verkehrsteilnehmer; eine Verantwortlichkeit desjenigen, der Güter zur Beförderung aufgibt, macht nur im gewerblichen Straßengüterverkehr Sinn. Aber auch unter dieser – der StVO an sich fremden – Voraussetzung erscheint dies jedoch problematisch, etwa im Falle der Abholverkehre, denen ein Verkauf ab Werk zugrunde liegt. Bei der Verladung schüttbarer Güter oder bei der Verladung mit bordeigenen Ladungsmitteln durch den Fahrer erscheint eine Garantenstellung des Verladers für die Ladungssicherung kaum zu rechtfertigen. Gleiches gilt für die Nachsicherung nach Teilentladungen.

Eine Garantenstellung des Verladers für die Ladungssicherung in der StVO müsste daher, wenn sie unter dem verfassungsrechtlich relevanten Grundsatz des Übermaßverbots Bestand haben soll, mit so vielen Einschränkungen und Ausnahmen versehen werden, dass sie kaum kodifizierbar erscheint.

#### *4. Beteiligung nach § 14 OWiG*

Wie sind die Fälle zu bewerten, in denen jeder, auch ein Unkundiger, hätte erkennen müssen, dass eine Fahrt so nicht angetreten werden konnte? Zweifellos liegt beim Fahrer ein vorsätzlicher Verstoß gegen § 22 StVO vor. Nach dem Einheitstäterprinzip aus § 14 OWiG kann der an einem Delikt Mitwirkende wie ein Täter behandelt werden. Die Rechtsprechung verlangt aber einen doppelten Vorsatz, das heißt, sowohl der eigentliche Täter als auch der Mitwirkende müssen vorsätzlich handeln<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Abschnitt 7.5.7.1 im neustrukturierten ADR.

<sup>6</sup> BGH St 31, 309.

Vom Erfordernis des direkten Vorsatzes ist dabei keine Rede. Nimmt bei diesen klaren Fällen der Verlader nicht auch billigend in Kauf, dass eine Verkehrsgefährdung eintritt? Ein vorsätzliches Zusammenwirken bei der unterlassenen Ladungssicherung erscheint hier begründbar und vertretbar, so dass § 14 OWiG herangezogen werden kann. Bei den Verladernbetrieben würde dies zumindest zu einer gewissen Abgangskontrolle motivieren. Das Gefahrenpotenzial muss vor dem Abgang entschärft werden, und hier könnte eine Einbindung der Verladenseite, jedenfalls bei den größten Nachlässigkeiten, durchaus effizient sein.

#### *IV. Methoden der Ladungssicherung*

Die zweite Unbestimmtheit in § 22 Abs. 1 Satz 1 StVO betrifft die Methode der Ladungssicherung. Die Verordnung schreibt vor, welche Wirkung die Ladungssicherung erzielen muss und überlässt es den Rechtsanwendern, die Methoden zu bestimmen, mit denen die Wirkung herbeigeführt wird. Die Rechtsprechung behilft sich, indem sie auf die anerkannten Regeln der Technik verweist, die in den VDI-Richtlinien 2700 ff. niedergelegt sind. Diese werden als „objektivierte Sachverständigengutachten“ bezeichnet<sup>7</sup> und zur Beurteilung der Ladungssicherungsmethode herangezogen.

Hier ist ein Defizit in der Verordnung wohl nicht gegeben. Ladungssicherung ist in der Praxis außerordentlich vielschichtig und hängt sehr stark von den zu befördernden Gütern wie auch von den eingesetzten Fahrzeugen ab. Auch die Ladungssicherungsrichtlinien VDI 2700 ff. geben neben allgemeinen physikalischen Erkenntnissen die beiden Grundmodelle der Ladungssicherung an, die formschlüssige und die kraftschlüssige Sicherung. Im speziellen Teil enthalten die VDI-Richtlinien nur Vorschläge einer ordnungsgemäßen Sicherungsmethode; es gibt kein allgemein gültiges Rezept – etwa mit dem Inhalt, welche Methode die richtige und welche die falsche sei. Der Verordnungsgeber sollte sich hüten, die Straßenverkehrsordnung mit Einzelmethoden der Ladungssicherung zu belasten. Dies wäre rechtstechnisch unangebracht und könnte eher zu Sicherheitsdefiziten als zu einem Zuwachs an Sicherheit führen. Allenfalls könnte erwogen werden, in § 22 StVO den Hinweis aufzunehmen, dass die Ladungssicherung nach dem Stand der Technik vorzunehmen ist.

---

<sup>7</sup> OLG Koblenz NZV 1992, 163.

## V. Sanktionen

### 1. Hinderung der Weiterfahrt

Ein wirkungsvolles Instrument der Überwachungsorgane ist die Untersagung der Weiterfahrt, bis die Ladung ordnungsgemäß gesichert ist. Dies ist zwar ein Mittel der Prävention, wirkt aber wirtschaftlich wie eine Sanktion. Die Kosten des Stillstands während der Nachsicherung und bis zum Eintreffen der erforderlichen Sicherungsmittel können erheblich sein. Diese auf Landespolizeigesetze gestützte Maßnahme der allgemeinen Gefahrenabwehr ist natürlich nur zulässig, wenn von der nicht oder schlecht gesicherten Ladung eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgeht. Die Folgen mangelhafter Ladungssicherung wirken bei einer angeordneten Nachsicherung unmittelbar auf die Beteiligten, die Gefahr wird ad hoc beseitigt. Damit erscheint die Wirkung dieser Maßnahme effektiver als ein Bußgeld, das in den betreffenden Fällen natürlich auch noch verhängt wird.

### 2. Bußgeldtatbestand nach StVO

§ 49 Abs. 1 Nr. 21 StVO bestimmt ganz allgemein, dass ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine Vorschrift über die Ladung nach § 22 verstößt. In der Rechtsprechung<sup>8</sup> wird immer wieder hervorgehoben, dass ein Verstoß gegen § 22 Abs. 1 StVO keine konkrete Gefährdung, Schädigung, Behinderung oder Belästigung eines anderen voraussetze.

### 3. Tatbestand nach Bußgeldkatalog-Verordnung

Dies wird jedoch durch die Bußgeldkatalog-Verordnung relativiert. In der lfd.Nr. 102.1 der neu zusammengefassten Verordnung<sup>9</sup> wird mit einem Bußgeld-Regelsatz von 35 Euro bedroht, wer Ladung nicht verkehrssicher verstaut oder gegen Herabfallen nicht besonders gesichert hat. Die Bußgelddrohung erhöht sich auf 50 Euro, wenn die Ladung oder Ladeeinrichtung nicht verkehrssicher verstaut oder gegen Herabfallen nicht besonders gesichert ist und dadurch ein anderer gefährdet wurde. Diese Regelung wird gelegentlich kritisiert mit dem Ziel, mangelnde Ladungssicherung unabhängig von einer Gefährdung mit einem Bußgeld von 50 Euro zu belegen. Hier sollte sorgfältig überlegt werden. Das Problem liegt weniger bei dem um 20 Euro erhöhten Zahlbetrag, sondern in der Registrierung von 3 Punkten im Flensburger Verkehrszentralregister. Dies wird dazu führen, dass die Verloader noch weniger als bisher bereit sein werden, diese Risiken auf sich zu nehmen. Noch mehr als bisher werden Tätigkeit und Verantwortung des Ladens und Sicherns dem

---

<sup>8</sup> Z.B. OLG Düsseldorf NZV 1992, 494.

<sup>9</sup> BGBl. I 2001, S. 3033

schwächsten Glied, dem Fahrer, aufgebürdet, der Termindruck aber deswegen nicht gelockert.

Hinzu kommt, dass das Schulungsniveau der Polizeibeamten sehr unterschiedlich ist, so dass bei vielen Polizeibeamten vor Ort Unklarheit darüber herrscht, ob eine bestimmte Ladungssicherungsmethode nun ausreicht oder nicht. Bundesweit vereinheitlichte Prüfschemata sind noch nicht eingeführt, obwohl die Polizeiverwaltungen hier zur Zeit beträchtliche Anstrengungen unternehmen (vgl. die Anlage: Schema der Polizei Niedersachsen).

## *VI. Prävention durch Aufklärung*

Effektiver als jede Sanktion ist daher die Prävention einer verkehrgefährdenden Situation durch ordnungsgemäße Ladungssicherung. Aus Polizeikreisen ist zu vernehmen, dass schlichte Unkenntnis der Hauptgrund für die mangelnde Sicherung ist. Wirtschaftliche Motive spielen, im Unterschied zur Überladung, bei der Ladungssicherung kaum eine Rolle. Daher ist vor allem Aufklärung über praxisnahe Sicherungsmethoden das Gebot der Stunde. Mit welcher Technik und mit welchen Mitteln die Ladungssicherung vorzunehmen ist, muss vor und während des Beladens entschieden und mit den Beteiligten abgestimmt werden. Der Hinweis auf VDI 2700 ff. reicht bei weitem nicht aus. Mit ihren komplizierten Formeln kommen wir bei Fahrern und Ladearbeitern nicht weiter. Anschauliche Aufklärung und konkrete Handlungshilfen sind gefragt. Die Überwachungsorgane sind hier ebenso gefordert wie die beteiligten Wirtschaftskreise und das Versicherungswesen einschließlich der gesetzlichen Unfallversicherung, also der Berufsgenossenschaft. Das auf der Basis von VDI 2700 erarbeitete, vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. und der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) herausgegebene, in Zusammenarbeit mit der verladenden Wirtschaft erstellte Ladungssicherungshandbuch, dessen Inhalte auch vom projektierten Handbuch der Polizei übernommen werden, trägt jetzt schon erkennbar zur Verbesserung bei. Hinzu kommt die Einbindung dieser Thematik in die Fahrerausbildungspläne. Die nach langem Mühen schließlich erfolgreich durchgesetzte Berufskraftfahrer-Ausbildungs-Verordnung sieht Ladungssicherung als Ausbildungs- und Prüfungsstoff vor.

Ausländische Fahrer sind aber von diesen Bemühungen in Deutschland weitgehend unberührt. Im grenzüberschreitenden Verkehr beträgt der Anteil ausländischer Fahrzeuge 75 %. Verkehrssicherheit ist aber unteilbar. Bei der zunehmenden Verflechtung der Volkswirtschaften darf auch der internationale Aspekt in der Betrachtung nicht fehlen. Da sieht es eher dünn aus.

Immerhin ist in der EU-Führerscheinrichtlinie für die Erlaubnisklassen C, CE sowie C1 und C1E das Thema im Prüfungsstoff verankert worden. Im Katalog

der Mindestanforderungen an die Fahrprüfung ist mit Richtlinie 2000/56/EG<sup>10</sup> die Position aufgenommen worden „Sicherheitsfaktoren im Hinblick auf die Beladung des Fahrzeugs; Kontrolle des Ladeguts (Einordnen und Befestigen)“. Für Kenntnisse, die bei Verladern vorgehalten werden müssen, gibt es jedoch keinerlei Rechtsgrundlage. Auch für das Ladepersonal auf Verladeseite sollte daher ein Ausbildungsgang über die Ladungssicherung eingeführt werden.

Insgesamt wäre auf internationaler Ebene zur Ladungssicherung mehr zu wünschen. Projekte wie das BGL/BGF-Ladungssicherungshandbuch auf europäischer Ebene wären für die Verkehrssicherheit im EU-Binnenmarkt ein großer Sprung nach vorn.

---

<sup>10</sup> ABI. L 237, S.45.

## VII. Spezielle Kontrollanweisungen

**Ladungssicherung Checkliste Niederzurren**(Seite 1) Anlage zum Vorgang

1. **Betroffener:** ..... **Kennzeichen:** .....
2. **Transportiertes Ladegut:** .....
3. **Ladungsgewicht:** ..... **kg, entnommen aus:** .....
4. **Gleit-Reibbeiwert:  $\mu =$**  .....(konkretisiert auf Basis der Tabelle der VDI-Richtlinie 2700)

| Materialpaarung | trocken     | nass        | fettig      |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| Holz / Holz     | 0,20 – 0,50 | 0,20 – 0,25 | 0,05 – 0,15 |
| Metall / Holz   | 0,20 – 0,50 | 0,20 – 0,25 | 0,02 – 0,10 |
| Metall / Metall | 0,10 – 0,25 | 0,10 – 0,20 | 0,01 – 0,10 |
| Beton / Holz    | 0,30 – 0,60 | 0,30 – 0,50 | 0,10 – 0,20 |

Weitere konkretisierte Gleit-Reibbeiwerte siehe auch in den Kontrollanweisungen für besondere Ladegüter.

Quelle: VDI-Richtlinie 2700

**Beschaffenheit der Ladefläche:**

- Metall  Holz  Antirutschmatte  sonstiges: .....
- trocken  nass  fettig  nicht besenrein  sonstiges: .....

**Beschaffenheit des Ladegutes:**

- Metall  Holz  Beton  Papier  sonstiges: .....

5. **Fahrzeugaufbau:**  Zurrpunkte vorhanden, Belastbarkeit ..... daN pro Zurrpunkt
- a)  Curtainsider:  mit aufschiebbarem Verdeck,  mit Palettenanschlagleisten  
 Klapprungen  durchgehende Runge  Anzahl je Seite: .....  
 Holzeinstecklatten  Aluminiumeinstecklatt  Anzahl je Seite: .....
- b)  Hamburger Verdeck  Kastenaufbau  feste Bordwände  offene Pritsche
6. **Mitgeführte Ladungssicherungsmittel:**  keine Sicherungsmittel mitgeführt  
 Zurrgurte  Zurrketten  Zurrdrahtseile  Antirutschmatten  
 Erläuterungen, z.B. Fv aller Zurrmittel in der Überspannung: ..... daN
7. **Durchgeführte Ladungssicherung:**  keine Ladungssicherung durchgeführt
- a) Verwendete Ladungssicherungsmittel (Anzahl, Art): .....
- Gesamtvorspannkraft aller verwendeten Zurrmittel: ..... daN  gemessen
- b) Bündigkeit der Versandstücke (Formschluss):
- nach vorn  ja  nein, Abstand ca.: ..... cm; (falls nein a = 0,8)
  - zur Seite  ja  nein, Abstand ca.: ..... cm; (falls nein a = 0,5)
  - nach hinten  ja  nein, Abstand ca.: ..... cm; (falls nein a = 0,5)
  - zueinander  ja  nein, Abstand ca.: ..... cm

**Ladungssicherung Checkliste Niederrücken (Seite 2) Anlage zum Vorgang**

**8. Berechnung der erforderlichen Vorspannkraft:**

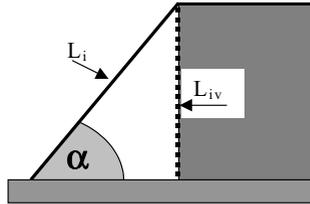
**8.1 Berechnung auf Basis des gemessenen Zurrwinkels  $\alpha$  von 90° bis minimal 60°**

|   |  |
|---|--|
| $F_v = \frac{a - \mu}{\mu} \times F_G \text{ (Ladungsgewicht)}$ | $F_v = \frac{0, \dots - 0, \dots}{0, \dots} \times \dots \text{ (kg)} = \dots \text{ daN}$ |
|---|--|

**8.2 Berechnung auf Basis des gemessenen Zurrwinkels  $\alpha$  kleiner als 60°**

|  |  |
|--|--|
| $F_v = \frac{a - \mu}{\mu \times \sin \alpha} \times F_G \text{ (Ladungsgewicht)}$ | $F_v = \frac{0, \dots - 0, \dots}{0, \dots \times 0, \dots} \times \dots \text{ (kg)} = \dots \text{ daN}$ |
|--|--|

| Zurrwinkel $\alpha$ | sin $\alpha$ | Restvorspannkraft des Zurrmittels |
|---------------------|--------------|-----------------------------------|
| 90°                 | 1,00         | 100 %                             |
| 80°                 | 0,98         | 98 %                              |
| 70°                 | 0,94         | 94 %                              |
| 60°                 | 0,87         | 87 %                              |
| 50°                 | 0,77         | 77 %                              |
| 40°                 | 0,64         | 64 %                              |
| 30°                 | 0,50         | 50 %                              |
| 20°                 | 0,34         | 34 %                              |
| 10°                 | 0,17         | 17 %                              |



**8.3 Berechnung auf Basis der gemessenen Schenkellängen**

|   |   |
|---|---|
| $F_v = \frac{a - \mu}{\mu \times L_{iv} : L_i} \times F_G \text{ (Ladungsgewicht)}$ | $F_v = \frac{0, \dots - 0, \dots}{0, \dots \times \dots} \times \dots \text{ (kg)} = \dots \text{ daN}$ |
|---|---|

Erforderliche Gesamtvorspannkraft: .....daN

**9 Bemerkungen:** (siehe ggf. Anlage): .....

|                                     |                              |
|-------------------------------------|------------------------------|
| .....<br>Dienststelle, Aktenzeichen | .....<br>Datum, Unterschrift |
| © Polizei Niedersachsen             | Ladungssicherung             |
|                                     | Entwurf Stand Januar 2002    |

# Kraftfahrzeug-Unfall in Europa

## – Rechtsverfolgungskosten –

Holger Backu, Rechtsanwalt, ADAC – Juristische Zentrale - München

### 1. Einführung

Fast jeder im Verkehrsrecht tätige Rechtsanwalt wird früher oder später darum gebeten, einen im Ausland erlittenen Verkehrsunfallschaden zu regulieren. Nimmt er das Mandat an, kann er so manche Überraschung erleben, selten freilich im positiven Sinne<sup>1</sup>. Bereits die Ermittlung des zuständigen Haftpflichtversicherers anhand des amtlichen Kfz-Kennzeichens stellt sich oft als unüberwindbare Hürde dar<sup>2</sup>. In deutscher Sprache abgefasste Anspruchsschreiben werden vielfach nicht beantwortet, und selbst wenn die ausländische Versicherung reagiert, kann es auch in einfach gelagerten Fällen viele Monate dauern, bis ein – häufig unbefriedigendes – Regulierungsangebot der Versicherung vorliegt. Jedenfalls sollte der Anwalt wissen, dass außergerichtliche Anwaltskosten im Ausland nur in bestimmten Ländern von der verantwortlichen Haftpflichtversicherung erstattet werden<sup>3</sup>. Auch eine etwa bestehende Rechtsschutzversicherung zahlt die Gebühren des deutschen Anwalts häufig nicht oder nicht vollumfänglich, denn der Anwalt muss bedingungsgemäß im Bezirk des zuständigen Gerichtes – also im Ausland – niedergelassen sein<sup>4</sup>. Und der Mandant ist bei den meist niedrigen Regulierungsergebnissen unzufrieden – schlechte Voraussetzung, das Honorar von ihm zu erhalten.

Die besonderen Schwierigkeiten bei der Regulierung grenzüberschreitender Verkehrsunfallschäden haben den Deutschen Verkehrsgerichtstag bereits des Öfteren befasst, nämlich in den Jahren 1975<sup>5</sup>, 1986<sup>6</sup>, 1991<sup>7</sup>, 1992<sup>8</sup> und 1998<sup>9</sup>. Anlässlich der Verkehrsgerichtstage 1986 und 1992 wurde gefordert, dass Rechtsverfolgungskosten im Rahmen der Regulierung von Auslands-

---

1 Vgl. zu diesem Themenkreis Buse DAR 2001, 536 ff.

2 In Ländern wie Frankreich, Italien und Spanien kann anhand des amtlichen Kfz-Kennzeichens nur der Kfz-Halter, nicht aber die zuständige Haftpflichtversicherung ermittelt werden, vgl. Neidhart, Unfall im Ausland, Schadensregulierung, 4. Aufl. 1995, S. 56 (Frankreich), S. 107 (Italien), S. 267.

3 Vgl. Neidhart, a. a. O., im jeweiligen Länderteil.

4 Hierzu unten im Text unter Ziff. 8

5 AK VI: „Die internationale Harmonisierung des Kraftfahrzeughaftungsrechts“.

6 AK I: „Rechtsfragen beim Verkehrsunfall im Ausland“.

7 AK IV: „Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im europäischen Vergleich“.

8 AK II: „Gleicher Schadensersatz in Europa?“

9 AK III: „Besserer Schutz des Verkehrsopters im Inland nach Auslandsunfall“.

schäden erstattungsfähig sein müssten. 1992 wurden darunter Rechtsanwalts-, Gerichts-, Vollstreckungs- und Sachverständigenkosten verstanden. Es wurde nämlich deutlich, dass Schadensersatzansprüche im Ausland meist nur mit Hilfe eines kompetenten ausländischen Anwalts durchgesetzt werden können und dass der Geschädigte dessen Kosten aber nach vielen Rechtsordnungen selbst zu tragen hat.

Bereits ab Januar 2003 soll die Auslandsschadensregulierung nach den Regeln der 4. KH-Richtlinie<sup>10</sup> erfolgen und es sind einige Verbesserungen zu erwarten, da die Schadensabwicklung sowohl bei der gegnerischen Versicherung im Ausland als auch über einen Repräsentanten der ausländischen Versicherung im Land des Geschädigten ermöglicht wird, eine Dreimonatsfrist für die Beantwortung der Schadensanmeldung vorgesehen ist und die Halter- bzw. Versicherungsermittlung über eine Auskunftsstelle sichergestellt werden soll<sup>11</sup>.

Im Hinblick auf diese Erleichterungen der Auslandsschadensregulierung stellt sich die Frage, ob nach wie vor – also wie in den Empfehlungen der Verkehrsgerichtstage 1986 und 1992 – die Erstattungsfähigkeit von Rechtsverfolgungskosten gefordert werden muss. Damit zusammenhängend muss erörtert werden,

- ob der Geschädigte überhaupt noch einen Rechtsanwalt zur Regulierung von Auslandsschäden benötigt<sup>12</sup>,
- ob es ein deutscher oder ein ausländischer Anwalt sein soll<sup>13</sup> und
- wie einzelne europäische Rechtsordnungen Höhe und Erstattungsfähigkeit von Anwalts- und Gerichtskosten sowie sonstigen Rechtsverfolgungskosten regeln<sup>14</sup>.

Zudem ist auf die Auswirkungen die 4. KH-Richtlinie auf das Regulierungsverhalten der Rechtsschutzversicherungen einzugehen<sup>15</sup>.

## *2. Erforderlichkeit rechtlichen Beistands im Rahmen der 4. KH-Richtlinie*

Ist rechtlicher Beistand zur Regulierung des Auslandsschadens auch nach Umsetzung der 4. KH-Richtlinie erforderlich?

---

10 Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates, ABIEG L 181 v. 20.07.2000, S. 65 f.

11 Vgl. auch Backu/Splitter DAR 2000, 379 ff., Lemor DAR 2001, 540.

12 Vgl. nachfolgend unter Ziff. 2.

13 Vgl. nachfolgend unter Ziff. 3. und 4.

14 Vgl. nachfolgend unter Ziff. 5 und 7.

15 Vgl. nachfolgend unter Ziff. 8.

Wäre deutsches Recht und deutsche Rechtsprechung maßgebend, bestünden insoweit keine Zweifel: Die Erforderlichkeit wäre zu bejahen.

Es ist nämlich zunächst klar herauszustellen, dass die 4. KH-Richtlinie im Wesentlichen nur *Verfahrenserleichterungen* zu Gunsten des Geschädigten enthält (erleichterte Halter- und Versicherungsermittlung, Schadensabwicklung in der Sprache und im Land des Geschädigten, Dreimonatsfrist für die „mit Gründen versehene Antwort“). Die *Rechtsfragen* im Zusammenhang mit der Schadensregulierung – etwa Bezifferung des Anspruchs, die rechtliche Bewertung von Haftungsgrund und Höhe des Anspruchs etc. – bleiben bestehen.

Für Unfälle in Deutschland prüft der BGH die Erforderlichkeit und Zweckmäßigkeit der Anwaltsbeauftragung – letztlich Voraussetzung eines Gebührenersatzanspruchs – subjektiv aus Sicht des Geschädigten, ohne übertriebene Anforderungen zu stellen<sup>16</sup>. Der Geschädigte kann einen Anwalt im Regelfall schon bei der Schadensanmeldung beauftragen, da schon die Frage, welche Ersatzansprüche zu stellen sind, grundsätzlich rechtskundigen Rat erfordert<sup>17</sup>. Selbst wenn keinerlei Zweifel hinsichtlich der Haftung bestehen, so benötigt der Geschädigte anwaltlichen Rat zur Wahl des richtigen Beweismittels (z. B. Sachverständigengutachten oder Kostenvoranschlag, bei Personenschäden welcher medizinische Sachverständige?), für Fragen im Zusammenhang mit der Mietwageninanspruchnahme, der Restwertveräußerung, der Wertminderung etc.<sup>18</sup>.

Beim Auslandsunfall ist die Erforderlichkeit rechtlichen Beistands noch weitaus deutlicher. Auch wenn die Schadensabwicklung im Rahmen der 4. KH-Richtlinie im Land des Geschädigten erfolgen kann, darf nicht vergessen werden, dass *ausländisches Recht* zur Anwendung kommt<sup>19</sup>. Rechtlich nicht leicht zu beurteilen sind zudem die Regeln der 4. KH-Richtlinie selbst.

### *2.1 Rechtliche Probleme des Auslandsunfalles*

Die Schwierigkeiten der Anwendung ausländischen Rechts sollten nicht unterschätzt werden. Zwischen den Rechtsordnungen bestehen teilweise fundamentale Unterschiede, etwa bei Verkehrsregeln, Haftungsgrundsätzen und der Schadensbemessung.

Der juristische Laie dürfte die Unterschiede zwischen reiner Verschuldenshaftung (Großbritannien), Haftung für vermutetes Verschulden (Italien), Gefährdungshaftung (Deutschland), Kausal- oder gar Beteiligtenhaftung (Däne-

---

16 BGHZ 30, 154, 157; BGH NJW 1986, 2243; BGH DAR 1995, 67.

17 Vgl. v. Gerlach DAR 1995, 223 ff.

18 Höfle, Anm. zu BGH vom 8.11.1994, ZfS 1995, 48 ff., 50.

19 Vgl. Erwägung 13 der Richtlinie, Fn. 5; Lemor DAR 2001, 540 ff., 541.

mark, Frankreich) und die entsprechenden Beweislastregeln ebenso wenig nachvollziehen können, wie die von Land zu Land abweichenden Argumentationslinien bei der Ersatzfähigkeit von Gutachterkosten, Nutzungsausfall und Mietwagenkosten<sup>20</sup>. Ganz zu schweigen von den immensen Schwierigkeiten bei der Bemessung des Ersatzes für Personenschaden<sup>21</sup> anhand konzeptionell völlig verschiedener nationaler Schmerzensgeldtabellen, die immaterielle und materielle Entschädigung kombinieren (Spanien) und regional abweichende Entschädigungswerte zur Folge haben können (Frankreich, Italien).

Nicht zu vergessen sind im Einzelfall entscheidende kollisionsrechtliche Vorfragen. Kaum bekannt ist beispielsweise das Haager Straßenverkehrsübereinkommen<sup>22</sup>, wonach u. U. auch das Recht des Zulassungsstaats zur Anwendung kommen kann. Wenn man bedenkt, dass nach einigen Rechtsordnungen beispielsweise Hinterbliebene Anspruch auf beträchtliche Schmerzensgeldsummen bei Tod des Geschädigten haben, kann dieser Gesichtspunkt sehr wichtig sein.

## *2.2 Probleme im Zusammenhang mit der 4. KH-Richtlinie*

Die Regelungen der 4. KH-Richtlinie werfen eine Reihe ungeklärter Rechtsfragen auf<sup>23</sup>, sind teilweise auslegungsbedürftig und oft schwer verständlich. Aus Sicht des Geschädigten ist entscheidend, wann eine „mit Gründen versehene Antwort“ der Versicherung oder ihres Regulierungsbeauftragten im Sinne von Art. 6 der Richtlinie vorliegt, weil in Ermangelung einer solchen Antwort der Weg zur Entschädigungsstelle eröffnet ist. Sollte der Hinweis seitens der Versicherung ausreichen, sie habe die polizeilichen Unterlagen angefordert, so dürfte die Dreimonatsfrist häufig ins Leere gehen, da die Schadensakte in solchen Fällen erfahrungsgemäß anschließend monatelang unbearbeitet bleibt, ohne dass der Weg zur Entschädigungsstelle eröffnet ist. Jedenfalls setzt die entsprechende rechtliche Würdigung bis hin zur ggf. erforderlichen Interessenvertretung gegenüber der Entschädigungsstelle – eventuell sogar vor einem deutschen Gericht<sup>24</sup> – anwaltlichen Beistand des Geschädigten voraus, um wirklich die Vorteile der 4. KH-Richtlinie ausschöpfen zu können.

---

20 Vgl. die jeweiligen Länderberichte bei Neidhart a. a. O. (Fn. 2).

21 Vgl. Scarabello DAR 2001, 581 ff. zum italienischen Recht; Backu DAR 2001, 587 ff. zum Recht in Frankreich, Spanien und Portugal.

22 Haager Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht vom 4.5.1971.

23 Hierzu Lemor DAR 2001, 540 ff.

24 Zur Eröffnung des Gerichtsstands im Land des Geschädigten und zur Passivlegitimation der Entschädigungsstelle: Lemor a. a. O.

### 2.3 Erforderlichkeit rechtlichen Beistands

Damit steht fest, dass nur ein qualifizierter Rechtsexperte bei den Unterschieden im anwendbaren Recht und den rechtlichen Schwierigkeiten des Systems der 4. KH-Richtlinie den Überblick behalten und dem Geschädigten zu seinem Recht verhelfen kann. Differenzierungen bei der Beurteilung der Erforderlichkeit anwaltlichen Tätigwerdens – etwa Unterscheidungen zwischen großen und kleinen Schäden, Personen- oder Sachschäden – wären fehl am Platze. Sie hätten Rechtsunsicherheit zu Lasten des Geschädigten zur Folge. Auch der kleine Blechschaden kann juristisch diffizile Fragen beinhalten, etwa bei der Haftungsbeurteilung. Dem Geschädigten muss grundsätzlich in allen Situationen „Waffengleichheit“ mit dem Versicherer ermöglicht werden, es besteht kein Grund, ihn wegen eines angeblich weniger hohen Rechtsguts zum Verzicht zu drängen.

Es muss ganz klar und deutlich festgehalten werden: Die Aktivitäten des Schadensregulierungsbeauftragten können anwaltliche Beratung nicht ersetzen. Der Schadensregulierungsbeauftragte vertritt die Interessen des ausländischen Versicherers. Der Geschädigte eines Auslandsunfalls benötigt also den Beistand eines qualifizierten Rechtsanwalts von Anfang an – beginnend mit der Beratung über das anwendbare Recht bis hin zur Klageerhebung und Prozessvertretung –, auch und gerade im Rahmen des Verfahrens nach der 4. KH-Richtlinie.

Die Frage ist nun, ob es für den deutschen Geschädigten günstiger ist, sich an einen deutschen oder einen ausländischen Rechtsanwalt zu wenden.

### 3. Der deutsche Rechtsanwalt im Rahmen der 4. KH-Richtlinie

Für die außergerichtliche Interessenwahrnehmung durch einen inländischen Rechtsanwalt sprechen die Verfahrensmöglichkeiten der 4. KH-Richtlinie in Deutschland, insbesondere die Einschaltung der Entschädigungsstelle, wenn beispielsweise der Schadensregulierungsbeauftragte die Dreimonatsfrist versäumt. Außerdem sind seine Gebühren im Hinblick auf die klaren Vorgaben der BRAGO leichter vorauszubestimmen als bei ausländischen Anwälten.

Sein Handicap ist, dass die Schadensregulierung nach ausländischem Recht erfolgt; er muss sich also intensiv mit der relevanten Rechtsordnung auseinandersetzen. Es ist zu erwarten, dass insoweit Fortbildungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dennoch sollten die Schwierigkeiten nicht unterschätzt werden. Der Anwalt muss sich im ausländischen Recht *in seiner konkreten Anwendung* gut auskennen. Er muss die aktuelle Rechtsprechung kennen, also fremdsprachige Fachliteratur lesen, die Grundsätze der Schmerzensgeldbemessung im Ausland beherrschen und kann nicht – wie es derzeit immer wieder geschieht – einfach deutsche Grundsätze heranziehen.

Hinzu kommen fortbestehende praktische Schwierigkeiten. So wird etwa deutschen Anwälten im Ausland kaum polizeiliche Akteneinsicht gewährt<sup>25</sup>.

Schwierig wird es, wenn die gegnerische Versicherung zwar rechtzeitig, aber nicht ausreichend reguliert und eine Klage im Ausland erforderlich wird. Dann wird zusätzlich die Beauftragung eines ausländischen Anwalts nötig – mit entsprechender Kostenfolge für den Geschädigten. Die Praxis wird zeigen, wie häufig derartige Fälle auftreten werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Einschaltung des deutschen Anwalts im Rahmen der 4. KH-Richtlinie sinnvoll ist, wenn er über ausreichende Kenntnisse ausländischen Rechts und dessen konkrete Anwendung verfügt.

#### *4. Der ausländische Rechtsanwalt im Rahmen der 4. KH-Richtlinie*

Der bei der Vertretung deutscher Mandantschaft in Verkehrsunfallsachen erfahrene deutschsprachige Anwalt des Unfall-Landes dürfte auch nach Umsetzung der 4. KH-Richtlinie die Interessen des Geschädigten am wirksamsten vertreten können. Ein Manko könnte allenfalls darin gesehen werden, dass er den Geschädigten nicht vor der Entschädigungsstelle in Deutschland vertreten kann. Eindeutiger Vorteil aber: die Möglichkeit, Klage einzureichen, da nach wie vor ausländische Gerichte zuständig sind.

Damit ist der Kreis zum Hauptthema des Referats geschlossen: den Rechtsverfolgungskosten. Ob ein deutscher oder ausländischer Rechtsanwalt beauftragt werden soll, ist für den Geschädigten nicht zuletzt auch eine wirtschaftliche Fragestellung. Je nach Unfall-Land muss er vor Ort mit unterschiedlich hohen Anwaltskosten rechnen. Auch die Grundsätze der Erstattungsfähigkeit außergerichtlicher und gerichtlicher Anwaltskosten bei der Schadensregulierung unterscheiden sich von Land zu Land. Unter Umständen sind die Kosten eines deutschen Rechtsanwalts – und damit der Weg über die 4. KH-Richtlinie angesichts des Risikos unterbleibender Kostenerstattung – günstiger.

#### *5. Anwalts- und Gerichtskosten beim Kfz-Unfall in einzelnen Rechtsordnungen*

Eine systematische Darstellung zu Höhe und Erstattungsfähigkeit von Anwalts- und Gerichtskosten in Europa ist angesichts des begrenzten zeitli-

---

<sup>25</sup> Vgl. hierzu Buse DAR 2001, 536 ff., 537.

chen Rahmens dieses Vortrags nicht möglich. Anhand einiger Beispiele sollen aber die unterschiedlichen nationalen Ansätze verdeutlicht werden.

Die *Bemessung* von Anwaltshonoraren ist sehr unterschiedlich und erfolgt keineswegs immer auf der Grundlage einer Gebührenordnung. Zur Honorarfestsetzung gibt es Stundensatzempfehlungen (Niederlande), nur Mindestgebühren ohne feste Obergrenze (Spanien), grundsätzliche Freiheit bei der Gebührenfestsetzung (Frankreich) und Erfolgshonorare (Großbritannien)<sup>26</sup>.

Auch bei der *Erstattungsfähigkeit* von Anwaltskosten ist keine einheitliche Linie in Europa erkennbar<sup>27</sup>. Für die außergerichtliche Vertretung werden Anwaltskosten lediglich in Deutschland, Großbritannien, Irland, Italien, den Niederlanden, Österreich, Schweden und der Schweiz erstattet – teilweise allerdings eingeschränkt oder nur unter bestimmten engen Voraussetzungen. Völlig ausgeschlossen ist die Erstattungsfähigkeit in Belgien, Frankreich, Griechenland, Luxemburg, Portugal und Spanien. Unterschiede bestehen auch bei der gerichtlichen Vertretung. In manchen Ländern besteht sogar kein Erstattungsanspruch der obsiegenden Partei, der Geschädigte muss seinen Anwalt also auch dann bezahlen, wenn er den Prozess gewinnt, so in Belgien, Frankreich, Portugal und Spanien. Gerichtskosten werden überwiegend der obsiegenden Partei zugesprochen, mit Ausnahmen oder Einschränkungen etwa in Frankreich, Griechenland, den Niederlanden, Spanien.

Um die unterschiedlichen Rechtsmentalitäten aufzuzeigen, soll beispielhaft auf die Lage in Frankreich, Großbritannien und Italien eingegangen werden:

#### *Frankreich*<sup>28</sup>

In Frankreich gibt es keine verbindliche Anwaltsgebührenordnung, die Höhe der Anwaltsvergütung beruht auf freier Vereinbarung zwischen Anwalt und Mandant<sup>29</sup>, wobei das Honorar nach verschiedenen Kriterien bemessen wird (z. B. Arbeitsaufwand, Gegenstandswert etc.). Bei Schadensregulierungen wird z. T. von 10-15% des Erledigungswertes ausgegangen, bei geringen Schadenshöhen gibt es tendenziell mehr.

Dass weder außergerichtlich noch gerichtlich Rechtsanwalts honorare erstattet werden, gilt als selbstverständlich und wird kaum ernsthaft in Frage gestellt. Dies mag auch damit zusammenhängen, dass es keine objektive Kalkulationsgrundlage in Form einer Gebührenordnung gibt. Eine solche wird wohl auch nicht gewünscht.

<sup>26</sup> Vgl. Buse a. a. O. m. w. N.

<sup>27</sup> Zur Situation in 44 Ländern im Einzelnen: Neidhart, Unfall im Ausland, vgl. Fn. 2.

<sup>28</sup> Der Autor dankt RA Johannes M. Müller, Avocat à la Cour, Paris, für fachliche Unterstützung und wertvolle Anregungen.

<sup>29</sup> Neidhart DAR 83, 122 ff., 125.

### *Großbritannien*

Auch in Großbritannien sind keine festen Gebührensätze für die außergerichtliche Mandantenvertretung vorgesehen. Üblich sind Stundensätze, die je nach Schwierigkeit der Sache durch prozentuale Zuschläge erhöht werden.

Außergerichtliche Anwaltskosten werden bei geringfügigen Forderungen (unter 1.000 Pfund) kaum, bei höheren Ansprüchen durchaus, wenn auch nicht immer, voll (meist aber zu drei Vierteln) erstattet.

Seit In-Kraft-Treten des Conditional Fee Agreement Order in England und Wales im Jahre 1995 ist bei Personenschäden die Vereinbarung bestimmter Erfolgshonorare zur gerichtlichen Forderungsdurchsetzung zulässig<sup>30</sup>. Ziel ist die Erleichterung des Zugangs zu staatlichen Gerichten. Im Gegensatz zu den Erfolgshonoraren in den USA geht es aber nicht um einen Prozentsatz des Ersatzanspruchs, sondern um die Vereinbarung einer über das Grundhonorar hinausgehenden Erfolgszulage, die der Mandant nur bei Obsiegen zu zahlen hat.

### *Italien*

In Italien gibt es zwar eine Gebührenordnung, die allerdings einen weiten Gebührenrahmen vorsieht, innerhalb dessen der Anwalt sein Honorar nicht nur nach Streitwert, sondern auch nach Arbeitsaufwand, Schwierigkeitsgrad, Erfordernis von Fremdsprachenkenntnissen etc. bemisst.

Außergerichtliche Anwaltskosten werden in der Regel in der Größenordnung von 10-15 % der gezahlten Schadensersatzsumme erstattet<sup>31</sup>. Die rechtliche Herleitung unterscheidet sich von der deutschen insofern, als Anwaltskosten Teil des sofort nach der unerlaubten Handlung eintretenden Verzugsschadens sind.

Aufgrund der z. T. unterschiedlichen Ausschöpfung des Gebührenrahmens führt auch der grundsätzlich gegebene prozessuale Kostenerstattungsanspruch dazu, dass der im Prozess obsiegende Geschädigte einen Teil der Anwaltskosten selbst übernehmen muss.

### *Fazit:*

Dieser Ländervergleich zeigt, dass die Anwaltskosten bei Beauftragung eines deutschen Anwalts aufgrund der festen Gebührenordnung besser vorauszu-

---

30 Garwood Phi 3/96, 100 ff.

31 Zur Erstattungsfähigkeit außergerichtlichen rechtlichen Beistands grundsätzlich bejahend: Kassationsgerichtshof (Corte di Cassazione), Urteil vom 6.9.1999, Nr. 9400; Friedensrichter (Giudice di Pace) Bologna, Urte. Nr. 999 vom 31.07.1997 und Nr. 431 vom 03.04.1997.

bestimmen sind. Es wird aber auch deutlich, dass völlig unterschiedliche Rechtsmentalitäten bestehen, die einen Konsens auf internationaler Ebene erschweren.

