

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

41. DEUTSCHER
VERKEHRSGERICHTSTAG
2003

Veröffentlichung
der auf dem 41. Deutschen Verkehrsgeschichtstag
am 30. und 31. Januar 2003 in Goslar
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

– 41. VGT 2003 –

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

41. DEUTSCHER VERKEHRSGERICHTSTAG 2003

Veröffentlichung
der auf dem 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag
am 30. und 31. Januar 2003 in Goslar
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Zitierweise nach Jahrgang und Seite, z. B.: „Feltz, 41. VGT 2003, 39 ff“.

Die Durchführung des 41. 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 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
Herbert Müller, Gothaer Allgemeine Versicherungs-AG
Klaus Labenski, Geschäftsführer
Reiner Lilie, Oberstaatsanwalt a. D.
Dr. Dietrich Steinicke, Ministerialrat
Wolfgang Vogt, Rechtsanwalt

Hamburg 2003

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

Redaktion: Michael Harald Jordan

Gesamtherstellung:

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

INHALTSVERZEICHNIS

Arbeitskreise	
Themen, Leiter, Referenten	5
Empfehlungen	
der Arbeitskreise	7
Begrüßungsansprache	
des Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft, Generalbundesanwalt Kay Nehm	15
Eröffnungsansprache	
des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Dr. Peter Macke	20
Plenarvortrag	
„Automobilclubs und Mobilität“ Peter Meyer, Präsident des ADAC e.V., München	29
Referate:	
Arbeitskreis I:	
„Unfallrisiko Fähranfänger“ Matthias Feltz	39
Dieter Hartmann	56
Georg Willmes-Lenz, M.A.	68
Arbeitskreis II:	
„Verkehrssicherungspflicht: Inhalt, Grenzen, Finanzierbarkeit“ Dr. Wolfgang Farke	85
Dr. Joachim Reitenspiess	102
Dr. Ulrich Staab	117
Arbeitskreis III:	
„Zweifel an der Fahreignung“ Frank Roland Hillmann	143
Friedhelm Jung	153
Prof. Dr. med. Michael Rösler	162
Christian Weibrecht	171
Arbeitskreis IV:	
„Verkehrsunfallflucht“ Michael Bücken	183
Gerhard Fieberg	190
Jürgen Karl ..	200

Arbeitskreis V:

„Unfalldatenspeicher“	
Prof. Dr. Michael Brenner	209
Dr. Uwe Graeger	225
Prof. Dr.-Ing. Günter Sabow	236

Arbeitskreis VI:

„Unfallregulierung durch den eigenen Haftpflichtversicherer?“	
Dr. Eckhart Jung	245
Thomas Schäfer	253
Prof. Dr. Helmut Schirmer	269

Arbeitskreis VII:

„Der technische Sachverständige in Verkehrssachen“	
Kurt Dorminger	291
Bernhard Floter	298
Dr. Henner Hörl	307

Arbeitskreis VIII:

„Das Havarierkommando: Probleme gelöst?“	
Gerhard Brüggemann	325
Stefan Rathmanner	341
Gert Jürgen Scholz	352

Abschlussvortrag

„EDV in Verkehrssachen“	
Prof. Dr. Maximilian Herberger, Universität des Saarlandes, Saarbrücken	363

Die Anzahl der erfassten Teilnehmer am 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2003 betrug 1720.

Sie gliederte sich nach Gruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	444	Firmen	58
Versicherer	269	Staats-/Amtsanwälte	38
TÜV/DEKRA/Sachverständige	252	Berufsgenossenschaft	38
Automobilclubs/Verkehrswacht	121	Fahrlehrer	31
Verwaltung	83	Schifffahrt	30
Polizei	71	Sonstige Berufe	71
Richter	71		
Mediziner, Psychologen	65	Medienvertreter	78

ARBEITSKREISE, THEMEN, LEITER, REFERENTEN

- Plenarvortrag: Automobilclubs und Mobilität**
Peter Meyer, Präsident des ADAC e.V., München
- Arbeitskreis I: Unfallrisiko Fahranfänger**
– Mit 17 ans Steuer? – 0 %? – 2. Ausbildungsphase –
- Leitung: Christine Kramer, Ministerialrätin, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn
- Referenten: (1) Matthias Feltz, Rechtsanwalt, Wetter (Marburg)
(2) Dieter Hartmann, Ministerialrat, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, Hannover
(3) Georg Willmes-Lenz, M.A., Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch-Gladbach
- Arbeitskreis II: Verkehrssicherungspflicht: Inhalt, Grenzen, Finanzierbarkeit**
– Alleebäume – Schlaglöcher – Baustellen – Winterunfall –
- Leitung: Wolfgang Wellner, Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe
- Referenten: (1) Dr. Wolfgang Farke, Vizepräsident des Brandenburgischen Oberlandesgerichts, Brandenburg a.d. Havel
(2) Dr. Joachim Reitenspiess, Rechtsanwalt, Nürnberg
(3) Dr. Ulrich Staab, Abteilungsleiter der Allianz Versicherungs AG, Abteilung Kraftschaden, Frankfurt/M.
- Arbeitskreis III: Zweifel an der Fahreignung**
– Nachweisfragen – „MPU“ – Rechtsprobleme –
- Leitung: Klaus Kruse, Direktor des Amtsgerichts Coesfeld a.D., Coesfeld
- Referenten: (1) Frank-Roland Hillmann III, Rechtsanwalt, Oldenburg
(2) Dipl.-Psychologe Friedhelm Jung, Fachlicher Leiter der AVUS GmbH, Hamburg
(3) Prof. Dr. med. Michael Rösler, Direktor des Instituts für gerichtliche Psychologie, Universitätskliniken des Saarlandes, Homburg
(4) Christian Weibrecht, Regierungsdirektor, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn
- Arbeitskreis IV: Verkehrsunfallflucht**
– Opferschutz – Rücktrittsproblematik – Aufklärungsquote –
- Leitung: Prof. Dr. Klaus Geppert, Richter am Kammergericht, Freie Universität Berlin
- Referenten: (1) Michael Bücken, Rechtsanwalt, Köln
(2) Gerhard Fieberg, Bundesanwalt beim Bundesgerichtshof, Karlsruhe
(3) Jürgen Karl, Ltd. Polizeidirektor, Polizeidirektion Schweinfurt

- Arbeitskreis V: Unfalldatenspeicher**
 – Erfahrungen – Beweissicherung – rechtliche Vorbehalte –
- Leitung: Wolfgang Vogt, Rechtsanwalt, Dresden
- Referenten: (1) Prof. Dr. Michael Brenner, Friedrich-Schiller-Universität Jena
 (2) Dr. Uwe Graeger, Rechtsanwalt, Frankfurt/M.
 (3) Prof. Dr.-Ing. Günter Sabow, Vorsitzender des IVU Institut für Verkehr und Umwelt e.V., Stuttgart
- Arbeitskreis VI: Unfallregulierung durch den eigenen Haftpflicht-Versicherer?**
 – Rechtslage in Europa – Systemfragen – Verbraucherschutz –
- Leitung: Prof. Wolfgang Römer, Richter am Bundesgerichtshof a.D., Bad Bergzabern
- Referenten: (1) Dr. Eckhart Jung, Rechtsanwalt, Leitung Juristische Zentrale, ADAC e.V., München
 (2) Thomas Schäfer, Rechtsanwalt, Leiter der Abteilung Kraftfahrtversicherung beim GDV e.V., Berlin
 (3) Prof. Dr. Helmut Schirmer, Freie Universität Berlin
- Arbeitskreis VII: Der technische Sachverständige in Verkehrssachen**
 – Unabhängigkeit – Qualifikation und Zertifizierung – Haftung –
- Leitung: Helmut Krumbholz, Vorsitzender Richter am Landgericht München I
- Referenten: (1) Kurt Dorminger, Chef-Ingenieur der AMB Generali, München
 (2) Bernhard Floter, Institut für Sachverständigenwesen, Köln
 (3) Dr. Henner Hörll, Rechtsanwalt, Stuttgart
- Arbeitskreis VIII: Das Havariekommando: Probleme gelöst?**
 – Unfallvorsorge – Verletztenversorgung – Nothäfen –
- Leitung: Prof. Dr. Peter Ehlers, Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg
- Referenten: (1) Gerhard Brüggemann, Leiter der Landesfeuerwehrschule Schleswig-Holstein, Harrislee
 (2) Stefan Rathmanner, Hafenkaptän, Hafen- und Seemannsamt Rostock
 (3) Gert-Jürgen Scholz, Regierungsdirektor, Gesamtprojektleiter Maritime Notfallvorsorge, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn
- Abschlussvortrag: EDV in Verkehrssachen: Möglichkeiten – Risiken – Grenzen**
 Prof. Dr. Maximilian Herberger, Universität des Saarlandes, Saarbrücken

Empfehlungen des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2003

Arbeitskreis I:

„Unfallrisiko Fahranfänger“

1. Der Arbeitskreis sieht angesichts des anhaltend weit überproportionalen Unfallrisikos von Fahranfängern und jungen Fahrern dringenden Handlungsbedarf.
2. Er begrüßt, dass der Rechtsrahmen für die Erprobung der 2. Fahrausbildungsphase entscheidungsreif ist und in Kürze im Bundesrat behandelt werden soll.
3. Der Arbeitskreis hält daneben weitere Maßnahmen für erforderlich.
4. In dem Modell des begleiteten Fahrens im Anschluss an den Erwerb der Fahrerlaubnis sieht der Arbeitskreis grundsätzlich eine weitere geeignete Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit von Fahranfängern.
5. Er spricht sich für die zügige Weiterarbeit an dem Modell und anschließend für eine umgehende Einführung unter wissenschaftlicher Begleitung aus.
6. Dabei ist sich der Arbeitskreis bewusst, dass dieses Modell die Herabsetzung des Mindestalters für den Erwerb der Fahrerlaubnis auf 17 Jahre erfordert, weil die Auflage, für eine bestimmte Zeit nur mit einem Begleiter zu fahren, gegenüber einem 18-jährigen Fahrerlaubnisinhaber rechtlich und tatsächlich nicht mehr durchsetzbar ist.
7. Bei der Ausgestaltung des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ muss die Balance zwischen Zugangsfreundlichkeit einerseits und Risikominimierung in der Begleitphase andererseits gefunden werden.
8. Der Arbeitskreis hält die bisher ins Auge gefassten Anforderungen an den Begleiter für teilweise überarbeitungsbedürftig. Dies betrifft insbesondere die VZR-Eintragungsbelastung (Punkte) des Begleiters. Auch die Anforderungen an seine Fahrtüchtigkeit sollen erneut geprüft werden.
9. Außerdem sieht der Arbeitskreis Klärungsbedarf hinsichtlich der Rechtsposition des Begleiters und des Geschädigten sowie hinsichtlich des Haftpflichtversicherungsschutzes im Schadensfall.
10. Im Übrigen bekräftigt der Arbeitskreis den Beschluss des Arbeitskreises „Junge Kraftfahrer“ des 36. Verkehrsgerichtstages 1998, der eine Null-Promille-Regelung für Fahranfänger in der Probezeit gefordert hatte.

Arbeitskreis II:

„Verkehrssicherungspflicht: Inhalt, Grenzen, Finanzierbarkeit“

1. Es ist die besondere Pflicht des motorisierten Verkehrsteilnehmers, durch vorsichtiges und vorausschauendes Verhalten Gefahren von sich selbst und anderen Verkehrsteilnehmern abzuwenden. Dabei hat er die Straße grundsätzlich so zu nehmen, wie sie erkennbar ist. Ein Anspruch auf besonders gute Straßenverhältnisse besteht nicht.

Gerade bei winterlichen Straßenverhältnissen obliegt es dem Kraftfahrer und Halter eines Fahrzeuges, sich selbst und andere durch eine den Witterungsverhältnissen angepasste Fahrweise und eine „wintertaugliche“ Ausrüstung seines Fahrzeuges (zum Beispiel Winterbereifung) zu schützen.

2. Die Eigenverantwortung des Verkehrsteilnehmers findet jedoch dort ihre Grenze, wo Gefahren durch die Straßenverhältnisse nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind. Hier muss der Verkehrssicherungspflichtige wirksame Maßnahmen treffen, um Gefahren für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer abzuwenden.
3. Aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht ist es nicht generell erforderlich, bestehende Alleeen zu beseitigen oder Neuanpflanzungen zu unterlassen. Dem besonderen Gefährdungspotential von Alleeen ist durch eine angepasste Geschwindigkeit (Geschwindigkeitsbegrenzung) zu begegnen. Bei Unfallschwerpunkten sind zusätzlich passive Schutzeinrichtungen (z. B. Leitplanken) anzubringen.
4. Um Unfälle in Baustellenbereichen zu reduzieren, sollten nicht nur die Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern auch die Einhaltung der bestehenden technischen Vorschriften und Richtlinien (z. B. Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen) strenger überwacht werden. Außerdem sollten die Richtlinien daraufhin überprüft werden, ob nicht eine bessere Orientierung im Baustellenbereich erreicht werden kann.

Arbeitskreis III:

„Zweifel an der Fahreignung“

1. Die umfassend überarbeiteten und detaillierten Regelungen zur Kraftfahreignung sind schlüssig.
2. Akzeptanz und Transparenz der Fahreignungsbegutachtung können durch das Angebot von Tonbandmitschnitten weiter verbessert werden.
3. Abwertenden Darstellungen der MPU sollte von allen beteiligten Institutionen entgegengewirkt werden.
4. Rückläufige MPU-Zahlen und zunehmender Wettbewerb dürfen die Qualität der Begutachtungen nicht mindern. Deshalb sind die Anerkennungs- und Akkreditierungsvorschriften konsequent einzuhalten und fortzuentwickeln.
5. Für die mit der Begutachtung beauftragten Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Qualifikation sollten Qualitätssicherungsvorgaben geschaffen sowie klare Regelungen für die Zuweisung an den Gutachter entwickelt werden.
6. Nach den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts zur Kraftfahreignung bei bloßem Besitz von Cannabis sind die polizeiliche und fahrerlaubnisrechtliche Praxis unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zu überprüfen. Speziell entwickelte Drogenerkennungsprogramme sind konsequent einzusetzen. Ebenso sind Forschungsvorhaben bezüglich Drogen im Straßenverkehr verstärkt durchzuführen.
7. Zur Wiederherstellung der Fahreignung sollte die Zeit der Entziehung der Fahrerlaubnis genutzt werden, um geeignete verhaltens- und einstellungsändernde Maßnahmen durchzuführen. Dazu ist es erforderlich, den Betroffenen frühzeitig zu informieren. Hierzu sollte u.a. ein Merkblatt für die Betroffenen entwickelt und ausgehändigt werden.

Arbeitskreis IV:

„Verkehrsunfallflucht“

1. In Übereinstimmung mit den Empfehlungen früherer Verkehrsgerichtstage hält der Arbeitskreis den Strafbestand der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB) im Interesse des Opferschutzes für zwingend erforderlich.
2. Um in Zukunft einer größeren Zahl von Geschädigten die Durchsetzung ihrer Ersatzansprüche zu ermöglichen, schlägt der Arbeitskreis eine Erweiterung des § 142 Abs. 4 StGB (tätige Reue in Form der freiwilligen Selbstanzeige) vor.

Im Einzelnen:

- Es sollen alle Sachschäden erfasst werden, ungeachtet ihrer Höhe.
 - Als Unfälle „außerhalb des fließenden Verkehrs“ sind auch Unfälle anzusehen, die aus dem fließenden Verkehr an ruhenden Objekten (parkende Fahrzeuge, Schutzplanken, Straßenschilder u. Ä.) verursacht werden.
 - Entgegen bisheriger Gesetzesregelung (nur obligatorische Strafmilderung oder fakultatives Absehen von Strafe) soll die tätige Reue nach Ansicht der Mehrheit zwingend zum Strafausschluss führen.
 - Bei tätiger Reue werden somit keine Punkte wegen Verkehrsunfallflucht im Verkehrszentralregister eingetragen.
3. Nach Ansicht des Arbeitskreises soll die tätige Reue – wie bisher – bei Personenschäden ausgeschlossen bleiben. Auch an der 24-Stunden-Frist soll festgehalten werden.
 4. Flankierend gibt der Arbeitskreis Folgendes zu erwägen:
 - Versicherungsrechtlich soll nach einer Lösung gesucht werden, die bei tätiger Reue einen Regress gegen den Flüchtigen ausschließt.
 - Die Unfallstatistiken der Bundesländer sollen auf dem Gebiet der Verkehrsunfallflucht bundeseinheitlich ausgestaltet werden.
 - Die positiven Erfahrungen einzelner Bundesländer mit EDV-gestützten Fahndungs- und Recherchesystemen im Bereich der Unfallflucht sollen bundesweit genutzt werden.

Arbeitskreis V:

„Unfalldatenspeicher“

1. Die Rekonstruktion eines Unfallgeschehens setzt die Feststellung der relevanten Tatsachen in hinreichender Zahl voraus. Bereits heute bestehen hier erhebliche Mängel, die sich durch die weitere Verbreitung elektronischer Systeme im Kfz noch verstärken werden. Unfalldatenspeicher sind in der Lage, solche Defizite erheblich zu verringern. Sie erfassen für einen Zeitraum von etwa 30 sec vor und etwa 15 sec nach dem Unfall die relevanten Fahrdaten des Kraftfahrzeugs.
2. Da eine zunehmende Zahl von Unfalldatenspeichern im Einsatz ist, wird der nationale Gesetzgeber aufgerufen zu regeln, unter welchen Voraussetzungen gespeicherte Daten verwertet werden dürfen.
3. Aus verfassungsrechtlicher Sicht bestehen gegen den Einsatz von Unfalldatenspeichern keine Bedenken. Zur Unfallschadensregulierung und im Haftpflichtprozess ist die Auswertung der Daten ohne Einschränkung möglich. Eine Auswertung der Daten im Bußgeldverfahren ist ausgeschlossen. Im Strafverfahren ist die Verwertung der Daten auf Unfälle mit schwerer Körperverletzung oder Todesfolge und auf Versicherungsbetrug zu beschränken. Zudem ist zu gewährleisten, dass Daten, die nicht im Zusammenhang mit einem Unfall stehen, weder verarbeitet noch weitergegeben werden. Im Übrigen müssen Unfalldatenschreiber zertifiziert und einer manipulationsfreien Auswertung zugänglich gemacht werden.
4. Die zunehmende Ausstattung von Kraftfahrzeugen mit elektronischen Komfort- und Sicherheitssystemen führt bereits jetzt zu einer – allerdings unkoordinierten – Speicherung von unfallrelevanten Daten. Diese herstellerbezogenen Einzeldaten gestatten keine zusammenfassende unfallanalytische Beurteilung und sind dem Sachverständigen nicht zugänglich. Die Automobilindustrie wird deshalb aufgefordert, einen genormten Unfalldatenspeicher zumindest als Zubehör anzubieten.
5. Die Bundesregierung wird aufgerufen, die Bemühungen der zuständigen Organe der EU zur obligatorischen Einführung des Unfalldatenspeichers nachdrücklich zu unterstützen.

Arbeitskreis VI:

„Unfallregulierung durch den eigenen Haftpflicht-Versicherer?“

In einigen europäischen Ländern leistet die eigene Haftpflichtversicherung des geschädigten Autofahrers Schadensersatz an ihren Versicherungsnehmer. Anschließend nimmt die regulierende Haftpflichtversicherung bei der Haftpflichtversicherung des Schädigers Regress.

Diese Direktregulierung des Sachschadens kommt für deutsche Verhältnisse nicht in Betracht. Es verstößt nach Auffassung des Arbeitskreises gegen das Rechtsberatungsgesetz und stellt eine Interessenkollision dar, wenn die eigene Haftpflichtversicherung Interessen ihres Versicherungsnehmers gegenüber dem Unfallgegner und dessen Haftpflichtversicherung wahrnimmt.

Denkbar bleibt jedoch eine eigene Produktlösung der Art, dass der Versicherungsnehmer – wie bei der Kaskoversicherung – einen vertraglichen, auch einklagbaren Anspruch auf Schadensersatz gegen die eigene Versicherung erwirbt.

In keinem Fall dürfen Rechte des Geschädigten – zum Beispiel, was die freie Wahl eines Rechtsanwalts und eines Kraftfahrzeug-Sachverständigen betrifft – verkürzt werden. Weil der Versicherer des Geschädigten natürlich auch eigene Interessen wahrnimmt, bestehen auch hier Bedenken wegen einer möglichen Interessenkollision. Deshalb ist eine solche Produktlösung vom Standpunkt des Verbrauchers aus nur hinzunehmen, wenn dem Versicherungsnehmer vertraglich die gleichen Rechte angeboten werden, die ihm nach Gesetz und Rechtsprechung gegenüber dem Schädiger zustehen.

Arbeitskreis VII:

„Der technische Sachverständige in Verkehrssachen“

1. Der Arbeitskreis fordert mit Nachdruck den Gesetzgeber auf, für Sachverständige der Bereiche „Kfz-Schäden und -Bewertung“ sowie „Straßenverkehrsunfallanalyse“ Berufsbilder zu erlassen, wie bereits beim 23. Verkehrsgerichtstag 1985 empfohlen.
2. Grundlage sollten die normativen Dokumente sein, welche die Organisationen und Verbände des Kfz-Sachverständigenwesens für diese Berufsbilder bereits verabschiedet haben. Die Grundvoraussetzungen hierfür sind insbesondere
 - bei „Schäden und Bewertung“ mindestens eine Vorbildung als Kfz-Meister und
 - für den Bereich „Unfallanalyse“ ein erfolgreich abgeschlossenes Ingenieurstudium.
3. Für die Übergangsphase empfiehlt der Arbeitskreis eine freiwillige Selbstbindung der Bestellungskörperschaften, Sachverständigen-Verbände, -Organisationen und Kfz-Versicherer an die in Ziffer 2 genannten Grundvoraussetzungen. Als Kfz-Sachverständiger ist nur anzuerkennen, wer eine öffentliche Bestellung und Vereidigung oder eine Personalzertifizierung nach den oben genannten Kriterien nachweist.
4. Zur Zertifizierung ist nur berechtigt, wer die Anforderungen der Europäischen Norm 45013 erfüllt und eine Akkreditierung im System des Deutschen Akkreditierungsrates oder eine gleichwertige Akkreditierung nachweist.
5. Zum Fragenkreis Unabhängigkeit und Haftung des Sachverständigen sieht der Arbeitskreis derzeit keinen Handlungsbedarf.

Arbeitskreis VIII:

„Das Havariekommando: Probleme gelöst?“

1. Der Arbeitskreis VIII begrüßt, dass die Empfehlung des 39. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2001 zur Einrichtung eines zentralen Havariekommandos zügig umgesetzt worden ist. Der weitere Aufbau des Havariekommandos, das am 01. 01. 2003 in Cuxhaven seine Tätigkeit aufgenommen hat, muss insbesondere durch Ausbildung, Schulung und Training des Personals sowie durch praxisnahe Übungen intensiv vorangetrieben werden.
2. In Nord- und Ostsee müssen schnellstens Notliegeplätze eingerichtet werden. Bund und Küstenländer werden aufgefordert, unverzüglich die noch erforderlichen Vereinbarungen über die Zuweisung, die Einrichtung und den Betrieb von Notliegeplätzen abzuschließen. Nicht einbringliche Kosten, die aus der Zuweisung eines Notliegeplatzes für ein Schiff entstehen, sollten von Bund und Ländern gemeinsam getragen werden. Die Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten zur Umsetzung des Notliegeplatzkonzeptes der Europäischen Gemeinschaft muss intensiviert werden.
3. Bei der Havarie eines Fahrgastschiffes oder einer Ro-Ro-Fähre mit einer Vielzahl von Verletzten muss deren medizinische Versorgung sichergestellt werden. Das erforderliche Hilfeleistungssystem sollte partnerschaftlich auf den Regelrettungsdiensten aufbauen. Bund, Küstenländer und Kommunen werden aufgefordert, möglichst schnell die notwendigen Vereinbarungen einschließlich einer Kostenregelung abzuschließen und für eine ausreichende Versicherung der Einsatzkräfte auf See zu sorgen.
4. Die Haftung und Versicherung im Havariefall muss international verbessert werden; vorrangig ist die Ratifizierung der Übereinkommen über die Haftung für Schäden durch Bunkeröl und gefährliche Güter sowie der Abschluss eines Übereinkommens über die Wrackbeseitigung. Der Bund wird aufgefordert, sich für eine umgehende Einrichtung eines zusätzlichen internationalen Haftungsfonds für Ölverschmutzungsschäden einzusetzen, der eine Haftungsdeckung von 1 Mrd. sicherstellt.

Begrüßungsansprache des Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft

Kay Nehm, Generalbundesanwalt beim Bundesgerichtshof, Karlsruhe

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

Nach dem vergangenen, dem 40. Jubiläums-Verkehrsgerichtstag, der uns südwestdeutscher Lesart entsprechend ins „Schwabenalter“, also in das Alter gesetzter Vernunft befördert hat, gilt es nun, dies im Alltag des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages unter Beweis zu stellen.

Der Vorstand der veranstaltenden Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft, der Präsident des Verkehrsgerichtstages, Herr Dr. Macke, und die Mitglieder des Vorbereitungsausschusses haben dies mit tatkräftiger Unterstützung unserer Geschäftsstelle viel versprechend ins Werk gesetzt. Über 1700 Teilnehmer und Gäste, darunter Kolleginnen und Kollegen aus 18 Ländern Europas, sind den Verlockungen ihres Angebots erlegen. Seien Sie uns alle herzlich willkommen!

Die gastgebende Stadt Goslar hat uns wiederum in freudiger Erwartung und tatkräftig unterstützt. Herr Oberbürgermeister Dr. Hesse, ich begrüße Sie herzlich und danke Ihnen und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die bewährte Hilfe. Mit Ihnen begrüße ich Herrn Regierungspräsident Dr. Saipa und Herrn Landrat Kopischke, die ich in meinen Dank einschließe.