## *6. Rechtsanwaltskosten beim grenzüberschreitenden Schadensfall*

### *6.1 Ausgangslage*

Bei Beauftragung eines deutschen Rechtsanwalts, der über den Schadensregulierungsbeauftragten in Deutschland eine außergerichtliche Einigung herbeiführt, schuldet der Geschädigte Anwaltsgebühren nach deutschem Recht, weil der anwaltliche Dienstleistungsvertrag in Deutschland abgeschlossen wurde<sup>32</sup>. Bei Beauftragung eines ausländischen Anwalts wird insoweit ausländisches Recht zugrunde gelegt. Bei Bestehen eines materiellen Erstattungsanspruchs müssen grundsätzlich deutsche wie ausländische Anwaltsgebühren ersetzt werden. Begrenzungen der Höhe nach sind nach ausländischem Recht im Einzelfall denkbar, beispielsweise in Holland die Begrenzung eines Stundenhonorars oder der benötigten Stundenanzahl auf ein übliches Maß.

Schwieriger wird es, wenn nach dem anwendbaren ausländischen Schadensersatzrecht kein Erstattungsanspruch für außergerichtliche Anwaltskosten gegeben ist, wie z. B. in Frankreich. Auch wenn die Schadensregulierung in Deutschland erfolgt, kommen die deutschen Rechtsgrundsätze zur Erstattung von Anwaltskosten nicht zur Anwendung, da der Schadensersatzanspruch nach ausländischem Recht zu beurteilen ist. Es entsteht eine merkwürdige Situation: Der in Frankreich verunfallte Deutsche muss die für die Schadensregulierung aufzuwendenden Anwaltskosten aus eigener Tasche bezahlen, der Franzose hingegen, der einen Unfall in Deutschland erleidet, erhält Anwaltskosten nach deutschrechtlichen Grundsätzen erstattet. Gerade bei der Schadensregulierung in Deutschland nach den Grundsätzen der 4. KH-Richtlinie wird der Geschädigte die Unterschiede bei der Anwaltskostenerstattung kaum nachvollziehen können. Bei einem Unfall in Frankreich oder Spanien (kein Anwaltskostenersatz) ist er ja gleichermaßen auf anwaltliche Hilfe angewiesen wie nach einem Unfall in Österreich oder Italien, wo diese Kosten grundsätzlich erstattet werden.

---

32 Art. 28 II EGBGB, vgl. LG Hamburg NJW-RR 2000, 510; KG RpfI 2000, 85 (auch bei internationaler Sozietät).

## 6.2 Wege zur einheitlichen Erstattung von Anwaltskosten im Rahmen der 4. KH-Richtlinie

Die 4. KH-Richtlinie liefert zwar ein für alle EU-Länder gleiches erleichtertes Regulierungsverfahren. Wegen der Unterschiede beim Anwaltskostenersatz entsteht aber *Ungleichheit hinsichtlich der Chancen, zu seinem Recht zu kommen*. Davon ausgehend, dass der Geschädigte grundsätzlich qualifizierten rechtlichen Beistand benötigt, muss das Problem der Anwaltskostenerstattung speziell im grenzüberschreitenden Schadensfall möglichst einheitlich – und möglichst bald – gelöst werden. Deshalb wird hier die generelle Harmonisierung des Schadensersatzrechts in Europa gar nicht erst angesprochen.

Denkbar sind unterschiedliche Ansätze. Einerseits könnte man einheitliche Kriterien für sämtliche Länder einführen. Der in Frankreich verunfallte Deutsche erhielte dann genauso Anwaltskosten erstattet wie der in Deutschland verunfallte Franzose. Es könnten aber auch die Grundsätze der Anwaltskostenerstattung im Land des Geschädigten zur Anwendung gebracht werden. Der Deutsche erhielte also nach einem Unfall in Frankreich Anwaltskosten erstattet, der Franzose – wie er es in Frankreich gewohnt ist – nicht.

Zunächst könnte an eine *Lösung auf Verbandsebene* unter Beobachtung europäischer Gremien gedacht werden. Grundsätze außergerichtlicher Anwaltskostenerstattung könnten durch internationale Verbände – CEA, AIT & FIA, europäische Anwaltsverbände – festgelegt und zur Anwendung empfohlen werden, eine Art „europäisches DAV-Abkommen“.

Ansonsten müsste an *gesetzgeberische Maßnahmen* gedacht werden. Sicherlich ist die Regelungskompetenz auf EU-Ebene problematisch. Der EG-Vertrag deutet etwa in Art. 65 des Vertrags an, dass Maßnahmen im Zivilrecht u. U. bei grenzüberschreitenden Sachverhalten möglich sind<sup>33</sup>. Interessant sind insoweit auch Bemühungen der Europäischen Kommission, die Erlangung von Prozesskostenhilfe in Europa zu erleichtern<sup>34</sup>. Die vorgeschlagenen Lösungen sind jedenfalls weder Rechtsangleichung in großem Stil (erster Vorschlag) noch eine grundlegende Veränderung der Kollisionsnormen des IPR. Es geht vielmehr um eine notwendige Ergänzung zu den Verfahrenserleichterungen der 4. KH-Richtlinie, damit gleiche Ausgangsvoraussetzungen zur Schadensregulierung geschaffen werden. Im Übrigen bleibt es bei dem im Einzelfall anwendbaren Schadensersatzrecht. Es geht um den Schutz des Unfallopfers, dessen Ausgangssituation ungleich schwieriger ist als beim Inlandsunfall und der rechtlichen Beistand benötigt.

---

<sup>33</sup> In der Fassung des Vertrags von Amsterdam.

<sup>34</sup> Grünbuch der Europäischen Kommission vom 9.2.2000, COM (2000) 51 Endg. – Rechtshilfe in Zivilsachen.

### 7. Weitere Rechtsverfolgungskosten

In der Praxis von großer Bedeutung sind technische Gutachten und medizinische Sachverständige.

Die Übernahme der Kosten für deutsche Schadensgutachten ist im Ausland eher die Ausnahme. Der Geschädigte wird beispielsweise in Italien überwiegend gebeten, als Schadensnachweis eine Reparaturrechnung mit Schadensfotos einzureichen – mit dem Hinweis, es gebe dann keine Probleme. Oft genug gibt es dann aber doch erhebliche Schwierigkeiten: Die Fotos seien nicht klar genug, der hauseigene Gutachter bewerte den Schaden anders etc. Natürlich wird der Ersatzanspruch dann kräftig gekürzt und der Geschädigte hat das Nachsehen.

Die Bemessung immaterieller Personenschäden ist in vielen Ländern nur nach Untersuchung durch einen medizinischen Gutachter des Unfalllandes möglich<sup>35</sup>. Außer den Kosten der Arztes entstehen dem Geschädigten oft erhebliche Reisekosten, die – jedenfalls außergerichtlich – nicht ersetzt werden.

Derartige für die technische und medizinische Beweiserhebung erforderliche Kosten müssen daher ebenfalls europaweit erstattungsfähig werden.

### 8. Rechtsschutzversicherung

Die Rechtsschutzversicherungen müssen der durch die 4. KH-Richtlinie geänderten Ausgangslage ebenfalls Rechnung tragen.

Die älteren ARB 75 schließen bei Vorliegen eines Auslandsfalles die Kostenübernahme eines inländischen Anwalts grundsätzlich aus<sup>36</sup>. Nach § 2 Abs. 1 a) ARB 75 muss der zu beauftragende Rechtsanwalt bei Wahrnehmung rechtlicher Interessen außerhalb Deutschlands am Ort des zuständigen Gerichtes wohnhaft oder bei diesem Gericht – also im Ausland – zugelassen sein. Bei erfolgreicher Fall-Lösung durch einen inländischen Rechtsanwalt ist eine Kostenerstattung nur aus Kulanz möglich. Die neueren ARB 75 (ab 1992) enthalten eine Erweiterung des Versicherungsschutzes dahin, dass in verkehrsrechtlichen Angelegenheiten zusätzlich zu den Kosten eines ausländischen Rechtsanwalts die Kosten eines inländischen Verkehrs- oder Korrespondenzanwalts übernommen werden, der eine der Geschäftsgebühr entsprechende Verkehrsanwaltsgebühr (§ 52 BRAGO) für die Führung des Schriftverkehrs mit dem ausländischen Anwalt erhält.

---

<sup>35</sup> Vgl. Scarabello a. a. O.

<sup>36</sup> Vgl. zum ganzen Themenkomplex Schlitt, „Auswirkungen der 4. KH-Richtlinie auf den Auslandsschadens-Rechtsschutz“, Vortrag anlässlich der 1. INTERIURA-Fachtagung vom 12.10.2001 in Düsseldorf.

Nach den ARB 94/2000 kann zwar sowohl ein inländischer als auch ein ausländischer Anwalt beauftragt werden (§ 5 Abs. 1 b ARB 94/2000), jedoch muss der Mandant bei Beauftragung eines inländischen Anwalts einen zusätzlich erforderlich werdenden ausländischen Anwalt selbst bezahlen. Generell wird nämlich nur *ein* Anwalt bezahlt. Lediglich bei Beauftragung eines ausländischen Anwalts kann zusätzlich ein inländischer Anwalt als Verkehrsanwalt eingeschaltet werden<sup>37</sup>, für den eine Verkehrsanwaltsgebühr (§ 52 BRAGO) gezahlt wird.

Nach Umsetzung der 4. KH-Richtlinie wird sich die Ausgangssituation insoweit verändern, als die anwaltliche Vertretung im Inland im Hinblick auf Schadensregulierungsbeauftragten und Entschädigungsstelle sinnvoll sein kann. Nachteilig sind aber die Mehrkosten bei erforderlicher Beauftragung eines ausländischen Anwalts zur gerichtlichen Anspruchsdurchsetzung. Andererseits spricht höhere Sachkompetenz und die Möglichkeit gerichtlicher Vertretung vor Ort für die Einschaltung eines ausländischen Anwalts.

Es wird sich zeigen, ob das Regulierungsverhalten der Rechtsschutzversicherungen dieser neuen Situation Rechnung trägt, ob es also Veränderungen im Bedingungswerk der Rechtsschutzversicherungen geben wird. Jedenfalls darf dem Geschädigten weder durch die Wahl eines ausländischen noch die eines inländischen Anwalts für die außergerichtliche Interessenvertretung ein Nachteil entstehen. Das würde bedeuten, dass bei Wahl eines ausländischen Rechtsanwalts die ggf. höheren ausländischen Anwaltsgebühren zu übernehmen und bei Vertretung durch einen inländischen Rechtsanwalt auch die zusätzlichen Kosten eines ausländischen Anwalts bei erforderlicher gerichtlicher Interessenwahrnehmung im Ausland zu erstatten wären.

#### *Schlussfolgerungen:*

Es ergeben sich folgende Schlussfolgerungen, bezogen auf den Auslandsunfall nach Umsetzung der 4. KH-Richtlinie:

- 1) Dem Geschädigten muss *Gelegenheit* gegeben werden, *anwaltlichen Rat* einzuholen, damit er den Schadensersatz erhält, der ihm nach anwendbarem Recht und einschlägiger Rechtsprechung zusteht. Die Aktivitäten des *Schadensregulierungsbeauftragten* können *anwaltliche Beratung nicht ersetzen*, da er die gegnerische Versicherung vertritt. Hierzu noch folgende Fußnote: Die Diskussion des Jahres 1999 über das Schadensmanagement (VGT 1999, AK IV) soll jetzt nicht wiederholt werden. Fest steht aber: Gerade wegen der *rechtlichen Komplikationen des Auslandsfalles* besteht

---

<sup>37</sup> Ausführlich auch hierzu: Schlitt a. a. O.

die Gefahr, dass der Geschädigte unter Hinweis auf angebliche Gegebenheiten ausländischen Rechts nicht ausreichend entschädigt wird. Es muss *Waffengleichheit* hergestellt werden.

- 2) Anwaltlicher Beistand ist zur Schadensregulierung *in der Regel* erforderlich, und zwar grundsätzlich *für die gesamte Schadensabwicklung* einschließlich der *Beratung* über das anwendbare Recht und der *außergerichtlichen Korrespondenz* mit der verantwortlichen Versicherung bzw. ihrem Schadensregulierungsbeauftragten.
- 3) Der Geschädigte hat die grundsätzliche *Wahl*, die außergerichtliche Schadensabwicklung nach den Regeln der 4. KH-Richtlinie im *Inland* oder bei der verantwortlichen Kfz-Haftpflichtversicherung im *Ausland* zu betreiben und sich eines entsprechend qualifizierten Rechtsbeistands im Inland oder im Ausland zu bedienen.
- 4) Inländische Rechtsanwälte sollten Auslandsfälle nur nach entsprechender *Fortbildung* im jeweils anwendbaren Recht annehmen.
- 5) Dem anspruchsberechtigten Geschädigten sind *alle Anwalts- und Gerichtskosten* durch die verantwortliche Haftpflichtversicherung zu erstatten. Eine entsprechende *europäische Regelung* ist im Hinblick auf fortbestehende Unterschiede und Lücken anzustreben. Außer *gesetzgeberischen Maßnahmen* sind auch *einvernehmliche Lösungen* auf Verbandsebene zu erwägen.
- 6) *Weitere erforderliche Rechtsverfolgungskosten* wie Kosten zur technischen und medizinischen Beweiserhebung (Schadensgutachten, Kosten medizinischer Sachverständiger, Kosten erforderlicher Reisen ins Unfallland) sind ebenfalls zu erstatten.
- 7) Durch die 4. KH-Richtlinie wird eine *Anpassung des Regulierungsverhaltens der Rechtsschutzversicherungen* erforderlich. Dem Geschädigten darf durch die Beauftragung eines *inländischen* Rechtsanwalts zur Schadensregulierung mit dem Regulierungsbeauftragten der Versicherung *kein Nachteil* entstehen.

## Kraftfahrzeug-Unfall in Europa

### – Der Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer –

Prof. Dr. Christian Huber,  
Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen

#### *I. Einleitung*

Das Haftpflichtrecht war bislang eine Materie, die jeweils nationalstaatlich geregelt wurde und bei der es allenfalls über den Transmissionsriemen des Kfz-Haftpflichtversicherungsrechts Ansatzpunkte für eine Vereinheitlichung auf europäischer Ebene gab<sup>1</sup>. Es gibt Anzeichen, dass sich das alsbald ändern könnte. In den Jahren 2000 und 2001 fanden an der Europäischen Rechtsakademie in Trier Tagungen statt, deren gemeinsames Ziel es war auszuloten, ob es auch im *Haftpflichtrecht* Perspektiven einer europarechtlichen Vereinheitlichung gibt.

Betraf das Thema unter Federführung Italiens im Jahre 2000 die Möglichkeiten einer „Vereinheitlichung der Schmerzensgeldbemessung“, so wurde auf der Tagung am 7. und 8. Juni 2001 auf Vorschlag Frankreichs die Frage behandelt, ob und wie der „Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer“ bei Straßenverkehrsunfällen verbessert werden könne. Eine Expertenkommission aus fünf europäischen Staaten<sup>2</sup> hat einen Richtlinienvorschlag ausgearbeitet, der in der Folge auch von der Kommission aufgegriffen worden ist.

#### *II. Inhalt des Expertenpapiers und der Trierer Tagung 2001*

##### *A. Reichweite des Vorschlags und dessen generelles Konzept*

Der Richtlinienvorschlag regelt die haftpflichtrechtlichen Modalitäten, nach denen ein Personenschaden bei einem Straßenverkehrsunfall, an dem ein Fahrzeug beteiligt war, ersatzfähig ist. Die Gewichte zwischen Verschuldens- und Gefährdungshaftung sollen dabei in der Weise verschoben werden, dass die Einstandspflicht der hinter dem Halter stehenden Kfz-Haftpflichtversicherung verschärft, die Kürzung des Schadenersatzanspruchs des Opfers wegen eines von ihm zu verantwortenden Mitverschuldens aber eingeschränkt bzw.

---

1 Dazu umfassend Lemor, in: Feybock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung<sup>2</sup> (2002), 3 ff.

2 Unter der Leitung von Prof. Groutel (Frankreich) haben an der Arbeitsgruppe mitgewirkt Prof. Candian (Italien), Prof. Dufwa (Schweden), RA Thomas (Großbritannien) und der Autor dieses Beitrags.

beseitigt wird. Vom Richtlinienvorschlag erfasst sind gemäß Art. 1 Nr. 2 von vornherein nur Personenschäden, nicht aber Sachschäden. Anspruchsberechtigter sind: die verletzte Person selbst sowie im Fall der Tötung die Hinterbliebenen, im deutschen Recht in erster Linie die gesetzlichen Unterhaltspflichtigen<sup>3</sup>.

Vorbild kommt der „loi Badinter“ des französischen Rechts<sup>4</sup> sowie ähnlichen Bestrebungen im schwedischen Recht<sup>5</sup> zu.

## B. Sensible Detailfragen

### 1. Geschädigter und Ersatzpflichtiger

#### a) Der schwache Verkehrsteilnehmer

Ehe diese Akzentverschiebung näher beschrieben wird, soll zunächst erläutert werden, was der Richtlinienvorschlag unter einem „schwachen Verkehrsteilnehmer“ versteht. Art 1 Nr. 4 definiert diesen als jede Person, die nicht Lenker ist. Erfasst sind somit nicht nur Fußgänger und Fahrradfahrer, nicht nur besonders junge oder betagte Menschen oder Personen mit einer Behinderung, etwa Taube oder Blinde, sondern vielmehr alle, die *kein* Kraftfahrzeug lenken.

Wenn es schwache Verkehrsteilnehmer gibt, muss es zumindest auch einen starken geben, und das ist allein der Lenker. Dieser hat es – im wahrsten Sinn des Wortes – nämlich allein in der Hand, die Gefahr der Schädigung durch

---

3 Weiter ist der Kreis der Anspruchsberechtigten bei Anerkennung eines Trauerschmerzensgeldes, so in Frankreich, der Schweiz und jüngst auch in Österreich: OGH ZVR 2001/72; NZV 2002, 26 = ZVR 2001/52 (Karner) und dazu Fötschl, Neue Entwicklungen in der Rechtsprechung des OGH zum Schmerzensgeld, VersrAI 2001, 60. Ablehnend aber die hM in Deutschland, sofern die Trauer nicht pathologisch fassbar ist. Nachweise bei Kürschner, in: Wussow, Unfallhaftpflichtrecht<sup>15</sup> (2002), Kap. 54, Rn 10. Jüngst ebenso KG NZV 2002, 39. Immerhin wurde dessen Einführung mehrheitlich gefordert auf dem VGT 1995, 6. Dazu Steffen, Der Einfluss des Verkehrsgerichtstages auf das Zivilrecht am Vorabend seines 40. Geburtstags, DAR 2002, 6, 7.

4 Der offizielle Titel des am 5.7.1985 erlassenen und nach dem damaligen Justizminister Badinter benannten Gesetzes lautet: „Gesetz zur Verbesserung der Rechtslage von Verkehrsunfallopfern und zur Beschleunigung des Entschädigungsverfahrens“. Näheres dazu bei von Bar, Neues Verkehrshaftpflicht in Frankreich, VersR 1986, 620 f.; Hinrichs, Die Berücksichtigung des Mitverschuldens bei der Haftung für Personenschäden im französischen und deutschen Recht (1991), 137 ff. (rezensiert von Gruber VersR 1996, 437); Hennings, Persönliche Haftung und Mitverschulden von Kindern im französischen Deliktsrecht (1992), 183 f.; Niboyer, Die Haftung Minderjähriger und ihrer Eltern nach deutschem und französischem Deliktsrecht zwischen Dogmatik und Rechtspolitik (2001), 98 ff.

5 Dazu Gunnar, Das neue Gesetz über die Straßenverkehrshaftung in Schweden, VersR 1977, 16 ff.; Lange-Fuchs, Reform des schwedischen Schadensersatz- und Kraftfahrzeughaftpflichtrechts, VersR 1977, 701 ff.

einen Unfall abzuwenden. Die Definition des Lenkers ist so weit gefasst, dass darunter auch der Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz eingeschlossen ist, weil auch er einen Platz einnimmt, von dem aus er die Möglichkeit hat, das Fahrzeug zu lenken. Insoweit sind in diese Definition Erfahrungen eingeflossen, die in Frankreich mit der loi Badinter bereits gemacht worden sind. Bei diesem Konzept ist es folgerichtig, wenn Art. 1 Nr. 5 den „schwachen Verkehrsteilnehmer“ durch eine negative Umschreibung definiert, nämlich jede von der Person des Lenkers verschiedene Person.

Es wird hier ein ganz radikaler Schritt getan, der im deutschen Recht von der Tendenz her eine gewisse Entsprechung zum geplanten 2. Schadenersatzrechtsänderungsgesetz hat. Nach § 828 Abs. 2 nF BGB wird alsbald auch im deutschen Recht das Alter eines Kindes, bei dem dessen Mitverschulden niemals anspruchsmindernd angerechnet wird, vom vollendeten 7. auf das vollendete 10. Lebensjahr angehoben<sup>6</sup>. Im französischen Recht gilt diese Rechtslage für Personen bis zum vollendeten 16. Lebensjahr und ab dem 70. Lebensjahr sowie bei einer allgemeinen Minderung der Erwerbsfähigkeit von 80 % oder mehr<sup>7</sup>.

Der Richtlinienvorschlag geht weit darüber hinaus: Von diesem sind einbezogen nicht nur alle außerhalb des Unfallfahrzeugs befindlichen Personen, also Fußgänger, Radfahrer und die in einem anderen Fahrzeug mitbeförderten Personen, nicht aber der Lenker des anderen Fahrzeugs. Darüber hinaus sind vom Schutz erfasst die im Unfallfahrzeug mitbeförderten Personen. Auch insofern macht das deutsche Recht einen ganz kleinen Schritt in eben diese Richtung, als nach dem 2. Schadenersatzrechtsänderungsgesetz gemäß §§ 7, 8a StVG der unentgeltlich mitbeförderten Person künftig – im Gegensatz zum geltenden Recht – stets ein Anspruch aus der Gefährdungshaftung zustehen soll.

#### *b) Gegen wen kann der Anspruch geltend gemacht werden?*

Der Richtlinienvorschlag legt in Art. 4 fest, dass das Recht auf Entschädigung direkt gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer des beteiligten Kraftfahrzeugs geltend zu machen ist. Nach der Systematik des deutschen Rechts setzt

---

<sup>6</sup> Dazu AnwKom-BGB/Ch. Huber § 828 Rn 1 ff.

<sup>7</sup> Dazu Hellmann, Die Behandlung der Regressansprüche gegenüber den „Superprivilegierten“ im französischen Kfz-Haftungsrecht, VersR 1989, 775 f.; Scheffen, Zur Reform der zivilrechtlichen Deliktsfähigkeit von Kindern ab dem 7. Lebensjahr (§ 828 I, II BGB), ZRP 1991, 468, 460. Eine gewisse Entsprechung dazu kennt das deutsche Recht in § 3 Abs. 2a StVO, wonach der Lenker eines Fahrzeugs gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen zu besonderer Vorsicht verpflichtet ist. Diese Norm spielt aber bei der Mitverschuldensabwägung in der Praxis eine allenfalls untergeordnete Rolle, so auch Scheffen, Schadensersatzansprüche bei Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Verkehrsunfällen, VersR 1987, 116, 122.

ungeachtet der *action directe* des § 3 Nr. 1 PflVG der versicherungsrechtliche Anspruch gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer einen korrespondierenden Haftpflichtanspruch gegen den Halter oder andere versicherte Personen voraus. Das wurde bisher mit der Formel ausgedrückt: Die Deckung folgt der Haftung<sup>8</sup>.

Der Richtlinienvorschlag hat sich dazu nicht geäußert, sondern nur eine Einstandspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers angeordnet. Der Grund dürfte wohl darin liegen, dass es für eine Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts keine europarechtliche Kompetenzgrundlage gibt. Deshalb hat man den (Um-)Weg über das Privatversicherungsrecht genommen. In der Sache geht es freilich um *Haftpflicht*- und nicht um *Versicherungsrecht*.

Sollte der Richtlinienvorschlag zur Richtlinie werden, dann würde die bisherige deutsche Rechtstradition es erfordern, dass bei der Umsetzung nicht nur die Einstandspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers verschärft wird; vielmehr ist bei der Haftung des Halters anzusetzen. Der richtige Ort für die Umsetzung wären das BGB und das StVG, nicht aber das PflVG oder das VVG<sup>9</sup>. Die Erweiterung der Einstandspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers wäre bloß eine Folge der Verschärfung der Haftung im materiellen Recht.

## 2. Beteiligung statt Verursachung

### a) Hauptstoßrichtung: Beweiserleichterung beim Serienunfall

Sowohl im Expertengremium als auch in der Diskussion in Trier wurde eine Grundsatzdebatte darüber geführt, dass der Richtlinienvorschlag für eine zivilrechtliche Einstandspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers nicht mehr eine Verursachung, sondern nur noch eine Beteiligung bzw. Verwicklung<sup>10</sup> des versicherten Kfz in den Unfall vorsieht. Von der Warte des geltenden Haftpflichtrechts mag das in der Tat ein revolutionärer, in den Augen mancher ein ketzerischer Schritt sein<sup>11</sup>. Aus der Perspektive der Praxis sollte diese Änderung freilich nicht überbewertet werden:

8 Dazu Schlegelmilch, in: Geigel/Schlegelmilch, Der Haftpflichtprozess<sup>23</sup> (2001), Kap. 13, Rn. 24.

9 Zum andersartigen Zusammenspiel von Haftungs- und Haftpflichtversicherungsrecht im schwedischen Recht mit einem Hinweis auf Parallelen in anderen nordischen Rechtsordnungen sowie in den Niederlanden Fasterling, Versicherungsverhältnisse in der Haftpflichtprüfung – Ein Blick nach Schweden zum außergerichtlichen Haftungsrecht, ZEuP 2000, 229 ff., 253.

10 Zu diesem Terminus im schwedischen Recht: Gunnar VersR 1977, 16.

11 Zu bedenken ist freilich, dass es auch nach der derzeitigen Rechtslage, nämlich § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB, dazu kommen kann, dass für vermutetes Verhalten einzustehen ist, so etwa in den Fällen der alternativen Kausalität. Dazu MüKo<sup>9</sup>/Stein § 830 Rn 2.

Hauptzielrichtung des Richtlinienvorschlags war eine Vereinfachung der Schadensregulierung bei einem Serienunfall. Bei Beteiligung mehrerer Fahrzeuge, etwa bei einem Auffahrunfall, kann manchmal nicht der Beweis geführt werden, dass das Verhalten des Lenkers eines bestimmten Fahrzeugs für eine bestimmte Schadensfolge ursächlich im Sinne der *conditio sine qua non* war. Wurde ein Verkehrsopfer getötet, lässt sich oft nicht mit hinreichender Sicherheit feststellen, ob dafür der erste, der zweite oder erst der dritte Aufprall ursächlich war.

Im einem solchen Fall sollte auch ohne – strengen – Kausalitätsnachweis das Verkehrsopfer vom Kfz-Haftpflichtversicherer eines Halters eines beteiligten Kfz Entschädigung verlangen können. Angelegenheit des leistungspflichtigen Kfz-Haftpflichtversicherers sollte es dann sein, Rückgriff bei dem Haftpflichtversicherer zu nehmen, dessen Fahrzeuglenker den Unfall tatsächlich verursacht hat.

#### *b) Ausklammerung des Regressanspruchs*

##### *Die Regelung:*

Der Anwendungsbereich des Richtlinienvorschlags beschränkt sich dezidiert auf das Verhältnis zwischen Verkehrsopfer und Kfz-Haftpflichtversicherer. Ausgeklammert nach Art 8 Nr. 2 – und somit nach innerstaatlichem Recht zu beurteilen – sind weiterhin die Voraussetzungen des Regresses, sei es eines Sozialversicherungsträgers gegen den Haftpflichtversicherer, sei es der Haftpflichtversicherer untereinander. Entsprechendes gilt auch für den Anspruch des Haftpflichtversicherers gegen den Versicherungsnehmer oder Versicherte, also in erster Linie gegen den Halter und/oder den Lenker bei Leistungsfreiheit des Haftpflichtversicherers, der wegen der Pflichtversicherung gemäß § 158c Abs. 1 VVG dem Dritten nicht entgegengesetzt werden kann und nur zu einem Rückgriffsanspruch des Kfz-Haftpflichtversicherers im Innenverhältnis nach § 158f VVG führt.

##### *Die sich daraus ergebenden Auswirkungen:*

Der Regressanspruch, gegen wen auch immer er gerichtet ist, setzt somit nach deutschem Recht weiterhin den Kausalitätsnachweis voraus. Man mag nun einwenden, dass dann letztendlich nicht viel bewirkt würde, wenn derjenige, der den Schaden letztendlich zu tragen hat, nur bei Nachweis der Kausalität zur Verantwortung gezogen werden kann.

Dagegen lässt sich freilich ins Treffen führen, dass es immerhin einen Unterschied macht, ob den Kausalitätsnachweis das *Opfer* zu führen hat oder der regressberechtigte Sozialversicherer bzw. der Kfz-Haftpflichtversicherer. Aus der Perspektive des Schutzes „schwacher Verkehrsteilnehmer“ ist es nämlich

als Fortschritt anzusehen, wenn diese geringere Beweisanforderungen zu bewältigen haben und auf diese Weise rascher ihren Entschädigungsanspruch durchsetzen können.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass in den Fällen, in denen der unfallverursachende Lenker unerkannt Unfallflucht begangen hat, nach Art 5 der *Entschädigungsfonds* einstandspflichtig wird. Der Richtlinienvorschlag führt darüber hinaus dazu, dass ein (deutscher) Kfz-Haftpflichtversicherer u. U. selbst dann – endgültig – mit der Tragung des Schadens belastet bleibt, wenn das Handeln des Halters oder des Lenkers des versicherten Fahrzeugs für die Schadensfolgen nicht kausal war, oder ein Regressanspruch gegen den Verursacher ins Leere geht, weil dieser vermögenslos ist oder die Deckungssumme nicht ausreicht. Konkret vorstellbar ist dies namentlich, wenn letztendlich ein – nicht oder unzureichend haftpflichtversicherter – Fußgänger oder Radfahrer für den Unfall verantwortlich war.

Für das Verkehrsunfallopfer kommt als zusätzlicher Vorteil hinzu, dass es die Kfz-Haftpflichtversicherer *aller* beteiligten Fahrzeuge in Anspruch nehmen kann, deren Lenker in den Unfall verwickelt worden sind. Bedeutsam ist das vor allem, wenn der Nachweis des Verschuldens nicht gelingt, sondern der Anspruch nur auf die Gefährdungshaftung gestützt werden kann. Bei den insbesondere beim Personenschaden für Schwerverletzte völlig unzureichenden Haftungshöchstsummen<sup>12</sup> ist es dann in der Tat bedeutsam, dass der Verletzte auf mehrere Ersatzpflichtige zugreifen kann. Durch die Vervielfachung der Haftungsfonds lassen sich Kürzungen des Anspruchs häufiger vermeiden. Vice versa ist damit natürlich eine stärkere Inanspruchnahme der Haftpflichtversicherer verbunden.

Vor dem Hintergrund des Gesetzes der großen Zahl erscheint es nicht unbillig, in solchen Ausnahmekonstellationen den (deutschen) Kfz-Haftpflichtversicherer bzw. die Versicherungswirtschaft insgesamt mit einer Haftung zu belasten und nicht das Opfer ganz oder zum Teil leer ausgehen zu lassen.

### *3. Ausdehnung der Gefährdungshaftung – keine Berufung auf ein unabwendbares Ereignis*

In Art. 6 werden nur eng umrissene Haftungsbefreiungsgründe zugelassen. Eine Entlastung wegen höherer Gewalt soll nach Art. 6 nur möglich sein, sofern diese höhere Gewalt nicht aus den Bedingungen des Straßenverkehrs stammt. Was dadurch ausgeklammert werden sollte, sind Naturereignisse,

---

<sup>12</sup> Das gilt auch nach der geplanten Anhebung der Haftungshöchstsummen durch das geplante 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetz.

wie sie zum allgemeinen Lebensrisiko zählen, wenn etwa eine Lawine bewirkt, dass ein Auto über einen Berghang hinabgeschleudert wird und dabei einen Passanten verletzt.

Insoweit verwirklicht sich nicht mehr die spezifische Gefährlichkeit des Fahrzeugs; vielmehr geht es um ein allgemeines Lebensrisiko. Die Einschränkung der höheren Gewalt auf Fälle außerhalb des Straßenverkehrs erfolgte mit Rücksicht auf die Staaten, in denen der Begriff höhere Gewalt (force majeure) auch das unabwendbare Ereignis miteinschließt.

Es wird damit gerade der Rechtszustand vorgeschlagen, der durch das 2. Schadensrechtsänderungsgesetz in § 7 Abs. 2 StVG nF alsbald dem deutschen Recht entsprechen wird. Ob der Begriff der höheren Gewalt des Richtlinienvorschlags dem § 7 Abs. 2 StVG entspricht, der sich an § 1 Abs. 2 Satz 1 HaftPflG orientiert, oder noch enger ist, wie die Ausschlussklausel des Art 11 des Europäischen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden vom 14.5.1973<sup>13</sup>, ist eine Detailfrage. Diese dürfte auch eher von akademischem Interesse als von praktischer Bedeutsamkeit sein.

Ganz anders verhält es sich mit dem nächsten Punkt.

#### 4. *Begrenzung des Mitverschuldenseinwandes*

Der wirtschaftlich schwerwiegendste Bereich ist m. E. die Verschiebung der Gewichte beim Mitverschulden des Verkehrsopfers. Gemäß Art. 7 soll leichte Fahrlässigkeit sich überhaupt nicht mehr anspruchsmindernd auswirken<sup>14</sup>. Und im Bereich der groben Fahrlässigkeit dürfte es auf die Rechtsprechung ankommen, ob jede grobe Fahrlässigkeit als anspruchsmindernd in Betracht kommt oder nur die allergrößte Fahrlässigkeit.

Der Wortlaut spricht von einem „Fehlverhalten besonderer Schwere“. Nachdem die allermeisten Sorgfaltsverstöße von der deutschen Rechtsprechung als bloß leicht fahrlässig eingestuft werden<sup>15</sup>, wird es insoweit durch-

---

13 So Macke, Aktuelle Tendenzen bei der Regulierung von Unfallschäden, DAR 2000, 506, 512.

14 So auch die Rechtslage im schwedischen Recht (vgl. dazu Lange-Fuchs VersR 1977, 701, 702; Festerling ZEuP 2000, 229, 235 f.). So auch das französische Recht (dazu Niboyet, Haftung Minderjähriger, 101 f.). Darüber hinaus führt bei Personen unter 16 Jahren nur vorsätzliches Verhalten zu einer Anspruchskürzung wegen Mitverschuldens.

15 Die Rechtsfolgen im Haftpflichtprozess sind grundsätzlich davon nicht abhängig, weil das Ausmaß des Ersatzes – vom Schmerzensgeld abgesehen – gleich hoch ist, ob leichte oder grobe Fahrlässigkeit gegeben ist. Anders etwa im österreichischen Recht, wo gemäß §§ 1323 f. ABGB bei leichter Fahrlässigkeit bloß der positive Schaden, der entgangene Gewinn freilich erst ab grober Fahrlässigkeit zu ersetzen ist.

aus zu einer beträchtlichen Zunahme der Ersatzpflicht der Kfz-Haftpflichtversicherer kommen. Auch insoweit ist die Tendenz erkennbar, dem Verkehrsopfer mögliche Hürden auf dem Weg der Durchsetzung eines ungekürzten Anspruchs aus dem Weg zu räumen.

### *III. Abschließende Würdigung*

#### *A. Chance bzw. Gefahr einer Richtlinie*

Es ist das Schicksal vieler Expertenpapiere, dass sie in den Schubladen ihrer Auftraggeber ein Dornröschendasein fristen. Bei diesem Vorschlag könnte es insofern mittelfristig eine Spur anders sein, als die Kommission das Thema aufgegriffen hat und in absehbarer Zeit einen entsprechenden eigenen Vorschlag präsentieren möchte. In der Diskussion wird dann auf die Ergebnisse des für die Trierer Tagung erarbeiteten und dort diskutierten und daraufhin modifizierten Expertenpapiers gewiss Bezug zu nehmen sein. Dass die Kommission sich kompetenzrechtlich auf dünnem Eis bewegt, dürfte für Erfolg oder Misserfolg des Vorhabens kaum von entscheidender Bedeutung sein.

#### *B. Auswirkungen auf das deutsche Recht und auf andere Rechtsordnungen*

Für das Verkehrsopfer, dessen Schadenersatzansprüche nach deutschem Recht reguliert werden und das in das deutsche Sozialversicherungssystem eingebettet ist, ergeben sich Verbesserungen namentlich beim Schmerzensgeld<sup>16</sup>. Bei den übrigen Schadensposten, wie Erwerbsschaden, Heilungskosten und vermehrten Bedürfnissen, ergeben sich Auswirkungen nur insoweit, als der Schadenersatzanspruch des Verletzten oder Hinterbliebenen über den korrespondierenden Anspruch gegen den Sozialversicherungsträger hinausgeht. Je dichter das Netz der sozialen Sicherheit geknüpft ist, um so weniger weitgehend sind die Auswirkungen für den schwachen Verkehrsteilnehmer.

Im deutschen Recht sollten sich – vom Schmerzensgeld abgesehen – namentlich Auswirkungen bei folgenden Schadensposten ergeben: Bei den Heilungskosten sind betroffen die Besuchskosten der Angehörigen sowie die Mehrkosten für die Unterbringung in einer gehobenen Pflegeklasse. Dazu kommen der Haushaltsführerschaden und Pflegedienstleistungen im Rahmen des Anspruchs wegen vermehrter Bedürfnisse, wo ein beträchtliches Auseinanderklaffen zwischen Pflegeversicherung und schadenersatzrechtlichem Bedarf zu konstatieren ist. Zu nennen sind schließlich Fälle des Erwerbs-

---

<sup>16</sup> Zu den Auswirkungen im österreichischen Recht: Ch. Huber, *Künftige Änderungen im deutschen und europäischen Schadenersatzrecht*, ZVR 2002, 38, 42 ff.

schadens eines Selbständigen, namentlich, wenn die Verletzung zu keinem Dauerschaden führt.

Die vorgeschlagene Haftungsausweitung und, damit einhergehend, die Ausdehnung des Schadenersatzanspruchs des Verkehrsopfers hat denn auch in anderen Ländern gravierendere Auswirkungen als die aufgezählten punktuellen Erweiterungen im deutschen Recht, kennen doch nicht alle Rechtsordnungen etwa bei Tötung des Unterhaltsschuldners eine Rente. In Frankreich etwa müssen sich die hinterbliebenen Unterhaltsgläubiger mit einer relativ bescheidenen Kapitalabfindung begnügen. Vor diesem Hintergrund wird dann die Zielsetzung einer moderaten Ausweitung der Haftung in diesen Staaten denn auch ein wenig plausibler.

Die Vertreter Frankreichs, die in der loi Badinter ein vergleichbares Haftungsregime in ihrer Rechtsordnung bereits kennen und erprobt haben, haben auf der Trierer Tagung darauf hingewiesen, dass die Ausweitung der Haftung in Frankreich zu keinem Ansteigen der Kfz-Haftpflichtversicherungsprämien geführt habe, weil die Vereinfachung der Regulierung die mit der Haftungsausweitung verbundene Mehrbelastung der Kfz-Haftpflichtversicherer aufgefangen habe. Zu beachten ist dabei, dass die Einführung der loi Badinter in einer Phase erfolgt ist, in der durch Verbesserung der Sicherheitsstandards bei der Kfz-Ausrüstung die Anzahl und Schwere der Personenschäden rückläufig war. Diese Tendenz lässt sich auch für Deutschland statistisch nachweisen.

Es ist fraglich, ob sich ein solcher Befund auch bei künftiger Einführung für das deutsche Recht ergäbe. Ist auch zuzugestehen, dass die Regulierung von Personenschäden im Verhältnis zwischen Geschädigtem und Kfz-Haftpflichtversicherer sich vereinfachte, so sind doch Komplikationen insoweit zu erwarten, als dann für den bei einem Verkehrsunfall sehr häufig gleichzeitig auftretenden Sachschaden andere Regeln gelten müssten als für den Personenschaden<sup>17</sup>. Da auch der Regress zwischen den Versicherern diesem Regime nicht unterworfen ist, wird die Schadensregulierung insgesamt gewiss nicht einfacher, ein Phänomen, das bei Umsetzung europarechtlicher Vorgaben nicht nur auf diesem Gebiet zu konstatieren ist.

---

17 Für eine weniger weitreichende Kürzung des Schadenersatzanspruchs des Verkehrsopfers bei einem Mitverschulden im Falle des Personenschadens gegenüber dem Sachschaden aber bereits Heitmann, Reform des Schadensrechts für Verkehrsunfälle (1996), 55. So auch die schwedische Rechtsordnung. Vgl. Lange-Fuchs VersR 1977, 701, 702; Festerling ZEuP 2000, 229, 235 f.