Gerichte und Staatsanwaltschaften sind wiederum namhaft repräsentiert, der Bundesgerichtshof durch Frau Dr. Tepperwien, Vorsitzende des 4. Strafsenats – unseres Verkehrssenats –, die Oberlandesgerichte durch die Herren Präsidenten Isermann aus Braunschweig und Dr. Macke aus Brandenburg, die Staatsanwaltschaften durch meine Kollegen Generalstaatsanwälte Dehn, Braunschweig, Finger, Oldenburg, Konrad, Naumburg und Range, Celle.

Aus den dem Verkehr verbundenen Behörden begrüße ich Herrn Ministerialdirigenten Burgmann, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Herrn Präsidenten Barth, Kraftfahrtbundesamt, Herrn Präsidenten Professor Kunz, Bundesanstalt für Straßenwesen, und Herrn Professor Ehlers, den Präsidenten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie – erneut bewährter Arbeitskreisleiter im AK VIII.

Für die mit der Akademie befreundeten Verbände und Vereine begrüße ich die Herren Professor Bandmann, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheits-

rates, Präsident Hardt, Deutsche Verkehrswacht, Präsident Dr. Grosse, Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, sowie Präsident Rose vom Automobilclub Europa.

Ich grüße unseren Ehrenpräsidenten, Herrn Generalbundesanwalt a. D. Professor Rebmann, und mit ihm die zahlreich erschienenen Träger der „Goslar-Medaille“.

Den anwesenden und hinter den Kulissen tätigen Medienvertretern gilt mein abschließender Gruß. Dank werden Sie sich erst verdient haben, wenn Sie, womit auch dieses Jahr zu rechnen ist, Zustandekommen und Ergebnisse der Entschließungen einem interessierten Publikum sachkundig und verständlich nahe gebracht haben.

Besonderer Dank gebührt unseren Sponsoren, die uns in Vergangenheit und hoffentlich auch in Zukunft die Belastungen zu schultern helfen, die mit einer alljährlichen Veranstaltung dieses bedeutendsten Verkehrskongresses in Europa verbunden sind: Dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, dem Deutschen Anwaltverein, dem Automobilclub Europa, dem Bundesverkehrsministerium, dem Beck-Verlag, dem Vogel-Verlag und der Firma van Aমেয়েde.

Zu unseren Sponsoren gehört auch der ADAC, der uns seit vielen Jahren finanziell wie personell in nicht unerheblichem Maße zur Seite steht. Der ADAC ist mit über 14 Millionen Mitgliedern nicht nur der größte der fünf namhaften deutschen Automobilclubs, er kann in diesem Jahr auch auf sein 100-jähriges Bestehen zurückblicken – ein angesichts des Zeitraumes der Motorisierung beachtliches Jubiläum.

Als Referenz gegenüber dem Jubilar und in Würdigung der Unterstützung unserer Arbeit haben wir den Präsidenten des ADAC eingeladen, den diesjährigen Plenarvortrag zu übernehmen. Ich begrüße den ADAC-Präsidenten Herrn Peter Meyer; ich danke Ihnen, Herr Präsident, für Ihre Bereitschaft, das Thema „Automobilclubs und Mobilität“ vor dem Plenum des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages zu behandeln. Ich verbinde diesen Dank mit einem Gruß an die zahlreichen Mitarbeiter und Syndikusanwälte des Clubs, die sich mit großem Erfolg insbesondere für eine qualifizierte Rechtsberatung engagieren.

Eines der wesentlichen Verdienste der Automobilclubs besteht im fortwährenden Engagement für mehr Verkehrssicherheit durch Aufklärung und Information. Auch in den Plenarveranstaltungen zur Eröffnung der Verkehrsgerichtstage nimmt dieses Thema breiten Raum ein. Zwar kann sich das von dieser Stelle Geäußerte, sei es Kritik, seien es Mahnungen oder Anregungen, mangels vorausgegangener Beratungen der Teilnehmer nicht auf die Autorität des Verkehrsgerichtstages berufen. Nicht selten gab es jedoch dank öffentlicher Resonanz Anlass zum Nachdenken und Anstoß zu Veränderungen.

An der Notwendigkeit derartiger Denkanstöße dürfte auch für die kommenden 59 Verkehrsgerichtstage – dann werden wir 100 Jahre alt – kein Zweifel bestehen. Denn die Unvernunft des Menschen erscheint trotz tausender Verkehrstoter nach wie vor grenzenlos.

Während Bahn-, Schiffs- oder Flugzeugunfälle – obwohl sie nur ein Prozent aller Verkehrstoten verursachen – über Tage, gelegentlich auch über Jahre hinweg öffentliche Aufmerksamkeit beanspruchen, nehmen wir die im Straßenverkehr Getöteten als Preis der Mobilität gewohnheitsmäßig mit Gleichmut hin. Die räumliche und zeitliche Verteilung der Unfälle im Straßenverkehr trägt ebenso zur Sublimierung bei, wie das beruhigende Gefühl, dass die Zahl der Verkehrstoten von Jahr zu Jahr zurückgeht.

In der Tat: Trotz der gewachsenen Bundesrepublik Deutschland nach der Wiedervereinigung, trotz Verdreifachung von Kfz-Bestand und Fahrleistung ist die Zahl der Verkehrstoten seit Inkrafttreten der Straßenverkehrsordnung im Jahre 1970 von 19.193 auf 6.977 im Jahre 2001 gesunken – und dies bei einer Steigerung der Unfallzahlen um eine auf 2,4 Millionen.

Dieser Erfolg sollte uns jedoch nicht ruhen lassen. Er belegt, was eine konsequente Verkehrssicherheitsarbeit bewirken kann. Die Schwerpunkte liegen neben dem noch längst nicht ausgereizten Sicherheitspotential in der Verkehrstechnik und im Straßenbau vor allem in der Minimierung menschlicher Unzulänglichkeiten. Damit meine ich nicht nur die nach wie vor bedrückende Unfallursache Alkohol und Drogen. Häufig sind es gerade die technischen Errungenschaften, die das Leben erleichtern oder die Sicherheit erhöhen, die auf der anderen Seite zusätzliche Gefahrenquellen schaffen.

Was nützen etwa die bewundernswerten Fortschritte bei der aktiven und passiven Sicherheit im Automobilbau, wenn sie nicht als Gewinn an Sicherheit, sondern als Anreiz verstanden werden, die gewohnten Grenzen des Risikos zu überschreiten?

Was nützt die Verfeinerung des elektronischen Equipments zur Entlastung des Fahrers, wenn komplizierte Bedienung und exzessive Nutzung die Aufmerksamkeit vom Verkehrsgeschehen ablenken?

Unbestreitbar dienen Navigationsgeräte der Sicherheit des Straßenverkehrs: Sie helfen, unnötigen Suchverkehr im Stadtbereich und kritische Situationen in unbekannter Umgebung zu vermeiden. Das bunte Display mit seinen vielfältigen Möglichkeiten der Information – Angaben zur nächstgelegenen Tankstelle, zu preisgünstigen Gasthäusern an der Strecke oder zur errechneten Ankunftszeit – ist gewiss nützlich. Wer ist sich aber schon bewusst, dass nur drei Sekunden Bedienung bei Richtgeschwindigkeit 130 mehr als 108 Meter Blindfahrt bedeuten?

Die Kraftfahrer sollten sich deshalb im rollenden Verkehr, sofern kein Beifahrer an Bord ist, mit akustischen Signalen begnügen. Die Automobilindustrie bleibt aufgerufen, entsprechende, möglichst einfach vom Lenkrad aus zu bedienende Navigationsgeräte zu entwickeln.

Ein weiteres Feld, auf dem die Vernunft des Menschen mit der technischen Entwicklung nicht standhält, betrifft die Kleintransporter. Unfallauswertungen, Schwerpunktkontrollen, aber auch Beobachtungen des alltäglichen Verkehrsgeschehens belegen, dass sich hier ein Risikopotential aufbaut, dem dringend entgegen gesteuert werden muss.

Haben wir es nach Fahrzeugausstattung, Höchstgeschwindigkeit und Fahrerlaubnisklasse mit großen Pkw zu tun, so gehen regelmäßige Einsatzbedingungen und typisches Fahrverhalten über den Pkw-Standard weit hinaus. Kleintransporter werden überwiegend im beruflichen Einsatz und damit von Arbeitnehmern gesteuert, die an die Fahreigenschaften ihres Pkw gewohnt sind, die den Kleinlastwagen deshalb entsprechend seinen technischen Möglichkeiten wie einen Pkw fahren. Die nur scheinbar unbeschwerte Verfügung über fremdes Eigentum, gepaart mit berufsbedingter Zeitnot steigert die Risikobereitschaft und führt insbesondere bei unzureichend gesicherter Ladung zu vermehrten Unfällen mit schwerwiegenden Folgen.

Auch wenn die Unfallprotokolle verharmlosend von nicht angepasster Geschwindigkeit oder unzureichendem Sicherheitsabstand sprechen, Unfallursache ist häufig die Diskrepanz von technischem Leistungsvermögen und Vernunft. Abhilfe versprechen nur eingehende betriebliche Belehrungen sowie nennenswert verstärkte Schwerpunktkontrollen.

Angesichts des beschränkten Glaubens an die menschliche Vernunft und die faktische Unabänderlichkeit der Einsatzbedingungen dürften technische oder rechtliche Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit von Kleintransportern im Interesse der Verkehrssicherheit langfristig unumgänglich sein. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag wird dies in den kommenden Jahren im Auge behalten müssen.

Die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft hat es sich neben der Veranstaltung der Deutschen Verkehrsgerichtstage und der wissenschaftlichen Aus- und Fortbildung auf den Gebieten des Verkehrsrechts zur Aufgabe gemacht, Persönlichkeiten auszuzeichnen, die sich um das Verkehrsrecht in besonderer Weise verdient gemacht haben. In diesem Jahr wollen wir einen Juristen durch die Verleihung der „Goslar-Medaille“ würdigen, der jedem im Verkehrsrecht Tätigen als ständiger Begleiter wohl vertraut ist: Peter Hentschel.

Lieber Kollege Hentschel, als Richter mit dem praktischen Verkehrsrecht tagesaktuell vertraut, verstehen Sie es als Autor und Kommentator meister-

haft, die Breite des Verkehrsrechts praxisbezogen, umfassend und vollständig darzustellen. Den „Hentschel“, mittlerweile von Johannes Floegel über Fritz Hartung und Heinrich Jagusch in Ihre Alleinautorenschaft übergegangen und in der nunmehr 37. Auflage auf dem Markt, in diesem Kreise zu rühmen, heiße Eulen nach Athen tragen.

Nur so viel sei hier angemerkt: Die Regelungswut des Gesetz- und Verordnungsgebers erzwingt nicht nur einen etwa zweijährlichen Turnus des Erscheinens – mitunter waren mehr als dreißig Novellierungen einzuarbeiten –, sie gab auch einer beachtlichen Schar Rezensenten immer wieder die Chance, sich im Lobe Ihrer Person und Ihres Werkes zu überbieten: Peter Hentschel beschränkt sich nicht darauf, gesetzliches oder gerichtliches Neuland zu beschreiben, er ordnet das Neue wertend in das wissenschaftliche Meinungsbild ein und betreibt damit Rechtsfortbildung. An Peter Hentschel führt kein Weg vorbei.

Auch nicht für die Akademie. Sie waren zusammen mit Ihrer Gattin, die ich auch heute herzlich unter uns begrüßen darf, ständiger Gast der Verkehrsgerichtstage. Seit dem 14. Verkehrsgerichtstag nahmen Sie 26mal teil. Darüber hinaus stellten Sie Ihre Kompetenz mehrfach als Arbeitskreisleiter und Referent in den Dienst der Sache: 1979 und 1981 als Referent, zwischen 1983 und 1999 fünfmal als Leiter eines Arbeitskreises. Für all dies sage ich Ihnen im Namen der Akademie unseren herzlichen Dank!

Es bleibt mir nun, Arbeitskreisleiter, Betreuer, Referenten und Diskutanten zu einem ertragreichen 41. Verkehrsgerichtstag aufzurufen. Allen Teilnehmern wünsche ich darüber hinaus einen angenehmen Aufenthalt im winterlichen Goslar. Nutzen Sie die Gelegenheit zu einem Rundgang durch die Stadt, nutzen Sie die Gelegenheit zu kollegialen und berufsübergreifenden Kontakten. Auch dies ist und bleibt ein Anliegen des Deutschen Verkehrsgerichtstages.

Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages

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

I.