## *Text des Richtlinienvorschlags*

### *Artikel 1*

Im Sinne dieser Richtlinie ist zu verstehen unter:

1. *Fahrzeug*: jedes Fahrzeug gemäß Artikel 1 der Richtlinie 72/166/EWG;
2. *verletzte Person*: jede Person, die nicht ein Fahrzeug lenkt, hat ein Recht auf Ersatz der von ihr erlittenen Schäden mit physischen oder psychischen Folgen, die durch einen Unfall entstanden sind, bei dem ein unter Absatz 1 definiertes Kraftfahrzeug beteiligt war;
3. *Unfall*: ein solcher auf einem öffentlichen Verkehrsweg, an dem ein zum Verkehr zu Lande zugelassenes Kraftfahrzeug beteiligt ist allein aufgrund seiner Teilnahme am Verkehr;
4. *Beteiligung*: Verwicklung eines Kraftfahrzeugs in den Hergang des Unfalls;
5. *Nichtlenker*: jede an dem Unfall beteiligte Person mit Ausnahme von Kraftfahrzeuglenkern, seien diese am Unfall beteiligt oder auch nicht;
6. *Lenker*: Person, die den Platz einnimmt, von dem sie die Möglichkeit hat, das Fahrzeug zu lenken.

### *Artikel 2*

Die Mitgliedsstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jeder verletzten Person allein schon durch die Feststellung des Unfalls Schadenersatz zuerkannt wird. Der Schadenersatzanspruch unterliegt einzig und allein den in Artikel 3 dargelegten Bedingungen

### *Artikel 3*

Voraussetzung für die Entschädigung ist die Beteiligung eines Fahrzeugs am Unfall. Die verletzte Person muss diese Beteiligung beweisen.

### *Artikel 4*

Das Recht auf Entschädigung ist direkt gegen den Versicherer eines beteiligten Fahrzeugs geltend zu machen.

### *Artikel 5*

Bei Nichtvorhandensein einer Versicherung für das betroffene Fahrzeug ist der Anspruch auf Entschädigung direkt bei der Stelle geltend

zu machen, die in jedem Mitgliedstaat gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EG geschaffen wurde. Dabei finden die im jeweiligen Staat gültigen Normen Anwendung.

#### *Artikel 6*

Weder höhere Gewalt (sofern ihre Ursache nicht aus dem Risiko des Straßenverkehrs resultiert) noch das Verhalten irgendeines Dritten können gegenüber dem anspruchsberechtigten Geschädigten eingewendet werden.

#### *Artikel 7*

Dem Anspruchsberechtigten kann lediglich ein besonders schweres Verschulden des Geschädigten entgegengehalten werden, das zur Kürzung oder Minderung seines Anspruchs führt.

#### *Artikel 8*

1. Jeder Mitgliedstaat bestimmt nach seinem Ermessen den Personenkreis, der zur Rückzahlung verpflichtet ist
  - an den Versicherer, wenn dieser einen Ausschluss geltend machen kann, der gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 84/5/EWG den unfallgeschädigten Dritten nicht entgegengesetzt werden kann;
  - an die Organisation, die bei Nichtvorhandensein einer Versicherung den Geschädigten entschädigt hat.
2. Jeder Mitgliedstaat bestimmt ebenfalls die Bedingungen des Rückgriffs
  - des zahlenden Versicherers gegen andere Versicherer, falls mehrere Fahrzeuge an dem Unfall beteiligt sind;
  - der Sozialversicherungsträger.
3. Es steht im Ermessen der Mitgliedsstaaten, Regelungen zu erlassen, die bewirken, dass Art. 7 nicht anzuwenden ist auf Geschädigte wegen ihres Alters oder ihrer vor dem Unfall vorhandenen körperlichen Behinderung.
4. Jeder Mitgliedsstaat soll Maßnahmen ergreifen, um zu vermeiden, dass die Entschädigungsleistungen aufgrund dieser Richtlinie den Versicherungsnehmer durch eine Anhebung der Kfz-Haftpflichtversicherungsprämien benachteiligen.

# Kraftfahrzeug-Unfall in Europa

## – Verbesserung der Schadensregulierung –

Ulf D. Lemor, Leiter der Brüsseler Vertretung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Brüssel

### Teil 1: 4. KH-Richtlinie

#### I. Einleitung

Bereits vor 4 Jahren hat sich der VGT in seinem Arbeitskreis III „Besserer Schutz des Verkehrsoپfers im Inland nach Auslandsunfall“ ausführlich mit dem Inhalt des ursprünglichen Vorschlags zur 4. KH-Richtlinie auseinandergesetzt. Dabei wurden auch die Hintergründe, nämlich die faktischen und rechtlichen Schwierigkeiten bei der Regulierung solcher Schäden, eingehend behandelt<sup>1</sup>.

Um Wiederholungen zu vermeiden, werden hier lediglich kurz Zielrichtung und System der Richtlinie dargestellt.

Die 4. KH-Richtlinie ist am 20. Juli 2000 mit ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt<sup>2</sup> in Kraft getreten. Jetzt muss sie bis zum 20. Juli d. J. in nationales Recht umgesetzt und ab 20. Januar 2003 spätestens angewandt werden.

Das BMJ hat Ende 2001 den Entwurf des deutschen Umsetzungsgesetzes vorgelegt<sup>3</sup>.

Folgende Fragen sollen hier behandelt werden:

- Welche *Verbesserungen* der Situation der Geschädigten von Auslandsunfällen sind durch die 4. KH-Richtlinie erreicht worden?

---

1 Vgl. Lemor, Verbesserung des Verkehrsoپferschutzes bei Auslandsunfällen, DAR 1998, 253 ff.; ausführliche Darstellungen zum Inhalt der 4. KH-Richtlinie: Feyock/Jacobsen/Lemor, Kommentar zur Kraftfahrtversicherung, 2. Aufl., München 2002, S. 820 ff.; Fuhrer, Besucherschutz – Überblick über die 4. Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie der Europäischen Union, Bibliothek zur Zeitschrift für Schweizerisches Recht/Beiheft 30; ders., Die Besucherschutz-Richtlinie im Überblick, Vorträge der Besucherschutztagung des Nationalen Versicherungsbüros und des nationalen Garantiefonds der Schweiz vom 31.10.2001, Basel 2001; Lemor, Auslandsunfälle im Lichte der 4. KH-Richtlinie – Probleme, Lösungen und offene Fragen der Schadensregulierung, VW 2001, 28 ff.; Luckhaupt, Regulierung internationaler Kraftfahrt Haftpflicht-Schäden gemäß der 4. EU-KH-Richtlinie, Praxis Verkehrsrecht 2001, 126 ff.; Metzler, Besucherschutz, SVZ 68 (2000) 9/10, S. 234 ff.; Pire, La quatrième directive sur l'assurance automobile, Bulletin des assurances 2001 – 1, n° 334, S. 7 ff.

2 Abl. L. 181 v. 20.07.2000, S. 65 ff.

3 Der Regierungsentwurf (BMJ-III A 6- 7305/3, Stand: 08.01.2002) wurde am 30. 01.2002 vom Kabinett beschlossen.

- Welche Probleme hat die 4. KH-Richtlinie *nicht geregelt* bzw. *offen gelassen*?
- Was bringt die *weitere Zukunft*?

#### II. 4. KH-Richtlinie – Verbesserungen

Das Ziel der 4. KH-Richtlinie ist klar und eindeutig: die Verbesserung des Verkehrsopferschlutzes bei unverschuldet erlittenen Auslandsunfällen.

Über die *Anzahl der Fälle*, die hiervon betroffen sind, gibt es keine zuverlässigen Zahlen. *Schätzungen* zufolge werden 50.000-100.000 deutsche Staatsbürger jährlich im europäischen Ausland in einen „Auslandsunfall“ verwickelt. Europaweite Schätzungen reichen bis zu einer halben Million Auslandsunfälle – diese Zahl ist aber letztlich nicht abgesichert.

Worin liegen die Verbesserungen des Verkehrsopferschlutzes durch die 4. KH-Richtlinie?

- Bisher musste der Geschädigte nach seiner Rückkehr aus dem Land, in dem er einen Unfall erlitten hat, mit Versicherern in Athen oder Palermo korrespondieren – und oft noch in einer fremden Sprache. Der entscheidende Fortschritt ist, dass er jetzt einen *Ansprechpartner vor Ort* erhält, den Schadensrepräsentanten, mit dem er auf Deutsch verhandeln kann.
- Die Schadensregulierung wird durch Einführung von *Fristen* für Versicherer und Schadensrepräsentanten *beschleunigt*.
- Das Funktionieren des Systems soll durch Einführung von bestimmten *Sanktionen* gewährleistet werden.

#### 1. Das 3-Pfeiler-System:

Wie funktioniert das Ganze in der Praxis?

##### 1.1 Die drei Kernpunkte der 4. KH-Richtlinie:

- Einrichtung einer *Auskunftsstelle* zur Ermittlung des verantwortlichen Versicherers,
- Verpflichtung zur Benennung von *Schadensrepräsentanten* in jedem Land des EWR,
- Einrichtung einer *Entschädigungsstelle*, die dann tätig wird, wenn „das vorgesehene System nicht funktioniert“.

### 1.2. Beispiel:

Der bei einem Unfall in Griechenland geschädigte Verkehrsteilnehmer kehrt nach Deutschland zurück.

1. *Schritt*: Wenn er den verantwortlichen Versicherer nicht kennt, wendet er sich an die *Auskunftsstelle* in Deutschland. Diese wird ihm sowohl den Versicherer wie auch dessen Schadensrepräsentanten in Deutschland benennen (ggf. auch den Halter oder Eigentümer).
2. *Schritt*: Der Geschädigte kann sich jetzt an eben diesen *Schadensrepräsentanten* wenden, der den Schaden im Namen und für Rechnung des verantwortlichen Versicherers reguliert. Der Schadensrepräsentant muss innerhalb von 3 Monaten entweder ein Angebot vorlegen oder zumindest begründen, warum er dies nicht tut.

Dieser Ablauf dürfte der Normalfall sein, da davon ausgegangen wird, dass dieses System in der Praxis auch funktioniert.

3. *Schritt*: Wenn es aber nicht funktioniert, kann sich der Geschädigte an die *Entschädigungsstelle* im eigenen Land wenden, die die Regulierung übernimmt.

Das sollte allerdings die *Ausnahme* von der Regel sein. Damit soll eine Lücke geschlossen werden, wenn das System nicht funktioniert, also insbesondere, wenn kein Schadensrepräsentant benannt ist oder er (bzw. der Versicherer) nicht innerhalb der vorgesehenen 3 Monate angemessen reagiert hat.

Keinesfalls soll hier aber eine „zweite Instanz“ geschaffen werden für den Fall, dass der Geschädigte mit dem materiellen Ergebnis der Regulierung nicht einverstanden ist<sup>4</sup>.

Ob diese Beschränkung gelingt, wird die Praxis zeigen – hier besteht die Gefahr, dass z. B. clevere Anwälte versuchen könnten, diesen Weg einzuschlagen – mit der Gefahr einer häufig missbräuchlichen Inanspruchnahme der Entschädigungsstelle und unnötigen Kosten sowie Zeitverlust als Folge.

### 2. Anwendungsbereich<sup>5</sup>:

Der Anwendungsbereich der 4. KH-Richtlinie ist erst im Vermittlungsverfahren festgelegt worden.

---

<sup>4</sup> Vgl. auch die Empfehlungen des 36. Deutschen VGT 1998, VersR 1998, S. 293; Fuhrer, Besucherschutz, S. 38 f.

<sup>5</sup> Artikel 1 der 4. KH-Richtlinie.

### 2.1. Grundsatz:

Die Regeln der Richtlinie finden auf *Auslandsunfälle im EWR-Ausland* Anwendung, sofern die Beteiligten aus diesem Raum stammen.

### 2.2 Erweiterter Anwendungsbereich:

Darüber hinaus fallen Auslandsunfälle, die sich in *Drittländern* ereignen, die Mitglieder des *Grüne-Karte-Systems* sind, in den Anwendungsbereich, sofern folgende Voraussetzungen gegeben sind:

Die Beteiligten müssen aus dem EWR-Bereich kommen, das heißt,

- der Geschädigte muss seinen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat haben,
- das den Unfall verursachende Fahrzeug muss seinen gewöhnlichen Standort in einem Mitgliedstaat haben und dort versichert sein.

*Beispiel:* Der Unfall ereignet sich in Slowenien. Der Geschädigte hat seinen Wohnsitz in Deutschland. Das den Unfall verursachende Fahrzeug hat seinen gewöhnlichen Standort in Italien und ist dort versichert. Der Geschädigte kann sich auch in diesem Fall an den Schadensrepräsentanten des italienischen Versicherers in Deutschland wenden, der den Unfall nach slowenischem Recht – Recht des Unfallortes – abwickelt.

Die Beschränkung der Drittstaaten auf Mitglieder im Grüne-Karte-System war zwar aus Sicht der Versicherungswirtschaft nicht erforderlich. Man wird damit den Bedürfnissen der Praxis aber wohl gerecht.

## III. Aktuelle Probleme

Nicht alle Fragen und Probleme sind durch die 4. KH-Richtlinie gelöst worden. Einige der offen gebliebenen Punkte werden im Folgenden dargestellt<sup>6</sup>.

### 1. Anwendbares Recht

Die 4. KH-Richtlinie ändert ausdrücklich *nicht* die Regeln über das anwendbare Recht. Das heißt, es kommt grundsätzlich weiterhin das Recht des *Unfall-Landes* zur Anwendung.

Das ist für den Geschädigten zwar nicht neu – aber es ist für ihn insofern von Nachteil, als er in aller Regel nicht mit dem Recht des fremden Unfalllandes vertraut ist. Die Erwartung, nach deutschem Rechtsstandard entschädigt zu werden, kann zu Enttäuschungen führen – insbesondere in dem in Deutschland besonders „üppigen“ Sachschadensbereich.

---

<sup>6</sup> Vgl. auch Lemor, Fragen zur Umsetzung der 4. KH-Richtlinie, DAR 2001, 540 ff.

Der hierfür notwendige Eingriff in die bestehenden Regeln des Internationalen Privatrechts ist aber nicht erfolgt. Der Hauptgrund liegt darin, dass es sachlich nicht viel Sinn macht, nur für den Bereich des Verkehrsunfalls die Grundsätze des anwendbaren Rechts zu ändern, und sich deshalb eine nur sektorale Lösung nicht durchsetzen lässt.

Ein anderer Weg wäre eine europaweite, einheitliche Regelung – also eine europaweite Harmonisierung wesentlicher Teile des Schadensersatzrechts. Dafür ist bisher jedoch noch kein politischer Wille gegeben. Auch stellt sich hier die Frage nach der Regulierungskompetenz der Kommission. Mit Änderungen ist hier also nicht in naher Zukunft zu rechnen, auch wenn eine Mindest- oder Teilharmonisierung mittelfristig wünschenswert wäre.

## 2. Gerichtsstand

Für die Praxis ist die Frage des *Gerichtsstands* vielleicht noch wichtiger. Auch hier bleibt es in aller Regel bei der Zuständigkeit der Gerichte des Unfall-Landes – in Abhängigkeit des jeweiligen Einzelfalls. Das ist aus der Sicht des Geschädigten sehr bedauerlich.

Hier stellen sich zwei Fragen:

- 1) Ändert die neue *EU-Verordnung* über die gerichtliche Zuständigkeit in Zivil- und Handelssachen<sup>7</sup>, die am 1. März d. J. in Kraft tritt, daran etwas?
- 2) Wird ein Gerichtsstand im Wohnsitzland des Geschädigten begründet, wenn eine *Zweigniederlassung* des Versicherers die Funktion des Schadensrepräsentanten übernimmt?

### zur 1. Frage:

In der genannten Verordnung findet sich für Klagen des Geschädigten gegen den Versicherer ein Verweis auf eine Vorschrift, nach der ein Versicherer auch im Lande des *Begünstigten* eines Vertrages verklagt werden kann (Art. 11 Abs. 2). Die Frage ist also, ob man den Geschädigten als „Begünstigten“ im Sinne dieser Vorschrift ansehen kann.

Diese Meinung wird durchaus vertreten: Der Geschädigte eines Verkehrsunfalls sei durch den KH-Vertrag der Gegenseite begünstigt - also „Begünstigter“. Das mag wünschenswert sein - eine solche Auslegung ist aber äußerst zweifelhaft.

---

<sup>7</sup> Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates v. 22. Dez. 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, Abl. L 12 v. 16.01.2001, S. 1 ff.

- Dies würde eine völlige Abkehr von den allgemeinen Grundsätzen des Internationalen Verfahrensrechtes bedeuten, ohne dass dies bei den Diskussionen zu der neuen EG-Verordnung berücksichtigt worden wäre. Ziel der Verordnung war nur die Überführung der Grundsätze des Brüsseler Abkommens (EuGVÜ<sup>8</sup>) in Gemeinschaftsrecht – es war nicht an eine grundlegende Neuerung der Gerichtszuständigkeit gedacht.
- Die Gerichtsstandsänderung in Haftpflichtfragen vom Unfallland zum Wohnsitzland des Geschädigten wäre eine tiefgreifende Neuerung – für die gibt es offensichtlich bislang keine mehrheitliche Unterstützung.
- Gegen eine solche Gleichstellung spricht auch die Auslegung, dass der „Begünstigte“ eines Versicherungsvertrages derjenige ist, der darin ausdrücklich genannt ist, wie z. B. der Begünstigte einer Lebensversicherung. Das trifft auf das Opfer eines Verkehrsunfalls, eine x-beliebige, nicht im Vertrag namentlich genannte Person, nicht zu.

Folgt man dieser Argumentation, bleibt es also bei den bisherigen Gerichtsstandsregeln. So bedauerlich diese Regelung aus der Sicht des Geschädigten ist – letztendlich betrifft diese Frage weniger als 10% aller Kfz-Haftpflichtschäden. Denn über 90% dieser Schäden werden europaweit *außergerichtlich* geregelt – und für diese Fälle greift die Richtlinie.

#### zur 2. Frage:

In der 4. KH-Richtlinie ist ausdrücklich geregelt, dass – in Übereinstimmung mit den Regeln des Internationalen Verfahrensrechtes – durch die Tätigkeit des Schadensrepräsentanten allein noch kein Gerichtsstand begründet wird. Unabhängig davon ist es aber wohl außer Frage, dass der Schadensrepräsentant *passiv legitimiert* ist.

Wie verhält es sich mit dem Gerichtsstand, wenn der Versicherer seine Zweigniederlassung mit der Funktion des Schadensrepräsentanten betraut? Kann der Geschädigte dann den ausländischen Versicherer am Sitz der Niederlassung verklagen, also in seinem Wohnsitzstaat?

Ausgangspunkt ist Art. 9 Abs. 2 der neuen EG-Verordnung<sup>9</sup>. Danach kann der Versicherer für Streitigkeiten aus dem Betrieb der Zweigniederlassung so behandelt werden, als hätte er seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der Zweigniederlassung, und folgerichtig dort verklagt werden.

---

8 Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen v. 27.09.1968, Abl. C 27 v. 26.01.1998, S. 1ff (konsolidierte Fassung), abgedruckt in Feyock/Jacobsen/Lemor, Kommentar zur Kraftfahrtversicherung, 2. Aufl., München 2002, S. 1241ff.

9 Diese Vorschrift übernimmt Art. 8 Abs. 2 EuGVÜ.

Damit ist die Frage entscheidend, ob die Ausübung der Funktion des Schadensrepräsentanten „aus dem Betrieb“ der Zweigniederlassung erfolgt. Dagegen spricht folgendes:

- Nimmt die Niederlassung die Aufgaben des Schadensrepräsentanten wahr, so ist dies eigentlich eine zusätzliche Funktion und nicht eine dem Betrieb der Zweigniederlassung originär innewohnende Funktion. Diese zusätzliche Funktion soll ja gerade keinen Gerichtsstand begründen.
- Die Abhängigkeit des Gerichtsstands von der Zufälligkeit, ob eine Zweigniederlassung oder eine andere Stelle als Schadensrepräsentant benannt wird, ist sehr unbefriedigend.
- Mit der Gründung der Zweigniederlassung unterwirft sich der Versicherer bewusst in einem fremden Land dessen anderer Rechtsordnung – anders bei der Benennung des Schadensrepräsentanten: Hier wird nur die Schadensregulierung in ein anderes Land verlagert.

Das BMJ allerdings bejaht diese Frage, wie sich aus der Begründung zum Umsetzungsgesetz<sup>10</sup> ergibt. Die Ausübung der Tätigkeit des Schadensrepräsentanten wird praktisch dem Betrieb der Zweigniederlassung zugerechnet. Das ist natürlich für den Geschädigten erfreulich, der das Glück hat, auf einen Schadensrepräsentanten zu treffen, der bei einer Zweigniederlassung angesiedelt ist. Die unterschiedliche Beurteilung des Gerichtsstands je nachdem, wer als „Repräsentant“ benannt worden ist, ist dem Geschädigten aber schwer vermittelbar.

Es wäre gut gewesen, hätte man sich in Brüssel dafür entschieden, dem Geschädigten grundsätzlich in allen Fällen die Möglichkeit einzuräumen, den Schadensrepräsentanten in seinem eigenen Land zu verklagen. Hierfür besteht Bedarf. Man sollte daher endlich darüber nachdenken, in diesem Punkt das Verfahrensrecht zu ändern. Diese Notwendigkeit scheint von vielen Seiten auch gesehen zu werden – das Problem sollte daher in naher Zukunft gelöst werden. Das würde zwar bedeuten, dass deutsche Gerichte ausländisches Recht anwenden müssten. Aber das wird heute bereits in anderen Bereichen praktiziert – offensichtlich problemlos.

### 3. Schadensrepräsentant

Alle KH-Versicherer des EWR-Raumes müssen in *jedem anderen Mitgliedstaat* einen Schadensrepräsentanten benennen. Dabei sind sie in ihrer Wahl frei<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> S. A III 2 d der Begründung.

<sup>11</sup> Artikel 4 der 4. KH-Richtlinie.

Das bedeutet in *Zahlen*: Bei ca. 1.400 KH-Versicherern in Europa, die in jedem EWR-Land einen Schadensrepräsentanten haben müssen, kommt man theoretisch auf weit über 20.000 Schadensrepräsentanten – das ist natürlich für viele Stellen von einigem wirtschaftlichen Interesse.

### 3.1. Qualifikation

Im Zusammenhang mit dem Schadensrepräsentanten stellen sich zahlreiche Fragen. Davon erscheint die Frage der *Qualifikation* besonders problematisch: die Richtlinie sieht keine besondere fachliche Qualifikation vor – das war in den ersten Textentwürfen anders gewesen.

In der Regel kommt für die Betrauung mit dieser Funktion also zunächst der *Korrespondenzpartner* im Rahmen des *Grüne-Karte-Systems* in Frage. Allerdings ist dabei die Grundkonstellation völlig anders:

Die Aufgabe des Schadensrepräsentanten nach dem System der 4. KH-Richtlinie besteht darin, den Fall nach dem Recht des *Unfall-Landes* zu regulieren – d. h. in aller Regel nach der Rechtsordnung des Landes des Versicherers, den er vertritt. Darüber hinaus kann auch das Recht aller anderen Länder des *Grüne-Karte-Systems* zur Anwendung kommen – dann nämlich, wenn der Unfall in einem anderen Land als dem des Versicherers stattfindet<sup>12</sup>.

*Das heißt*: Die Anforderungen an den Schadensrepräsentanten sind *höher* als an die Korrespondenzpartner im *Grüne-Karte-System*, da – anders als in diesem System – immer nach einer fremden Rechtsordnung reguliert werden muss.

*Daraus folgt*: Als Schadensrepräsentant kommt seriöser Weise nur in Frage, wer ausreichende Kenntnisse zumindest der Rechtsordnung und der Rechtsprechung des Landes des von ihm repräsentierten Versicherers besitzt. Dagegen wird man von ihm nicht verlangen können, dass er für die Ausnahmefälle Rechtskenntnisse über 42 Rechtsordnungen vorhält. In solchen Fällen müssen Experten eingeschaltet werden, die sich in der jeweiligen Rechtsordnung auskennen, also z. B. spezialisierte Regulierungsbüros oder Anwaltskanzleien.

Die ersten Reaktionen der Versicherer zeigen deutlich, dass sie in ihrem eigenen Interesse bei der Benennung ihrer Schadensrepräsentanten sorgfältig vorgehen werden. Dabei müssen sie dafür sorgen, dass die *Gebühren* für das Tätigwerden des Schadensrepräsentanten angemessen ausfallen. Andernfalls laufen sie Gefahr, dass wegen zu niedriger Gebühren auch die Qualifikation des Schadensrepräsentanten nicht den eigentlichen Anforde-

---

<sup>12</sup> Vgl. Art. 1 der 4. KH-Richtlinie: Anwendungsbereich.

- rungen entspricht und demzufolge die Qualität der Schadensregulierung leidet - mit möglicherweise auch für den Versicherer negativen Folgen,
- sei es, weil der Repräsentant zu großzügig reguliert hat,
  - sei es, dass er zu kleinlich reguliert hat - dann geht der Geschädigte möglicherweise vor Gericht.

### 3.2. *Anwaltliche Unterstützung des Geschädigten*

Die Anwendung einer fremden Rechtsordnung erfordert aber auch auf der Seite des Geschädigten eine entsprechende Qualifikation, um damit auch kompetent umgehen zu können. Der Geschädigte selbst kennt sich in einer fremden Rechtsordnung nur in Ausnahmefällen aus.

Er benötigt daher im Normalfall *externe Hilfe*, in der Regel durch einen Anwalt. Aber gibt es wirklich genügend Anwälte in Deutschland, die die erforderlichen Kenntnisse im ausländischen Schadens- und auch Verfahrensrecht haben? Das ist zweifelhaft<sup>13</sup>.

### 4. *Verhältnis Versicherer/Entschädigungsstelle/Geschädigter*

Etliche Probleme gibt es auch im Zusammenhang mit der Einschaltung der Entschädigungsstelle. An dieser Stelle sollen nur die folgenden drei *Fragenkomplexe* herausgegriffen werden:

- 1) Wie kann sichergestellt werden, dass der Geschädigte - wenn er sich an die Entschädigungsstelle wendet - nicht wie ein *Pingpong-Ball* zwischen Entschädigungsstelle und Versicherer hin und her verwiesen wird?
- 2) Wie weit reichen *Regulierungsvollmacht* und *-umfang* der Entschädigungsstelle?
- 3) Kann die Entschädigungsstelle gegebenenfalls im Land des Geschädigten *verklagt* werden?

Keines dieser Probleme ist im Text der Richtlinie selbst geregelt.

Die Richtlinie geht hier *neue Wege*: Wegen der unterschiedlichen nationalen Versicherungskulturen wird die Regelung der Einzelheiten des Verfahrens zwischen den Entschädigungsstellen sowie des Regresses den Entschädigungsstellen selbst überlassen. Sie sollen sich in einem *Abkommen* über die „*Spielregeln*“ einigen.

---

<sup>13</sup> Zu dieser Problematik s. das vorstehende Referat von Backu.

*zur 1. Frage:*

Der Text ist hier unklar – theoretisch kann sich danach der Versicherer den Fall in jedem Stadium zurückholen, also auch, wenn die Entschädigungsstelle die Regulierung bereits in Gang gesetzt hat. Das darf aber nicht sein: Es muss verhindert werden, dass der Geschädigte wie ein Pingpong-Ball hin und her verwiesen wird.

Der Text der Richtlinie wird mittlerweile so ausgelegt, dass der Versicherer, sobald er von der Entschädigungsstelle über deren Eintreten informiert worden ist, den Fall nur noch im Rahmen der in der Richtlinie vorgeschriebenen 2-monatigen Frist – als Nachfrist – zurückholen kann.

Dann muss aber *Schluss* sein: Wenn der Versicherer den Fall nicht binnen dieser Frist zurückholt, muss die Regulierung im Interesse des Geschädigten endgültig bei der Entschädigungsstelle verbleiben. Danach sollte der Versicherer keine Möglichkeit mehr haben, sich den Fall zurückzuholen. Mit dieser zusätzlichen Nachfrist hatten der Versicherer und sein Schadensrepräsentant insgesamt auch ausreichend Zeit (wenigstens 5 Monate), auf den Schadenersatzantrag des Geschädigten zu reagieren.

Der deutsche *Gesetzgeber* sieht dies genauso und hat entsprechend seinen Gesetzesentwurf formuliert. Damit dürften die anfänglichen Unklarheiten nun endgültig aus dem Weg geräumt sein. Auch in dem *Abkommen*, das die Entschädigungsstellen untereinander schließen müssen, ist vorgesehen, dass die Entschädigungsstelle den Fall nur wieder an den Versicherer abgibt, wenn dieser innerhalb der 2-Monatsfrist reagiert.

*zur 2. Frage:*

Die *Regulierungsvollmacht* wird im Abkommen zwischen den Entschädigungsstellen geregelt werden. Hier sollen die bewährten Regeln des Grüne-Karte-Systems übernommen werden, wonach das regulierende Büro – oder hier die regulierende Entschädigungsstelle – letztlich allein verantwortlich den Schaden reguliert. Die zahlende Entschädigungsstelle und der Versicherer müssen das Ergebnis der Regulierung grundsätzlich akzeptieren.

Allerdings soll die regulierende Entschädigungsstelle die zahlende Entschädigungsstelle über den Antrag auf Schadenersatz *informieren*. Letztere hat dann einen Monat Zeit, diesen zu kommentieren. Diese Kommentare sollten bei der Regulierung berücksichtigt werden. Andere spätere Einwendungen sind hingegen ausgeschlossen.

Die Arbeiten zu diesem Abkommen sind im Prinzip abgeschlossen. Es ist nach dem Richtlinienentwurf Voraussetzung für das Inkrafttreten der Regelung über die Entschädigungsstellen und muss vor dem *20. Juli 2002* geschlossen werden.

In welchem *Umfang* die Entschädigungsstelle regulieren darf, betrifft die Frage, ob das auf der Basis der effektiv vereinbarten Versicherungsdeckung oder auf der Basis der anwendbaren gesetzlichen Mindestdeckung zu geschehen hat.

Geht man davon aus, dass die Entschädigungsstelle den Schaden so reguliert, wie der Versicherer ihn hätte regulieren müssen, dann muss die Regulierung logischerweise unter Berücksichtigung der *vertraglich vereinbarten Versicherungssummen* erfolgen. Das hat dann auch den Vorteil, dass der Schaden von Anfang an umfassend reguliert wird und der Geschädigte nicht in die Situation gerät, dass er sich nach Regulierung durch die Entschädigungsstelle wegen etwaiger Differenzbeträge doch wieder an den Versicherer wenden muss.

zur 3. Frage:

- Kann der Geschädigte die Entschädigungsstelle in seinem Heimatland *verklagen*?
- Was geschieht, wenn der Geschädigte mit der materiellen Entscheidung der Entschädigungsstelle *nicht einverstanden* ist?

Die Richtlinie spricht diese Fragen nicht an.

Unstrittig ist, dass die Entscheidung der Entschädigungsstelle, ob sie überhaupt tätig wird, vom betroffenen Antragsteller gerichtlich im Wege einer *Feststellungsklage* im zivilrechtlichen Verfahren überprüft werden kann. Man könnte allerdings auch daran denken, dies als öffentlich-rechtlichen Vorgang zu beurteilen und damit auf den verwaltungsrechtlichen Rechtsweg verweisen.

Dagegen ist die Frage, ob gegen die Entscheidung der Entschädigungsstelle in der Sache selbst eine gerichtliche Überprüfung möglich ist – oder ob der Kläger in diesem Fall dann doch wieder den Versicherer im Unfallland verklagen muss – sehr umstritten. Es geht um die *Passivlegitimation* der Entschädigungsstelle.

Für ihre Bejahung<sup>14</sup> sprechen gute Gründe:

- Die Entschädigungsstelle ist allein entscheidungsberechtigt. Sie reguliert den Schaden ja erst, wenn die o. g. 2-monatige Nachfrist von Versicherer und Schadensrepräsentant verstrichen ist und diese damit keine Berechtigung mehr haben, in die Regulierung durch die Entschädigungsstelle einzugreifen.

---

<sup>14</sup> So auch Pire a. a. O., S. 226.

- Dann ist es aber auch nur konsequent, die Entscheidungen der Entschädigungsstelle der Möglichkeit einer gerichtlichen Prüfung zu unterwerfen. Es macht keinen Sinn, jetzt wieder den Versicherer ins Spiel zu bringen.
- Den anderen möglichen Prozessbeteiligten entstehen keine Nachteile. Ihre zivilprozessuale Situation bleibt unverändert, ob es nun um Versicherer, haftenden Halter oder Fahrer geht. Die für sie nach den allgemeinen Regeln geltenden Gerichtsstände werden nicht berührt.
- Insbesondere wird die Position des Geschädigten verbessert, wenn ihm nicht von vornherein der Klageweg gegen die Entschädigungsstelle verwehrt wird.

Anders als für den Schadensrepräsentanten ist bei Bejahung der Passivlegitimation der Entschädigungsstelle die Frage nach ihrem *Gerichtsstand* unproblematisch.

In der 4. KH-Richtlinie gibt es hierzu keine Aussage. Damit gelten die allgemeinen Gerichtsstandsregeln, bei uns die der §§ 12 ff. ZPO. Danach ist der Gerichtsstand des Schuldners, hier der Entschädigungsstelle, in dessen Wohnsitzstaat, der juristischer Personen in ihrem Sitzland. Beide sind im Falle der Entschädigungsstelle identisch und liegen zudem im Wohnsitzland des Geschädigten.

Dies sind nur einige Überlegungen zu diesem Punkt, die vielleicht dogmatisch angreifbar sind; aber es sprechen doch gute Gründe dafür. Jede andere Lösung wäre nicht sinnvoll. Möglicherweise wird es hier bald zu einer gerichtlichen Klärung kommen.

#### *IV. Nationale Umsetzung*

Die 4. KH-Richtlinie muss bis zum 20. Juli d. J. in nationales Recht umgesetzt sein und spätestens zum 20. Januar 2003 Anwendung finden. Der Regierungsentwurf liegt vor.

Über die erforderliche Umsetzung hinaus sollen noch einige *andere Punkte* geregelt werden. Neben einigen notwendigen Anpassungen des Pflichtversicherungsrechts und der Umstellung auf den Euro sind dies insbesondere:

- Anwendung der Regeln für das Angebotsverfahren und dessen Fristen auch auf reine *Inlandsunfälle* – das ist konsequent und zu begrüßen.
- Inanspruchnahme der *Auskunftsstelle* auch bei Inlandsunfällen.
- Klarstellung der *Steuerfreiheit* der Entschädigungsstelle.
- *Vorverlegung* der Eintrittspflicht des Entschädigungsfonds im Falle der Insolvenz des KH-Versicherers.

Die durch die Umsetzung der 4. KH-Richtlinie betroffenen Gesetze sind in erster Linie:

- das Pflichtversicherungsgesetz,
  - die Kfz-Pflichtversicherungsverordnung, aber auch
  - das Versicherungsaufsichtsgesetz (wegen der Verpflichtung zur Benennung von Schadensrepräsentanten),
  - das Straßenverkehrsgesetz,
- um nur einige zu nennen.

Einige Regelungen bedeuten praktisch einen Vorgriff auf Vorschriften, die erst mit der 5. KH-Richtlinie auf die Märkte zukommen werden.

### *Teil 2: Überlegungen für eine 5. KH-Richtlinie*

Die 4. KH-Richtlinie ist zwar noch nicht umgesetzt. Eine 5. KH-Richtlinie wird aber seit geraumer Zeit intensiv diskutiert.

Das *Europa-Parlament* hat Anfang Juli vergangenen Jahres – ähnlich wie schon bei der 4. KH-Richtlinie – mit einer EntschlieÙung<sup>15</sup> die Kommission aufgefordert, bestimmte Themen in einem Vorschlag für eine 5. KH-Richtlinie aufzugreifen.

Die *Kommission* ihrerseits hat zuletzt im November vergangenen Jahres ein Arbeitsdokument<sup>16</sup> vorgelegt, in dem sie detaillierte und bereits ausformulierte Textvorschläge für eben eine solche 5. KH-Richtlinie vorgelegt hat. Der definitive Richtlinienvorschlag wird im 2. Quartal d. J. erwartet.

Die 5. KH-Richtlinie wird sich – anders als die 4. KH-Richtlinie – nicht einem speziellen Thema widmen. Vielmehr geht es im Wesentlichen um *Reparatur- und Anpassungsarbeiten* an den Vorgängerrichtlinien. Dabei verfolgen Kommission und EP in vielen Punkten das gleiche Ziel. Im wesentlichen geht es um die folgenden Punkte.

#### *1. Anhebung der Mindestdeckungssummen*

Kommission und EP schlagen vor, die Mindestdeckungssummen zu erhöhen und zu indexieren. Während das EP allerdings global eine einheitliche Min-

---

<sup>15</sup> A5-0174/2001: EntschlieÙung des Europäischen Parlaments mit Empfehlungen an die Kommission zu einer 5. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Hinblick auf eine Verbesserung des Rechtsschutzes der Unfallopfer  
<sup>16</sup> MARKT/2092/01. Überarbeitung der Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien: Arbeitsunterlage.

destdeckung von 2 Millionen Euro vorschlägt, differenziert die Kommission zwischen Personen- und Sachschäden sowie nach Anzahl der Geschädigten und kommt bislang zu Summen von 500.000 Euro (Sachschaden pro Unfall) und 1 Million Euro (Personenschaden pro Opfer).

Die Erhöhung der Mindestdeckungssummen die Kfz-Pflichtversicherungsverordnung, – auch in der vom EP vorgeschlagenen Höhe – ist für die meisten EU- Mitgliedstaaten unproblematisch. Jeder weiß, dass in der Praxis in aller Regel weit höhere Deckungssummen abgeschlossen werden.

Jedoch sollte man in diesem Zusammenhang nicht die *Beitrittsländer* vergessen: das West-/Ostgefälle ist teilweise erheblich!

Einige Zahlen veranschaulichen dies:

- In *Polen* liegen die Mindestdeckungssummen zwar bereits bei 600.000 Euro,
- aber z. B. in *Kroatien* liegen sie nur zwischen ca. 95.000 Euro für Sachschäden und ca. 177.000 Euro für Personenschäden.
- Noch geringer sind die Summen in *Bulgarien*: zwischen ca. 10.000 und ca. 25.000 Euro, und
- in *Rumänien*: zwischen ca. 35 und ca. 14.000 Euro,
- und das Schlusslicht ist *Lettland* mit Summen zwischen ca. 225 und ca. 5.600 Euro.

Diese Länder werden in absehbarer Zeit der EU beitreten, und dann müssen auch sie die in der EU geltenden hohen Mindestdeckungssummen einführen. Das sollte bei der Festlegung der neuen Mindestdeckungssummen nicht ganz außer Betracht bleiben.

Im übrigen ist der Ansatz der Kommission, zwischen Sach- und Personenschäden zu differenzieren, vorzuziehen. Dadurch können bei Personenschäden die Rechte der betroffenen Personen bei umfassenden Schadenerschäden besser gesichert werden.

## 2. *Übernahme von Bestimmungen der 4. KH-Richtlinie auch auf nationale Vorgänge*

Kommission und EP haben vorgeschlagen, das nach der 4. KH-Richtlinie *vorgesehene Angebotsverfahren* mit seinen Fristen und Sanktionen auch für reine Inlandsunfälle vorzusehen.

Darüber hinaus soll sich der Geschädigte eines Inlandsunfalls auch an die nationale *Auskunftsstelle* wenden können, um dort Informationen zur Identifi-

zierung des gegnerischen Fahrzeugs und des verantwortlichen Versicherers abzurufen.

Der deutsche Gesetzgeber hat diese beiden Punkte schon im Rahmen der Umsetzung der 4. KH-Richtlinie geregelt.

Bezüglich der Fristen ist er sogar noch etwas strikter: Versicherer und Schadensrepräsentant müssen *unverzüglich* auf den Schadensersatzantrag reagieren; die 3- Monatsfrist ist als absolute Frist zu verstehen, die also nicht ohne weiteres ausgeschöpft werden kann. Diese Regelung betrifft auch die Tätigkeit der *Grüne-Karte-Büros* (nicht jedoch die der Garantiefonds). Auch das ist unproblematisch.

### 3. Erweiterung der Aufgaben des Schadensrepräsentanten

Ein anderer Punkt betrifft die Erweiterung der Aufgaben des Schadensrepräsentanten. Die Kommission schlägt vor, dass der Schadensrepräsentant nach der 4. KH-Richtlinie auch für die Regulierung der Grüne-Karte-Schäden zuständig sein kann, wenn sich der Geschädigte an ihn wendet.

*Hintergrund* dieses Vorschlags ist der Wunsch vieler Versicherer, als Korrespondenten und als Schadensrepräsentanten einen einzigen Vertreter benennen zu können – unabhängig vom dem Placet des behandelnden Grüne-Karte-Büros.

Dies bliebe natürlich nicht ohne Auswirkung auf die Tätigkeit der Büros und ihrer Korrespondenten, auch wenn das Grüne-Karte-System ausdrücklich nicht berührt werden soll.