Mit dem Ende dieses Verkehrsgerichtstages gebe ich das Amt des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages nach immerhin 6 Jahren weiter an Herrn Professor Dr. Dencker. Die Bilanz ist zwiespältig. Es waren 6 wohlgelungene Verkehrsgerichtstage, darunter nicht zuletzt der 40., der Jubiläums-Verkehrsgerichtstag im vorigen Jahr, Verkehrsgerichtstage mit neuen Teilnehmerrekorden und jeweils stark beachteten Empfehlungen zum Verkehrsrecht und zu Verkehrsstrukturfragen. In wichtigen Punkten hat unser Einsatz Wirkung gezeigt und zu erfreulichen Neuregelungen beigetragen. Ich nenne nur das Schmerzensgeld jetzt auch im Rahmen der Gefährdungshaftung, die haftungsrechtliche Besserstellung der Kinder im Straßenverkehr sowie im Ordnungswidrigkeitenrecht die 0,5-‰-Grenze, die Atemalkoholmessung und die Erfassung des Fahrens unter Drogeneinfluss. Das ist die eine Seite. Auf der anderen Seite aber bleibt so unendlich viel zu tun übrig. Die Zahl der Verkehrstoten ist immer noch viel zu hoch. Sie liegt weiterhin bei 7.000 jährlich. 7.000! Es ist ja richtig, dass sie im Laufe der Jahre abgenommen hat, nicht zuletzt dank des Sicherheitsgurts, des verbesserten Sicherheitsstandards der Kraftfahrzeuge und der erhöhten Effizienz der Rettungsdienste, denen an dieser Stelle einmal ein besonderes Wort des Dankes für ihren so verdienstvollen Einsatz gesagt sei. Aber auch an 7.000 Verkehrstote, und hinzu kommen mehr als 400.000 Unfallverletzte, darunter mehr und mehr Schwerverletzte, dürfen wir uns nie und nimmer gewöhnen. Mir fehlt das Verständnis für diejenigen, die, was die Zahl der Verkehrstoten angeht, einen historischen Tiefstand feiern und so den weiterhin erschreckenden Blutzoll auf unseren Straßen kleinreden. Stellen Sie sich einen grausigen Moment lang vor, wir hätten jedes Jahr 7.000 Tote und 400.000 Verletzte, darunter viele Schwerverletzte, als Opfer terroristischer Anschläge. Wir befänden uns ständig in einem Zustand kollektiver Angst und kollektiven Schreckens. Auf unseren Straßen aber hat man sich an so viele Tote, sie alle unter dramatischen und blutigen Umständen unvermittelt aus dem Leben gerissen, und so viele Verletzte in fast fatalistischer Weise gewöhnt. Zur Resignation indes besteht kein Anlass.

Die Zahl der Unfalltoten und Unfallverletzten lässt sich weiter senken: durch sorgsameres Fahrverhalten, durch klügere Verkehrslenkung und durch neue Techniken, wie z. B. auf Hindernisse reagierende Sensorenelektronik in den Kraftfahrzeugen. Der EU-Kommissar Liikanen hat unlängst die Vision entwickelt, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren. Das ist ein Ziel, für das es sich zu engagieren lohnt! Wir sollten uns da ganz auf die Seite des EU-Kommissars stellen.

Auch andere Probleme bleiben uns erhalten. Die Gefahr eines Verkehrsinfarakts ist nicht abgewendet, sondern, auch angesichts weiter steigenden Verkehrsaufkommens, nicht kleiner, sondern größer geworden. Staus verursachen nach wie vor volkswirtschaftliche Schäden in Höhe von – die Schätzungen sind nicht einheitlich – 50 bis 100 Milliarden jährlich. Die finanzwirtschaftlichen Probleme Deutschlands wären weitgehend gelöst, wenn ein volkswirtschaftlicher Ausfall dieses Ausmaßes vermieden werden könnte. Die Unfallgefahr, die der LKW-Verkehr auf unsere Autobahnen trägt, ist nicht im Geringsten gebannt. Der Schilderwald steht immer noch zu dicht. In den meisten Schulbussen, in denen mit unseren Kindern gleichsam unsere Zukunft unterwegs ist, gibt's unverantwortlicher Weise und ungeachtet menetekelhafter Unfälle weiterhin keine Sicherheitsgurte. Und neue Probleme kommen fortlaufend hinzu. Ich nenne nur die neue Gefahr durch die Kleintransporter, inzwischen mehr als 2 Millionen, schnell wie PKW, aber mit schwerem Stückgut – oft kaum gesichert – beladen und vielfach höchst aggressiv gefahren. Meiner Meinung nach muss hier dringend mindestens mit einem Tempolimit, notfalls mit eingebautem Tempolimit, gegengesteuert werden.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag bleibt unentbehrlich. Ihre Meinung und Ihr Rat, meine Damen und Herren, Ihr Sachverstand und Ihre Mitarbeit werden weiterhin dringend gebraucht. Es geht dabei um mehr Sicherheit und Fairness in diesem hochsensiblen Verkehrsbereich, an dem allein in Deutschland Tag für Tag von 80 Mio. Menschen 75 Mio., nämlich allein die Kleinstkinder und die Bettlägerigen ausgenommen, beteiligt sind. Wir stehen, ablesbar an der Zahl der Teilnehmer, nochmals rund 1.800, wieder am Beginn eines großen Verkehrsgerichtstages. Ich heiße Sie alle herzlich willkommen.

//.

Lassen Sie mich, meine Damen und Herren, außerhalb der diesjährigen Arbeitskreisthemen ein paar Punkte ansprechen, die uns Sorge bereiten müssen.

1. So ist eine beunruhigende Zunahme von betrügerischen Machenschaften rund ums Auto zu verzeichnen.

a) Da gibt es den Betrug gegenüber den Kfz-Versicherungen, der nicht länger totgeschwiegen werden darf. Das beginnt mit Schummeleien bei der Schadensmeldung, indem etwa Vorschäden als Unfallfolgen mit eingestellt oder Gegenstände im Kofferraum als zu Bruch gegangen gemeldet werden, die es gar nicht gegeben hat. Und das steigert sich bis zur Mitteilung von Unfällen, die außer auf dem Papier nie stattgefunden haben und gleichwohl Versicherungsleistungen sprudeln lassen. Oder man lässt sein marodes Auto mit Hilfe eines dafür bezahlten Kriminellen, der sich anschließend verabredungsgemäß absetzt, von einem gestohlenen Kraftfahrzeug zusammenschieben, dessen Versicherung dann zur Kasse gebeten wird. Da gibt es den absichtlich herbeigeführten Unfall an unübersichtlichen Kreuzungen mit verquerer Vorfahrtsregelung oder durch unerwartet scharfes Bremsen, alles, um alsdann Geld bei den Versicherungen herauszuholen. Manchmal wird gleich doppelt kassiert, indem etwa Autos im Ausland oder zum Verschieben ins Ausland verkauft und sodann als gestohlen gemeldet werden, um auch noch die Kasko-Leistung abzusahnen. Natürlich entfällt der Versicherungsschutz, wenn solche Machenschaften herauskommen, nur: Sie kommen eben allzu selten heraus; vielleicht sind die mit der Schadensregulierung befassten Stellen einschließlich der Gerichte bisweilen auch zu blauäugig. Das finanzielle Ausmaß dieser Betrugsfälle ist beträchtlich. Man schätzt, dass in bis zu 10 % der Regulierungsvorgänge mehr oder weniger massiv – von der Manipulation bei der Schadenshöhe bis zum gestellten oder bestellten Unfall – Betrug im Spiel ist und dass auf diese Weise Versicherungsleistungen von insgesamt 1 bis 1,5 Milliarden, Sie hören richtig: bis zu 1,5 Milliarden, erschwindelt werden, ein gigantisches Betrugsvolumen. Den Schaden davon haben wir alle. Die Versicherungsprämien, die wir alle zahlen, sind so bemessen, dass sie auch diese erschwindelten Versicherungsleistungen mit abdecken. Und den Schaden haben wir auch insofern alle gemeinsam, als Recht und Rechtlichkeit und Rechtsbewusstsein auf der Strecke bleiben. Wehe der Gesellschaft, in der in solchem Umfange das Gefühl für Ehrlichkeit, Moral und Gesetzlichkeit abhanden kommt! Ich appelliere an die Versicherungen, in verdächtigen Fällen Anzeige zu erstatten; an Polizei und Justiz, sich nichts vormachen zu lassen und hart durchzugreifen; und an jeden Einzelnen, sich korrekt und anständig zu verhalten.

b) Sorge um Recht und Korrektheit bereitet auch: Bei bis zu jedem dritten Gebrauchtwagen ist der im Tachofenster angezeigte Kilometerstand manipuliert. Geschädigt werden hierdurch in einer wiederum sehr beträchtlichen, wenn auch nicht sicher bezifferbaren, aber wohl ebenfalls die Milliardenengrenze erreichenden Höhe vor allem die Gebrauchtwagenkäufer, aber auch Leasinggeber und Versicherungen, soweit es auf die Laufleis-

tion des Fahrzeugs ankommt. Bei älteren Kraftfahrzeugen lässt sich der Kilometerstand mit einem tragbaren PC und entsprechender Software „ruck-zuck“, in wenigen Minuten, verändern. Bei neueren Fahrzeugen, und nicht einmal bei allen, ist es etwas umständlicher und muss eben für ein Zurückdrehen des Kilometerstandes kurz der Tacho aus- und wieder eingebaut werden. Für Manipulationen so oder so bieten sich im Internet windige Ein-Mann-Unternehmen frechweg als „Tachoservice“ und ähnlich an. Zu kontrollieren ist das für den Normalbürger entweder gar nicht oder nur mühsam. Man könnte etwa im Wartungsheft und in älteren TÜV-Bescheinigungen nach früheren Kilometerstandsangaben fahnden und in manchen Fahrzeugen ist der Kilometerstand außer im Tachofenster auch in anderen Steuerelementen gespeichert. Aber soll der Gebrauchtwagenkäufer wirklich zu solchen Abweichungen gehalten sein? Muss man tatsächlich damit rechnen, überall hereingelegt und übervorteilt zu werden? Auch hier gilt es, der Unredlichkeit den Boden zu entziehen. Die Kfz-Hersteller, und zwar alle, sind aufgerufen, technisch sicherzustellen, dass Kilometerstands-Manipulationen entweder gar nicht möglich oder für jedermann auf Anrieb erkennbar sind. Ich selbst vermag mir überhaupt keinen sauberen Grund vorzustellen, der sich für eine Kilometerstands-Manipulation anführen ließe. Das ist doch jeweils der erste Schritt zum Betrug. Und deshalb machen sich Betriebe, die solche Manipulationen vornehmen, der Beihilfe zum Betrug schuldig und gehören geschlossen.

2. Sorgenvolle Aufmerksamkeit – und damit, meine Damen und Herren, komme ich zu einem ganz anderen Thema – verdient weiter und immer noch zunehmend der Komplex „Drogen im Straßenverkehr“. Da hat sich ein drückendes Problem ersten Ranges entwickelt. Auf unseren Straßen gibt es inzwischen, insbesondere in städtischen Regionen, zu manchen Tages- oder richtiger: Nachtzeiten zuweilen mehr Drogen- als Alkoholauffällige. Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss und der Verkehrstoten als Folge solcher Unfälle zeigt deutlich nach oben. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich viele Jahre lang, seit 1993 und zunächst als einsamer Rufer in der Wüste, dafür eingesetzt, das Fahren unter Drogeneinfluss wenigstens als Ordnungswidrigkeit zu erfassen. Das ist 1998 endlich erreicht worden. Aber damit darf die Kampagne nicht am Ende sein. Die nächste Aufgabe besteht darin, Drogen am Steuer jedenfalls von einer bestimmten Grenze an auch als Straftatbestand handhabbar zu machen. Bisher kann eine strafrechtliche Verfolgung nur bei konkretem Nachweis einer drogenbedingten Fahrunsicherheit Platz greifen. Das jedoch ist eben wegen der diesbezüglichen Beweisnotwendigkeiten und Beweisschwierigkeiten ein vergleichsweise stumpfes Schwert. Die strafrechtliche Verfolgung von Alkohol am Steuer gelingt – das ist, denke ich, nicht zuviel gesagt – nur deshalb einigermaßen befriedigend,

weil ab 1,1 % absolute Fahrunsicherheit gilt und deshalb von diesem Grenzwert an ein konkreter Fahrunsicherheitsnachweis nicht mehr benötigt wird. Es ist aber gar keine Frage, dass so mancher Drogenkonsument derart unter Drogen steht, dass er am Steuer eine ebenso große Gefahr für Leib und Leben anderer, übrigens auch für sich selbst, darstellt, wie jemand, der 1,1 % Alkohol im Blut hat. Von daher muss ein Grenzwert auch für drogenbedingte Fahrunsicherheit her. Der vorige Verkehrsgerichtstag hat das dringend angemahnt und ich bringe das nachdrücklich in Erinnerung. Es wird höchste Zeit, 1,1 % entsprechende und ähnlich sicher ermittelbare Grenzwerte für die absolute drogenbedingte Fahruntauglichkeit zu entwickeln und in unserer Rechtsordnung, sei es durch Gesetz oder – wie ja auch bei der 1,1-%-Grenze – durch die Rechtsprechung zu etablieren. Die effektive Bekämpfung der Drogen am Steuer auch mit den Mitteln des Strafrechts brennt auf den Nägeln.

Sorgen bereitet auch, dass wir es zunehmend, auch im Straßenverkehr, mit einer verhängnisvollen Kombination verschiedenartiger Drogen und von Drogen mit Alkohol bei demselben Delinquenten zu tun haben. Dieser Mischkonsum verschiedener Rauschmittel, das Zusammentreffen der Wirkungen mehrerer berauschender Substanzen, führt zu einer im Straßenverkehr nicht tolerablen gefährlichen und unberechenbaren Eskalation. Diesem unverantwortlichen Übermut müssen Schranken gesetzt werden. Der vorige Verkehrsgerichtstag hat angeregt, und das bleibt auf der Tagesordnung, schon jetzt einen Straftatbestand für das Führen eines Kraftfahrzeugs nach Mischkonsum verschiedenartiger Rauschmittel zu schaffen. Dazu braucht man keinen neuen Grenzwert. Es würde genügen, dass der Delinquent verschiedene Drogen genommen hat, was sich ja für jede dieser Drogen nachweisen lässt, oder dass er sowohl Drogen genommen als auch Alkohol in einer rechtsrelevanten Menge – 0,5 %, für sich allein nur ordnungswidrig – genommen und sich gleichwohl ans Steuer gesetzt hat. Ein solcher Straftatbestand würde das Problem des Fahrens unter dem Einfluss zusammenwirkender Rauschmittel nicht aus der Welt schaffen. Aber er würde uns ein zusätzliches Instrument gegen diejenigen an die Hand geben, die in dieser Weise eine erhöhte Gefahr in den Straßenverkehr tragen. Es geht dabei gar nicht um einen Kreuzzug gegen ein bestimmtes Milieu. Nur darf jemand, der sich durch einen Mix verschiedenartiger Rauschmittel in einen unberechenbaren Zustand versetzt, nicht verlangen, in diesem Zustand auch noch straffrei ans Steuer gelassen zu werden!

III.

Inzwischen, meine Damen und Herren, haben wir mit Frau Zypries eine neue Bundesjustizministerin und mit Herrn Dr. Stolpe einen neuen Bun-

desverkehrsminister. Wir wünschen beiden eine ausgewogene und erfolgreiche Amtsführung. Dem neuen Bundesverkehrsminister sind viele der Probleme, die den Verkehrsgerichtstag beschäftigt haben und weiterhin beschäftigen – zum Beispiel die hohe Unfallgefahr durch junge Fahranfänger, Fragen des verkehrsgerechten Zustands der Straßen und der Verkehrsinfrastruktur im allgemeinen – aus seiner Zeit als Ministerpräsident des Landes Brandenburg gut vertraut. Wir entnehmen seinen ersten Ankündigungen mit Interesse, dass ein neuer Bundesverkehrswegeplan entwickelt wird, dass ein Antistauprogramm in Arbeit ist, dass die jetzt in Kraft getretene nochmalige Erhöhung der irreführender Weise so genannten Ökosteuer definitiv die letzte ist, dass es bei den für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen Investitionsmitteln keine Abstriche geben wird, dass für die LKW-Maut die gesetzliche Vorgabe einer Verwendung dieser Einnahmen im wesentlichen für den Ausbau der Verkehrswege nicht zur Disposition steht und dass das Nein zur PKW-Maut unwiderruflich ist. Freilich bleiben Wünsche offen. So hätten wir uns vorstellen können, dass von den Milliardenbeträgen, die von den Zapfsäulen in die Staatskasse gespült werden, ein größerer Anteil in den Verkehrsbereich zurückfließt. Überlegungen, beim sechsspurigen Ausbau neuralgischer Autobahnabschnitte private Investoren einzubeziehen, stehen wir skeptisch gegenüber. Das darf nicht zu einer PKW-Maut durch die Hintertür führen! Und mit Blick auf Europa wünschen wir uns, wie für beide Ministerien gilt, die richtige Mischung von Aufgeschlossenheit für ein grenzenloses Europa, und zwar durchaus auch mit wechselseitiger Verfolgung jedenfalls von gewichtigeren Straf- und Bußgelddelikten, einerseits und Standfestigkeit gegenüber europazentralistischer Uniformität andererseits. Zum Beispiel darf unser Sonntagsfahrverbot für LKW nicht in Gefahr geraten. Wenigstens an einem Tag der Woche wollen wir als die vielgeplagte Drehscheibe des europäischen Güterverkehrs von der LKW-Belastung verschont bleiben. Dessen unbeschadet braucht der Deutsche Verkehrsgerichtstag die Politik als Adressatin unserer Empfehlungen. Und gleichermaßen braucht die Politik den Deutschen Verkehrsgerichtstag als Kontrolleur und sachverständigen Begleiter. Wir stehen dafür zur Verfügung. Wir lassen uns nicht vereinnahmen. Aber wir stehen für einen konstruktiven Dialog und als Ideengeber zur Verfügung.

IV.

Der diesjährige Verkehrsgerichtstag, auf den ich nun komme, zieht wiederum die Aufmerksamkeit der Fachwelt auf sich. Wir haben, wie gesagt, rund 1.800 Teilnehmer. Der Vorbereitungsausschuss, dem dafür unser aller Dank gilt, hat

ersichtlich abermals genau die richtigen Themen ausgesucht. Der Arbeitskreis I widmet sich erneut dem Unfallrisiko Fahranfänger. Er wird z. B. darüber diskutieren, was von dem Vorschlag zu halten ist, bereits 17-Jährige, dann aber nur unter Aufsicht, ans Steuer zu lassen. Arbeitskreis II berät anhand der Stichworte Alleeebäume, Schlaglöcher, Baustellen und Winterglätte über Inhalt, Grenzen und Finanzierbarkeit der Verkehrssicherungspflicht. Arbeitskreis III befasst sich mit Nachweis- und Rechtsfragen bei Zweifeln an der Fahreignung und in diesem Zusammenhang mit der ins Gerede gekommenen medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU). Thema des Arbeitskreises IV ist die Verkehrsunfallflucht. Dabei interessiert vor allem, ob und in welcher Einzelausgestaltung durch Zurücknahme der Strafbarkeit für den Fall, dass sich der Unfallflüchtige freiwillig nachträglich meldet, der Anreiz für eine solche nachträgliche Meldung gegenüber der gegenwärtigen Rechtslage, die in der Praxis keine große Rolle zu spielen scheint, erhöht werden sollte. Der Unfalldatenspeicher, Beratungsgegenstand im Arbeitskreis V, ermöglicht offenbar eine nahezu perfekte Aufklärung des Unfallhergangs als Grundlage für eine gerechte Entscheidung über die Unfallfolgen. Aber zugleich gibt es die Sorge vor uferloser Kontrolle des Fahrverhaltens unter Offenlegung sämtlicher Verkehrssünden. Lässt sich dieser Sorge durch eine gesetzliche Begrenzung der Auswertbarkeit, etwa nur zur Aufklärung eines Unfalls, hinreichend Rechnung tragen?, lautet die spannende Frage. Deutlich am stärksten gebucht ist der Arbeitskreis VI zu der Frage „Unfallregulierung durch den eigenen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer?“. Steht dergleichen überhaupt ernsthaft an? Und wenn: Handelt es sich um einen willkommenen Service oder um eine Aktion zur Reduzierung des Schadensaufwandes unter Zurückdrängung von Rechtsanwälten und unabhängigen Sachverständigen? Im Arbeitskreis VII geht es um den technischen Sachverständigen in Verkehrssachen, wichtige Figur bei der Schadensregulierung und vor Gericht, um seine Neutralität und Unabhängigkeit, aber auch um die Frage der vorauszusetzenden Qualifikation und des Schutzes der Berufsbezeichnung „Verkehrssachverständiger“. Und im Arbeitskreis VIII schließlich finden sich unsere Seerechtsexperten zum Thema Havariekommando zusammen, das am 1. Januar diesen Jahres mit Kommandogewalt über alle See-Einsatzkräfte des Bundes und der Länder seine Tätigkeit aufgenommen hat und für die koordinierte Bewältigung der bei Seeschiffshavarien auftretenden Probleme – denken Sie an das Tankerunglück vor der spanischen Küste – zuständig ist. Sie sehen: 8 hochinteressante Arbeitskreise zu 8 hochinteressanten Themen. Auf die Ergebnisse darf man gespannt sein. Sie alle, meine Damen und Herren, werden mit Ihrem Sachverstand dazu beigetragen haben. Auf der Abschlussveranstaltung am Freitagnachmittag wissen wir mehr. Auf diese Schlussveranstaltung, in deren Mittelpunkt sodann Prof. Dr. Herberger über den Einsatz von EDV in Ver-

kehrssachen referieren wird, darf ich Sie schon jetzt neugierig machen. Prof. Herberger ist der Vorsitzende des EDV-Gerichtstages; Sie werden von seinem Vortrag gewiss profitieren. Anschließend klingt der diesjährige Verkehrsgerichtstag mit einem Stehempfang aus.

V.

Zunächst aber darf ich mit Herr Präsidenten Meyer den Festredner dieser Eröffnungsveranstaltung ans Mikrofon bitten. Er ist der Präsident des ADAC, dieses weltberühmten Clubs, welcher in diesem Jahre 100 Jahre alt wird, Grund genug, seinem Präsidenten das Wort zu geben, natürlich nicht zu einer Werberede für den ADAC, sondern allgemein zur Rolle der Automobilclubs in der automobilen Gesellschaft. Wir freuen uns, Herr Präsident Meyer, auf Ihre Ausführungen. Sie haben das Wort.

(Nach dem Plenarvortrag:)

Für Sie alle, meine Damen und Herren, darf ich Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident Meyer, für Ihre Festansprache ein herzliches „Danke“ sagen. Es fällt auf, dass die Präsenz der Automobilclubs etwa auf unseren Autobahnen praktisch ausnahmslos auf Sympathie stößt, sogar bei denjenigen, die gegen die eine oder andere Sachposition dieser Clubs Vorbehalte haben. Im praktischen Verkehrsablauf fühlt sich jedermann – und natürlich auch jede Frau – ein Stück weit beruhigt und behütet, wenn ihm – oder ihr – im In- oder Ausland so ein Straßenwachtfahrzeug eines der Automobilclubs begegnet. Man denkt unwillkürlich: „Wie gut, dass es die gibt; man weiß ja nie, was passiert“. Das ist und bleibt ein wichtiger Teil der Arbeit der Clubs. Ihre Ausführungen, Herr Präsident Meyer, haben freilich vor Augen geführt, dass die Aktivitäten der Clubs sich in der praktischen Hilfe vor Ort keineswegs erschöpfen. Sie kümmern sich um Fragen der Verkehrssicherheit und sind Diskussions- und Sparringspartner im Bereich des Verkehrsrechts und der Verkehrspolitik im weitesten Sinne. Die Clubs leisten gewissermaßen – und damit liefere ich Ihnen eine Überschrift – Flankenschutz für die Mobilität, Mobilität, wie sie einer freien Gesellschaft eigen ist. Ihr Auftaktvortrag, Herr Präsident Meyer, war aufschlussreich und interessant. Nochmals: Vielen Dank!

Meine Damen und Herren, nun sind Sie dran. Der 41. Deutsche Verkehrsgerichtstag ist hiermit eröffnet. Ich wünsche uns allen, dass die Teilnahme am Deutschen Verkehrsgerichtstag wieder Spaß macht, und bin sicher,

dass auch von diesem Verkehrsgerichtstag wichtige Impulse ausgehen werden. Nach der Mittagspause, pünktlich um 14.00 Uhr, beginnen die Arbeitskreise.

Plenarvortrag:

Automobilclubs und Mobilität

Peter Meyer,
Präsident des ADAC, München

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

zunächst bedanke ich mich bei Ihnen ganz herzlich, dass Sie mir Gelegenheit geben, heute einige grundsätzliche strategische Gedanken zum Thema Automobilclubs und Mobilität aus Sicht des bei diesem Thema sicherlich kompetenten ADAC vorzutragen.

Wir eröffnen heute bereits den 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag, was, wie ich meine, durchaus einer Erwähnung wert ist. Im Laufe von gut vier Jahrzehnten ist eine bewährte, fundierte Tradition gewachsen. Im Rahmen dieser Tradition haben Sie in der Vergangenheit zahlreichen herausragenden Referenten die Möglichkeit eingeräumt, den Plenarvortrag zu halten, und zwar in erster Linie Juristen. Die haben sich dann, meistens von den Tagungsteilnehmern und den Medien viel beachtet, zu drängenden Rechtsfragen im Straßenverkehr geäußert.

Nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, diese Regel wird heute unterbrochen, ich bin kein Jurist, sondern bekennender Betriebswirt, Unternehmer und Präsident des größten europäischen Automobilclubs, des ADAC.

Sie kennen den ADAC vor allem als Pannenhelfer, der vor Ort erfolgreich hilft, wenn die persönliche Mobilität in irgendeiner Weise gestört ist. Dazu einige Zahlen aus der Leistungsstatistik des ADAC:

Rund 1.700 Gelbe Engel erbrachten im vergangenen Jahr knapp 2,4 Millionen Mal Hilfe, in 84 Prozent aller Fälle konnten die Pannopfer ihre Fahrt wieder fortsetzen. Weiteren 1,1 Mio. liegenden gebliebenen Autofahrern mussten die Partnerunternehmen unseres Clubs helfen, das heißt, knapp 3,5 Millionen Mal war die Mobilität gestört!

Nun wird diese Mobilität aber nicht nur durch technische Defekte an den Fahrzeugen gestört, sondern leider zunehmend auch durch das Straßennetz. Der Konflikt zwischen dem persönlichen Mobilitätsbedarf und den finanziellen Möglichkeiten der Straßenbaulastträger wächst und das, obwohl die Straßennutzer mehr als genug Geld bei der Staatskasse abliefern.