Das CEA und der Council of Bureaux in London prüfen derzeit ihre Position zu diesem Punkt. Eins ist jedoch klar: Im Grunde brächte diese Regelung nichts Neues, denn in einem Grüne-Karte-Fall steht es dem Geschädigten ja auch heute schon frei, sich an den Versicherer und damit natürlich auch an dessen Schadensrepräsentanten zu wenden.

Es bedarf daher dazu eigentlich keiner besonderen Regelung. Ob eine Notwendigkeit für eine ausdrückliche Festschreibung – und damit Publizierung – dieser Möglichkeit besteht, darf bezweifelt werden.

Ob damit auch eine *Verschlechterung der Rechtsposition* des Geschädigten verbunden ist, ist eine Frage des Einzelfalles. Man kann sicherlich nicht generell sagen, dass er immer besser gestellt ist, wenn das Grüne-Karte-Büro, das ja weisungsunabhängig ist, reguliert.

Aber einen Vorteil hat er gewiss: Sollte es zu einem gerichtlichen Verfahren kommen, so kann er ein Urteil gegen das Grüne-Karte-Büro in seinem Wohn-

sitzland vollstrecken. Ein Urteil gegen den ausländischen Versicherer wird er zwar auch in *seinem Wohnsitzland* – welches ja das Unfall-Land war – *erstreiten, nicht aber vollstrecken* können.

Zumindest führt diese doppelte Möglichkeit zu einigem *bürokratischen Aufwand*, da vermieden werden muss,

- dass sich der Geschädigte gleichzeitig an beide Stellen wendet sowie,
- dass bei Unfällen mit mehreren Beteiligten sich einige an den Schadensrepräsentanten wenden, andere hingegen an das Grüne-Karte-Büro.

Diese Frage bedarf noch intensiver Diskussion.

#### *4. Nachweis über den Schadenverlauf*

Weiterhin verlangen EP und Kommission einen Nachweis über den Schadenverlauf. Jeder Versicherer soll verpflichtet werden, auf Antrag des Versicherten bei Ablauf des jährlichen Versicherungszeitraums bzw. bei Beendigung des Versicherungsvertrages diesem eine Aufstellung über die Schäden bzw. die Schadenfreiheit des Fahrzeugs während der letzten *fünf Jahre* zu erteilen.

Dadurch soll u.a. der Versicherte verschiedene Angebote besser vergleichen können, insbesondere auch bei einem grenzüberschreitenden Versichererwechsel. Soll dieser Leistungs- und Prämienvergleich jedoch die Entscheidung über einen Versichererwechsel erleichtern, dann müsste der Versicherte eigentlich schon vor Ablauf des Versicherungsvertrags die Aufstellung über den Schadenverlauf verlangen dürfen.

In Deutschland gibt es schon lange solche Schadenfreiheitserklärungen, und sogar über den weitaus längeren Zeitraum von bis zu 25 Jahren. Es wäre wünschenswert, wenn auch *grenzüberschreitend* ein *längerer Zeitraum* gewählt würde.

Das EP geht allerdings noch einen Schritt weiter: Der neue Versicherer soll verpflichtet werden, diese Aufstellung über den Schadenverlauf bei der Berechnung der Versicherungsprämie in seinem Einstufungssystem zu berücksichtigen, unabhängig davon, aus welchem Mitgliedstaat der Vorversicherer kommt. Allerdings beinhaltet dies nicht die Verpflichtung zur gleichen Einstufung wie beim Vorversicherer – ein solcher Vorstoß wäre auch nicht akzeptabel.

Dieser Punkt taucht allerdings in dem letzten Kommissionsdokument – anders als in den Vorentwürfen – nicht mehr auf.

### 5. Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer

Ein ganz spezielles Thema, das über den Bereich des Pflichtversicherungsrechts hinausgeht, ist die Frage des *Schutzes sogenannter schwächerer Verkehrsteilnehmer*.

Hier lässt das französische „Loi Badinter“ grüßen. Es geht um Eingriffe in das bestehende Schadensersatzrecht. Die europäischen Autoversicherer haben hier erhebliche Bedenken. Dieser Punkt soll an dieser Stelle jedoch nicht vertieft werden, da er Einzelthema in diesem Arbeitskreis<sup>17</sup> ist.

### 6. Weitere Themen

Die weiteren Punkte, die Gegenstand der 5. KH-Richtlinie sein werden, sind überwiegend eher technischer Natur. Dabei geht es z. B. um

- Ergänzung der Definition „gewöhnlicher Standort“,
  - Ausdehnung der Versicherungspflicht-Grenzkontrollen innerhalb der EU,
  - kurzfristige Versicherung bei auszuführenden Fahrzeugen,
  - Ergänzung der verbotenen Vertragsklauseln,
- um nur einige zu nennen.

### 7. Schlussfolgerungen:

- (1) In der Frage der Gerichtszuständigkeit besteht weiter Handlungsbedarf. Die Situation würde für den Geschädigten erheblich vereinfacht, wenn er den Versicherer bzw. dessen Schadensrepräsentanten in seinem Heimatland verklagen könnte. Das gleiche gilt für die Möglichkeit, gegebenenfalls die Entschädigungsstelle im eigenen Land verklagen zu können.
- (2) Über eine europaweite Harmonisierung des Schadensersatzrechtes (Verjährung, Rechtsfolgekosten) – auf vernünftigen, nicht überzogenem Niveau – sollte zumindest mittelfristig nachgedacht werden.
- (3) Die europäischen Versicherer begrüßen die in der zukünftigen 5. KH-Richtlinie enthaltene positive Weiterentwicklung in diesem Bereich. Allerdings besteht gerade in Deutschland angesichts der im Rahmen der Schadensersatznovelle vorgesehenen Regeln zum Schutz der Kinder für die Vorschläge zu Verbesserung des Schutzes aller schwachen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) keine Notwendigkeit.

---

<sup>17</sup> Vgl. vorstehendes Referat von Huber.

- (4) Zu begrüßen wäre schließlich eine Einbeziehung von solchen europäischen Nicht-EWR-Ländern, mit denen starker Reiseverkehr besteht, in die 4. KH-Richtlinie. Dies betrifft insbesondere die Schweiz als Durchreiseland in den Süden.

## Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen

### – Wiederverurteilung von Alkoholtätern im Straßenverkehr –

Prof. Dr. Jörg-Martin Jehle\*, Georg-August-Universität, Göttingen  
und Martin Kirchner\*, wissenschaftlicher Mitarbeiter, Göttingen

#### *I. Einführende Bemerkungen*

Spätestens, seit die Maßregeln der Sicherung und Besserung im Strafrecht etabliert worden sind, besteht kein Zweifel mehr, dass strafrechtliche Maßnahmen – neben dem Schuldausgleich – jedenfalls auch präventiven Zwecken dienen. Für das Verkehrsstrafrecht war das von Anfang an ganz unbestritten. Im Vordergrund steht dabei die Betonung der Generalprävention, d.h. die Vorstellung, dass die Androhung strafrechtlicher Sanktionen auf die große Masse der Verkehrsteilnehmer verhaltenssteuernd einwirkt. Ob und inwieweit diese generalpräventive Wirkung tatsächlich vorhanden ist, lässt sich allerdings schwer messen. Leichter messbar ist hingegen die zweite präventive Dimension: Sicherheit und Rechtsgüterschutz durch Spezialprävention; für die angenommene spezialpräventive Wirkung strafrechtlicher Maßnahmen ist die Frage der Legalbewährung bzw. der Rückfälligkeit die Nagelprobe. Und dies lässt sich – im Unterschied zur generalpräventiven Fragestellung – auch genau untersuchen, indem wir Wiederverurteilungen nach verkehrsstrafrechtlichen Sanktionen betrachten.

#### *II. Anlage der Untersuchung zur Rückfälligkeit*

Die verkehrsspezifische Rückfalluntersuchung ist Ausschnitt aus einem umfassenden Projekt, nämlich der Erstellung einer sogenannten Rückfallstatistik<sup>1</sup>. Das Hauptuntersuchungsziel ist zu überprüfen, wie erfolgreich die Strafjustiz insgesamt bei ihrer Aufgabe ist, Rückfälle zu verhindern. Die Anlage der Untersuchung hat sich folgendermaßen gestaltet: Auf der Datenbasis des Bundeszentralregisters werden die in einem Bezugsjahr (hier 1994)

---

\* Prof. Dr. Jörg-Martin Jehle, wiss. Mitarbeiter Martin Kirchner, Abteilung Kriminologie an der Juristischen Fakultät der Georg-August-Universität Göttingen. Die Verfasser danken Frau Dipl.-Soz. Sabine Hohmann für die Mitwirkung an der statistischen Auswertung.

<sup>1</sup> Es handelt sich um eine – gemeinsam mit Prof. Dr. Wolfgang Heinz, Universität Konstanz, und seinen Mitarbeitern – durchgeführte Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums der Justiz und des Statistischen Bundesamts (vgl. Jehle/Brings: Zur Messung der Rückfälligkeit von Straftätern, *Wirtschaft und Statistik* 1999, S. 498 ff.; sowie Erster Periodischer Sicherheitsbericht der Bundesregierung 2001, S. 441ff.). Eine umfassende Publikation ist in Vorbereitung.

gerichtlich Abgeurteilten oder aus der Haft Entlassenen (insgesamt rund 900.000 Personen) während eines vierjährigen Rückfallzeitraums (hier: bis Ende 1998) weiter verfolgt, um zu erkennen, ob sie wieder straffällig werden. Bei dieser Untersuchung werden erstmals bundesweite Informationen über Verkehrsstraftäter eines Verurteiltenjahrgangs gesammelt und ausgewertet. Mit Hilfe einiger biographischer (Geschlecht, Alter und Nationalität) und vieler gerichtlicher Daten (nahezu sämtliche Daten des Urteils und des weiteren Strafvollstreckungsverlaufs) lassen sich vielfältige Aussagen treffen über den Querschnitt dieses Jahrgangs. Zugleich ist es möglich, anhand dieser Daten das Rückfallverhalten und die Vorbelastung der betroffenen Personen im Längsschnitt genauer zu untersuchen. Im Wege des Sanktionsvergleichs lassen sich zusätzliche Erkenntnisse über die Effektivität, insbesondere der verkehrsspezifischen Sanktionen (Fahrverbot nach § 44 StGB und Entzug/Sperre der Fahrerlaubnis nach § 69 ff. StGB), sammeln. Wenngleich nicht verkannt werden darf, dass eine echte Effizienzkontrolle nur auf experimentelle Weise verwirklicht werden könnte, sind Legalbewährungsstudien wie die vorliegende die Methode der Wahl; eine andere Möglichkeit steht uns im Bereich des Strafrechts nicht zur Verfügung.

### *III. Erscheinungsformen der Verkehrsdelinquenz und Rückfälligkeit*

#### *1. Verkehrsdelikte*

Für die genauere Untersuchung der Verkehrsdelikte ist zu unterscheiden zwischen „reinen“ und „anderen“ Verkehrsdelikten. Die reinen Verkehrsdelikte legen auf tatbestandlicher Ebene den Bezug zum Straßenverkehr fest und können daher nur im Straßenverkehr begangen werden. Hierbei handelt es sich um das Fahren ohne Fahrerlaubnis nach § 21 StVG, das unerlaubte (Sich)-Entfernen vom Unfallort nach § 142 StGB, den gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr nach § 315b StGB, die alkoholbedingte Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB, die übrige Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c StGB sowie die Trunkenheit im Straßenverkehr nach § 316 StGB. Diese Delikte lassen sich dem Datensatz unproblematisch entnehmen.

Die *anderen* Verkehrsdelikte können zumindest in tatbestandlicher Hinsicht auch auf andere Weise als im Straßenverkehr verwirklicht werden, spielen aber besonders dort eine große Rolle. Dabei geht es um die fahrlässige Körperverletzung nach § 230 StGB, die fahrlässige Tötung gemäß § 222 StGB sowie um die Nötigung nach § 240 StGB. Dass diese Delikte im Straßenverkehr begangen worden sind, ist nicht unmittelbar dem Zentralregister zu entnehmen, lässt sich aber mit Hilfe von Kombinationen entweder mit einem wei-

teren Verkehrsdelikt oder aber einer verkehrsspezifischen Sanktion (Entziehung/Sperre der Fahrerlaubnis oder Fahrverbot) erschließen. Soweit solche Delikte, wie z. B. fahrlässige Körperverletzung, nicht unter Alkoholeinfluss geschehen sind und auch keine verkehrsspezifische Sanktion nach sich ziehen, sind sie allerdings mit dieser Vorgehensweise nicht zu erfassen – anders als in der Strafverfolgungsstatistik, wo ein zusätzliches Erhebungsmerkmal „im Straßenverkehr“ besteht.

Für die Auswertung ist eine weitere einschränkende Festlegung zu machen: Um die strafrechtliche Reaktion auf Verkehrsdelikte und ihre Wirkungen ersehen zu können, empfiehlt es sich, als Ausgangspunkt nur solche Verurteilungen zu betrachten, bei denen die Verkehrsdelikte die abstrakt schwersten Tatbestände sind, und solche Verurteilungen wegzulassen, bei denen neben einer Verkehrsstraftat auch ein „klassisches“ Delikt, wie z. B. Diebstahl, zur Aburteilung kam; denn dort wird die verhängte Strafe maßgeblich von diesem nicht verkehrsbezogenen Delikt bestimmt.

Legt man diese Definitionen zugrunde, so begehen rund ein Drittel aller Abgeurteilten eines Jahrgangs ein Verkehrsdelikt; d. h. im Jahr 1994 wurden 294.884 (nach Abzug der Personen ohne Angabe des Alters, Geschlechts oder der Nationalität verbleiben 278.653 Fälle) Verkehrsdelinquenten abgeurteilt.

Wie *Schaubild 1* zu entnehmen ist, stellen Alkoholdelikte (§§ 316, 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB) mehr als die Hälfte aller Verkehrsdelikte dar, wobei die meisten

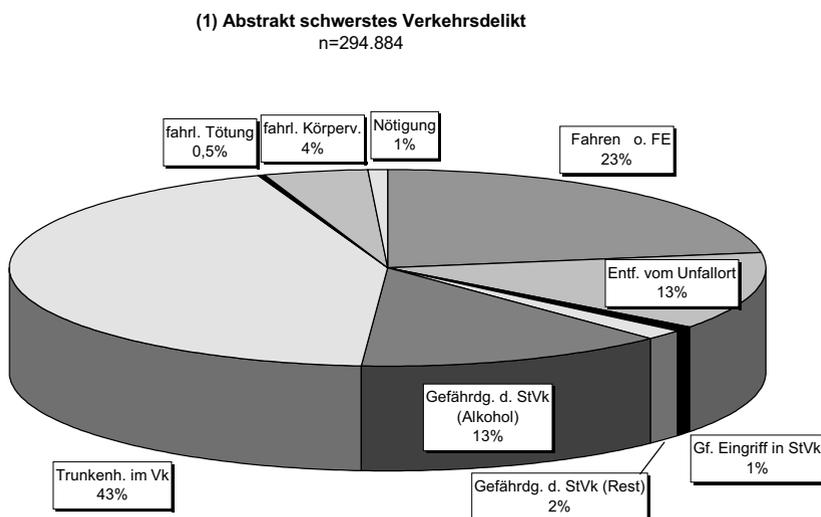


Schaubild 1

## (2) Rückfall nach (Alkohol-) Verkehrsdelikten

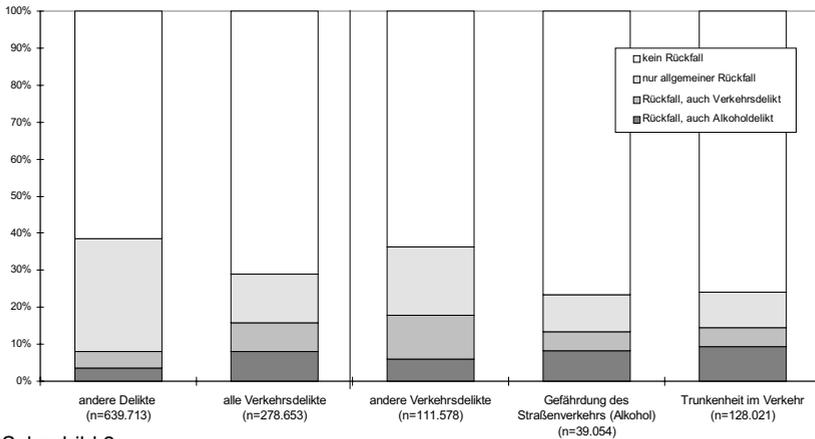


Schaubild 2

auf § 316 StGB entfallen. Aber auch Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) und (Sich-)Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB) weisen mit 23 bzw. 13 % noch beträchtliche Anteile auf. Demgegenüber sind Verkehrsstraftaten, die zu körperlichen Schäden führen (§§ 230, 222 StGB), vergleichsweise selten.

Was die *Rückfälligkeit* betrifft, so ist zwischen allgemeinem und verkehrsspezifischem Rückfall zu unterscheiden. Zudem wird hier – wie im folgenden – die Rückfälligkeit wegen eines Alkoholdelikts noch einmal gesondert ausgewiesen. Wie *Schaubild 2* zeigt, ist die generelle Rückfallrate der Verkehrsdelinquenten<sup>2</sup> etwas geringer (mit ca. 30 %) als bei den übrigen Verurteilten (fast 40 %); vermutlich weil von Verkehrsdelikten breitere Bevölkerungskreise betroffen sind, die an sich normtreu sind. Die Wiederverurteilung der Verkehrsdelinquenten wegen eines erneuten Verkehrsdelikts liegt bei 17 %.

Bei den einzelnen Verkehrsdelikten ist die Rückfallrate durchaus unterschiedlich; es fällt auf, dass sie bei den Alkoholtaten deutlich geringer ist als bei anderen Verkehrsdelikten, sowohl, was den allgemeinen, als auch, was den verkehrsspezifischen Rückfall betrifft. Der alkoholbedingte Rückfall liegt allerdings erwartungsgemäß bei Alkoholtätern höher als bei den übrigen Verkehrstätern, jedoch mit knapp unter 10 % nicht besonders hoch. Wir werden aber später sehen, dass sich darunter eine Risikogruppe befindet. Festzuhal-

<sup>2</sup> Hier und im Folgenden sind die – vergleichsweise kleinen – Gruppen der fahrlässigen Tötung und Körperverletzung sowie der Nötigung außer Acht gelassen. Denn dort ist eine klare Trennung zwischen alkoholbedingten und anderen Verkehrsdelikten nicht möglich.

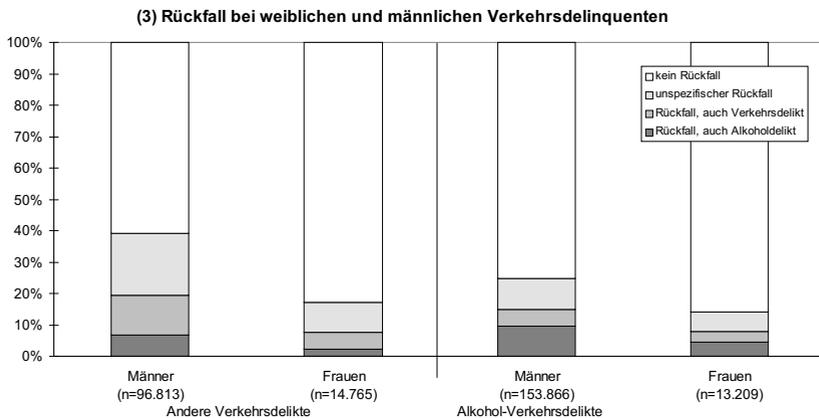


Schaubild 3

ten ist, dass über alle Deliktgruppen hinweg die Verkehrstäter überwiegend nicht erneut bestraft werden, also Einmaltäter bleiben.

## 2. Biographische Merkmale der Alkoholverkehrsdelinquenten

*Frauen* stellen eine kleine Minderheit von knapp 10% an Verkehrsdelinquenten allgemein, wie auch an den Alkoholtätern. Auch die Rückfälligkeit (*Schaubild 3*) von Frauen ist nur halb so hoch wie die der Männer; dies gilt sowohl für den Rückfall bei den alkoholbedingten als auch bei den anderen Verkehrsdelikten.

Kombinieren wir das *Alter und Geschlecht*, so zeigt sich (*Schaubild 4*): Die jungerwachsenen männlichen Alkoholtäter stehen an der Spitze; die Belastung nimmt mit zunehmendem Alter ab. Bei den Frauen zeigt sich – auf sehr niedrigem Niveau – eine gleichmäßigere Verteilung über die Altersgruppen hinweg. Was nun den *Rückfall* angeht (*Schaubild 5*), so sind die Altersunterschiede nicht so stark; auch die Jungerwachsenen werden nur zu einem kleinen Teil wegen neuer Verkehrsdelikte wiederverurteilt; zudem bleibt die Rückfallquote bei den Verkehrsdelikten allgemein und besonders den Alkoholdelikten bis ins vierte Lebensjahrzehnt relativ stabil und fällt dann über die älteren Jahrgänge hinweg nur langsam ab.

## 3. Sanktionen

Mit der Betrachtung der Sanktionen nähern wir uns der eigentlichen Fragestellung, inwieweit strafrechtliche Reaktionen spezialpräventiv wirksam

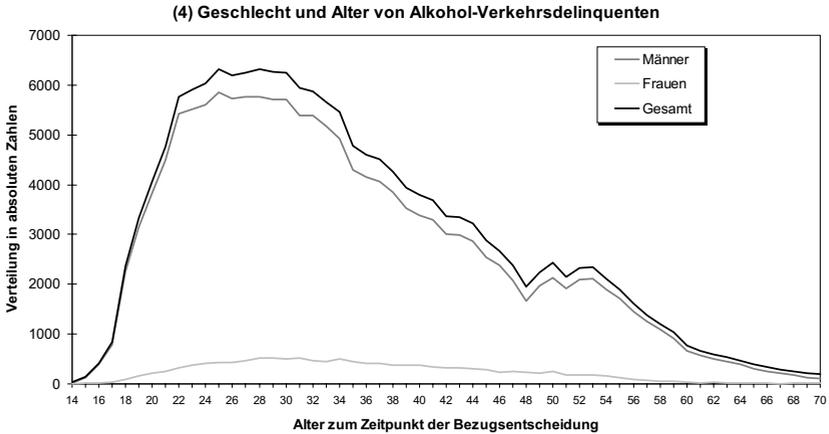


Schaubild 4

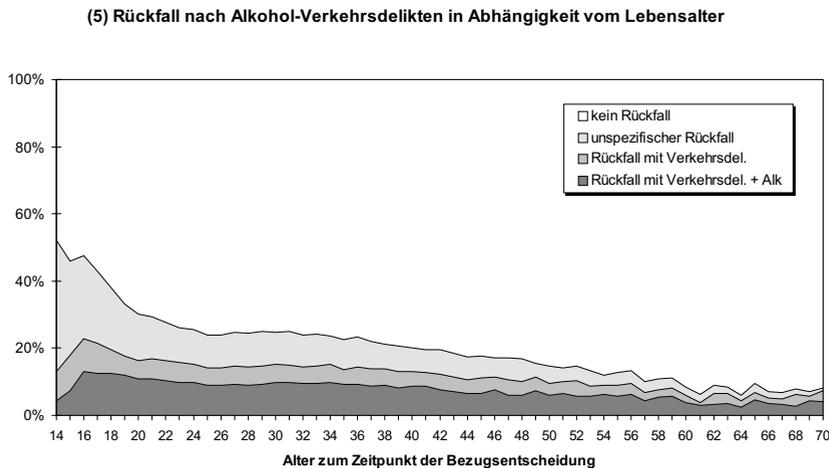


Schaubild 5

sind. Zunächst wird auf Verkehrsdelinquenz im Vergleich zur allgemeinen Kriminalität milder reagiert; Freiheits- und Jugendstrafen liegen deutlich unter 10%; unbedingte Freiheitsentziehungen sind die seltene Ausnahme (1 %). Demgegenüber dominieren Geldstrafe bzw. ambulante jugendstrafrechtliche Reaktionen. Entscheidender, als die Hauptstrafe, dürfte es für die sozialpräventive Wirkung sein, ob daneben Fahrverbot oder Entziehung der Fahr-

## (6) Hauptstrafe, Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis

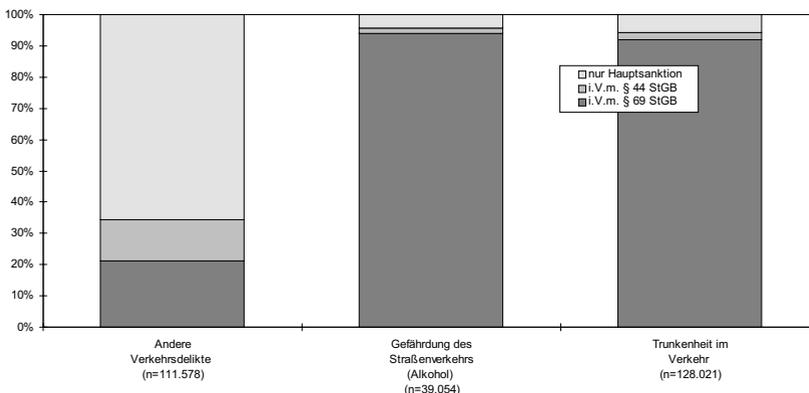


Schaubild 6

erlaubnis und mit welcher Dauer verhängt werden. Wie *Schaubild 6* zeigt, wird die Hauptstrafe häufig mit *verkehrsspezifischen Sanktionen* verknüpft; vor allem gilt dies für die Regeltatbestände des § 69 Abs. 2 StGB, nämlich insbesondere für §§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 StGB, während die anderen Verkehrsdelikte, so vor allem § 21 StVG, § 142 StGB und § 315b StGB, beträchtliche Anteile von Verurteilungen ohne verkehrsspezifische Sanktionen aufweisen. Es dominiert eindeutig die Entziehung der Fahrerlaubnis; in besonderem Maße gilt dies natürlich für die alkohlbedingte Gefährdung des Straßenverkehrs sowie Trunkenheit im Verkehr mit mehr als 90 % der Fälle. Hier kann man fast von einem Automatismus der Strafzumessung sprechen, der für einen möglichen Verzicht auf die Entziehung bzw. die alternative Verhängung eines Fahrverbots (nur 2 % der Fälle) kaum Raum lässt.

Wie verhält es sich nun mit dem *Rückfall* nach dieser unterschiedlichen Sanktionierung? Betrachten wir die Kombination von Hauptstrafe und verkehrsspezifischen Sanktionen (*Schaubild 7*), so mag zunächst der Befund auffallen: Die Rückfallrate der Masse der Alkoholtäter, die eine Entziehung der Fahrerlaubnis erhalten haben, ist niedriger als die der (vergleichsweise wenigen) nur mit Hauptstrafe bzw. einem Fahrverbot Belegten<sup>3</sup>. Offensichtlich wird der Ausnahmeharakter der nicht mit einer Fahrerlaubnisentziehung Sanktionierten von Faktoren bestimmt, die möglicherweise in einer milderen

<sup>3</sup> Hier sind nur solche Fälle gezählt, die das Fahrverbot als einzige zusätzliche Sanktion erhalten haben. Fälle, in denen zusätzlich eine Entziehung der Fahrerlaubnis ausgesprochen wurde, werden in der Gruppe 'Hauptsanktion mit Entziehung der Fahrerlaubnis' gezählt.

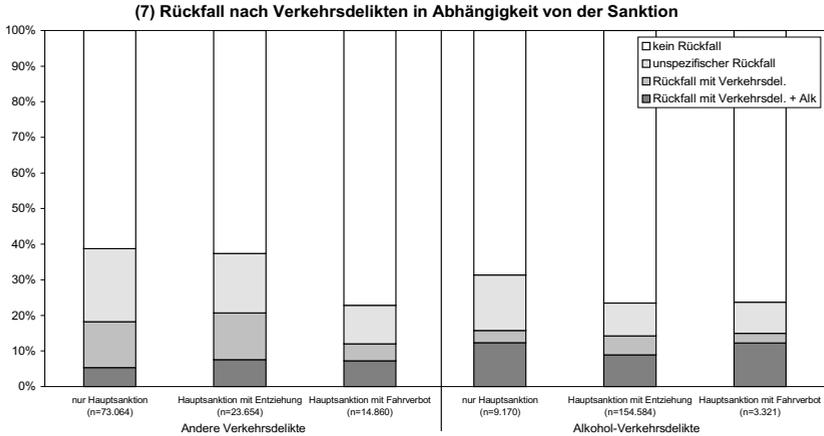


Schaubild 7

Beurteilung der Tat liegen, aber keinen prognostischen Aussagewert im Hinblick auf Rückfallgefährdung enthalten. Umgekehrt verhält es sich übrigens mit den anderen Verkehrsdelikten: Hier betrifft die Entziehung der Fahrerlaubnis nur eine Minderheit der Fälle, welche zugleich eine etwas höhere Rückfallquote aufweisen, als die mit Fahrverbot bzw. nur mit Hauptstrafe Sanktionierten.

Werfen wir schließlich einen Blick auf die *Dauer* des Fahrverbots und der Entziehung der Fahrerlaubnis: Während gegenüber Alkoholtätern beim Fahrverbot ganz überwiegend (in 90 %) die Höchststrafe von drei Monaten ausgesprochen wird, liegt der Schwerpunkt der Entziehung der Fahrerlaubnis bei der kurzen Dauer unter einem Jahr, wobei die Dauer von 6-9 Monaten ein besonderes Gewicht hat.

Bezüglich des *Rückfalls* (Schaubild 8) ist die Aussage zutreffend, dass mit zunehmender Dauer der verhängten Sanktion auch die Rückfallquote steigt. Hier schließt sich unmittelbar die grundsätzliche Frage an, wie dieser Befund zu interpretieren ist. Es bieten sich zwei gegensätzliche Deutungen an: Zum einen könnte dies gegen die spezialpräventive Wirkung der härteren Sanktion sprechen. Zum andern dafür, dass die Richter offensichtlich das Risiko richtig einschätzen und denjenigen längere Ungeeignetheit bescheinigen, die auch stärker rückfallgefährdet sind.

Ein genauer Blick auf die Daten hilft uns hier weiter: Die Verurteilten mit langer Dauer der Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. Sperre fallen nicht nur verstärkt mit weiteren Verkehrsdelikten auf, sondern haben auch beträchtliche Anteile an „klassischer“ Kriminalität. Es handelt sich also um Personen,

**(8) Rückfall nach Alkohol-Verkehrsdelikten  
in Abhängigkeit von der Länge der Sperrfrist**

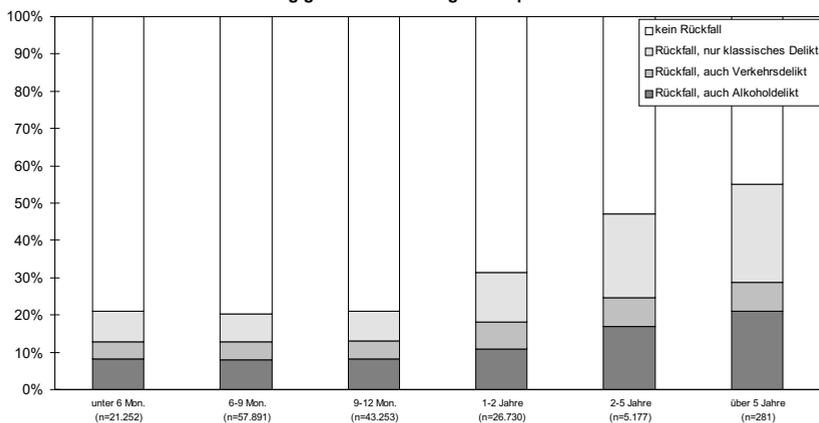


Schaubild 8

die zum Teil auch außerhalb des Straßenverkehrs sozial auffällig sind und strafrechtlich in Erscheinung treten.

#### IV. Tätertypen

Mit Hilfe der vorliegenden Daten kann man auch versuchen, nach Tätertypen zu differenzieren. Es ist hierbei nützlich, Rückgriff zu nehmen auf die bekannte Typologie von Franz von Liszt. Dieser hatte unterschieden: Einmal- bzw. Gelegenheits Täter, denen man nur einen Denkkzettel verpassen müsse, Wiederholungstäter, die besserungsbedürftig und -fähig sind, und schließlich die sogenannten Unverbesserlichen.

Wie auch im allgemeinen Strafrecht, sind die meisten Verkehrstäter Ersttäter und bleiben auch Einmaltäter; sie tauchen nicht mehr vor dem Richter auf, sei es, dass die Tat eben ein einmaliger Ausrutscher war, sei es, dass sie durch die strafrechtliche Sanktionierung gewarnt wurden.

Als Wiederholungstäter lässt sich demgegenüber eine besondere Gruppe herauschälen: Es gibt unter den mit einem Alkoholdelikt auffälligen Verkehrsstraf Tätern Personen, die alkoholabhängig sind und – wenn sie fahren – zumeist auch alkoholisiert sind (die so genannten fahrenden Trinker). Im übrigen gibt es auch unter den Verkehrsdelinquenten, die ohne die erforder-

## (9) Rückfall beim 'Alkohöltäter'

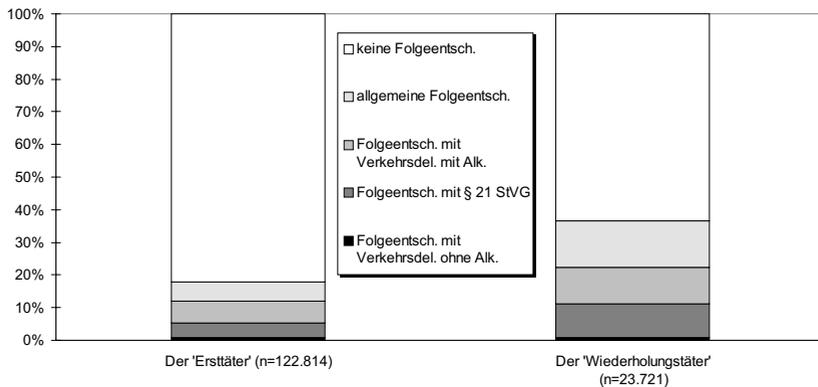


Schaubild 9

liche Fahrerlaubnis fahren, bestimmte Personen, die gewissermaßen in einen Teufelskreis hineingeraten sind: Durch wiederholte verkehrsrechtliche Auffälligkeit konnten sie von Anfang an keine Fahrerlaubnis erwerben oder sie wurde ihnen für längere Zeit entzogen, so dass eine legale Teilnahme am Straßenverkehr ausgeschlossen ist. Hier darf man eine hohe Rückfälligkeit vermuten, die in diesem Zusammenhang allerdings nicht weiter untersucht werden kann.

Für eine erste Annäherung sollte man zwischen Ersttätern und Wiederholungstätern unterscheiden (*Schaubild 9*): Die Ersttäter, die also (auch) wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdelikts zum ersten Mal belangt werden, tauchen ganz überwiegend nicht mehr auf. Nur ungefähr jeder 8. (12 %) wird wieder verkehrsauffällig und nur jeder 20. (6 %) mit einer erneuten Alkoholtat. Dem stehen die Wiederholungstäter, die also mindestens zwei Verurteilungen wegen alkoholbedingter Verkehrsdelikte aufweisen, gegenüber: Sie werden fast doppelt so häufig rückfällig; fast jeder 4. (22 %) wegen eines erneuten Verkehrsdelikts. Besonders bemerkenswert ist dabei, dass der alkoholbedingte Rückfall übertroffen wird von bloßen Fällen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis, die vermutlich Folge der zuvor verhängten Sperrfrist sind. Zudem deutet der erhebliche Anteil allgemeiner Rückfallkriminalität darauf hin, dass sich in dieser Gruppe Personen finden, die auch außerhalb des Straßenverkehrs auffällig werden.

Dennoch ist festzuhalten, dass auch nach zwei einschlägigen Vorstrafen die große Mehrheit der Alkohöltäter nicht wieder auffällt. Allerdings wächst die Rückfallrate, wenn vielfach einschlägige Vorstrafen vorliegen. Hier bestätigt sich die alte kriminologische Erkenntnis, die auch eine Alltagsstheorie der

Strafrechtspraxis darstellt, dass eine entsprechende strafrechtliche Vorbelastung zu den wesentlichen Prognosefaktoren zählt.

#### V. Zusammenfassende Thesen

Die wichtigsten Ergebnisse seien wie folgt zusammengefasst:

1. Die *Verkehrsdelinquenten* – und darunter besonders die Alkoholtäter – stellen eine große Gruppe unter den Verurteilten; sie weisen aber *mehrheitlich* keine Vorstrafen und Wiederverurteilungen auf, bleiben also *Einmaltäter*.
2. Unter den Verkehrsdelinquenten stechen besonders die *jungerwachsenen Männer* hervor; sie haben auch eine überdurchschnittliche Rückfallrate, wengleich auch die anderen Altersgruppen beachtliche Rückfälligkeit aufweisen.
3. *Frauen* stellen eine kleine Minderheit unter den Verkehrsdelinquenten; die wenigen weiblichen Verkehrstäter sind zudem weit weniger rückfällig als die Männer.
4. Verkehrsdelikte im allgemeinen wie auch *einzelne Verkehrsdelikte* ziehen eine *geringere Rückfallrate* nach sich als die übrige Kriminalität. Dies gilt auch und gerade für die Alkoholstraftaten.
5. Verkehrsdelinquenten werden ganz überwiegend nicht mit freiheitsentziehenden *Hauptstrafen* belegt. Unter den *verkehrsspezifischen Sanktionen* dominiert bei den Alkoholtätern die Entziehung der Fahrerlaubnis, wobei der Schwerpunkt auf einer kurzen Sperrfrist zwischen 6 Monaten und 1 Jahr liegt. Je länger die verhängte Sperrfrist ist, desto höher liegt auch das Rückfallrisiko.
6. Es lässt sich eine *Gruppe von besonders rückfallgefährdeten Verkehrsdelinquenten* herauschälen: Ein harter Kern von Alkoholtätern, die sich in einem Teufelskreis von sich verlängernden Sperrfristen und Rückfälligkeit befinden. Hier greifen die spezialpräventiven Instrumente des Strafrechts offensichtlich nur unzureichend.
7. Nimmt man Rückfälligkeit als Maßstab, so ist jedoch – aufs Ganze gesehen – die *spezialpräventive Bilanz* der verkehrsstrafrechtlichen Sanktionen *positiv*.

## Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen

### – Entziehung der Fahrerlaubnis und Sperrfrist –

Hans Piesker, Bundesanwalt beim BGH, Karlsruhe

Effizienz strafrechtlicher Sanktionen ergibt sich aus dem ihnen nachfolgenden Verhalten des sanktionierten Straftäters. Maßstab ist der Rückfall. Erneute Straftaten erweisen die Erfolglosigkeit der Sanktion. Unterbleiben Wiederholungstaten, haben die Strafe und sonst verhängten Maßnahmen (im Sinne von § 11 Abs. 1 Nr. 8 StGB) gewirkt.

Im Bereich des Verkehrsstrafrechts stellt sich die Frage nach der Effizienz strafrechtlicher Sanktionen für Verkehrsstraftaten<sup>1</sup>.

Insgesamt fällt die spezialpräventive Bilanz des Verkehrsstrafrechts positiv aus. Verkehrsdelinquenten bleiben mehrheitlich – zu zwei Dritteln – Einmaltäter. Bei Alkoholdelikten, auf die der Löwenanteil der Aburteilungen fällt, liegt die Erfolgsquote *noch* höher. Und selbst die Rückfälligen sind oftmals bereits nach der zweiten Ahndung auf Dauer gewarnt. Gegenüber dem Fahrverbot dominiert die Entziehung der Fahrerlaubnis, zumal bei Alkoholdelikten. Kaum jemals tritt zur Geldstrafe, welche die Freiheitsstrafe weitgehend verdrängt hat, ein Fahrverbot.

Aufs Ganze gesehen, haben also die Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot ihre Effizienz bewiesen, auch wenn Besorgnis erregend ist, dass eine bestimmte Gruppe von Verkehrsstraftätern immer wieder rückfällig wird. Das Fahrverbot kann allerdings mit der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht entfernt konkurrieren, vor allem nicht bei Alkoholdelikten. Es ist jedoch von Gesetzes wegen nicht ausgeschlossen, auf Alkoholdelikte und sonstige Verkehrsstraftaten mit einem Fahrverbot zu reagieren. § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB erlaubt dies ausdrücklich. Auch bedeutet der Siegeszug der Entziehung der

---

1 Alle „reinen“ Verkehrsdelikte, nämlich

- gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr nach § 315b StGB,
- Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c StGB,
- Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB),
- unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB),
- Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG).

Ferner die „anderen“ Verkehrsdelikte:

- fahrlässige Körperverletzung (§ 229 StGB),
- fahrlässige Tötung (§ 222 StGB),
- Nötigung gemäß § 240 StGB,

sofern diese Delikte im Straßenverkehr begangen werden. Ausgeklammert wird der gesamte Bereich der Ordnungswidrigkeiten.