Zum einen ist die öffentliche Hand nicht bereit, verstärkt in Verkehrswege zu investieren, zum anderen wird das Transitland Deutschland als zentrale Verkehrsdrehscheibe Europas ob man will oder nicht – noch mehr Verkehr zu bewältigen haben, und zwar aus drei Gründen:

- Osterweiterung der EU,
- wachsender Handel und
- zunehmende Arbeitsteilung innerhalb der Eurozone.

Dem ADAC mit seinen derzeit über 14,6 Millionen Mitgliedern kommt in diesem Zusammenhang selbstverständlich die Aufgabe zu, nicht nur im Interesse seiner Mitglieder, sondern aller Autofahrer in Deutschland rechtzeitig auf dieses drohende Problem hinzuweisen und sich massiv dafür einzusetzen, dass es auch ernst genommen wird.

Diese Rolle ist für den ADAC nicht neu, meine sehr verehrten Damen und Herren, und sie wird auch künftig die Arbeit unseres Clubs wesentlich bestimmen. Sie wissen, wir feiern in diesem Jahr unseren 100. Geburtstag – ein Großereignis, dem ich diesen Auftritt hier in Goslar auch mit verdanke.

Gegründet wurde der ADAC am 24. Mai 1903 in Stuttgart als „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“. Die damals von den Gründungsmitgliedern vereinbarten Ziele sind keineswegs überholt, sondern nach wie vor höchst aktuell:

1. Abwehr ungerechtfertigter Verbote, Vorschriften und Geldauflagen. Heute würden wir sagen: Mobilität darf nicht übermäßig reguliert sein und muss bezahlbar bleiben.
2. Beschaffung günstiger Versicherungen für die Mitglieder z. B. gegen Unfall, Haftpflicht usw. Stichwort: Verbraucherorientierte Leistungen.
3. Errichtung einer Auskunftsstelle, die den Mitgliedern in allen Motorrad-Fragen Rat und Auskunft erteilt. Stichwort: Verbraucherschutz und Aufklärung.
4. Beschaffung von literarischen Hilfsmitteln für Motorradfahrer sowie Herausgabe einer Vereinszeitung. Stichwort: Information der Mitglieder und Kommunikation zur eigenen Arbeit.

Eine Reminiszenz von damals:

Eine der ersten Aktivitäten dieser jungen Vereinigung bildete am 22. August 1903, nur drei Monate nach der Gründung, die Genehmigung einer Kostenbeihilfe zur gerichtlichen Klärung der damals brandaktuellen Rechtsfrage: Ist das Motorrad ein Fahrrad oder ein Automobil? – Eine Rechtsfrage, die uns heute nur noch ein Lächeln entlockt . . .

Im Jahr 1911 hat sich der ADAC, der – wie erwähnt – als Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung firmierte, dann seinen heutigen Namen gegeben. Man wollte durch den Begriff 'Allgemein' das Signal setzen: Bei uns ist Jedermann willkommen, wir grenzen niemanden aus, bei uns findet jeder Gehör für seine Anliegen.

Damals hatte der Club 17.000 Mitglieder, heute bewegen wir uns auf 15 Millionen Mitglieder zu. Das bringt mich zu der Frage: Was macht die Attraktivität dieses Vereins und der anderen Automobilclubs aus? Denn immerhin: In Deutschland gibt es insgesamt mehr als eine halbe Million Vereine, davon fünf Automobilclubs mit jeweils mehr als 10.000 Mitgliedern, in denen sich ca. 16,1 Millionen Mitglieder zusammengefunden haben. Angesichts einer Zahl von 52 Millionen Führerscheinbesitzern ergibt sich somit ein Prozentsatz von knapp 30 Prozent die sich freiwillig – und das betone ich ausdrücklich – freiwillig in Automobilvereinen zusammengeschlossen haben.

Und in Europa gibt es zur Zeit in 45 Ländern 99 Automobilclubs, die über 40 Millionen Mitglieder vereinen und deren Mobilität von ca. 15.000 eigenen Helfern – eine friedliche Armee „Gelber Engel“ – gesichert wird.

Doch lassen sie mich zu den Gründen zurückkehren, die meiner Ansicht nach für den Erfolg dieser Automobilclubs verantwortlich waren und auch weiterhin sein werden. Im Gegensatz zu anderen Assistance-Anbietern haben die Automobilclubs stets auf die Trumpfkarte 'Praktische Hilfe vor Kostenersatz' gesetzt. Was ich damit meine, mag folgende Metapher verdeutlichen: Wenn ein Mensch in der Wüste zu verdursten droht, hilft ihm nur ein Glas Wasser, nicht jedoch ein Anspruch auf späteren Kostenersatz.

Dazu haben wir in ganz Europa und Nordamerika ein hervorragendes Netz von Notrufstationen aufgebaut, das nicht nur unseren Mitgliedern, sondern allen Autofahrern zur Verfügung steht und ihnen die Gewissheit gibt, im Notfall nicht auf sich allein gestellt zu sein. Denn das ist in einem derartigen Fall das Wichtigste:

- einen Ansprechpartner zu haben, der sich in einem fremden Land schnell und kompetent um die Probleme kümmert und
- telefonische Betreuung durch einen Ambulanzzarzt oder Versorgung durch einen deutschsprechenden Arzt vor Ort organisiert,
- sich um die Rückführung von verletzten Personen per Jet in die Heimat einschließlich Betreuung der kleinen Kinder kümmert,
- Ersatzteile für die Reparatur der beschädigten Kfz im Ausland vor Ort besorgt oder den Rücktransport eines unfallbeschädigten Kfz in die Werkstatt zu Hause abwickelt.

Mit dieser Philosophie und einem sinnvollen Paket von Dienstleistungen und Produkten haben wir den Erfolg eingefahren, der uns zu einer nicht mehr wegzudenkenden Rolle auf dem Gebiet der Mobilität verholfen hat.

So wichtig das Pannenhelfer-Image des ADAC in der Vergangenheit war – und sicher auch in Zukunft sein wird –, so notwendig ist es, nun an der Schwelle des zweiten Jahrhunderts unserer Entwicklung, uns strategisch für neue Anforderungen und Aufgaben zu öffnen. Am Beginn einer Entwicklung zur Mobilitäts- und Informationsgesellschaft hat der ADAC das Ziel, in Deutschland zum führenden Mobilitätsdienstleister zu werden. Für dieses Ziel haben wir eine Strategie entwickelt, die auf zwei wesentlichen Fundamenten steht: Unsere Arbeit als führender Mobilitätsdienstleister soll

- gesellschaftlich nützlich und
- wirtschaftlich erfolgreich

sein. Beides ist unabdingbar, aber im praktischen Detail durchaus konfliktträchtig. Wir nehmen das in Kauf, weil wir besser sein wollen als andere Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen.

Dazu ein aktuelles Beispiel: Der ADAC hat im letzten Jahr eine eigene Autoversicherung auf den Markt gebracht, die – neben anderen Vorzügen – zum Beispiel Fahranfängern einen günstigen Einstiegstarif anbietet, unter der Voraussetzung, dass sie ein Sicherheitstraining absolvieren. Leider sind die meisten Wettbewerber nicht bereit, diesen Weg mitzugehen. Ich bedaure das sehr, denn es ist meines Erachtens dringend notwendig, die Ausbildung unserer Fahranfänger zu verbessern, aber auch attraktiver zu gestalten. Es ist zu kurz gedacht, nur zur Kenntnis zu nehmen, dass Fahranfänger eine Risikogruppe darstellen. Wir müssen alles daran setzen, diese Tatsache zu ändern und die jungen Leute besser auszubilden, beispielsweise durch eine zweite Ausbildungsstufe mit einem speziellen Sicherheitstraining. Als Automobilclub sehen wir es hier als unsere Verantwortung an, eine Vorreiterrolle zu übernehmen, auch mal bereit zu sein, ein Risiko einzugehen und über das Marktprinzip die Wettbewerber zu verbraucherfreundlicheren Produkten zu zwingen.

In der aktuellen verkehrspolitischen Diskussion wird noch ein zweiter Vorschlag erörtert, nämlich das „Begleitete Fahren“. Nach diesem Plan sollen bereits 17-jährige mit einer Begleitperson fahren dürfen, die bestimmte Voraussetzungen erfüllen muss. Dieser Vorschlag würde zwar zu einer Erweiterung der Fahrpraxis der jungen Fahranfänger führen, doch sind flankierende Maßnahmen nicht vorgesehen, die unmittelbar auf die Risikobereitschaft des Fahranfängers wirken sollen.

Sicherlich hilft uns an dieser Stelle auch die Tatsache, dass wir als Solidargemeinschaft nicht dem Prinzip der Gewinnmaximierung unterliegen. Wir

müssen nicht anonymen Aktionären immer bessere Gewinnmargen präsentieren, sondern können die Beiträge unserer Mitglieder in sinnvolle und verbraucherfreundliche Leistungen und Produkte investieren.

Das tun wir unter anderem auch dadurch, dass wir unsere Mitglieder über technische Fragen und Probleme ebenso informieren, wie über Risiken der Mobilität, sei es vor einer Auslandsreise, sei es durch Landkarten, sei es durch Rechtsrat. Gerade die Beratung unserer Mitglieder in verkehrsrechtlichen Fragen ist eine wesentliche und wichtige Leistung, die – und das möchte ich gerade vor diesem Auditorium ausdrücklich betonen – ausschließlich von frei praktizierenden Anwälten erbracht wird.

Es ist noch nicht allzu lange her, dass die wirtschaftliche und soziale Bedeutung von „Mobilität“ in Parteiprogrammen, Koalitionsvereinbarungen und Regierungserklärungen negativ gewürdigt wurde. Ich kann mich sogar daran erinnern, dass von bestimmten Gruppen Mobilität sogar als „gesellschaftlicher Müll“ eingestuft wurde, der tunlichst zu vermeiden oder zu reduzieren sei. Heute wissen wir, dass Mobilität einer der ganz wenigen Wirtschaftsbereiche ist, die überhaupt noch Wachstum aufweisen oder zumindest nicht schrumpfen wie viele andere Wirtschaftsbereiche. Professor Baum, von der Universität Köln, hat nachgewiesen, dass ca. 50 Prozent des Wirtschaftswachstums der letzten Jahrzehnte ohne eine entsprechende Verkehrsentwicklung nicht möglich gewesen wäre. Auch der Umkehrschluss gilt: Wer die Mobilität behindert, schränkt auch die Wirtschaftsentwicklung ein.

Welche Bedeutung kommt der Mobilität für uns alle zu, was ermöglicht sie uns konkret?

- Sie gestattet uns persönliche Kommunikation und lässt uns am gesellschaftlichen Leben teilnehmen;
- sie garantiert berufliche und private Selbstbestimmung, Vielfalt und Unabhängigkeit;
- sie macht es möglich, Berufschancen großräumig wahrzunehmen, uns persönlich weiterzuentwickeln mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs besser versorgt zu werden und Freizeit vielfältiger gestalten zu können.
- Mobilität macht auch eine überregionale Arbeitsteilung möglich und garantiert Produktivitätsfortschritte;
- sie schafft neue und sichert bestehende Arbeitsplätze
- und schließlich verbessert eine Ausweitung der Märkte auch die Versorgung und verstärkt den Wettbewerb.

In sozialpolitischer Hinsicht bemüht sich der ADAC um einen Ausgleich der finanziellen Interessen, insbesondere auch zwischen Staat und Bürgern. Mobilität muss bezahlbar bleiben! Es geht nicht an, die notwendige Mobilität der Bürger mit allen Tricks fiskalisch auszubeuten und sie trotzdem mit immer mehr Staus, Risiken und Zeitverlusten im Stich zu lassen. Der Staat muss seine Verantwortung für eine ausreichende Mobilitätvorsorge wahrnehmen!

Ein praktisches Beispiel für die konfuse Steuerpolitik der Regierung ist der neuerliche Versuch, die private Nutzung von Dienstwagen um 50 Prozent stärker zu belasten. Wir haben gegen diese Steuerpläne vehement gekämpft. Denn hier geht es nicht um eine Steuer für die Chefetage. Hier geht es um handfeste finanzielle Mehrbelastungen für Monteure, Vertreter oder Außendienstmitarbeiter. Und der Erfolg für den Fiskus ist mehr als fraglich. Die 435 Millionen Euro Mehreinnahmen, auf die der Fiskus noch 2003 hofft, könnten auch eine Hoffnung bleiben. Ein derart massiver Eingriff könnte sich nämlich sehr schnell negativ auf andere Steuereinnahmen auswirken. So klagen die Autohersteller bereits jetzt über Einbrüche bei den Verkaufszahlen im typischen Dienstwagen-segment. Letztlich gefährdet dies sogar Arbeitsplätze. Davon abgesehen stellt ein Dienstwagen nicht nur einen geldwerten Vorteil dar, er repräsentiert auch eine sehr eigenständige, kaum ersetzbare Motivationsmöglichkeit für Mitarbeiter zur Sicherstellung von Unternehmenszielen. So etwas sollte attraktiv bleiben. Stattdessen schürt der Staat den Sozialneid, greift mit dem Hinweis auf Besserverdiener massiv in die Beschäftigungsverhältnisse vieler Betriebe ein und demotiviert so eine wichtige Gruppe von Leistungsträgern. Hier entsteht dauerhafter Schaden, über den sich die Parlamentarier vermutlich gar nicht im Klaren sind. Ich kann nur hoffen, dass der Bundesrat Mitte Februar diesen Gesetzesentwurf stoppen wird oder aber sich zumindest mit einem Kompromiss, sprich einem geringeren Anhebungssatz, zufrieden gibt.

Leider hat die Regierungskoalition nach der Bundestagswahl nicht die notwendigen Konsequenzen für den staatlichen Pflichtanteil an der Bewältigung künftiger Mobilitätsaufgaben gezogen: Die staatlichen Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur sind nach wie vor völlig unzureichend. Das gilt für alle Verkehrsträger, insbesondere natürlich für den Straßenbau. Die wenigen Investitionen, die noch verbleiben, sind keineswegs gesichert und werden falsch verteilt. Der größte Anteil sollte dorthin fließen, wo in Zukunft die größten Verkehrsmengen und -zuwächse zu bewältigen sind: in den Straßenbau. Immerhin kassiert der Fiskus vom Straßenverkehr über 45 Milliarden Euro pro Jahr, während insgesamt nur etwa 16 Milliarden Euro für den Ausbau des Straßennetzes eingesetzt werden. Hier muss politisch angesetzt werden, um Schaden von unserer Wirtschaft und vom Standort Deutschland abzuwenden. Das gilt erst recht nach der bevorstehenden EU-Osterweiterung, auf die Deutschland überhaupt nicht vorbereitet ist.

In diesem Auditorium, meine Damen und Herren, dürfte die Bedeutung des Individualverkehrs unbestritten sein. Unbestritten ist auch die Tatsache, dass jeder siebte Arbeitsplatz in Deutschland vom Auto abhängt. Dieser Motor unserer Volkswirtschaft benötigt jedoch eine funktionierende Infrastruktur, um nicht zu stottern. Tatsächlich kommt es auf unserem Fernstraßennetz jedoch zu immer mehr und immer längeren Staus und Zeitverlusten, die zu Lasten der Straßennutzer gehen und einen volkswirtschaftlichen Gesamtschaden von jährlich rund 100 Milliarden Euro bedeuten. . .

Wenn in Deutschland Menschen unterwegs sind, dann nutzen sie in mehr als 80 Prozent der Fälle den Pkw; rechnet man die öffentlichen Verkehrsmittel hinzu, übernimmt die Straße sogar über 90 Prozent des Verkehrs.

Wollte man nur 10 Prozent der Verkehrsleistung des Pkw auf die Schiene verlagern, müssten die Kapazitäten der Bahn um 120 Prozent steigen! Im Gütertransport, der im Gegensatz zum Personenverkehr künftig noch erheblich wachsen wird, sehen die Zahlen nicht viel anders aus.

Die oftmals zitierte Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene entpuppt sich angesichts dieser Zahlen als politisches Dogma, ohne jeden Realitätsbezug. Wir wären doch schon zufrieden, wenn die Schiene in den Bereichen, in denen sie ihre Stärken hat, moderat zulegen könnte: In den Ballungsräumen und im Güterverkehr über lange Strecken. Auf dem flachen Land und bei der Verteilung von Gütern gibt es heute keine Alternative zur Straße, und es wird auch morgen keine geben.

Meine Damen und Herren,

es ist unmöglich, das Thema „Mobilität“ zu behandeln, ohne auf das Grundrecht auf Mobilität einzugehen:

Anlässlich des 30. Verkehrsgerichtstages im Jahr 1992 bezeichnete Professor Roman Herzog, damals Präsident des Bundesverfassungsgerichts, in seinem viel beachteten Vortrag die mobile Gesellschaft als „eine gegebene Tatsache - und zwar als eine im Kern erfreuliche und positive Tatsache“. Eine Einschätzung, der ich mich mit vollem Umfang anschließen kann. „Die zur heutigen Mobilität führende technische Zivilisation“, so Professor Herzog damals wörtlich, „hat die Freiheit, die Sicherheit, das Wissen und die Humanität unter den Menschen unseres Kulturkreises entscheidend vorangebracht.“

Mit seinem nach wie vor lesenswerten Beitrag „Mobilität: Von Grundfreiheit zu Grundmobilität“ hat Professor Ronellenfitsch dann eine ebenso intensive wie kontroverse Diskussion ausgelöst, an der sich unter anderem auch die

„Frankfurter Allgemeine Zeitung“ sowie die „Zeit“ beteiligten. Nach seiner Ansicht ist die Mobilität ein Grundbedürfnis, dem auch die Grundrechtsordnung Rechnung trägt.

Im vergangenen Jahr hat sich Herr Professor Papier, amtierender Präsident des Bundesverfassungsgerichts, anlässlich des 31. ADAC-Juristen-Congresses in Dortmund mit dieser Thematik befasst und vom Prinzip her dieses Grundrecht bejaht. Denn auch nach seiner Auffassung unterliegt die Mobilität der Bürger und damit auch ihre Teilnahme am Straßenverkehr generell dem Grundrechtsschutz, wobei ich selbstverständlich die vom Präsidenten unseres höchsten deutschen Gerichtes gemachten Konditionen und Vorbehalte nicht verkenne.

Ich möchte nicht den Eindruck erwecken, als seien künftige Mobilitätsprobleme mit Hilfe des Grundgesetzes lösbar. Gleichwohl ist es gut zu wissen, dass sich betroffene Verkehrsteilnehmer gegen ideologisch motivierte Behinderungen ebenso zur Wehr setzen können wie gegen verkehrstechnische Schikanen.

Aber, meine Damen und Herren, ich möchte die rein rechtliche Diskussion nicht beenden, ohne einige grundsätzliche Gedanken aus Sicht des ADAC zu erwähnen:

Staatliche Eingriffe in die Mobilität bedürfen einer expliziten Rechtfertigung und müssen die Grenzen wahren, die sich aus den Grundrechten und dem Rechtsstaatsprinzip ergeben. Maßnahmen, die die Mobilität beeinflussen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Sie müssen grundsätzlich geeignet sein, das angestrebte Ziel zu erreichen,
- sie müssen unbedingt erforderlich sein,
- sie dürfen den Bürger nicht mehr als nötig belasten und
- sie müssen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit strikt beachten.

Wesentlicher Bestandteil einer möglichst störungsfreien Mobilität ist auch die Verkehrssicherheit. Der ADAC nimmt diese wichtigen Aufgaben seit den 60er Jahren in ständig steigendem Umfang wahr und gehört heute mit rund 30.000 Verkehrssicherheitsveranstaltungen, an denen rund eine Million Menschen teilnehmen, zu den leistungsfähigsten Verkehrssicherheitsorganisationen in Deutschland. Dabei beschränken wir uns keineswegs nur auf ADAC-Mitglieder oder Autofahrer, sondern betreuen alle Verkehrsteilnehmer in sämtlichen Altersgruppen.

Diese Arbeit, die wir gemeinsam mit Anderen, zum Beispiel dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat geleistet haben, war und ist außerordentlich

erfolgreich. Ein entscheidendes Handicap ist allerdings die unzureichende und ungesicherte Finanzierung der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland. Deswegen sollte geprüft werden, ob nicht auch für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland ein ausreichender Geldbetrag aus den Einnahmen der Lkw-Maut gesichert werden kann. Mehr als zwei Millionen Unfälle und fast eine halbe Million Verletzte im Straßenverkehr sind Grund genug, um über eine gesicherte Finanzierung der Gegenmaßnahmen nachzudenken.

Sicherheit für die Mobilität bedeutet nicht nur sichere Straßen, sichere Tunnel, sondern auch sichere Autofahrer, wobei – wie auch dem Programm des diesjährigen Deutschen Verkehrsgerichtstages zu entnehmen ist – die Sicherheit der jungen Fahranfänger ein besonderes Problem darstellt. Hier plädiert der ADAC für eine Intensivierung der Fahrausbildung in Form einer zweiten Ausbildungsstufe, und zwar sowohl in Theorie als auch in Praxis. Ich freue mich, dass dieses Thema hier in Goslar erneut auf dem Programm steht und begrüße, dass demnächst bereits der Bundesrat diesen Vorschlag der zweiten Ausbildungsstufe beraten wird.

Zur Mobilität und Sicherheit gehört zweifellos auch die Rechtssicherheit, in der heutigen Zeit mehr denn je, im nationalen wie auch im internationalen Bereich.

Ein wesentlicher Verdienst des Deutschen Verkehrsgerichtstages ist seine intensive Beschäftigung und Diskussion mit Themen verkehrsrechtlicher Art, die aus dem Zusammenwachsen Europas resultieren. Denn innerhalb der Europäischen Union leben zurzeit 320 Millionen Bürger in einer Gemeinschaft ohne Binnengrenzen. Der mobile Autofahrer – ob er als Tourist oder Geschäftsmann unterwegs ist – merkt in der Regel nicht, wenn er innerhalb der EU eine Grenze überschreitet. Seit die Grenzkontrollen weggefallen sind, ist der grenzüberschreitende Verkehr in nicht geahntem Ausmaß erleichtert worden. Es war ein gutes Fundament, dass bereits im Jahr 1957 in den Römischen Verträgen die fünf europäischen Grundfreiheiten festgelegt wurden:

- freier Warenverkehr,
- freier Dienstleistungsverkehr,
- freier Personenverkehr,
- Niederlassungsfreiheit,
- freier Kapital- und Zahlungsverkehr.

Diese Prinzipien basieren auf der uneingeschränkten grenzüberschreitenden Mobilität und könnten meines Erachtens auch als Erfolge der Mobilität bezeichnet werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

Mobilität, insbesondere sichere Mobilität, beinhaltet – und das betone ich vor diesem Auditorium ganz besonders – beinhaltet auch die Gewissheit, nach Verkehrsunfällen Schadensersatz zu bekommen, und zwar sowohl im Inland als auch im Ausland. Deshalb ist das Inkrafttreten der vierten Kfz-Haftpflicht-Richtlinie zu begrüßen, welche die Regulierung von Auslandsschäden beschleunigt und erleichtert.

Mit großer Skepsis verfolgen wir jedoch die Pläne, die zurzeit im Rahmen der fünften Kfz-Haftpflicht-Richtlinie diskutiert werden: Der Entwurf sieht unter anderem vor, eine absolute Gefährdungshaftung einzuführen, ohne jegliche Entlastungsmöglichkeit, und zwar im Verhältnis zwischen Auto einerseits und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern andererseits, zum Beispiel Kindern, Radfahrern, Skatern oder Joggern. Natürlich müssen schwächere Verkehrsteilnehmer geschützt werden, das ist keine Frage! Nur muss es zumindest auch möglich sein, dass sich der Autofahrer auch entlasten kann und nicht schon deswegen haften muss, weil er in einem Auto unterwegs war.

Noch drastischer sind die Pläne, die für eine Haftung der Autoversicherung nicht mehr einen konkreten Nachweis der Kausalität verlangen. Das könnte beispielsweise dazu führen, dass die Kfz-Haftpflichtversicherung zu zahlen hat, wenn ein Auto einen bereits auf der Fahrbahn liegenden Leichnam überfährt! Dieses Szenario darf bei allem Verständnis für den Schutz der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer nicht Realität werden. Bewährte rechtsstaatliche Prinzipien dürfen nicht auf dem europäischen Vereinheitlichungs-Altar geopfert werden!

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

im Namen des ADAC verspreche ich Ihnen, das Thema „Automobilclubs und Mobilität“ stets spannend zu halten. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche dem 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag den gewohnt konstruktiven Verlauf.

Unfallrisiko Fahranfänger

– Eine rechtliche Betrachtung des Modells „Begleitetes Fahren mit 17“ –

Matthias Feltz, Rechtsanwalt, Wetter (Marburg)

I. Einleitung

In der Diskussion steht zurzeit die Einführung einer zweiten Stufe der Fahrausbildung in Deutschland, allgemein auch bekannt als „Führerschein mit 17“.

Ob dies in der geplanten und bereits ausformulierten Form durchführbar ist, soll Gegenstand des vorliegenden Referates sein. Außerhalb der Bearbeitung werden hierbei psychologische und politische Beweggründe bleiben. Lediglich die rechtlichen Gesichtspunkte und die damit verbundenen Probleme sollen hier aufgezeigt, betrachtet und dem Versuch einer Lösung zugeführt werden. Es wird dabei zunächst auf die zivilrechtlichen Problematiken im Rahmen des Bürgerlichen Gesetzbuches, der Straßenverkehrsordnung, des Pflichtversicherungsgesetzes, ebenso wie des Versicherungsvertragsrechts und der Zivilprozessordnung einzugehen sein.

Sodann sollen die strafrechtlichen Problematiken des Strafgesetzbuches, der Strafprozessordnung und des Jugendstrafrechts behandelt werden.

II. Zivilrechtliche Probleme

Im Folgenden wird auf ausgewählte Probleme des Zivilrechtes im Zusammenhang mit dem „Führerschein mit 17“ eingegangen, die in ihrer derzeitigen Form ohne Änderung durch den Gesetzgeber dem Vorhaben entgegenstehen.

1. Die Haftungsproblematik im Rahmen der §§ 823 ff. BGB

Die grundlegenden Haftungsnormen aus unerlaubter Handlung im Zivilrecht sind in den §§ 823 ff. BGB festgehalten. Mit Wirkung vom 01.08.2002 trat die „Schadensrechtsreform“¹ (2. Gesetz zur Änderung des Schadensersatzrechts) in Kraft, die gerade in den Bereichen der Schadensersatznormen im BGB und des StVG ihre Spuren hinterlassen hat².