Fahrerlaubnis, die sich als außerordentlich effizient erwiesen hat, nicht, dass nur sie hinreichenden Erfolg gewährleistet. Wer sich fragt, ob eine einschneidende Maßnahme die erhofften Wirkungen zeitigen wird – also die Wirkprognose anstellt –, muss sicher sein, dass ein weniger empfindliches Mittel versagen wird. Ergibt sich, dass das mildere Mittel ebenso wirksam sein wird, ist für die schärfere Maßnahme kein Raum. In Bezug auf die Entziehung der Fahrerlaubnis ist zu fragen, ob zu dieser Maßregel allzu schnell gegriffen wird und statt ihrer unter bestimmten Kautelen ein Fahrverbot eher gerechtfertigt wäre, auch bei Alkoholdelikten.

Die Untersuchung der Effizienz der wegen Verkehrsstraftaten verhängten Sanktionen konzentriert sich demgemäß auf die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Anordnung der Sperre nach §§ 69, 69a StGB, wobei auch der Anwendungsbereich dieser Maßregel in Abgrenzung zum Fahrverbot nach § 44 StGB zu betrachten ist. Hauptsächlich ist das dem Verkehrsrichter zu Gebote stehende rechtliche Instrumentarium *de lege lata* festzustellen, dies allerdings vor allem unter dem Gesichtspunkt, inwieweit es derzeit auf der Grundlage des geltenden Rechts möglich ist, die Entziehung der Fahrerlaubnis zu vermeiden oder doch einzuschränken und in welchem Umfang es vertreten werden kann, bei der Bemessung der Sperrfrist restriktiv zu verfahren oder die Sperre vorzeitig aufzuheben. Auf Reformvorschläge, wie Aussetzung der Entziehung der Fahrerlaubnis zur Bewährung, Anhebung der Obergrenze des Fahrverbots, wird ergänzend eingegangen.

### 1. Fahrverbot (§ 44 StGB)

a) Das Fahrverbot setzt eine beim Führen eines Kraftfahrzeugs begangene Straftat voraus. Dies trifft zu auf die „reinen“ Verkehrsstraftaten nach § 315b StGB; § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB; § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB; § 316 StGB; § 21 StVG, ferner auf die „anderen“ Verkehrsdelikte nach §§ 229, 222, 240 StGB. Sie alle setzen tatbestandlich ein Fehlverhalten im Straßenverkehr voraus oder knüpfen daran an.

Ein Fahrverbot kommt ferner bei Tatbegehung „unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers“ in Betracht, so bei unerlaubtem (Sich-)Entfernen vom Unfallort nach § 142 StGB; es ist als „reines“ Verkehrsdelikt ebenfalls Gegenstand der Untersuchung.

b) Das Fahrverbot ist eine verkehrsspezifische Nebenstrafe. Der Täter muss zusätzlich zu einer Freiheits- oder Geldstrafe verurteilt werden. Ob neben der Hauptstrafe ein Fahrverbot erforderlich ist, um den Strafzweck zu erreichen, ist grundsätzlich in das pflichtgemäße Ermessen des Gerichts gestellt. Denn nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StGB *kann* das Gericht ein Fahrver-

bot für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten anordnen. Dies richtet sich nach den allgemeinen Strafzumessungsregeln des § 46 StGB. Das Fahrverbot muss dem Verschulden des Täters und dem Maß seiner Pflichtwidrigkeit entsprechen. Im Vordergrund stehen spezialpräventive Gründe. Das Fahrverbot ist als Denkkettel- und Besinnungsstrafe gedacht; mit ihr soll auf leichtsinnige, nachlässige oder sonst besonders pflichtvergessene Kraftfahrer eingewirkt werden, um die künftige Beachtung der Verkehrsregeln zu erreichen<sup>2</sup>. Hinzu treten generalpräventive Überlegungen. Das Fahrverbot ist oft mehr als die Hauptstrafe geeignet, auf leichtsinnige andere Kraftfahrer abschreckend zu wirken. Die heute ganz herrschende Meinung hält es daher auch kriminalpolitisch nachdrücklich für nützlich, ein Fahrverbot maßgeblich auch aus Gründen dritt- abschreckender Art anzuordnen<sup>3</sup>.

- c) Nach § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB ist das Ermessen des Richters bei Anordnung eines Fahrverbots erheblich eingeschränkt. Hiernach ist ein Fahrverbot in den Fällen einer Verurteilung wegen alkoholbedingter Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB oder wegen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB „in der Regel“ anzuordnen, sofern von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen wird. In diesem Fall genügt zur Anordnung des Fahrverbots die Feststellung der (Alkohol-)Anlasstat mit dem Hinweis, dass die Fahrerlaubnis trotz Vorliegens der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB nicht entzogen wurde. Einer weiteren Begründung bedarf es im Allgemeinen nicht.

In der Praxis spielt diese Konstellation vor allem in Fällen des nachträglichen Wegfalls der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen eine Rolle, sei es, dass die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO nachhaltige Wirkungen gezeitigt hat, sei es, dass der Täter erfolgreich an einem Aufbauseminar („Nachschulung“) teilgenommen hat, sei es, dass diese und gegebenenfalls weitere Gesichtspunkte zusammengekommen für einen Wegfall der Ungeeignetheit sprechen. Dies kann dazu führen, dass nur noch für ein „symbolisches“ Fahrverbot Raum bleibt, weil die Zeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 51 Abs. 5 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 StGB zwingend auf das Fahrverbot anzurechnen ist<sup>4</sup>. Vorteilhafte Auswirkungen dieser Praxis können sich gerade für den gefährlichen Täter ergeben, bei dem strafprozessuale Zwangsmittel notwendig waren, um ihn sofort aus dem Straßenverkehr auszuschalten<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Vgl. Geppert in LK, 11. Aufl., § 44 Rn. 2, 24 f.

<sup>3</sup> Vgl. Geppert a.a.O., Rn. 30.

<sup>4</sup> Vgl. BGHSt 29, 58; Geppert a.a.O. Rn. 35f.; Hentschel, Trunkenheit-Fahrerlaubnisentziehung-Fahrverbot (im Folgenden: TFF), 8. Aufl., Rn. 921 f.

<sup>5</sup> Siehe dazu Kulemeier, Fahrverbot und Entzug der Fahrerlaubnis, S. 305.

- d) § 44 Abs. 1 Satz 1 StGB gestattet, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen dadurch vom Fahrverbot auszunehmen, dass dieses auf die Führung einer bestimmten Art von Kraftfahrzeugen begrenzt wird. Es handelt sich um Ausnahmefälle. Gedacht ist dabei vor allem an Berufskraftfahrer oder Landwirte, welche die Anlasstat nicht während der Berufs- oder Arbeitszeit und mit ihrem beruflich zu nutzenden Fahrzeug, sondern nach Feierabend mit einem für Privatfahrten benutzten Pkw oder Motorrad begangen haben<sup>6</sup>.
- e) Der Stellenwert des strafrechtlichen Fahrverbots im System der strafrechtlichen Sanktionen ist erheblich. Seine Charakterisierung als „Denkzettel und Besinnungsstrafe“ drückt dies möglicherweise ungenügend aus. Wie die Erfahrung zeigt, ist das Fahrverbot, wenn eine Strafe weh tun soll, eine höchst wirksame Strafe. Selten wird um eine Sanktion mit solcher Hartnäckigkeit gekämpft, wie um das Fahrverbot. Eher wird eine Erhöhung, ja sogar eine Verdoppelung der üblichen Geldstrafe akzeptiert als die Anordnung eines Fahrverbots, selbst wenn es auf das Mindestmaß bemessen wird. Ein Fahrverbot wird nicht nur als unangenehm und lästig, sondern gerade in sogenannten bürgerlichen Kreisen als ehrenrührig empfunden, weshalb man es vor der Kollegen- und Nachbarschaft möglichst verborgen hält<sup>7</sup>. Ungeachtet dessen hat das Fahrverbot in der verkehrserichtlichen Praxis geringe Bedeutung<sup>8</sup>. Verkehrsstraftaten haben weit häufiger die Entziehung der Fahrerlaubnis zur Folge, als ein Fahrverbot. Auf dieses wird, wie erwähnt, erst ausgewichen, wenn die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nach der Tat im Einzelfall entfallen ist. Im Übrigen wird das Fahrverbot bei Verkehrsstraftaten nicht als geeignete Sanktion angesehen. Gegenstand der Diskussion ist demgegenüber gewissermaßen der untere Rand des Spektrums, nämlich die Frage nach dem (Mindest-)Maß des Pflichtverstoßes, von dem an die Anordnung des Fahrverbots überhaupt erst als verhältnismäßig gelten kann<sup>9</sup>. Doch hat der Gesetzgeber das Fahrverbot, wie sich aus § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB ergibt, auch für Verkehrsstraftaten von Gewicht vorgesehen.

## 2. Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB)

- a) Wie das Fahrverbot setzt die Entziehung der Fahrerlaubnis eine „beim Führen eines Kraftfahrzeugs“ begangene (rechtswidrige; d.h. nicht not-

6 Vgl. Geppert a.a.O., Rn. 45.

7 Stöckel, 39. VGT 2001, 83 f.; ferner Röwer ebenda, S. 73.

8 Vgl. Kulemeier a.a.O., S. 168 ff., 362 f.

9 Vgl. Geppert a.a.O., Rn. 6 f.; Molketin, Fahrverbot (§ 44 StGB) nur bei erheblichen Anlasstaten?, NZV 2001, 411.

wendig schuldhaft) Tat oder Tatbegehung „unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers“ voraus.

- b) Aus der „Tat“ muss sich ergeben, dass der Täter zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet ist. Es dürfen also nur solche Umstände berücksichtigt werden, die mit der Tat irgendwie zusammenhängen, die Tat beeinflusst haben. Das gilt auch für die Persönlichkeit des Täters; eine Gesamtwürdigung der Täterpersönlichkeit, die sich auf alle ihre Eigenschaften selbst insoweit erstreckt, als sie nicht in der Tat zum Ausdruck gekommen sind, ist unzulässig<sup>10</sup>. Soweit hiernach die Gesamtpersönlichkeit des Täters zu beurteilen ist, kommen als Kriterien sein Vorleben, namentlich Vorstrafen, zumal einschlägiger Art, aber auch langes unfallfreies Fahren, ferner sein Verhalten nach der Tat sowie alle sonstigen Persönlichkeitsmerkmale und Umstände in Betracht, aus denen Rückschlüsse auf mangelndes Verantwortungsbewusstsein im Straßenverkehr gezogen werden können.
- c) Die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen kann auf körperlichen, geistigen oder charakterlichen Mängeln beruhen. Der charakterliche Mangel bildet in der gerichtlichen Praxis den weitaus häufigsten Fall der Anwendung von § 69 StGB. Es muss sich um einen Charaktermangel handeln, der sich im Umgang mit einem Kraftfahrzeug erweist und der sich bei der Teilnahme am Kraftverkehr verhängnisvoll auswirken kann. Er liegt vor, wenn nicht erwartet werden kann, dass der Täter gewillt und fähig ist, dem Missbrauch des verführerischen Kraftpakets Auto zu widerstehen und den besonderen Gefahren zu begegnen, die sich aus der Führung des Kraftfahrzeugs für ihn bzw. für ihn und die Allgemeinheit ergeben<sup>11</sup>. Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen hat nur jemand, der beim Fahren andere nicht gefährdet<sup>12</sup>.

Dies erfordert

- die Bereitschaft zur selbstkritischen Verhaltensbeobachtung und -kontrolle,
- Selbstbeherrschung auch unter belastenden Erlebnissen,
- Verständnis gegenüber dem Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer,
- soziale Anpassung unter Unterdrückung egozentrischer Selbstdurchsetzung,
- Verzicht auf Ausnutzung riskanter Situationen<sup>13</sup>.

Der sicherheitsbewusste Kraftfahrer vertraut nicht unreflektiert auf einen guten Ausgang, kalkuliert vielmehr mögliche Risiken ein und sucht sie zu

---

10 Janiszewski, Verkehrsstrafrecht, 4. Aufl., Rn. 709; Hentschel TFF, Rn. 607 f.

11 Vgl. BGHSt 5, 168, 174 ff.; BGH NJW 1954, 1167; Hentschel TFF, Rn. 599, 601.

12 BGHSt 7, 165, 172.

13 Vgl. Bode/Winkler, Fahrerlaubnis, 3. Aufl., § 3 Rn. 71 ff.

vermeiden, auch unter Preisgabe kurzfristiger Vorteile. Aufgabe des Strafrichters ist es, bestehende Risikosachverhalte festzustellen und zu bewerten<sup>14</sup>.

- d) Der Eignungsmangel wird im Augenblick der (tatrichterlichen) Entscheidung geprüft<sup>15</sup> und bedeutet der Sache nach, dass der Angeklagte erneut in Situationen geraten wird, die in ein Verkehrsdelikt münden, so dass künftige Gefährdung der Allgemeinheit angenommen werden muss. Sichere Gewissheit, dass der Angeklagte die Allgemeinheit durch weitere Straftaten gefährden wird, braucht nicht zu bestehen. Es genügt die Wahrscheinlichkeit eines Rückfalls im Sinne nahe liegender, gesteigerter Möglichkeit<sup>16</sup>. Das Gericht trifft eine Prognoseentscheidung<sup>17</sup>. Der Eignungsmangel im Sinne des § 69 StGB drückt sich in der Gefährlichkeit des Täters und damit der Gefährdung der Allgemeinheit durch ihn aus<sup>18</sup>. Das Gefährdungsmoment ist Charakteristikum der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen.
- e) Für den in § 69 Abs. 2 StGB aufgestellten Katalog von Tatbeständen hat der Gesetzgeber die richterliche Prognose und Bewertung gewissermaßen vorweggenommen. Damit ist dem Richter die Feststellung eines Eignungsmangels wesentlich erleichtert. Er kann sich mit summarischen Ausführungen begnügen und braucht nicht im Einzelnen zu begründen, warum er gerade aufgrund dieser Tat einen Eignungsmangel für erwiesen ansieht. In der Praxis gerät die Entziehung der Fahrerlaubnis bei den Regeltatbeständen des § 69 Abs. 2 StGB zu einem Automatismus<sup>19</sup>. Die vorgesehene Ausnahmemöglichkeit, statt der Entziehung der Fahrerlaubnis ein Fahrverbot zu verhängen, wird sehr selten genutzt.
- f) Die Dominanz der Entziehung der Fahrerlaubnis beruht auf ihrer Ausgestaltung als Maßregel der Sicherung und Besserung. Die Entziehung der Fahrerlaubnis dient dazu, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Die Sicherung der Allgemeinheit soll durch die Entfernung ungeeigneter, nämlich für die Verkehrssicherheit zu gefährlicher Kraftfahrer erreicht werden. Dem ist der Besserungszweck untergeordnet. Er ist nur als ein

---

14 Vgl. Frisch, Strafrichterliche Prognoseentscheidungen aus rechtswissenschaftlicher Sicht in: Frisch/Vogt, Prognoseentscheidungen in der strafrechtlichen Praxis, S. 55 ff., 62 f., 73 ff.; s. ferner ebenda S. 424f.

15 Geppert a.a.O., § 69 Rn. 58; Hentschel TFF, Rn. 612.

16 Geppert a.a.O., Rn. 65; Bode/Winkler a.a.O., § 3 Rn. 272.

17 Im Sinne von Frisch a.a.O.; ferner: Prognoseentscheidungen im Strafrecht, S. 63 f.; dazu Bode/Winkler a.a.O., Rn. 261ff., 283.

18 Vgl. Geppert a.a.O., Rn. 58.

19 Kulemeier a.a.O., S. 297, 326; Krehl, Regel und Ausnahme bei der Entziehung der Fahrerlaubnis, DAR 1986, 34.

Mittel anzusehen, die Sicherheit der Allgemeinheit zu erreichen und kann deshalb auch nur so lange mit herangezogen werden, als es der Sicherung vor diesem Täter bedarf.

Daraus folgt: Die Sicherheit des Straßenverkehrs hat unbedingten Vorrang vor – möglicherweise existenzvernichtenden – Konsequenzen der Entziehung der Fahrerlaubnis für den von dieser Maßregel Betroffenen. Damit ist Kompromissentscheidungen eine klare Absage zu erteilen (siehe nachfolgend Ziff. 5).

Andererseits werden starre und schematische Regelungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis den vielfältigen Fallgestaltungen, wie sie in der Praxis auftreten, nicht gerecht<sup>20</sup>. Ergibt sich, dass eine zunächst gegebene Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen entfallen ist, muss die Entziehung der Fahrerlaubnis unterbleiben, weil auf den Zeitpunkt der richterlichen Entscheidung abzustellen ist.

### 3. Vermeidung der Entziehung der Fahrerlaubnis

- a) So kann die Ungeeignetheit im Sinne des § 69 StGB im Einzelfall bereits durch bloßen Zeitablauf wegfallen<sup>21</sup>. Dies kann jedoch, wenn überhaupt, nur bei nach Jahren zu bemessenden Zeiträumen zwischen Verkehrsverstoß und Aburteilung in Betracht kommen.

Auf welchen Gründen die Verfahrensverzögerung beruht, ist dabei in aller Regel ohne Belang. Auch Verfahrensverzögerungen, die der Angeklagte zu vertreten hat, etwa durch Stellung von Beweisanträgen oder Ausschöpfung von Rechtsmitteln, dürfen nicht zum Anlass für eine der Sache nach nicht (mehr) gerechtfertigte Entziehung der Fahrerlaubnis genommen werden<sup>22</sup>, es sei denn, dass aus böswillig verschleppendem Prozessverhalten auf einen für § 69 StGB relevanten charakterlichen Mangel geschlossen werden kann<sup>23</sup>.

Ist die Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO vorläufig entzogen oder der Führerschein sichergestellt bzw. beschlagnahmt worden (§ 94 Abs. 3 StPO), entfällt der ursprüngliche Eignungsmangel auch bei längerer Dauer vorläufiger Maßnahmen nicht ohne weiteres<sup>24</sup>. Ob die vorläufigen Maßnah-

---

20 Rebmann, Aktuelle Probleme und neue Tendenzen im Deutschen Verkehrsstrafrecht, DAR 1978, 300; Kulemeier a.a.O., S. 297 f., 345.

21 Schulz, Wegfall der Ungeeignetheit im Sinne des § 69 StGB durch Zeitablauf, NZV 1997, 62; Hentschel TFF, Rn. 613, 619.

22 Hentschel, Fahrerlaubnisentziehung als Strafe für Prozessverschleppung?, DAR 1976, 150; Hentschel TFF, Rn. 617, 708, 869.

23 Geppert a.a.O., Rn. 76.

24 Geppert a.a.O., Rn. 95 f.; Hentschel TFF, Rn. 616; BGH NStZ 2001, 32.

men bereits nachhaltig gewirkt und den Täter im erforderlichen Maße beeindruckt haben, wird sich oftmals nur im Zusammenwirken mit gezielten Bemühungen des Täters nach der Tat ergeben.

- b) Als gezielte Maßnahmen bis zur Hauptverhandlung erster oder zweiter Instanz kommen in Betracht:
  - aa) Erfolgreiche Teilnahme an einem Nachschulungskurs zur Entwicklung einer risikobewussten Einstellung im Straßenverkehr<sup>25</sup>.
  - bb) Wiedergutmachung des Schadens und Täter-Opfer-Ausgleich, sofern Dritte durch die Straftat geschädigt worden sind.

Für den Täter-Opfer-Ausgleich nach § 46a Nr. 1 StGB genügt bereits das Bemühen um den Ausgleich mit dem Verletzten und das ernsthafte Erstreben der Wiedergutmachung. Jedoch sind für das Bemühen und ernsthafte Erstreben beträchtliche Anstrengungen des Täters von Nöten. Vor allem bei fahrlässiger Tötung im Straßenverkehr, noch dazu aufgrund alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit, wird das Bemühen um einen Ausgleich kaum jemals ausreichen können, um zu einer von allen Beteiligten akzeptierten und mitgetragenen Regelung zu finden, die geeignet ist, die aufgrund der Straftat entstandenen Konflikte beizulegen oder zumindest zu entschärfen. Nicht selten – und aus verständlichen Gründen – werden die Angehörigen eines durch ein Fahrlässigkeitsdelikt im Straßenverkehr Getöteten dem Täter mit offener Feindschaft gegenüberstehen und seine Versuche um Entschuldigung und Versöhnung geradezu als Affront empfinden. Für Schwerverletzte wird ähnliches gelten. Derartige Konflikte lassen sich, wenn überhaupt, nur durch Einschaltung eines Schlichters (§ 155b StPO) bewältigen, erfordern auch finanzielle Opferbereitschaft des für die Straftat Verantwortlichen. Es kommt hinzu, dass ein Ausgleich in dem in § 46a Nr. 1 StGB vorausgesetzten Sinne kaum je möglich sein wird, wenn der Täter seine Hauptverantwortlichkeit für das Tötungsverbrechen nicht rückhaltlos eingesteht<sup>26</sup>.

- c) Ist der Beschuldigte zu den vorstehend angeführten gezielten Maßnahmen bereit, kann er die Einstellung des Verfahrens unter Auflagen erreichen (§ 153a Abs. 1 Nr. 5 und 6 StPO).

#### 4. Sperre (§ 69a StGB)

Wird die Fahrerlaubnis entzogen, ist die Bestimmung einer Sperre nach § 69a Abs. 1 StGB unausweichlich. Eine isolierte Entziehung der Fahrerlaubnis ohne

<sup>25</sup> Bode/Winkler a.a.O., § 12 Rn. 45 ff.; Janiszewski a.a.O., Rn. 719a.

<sup>26</sup> Vgl. Tröndle/Fischer, StGB, 50. Aufl., § 46a Rn. 2, 4; ferner OLG Stuttgart NSZ 1996, 390, 391.

Sperrfrist ist unzulässig<sup>27</sup>. Mindest- und Höchstmaße der Sperrfrisdauer ergeben sich aus § 69a Abs. 1, 3 StGB.

- a) Die Dauer der Sperre ist nach dem Grad des Eignungsmangels zu bemessen, d.h. so lang, wie die Nichteignung des Betreffenden, gerechnet vom Zeitpunkt der Aburteilung, voraussichtlich dauern wird. Der Richter hat, wie bei der Entziehung der Fahrerlaubnis, eine Prognoseentscheidung zu treffen. Spezialprävention gibt den Ausschlag; generalpräventive Gesichtspunkte bleiben außer Betracht.

Für die Beurteilung ist ausschlaggebend, ob und wann damit zu rechnen ist, dass der Verurteilte wieder zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sein wird. Das Ausmaß des Charaktermangels gibt den Ausschlag; daneben sind die Folgen zu berücksichtigen, die durch den Verlust der Fahrerlaubnis für den Verurteilten eintreten.

In der Praxis haben sich bestimmte Richtwerte herausgebildet, die einerseits der Vereinheitlichung dienen, andererseits daran vorbeigehen, dass die Bemessung der Sperrfrist allein nach der Persönlichkeit des Verurteilten erfolgen muss<sup>28</sup>. Insbesondere sind, wie bei der Frage, ob die Entziehung der Fahrerlaubnis überhaupt erforderlich ist, gezielte Maßnahmen des Täters (siehe Ziffer 3b) in Rechnung zu stellen. So kann die erfolgreiche Teilnahme an einem Aufbauseminar zu einer deutlich kürzeren Sperre als bei sonst üblicher schematischer Handhabung berechtigen<sup>29</sup>.

- b) Die durch eine rechtswidrige Tat im Sinne des § 69 StGB offenbar werden den charakterlichen Defizite können sich bei der Führung von Kraftfahrzeugen jeder Art auswirken. Es ist deshalb regelmäßig geboten, entsprechend der generellen Ungeeignetheit des Täters eine Totalsperre zu verhängen<sup>30</sup>. Nur ausnahmsweise kann das Gericht nach § 69a Abs. 2 StGB bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre ausnehmen. Es gilt im Wesentlichen das in Ziffer 1d) Gesagte. Für die Entziehung der Fahrerlaubnis ergeben sich insoweit Besonderheiten, als die Fahrerlaubnis trotz der Beschränkung der Sperre in vollem Umfang entzogen bleibt. Es ist Sache der Verwaltungsbehörde, dem Angeklagten auf Antrag für die von der Sperre ausgenommene Fahrzeugart eine Fahrerlaubnis zu erteilen.
- c) Die vorzeitige Aufhebung der Sperre gemäß § 69a Abs. 7 StGB stellt ein Korrektiv dar, das sich aus dem Wesen der richterlichen Prognose als einer (nur) vorausschauenden Beurteilung herleitet und dem präventiven Cha-

---

27 Tröndle/Fischer a.a.O., § 69a Rn. 2.

28 Hentschel TFF, Rn. 709; Bode/Winkler a.a.O., § 8 Rn. 61 ff.

29 Bode/Winkler a.a.O., Rn. 69 ff.

30 Schulz in HK-StVR, § 69a Rn. 23.

rakter der Fahrerlaubnisentziehung ebenso Rechnung trägt, wie dem Übermaßverbot. Sie ermöglicht es, einer wider Erwarten anders, nämlich günstiger verlaufenen Entwicklung dadurch gerecht zu werden, dass die Sperre vor Ablauf der festgesetzten Frist aufgehoben wird<sup>31</sup>. Für die gerichtliche Prognoseentscheidung wird nicht Gewissheit im Sinne voller persönlicher Überzeugung verlangt, wie sie für einen Schuldspruch erforderlich ist; es genügt die hinreichende Wahrscheinlichkeit, dass der Täter sich im Straßenverkehr nicht mehr als gefährlich erweisen wird. Demgemäß muss auch nicht die sichere Feststellung getroffen werden, dass der Verurteilte seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wiedererlangt hat, insbesondere darf nicht positive Beweisführung hinsichtlich der wiedererlangten Kraftfahreignung gefordert werden. Es reicht aus, wenn die Teilnahme des Verurteilten am Straßenverkehr wieder verantwortbar erscheint<sup>32</sup>.

Für die Prognoseentscheidung müssen gravierende Gründe streiten, wie

- Durchführung einer Entziehungskur,
- erfolgreiche Teilnahme an einem Aufbauseminar für alkoholauffällige Kraftfahrer,
- andere Nachschulungsmaßnahmen<sup>33</sup>.

Die Teilnahme an einer Nachschulungsmaßnahme stellt den Hauptanwendungsbereich im Rahmen des § 69a Abs. 7 StGB dar<sup>34</sup>. Um die Bereitschaft zur Teilnahme an Aufbauseminaren zu fördern, hat der Gesetzgeber die Mindestfrist des § 69a Abs. 7 Satz 2 StGB von sechs auf drei Monate gesenkt<sup>35</sup>.

##### 5. Fahrverbot statt Entziehung der Fahrerlaubnis?

Nimmt man alles zusammen, ergibt sich, dass dem Verkehrsdelinquenten goldene Brücken gebaut werden, um eine Entziehung der Fahrerlaubnis zu vermeiden oder deren Wirkungen abzumildern. Aufgrund der kriminologischen Befunde wiederum darf angenommen werden, dass in einer beträchtlichen Zahl der Fälle einmaliges Versagen vorliegt und dem „Ausrutscher“ nicht eine in der Persönlichkeit tief verankerte charakterliche Ungeeignetheit zugrunde liegt, sondern ein Fehlverhalten, das mit weniger einschneidenden Mitteln korrigiert werden kann. An dem Maßstab der Verkehrssicherheit gemessen – und dieser allein ist maßgeblich – kommt es

---

31 Schulz a.a.O., Rn. 48.

32 Geppert a.a.O., § 69a Rn. 82.

33 Vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl., § 69a StGB Rn. 14.

34 Vgl. Janiszewski a.a.O., Rn. 751 ff., 805 ff., s. dazu LG Hof NZV 2001, 92.

35 Hentschel a.a.O.

darauf an herauszufinden, ob dem Verkehrsstraftäter nur einmaliges Versagen zum Verhängnis geworden ist oder ob er aufgrund persönlichkeitsbezogener, verfestigter Verhaltensweisen als gefährlich gelten muss. Indessen werden die vom Gesetzgeber eröffneten Wege, ebenso die in der Rechtsprechung aufgezeigten Spielräume, nicht in dem gebotenen Maße genutzt, geschweige denn ausgeschöpft.

Die in der täglichen Praxis der Gerichte und Staatsanwaltschaften völlig im Vordergrund stehenden Fälle des § 69 Abs. 2 StGB führen, wie erwähnt, durchweg automatisch zur Entziehung der Fahrerlaubnis. Die Behauptung, dass aus einer einmaligen (Katalog-)Tat, die gegenüber der Masse der vorkommenden entsprechenden Taten keine wesentlichen Besonderheiten aufweist, die unwiderlegliche Vermutung der qualifizierten Rückfallgefahr abgeleitet wird<sup>36</sup>, trifft allerdings nicht zu. Schon ein kurzer Blick in die gängige Kommentarliteratur zeigt auf, dass bei Taten mit Ausnahmecharakter von der Entziehung der Fahrerlaubnis auch in den Fällen des § 69 Abs. 2 StGB abgesehen wird<sup>37</sup>. Soweit jedoch aufgrund der Besonderheiten der Tat oder besonderer Umstände in der Persönlichkeit des Täters von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen wird, dürfte bei der Beurteilung der Tat als Ausnahmefall, der die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB widerlegt, hin und wieder ein unzutreffender Maßstab angelegt werden. Entscheidend ist die Gefährlichkeit des Täters für die Allgemeinheit und die von ihm ausgehende Gefährdung des Straßenverkehrs. Es kommt daher darauf an, ob sich aus der Tat die Bereitschaft zu riskantem Verhalten ableiten lässt. Ob die Tat Bagatelldarstellung hat oder ob die Entziehung der Fahrerlaubnis einschneidende, geradezu existenzvernichtende Wirkungen hat, ist als solches ohne Belang. Gerade der Umstand, dass ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss nur für eine geringe Wegstrecke geführt wird, spricht nicht in jedem Fall für einen Ausnahmecharakter der damit begangenen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB. Er kann vielmehr Beleg dafür sein, dass der Kraftfahrer besonders verantwortungslos ist und nicht einmal zu geringfügigem Verzicht bereit. Ähnliches gilt für einschneidende oder gar existenzvernichtende Folgen der Entziehung der Fahrerlaubnis. Können nicht einmal derart einschneidende Wirkungen Selbstzügelung des Täters bewirken, muss die Frage gestellt werden, ob er im besonderen Maße risikobereit ist und von ihm seiner Persönlichkeit nach Gefährdungen des Straßenverkehrs ausgehen werden, die nicht anders als durch Entziehung der Fahrerlaubnis zu beseitigen sind.

Sachgerechte Ergebnisse lässt eine Betrachtung verfestigter Verhaltensweisen des Verkehrsstraftäters erwarten, die in seiner Persönlichkeit tief

---

36 So Schönemann, Überkriminalisierung im Verkehrsstrafrecht, DAR 1998, 430.

37 Vgl. nur Tröndle/Fischer a.a.O., § 69 Rn. 10.

verwurzelt sind. So kommt es bei der Aburteilung eines Alkoholdelikts darauf an, wie verfestigt das Trinkverhalten des Angeklagten ist. In der Praxis werden die pathologischen Ursachen alkoholbedingten Fehlverhaltens nicht immer richtig erkannt. Insbesondere bei Ersttätern darf nicht vorschnell eine zu behebende charakterliche Ungeeignetheit angenommen werden. Bei hohen Blutalkoholkonzentrationen nahe der 2-Promille-Grenze ohne Auffälligkeiten im Verhalten des Betroffenen besteht der Verdacht einer Alkoholabhängigkeit, zumal, wenn derartige Alkoholwerte bereits am Vormittag erreicht sind<sup>38</sup>. Einen charakterlichen Eignungsmangel im Sinne einer verfestigten Fehlhaltung kann aber auch ein Kraftfahrer offenbaren, der aus „erzieherischen“ Gründen den Überhol-Fahrstreifen der Autobahn durch grundloses Langsamfahren absichtlich blockiert, um andere Verkehrsteilnehmer zu zwingen, sich entsprechend seinen eigenen verkehrspolitischen Überzeugungen zu verhalten. Wer den öffentlichen Straßenverkehr zur gewaltsamen Durchsetzung solcher Überzeugungen missbraucht und dadurch bewusst Aggressionen, Kurzschlusshandlungen und Vergeltungsmaßnahmen der von ihm Genötigten provoziert, ist als Kraftfahrer gefährlich und damit ungeeignet<sup>39</sup>. Derartiges Nötigungsverhalten rechtfertigt allemal die Entziehung der Fahrerlaubnis. Ähnlich kann es sich bei unerlaubtem Entfernen vom Unfallort verhalten. Gerade derart bewiesene Flucht aus der Verantwortung deutet eher auf Bereitschaft zum Risikoverhalten hin als auf Selbstbeherrschung auch unter belastenden Erlebnissen. Die Auffassung, die Aufnahme des § 142 StGB in den Regelkatalog des § 69 Abs. 2 StGB sei kaum zu rechtfertigen<sup>40</sup>, ist abzulehnen.

Kommt es demgemäß darauf an, ob sich die charakterliche Ungeeignetheit auf verfestigte persönlichkeits-eigene Merkmale zurückführen lässt, stellt sich auf der anderen Seite die Frage, ob bei Feststellung bestimmter günstiger Verhaltensmuster fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gerade *nicht* vorliegt, was dann auch bei Katalogtaten des § 69 Abs. 2 StGB Bedeutung gewinnen kann. Für die Prognoseentscheidung kommt es auch hier nicht darauf an, die vorhandene Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen positiv zu beweisen, sondern eine hinreichende Wahrscheinlichkeit dafür zu belegen, dass erneute Verkehrsstraftaten nicht zu erwarten sind. Es spricht viel dafür, dass der sozial eingeordnete Verkehrsstraftäter, dem einmaliges Versagen vorzuwerfen ist, bereits durch die Tatsache der Einleitung des Ermitt-

---

38 Kulemeier a.a.O., S. 294; Bode/Winkler a.a.O., § 3 Rn. 123; OLG Naumburg BA 2001, 457, 458. 39 Hentschel TFF, Rn. 602.

40 So Kulemeier a.a.O., S. 298 f.; verfehlt auch Schönemann a.a.O., S. 426 ff.; vgl. ferner Himmelreich, Fehlgeschlagene „tätige Reue“ im Rahmen der Verkehrsunfallflucht als Ausnahmegrund bei Fahrerlaubnis-Entzug, DAR 2001, 486.

lungsverfahrens und der gerichtlichen Aburteilung – insbesondere, wenn eine Hauptverhandlung durchgeführt wird – aber auch durch die Rufschädigung im Bekannten- und Kollegenkreis und weitere Gesichtspunkte derart nachhaltig berührt ist, dass er nicht erneut verantwortungslos und damit verkehrsfährdend handeln wird. Unter der Prämisse, dass der Täter seiner Persönlichkeit nach grundsätzlich bereit ist, Risiken im Straßenverkehr zu vermeiden und sich verantwortungsbewusst zu verhalten, lassen sich als Momente, welche die Einstellung des Täters zur Tat kennzeichnen und möglicherweise gegen fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sprechen, anführen:

- Motive der Fahrt, eine mögliche Veranlassung durch einen Dritten,
- die Sorge um die Gefährdung weiterer Verkehrsteilnehmer bzw. um Verletzte nach der Tat,
- Entstehen für den angerichteten Schaden,
- schwere eigene Verletzungen oder der Tod nahestehender Personen,
- wirtschaftliche Nachteile,
- Einsicht in drohende Maßnahmen der Strafverfolgung,
- die soziale Stellung des Täters, sein Alter, seine Verkehrserfahrung, seine Intelligenz oder Erziehung<sup>41</sup>.

Allerdings wird die soziale Sicherung eines ansonsten gefestigten Täters für sich genommen nicht ausreichen, Wiederholungsgefahr zu verneinen. Ebenso kann Einsicht in das Fehlverhalten, bezeugte Reue oder Bereitschaft zur Wiedergutmachung entstandenen Schadens die günstige Prognoseentscheidung nicht allein stützen. Es kommt darauf an, tragfähige Kriterien herauszubilden, die eine zuverlässige Prognoseentscheidung zur Fahr-eignung ermöglichen.

Alles in allem spreche ich mich dafür aus, dass mehr als bisher auf ein Fahrverbot erkannt werden sollte. Als Nebenstrafe ist es Vorstufe gegenüber der verkehrsspezifischen Entziehung der Fahrerlaubnis. Das Fahrverbot soll den an und für sich geeigneten Kraftfahrer, der im Straßenverkehr lediglich in vorwerfbarer Weise versagt hat und in der Gefahr steht, durch weitere Verkehrsverstöße seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen einzubüßen, warnend abschrecken<sup>42</sup>. Das Fahrverbot soll den leichtsinnigen, zumeist erstmals auffallenden Kraftfahrer treffen. Schon die Lebenserfahrung – ebenso die jetzt vorliegenden kriminologischen Befunde – besagen, dass diese Wirkung den sozial eingeordneten Verkehrsstraffäter auf Dauer vor Wiederholungstaten bewahren wird. Der Entziehung der Fahrerlaubnis bedarf

---

41 Krehl a.a.O., S. 36; OLG Karlsruhe DAR 2001, 469 Nr. 408; LG Potsdam NZV 2001, 360.

42 Kulemeier a.a.O., S.306.

es dann nicht. Sie ist entsprechend ihrem Zweck als Maßregel der Sicherung (und Besserung) die Waffe gegen gefährliche Kraftfahrer, von denen für längere Zeit eine Gefährdung des Straßenverkehrs zu besorgen ist.

Den Staatsanwaltschaften und Gerichten wird eine fundierte Prognose nicht durchweg möglich sein. Dazu wird es in Anbetracht des erforderlichen Arbeitsaufwands sogar nur ausnahmsweise kommen. Der Beschuldigte wiederum wird in vielen Fällen bereits aus Zeitgründen nicht in der Lage sein, bis zur Hauptverhandlung eine Nachschulung zu absolvieren oder, wo es möglich ist, den Schaden wieder gut zu machen oder gar zum Täter-Opfer-Ausgleich zu gelangen. Derartige Bemühungen dürfen der zügigen Erledigung des Verfahrens andererseits nicht entgegen stehen. Dieses hat ohne Rücksicht auf das Verhalten des Täters seinen Fortgang zu nehmen. Es ist auch keine Frage, dass am Beginn des Ermittlungsverfahrens wegen Katalogtaten des § 69 Abs. 2 StGB die Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins, ggf. die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO zu erfolgen hat. Dem Täter wird es oftmals erst nach der Verurteilung möglich sein, die Wirkungen der Entziehung der Fahrerlaubnis zu mildern. Dies trifft ganz besonders auf Trunkenheitsdelikte nach § 316 StGB zu, die regelmäßig in kürzester Frist im Strafbefehlsverfahren geahndet werden<sup>43</sup>.

Allgemein hat zu gelten, dass Anstrengungen des Beschuldigten oder Verurteilten *aus eigenem Antrieb*, wenn auch mit Unterstützung seitens der Strafverfolgungsbehörden oder der Verteidigung, erfolgen und gewissermaßen *auf eigenes Risiko* gehen müssen. Es wäre verfehlt, wenn dem Täter suggeriert würde, er brauche seine Interessen allenfalls nach – gar noch verbindlichen – Zusagen der Staatsanwaltschaft oder des Gerichts zu wahren. Gefordert wird ein Umdenken von Seiten des Täters, ebenso der Strafverfolgungsbehörden. Maßgeblich ist das aktive Handeln des Beschuldigten oder Verurteilten im Eigeninteresse. Gerade der eigenverantwortlich und auf eigenes Wagnis Handelnde soll Aussicht auf Abmilderung erhalten. Von Seiten der Strafverfolgungsbehörden ist zu verlangen, gegenüber derartigen Tätern die von Gesetzes wegen eröffneten Möglichkeiten sachgerecht zu nutzen.

#### 6. Dauer des Fahrverbots

Die Obergrenze des § 44 StGB erscheint mit drei Monaten zu niedrig bemessen. Ist es nach der richterlichen Prognoseentscheidung vertretbar, von

---

43 Grohmann, Effizienz strafrechtlicher Sanktionen, VD 2002, 78, 80.

der Entziehung der Fahrerlaubnis abzusehen, kann, zumal bei Katalogtaten des § 69 Abs. 2 StGB, ein Fahrverbot von nur drei Monaten Dauer zur nötigen Einwirkung auf den Täter nicht immer genügen. Eine Anhebung des Fahrverbots auf sechs Monate ist auch im Hinblick auf generalpräventive Erwägungen sinnvoll<sup>44</sup>.

Wird die Entziehung der Fahrerlaubnis auf wirklich gefährliche Verkehrsstraftäter beschränkt, widerstreitet dies auch einer Aussetzung dieser Maßregel zur Bewährung. Kann die Verkehrssicherheit nicht anders als durch den Ausschluss des Verkehrsstraftäters vom Straßenverkehr gewährleistet werden, verbietet es sich, die Maßregel lediglich anzudrohen. Umgekehrt kann kaum vertreten werden, ein auf sechs Monate erhöhtes Fahrverbot zur Bewährung auszusetzen. Da das Fahrverbot den leichtsinnigen Täter beeindrucken soll, wird es nur durch *Vollzug* die nötigen Wirkungen entfalten.

### 7. Zusammenfassung

Die Dominanz der Entziehung der Fahrerlaubnis als verkehrsspezifische „Standard“-Sanktion ist unter dem Blickwinkel der Sicherung des Straßenverkehrs nicht zwingend. Auch bei Katalogtaten nach § 69 Abs. 2 StGB kann die Anordnung des Fahrverbots im Einzelfall hinreichende Gewähr für nachhaltige Abschreckung des Straftäters bieten. Der Gesetzgeber hat in § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB Raum für die Anordnung des Fahrverbots selbst in Fällen alkoholbedingter Verkehrsdelikte gegeben. Ebenso sind nach der gegenwärtigen Rechtslage Wege zur Vermeidung der Entziehung der Fahrerlaubnis, ebenso zur Beschränkung oder Abkürzung der Sperre, insbesondere auf Grund gezielter Maßnahmen des Täters, eröffnet. Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit sind jedoch unannehmbar. Steht die Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen nach richterlicher Überzeugung fest, kann die Sicherung der Allgemeinheit nur durch den Ausschluss des Täters vom Straßenverkehr erreicht werden. Unter dieser Voraussetzung darf auch bei Bagatelverstößen oder existenzbedrohenden Wirkungen der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht auf das Fahrverbot ausgewichen werden. Bestehen andererseits keine verfestigten Fehlhaltungen, erscheint es gerechtfertigt, den sozial integrierten Straftäter lediglich mit einem Fahrverbot zu belegen. Das Fahrverbot sollte auf sechs Monate heraufgesetzt werden, um auch bei schwerwiegenderen Taten eine angemessene Sanktionierung zu ermögli-

---

<sup>44</sup> Vgl. Kulemeier a.a.O., S. 318, 332, 337.

chen. Bei der dann gegebenen Bandbreite von einem Monat bis zu sechs Monaten ist eine Aussetzung des Fahrverbots zur Bewährung entbehrlich. Eine Aussetzung der Entziehung der Fahrerlaubnis zur Bewährung kommt nicht in Betracht.

## **Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen**

### **– Anreiz zur Nachschulung durch ihre Berücksichtigung bei verkehrsstrafrechtlichen Sanktionen –**

Oskar Riedmeyer, Rechtsanwalt, München

#### *1. Definition der Verkehrsstraftaten*

Unter Verkehrsstraftaten im hier zu besprechenden Sinne sollen nur die typischen Delikte aus dem Straßenverkehr heraus, also insbesondere Unfallflucht (§ 142 StGB), fahrlässige Tötung (§ 222 StGB), fahrlässige Körperverletzung (§ 230 StGB), gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315b StGB), Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c StGB), Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB), Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) und Kennzeichenmissbrauch (§ 22 StVG) verstanden werden. Delikte der allgemeinen Kriminalität, bei denen der verkehrsrechtliche Bezug nur das Transportmittel Auto darstellt, sind nicht Gegenstand dieser Betrachtung.

#### *2. Motive der Verkehrsstraftaten*

Die Frage der Effizienz von Sanktionen im Verkehrsstrafrecht ist in erster Linie die Frage, inwieweit sich durch die Bestrafung von Fehlverhalten die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen lässt.

Hierzu soll zunächst die Motivationslage bei Verkehrsstraftaten mit derjenigen bei der sogenannten allgemeinen Kriminalität verglichen werden.

Straftaten des allgemeinen Strafrechts, beispielsweise Diebstahl, Betrug, Totschlag, Sexualdelikte, werden zumeist von langer Hand geplant, vielfach wirken Mehrere im Rahmen eines gemeinsamen Tatplans zusammen. Motiv der Tat ist in vielen Fällen eine persönliche Bereicherung des Täters oder die Befriedigung abartiger Bedürfnisse.

Demgegenüber liegt den typischen Verkehrsstraftaten mit Ausnahme der §§ 21, 22 StVG regelmäßig keine Planung eines kriminellen Unrechts zugrunde. Die Delikte werden zumeist fahrlässig begangen, ohne dass ihre Verwirklichung gewollt wird. Aber auch, wenn die Taten vorsätzlich begangen werden (wie beispielsweise die Unfallflucht), entsteht der Tatentschluss aus einer unvorhergesehenen und meistens auch ungewohnten Situation heraus (die Unfallflucht wird beispielsweise oft durch die Angst vor Aufdeckung der Alkoholisierung ausgelöst). Auch der Ausgangspunkt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis ist in vielen Fällen eine Führerscheinmaßnahme des Strafgerichts.

Bei den meisten Verkehrsstraftaten erzielt der Täter keinen Gewinn im Sinne einer Beute. Die Unfallflucht wird in vielen Fällen nicht wegen des – ohnehin durch die Haftpflichtversicherung abgedeckten – Schadens, sondern wegen der mit der Unfallaufnahme verbundenen zeitlichen Unannehmlichkeiten oder zur Verdeckung der Alkoholisierung begangen.

Verkehrsdelikte zeichnen sich somit dadurch aus, dass es sich um *Situationsstaten* handelt. Täter kann jeder Verkehrsteilnehmer sein. Ein geringfügiger Fahrfehler eines ansonsten untadeligen Kfz-Führers kann den Tatvorwurf der fahrlässigen Körperverletzung begründen.

Andererseits wird die Gefahr der Verwirklichung einer Verkehrsstraftat erheblich durch das jeweilige generelle Verhalten im Straßenverkehr beeinflusst. Wer aggressiv fährt und Geschwindigkeitsbegrenzungen regelmäßig überschreitet, wird öfter einen Unfall verursachen, als der defensive, umsichtige Fahrer, der ernsthaft versucht, sich an die StVO zu halten.

Die Untersuchungen von Jehle<sup>1</sup> bestätigen diese Thesen. Verkehrsstraftäter weisen zumeist nur Verurteilungen aus diesem Bereich auf, und die Rückfallhäufigkeit liegt unterhalb des Durchschnitts der allgemeinen Kriminalität. Dieses Ergebnis überrascht nicht. Der Verkehrsstraftäter handelt nicht aus krimineller Energie heraus, er hat keine rechtsfeindliche Einstellung, vielmehr bewegt er sich im „sonstigen Leben“ beanstandungsfrei.

Es wäre aber ein vordergründiger Schluss, das bisherige System der Verkehrsstrafen deshalb als besonders effektiv anzusehen, weil die Rückfallhäufigkeit unterhalb der des allgemeinen Strafrechts liegt. Wenn man aus der geringeren Rückfallhäufigkeit auf die Effektivität schließt, übersieht man, dass der Verkehrsstraftäter zumeist nur dann rückfällig werden kann, wenn er wieder in die auslösende Situation gerät. Für die Unfallflucht muss er zunächst wieder einen Unfall haben. Durch dieses Regulativ ist die Wahrscheinlichkeit des Rückfalls objektiv geringer, als bei der allgemeinen Kriminalität.

Der Sinn von Verkehrsstrafen kann daher nicht nur darin liegen, den Täter im Sinne der Spezialprävention von der Planung und Begehung einer erneuten Tat abzuhalten. Eine solche Planung findet nämlich regelmäßig nicht statt. Die Wahrscheinlichkeit, in eine die Straftat auslösende Situation zu geraten, muss verringert werden. Die Verkehrsstrafe muss die Einstellung des Betroffenen zum Straßenverkehr generell verändern.

---

<sup>1</sup> Siehe das vorstehende Referat von Jehle.

### 3. *Gedanke der Nachschulung des Verkehrsteilnehmers*

Das derzeitige System des Verkehrsstrafrechts ist ein rein repressives System. Es sieht die Geld- oder Gefängnisstrafe als Hauptstrafe sowie das Fahrverbot als Nebenstrafe und den Entzug der Fahrerlaubnis mit verbundener Sperrfrist als Maßregel der Sicherung und Besserung vor. Die Verhaltensänderung soll durch Abschreckung veranlasst werden.

Es stellt sich die Frage, ob dies allein ausreicht, ob insbesondere der Weg mancher Staatsanwaltschaften und Gerichte, die Strafen ständig zu verschärfen, der richtige ist. Die Einstellung zum Straßenverkehr wird durch Angst vor den Folgen eines Fehlverhaltens nicht wesentlich beeinflusst. Dies zeigt sich beispielsweise daran, dass sogar die Lebensgefahr in die sich ein alkoholisierter Fahrer begibt, von diesem völlig negiert wird. Strafe wird daher nur sehr bedingt zu einer Verhaltensänderung im Straßenverkehr führen. Der Verkehrsteilnehmer wird regelmäßig nicht seine Einstellung zum Straßenverkehr verändern, sondern nur dort vorsichtiger sein, wo er Kontrollen vermutet. Notwendig ist vielmehr, den Verkehrsteilnehmer durch individuelle Nachschulung zu sensibilisieren, wie sein allgemeines Verhalten die Sicherheit im Straßenverkehr beeinflusst.

Der Gedanke der Nachschulung des auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmers ist systematisch im Strafrecht nicht vorgesehen. Zwar ist die Teilnahme an einer Nachschulung regelmäßig als positives Nachtatverhalten bei der Strafzumessung zu berücksichtigen<sup>2</sup> und kann eine vorzeitige Aufhebung der Sperre gemäß § 69a Abs. 7 StGB begründen. Gesetzlich normiert ist dies aber (bisher) nicht.

Die Nachschulung wird dem Verkehrsverwaltungsrecht zugewiesen (z.B. Aufbaukurse gemäß § 4 StVG). Immerhin hat der Gesetzgeber in § 153a Abs. 1 Nr. 5 StPO mit dem Aufbauseminar eine Nachschulungsmaßnahme als Auflage genannt, die zur Einstellung führen kann.

Die Nachschulung erscheint der richtige Weg, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Verkehrsstraftäter, der sich als nur als Pechvogel sieht, weil er erwischt wurde (und zähneknirschend ein Jahr auf die Fahrerlaubnis verzichtet), wird sich des tatsächlichen Problems nicht bewusst. Er wird sein Fehlverhalten damit entschuldigen, dass viele andere Verkehrsteilnehmer dies ebenso praktizieren. Es geht bei Verkehrsstraftaten aber regelmäßig nicht darum, dem Beschuldigten einen besonders schweren Vorwurf wegen seines Fehlverhaltens zu machen, sondern darum, ihn zu einer generellen Änderung seines Verkehrsverhaltens zu bewegen. Die erhöhte Wahrscheinlichkeit des

---

<sup>2</sup> Vgl. die Nachweise bei Himmelreich DAR 1997, 465.

Begehens einer Verkehrsstraftat beruht auf einer falschen Einstellung zum Straßenverkehr, einer fehlerhaften Selbsteinschätzung und einer erhöhten Risikobereitschaft<sup>3</sup>. So muss der Trunkenheitsfahrer, den sein unkontrollierter Alkoholenuss zum Verkehrsstraftäter werden ließ, die Trennung von Alkohol und Straßenverkehr lernen. Möglicherweise muss er aber erst die (auf anderen Feldern liegenden) Probleme erkennen und aufarbeiten, die seinem Alkoholenuss zugrunde liegen. Dies wird nicht erfolgen, wenn er nur seine Sperrfrist abwartet und seinen Kummer darüber in noch mehr Alkohol ertränkt. Mancher Trunkenheitsfahrer zieht aus der Verkehrsstrafe die „Lehre“, dass er jetzt trinken darf, weil keine Gefahr besteht, anschließend zu fahren: Der Führerschein ist ja im Moment weg. Wird diesem Verkehrsteilnehmer später die Fahrerlaubnis wieder erteilt, hat sich die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Trunkenheitsfahrt erhöht, weil die zugrunde liegende Problematik gerade nicht aufgearbeitet wurde.

#### *4. Bisherige Schritte des Gesetzgebers in diese Richtung*

Der Gesetzgeber hat in den vergangenen Jahren bereits Schritte in dieser Richtung unternommen, die von der Praxis jedoch nicht ausreichend berücksichtigt werden.

- Durch die Aufnahme des Aufbauseminars gemäß § 4 Abs. 8 Satz 4 StVG in den Auflagenkatalog des § 153a Abs. 1 StPO wurde ein deutlicher Hinweis gegeben, dass die Nachschulung eine bloße Bestrafung ersetzen kann.
- Die Möglichkeit der nachträglichen Verkürzung der Sperrfrist gemäß § 69a Abs. 6 StGB wurde dadurch aufgewertet, dass die verbleibende Mindestsperre von sechs auf drei Monate reduziert wurde. Damit sollte ein zusätzlicher Anreiz zur Teilnahme an Aufbauseminaren geschaffen werden<sup>4</sup>. Die erfolgreiche Teilnahme an einer Nachschulung ist allgemein als Grund für eine nachträgliche Reduzierung anerkannt<sup>5</sup>.
- Auch im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts hat der Gesetzgeber bei der Reform des § 4 StVG die Möglichkeit eines Punkteabzugs durch freiwillige Teilnahme an einem Aufbaukurs bzw. einer verkehrspsychologischen Beratung eingeführt.
- Im Bereich der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis wurden mit der Einführung der Fahrerlaubnisverordnung die Grundlagen der medizinischen und ver-

---

3 Begr. zum ÄndG v. 24.4.1998, BRDrucks. 821/96, S. 52, 71.

4 Begr. zum ÄndG v. 24.4.1998, BRDrucks. 821/96, S. 96.

5 OLG Düsseldorf VRS 66, 347; OLG Oldenburg DAR 1996, 470.

kehrspsychologischen Untersuchung positivrechtlich festgelegt. Die MPU ist regelmäßig nicht mehr vom Verwaltungsermessen abhängig, sondern im Gesetz vorgesehen. Dies ermöglicht bei frühzeitiger anwaltlicher Beratung oder bei frühzeitigem amtlichen Hinweis die konsequente Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung mit dem Ziel der Veränderung der Einstellung zum Straßenverkehr. Die Einbeziehung von außerhalb des Straßenverkehrs liegenden Problemfeldern ist bei der Beratung möglich und vorgesehen.

#### *5. Vermehrte Anwendung der vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten*

Der Aspekt der Nachschulung und der verkehrspsychologischen Beratung sollte ausgebaut werden. Viel weitergehend als bei der bloßen Bestrafung wird ein Umdenken beim Verkehrsstraftäter erzielt. Ihm kann positiv vor Augen geführt werden, dass er seine generelle Einstellung zum Straßenverkehr verändern muss. Um diese Ziele zu erreichen, bieten sich bereits de lege lata verschiedene Möglichkeiten an.

##### *a) § 153 a Abs. 1 Nr. 5 StPO*

Die Praxis sollte den Anwendungsbereich dieser Vorschrift erheblich ausweiten. Derzeit wird von der Möglichkeit der Einstellung gegen Teilnahme an einem Aufbauseminar viel zu selten Gebrauch gemacht. So wäre es sicher sinnvoll, einen großen Teil der Unfallfluchtfälle im ruhenden Verkehr auf diese Weise zu regeln. In vielen Fällen, in denen Berufskraftfahrer Unfallflucht begehen, spielt der finanzielle Vorteil der Unfallflucht, nämlich der Erhalt des Schadensfreiheitsrabatts, keine Rolle. Es handelt sich um Fahrzeuge einer Flotte, deren Versicherungstarif unabhängig vom einzelnen Schadensfall ausgehandelt wird. Hier geht es um den Zeitverlust, der mit der Aufnahme des Unfalles verbunden ist. Dieser Zeitdruck war aber möglicherweise bereits der Grund für den Unfall. Er verleitet den Berufskraftfahrer auch in anderen Situationen zu rücksichtslosem und gefährlichem Fahren. Das in der derzeitigen Praxis so beliebte dreimonatige Fahrverbot beseitigt zwar manchmal auch den Zeitdruck, weil der Berufskraftfahrer seine Anstellung und damit seine Existenzgrundlage verliert. Es wird beim Täter auch den festen Vorsatz bewirken, sich nie wieder von einer Unfallstelle zu entfernen. Es wird ihm aber nicht die Erkenntnis vermitteln, dass der Zeitdruck die Ursache seines vielgefächerten Fehlverhaltens im Straßenverkehr ist. Trotz des Fahrverbots bleibt ihm verborgen, dass der Schlüssel seiner Probleme nicht im Straßenverkehr, sondern in der zeitlichen Gestaltung seiner beruflichen Tätigkeit liegt. Mit einer Nachschulung könnte man ihm hier die Augen öffnen, statt ihm mit einem Fahrverbot die Existenzgrundlage zu nehmen oder seine berufliche Stellung nachhaltig zu beeinträchtigen.

Will man auf die Geldauflage nicht ganz verzichten, wäre auch eine Kombination von – reduzierter – Geldauflage und Teilnahme an einem Aufbauseminar zulässig<sup>6</sup>.

#### *b) Nachschulung als Bewährungsauflage*

Die Teilnahme an einer Nachschulung kann zur Bewährungsauflage gemacht werden. Beispielhaft erscheint eine Entscheidung des AG Karlsruhe<sup>7</sup>, einem bereits mehrfach wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilten Straftäter gemäß § 56c Abs. 2 Nr. 1 StGB die Weisung zu erteilen, binnen eines Jahres auf eigene Kosten die Fahrerlaubnis zu erwerben.

#### *c) Nachträgliche Sperrzeitverkürzung gemäß § 69a Abs. 7 StGB*

Auch die nachträgliche Sperrzeitverkürzung als Anreiz für eine Nachschulung sollte mehr in den Vordergrund gestellt werden. Die Praxis verschiedener Gerichte, entsprechende Hinweisblätter zu verteilen, sollte zum allgemeinen Standard werden. Die Hinweispflicht könnte in Nr. 142 RiStBV aufgenommen werden. Die Verkürzung der Sperrfrist muss so bemessen werden, dass sie die Kosten und Unannehmlichkeiten, die mit einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung verbunden sind, aufwiegt. Nur dann wird ein echter Anreiz geschaffen. Die Verkürzung der Sperrfrist um lediglich einen Monat lässt bei vielen Verkehrsstraftätern den Aufwand unangemessen erscheinen, insbesondere im Verhältnis der Verkürzung zur Gesamtdauer der Sperrfrist.

### *6. Maßnahmen de lege ferenda*

Zukünftig sollte die Gesetzgebung auch im Bereich des Verkehrsstrafrechts den Aspekt der Nachschulung und der verkehrspsychologischen Beratung noch deutlicher berücksichtigen. Dabei sollte es sich jedoch um keine Zwangsmaßnahmen handeln. Der Nachschulung und verkehrspsychologischen Beratung muss eine freiwillige Entscheidung des Verkehrsstraftäters vorausgehen. Nur dann ist die Bereitschaft vorhanden, sich aktiv mit dem eigenen bisherigen Fehlverhalten auseinanderzusetzen. Der Anreiz zur Teilnahme müsste jedoch in der Reduzierung der Strafe liegen. Daraus folgt auch, dass die Strafe nicht durch Nachschulung allein ersetzt werden kann. Sie muss *neben* der Nachschulung bestehen bleiben, um die Vergünstigung auch „spürbar“ zu machen.

---

<sup>6</sup> Kleinknecht/ Meyer-Goßner, StPO, § 153a Rn. 14.  
<sup>7</sup> AG Karlsruhe zfs 2001, 333.

*a) Nachschulung als Maßregel gemäß § 61 StGB ?*

Zu denken wäre an die Aufnahme der Nachschulung oder der verkehrspsychologischen Beratung in den Katalog der Maßregeln gemäß § 61 StGB. Der Richter könnte dann statt der Entziehung der Fahrerlaubnis oder neben der Entziehung der Fahrerlaubnis die Teilnahme an einer Nachschulung anordnen.

Gegen eine solche Anordnung spricht allerdings der Gedanke der Freiwilligkeit der Nachschulung. Die nachhaltige Änderung des Verhaltens im Straßenverkehr setzt eine positive Grundentscheidung des Verkehrsteilnehmers voraus. Handelt es sich um eine Zwangsmaßnahme, fehlt diese Freiwilligkeit.

*b) Gestaffelte Sperrfrist im Urteil oder Strafbefehl*

Ein weitergehender Gedanke wäre, die gemäß § 69a Abs. 1 StGB auszusprechende Sperrfrist gestaffelt auszusprechen. Die Dauer würde davon abhängen, ob der Angeklagte untätig bleibt oder sich nachschulen lässt.

Der entsprechende Teil des Tenors eines Strafurteils würde lauten:

„Die Fahrerlaubnis wird entzogen, der Führerschein wird eingezogen. Die Fahrerlaubnisbehörde darf dem Angeklagten vor Ablauf einer Frist von acht Monaten keine neue Fahrerlaubnis erteilen. Weist der Angeklagte der Fahrerlaubnisbehörde jedoch die erfolgreiche Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung nach, kann diese die Fahrerlaubnis bereits nach vier Monaten wieder erteilen.“

Eine solche Bedingung bei der Sperrfrist ließe sich dogmatisch mit §§ 69, 69a StGB vereinbaren. Die Maßregel der Sicherung und Besserung stellt keine Strafe dar<sup>8</sup>, auch wenn sie in der Praxis häufig als eigentliche „Hauptstrafe“ empfunden werden mag. Ihre Verhängung und Dauer hängen ausschließlich von der Ungeeignetheitsprognose ab (Sicherungszweck), nicht von Tatschwere oder Schuldgrad<sup>9</sup> und auch nicht vom Sühnebedürfnis<sup>10</sup>. Dementsprechend richtet sich die Bemessung der Sperrfrist allein nach dem bei der tatrichterlichen Entscheidung vorhandenen Grad und der vorausgerichtlichen Dauer des Eignungsmangels. Generalpräventive Erwägungen, allgemeine Überlegungen oder Durchschnittstaxen scheiden wegen des Maßregelcharakters aus<sup>11</sup>.

---

8 BGHSt 7, 168.

9 BGHSt 15, 397.

10 BGH VRS 11, 425.

11 BGH NSTZ 1990, 225.

Der Richter kann daher im Urteil eine gestaffelte Prognose abgeben. Die voraussichtliche Dauer der Ungeeignetheit zur Teilnahme am Straßenverkehr kann unterschiedlich beurteilt werden, je nachdem, ob der Angeklagte nur passiv seine Sperrfrist abwartet oder ob er aktiv sein bisheriges Fehlverhalten im Straßenverkehr aufarbeitet.

Die Verkürzung der Sperrfrist setzt keine erneute Prüfung voraus. Auch beim derzeit bestehenden Rechtszustand ist die in die Zukunft gerichtete Prognose von hinzunehmenden Unwägbarkeiten geprägt. Auch derzeit kann sich erweisen, dass die ausgesprochene Sperrfrist von 9 Monaten zu kurz war, weil der Verkehrsteilnehmer unmittelbar nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis rückfällig wird oder sogar während der Sperrfrist neue Verkehrsstraftaten (beispielsweise als Radfahrer) begeht.

Der Verwaltungsaufwand würde sich nicht erhöhen, sondern reduzieren. Insbesondere müsste das Strafverfahren nicht nachträglich erneut aufgegriffen werden, wie dies jetzt im Falle des § 69a StGB nötig ist. Die Frage, ob eine verkürzte Sperrfrist effektiv wird, kann die Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen der Neuerteilung der Fahrerlaubnis prüfen. Wobei das schlichte Ende der Sperrfrist die Fahrerlaubnisbehörde nicht in jedem Fall zur Erteilung der Fahrerlaubnis zwingt<sup>12</sup>. Die verkürzte Sperrfrist würde nur dazu führen, dass sich die Fahrerlaubnisbehörde früher mit der Wiedererteilung befasst. Die nach der Fahrerlaubnisverordnung vorgesehenen medizinischen oder medizinisch-psychologischen Gutachten blieben von einer solchen Regelung unberührt.

Durch eine Normierung der Kurse, ähnlich dem nach § 4 Abs. 8 StVG vorgesehenen Aufbauseminar, wäre die Nachschulung formalisiert. Die Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung sind heute bereits konzipiert und werden zur Verkürzung der Sperrfrist erfolgreich durchgeführt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen könnte auch diese Kurse zertifizieren und die Institute akkreditieren, die derartige Kurse durchführen dürfen. „Wildwuchs“ würde so vermieden werden. Der Verkehrsteilnehmer soll sich nicht einfach „freikaufen“ können.

Der große Vorteil dieser Fortentwicklung läge darin, dem Angeklagten schon und gerade im Urteil klar zu machen, dass er im eigenen Interesse und im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit professionelle Hilfe in Anspruch nehmen sollte. Der Unterschied zum Informationsblatt liegt darin, dass der Angeklagte zwar das Urteil zur Kenntnis nimmt und verinnerlicht, Informationen zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis aber zu diesem Zeitpunkt wegen der Sperrfrist als noch nicht aktuell einstuft.

---

12 BVerfGE 20, 365.

Es würde ein auffälliger und verlässlicher Anreiz geschaffen, an einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung teilzunehmen. Muss der Täter vor der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis eine MPU beibringen, würde er die hierzu notwendige Vorbereitung spätestens mit dem Urteil beginnen. Damit entfielen auch die negative Überraschung am Ende der Sperrfrist, wenn die Beibringung der MPU angeordnet wird. Die faktische Verlängerung der Sperrfrist durch die geforderte nachhaltige Änderung des eigenen Verhaltens würde nur noch in tatsächlich gravierenden Fällen eintreten. Gerade die Tatsache, dass viele Verkehrsstraftäter unvorbereitet in die Untersuchung gehen, und deshalb als ungeeignet eingestuft werden, trägt viel zum negativen Image der MPU bei. Dies könnte durch die vorgeschlagene Gestaltung des Urteils verhindert werden.

Andererseits wäre die Prognose des Richters über die Sperrfrist sogar verlässlicher. De lege lata führt der nachgewiesene Beginn einer Nachschulung regelmäßig zu einer geringeren Sperrfrist, wobei der Abschlag niedrig ist (ein bis zwei Monate). Das weitere Schicksal der Nachschulung bleibt ungewiss, wenn nicht noch zusätzlich eine nachträgliche Verkürzung begehrt wird, was bei der Berücksichtigung im Urteil normalerweise nicht möglich ist. Beim hier vorgeschlagenen offenen Ausspruch der verkürzten Sperrfrist prüft die Fahrerlaubnisbehörde, ob die Nachschulung erfolgreich zu Ende geführt wurde. Nur dann kann das entsprechende Zertifikat des akkreditierten Instituts vorgelegt werden.

#### *c) Nachträgliche Verkürzung bei länger dauerndem Fahrverbot*

Bei der derzeit geplanten Verlängerung des Fahrverbotes auf bis zu sechs Monaten sollte zumindest die Möglichkeit der nachträglichen Verkürzung entsprechend § 69a Abs. 7 StGB vorgesehen werden. Da das Fahrverbot erst mit Rechtskraft wirksam wird und regelmäßig keine vorläufige Entziehung erfolgt, wäre bei einem Fahrverbot über drei Monaten hinaus die Anwendung des § 69 a Abs. 7 StGB sinnvoll. Die Verkürzung auch nur um einen oder zwei Monate würde hier einen Anreiz vermitteln, weil – anders als beim Entzug der Fahrerlaubnis – das Verhältnis der Verkürzung zur Gesamtsperre den Aufwand rechtfertigen würde. Zudem müsste auch der Aufwand eines solchen Kurses geringer gestaltet werden. Da ein Fahrverbot nur ausreichend ist, wenn sich der Straftäter (noch) nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat, müssten die Anforderungen einer solchen Nachschulung zwischen dem Aufbauseminar gemäß § 4 Abs. 7 StVG und dem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung liegen.

## Perspektiven der Bahn

### – Verkehrspolitik –

Thomas Kohl, Ministerialdirektor, Leiter der Abteilung Eisenbahnen, Wasserstraßen, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

Eine Chancengleichheit aller Verkehrsträger zu erreichen, setzt den Abschied von einer isolierten Betrachtungsweise der einzelnen Verkehrsträger voraus. Erst das Miteinander aller Kräfte in einem leistungsstarken Transportnetz und eine intelligente Steuerung der Verkehrsströme werden es uns ermöglichen, das wachsende Verkehrsaufkommen zu meistern und in wirtschaftliche Erfolge umzusetzen. Deshalb setzt die Bundesregierung auf ein Gesamtverkehrssystem, in dem die jeweiligen Stärken und Kapazitäten der verschiedenen Verkehrsträger und Infrastrukturen optimal und effizient miteinander verknüpft sind. Das Modell eines solchen integrierten Verkehrssystems und die dahin führenden Strategien wurden im Verkehrsbericht 2000 dargelegt.

Nach den aktuellen Prognosen wird in den nächsten 15 Jahren der Güterverkehr um 64 % wachsen, und dies – wenn keine verkehrspolitischen Maßnahmen ergriffen werden – überwiegend auf der Straße.

Wenn die Verkehrspolitik nicht gestaltend eingreift,

- wird die Güterverkehrsleistung auf der Straße von gegenwärtig 236 Mrd. Tonnenkilometer auf 422 Mrd. Tonnenkilometer steigen,
- wird es auf der Schiene nur zu einem Anstieg von 73 Mrd. Tonnenkilometer auf 99 Mrd. Tonnenkilometer im Jahre 2015 kommen.

Der Anteil des Straßengüterfernverkehrs würde von etwa 64 % auf 70 % steigen, der Anteil der Schiene aber von fast 20 % auf etwa 16 % sinken. Zur Verhinderung dieses Szenarios ist eine verkehrs- und investitionspolitische Steuerung dringend notwendig. Wir müssen uns von dem lange Zeit vorherrschenden Gedanken des Gegeneinanders der Verkehrsträger verabschieden. Gefragt ist jetzt und in Zukunft vielmehr ein Verkehrskonzept, das alle Verkehrsträger integriert. Die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsträger müssen besser genutzt und die Verkehrsträger besser und effektiver miteinander vernetzt werden.

Die Schiene ist ein Verkehrsträger, der heute und morgen für die Sicherung der Mobilität der Menschen und die Wirtschaft in unserem Land eine ganz besondere Rolle spielt.

*Wie sehen die politisch notwendigen Maßnahmen für die Schiene in einer integrierten Verkehrspolitik aus?*

Nehmen wir den Bereich der Investitionspolitik. Das Netz ist und bleibt die wichtigste Ressource der Bahn, und Schienenverkehr – insbesondere auch Schienengüterverkehr – kann immer nur so gut sein, wie das Netz, auf dem er erbracht wird. Deshalb setzen wir hier primär mit unseren Maßnahmen an, damit auch die Angebote auf dem Netz stimmen, welche die Menschen von der Bahn erwarten.

Die Bundesregierung hat reagiert und ihre praktische Handlungsfähigkeit unter Beweis gestellt, indem sie die Ihnen bekannten Investitionsprogramme aufgelegt hat:

- das Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 mit einem Volumen von rd. 67,4 Mrd. DM,
- das Anti-Stau-Programm, mit dem für alle drei zuvor genannten Verkehrsträger in den Jahren 2003 bis 2007 rd. 7,4 Mrd. DM zur Verfügung gestellt werden sollen,
- das Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003, das Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Höhe von rd. 8,7 Mrd. DM vorsieht.

Der vielfach erhobenen Forderung, die Investitionen in Schiene und Bundesfernstraße anzugleichen – übrigens auch Bestandteil der Koalitionsvereinbarung der Regierung –, wird damit entsprochen.

*Wie sieht die Situation bezüglich der Investitionen konkret bei der Schiene aus?*

Die Bundesregierung stellt im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms in drei Jahren jährlich je 2 Mrd. DM zusätzlich für Schieneninvestitionen zur Verfügung.

Damit gehen wir einen großen Schritt vorwärts für eine moderne Schieneninfrastruktur. Wir können nun die schwerwiegenden Mängel im bestehenden Netz mit Hochdruck beseitigen und gleichzeitig die im Investitionsprogramm beschlossenen Ausbaumaßnahmen umsetzen. Wir werden der Ertüchtigung des bestehenden Netzes dabei Vorrang einräumen. Dies ist zugleich ein wesentlicher Beitrag für die Konsolidierung des Unternehmens und versetzt es in die Lage, auf einem qualitativ verbesserten Netz entsprechend der Nachfrage Schienenverkehrsleistungen anzubieten.

Wichtige Maßnahmen sind auch im Bereich der *Ordnungspolitik* zu nennen:

Es bestehen Wettbewerbsnachteile der Schiene gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern, die es abzubauen gilt. Das betrifft insbesondere die

unterschiedliche Anlastung der Wegekosten. Mit der Übertragung des Eigentums am Schienennetz wurde der DB AG auch das Auslastungsrisiko für das gesamte Netz übertragen, d. h., die DB AG muss – anders als die konkurrierenden Verkehrsträger – ihre nach Abzug der staatlichen Investitionshilfen verbleibenden Wegekosten vollständig über die Trassenpreise tragen. Mit der Einführung der entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lkw ab 2003 werden wir hier einen ersten, aber wichtigen Schritt für eine Angleichung schaffen.

Von Bedeutung bleibt weiter die Beseitigung steuerlicher Nachteile der Bahn gegenüber Luftverkehr und Binnenschifffahrt, die aufgrund internationaler Verträge aber nicht kurzfristig erreicht werden kann.

Die zunehmenden Abhängigkeiten und Verflechtungen der Verkehrspolitik sind im übrigen nicht auf den nationalen Rahmen beschränkt. Die Verkehrsmärkte bewegen sich längst in einer mindestens europäischen Größenordnung. Daran kann die Verkehrspolitik nicht vorbeigehen. Dies ist für die Eisenbahnen besonders wichtig, da sie durch die Organisation in nationale Staatsbahnen zu lange auf die längst zu klein gewordenen Dimension der Einzelstaaten beschränkt war. Für Marktanteile und Zukunftschancen von Verkehrsträgern sind zukünftig die Bedingungen des europäischen Verkehrsmarktes wesentlich wichtiger als der nationale Bezugsrahmen.

Deshalb suchen wir den steten Dialog mit den europäischen Partnern, um die Rolle der Bahnen im Verkehrsmarkt der Zukunft neu zu definieren. Dies ist zwar angesichts der vielen EU-Mitglieder mühsam, jedoch lohnt sich diese Mühe gerade aus der Sicht des Eisenbahnsektors besonders. Denn die Transportentfernungen, die die Stärke der Eisenbahnen ausmachen, überschreiten in aller Regel die nationalen Grenzen.

Die Entdeckung der europäischen Dimension ist eine der großen Wachstumschancen der Bahn, da der internationale Verkehr auf der Schiene bisher im Verhältnis zu seinen Möglichkeiten ein Schattendasein führt. Ursache hierfür ist insbesondere der restriktive Zugang zu vielen nationalen Schienennetzen.

Die Öffnung des deutschen Eisenbahnstreckennetzes für den Wettbewerb auf der Schiene war europaweit beispielgebend. Bei einem deutschen Alleingang darf es jedoch nicht bleiben. Die bürokratischen und technischen Schranken im europäischen Bahnnetz müssen so bald wie möglich fallen.

Mit dem *Eisenbahninfrastrukturpaket* sind uns wesentliche Fortschritte bei der Europäisierung und Liberalisierung des Schienengüterverkehrs gelungen, denn gerade im grenzüberschreitenden Verkehr auf längeren Strecken können Eisenbahnunternehmen Geld verdienen. Die Öffnung eines relativ engmaschigen Netzes im grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der

Europäischen Union ermöglicht es künftig Eisenbahnverkehrsunternehmen wie ihren Konkurrenten auf der Straße grenzüberschreitende Transportdienstleistungen aus einer Hand anzubieten.

Unbedingt notwendig ist auch der Abbau technischer Hindernisse im europäischen Eisenbahnverkehr. Mit den verabschiedeten Richtlinien über die Interoperabilität der europäischen Eisenbahnsysteme und deren Umsetzung sind hier die notwendigen Schritte in die Wege geleitet.

Schließlich und nicht zuletzt ist das *Unternehmen DB AG* selbst in der Pflicht, einen Beitrag zu leisten, um der Bahn wieder eine gewichtigere Rolle am Verkehrsmarkt zuzuweisen. Die DB AG muss alle Möglichkeiten ausschöpfen, um den Anteil des Schienenverkehrs zu erhöhen und gleichzeitig den notwendigen Konsolidierungskurs fortzusetzen. Von dieser Verantwortung will und darf die Politik das Unternehmen nicht befreien.

Eine wichtige Perspektive für das System Bahn bietet zunehmend auch der *Wettbewerb auf der Schiene*:

Der Gesetzgeber hat 1994 mit der Bahnstrukturreform nach langen und sehr intensiven Diskussionen mit großer Mehrheit ein Paket von Maßnahmen beschlossen, das zu grundlegenden und umfassenden Änderungen der Eisenbahnstruktur in Deutschland geführt hat. Die Reform war hierbei – gerade was die Struktur der DB AG angeht – in mehreren Stufen angelegt.

Entscheidungen zur Struktur der DB AG und zur Struktur des Eisenbahnmarktes generell sind daher davon abhängig zu machen, ob zwischenzeitlich Entwicklungen eingetreten sind, die ein Handeln notwendig machen. Nach wie vor gilt hierbei das Ziel der Bahnreform: Mehr Verkehr auf die Schiene bei vertretbarer finanzieller Belastung des Steuerzahlers.

Der bereits eingeleitete Prozess der Sanierung der DB AG besitzt bei diesen Überlegungen eine hohe Priorität. Die Produktivitätssteigerungen des Unternehmens sind noch nicht ausreichend. Noch immer ist die Wertschöpfung je Mitarbeiter geringer als der Personalaufwand. Über maßgebliche Veränderungen der Struktur des Unternehmens müssen wir daher sehr sorgfältig diskutieren.

Der Wettbewerb auf der Schiene war und ist ein wichtiges Element zur Erreichung der Ziele der Bahnreform. Wie hat sich der Wettbewerb seit der Öffnung des nationalen Schienennetzes entwickelt? Die Anzahl der öffentlichen Eisenbahnunternehmen hat sich seit der Bahnreform mehr als verdoppelt. Insgesamt gibt es in Deutschland rund 240 öffentliche Eisenbahnunternehmen, die als potentielle Wettbewerber im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene in Frage kommen. Allein auf dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG operieren bereits mehr als 150 Eisenbahnen mit Sitz in Deutschland.

Der Wettbewerb auf dem Schienennetz hat sich in den einzelnen Sparten des Schienenverkehrs bisher jedoch unterschiedlich entwickelt.

Im *Schienerpersonennahverkehr* haben die Aufgabenträger seit der Regionalisierung nach § 15 Abs. 2 AEG die Möglichkeit, Leistungen im Wettbewerb zu vergeben, um damit Kostensenkungen und Qualitätsverbesserungen zu erzielen. Bis zum Fahrplan 2000/2001 wurden 26 Ausschreibungen mit einem Volumen von mehr als 43 Mio. Zug-km durchgeführt. Damit wurden etwa neun Prozent des Status-quo-Angebotes von 1993/94 im Wettbewerb vergeben. Etwa jeweils zur Hälfte haben die DB AG und NE-Bahnen den Zuschlag erhalten. Es wird erwartet, dass der Anteil ausgeschriebener Leistungen im SPNV weiter zunimmt.

Im *Personenfernverkehr* gibt es erste Ansätze für Angebote nichtbundeseigener Eisenbahnverkehrsunternehmen. Echter Wettbewerb wird sich hier aber erst entwickeln können, wenn weitere Fortschritte bei der Liberalisierung des europäischen Eisenbahnnetzes erreicht sind. Deutschland setzt sich im Rahmen der Europäischen Union weiterhin sehr stark dafür ein.

Der Wettbewerb im *Schiengüterverkehr* hat in Deutschland seit 1999 verstärkt zugenommen. Nach Informationen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen sind rund 20 NE-Bahnen an der Güterverkehrsleistung auf dem Streckennetz der DB AG beteiligt. Überwiegend werden hierbei Ganzzüge zum Teil über kurze und mittlere Entfernungen im Anschluss an Transporte auf dem betriebseigenen Netz gefahren.

Ein Leistungswettbewerb zwischen den Schienenanbietern ist auch Voraussetzung für eine effiziente Leistungserstellung. Der Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen muss auf bessere Angebote und mehr Service für den Bahnkunden, auf Innovationen und letztlich auf eine höhere Wirtschaftlichkeit der Verkehre gerichtet sein.

Die ersten positiven Ergebnisse zeigen, dass diese Erwartungen berechtigt sind. Wo Wettbewerb auf der Schiene funktioniert, hat er zusätzlichen Verkehr und Innovationen ausgelöst. Das zeigt sich in erster Linie im Nahverkehr: Das Gesamtangebot im SPNV ist mit dem Fahrplan 2000/2001 gegenüber 1993/94 um etwa 18 Prozent angestiegen. Der Wettbewerb im SPNV hat bei NE-Bahnen und DB AG zu kundennahen Betriebskonzepten mit neuen Fahrzeugen, kürzeren Fahrzeiten und attraktiven Fahrplänen und damit zu erheblichen Nachfragesteigerungen geführt.

In der Summe zeigt sich, dass der Wettbewerb auf der Schiene zwar ange laufen, der Verkehrsanteil der Dritten, insbesondere im Güterverkehr, aber noch gering ist. Was ist der Grund hierfür? Mangelnde Wettbewerbsaufsicht?

Die *Aufsicht über den Wettbewerb* auf der Schiene wurde bei der Bahnreform dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und den Kartellbehörden zugewie-

sen. Jeder Wettbewerber, der sich diskriminiert fühlt, kann formal Beschwerde beim EBA einlegen. Erst dann kann nach geltendem AEG das EBA eingreifen. Im Zeitraum von 1998 bis Februar 2001 sind beim EBA insgesamt 61 Anträge zu Streitfragen eingegangen. Mehr als die Hälfte der Streitigkeiten bezieht sich auf versagten Netzzugang; etwa ein Drittel auf Diskriminierungen durch das Trassenpreissystem.

Um die Aufsicht über den Wettbewerb auf dem Schienennetz zu stärken, wird im Rahmen der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Kompetenz des Eisenbahn-Bundesamtes als Wettbewerbsbehörde erhöht. Das Eisenbahn-Bundesamt kann dann nicht erst auf Antrag eines Wettbewerbers, sondern auch von Amts wegen eingreifen, wenn ein Verdacht auf diskriminierendes Verhalten besteht.

Die Kompetenz des Eisenbahn-Bundesamtes besteht im Rahmen der Eisenbahnaufsicht. Prüfungsmaßstab sind damit nur eisenbahnrechtliche Vorschriften. Daneben kann das Bundeskartellamt im Rahmen seiner allgemeinen Missbrauchsaufsicht auf der Grundlage des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) gegen die sachlich nicht gerechtfertigte Verweigerung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur vorgehen. Wie diese beiden Behörden zusammenarbeiten, wird ebenfalls in der Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes geregelt.

Ich will hier keine Wertung der Diskriminierungsvorwürfe gegenüber der DB AG abgeben. Ich stelle allein fest, dass offensichtlich Wettbewerber den Beschwerdegang zum EBA oder den Kartellbehörden gescheut haben und deshalb potentielle zusätzliche Verkehre u. U. nicht zustande gekommen sind.

Klar ist deshalb: Die Frage der Förderung des Wettbewerbs auf dem Schienennetz und ihrer Auswirkungen auf zusätzliche und qualitativ hochwertige Schienenverkehrsleistungen spielt bei den weiteren Diskussionen über die Rolle und Organisation des Netzes der DB AG eine gewichtige Rolle.

Sie wissen, dass die von Minister Bodewig eingerichtete „Task Force“ Ende September Vorschläge für eine stärkere Unabhängigkeit des Schienennetzes vorgelegt hat. Ich war Mitglied in dieser Task Force, die von Herrn Staatsminister a.D. Kniola geleitet wurde und in der auch die Staatssekretäre Nagel vom BMVBW, Dr. Overhaus vom BMF und Dr. Tacke vom BMWi sowie Herr Mehdorn und mein Kollege Schüller, Leiter der Grundsatzabteilung im BMVBW, vertreten waren.

Wichtig ist mir folgende *Klarstellung*:

Die Arbeiten der Task Force waren ergebnisoffen. Das bedeutet: Sie prüfte die Frage, wie die Unabhängigkeit des Netzes gesichert werden kann, die für

einen diskriminierungsfreien Wettbewerb notwendig ist. Die Unabhängigkeit des Netzes hinsichtlich der Funktionen Trassenpreisfestsetzung und Trassenvergabe ist seit der Verabschiedung des Infrastrukturpaketes die Mindestvoraussetzung für zukünftige Strukturen. Mit anderen Worten: Für das „Ob“ der Unabhängigkeit des Netzes gab es keinen Spielraum.

Die Task Force schlägt u.a. folgende Maßnahmen vor:

- Das Verhältnis der DB Netz AG zur DB AG ist transparenter zu gestalten. Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung der DB Netz AG müssen diesen eigenständigen Teilbereich des Unternehmens transparent machen; sie sind entsprechend den aktienrechtlichen Vorschriften zu publizieren.
- Künftig sind Trassenpreisfestsetzung und Trassenvergabe unabhängig von der DB-Holding zu treffen. Weisungen und Vorgaben hierzu durch den Konzernvorstand sind unzulässig. Satzung und Geschäftsordnung der DB AG sind entsprechend anzupassen.
- Es wird eine unabhängige Stelle (Trassenagentur) beim EBA eingerichtet, die für die Feststellung der Diskriminierungsfreiheit von Trassenpreissystem und Trassenvergabe zuständig ist.

Die Task Force hat hiermit ein praktikables und konsensfähiges Konzept für den diskriminierungsfreien Zugang zur Schiene und mehr Wettbewerb auf der Schiene vorgelegt. Die einzelnen Maßnahmen werden im Rahmen der Umsetzung des Infrastrukturpaketes in deutsches Recht, die bis zum 15. März 2003 zu erfolgen hat, festgelegt werden.

Rahmenvorgaben der Politik für den Wettbewerb *auf* der Schiene können nicht isoliert betrachtet werden. Die Realisierung von Wettbewerb auf der Schiene dient vor allem der Stärkung des gesamten Verkehrsträgers Schiene im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern.

Wettbewerb auf der Schiene ist somit *kein Selbstzweck*, sondern eines von mehreren Mitteln zur Stärkung der Schiene im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik und zu der gewünschten Änderung des modal split. Entsprechende Maßnahmen sind nur dann zu begründen, wenn der Anteil der Schiene tatsächlich zunimmt. Konkret: Mit einer reinen „Kannibalisierung“ der heutigen Verkehre der DB AG durch neue Eisenbahnunternehmen ist niemandem gedient!

*Lassen Sie mich die Grundgedanken noch einmal zusammenfassen:*

1. Wettbewerb auf der Schiene ist ein wichtiges, aber nicht hinreichendes Mittel zur Stärkung der Bahn im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik

2. Leitfaden für weitere Entscheidungen muss das Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene bei vertretbaren finanziellen Lasten der Steuerzahler“ sein.
3. Mehr Verkehr auf der Schiene nur mit einer wirtschaftlich gesunden Bahn.
4. Entscheidungen zur Sicherstellung der Unabhängigkeit des Netzes sind auf der Grundlage der Vorschläge der Task Force zu treffen.

## Perspektiven der Bahn

### – Die Rechte der Fahrgäste im Öffentlichen Verkehr –

Karl-Peter Naumann, Bundesvorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn e.V., Hamburg

#### *I. Die Situation des Fahrgastes heute*

Das Reiseverhalten von heute ist deutlich komplexer geworden, die Reiseweiten wurden länger und der Kunde im Öffentlichen Verkehr nutzt in der Regel eine Kombination von Verkehrsmitteln. Aus einem z. T. deregulierten Markt sucht er sich das für ihn optimale Angebot heraus. Er nutzt somit eine *Reisekette* von verschiedenen Verkehrsmitteln, wie Bus, U-Bahn, Eisenbahn(en), Flugzeug und Fähre.

Bei einer solchen Reisekette werden Verspätungen und damit das Versäumen von Anschlüssen zu einem grundsätzlichen Problem: Sie wird ungeplant unterbrochen oder zumindest verzögert. Das hat zur Folge, dass das Ziel deutlich später, ggfs. sogar einen Tag später, erreicht wird. In Einzelfällen geht dem Fahrgast sogar der ganze Urlaub verloren, wenn er mit (Bus und) Bahn zum Flughafen anreist. Einige solcher Fälle haben in den letzten Monaten für Aufsehen gesorgt.

Beim Individualverkehr treten Verspätungen zwar deutlich häufiger auf als beim Öffentlichen Verkehr, nur führen sie nicht zu einer Unterbrechung der Reisekette.

Im heutigen Öffentlichen Verkehr ist es daher erforderlich die ÖV-Fahrt grundsätzlich als Reisekette zu verstehen und dafür zu sorgen, dass sie nicht unterbrochen oder allenfalls möglichst gering verzögert wird. Hieran sollten im Sinne ihrer Kunden alle Unternehmen, die öffentlichen Verkehr betreiben, ein großes Interesse haben.

Der Fahrgastverband PRO BAHN zählt neben der DB AG auch alle anderen Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs dazu :

- Nichtbundeseigene Eisenbahnen – Bahnen („Privat-Bahnen“),
- U-Bahnen / S-Bahnen,
- Busse und Straßenbahnen öffentlicher Unternehmer,
- Busse privater Unternehmer im Linienverkehr,
- Fernbuslinien, auch ausländische,
- Schiffe und Fähren im Linienverkehr,

- Flugzeuge im Linienverkehr, soweit nicht internationale Abkommen diesem entgegenstehen.

Bei

- Tages-Sonderfahrten ( Busse / Bahnen) für Einzelreisende,
- Mehrtagesfahrten ( Busse / Bahnen) für Einzelreisende,
- Flugzeugen und Bussen des Charterverkehrs

gilt heute bereits das Reiserecht. Eine Ausweitung auf die Aufrechterhaltung von Anschlussverbindungen am Reiseende ist ggfs. auch zu prüfen.

Der Kunde im Öffentlichen Verkehr will als erstes von A nach B. Wie die Unternehmer heißen, die ihm das ermöglichen, ist für ihn in der Regel von geringer Bedeutung. Viel wichtiger ist ihm, dass er möglichst zum gewünschten Zeitpunkt am Ziel ankommt.

Darüber hinaus ist aus Fahrgastsicht ein einheitlicher und diskriminierungsfreier Vertrieb dieser Reisekette aus Fahrscheinen verschiedener Unternehmen, einschließlich vollständiger durchgehender Auskünfte, von Bedeutung. Die auf diesen Auskünften basierende Reisekette muss dann für den Fahrgast auch garantiert und sichergestellt sein.

## *II. Die heutige Rechtslage bei Verspätungen*

Heute unterliegen die verschiedenen Verkehrsträger unterschiedlichen Gesetzen und Verordnungen. Die Begriff „Reisekette“ kommt überhaupt nicht vor. Die wesentlichen Pflichten der Unternehmen sind in Verordnungen und allgemeinen Geschäftsbedingungen geregelt und damit nicht einmal vom Parlament gebilligt. Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen unterliegen nicht einmal dem sonst geltenden Gesetz und der Neufassung des BGB.

So sind die Eisenbahnen und der weitere Öffentliche Verkehr sogar weitgehend von Haftungen befreit. Der Fahrplan – also das Angebot an den Reisenden – ist bestenfalls ein unverbindlicher Vorschlag, aber nicht ein das/die Unternehmen bindende Angebot.

Die Regelungen für die Eisenbahnen stammen aus dem Jahre 1938, als es im Rahmen der Kriegsvorbereitungen darum ging, Regress-Ansprüche von Fahrgästen bei der gleichgeschalteten Deutschen Reichsbahn auszuschließen.

Beim Reiserecht für Pauschalreisen wurde vor wenigen Jahren eine kundenfreundliche und alle Unternehmen umfassende gesetzliche Regelung geschaffen, die sich in der Praxis für Kunden und Unternehmen sehr bewährt

hat. Selbst ehemals skeptische Unternehmen zeigen sich heute zufrieden, da jetzt Rechte und Pflichten von Anbietern und Kunden eindeutig geregelt sind.

Den Eisenbahnen – und nur denen – soll jetzt auferlegt werden, den Fahrgästen eine Hotelübernachtung zu bezahlen, wenn sie am Reisetag aufgrund von Verspätungen ihren Zielbahnhof nicht mehr erreichen können. Dies ist aber nur ein schwacher erster Schritt; die Reisekette, Busse und Schiffe kommen hier nicht vor.

Auch in den Niederlanden und in Großbritannien sind erste Haftungsregelungen bereits eingeführt worden. Sie gelten allerdings nur für einzelne Verkehrsunternehmen. Ebenso haben einzelne Nahverkehrsunternehmen und -verbände bei uns in Deutschland Regelungen auf freiwilliger Basis eingeführt, wo zumindest im Spätverkehr bei langen Taktabständen Taxis im Falle eines Anschlussverlustes dem Kunden zur Verfügung gestellt werden. Auch die Deutsche Bahn AG zeigt sich gelegentlich kulant bei Verspätungen.

So organisierte die DB AG jüngst für mich und einen Arbeitsrichter bei einer Streckensperrung wegen eines Selbstmörders zwischen Eisenach und Erfurt ein Taxi, damit wir unsere geschäftlichen Termine in Erfurt noch zeitnah erreichten. Bei einer ähnlichen Situation in Norddeutschland hätte es eine solche Lösung nach einer Aussage des dortigen Beauftragten der Konzernleitung der DB AG nicht gegeben. Mit anderen Worten: Die Nutzer des öffentlichen Verkehrs können sich nicht auf Kulanz verlassen. Für sie müssen eindeutige gesetzliche Regelungen geschaffen werden, die für alle Unternehmen gelten.

Soll eine Verspätung weiter – wie heute - ein persönlicher „Schicksalsschlag“ sein? Soll der Reisende recht- und schutzlos dastehen und trotzdem den vollen Preis für eine schlechte Leistung zahlen? Das gesamte bürgerliche Recht verlangt das von niemandem – nur vom Fahrgast in Bussen und Bahnen.

Das zerstört das Vertrauen in das öffentliche Verkehrssystem, ja mehr noch: das Vertrauen in das Recht. Daher brauchen wir allgemein gültige, also gesetzliche, Regelungen, die auf der Solidarität der Gesamtheit der Reisenden und der Verkehrsunternehmen beruhen. Aus unserer Sicht kommt nur eine unternehmensübergreifende Lösung in Betracht. Die Schaffung z. B. einer Kammer für den Öffentlichen Verkehr, die für die Organisation und Aufrechterhaltung der Reisekette zuständig ist, könnte eine zielführende Lösung sein.

Das Ziel für den Kunden ist es, auch im Verspätungsfall möglichst zeitnah und ohne Mehrkosten an sein Ziel zu kommen. In diesem Zusammenhang sind auch die Pflichten für Kunden eindeutig und in Abhängigkeit der Reisekette zu regeln. Bei einer Zubringerfahrt zu einem Interkontinentalflug oder

einem Konzert müssen durchaus unterschiedlichere Übergangszeiten angesetzt werden, als bei einer regionalen Fahrt.

Ebenso muss klar geregelt sein, wie der Kunde die beabsichtigte Reisekette nachzuweisen hat und wie er es in der Realität kann. Gerade auf dem flachen Land bekommt der Kunde häufig nicht die Fahrkarte für die komplette beabsichtigte Reisekette; er muss die Fahrkarte(n) seiner Reisekette zusammenstückeln.

### *III. Grundsätze einer Haftung*

Der Fahrgast im Öffentlichen Verkehr hat ein berechtigtes Interesse daran, dass er

- bei wesentlichen Leistungsänderungen vom Vertrag zurücktreten oder ihn fristlos kündigen kann,
- trotz Verlust eines Anschlusses nach Hause oder an sein Ziel gelangt,
- bei erheblichen Verspätungen einen Ausgleich für die schlechte Leistung erhält,
- zusätzliche Kosten für seine neue Anschlussverbindung nicht selbst tragen muss.

Solche Haftungsgrundsätze durchziehen das gesamte bürgerliche Recht und finden sich in verschiedenen Ausgestaltungen bei der Regelung aller Schuldverhältnisse wieder.

- Daraus lassen sich ohne weiteres die Grundsätze entwickeln, die einer Regelung zugrunde gelegt werden können:
- das Recht zum Rücktritt, bei Zeitkarten zur fristlosen Kündigung, wenn infolge von Verspätungen oder nachträglichen Fahrplanänderungen die beabsichtigte Reise nicht durchgeführt werden kann oder die weitere Nutzung der ÖV-Reisekette unzumutbar wird.
- Haftung für die Kosten der Weiterbeförderung, wenn durch Verspätung zusätzliche Kosten entstehen und/oder bereits erworbene Fahrscheine ungültig werden (z. B. bei Flugbuchungen oder fest gebuchten Anschlusszügen oder – Fähren).
- Haftung für Übernachtungen, Taxifahrten, Nachtzugverbindungen oder ggfs. Ersatzflüge, wenn das Ziel am beabsichtigten Tag nicht mehr erreicht werden kann.
- Rückerstattung eines Teils oder des gesamten Fahrpreises bei Überschreitung einer bestimmten Verspätung.

Wie im Reiserecht muss eine Haftung für die versprochene Leistung an Höchstgrenzen gebunden werden, wenn den Unternehmer kein Verschulden trifft. Die Solidargemeinschaft der Reisenden muss nur die typischen Risiken decken. Ungewöhnliche und hohe Risiken hat der Reisende – gegebenenfalls mit einer Versicherung – selbst abzudecken.

Das Reiserecht ist hier vorbildlich und beschränkt die Haftung auf den dreifachen Reisepreis. Für den öffentlichen Verkehr muss eine entsprechende Lösung gefunden werden.

Zu den typischen Risiken gehören Verspätungen

- eines Busses durch einen Stau oder durch Straßenbauarbeiten,
- durch Wettereinflüsse,
- durch Anschläge oder Selbstmörder,
- durch Ausfall ordnungsgemäß gewarteter Fahrzeuge,
- durch unerwartet übergroßen Andrang von Fahrgästen.

Ungewöhnliche hohe Folgekosten, für die eine Versicherung nötig wäre, entstehen im Zusammenhang mit:

- Internationalen Flügen,
- Pauschalreisen, speziell mit dem Flugzeug,
- Konzerten, Theaterveranstaltungen mit unmittelbarer Anreise,
- Gruppenfahrten.

#### IV. Was ist heute nötig?

Wenn der Kunde nicht von der Reise zurücktreten will, ist die Aufrechterhaltung der Reisekette das wichtigste Ziel. Der Kunde muss mit seinem Fahrschein bzw. seinen Fahrscheinen schnellst möglich zum Ziel gelangen. Wenn ein Anschlussverlust durch eine Verspätung zu erwarten ist, müssen dem Kunden möglichst sofort Alternativen angeboten werden, die seinen zunächst nur zeitlichen Schaden minimieren. Dies geht mit Sicherheit nur verkehrsmittelübergreifend und kann i.d.R. nicht nur einem Verkehrsunternehmen zugemutet werden. Der Kunde muss dann mit dem nächst möglichen Verkehrsmittel seine Reise in Richtung auf sein Ziel fortsetzen können.

Nach unserer Auffassung erfordert dies einen finanziellen Ausgleich und organisatorische Abstimmungen zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen und -trägern. Uns erscheint es sinnvoll, wenn alle Teilnehmer am Markt des öffentlichen Verkehrs Zwangsmitglied der bereits erwähnten Kammer

wären. Es darf hier auf vielfache Kammermitgliedschaften nach dem gleichen Prinzip verwiesen werden.

Eine solche Institution – geben wir ihr den Titel „ÖV-Büro“, finanziert sich in erster Linie durch die Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs selbst, könnte dann den finanziellen Ausgleich zwischen den einzelnen Unternehmen für den Weitertransport der verspäteten Fahrgäste vornehmen, wobei Unternehmen, die überproportional hohe Verspätungen zu verantworten haben, auch verstärkt zur Kasse gebeten werden müssen. Ein großer Teil der Verspätungen entsteht aber durch Dritte, außerhalb der Verantwortung eines Unternehmens. Hier müsste dann solidarisch im Sinne des Systems Öffentlicher Verkehr gehandelt werden.

Gleichzeitig sind aber auch die Pflichten der Kunden eindeutig zu definieren, u. a. bezüglich der erreichbaren Anschlüsse (Umsteigezeiten). In einem gemeinsamen Fahrplanauskunftssystem wären dann die Daten abzurufen. An dieser Stelle sollte – gleichsam als Nebeneffekt – eine wirklich bundesweite Fahrplanauskunft angesiedelt werden, in die jedes ÖV-Unternehmen seine Daten einzuliefern hat. Heute kann es Ihnen – trotz Internet – immer noch passieren, dass Sie bestimmte regionale Fahrpläne nicht oder nur sehr schwierig bekommen.

Als drittes könnte das ÖV-Büro auch für durchgehende Fahrkarten für die Reisekette und ggf. für den Vertrieb sorgen. Heute lassen sich eine Reihe von Fahrkarten nicht im allgemeinen Vorverkauf erwerben, zu einem großen Teil aus unternehmensegoistischen Gründen. Auf diese möglichen weiteren Aufgaben des ÖV-Büros soll hier nicht eingegangen werden. Erlaubt sei aber der Hinweis, dass der durchgehende Fahrschein auch das Beweisstück dafür sein kann, dass der Kunde wirklich diese Reisekette antreten wollte.

Hiermit kommen wir auf einige weitere Punkte innerhalb der Reisekette, für die wir ebenfalls einen Regelungsbedarf sehen.

### *1. Rückerstattung des Reisepreises*

Wir können uns denken, dass z. B. bei einer Verdoppelung der Reisezeit der volle Fahrpreis zurück zu erstatten ist. Im Fernverkehr (Luft, Schiene, Straße) sollten die Entschädigungen ab Verspätungen von 30 min. beginnen.

### *2. Nachweis der geplanten Reisekette*

Bei einem durchgehend ausgestellten Fahrschein ist der Nachweis äußerst einfach, wie z. B. bei einem Flug mit einmaligem Umsteigen. Schwieriger wird es bereits, wenn der Fluggast beabsichtigt hatte, einen Flughafenbus zu nutzen, für den er heute die Fahrkarte erst im Bus lösen kann, er kann seine Reiseabsicht vorher nicht dokumentieren.

Ebenso unmöglich ist das im erdgebundenen Öffentlichen Verkehr (Schiene, Straße). Nur selten ist ein Fahrschein für die gesamte Strecke erhältlich. In vielen Standard-Situationen besitzt der Fahrgast nur einen Bus- oder S-Bahnfahrschein bis zum zentralen Bahnhof, wo er unter normalen Umständen seine Fahrkarte für die weitere Reise erst kaufen kann. Wie auch beim Fluggast, ist häufig der Fahrschein für das letzte Teilstück erst vor Ort zu erwerben. In der gegenwärtigen Situation kann hier nur dem Fahrgast geglaubt werden. Wird eine Nachweispflicht für die geplante Reisekette gewünscht, müssen erst die technischen und praktischen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert an dieser Stelle seit Jahren die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, gemeinsame Fahrscheine von Haus zu Haus auszugeben.

### *3. Hilfe im Verspätungsfall*

Ganz oben aber steht hier für den Kunden eine unbürokratische und schnelle Hilfe. An dieser Stelle kann durch inkompetente und falsche Auskünfte großer weiterer Schaden verursacht werden. Diese Hilfen müssen von den vorhandenen Auskunftssystemen (i.d. R.: Service-Point bei der DB AG; Flughafen-Info-Counter) wie auch von den Zug-/Flug- oder Busbegleitern übernommen werden.

Dazu gehört auch eine Betreuung und Versorgung z. B. mit Getränken, ggfs. auch Speisen während der Wartezeit. Für den Reisenden dürfen hier keine zusätzlichen Kosten entstehen.

### *4. Die richtige Auskunft*

Nicht nur im Verspätungsfall, sondern auch vor Antritt einer Reise im Öffentlichen Verkehr ist die Auskunft über die Reisekette ein wichtiger Punkt. Hier gibt es eine Reihe von möglichen Fehlerquellen, die von den Verkehrsunternehmen verursacht, aber von den Kunden zu tragen sind. Heute steht der Kunde bei falschen Informationen rechtlos da. Er muss erwarten können, dass die Auskunft – das Verkaufsangebot – auch in dieser Form „erworben“ werden kann. Fahrzeiten und Anschlüsse müssen stimmen. Bei Auskünften durch das Personal der Verkehrsunternehmen muss gewährleistet sein, dass aktuelle Änderungen berücksichtigt worden sind – und zwar für die gesamte Reisekette, insbesondere bei Bauarbeiten, Umleitungen etc. Entsprechendes gilt auch für Online-Auskünfte. Durch den entsprechenden Ausdruck ist der Nachweis eindeutig zu führen. Lässt sich die so gefundene Reisekette nicht realisieren, müssen die Verspätungsregeln analog angewandt werden.

Ein großer Teil der Fahrpläne ist jedoch off-line, als gedrucktes Kursbuch, als Fahrplan-Aushang oder als offline-Datenbank (Beispiel: Hafas). Die Aus-

hänge an den Haltestellen müssen von den Unternehmen auf dem aktuellen Stand gehalten werden. Haltestellen ohne Fahrpläne darf es nicht geben. Die Verantwortung der Unternehmen sollte hier festgeschrieben werden. Das gilt insbesondere auch für Fernbuslinien. Aber auch Kursbücher und Datenbanken müssen in regelmäßigen Abständen ein Update bzw. eine Neuauflage erfahren. Die bisherige Praxis von zwei Fahrplanperioden und entsprechend zwei Fahrplanaufgaben hat sich bewährt und sollte nicht verlassen werden. So lassen sich auch Hinweise auf geplante Baumaßnahmen und daraus resultierende Fahrplanabweichungen ankündigen, ggfs. auch „nur“ mit einer Telefonnummer.

Der Fahrplan muss eben das bindende Angebot im ÖV sein!

### 5. Preisinformation(en)

Vor Antritt einer Reise muss auch der Kunde im ÖV erfahren, was die geplante Reise kosten wird, bzw. wie weit sein Fahrschein gilt. Fährt ein Kunde aufgrund einer Fehlinformation in einem Folgeverkehrsmittel schwarz, darf ihm das nicht angelastet werden. Ebenso muss dem Kunden ein Erstattungsrecht eingeräumt werden, wenn ihm ein überteuerter Tarif ( z. B. ab 20 % mehr) genannt und verkauft wird.

### 6. Das neue Preissystem der DB AG „PEP“

Die Deutsche Bahn AG will Ende 2002 ein vollständig neues Preissystem für den Fernverkehr einführen. Ein wesentlicher Bestandteil werden hier rabattierte Fahrkarten mit einer Festlegung auf bestimmte Züge sein. Aus der Alltagspraxis des Öffentlichen Verkehrs insgesamt und der DB AG im besonderen muss bei einem großen Teil der Fahrten mit Änderungen in der Reisekette gerechnet werden: Verspätungen – auch außerhalb der DB AG –, Bauarbeiten mit Schienenersatzverkehr, Anschlussversäumnisse durch überweite Umsteigewege oder durch „Gleisverlegungen“. Nichts davon liegt in der Verantwortung des Kunden. In solchen Fällen muss es möglich sein, den nächst möglichen Zug in Richtung auf das Ziel zu benutzen.

### V. Das ÖV-Büro

Wenn der öffentliche Verkehr als Gesamtsystem verstanden werden soll – und nach der Auffassung von PRO BAHN ist er das auch – dann bedarf es einheitlicher Regelungen im gesamten System. Das mehrfach erwähnte ÖV-Büro könnte hier die Koordinationsfunktion übernehmen. In Großbritannien, dem Land, wo die Bahn-Reform am weitesten vorangetrieben worden ist, ist für Tarife und den Vertrieb eine entsprechende Koordinationsstelle für durchgehende Fahrscheine per Gesetz eingerichtet worden, an der alle Eisenbahn-

Verkehrsunternehmen zwangsweise beteiligt sind. Diese „Association of Train Operating Companies“ (ATOC) hat sich in den vergangenen Jahren sehr bewährt.

Aus Fahrgastsicht wären die wichtigsten Aufgaben :

- Koordination eines diskriminierungsfreien Vertriebs aller Fahrkarten, damit der Kunde eine Fahrkarte für die *gesamte Reisekette* erhält
- Bereitstellung der Fahrplandaten *aller* ÖV-Unternehmen für alle potentiellen Kunden
- Organisation der oben beschriebenen Verspätungsregelungen

#### *VI. Die nächste Instanz*

Diesem Büro nachgeschaltet sollten Schlichtungsstellen sein, damit bei Streitigkeiten nicht sofort Gerichte angerufen werden müssen. Diese Schlichtungsstellen wären sinnvoller Weise bei den regionalen Verbraucher-Zentralen anzusiedeln. Eine Orientierung an dem Vorbild von NRW erscheint uns sinnvoll.

Über die Beteiligung von Fahrgästen an den hier erwähnten Institutionen sollte ebenso nachgedacht werden. Von Unternehmen eingerichtete Fahrgastbeiräte sind ein erster Schritt in die richtige Richtung. Diese Beiräte können ihre Wirkung aber erst richtig entfalten, wenn sie unternehmensunabhängig sind. In Schleswig-Holstein existiert ein erster solcher Beirat auf Landesebene. Wir möchten an dieser Stelle auf die britischen „Rail-Passenger-Committees“ verweisen, die von staatlicher Seite eingerichtet wurden und auch entsprechende Finanzmittel erhalten.

#### *VII. Schlussbemerkung*

Kostenlos ist dieses alles nicht. Finanziert werden muss es von den Verkehrsunternehmen im Rahmen einer neu zu definierenden Gewährleistungspflicht. Eine staatliche Anschubfinanzierung wäre sicher wünschenswert.

Wir sind als Fahrgastverband davon überzeugt, dass ein solches System nicht nur Geld kostet, sondern auch welches bringt, nämlich durch mehr Fahrgäste und durch zufriedenerere Fahrgäste, die häufiger fahren als heute.

## **ANLAGE**

### *Lösungsmöglichkeiten in der Praxis*

Betrachten wir hier einige mögliche Beispiele:

#### *1) Bus Leck – Zug Niebüll nach Hamburg*

Der Bus erreicht den Bahnhof Niebüll verspätet. Der Regionalexpress in Richtung Hamburg ist bereits abgefahren. Der Fahrgast muss dann den nächsten Zug in Richtung Süden benutzen können, auch einen IC – und zwar ohne Zuschlag.

#### *2) Wyk auf Föhr – Hamburg – Nachtzug nach München*

Durch Verspätung der Fähre von z. B. 20 Minuten wird der Anschlusszug nach Hamburg nicht mehr erreicht. Mit dem folgenden Zug wird aber der Nachtzug nicht mehr erreicht.

Zwei Lösungsmöglichkeiten:

- a) Der Kunde fährt mit einem anderen Zug nach Neumünster, wo er den später fahrenden Nachtzug von Kopenhagen nach München erreicht.
- b) Der Kunde übernachtet in Hamburg und kann am folgenden Morgen ein Flugzeug benutzen.

#### *3) München – Hamburg (Flughafen) – Zug nach Kiel*

Das Flugzeug ist verspätet, der letzte Flughafenbus ist abgefahren. Der Fahrgast kann dann mit S-Bahn oder Taxi zum Bahnhof fahren und dort den nächsten Zug nach Kiel nutzen.

#### *4) Bus Berlin – Hamburg – Zug nach Husum*

Durch die Verspätung des Busses wird der Regionalzug nicht mehr erreicht. Der nachfolgende InterCity-Zug darf dann ohne Zuschlag benutzt werden.

#### *5) Der letzte Zug/Bus wird versäumt*

Wird durch Verspätung für das letzte Teilstück aufgrund von Verspätungen der Zug/der Bus nicht mehr erreicht, so ist ein Taxi zu stellen, ggfs. eines für vier Reisende.

#### *6) Termin, der mit dem ersten Zug / Bus / Flug erreicht werden muss*

Auch hier ist bei Verspätung ggfs. ein Taxi zu stellen, damit dieser Termin erreicht werden kann.

#### *7) Durch Verspätung von Zug/Bus versäumter Flug (internationaler Flug mit Versicherung)*

Wird trotz einer durch das ÖV-Büro definierten Mindestübergangszeit der Flug versäumt, so ist der schnellst mögliche Ersatzflug zu organisieren und sind ggfs. Umbuchungsgebühren zu erstatten.

## Perspektiven der Bahn

### – Betriebssicherheit –

Dipl.-Ing. Fritz Schröder, Bereichsleiter Sicherheit,  
Deutsche Bahn AG, Berlin

#### *Einleitung*

Die Sicherheit des Betriebes ist eines der elementarsten Anliegen der Bahn. Das AEG schreibt in § 4 vor:

„Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.“

Die Entwicklung der Unfallzahlen zeigt, dass dieser Auftrag – trotz einiger spektakulärer Ereignisse – insgesamt durch das Sicherheitsmanagement erfolgreich beherrscht wurde. Durch weitere Maßnahmen wird die Sicherheit noch verbessert werden. Diese Aktivitäten werden künftig nach Einführung der Europäischen Sicherheitsrichtlinie und nach Einrichtung einer europäischen Eisenbahnagentur in einem gemeinsamen europäischen Rahmen erfolgen.

#### *I. Unfallentwicklung DB AG:*

Die Deutsche Bahn AG führt eine umfassende Unfalldatenbank, wertet die gewonnenen Daten zur Überprüfung der Sicherheit ständig aus und ergreift entsprechende Maßnahmen, die verhindern sollen, dass sich Ereignisse wiederholen. Erfasst werden aber nicht nur Unfälle, sondern auch Unregelmäßigkeiten, also Ereignisse, aus denen leicht Unfälle hätten entstehen können. Wir wollen aus Fehlern und Ereignissen lernen, um Unfälle zu vermeiden.

Insgesamt starben im Jahr 2000 im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr 1036 Personen. 811 Tote waren Suizide, 138 Personen kamen bei Personunfällen zu Tode (zum überwiegenden Teil beim unbefugten Überschreiten von Gleisen) und 75 Personen starben bei Zusammenprallen an Bahnübergängen. Bei diesen Ereignissen liegt die Unfallursache fast immer außerhalb des Eisenbahnbetriebes. Gleichwohl versuchen wir auch diese Unfälle zu minimieren, soweit wir das können.

Die hohe Anzahl der Suizide z. B. stellt für die Deutsche Bahn AG in vieler Hinsicht ein großes Problem dar. Zum einen wird in der Presse häufig über

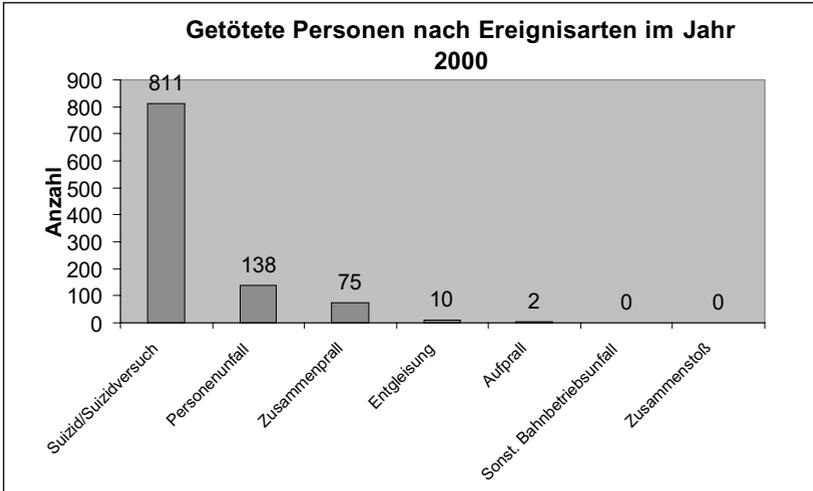


Abbildung 1

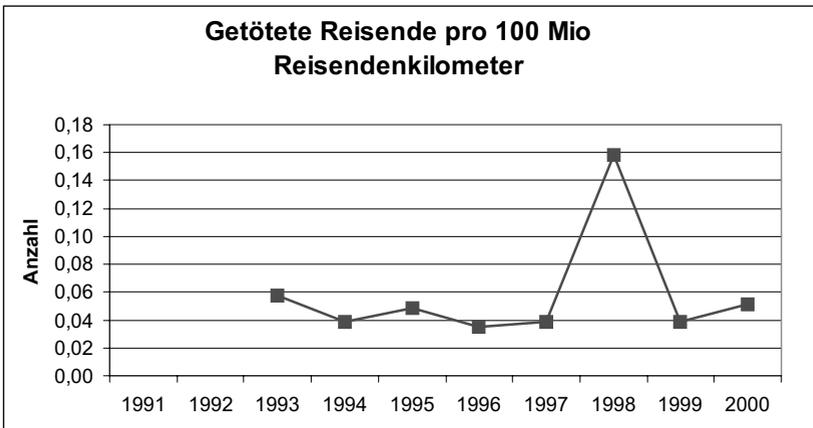


Abbildung 2

diese Art der Selbsttötung berichtet, was viele Nachahmer animiert, sich auch auf diese Weise das Leben zu nehmen. Hier könnte ein Verzicht der Medien auf die Berichterstattung bei solchen Ereignissen helfen, die Zahl der Suizide deutlich zu senken.

Zum anderen führen die notwendigen Untersuchungen der Staatsanwaltschaft zu einer Unterbrechung des Betriebes für durchschnittlich 96

Minuten, was erhebliche Verspätungen und nicht erreichte Anschlüsse nicht nur auf dieser Strecke, sondern im gesamten Netz der Bahn nach sich ziehen kann.

Unser Bestreben ist es daher, die an der Untersuchungen Beteiligten zu bitten, die Untersuchungen so durchzuführen, dass der Betrieb möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Bisher übernimmt die Landespolizei die Untersuchungen, auch wenn der Bundesgrenzschutz als ehemalige Bahnpolizei eher am Ort des Geschehens ist. Wir suchen hier Möglichkeiten, durch die Zusammenarbeit vor Ort die Sperrzeiten deutlich zu kürzen, ohne dass die Untersuchungen beeinträchtigt werden.

Die Eisenbahn in Deutschland gehört, wie in vielen Ländern, zu den sichersten Verkehrsmitteln. Im Jahr 2000 sind 38 Reisende bei Unfällen gestorben, das sind 0,05 Todesopfer pro 100 Mio. Reisendenkilometer oder  $5 \times 10^{-10}$  Tote/Rkm!

In den Jahren davor lagen die Zahlen in einer ähnlichen Größenordnung. Das Jahr 1998 zeigt allerdings durch den Unfall in Eschede eine große Abweichung von diesem Wert, der den Gesamtdurchschnitt nicht verändert.

#### *Vergleich Verkehrsträger*

Die Sicherheit unterschiedlicher Verkehrsträger wie z.B. Bahn, Auto und Flugzeug lässt sich nur schwer vergleichen, da die Datenbasis der einzelnen Statistiken sehr unterschiedlich ist. Mit aller Vorsicht lässt sich jedoch sagen, dass der Eisenbahnverkehr und der Luftverkehr wesentlich sicherer sind als der Straßenverkehr.

| 1999             | Mrd. Reisenden kilometer | Anzahl getötete Reisende | getötete Reisende pro Mrd. Pkm |
|------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| Eisenbahnverkehr | 73,6                     | 29                       | 0,4                            |
| Straßenverkehr   | 842,1                    | 7772                     | 9,2                            |
| Luftverkehr      | 39,9                     | 65                       | 1,6                            |

#### *Internationaler Vergleich*

Die europäischen Bahnen haben laut UIC-Statistik für 1999 die folgenden Unfallzahlen bezogen auf ihre Verkehrsleistung veröffentlicht:

| 1999  | Mio. Zugkilometer | Anzahl Tote | Tote pro Mio. Zugkm |
|-------|-------------------|-------------|---------------------|
| RENFE | 168,3             | 20          | 0,1                 |
| SNCF  | 520,7             | 106         | 0,2                 |
| DB AG | 942,5             | 230         | 0,2                 |
| FS    | 329,9             | 87          | 0,3                 |

Trotz der hohen Sicherheit darf die Eisenbahn sich nicht zurücklehnen, sondern muss ständig an der Verbesserung des Systems arbeiten. Dafür wurde mit der Sicherheitsorganisation eine effiziente Struktur und eine Reihe von Instrumenten geschaffen:

## *II. Sicherheitsmanagement bei DB AG*

Zum Sicherheitsmanagement der DB AG gehören als organisatorische Elemente der Sicherheitsbeauftragte, die Eisenbahnbetriebsleiter der einzelnen Konzernunternehmen und das Notfallmanagement. Diese setzen das Sicherheitsprogramm um, haben ein Sicherheitsleitbild entwickelt, erstellen jährlich den Sicherheitsbericht für den Vorstand und führen zusätzlich besondere Maßnahmen durch.

### *1. Sicherheitsprogramm*

Das Sicherheitsprogramm der DB AG wird alle fünf Jahre neu verfasst. Im Sicherheitsprogramm werden eine Reihe von Maßnahmen beschrieben, die zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen worden sind. Die Maßnahmen werden nach den Kosten und der Wirksamkeit bewertet. Mit Hilfe des Sicherheitsprogramms lässt sich auch die Umsetzung überwachen und lassen sich Terminüberschreitungen feststellen. Der jährlich vom Sicherheitsbeauftragten zu erstellende interne Sicherheitsbericht baut auf diese Auswertungen auf.

### *2. Sicherheitsleitbild*

Im letzten Jahr wurde bei der Deutschen Bahn AG ein Sicherheitsleitbild entwickelt. Dieses Leitbild, das noch im Unternehmen eingeführt werden muss und daher hier auch noch nicht detailliert vorgestellt werden kann, soll das Thema Sicherheit auf allen Ebenen in den Köpfen der Mitarbeiter etablieren. Das Leitbild wurde durch eine Arbeitsgruppe erarbeitet, in der alle operativen Unternehmensbereiche des Unternehmens vertreten waren.

Durch vier Leitsätze soll allen Mitarbeitern klar gemacht werden, dass sie für die Sicherheit in ihrem Bereich selbst verantwortlich sind, dass sie den sicheren Zustand nur gemeinsam mit ihren Kollegen herstellen können, dass

Sicherheitsfragen die erste Führungsaufgabe der Chefs sind und dass wir durch ständiges Lernen und Verbessern immer sicherer werden wollen.

Das Sicherheitsleitbild wird zuerst im Rahmen von Seminaren für Führungskräfte vermittelt und später im gesamten Konzern auf breiter Ebene kommuniziert.

### *3. Der Eisenbahnbetriebsleiter*

Jedes Eisenbahnunternehmen in Deutschland muss einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellen und von der Aufsichtsbehörde bestätigen lassen. Der Eisenbahnbetriebsleiter muss in Fragen der Betriebssicherheit beraten, koordinieren, ggf. anordnen, überwachen und untersuchen. Zu überwachen sind die Einhaltung von Rechtsvorschriften und betrieblichen Anweisungen, Anweisungen der Aufsichtsbehörde sowie die Verwendung und Einteilung des Betriebspersonals. Die Zusammenarbeit im Unternehmen und die Abstimmung zwischen den Eisenbahnunternehmen ist zu koordinieren. Gegenüber dem Vorstand und den Mitarbeitern hat der Eisenbahnbetriebsleiter eine beratende Funktion.

Anordnungen hat der Eisenbahnbetriebsleiter zu treffen, wenn z. B. neue Techniken zur Verbesserung der Sicherheit nach seiner Meinung eingeführt werden müssen oder wenn Vorschriften nicht beachtet werden. Bei Unfällen, gefährlichen Ereignissen ist es die Aufgabe des Eisenbahnbetriebsleiters, diese auf ihre Ursachen zu untersuchen, Schlussfolgerungen zu ziehen und Maßnahmen zu ergreifen oder anzuordnen, damit diese Art von Unfall sich in Zukunft nach Möglichkeit nicht noch einmal ereignen kann.

Der Eisenbahnbetriebsleiter muss über alle Dinge, welche die Sicherheit betreffen, informiert und bei seinen Arbeiten von allen Führungskräften unterstützt werden. Er darf dem Vorstand des Unternehmens direkt vortragen und seine Vorschläge machen. Der Eisenbahnbetriebsleiter darf auf Grund seiner Arbeit nicht benachteiligt werden.

Für diese verantwortungsvolle Funktion ist natürlich eine besondere Qualifikation erforderlich. Der Eisenbahnbetriebsleiter muss ein entsprechendes Studium erfolgreich abgeschlossen haben, mehrere Jahre für die Eisenbahn im Bereich Bau oder Betrieb für die Sicherheit tätig gewesen sein und erfolgreich eine Prüfung bei der Aufsichtsbehörde bestanden haben.

### *4. Notfallmanagement*

Zu dem Sicherheitsmanagementsystem gehört auch das Notfallmanagement. Es wird bei Bahnbetriebsunfällen, Krisen und Katastrophen mit dem Ziel aktiv, Gefahren und Schäden für Menschen, Umwelt und Sachen abzuwenden oder zu begrenzen. Zu dem Notfallmanagement gehören die Not-

fallmanager, die vor Ort die Notfälle bearbeiten, und die sieben zentralen mit Spezialisten besetzten Notfallleitstellen. Die Notfallleitstellen betreuen jeden Notfall bei der Bahn und alarmieren die Rettungsdienste.

#### *5. Eisenbahnaufsicht*

Die Aufsicht über die Eisenbahnen hat nach dem AEG bei bundeseigenen Eisenbahnen und damit auch bei der Deutschen Bahn AG das Eisenbahnbundesamt und bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen der jeweilige Landesverkehrsminister.

#### *6. Europäische Sicherheitsrichtlinie, europäische Eisenbahnagentur*

Regelungen zur Sicherheit im Bahnverkehr gibt es nicht nur auf nationaler Ebene. Zur Zeit befindet sich eine Europäische Sicherheitsrichtlinie in der Abstimmung. Diese Sicherheitsrichtlinie verfolgt unter anderem das Ziel, das Sicherheitsniveau aller europäischen Eisenbahnen anzugleichen und stetig zu steigern, den grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern und die Märkte zu öffnen.

Die Frage, welches Risiko wir beim Betrieb einer Eisenbahn akzeptieren wollen, wird in den einzelnen europäischen Ländern nicht einheitlich beantwortet. Die Diskussion darüber setzt auch bei uns nach jedem Unfall neu ein. Unter dem Risiko, durch die Eisenbahn zu Schaden zu kommen, verstehen wir die Wahrscheinlichkeit, mit der ein solches Ereignis eintritt, multipliziert mit dem Schaden, der dadurch entsteht.

Wir empfinden als besonders hohes Risiko, wenn ein Ereignis häufig eintritt oder wenn der Schaden besonders groß werden kann. Mit geeigneten Maßnahmen versuchen wir entweder, die Wahrscheinlichkeit, dass etwas passiert, zu verringern, oder wir versuchen, das Ausmaß des Schadens zu begrenzen.

Unsere Juristen sagen uns, dass wir verhindern müssen, dass ein Ereignis überhaupt eintritt. Die Schadensbegrenzung ist sekundär. Die Rettungskräfte verlangen von uns, dass wir alles tun, um den Schaden in Grenzen zu halten, denn wenn sie eingreifen müssen, ist das Ereignis in der Regel schon eingetreten. Wir versuchen beides zu tun. Priorität hat selbstverständlich die Verhinderung eines Unfalls, aber wir versuchen auch, z. B. die Konstruktion der Fahrzeuge so zu ändern, dass bei einem Ereignis Schäden für die Reisenden möglichst auf ein Mindestmaß begrenzt bleiben.

Kurz nach dem geplanten Inkrafttreten der EU-Sicherheitsrichtlinie im Jahr 2003 soll auch eine Europäische Eisenbahnagentur ihre Arbeit aufnehmen. An der Gestaltung dieser beiden Einrichtungen beteiligt sich die Deutsche Bahn aktiv.

### *III. Besondere Maßnahmen im letzten Jahr*

Die Technik der Sicherungssysteme entwickelt sich weiter und damit ändern sich auch die Anforderungen an die Fahrzeuge.

#### *1. Zugbeeinflussung*

Zur Zeit führt die Deutsche Bahn AG in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt die verbesserte punktförmige Zugbeeinflussung PZB 90 ein. Zugbeeinflussungssysteme lösen Zwangsbremungen aus, wenn an haltzeigenden Signalen vorbeigefahren wird oder wenn Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht beachtet werden. Die neue PZB 90 soll darüber hinausgehend auch ein Fahrzeug bei Anfahrt gegen ein haltzeigendes Signal sicher zum Stehen bringen, was bei dem Vorgängersystem noch nicht in jedem Fall gewährleistet war.

Alle Eisenbahnen, die das Netz der Deutschen Bahn nutzen wollen, müssen ihre Fahrzeuge mit der PZB 90 nachrüsten. Das ist keine Diskriminierung, sondern eine notwendige Anpassung an geänderte Randbedingungen und neue Techniken.

#### *2. Einführung eines Führerscheines*

Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs und die weiter forcierte Öffnung des Verkehrsmarktes hat für die Deutsche Bahn AG zur Folge, dass ihr Gleisnetz verstärkt von anderen Eisenbahnunternehmen genutzt wird. Um das hohe Sicherheitsniveau halten zu können, ist es erforderlich, einen gleichen Ausbildungsstandard für alle Triebfahrzeugführer, die auf dem öffentlichen Netz einen Zug führen wollen, durch den Erwerb eines Führerscheins vorzuschreiben. Diesen Führerschein werden die Deutsche Bahn AG und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen noch in diesem Jahr in Deutschland einführen. Die Deutsche Bahn hat in Zusammenarbeit mit dem „Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)“, einem Verband, der die Interessen vieler Verkehrsunternehmen vertritt, eine Richtlinie zum Triebfahrzeugführerschein erstellt. Diese Richtlinie beschreibt, welche Voraussetzungen ein Triebfahrzeugführer erfüllen muss, wie die Ausbildung und die Prüfung gestaltet sein müssen und wann ein Führerschein wieder entzogen werden kann. Sie stellt zukünftig den „Stand der Technik“ dar, also das Niveau, das nach Einschätzung der Mehrzahl der Fachleute alle einhalten müssen. Dadurch kann das hohe Sicherheitsniveau in Zukunft gehalten werden, auch wenn es immer mehr Eisenbahnverkehrsunternehmen werden, die das öffentliche Eisenbahnnetz benutzen.

#### *3. Simulator*

Für eine qualitativ hochwertige Ausbildung der Triebfahrzeugführer sind auch im Eisenbahnverkehr Simulatoren mittlerweile ein wertvolles Hilfsmittel.

Die DB AG besitzt 12 Triebfahrzeug-Simulatoren. Mit diesen Simulatoren kann das Fahren auf fiktiven oder nachgebildeten Strecken der Bahn unter realitätsnahen Bedingungen geübt werden. Besonders wichtig ist das Training von besonderen Situationen, wie Störungen und Abweichungen vom Regelbetrieb, weil sie selten für den einzelnen Triebfahrzeugführer auftreten, aber ihre exakte Beherrschung sehr wichtig für die Sicherheit des Betriebes ist. Alle Triebfahrzeugführer der DB AG werden deshalb zukünftig regelmäßig mit Hilfe der Fahrzeugsimulatoren aus- und fortgebildet. Die Deutsche Bahn erhofft sich davon eine weitere Steigerung der sehr hohen Ausbildungsqualität.

#### QUELLENVERZEICHNIS

Statistisches Jahrbuch 2000, Statistisches Bundesamt.  
Sicherheitsbericht 2000, DB AG.  
Geschäftsbericht 2000, DB AG.  
Jahresbericht 2000, Bundesstelle für Fluguntersuchungen.  
Eisenbahnstatistik 1999, UIC.  
Ergänzungsstatistiken zur Internationalen Eisenbahnstatistik 1998-1999, UIC.  
Corporate Guide 2000, East Japan Railway Company.

## **Abschlussvortrag**

# **Kraftfahrzeug-Handel in Europa und in Deutschland**

Volker Lange, Senator a.D.,  
Präsident des Verbandes der Importeure von Kraftfahrzeugen (VDIK) e.V.,  
Bad Homburg v.d.H.

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen vertreten wir die Interessen von 32 Automobil-Generalimporteuren und Entwicklungszentren der internationalen Automobilindustrie in Deutschland. Fast alle unsere Mitglieder sind 100%-ige Töchter oder zumindest Beteiligungsgesellschaften der in der ganzen Welt ansässigen ausländischen Automobilhersteller, angefangen von A wie Alfa Romeo bis V wie Volvo.

Sehr gerne bin ich der Einladung des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Herrn OLG-Präsidenten Dr. Macke, gefolgt, vor diesem hochrangigen Auditorium über den Kraftfahrzeug-Handel in Europa zu sprechen. Ich werde beginnen mit einem kurzen Blick auf den Kfz-Markt in Europa, danach auf den rechtlichen Rahmen des Automobilvertriebs und -Kundendienstes eingehen und anschließend einige aktuelle Themen ansprechen, die die Branche zur Zeit bewegen. Wenn ich dabei gezielt in erster Linie auf rechtliche Aspekte eingehe, so hat dies natürlich zwei Gründe. Erstens spreche ich ja schließlich zum Deutschen Verkehrsgerichtstag und zweitens habe ich den Eindruck, dass es innerhalb Europas sowieso kaum noch Bereiche gibt, die nicht bis ins Kleinste gesetzlich normiert werden, und zwar – allen Subsidiaritätsbeteuerungen der EU-Kommission zum Trotz – zunehmend auf europäischer Ebene. Dies ist zumindest mein Eindruck und ich bin mir nicht ganz sicher, ob wir hier wirklich in eine vernünftige Richtung gehen, in eine Richtung, die politisch eigentlich nicht gewollt sein kann.

### *1. Der Automobilmarkt in der EU und in Deutschland*

Die Automobilbranche gehört sicherlich zu den größten Wirtschaftszweigen in Europa und speziell in Deutschland. Das zeigt sich nicht nur darin, dass in der Bundesrepublik direkt oder indirekt jeder sechste Arbeitsplatz vom Auto abhängt, sondern wird durch die Statistiken über den Bestand und die Neuzulassungen der Kraftfahrzeuge eindrucksvoll belegt.

Innerhalb Westeuropas liegt der Bestand an Pkw und Kombi bei über 185 Millionen Fahrzeugen, hinzu kommen über 26 Millionen Nutzfahrzeuge. Allein die Neuzulassungen im EU-Raum beliefen sich im vergangenen Jahr auf rund 14,4 Millionen Pkw/Kombi, in 2002 ist allerdings mit einem Rückgang von etwa 4 % zu rechnen.

In Deutschland haben wir mit Abstand den größten Automarkt innerhalb der EU. Der Bestand an Pkw/Kombi belief sich im Jahr 2001 auf 43,8 Millionen Fahrzeuge zuzüglich der 3,5 Millionen Nutzfahrzeuge. Statistisch kommen in Deutschland also rund 553 Pkw auf 1000 Einwohner. Diese auf den ersten Blick vielleicht überraschend hohe Zahl darf jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass die Automobilbranche, und zwar die deutschen und ausländischen Hersteller gleichermaßen, mit der Marktentwicklung in Deutschland im letzten Jahr nicht zufrieden sein konnte. Die Erwartungen der Branche zu Beginn des Jahres 2001 haben sich leider im Jahresverlauf nicht erfüllt. Die Neuzulassungen im Bereich Pkw/Kombi lagen bei lediglich 3,34 Millionen Stück, ein im Vergleich zu den Boomjahren niedriger Wert. Die wesentlichen Ursachen sind nach unserer Auffassung die schwache wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland sowie eine Steuerreform, welche die private Nachfrage entgegen unserer Erwartung nicht stützte.

Auch für das Jahr 2002 sehen wir angesichts der ungünstigen wirtschaftlichen Prognosen keine Verbesserung der Situation. Wir rechnen mit einem nur geringfügig höheren Neuzulassungsvolumen von 3,35 Millionen Fahrzeugen. Einer positiveren Entwicklung stehen die anhaltend schwache Wirtschaftsentwicklung sowie voraussichtlich wieder steigende Benzinpreise entgegen. So werden allein die nächsten Stufen der Ökosteuer zum Januar 2002/2003 mit jeweils sieben Pfennig pro Liter zu Buche zu schlagen. Darüber hinaus rechnen wir mit wieder steigenden Rohölpreisen.

Der Marktanteil der Importmarken in Deutschland liegt bei traditionell rund einem Drittel. Das heißt: Gut 1,1 Millionen Fahrzeuge, die in diesem Jahr in Deutschland zugelassen werden, tragen ein ausländisches Markenzeichen.

Der Nutzfahrzeugmarkt bewegt sich insgesamt noch auf einem mit knapp 300.000 Fahrzeugen relativ hohem Niveau, jedoch hatten wir insbesondere in den schweren Klassen bei den Lkw über 6 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht deutliche Einbrüche von 11,5%. Hierfür ist zum einen die schwache Konjunktur verantwortlich zu machen, zum anderen die am Jahresende 2001 bestehende Unsicherheit des Güterkraftverkehrsgewerbes auf Grund der unseligen politischen Diskussion über die Lkw-Maut. Weder die Höhe der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge war bekannt, noch war die Frage geklärt, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe es zu einer Kompensation kommen wird, beispielsweise durch Senkung

der Kraftfahrzeugsteuer oder der Mineralölsteuer für die betroffenen Fahrzeuge. Diese Parameter sind für eine Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes im Vergleich zur ausländischen Konkurrenz wichtig. Und am Wohl und Wehe der Spediteure und Frachtführer hängt natürlich auch die Nutzfahrzeugindustrie.

Vor dem Hintergrund dieser Zahlen können Sie sicher nachvollziehen, welche wirtschaftliche Bedeutung manche rechtlichen Rahmenbedingungen haben, auf die ich nachfolgend näher eingehen möchte.

## *2. Rechtlicher Rahmen des Automobilvertriebs und -kundendienstes in Europa*

Der Vertrieb und der Kundendienst für neue Automobile in Europa sind durch ein selektives und exklusives Vertriebssystem gekennzeichnet. Dies bedeutet im Ergebnis, dass jeder Automobilhersteller oder Generalimporteur innerhalb Europas mit einem Netz von Händlern und Reparaturbetrieben zusammenarbeitet, die regelmäßig auf eine oder manchmal auch mehrere Marken spezialisiert sind. In der Regel liegen Vertrieb und Service in einer Hand, das heißt, die Vertragshändler des Automobilherstellers verpflichten sich gleichzeitig gegenüber dem Hersteller und damit letztlich gegenüber dem Kunden, auch den Service, Garantiereparaturen und erforderlichenfalls Rückrufe im Interesse der Verkehrssicherheit nach den strengen Maßstäben der Automobilhersteller durchzuführen. Grundlage dafür ist die europäische „Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung“ (GVO) 1475/95, eine sehr ausgeklügelte kartellrechtliche Regelung, welche die Interessen von Verbrauchern, Händlern, Herstellern, und Werkstätten gleichermaßen berücksichtigt.

Zur Zeit ist innerhalb der Europäischen Kommission umstritten, ob die genannte Kfz-GVO, die bis zum 30.09.2002 befristet ist, verlängert werden sollte oder nicht. Gegen eine Verlängerung sprechen sich naturgemäß unter anderem solche freien Handelsbetriebe und Reparaturwerkstätten aus, die nicht in das selektive System integriert sind, weil sie nicht in der Lage oder willens sind, die strengen und im Interesse der Verkehrssicherheit liegenden Qualitätsvorgaben der Automobilhersteller zu erfüllen. Auch manche Verbraucherschutzorganisationen sprechen sich gegen eine Verlängerung aus, in der Hoffnung, dadurch würden sich die Preise in dem jeweiligen Land, das ihnen besonders am Herzen liegt, sinken. Bezeichnenderweise sind dies in erster Linie englische Verbraucherschutzverbände, da in England aufgrund vieler wirtschaftlicher Gegebenheiten und nicht zuletzt aufgrund technischer Besonderheiten („Rechtslenker-Problematik“) die Autopreise besonders hoch sind. Hoffnungen auf Preisreduzierungen bei Wegfall des selektiven Vertriebssystems sind allerdings völlig unbegründet. Entscheidend für die unter-

schiedlichen Autopreise sind vor allem die fehlende Harmonisierung der Steuern und das nach wie vor in den einzelnen EU-Staaten sehr unterschiedliche Kosten- und Preisniveau. Solange die Butterpreise variieren, will es mir nicht recht einleuchten, warum ausgerechnet die Autopreise überall gleich sein sollen. Es gibt Branchen mit viel größeren Preisunterschieden.

Vor allem aber sprechen, objektiv gesehen, sowohl die Aspekte des Verbraucherschutzes als auch Aspekte insbesondere der Verkehrssicherheit für eine Verlängerung der Kfz-GVO. Dies hat auch die deutsche Bundesregierung erkannt und sich gegenüber der Europäischen Kommission nachdrücklich für eine Verlängerung dieses Regelwerkes ausgesprochen. Gleiches gilt für Frankreich, Spanien, Holland und Italien.

Von den vielen Aspekten, die letztlich für eine Verlängerung sprechen, will ich hier beim Deutschen Verkehrsgerichtstag vor allem auf einen eingehen, die Verkehrssicherheit.

Eines der Leitbilder der Kfz-GVO ist die Verbindung von Verkauf und Service von Kraftfahrzeugen in kleinen bis mittelständisch geprägten Betrieben. Gerade diese Verbindung ist unverzichtbar im wohl verstandenen Verbraucherinteresse. Nur so ist die erforderliche Betreuung des Kunden im Garantiefall, bei etwa nötigen Rückrufaktionen oder bei späteren Wartungs- und Reparaturarbeiten sicherzustellen. Die stets komplexer werdende Technik an modernen Fahrzeugen – man denke nur an elektronisch gesteuerte Systeme wie Airbag, ABS, ESP oder den gesamten Bereich der Telematik – erfordert eine ständige Schulung des Werkstattpersonals durch den jeweiligen Fahrzeughersteller. Es ist absolut unmöglich, derartig komplizierte technische Anlagen zu warten oder gar zu reparieren, ohne diese ganz gezielten, modellspezifischen Schulungen des Werkstattpersonals.

Ein Wegfall der Kfz-GVO birgt die Gefahr, dass diese traditionelle Verbindung von Vertrieb und Kundendienst aufgeweicht und es für den Kunden immer schwieriger wird, sein Fahrzeug zu jeder Zeit und vor allem in der Nähe seines Wohnortes in einem fachgerecht arbeitenden Betrieb warten und reparieren zu lassen. Andere Branchen sollten hier ein warnendes Beispiel sein. So ist es sicherlich notfalls zu verschmerzen, wenn ein Fernseh- oder Hifi-Gerät für sechs bis acht Wochen beim Hersteller zur Reparatur ist. Bei der Bedeutung von Kraftfahrzeugen für die individuelle Mobilität und für die Volkswirtschaften in Europa ist eine solche Vorstellung dagegen unerträglich.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass freie Werkstätten, vielleicht von einfachen Karosseriearbeiten abgesehen, nicht in der Lage sind, die heutigen, äußerst komplexen und mit elektronischen Komponenten ausgestatteten Fahrzeuge fachgerecht zu warten und zu reparieren. Dies hängt weder mit der Verfügbarkeit von Diagnosegeräten noch mit der Verfügbarkeit tech-

nischer Informationen zusammen. Vielmehr liegt der entscheidende Grund darin, dass das Personal sämtlicher Vertragswerkstätten fortlaufend herstellenseits geschult und über Besonderheiten der technischen Entwicklung informiert wird. Einem nicht in diesen Schulungsprozess eingebundenen Reparaturunternehmer fehlt schon das Wissen, das benötigt wird, um beurteilen zu können, wann eine Reparatur aufgrund der Besonderheiten eines bestimmten Modells nach bestimmten, vielleicht vom Normalfall abweichenden Vorschriften und Arbeitsabläufen vorgenommen werden muss. Wenn der Mechaniker in einer freien Werkstatt nicht aufgrund spezieller, modellbezogener Schulungen die Kenntnis hat, wie beispielsweise besondere elektronische Brems- oder Lenkungssysteme zu behandeln sind, so kommt er gar nicht auf die Idee, sich nähere Informationen aus den ohne weiteres verfügbaren Daten und technischen Informationen verschaffen zu müssen.

Weiterhin kosten oftmals Diagnosegeräte, Spezialwerkzeuge usw. mehrere zehntausend DM. Hinzu kommt ein erheblicher finanzieller Aufwand durch die beschriebenen modellspezifischen Schulungen des Servicepersonals. Es liegt auf der Hand, dass sich dies nur für Werkstätten lohnt, die in größerem Maße mit der Reparatur der fraglichen Marken bzw. Modelle betraut werden, Ausfluss normaler marktwirtschaftlicher Gegebenheiten.

Wenn freie Werkstätten meinen, ohne spezielles Wissen und ohne die erforderlichen technischen Gerätschaften moderne Fahrzeuge, noch dazu unterschiedlicher Marken, reparieren bzw. die anschließende Funktionstauglichkeit beurteilen zu können, so beruht dies auf einer fatalen Verkennung der Situation. Würden solche Reparaturunternehmen ihren Auftrag ernst nehmen und sich in jedem Einzelfall das erforderliche Wissen aneignen, so wäre ihr Aufwand und wären damit die Kosten für den Verbraucher erheblich höher als in der Vertragswerkstatt. Natürlich ist dieses Problem umso gravierender, je neuer und dementsprechend moderner die Fahrzeugflotte in den einzelnen europäischen Staaten ist. Mag es bei Fahrzeugmodellen, die vor 10 Jahren auf den Markt gebracht wurden, noch möglich sein, in beschränktem Rahmen ohne spezielles Fachwissen und ohne Spezialgeräte einfachere Reparaturen auszuführen, so ist dies bei moderneren Fahrzeugen vollkommen ausgeschlossen. Derart unzulänglich gewartete und reparierte Fahrzeuge stellen ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, dessen Ausmaß sich – nicht zuletzt in Abhängigkeit von künftigen Entscheidungen der Kommission – noch erheblich vergrößern kann.

Der vom ADAC Ende November veröffentlichte Test freier Werkstätten spricht Bände. Selbst diejenigen freien Werkstätten, die einem Werkstattssystem wie z. B. pit-stop oder Bosch-Service angehören, sind zum großen Teil

durch schlechte Arbeit aufgefallen. Von 100 möglichen Punkten wurden bei freien Werkstätten durchschnittlich 56, also nur gut die Hälfte, erreicht. Zum Vergleich getestete VW-Werkstätten kamen auf 79 Punkte, also rund 80 %.

Natürlich ist es keinem Verbraucher verwehrt, Reparaturen nach Ablauf der Garantiezeit in freien Werkstätten durchführen zu lassen. Umgekehrt sollte man es aber weder Automobilherstellern noch verantwortungsbewussten Verbrauchern verübeln, wenn sie im Interesse der Verkehrssicherheit und zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ihrer Autos am bestehenden selektiven Vertriebssystem und damit an der Betreuung durch den jeweiligen Markenhändler festhalten möchten.

Eine Verlängerung der Kfz-GVO ist jedenfalls nicht nur aus ökonomischen und volkswirtschaftlichen Gründen, sondern vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend angezeigt. Es wäre falsch, wenn sich Industrienationen mit hoher Verkehrsdichte und einer modernen Fahrzeugflotte an den niedrigen Sicherheitsstandards europäischer Randstaaten, die mit anderen Vertriebs- und Service-Systemen arbeiten, zu orientieren hätten. Der vertrauliche Vorentwurf einer künftigen Kfz-GVO, der seit zwei Wochen in der Branche kursiert und über den die Medien schon viel berichtet haben, geht aus unserer Sicht in die falsche Richtung.

### *3. Aktuelle rechtliche Themen*

Natürlich kann ich hier nicht auf alle rechtlichen Fragen eingehen, die zur Zeit die Automobilwirtschaft bewegen. Zum einen wäre dazu die Zeit zu kurz und zum anderem würde ich Sie, die Sie ausgewiesene Verkehrsrechtsexperten sind, langweilen. Probleme des Straßenverkehrsrechts lasse ich ebenso aus wie die Unfallschadensabwicklung oder strafrechtliche Fragen. All dies haben Sie im Rahmen dieses Verkehrsgerichtstages ausführlich erörtert. Auch zu der für die Automobilindustrie und die Allgemeinheit so wichtigen Produktsicherheit und Produkthaftung gab es einen eigenen Arbeitskreis, der zu aus meiner Sicht sehr vernünftigen Empfehlungen gekommen ist. Gereizt hätte es mich natürlich, in Anlehnung an Ihren Arbeitskreis „Perspektiven der Bahn“ etwas zu den – wie ich meine – wesentlich besseren Perspektiven des Straßenverkehrs zu sagen. Aus Gründen der Fairness will ich mir dies verkneifen, zumal es meinen Zeitrahmen sprengen würde, wenn ich hier alle Vorteile des Straßenverkehrs gegenüber der Bahn aufzählen wollte.

Etwas näher eingehen will ich dagegen auf zwei weitere Themen, die für Automobilindustrie, Handel und Verbraucher in gleichem Maße wichtig sind, nämlich auf die Bedeutung des Schuldrechtsmodernisierungsgesetzes für den Automobilhandel und auf die Altaxoverwertung.

## *Schuldrechtsmodernisierung*

Bekanntlich ist zum Jahreswechsel die Schuldrechtsmodernisierung in Kraft getreten, mit der die europäische Verbrauchsgüterkaufrichtlinie in deutsches Recht umgesetzt worden ist. Wie die meisten anderen Wirtschaftsverbände hätten wir es lieber gesehen, wenn sich der deutsche Gesetzgeber auf die Umsetzung der Richtlinie beschränkt hätte, anstatt sich zu einer Änderung des gesamten Schuldrechts zu entschließen. Die Praxis wird zeigen, ob die nach wie vor rechtlich sehr umstrittene, allerdings wohl auch vom Verkehrsgerichtstag befürwortete Regelung zu Recht den Namen „Modernisierung“ trägt. Allerdings muss ja nicht unbedingt alles, was „modern“ ist, auch „gut“ sein.

Wie dem auch sei: Die Autobranche musste sich natürlich auf die geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen einstellen, was zu umfangreichen Änderungen in verschiedenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen geführt hat. Ich nenne hier die für das Verhältnis zwischen Automobilbranche und Verbraucher besonders wichtigen AGB:

- Neuwagenverkaufsbedingungen,
- Gebrauchtwagenverkaufsbedingungen,
- Kfz-Reparaturbedingungen und
- Gebrauchtwagen-Garantiebedingungen.

Alle diese Bedingungen sind nach Anhörung von Verbraucherschutzverbänden bereits Anfang Dezember beim Bundeskartellamt als unverbindliche Verbandsempfehlungen angemeldet worden.

Von zentraler Bedeutung sind für uns als Vertreter der internationalen Automobilindustrie natürlich die Neuwagenverkaufsbedingungen. Diese werden von uns gemeinsam mit dem Verband der Automobilindustrie VDA und dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe ZDK empfohlen. Genau wie der Gesetzgeber beim Schuldrechtsmodernisierungsgesetz, haben wir uns nach reiflicher Überlegung zu einer umfassenden Reform der NWVB entschlossen. Die Bedingungen wurden erheblich verkürzt, alter Ballast, der in der Praxis sowieso selten eine Rolle gespielt hat, wurde eliminiert. Insbesondere wurden viele Detailregelungen, die letztlich doch nur die geltende Rechtslage wiedergegeben haben, gestrichen. Im Interesse einer Verschlan-  
kung und damit besseren Lesbarkeit haben wir uns weitgehend darauf beschränkt, Regelungen zu treffen, mit denen wir gesetzliche Spielräume nutzen wollten oder besondere Konkretisierungen für erforderlich hielten.

Besonders wichtig für den Verbraucher ist natürlich die Regelung über den Sachmangel und dort vor allem die konkrete Abwicklung etwaiger Mangelbe-seitigungsansprüche.

Um hier dem Verbraucher insbesondere die Unterschiede zur alten Rechtslage klar zu machen, haben wir – selbst wenn dies nicht zwingend erforderlich gewesen wäre und deshalb etwas unserem Bestreben nach Kürzung widerspricht – klar gestellt, dass Ansprüche des Käufers wegen vorhandener Sachmängel entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in zwei Jahren ab Lieferung des Kaufgegenstandes verjähren. Ergänzend haben wir darauf hingewiesen, dass bei der freiwilligen Übernahme einer Garantie weitergehende Ansprüche unberührt bleiben. Wie Sie wissen, haben solche über die gesetzlichen Sachmängelansprüche hinausgehenden Garantien in der Automobilwirtschaft eine erhebliche praktische Bedeutung. Gerade unter den Importmarken in Deutschland gibt es bekanntlich eine große Zahl, die bereits in der Vergangenheit mit teilweise zwei- und dreijährigen Garantien weit über das gesetzliche Mindestmaß hinaus gegangen ist. Dies wird sicherlich auch in Zukunft so bleiben.

Deshalb wird es in den meisten praktischen Fällen auf die Frage, ob ein Mangel bei Übergabe des Fahrzeugs bereits vorhanden war oder nicht, letztlich überhaupt nicht ankommen. Auch wird deshalb die Frage der Beweislastumkehr in diesem Fall in unserer Branche keine große praktische Bedeutung haben.

Die anderen genannten AGB, nämlich die Gebrauchtwagenverkaufsbedingungen, Garantiebedingungen und Reparaturbedingungen, betreffen weniger die Automobilhersteller und Importeure, als in erster Linie das Kfz-Gewerbe. Sie werden deshalb allein vom ZDK empfohlen. Das bedeutet allerdings keinen Einwand gegen diese Bedingungen. Sowohl im Gebrauchtwagenkaufvertrag als auch im Reparaturvertrag verjähren Mängelansprüche künftig normalerweise in einem Jahr, von der Ablieferung des Kaufgegenstandes bzw. der Werkleistung an gerechnet. Beim gewerblichen Verkauf gebrauchter Fahrzeuge an Verbraucher können Sachmängelansprüche künftig also nicht mehr ausgeschlossen werden. Eines sei hier aber zur Klarstellung erwähnt: Wenn in den letzten Wochen immer wieder in den Medien berichtet wurde, künftig sehe das Gesetz auch bei gebrauchten Waren eine „Garantie“ vor, so ist dies juristisch falsch. Es geht hier weder um eine Garantie noch um eine „Gewährleistung“ im Sinne einer Haltbarkeitsgewährleistung. Das Gesetz und ihm folgend auch die Allgemeinen Geschäftsbedingungen regeln nur die Verjährungsfristen für Ansprüche im Falle von Mängeln, die bei Übergabe der Sache oder der Werkleistung vorhanden sind. Wünscht der Kunde eine Haltbarkeitsgarantie, so hält der Vertragshandel dafür natürlich entsprechende Angebote bereit. Wir gehen sogar davon aus, dass der Handel den Kunden solche Garantien aktiv anbieten wird, nicht zuletzt, um einem speziellen Rechtsproblem aus dem Weg zu gehen, auf das ich besonders hinweisen möchte:

§ 476 BGB enthält jetzt die Vermutung, dass ein Mangel, der sich innerhalb von sechs Monaten nach Übergabe zeigt, bereits von Anfang an vorhanden war. Der Gesetzgeber hat sich damit an die Rechtsprechung angelehnt, die bereits nach alter Rechtslage zu ähnlichen Ergebnissen gekommen war. Völlig zu Recht wird in der Begründung zum Gesetzentwurf darauf hingewiesen, dass diese Vermutungsregelung bei gebrauchten Sachen (ähnlich wie übrigens beim Tierkauf) nicht passt, weil der Erhaltungs- und Verschleißzustand gebrauchter Sachen zu unterschiedlich sein kann, um darauf eine solche Vermutungsregelung zu gründen. In den Anhörungen während des Gesetzgebungsverfahrens haben die zuständigen Ministerialbeamten ihrer Überzeugung Ausdruck gegeben, dass diese Auffassung von Rechtsprechung und Schrifttum geteilt wird. Es bleibt zu hoffen, dass sich dies alsbald bestätigt. Hier muss Klarheit herrschen, weil der Handel sonst verbleibende Risiken durch Versicherungslösungen abdecken müsste, deren Kosten letztlich der Verbraucher zu tragen hätte. Im Ergebnis würde eine Beweislastumkehr bei Gebrauchtwagen nur den Kaufpreis unnötig in die Höhe treiben, ohne dass der Verbraucher einen echten Nutzen hätte.

### *Altautoverwertung*

Abschließend möchte ich mich einem Thema zuwenden, das die Autoindustrie seit nunmehr fast zehn Jahren intensiv beschäftigt und das einer gesetzlichen Regelung zugeführt wird: Ich meine die Altautoverwertung. Wenige Themen sind in unserer Branche in den letzten Jahren so kontrovers und auch emotionsgeladen diskutiert worden. Dabei sind sich eigentlich alle über das Ziel einig: Schrottfahrzeuge sollten auf eine Art und Weise entsorgt werden, die einerseits möglichst umweltfreundlich und andererseits möglichst kostengünstig ist. Denn eines ist klar, die Entsorgung muss letztlich ohnehin vom Verbraucher finanziert werden, sei es durch offen ausgewiesene Kosten beim Neuwagenkauf, durch kalkulatorische Einbeziehung der Kosten in den Neuwagenpreis oder durch ein entsprechendes Entgelt bei Abgabe des Autos zur Verschrottung. Die letztgenannte Alternative scheint uns am gerechtesten zu sein, weil nur dabei der tatsächliche Zustand des Fahrzeugs in die Kalkulation einfließen kann. So ist es für die Höhe von Verschrottungskosten durchaus entscheidend, ob ein Fahrzeug noch über Teile verfügt, die möglicherweise gebraucht noch einen Wert verkörpern, oder ob umgekehrt das Fahrzeug zum Beispiel mit Fremtteilen unbekannter Herkunft versehen ist, die möglicherweise nur zu sehr hohen Kosten verwertet oder entsorgt werden können. Für die zuständigen Ministerien war allerdings die Heranziehung des Letztbesitzers eines Fahrzeuges zu Entsorgungskosten aus sozialen Gründen nicht diskussionsfähig. Statt dessen haben wir nun folgende Lage:

Der VDIK hat im Jahr 1996 gegenüber der Bundesregierung die freiwillige Selbstverpflichtung zur umweltgerechten Altautoverwertung abgegeben. Zusammen mit der übrigen beteiligten Wirtschaft hat der VDIK die Selbstverpflichtung umgesetzt und die von der Bundesregierung gewünschte Verbesserung der Altautoverwertung auf Basis marktwirtschaftlicher Prinzipien voll und ganz erreicht.

Trotzdem berücksichtigt die Bundesregierung dieses bewährte System nicht bei der nationalen Umsetzung der EU-Altfahrzeug-Richtlinie. Der vorgelegte und am 05. Dezember vom Kabinett gebilligte Entwurf eines Altfahrzeug-Gesetzes lässt jegliches Augenmaß vermissen. Im Gegensatz zu vielen anderen EU-Ländern werden in Deutschland die Freiräume der EU-Richtlinie nicht genutzt. Insbesondere wird von der vorgesehenen Möglichkeit, an Stelle ordnungsrechtlicher Vorschriften verstärkt freiwillige Vereinbarungen mit der Wirtschaft zu treffen, kein Gebrauch gemacht. Gerade Deutschland wäre auf Grund der positiven Erfahrung mit der freiwilligen Selbstverpflichtung hierfür prädestiniert.

Hersteller und Importeure sollen ab 2007 zur kostenlosen Rücknahme von Altfahrzeugen und zur vollen Übernahme der Verwertungskosten verpflichtet werden. Diese Verpflichtung soll sich auch auf bereits ausgelieferte Fahrzeuge erstrecken. Eine solche Rückwirkung halten wir für verfassungsrechtlich nicht zulässig. Eine Reihe von europäischen Regierungen will die Freiräume der EU-Altfahrzeugrichtlinie nutzen und Hersteller und Importeure nur für einen Teil der Verwertungskosten in die Pflicht nehmen. Hierdurch werden in Deutschland bei Übernahme der Verwertungskosten in voller Höhe in die Produktpreise gegenüber anderen EU-Märkten erhebliche Wettbewerbsnachteile entstehen. Die Neuwagenpreisdifferenzen in Europa werden sich zu Lasten Deutschlands vergrößern.

Die bisherige Absicht der Bundesregierung, über eine Änderung von Handels- und Steuerrecht die stufenweise Bildung von Rückstellungen zuzulassen, wird zwar vom VDIK begrüßt, reicht aber zur erforderlichen Begrenzung der sich ergebenden Wettbewerbsnachteile in Europa und der damit verbundenen wirtschaftlichen Folgen bei weitem nicht aus. Daher fordern wir von der Bundesregierung, die Hersteller nur für einen Teil der Verwertungskosten in die Pflicht zu nehmen und schlagen die Einführung einer Halterbeteiligung in Höhe von 100, – EUR vor, die beim Neuwagenkauf zu entrichten ist. Die von der Autoindustrie zu tragenden Kosten sind erheblich höher. Dabei ist nicht nur zu berücksichtigen, dass die Verwertungskosten pro Fahrzeug gegenwärtig bei etwa 200, – EUR liegen, sondern dass die Autoindustrie darüber hinaus erhebliche Mittel in die recyclingfreundliche Konstruktion der Fahrzeuge investieren muss. Es wäre nur gerecht und schon aus psychologi-

schen Gründen sinnvoll, wenn auch der Halter durch offenen Ausweis seines Kostenanteils in die Verantwortung genommen würde.

Hersteller und Importeure sollen auch zum Aufbau eines Rücknahmestellennetzes und damit zur Kooperation mit Verwertungsbetrieben verpflichtet werden. Für eine angemessene Kontrolle der künftig vom Verwerter in Rechnung gestellten Verwertungsdienstleistungen reichen die bisherigen Kontrollmöglichkeiten aber nicht aus. Wir schlagen daher vor, dass das Kraftfahrt-Bundesamt über die Zulassungsstellen für sämtliche still gelegten Fahrzeuge erfasst, ob die Stilllegung mit oder ohne Verwertungsnachweis erfolgt ist. Diese Daten sind dem jeweiligen Hersteller oder Importeur für die in seine Verantwortung fallenden Fahrzeuge zugänglich zu machen. Das Bundesverkehrsministerium ist gefordert, durch Änderung des Straßenverkehrsgesetzes die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren,

das Thema „Kraftfahrzeughandel in Europa“ ist natürlich zu vielschichtig, um es erschöpfend innerhalb eines solchen Vortrags behandeln zu können. Ich hoffe aber, dass es mir gelungen ist, Ihnen anhand einiger sehr unterschiedlicher Beispiele einen Eindruck davon vermittelt zu haben, welche aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen einen besonderen Einfluss auf die Automobilwirtschaft haben und wie diese darauf reagieren kann und muss.