¹ Vgl. Begründung zum RegE, BT-Dr. 14/7752, S. 12 ff.

² Zu den Änderungen im Einzelnen vgl. Steiger DAR 2002, 377 ff.

a) Die Haftung des Minderjährigen im Rahmen der §§ 823 ff. BGB unter Betrachtung der Besonderheit des § 828 Abs. 3 BGB

Vor allem im Rahmen des Schadensersatzes wird dem Minderjährigenschutz der §§ 104 ff. BGB besonders Rechnung getragen. Dies umso mehr, als gerade Kindern gegenüber im Straßenverkehr eine besondere Sorgfaltspflicht entgegen gebracht werden muss³.

Nach § 828 Abs. 3 BGB ist derjenige, der zwar das zehnte, aber noch nicht das 18. Lebensjahr vollendet hat, für den durch ihn entstandenen Schaden nur verantwortlich, wenn er die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hat. Gerade diese Fähigkeit besitzt jener, der nach seiner geistigen Entwicklung fähig ist, zu erkennen, dass sein Verhalten Unrecht ist und ihn verpflichtet, für die Folgen seines Verhaltens einzustehen⁴.

Es erscheint aber fraglich, wie die Verantwortlichkeit bei 17-jährigen Fahrzeugführern zu bemessen ist. Sollte man diese mit Ablegung der ersten Prüfung grundsätzlich annehmen und damit den Enthauptungsstatbestand des § 828 Abs. 3 BGB – zulässig oder unzulässig – verkürzen?

Mag dies auch bei Fahrern von Leichtkrafträdern, die die hierzu erforderliche Fahrerlaubnis bereits mit Vollendung des 16. Lebensjahres abschließen können, noch aufgrund der relativ geringen Verbreitung des Leichtkraftrades eher zu rechtfertigen sein, so müssen hierbei bei einer Massenerscheinung, wie der Führerscheinklasse B, andere Maßstäbe gelten.

Lässt man eine leichte Enthauptung des § 828 Abs. 3 BGB zu und verneint teilweise die notwendige Einsichtsfähigkeit, so wird der Geschädigte unzulässig schlechter gestellt als bei Schädigung durch einen volljährigen Autofahrer, dem grundsätzlich die Möglichkeit des § 828 Abs. 3 BGB nicht zusteht. Schränkt man aber die Anwendung des § 823 Abs. 3 BGB auf den 17-jährigen Autofahrer ein, so nimmt man ihm den dringenden Schutz des Minderjährigenrechtes.

Es muss also bereits vor der Erteilung der Fahrerlaubnis eine umfassende Prüfung der Einsichtsfähigkeit des 17-jährigen Führerscheinbewerbers vollzogen werden, um diesem Umstand ausreichend Rechnung zu tragen. Gerade aber dieses Institut der medizinisch-psychologischen Untersuchung – kurz MPU⁵ –, der sich bisher minderjährige Führerscheinbewerber der Klasse B

3 Zur besonderen Sorgfaltspflicht gegenüber Kindern im Straßenverkehr vgl.: BGH DAR 1997, 399 = NJW 1997, 2756; von Gerlach DAR 1998, 213 ff., 223.

4 BGH NJW 1984, 1958; OLG Hamm VersR 1995, 56.

5 Grundlegend zur medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU): Jung DAR 2001, 478f.

unterziehen mussten, soll nun aber im Zuge des Fachkonzeptes für den 17-jährigen abgeschafft werden⁶!

Als grundlegender Ausfluss des Reifegedankens muss m.E. im Gegenteil im Zuge des Fachkonzeptes eine generelle medizinisch-psychologische Untersuchung des 17-jährigen Führerscheinbewerbers eingeführt werden. Nur so kann sichergestellt sein, dass der Minderjährige auch die notwendige Einsichtsfähigkeit besitzt.

Zu unterscheiden ist hierbei von der Deliktsfähigkeit der Verschuldensmaßstab, der sich nach § 276 BGB bemisst⁷. Gerade im Bereich der Fahrlässigkeit nach § 276 Abs. 2 BGB ist für die Bemessung des Sorgfaltmaßstabes vor allem bei Minderjährigen auf die jeweilige Altersgruppe abzustellen⁸. Insofern ist es möglich, dass der Minderjährige bezüglich des eingetretenen Deliktes zwar deliktsfähig ist, aber aufgrund eines veränderten Verschuldensmaßstabes den Eintritt nicht zu verschulden hat.

Auch diese Tatsache muss vor Erteilung der Fahrerlaubnis im Rahmen der medizinisch-psychologischen Untersuchung aus genannten Gründen generell festgehalten werden.

Es zeigt sich in diesem Bereich ein scheinbar unlösbares Problem – Schlechterstellung des Minderjährigen zugunsten des Geschädigten oder Besserstellung des Minderjährigen zum Nachteil des Geschädigten. Ein Interessenausgleich ist unbedingt notwendig, der nur durch klare Direktiven erreicht werden kann. Da aber eine Rechtsunsicherheit diesbezüglich nicht bestehen darf, müssen diese von Beginn an aufgestellt werden und dürfen nicht erst im Laufe der Zeit durch die Rechtsprechung entwickelt werden.

b) Die Haftung des Aufsichtspflichtigen gemäß § 832 BGB

Nach § 832 Abs. 1 BGB haftet der Aufsichtspflichtige gegenüber dem Anspruchsteller für den ihm von der aufsichtsbedürftigen Person widerrechtlich zugefügten Schaden, wenn also ein schädigendes Ereignis nach § 823 Abs. 1 BGB gegeben ist. Im Hinblick auf §§ 1626 Abs. 1, 1631 BGB haften demnach im Rahmen des § 832 Abs. 1 BGB die Eltern für ihre minderjährigen Kinder.

6 Zuletzt festgelegt im Vorschlag zu einem Modell „Begleitetes Fahren“ in Deutschland der Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ vom 16.12.2002; grundlegend dazu bereits: Weibrecht VD 2002, 71 ff., 75.

7 Vgl. Borgelt, Das Kind im Deliktsrecht, S. 37 ff.

8 Vgl. hierzu OLG Hamm VersR 1995, 56.

9 Vgl. Pardey DAR 2001, 1 ff.; Haberstroh VersR 2000, 806 ff., 812 f.

Das Verschulden der Aufsichtspflichtigen wird hierbei allerdings vermutet. Die Eltern haften insoweit für das Risiko „Kind“⁹ aufgrund der Möglichkeit der Gefahrenabwehr wegen der besonderen Nähe zur Quelle der Schadensursache¹⁰. Soweit der Aufsichtspflichtige also keinen Entlastungsbeweis nach § 832 Abs. 1 Satz 2 BGB führen kann, haftet er für das widerrechtliche Verhalten des Aufsichtsbedürftigen. Er muss also nachweisen, dass er seiner Aufsichtspflicht genügt hat oder dass der Schaden auch bei gehöriger Aufsichtsführung entstanden wäre¹¹. Das Maß der gebotenen Aufsicht bestimmt sich nach Alter, Eigenart und Charakter des Kindes, nach der Vorhersehbarkeit des schädigenden Verhaltens sowie danach, was dem Aufsichtspflichtigen in seinen jeweiligen Verhältnissen zugemutet werden kann¹².

Gerade bei 17-jährigen Autofahrern, also Minderjährigen im Sinne der §§ 104 ff. BGB, wird die Frage sein, inwieweit hier die Aufsichtspflicht der Eltern einzuschränken ist. Die Gefahreneigtheit eines PKW bedeutet hierbei nämlich für die Eltern ein ungleich höheres Risiko.

Ob allerdings bei jedem Autounfall gleich eine Verletzung der Aufsichtspflicht der Eltern angenommen werden kann, muss bezweifelt werden. Schließlich genügt zur Entlastung der Eltern der Nachweis, dass kein Zusammenhang zwischen der Aufsicht und dem Schaden gegeben ist, wenn also der Schaden mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch sonst eingetreten wäre¹³. Da die besondere Verkehrserziehung im Rahmen der Führerscheinklasse B aber in der Fahrschule durch den Fahrlehrer geleistet wird¹⁴, fällt hier die Entlastung der Erziehungsberechtigten leichter.

Nach dem Konzept „Begleitetes Fahren ab 17“ haben die erziehungsberechtigten Begleitpersonen ebenfalls während der Fahrt die Pflicht, den Fahrer in gebotener Weise auf seine Fehler aufmerksam zu machen¹⁵, wobei die Begleitperson noch nicht einmal auf dem vorderen Beifahrersitz mitfahren muss¹⁶. Allerdings werden hierdurch nur die Mindestaufgaben der Begleitper-

9 Vgl. Pardey DAR 2001, 1ff.; Haberstroh VersR 2000, 806 ff., 812 f.

10 Vgl. Pardey a.a.O.

11 Siehe hierzu Pardey a.a.O., S. 3.

12 BGH NJW 1996, 1404, 1405; BGH FamRZ 1997, 799, 800; OLG München FamRZ 1997, 740; OLG Hamm VersR 2001, 386; NJW-RR 2002, 236; OLG Düsseldorf NJW-RR 2002, 235; a.M. OLG Frankfurt a.M., NJW-RR 2002, 236.

13 Vgl. Pardey a.a.O. (oben Fn. 11).

14 Vgl. Weibrecht VD 2002, 71 ff.; Fachkonzept für einen Modellversuch in den Ländern *Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein*.

15 Vgl. hierzu die (Mindest-)Aufgaben der Begleitperson nach dem Fachkonzept für einen Modellversuch in den Ländern *Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein*.

16 Punkt (35) des Vorschlages zu einem Modell „Begleitetes Fahren“ in Deutschland der Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ vom 16.12.2002.

son festgelegt. Aufgrund der besonderen Stellung der Erziehungsberechtigten erscheint es aber geboten, von einem erweiterten Aufgabenbereich der Erziehungsberechtigten diesbezüglich auszugehen.

Nimmt man dies an, so wird der Erziehungsberechtigte während der Fahrt als Begleitperson doch noch der Haftung für vermutetes Verschulden nach § 828 Abs. 3 BGB unterworfen.

Um eine „Haftungsfalle“ der Eltern auszuschließen, ist ein Institut zur Absicherung der erhöhten Haftung zu schaffen und zur Pflicht zu machen. Die kann nur durch eine Zusatzversicherung erreicht werden.

Somit sind auch in diesem Bereich vor Durchführung des Konzeptes „Begleitetes Fahren ab 17“¹⁷ klare Richtlinien zu schaffen, um den Haftungsumfang der Aufsichtspflichtigen zu begrenzen.

2. Das Betriebsrisiko im Rahmen des StVG

Im Zuge der „Schadensrechtsreform“¹⁸ wurden auch Teile des StVG grundlegend geändert.

Nach § 7 StVG trägt der Halter eines Fahrzeuges oder eines Anhängers grundsätzlich das Betriebsrisiko allein schon deswegen, weil er die mit Betrieb verbundenen Gefahren veranlasst hat¹⁹. Hierfür ist gleichgültig, ob für den Betrieb im Einzelfall der maschinentechnischen²⁰ oder der im Straßenverkehr in aller Regel anzuwendenden verkehrstechnischen²¹ Auffassung gefolgt wird.

Entscheidend ist vielmehr, dass bei Unfällen mit nicht motorisierten Geschädigten (z.B. Fußgängern, Radfahrern) ein Ausschluss der Ersatzpflicht nach § 7 Abs. 2 StVG nur noch erfolgen kann, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist und nicht mehr, wie in der Vergangenheit²², ein unabwendbares Ereignis darstellt. Es gelten also nur noch die seltenen Fälle eines betriebsfremden, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführten Ereignisses, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist und das auch durch äußerste nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet werden

17 Vgl. hierzu die Ausführungen von Weibrecht a.a.O.

18 Begründung zum RegE, BT-Dr. 14/7752, S. 12 ff.

19 BGH VersR 1972, 1074.

20 RGZ 122, 270; zu deren heutigen Verwendung bei Verkehrsunfällen auf Privatgrundstücken vgl. Larenz./Canaris, Schuldrecht Band 2, S. 620.

21 BGHZ 29, 163 ff., 166 ff.; Esser/Weyers, Schuldrecht Band II, § 64, 5b.

22 Siehe hierzu § 7 Abs. 2 StVG a.F.

kann²³. Hinzukommen muss, dass das Ereignis auch nicht wegen seiner Häufigkeit in Kauf zu nehmen ist²⁴. Gerade hiermit hat der Gesetzgeber eine Haftungsverschärfung des Fahrzeughalters zugunsten minderjähriger Kinder vorgenommen, die sehr häufig in schwere Unfälle verwickelt wurden, weil sie plötzlich zwischen parkenden Autos hervortraten.

Umstritten in diesem Zusammenhang ist, ob einen Minderjährigen überhaupt eine Halterhaftung treffen kann.

Wird dies von einer Ansicht in der Literatur²⁵ grundsätzlich in entsprechender Anwendung der §§ 104 ff. BGB abgelehnt, so nimmt die zutreffende Ansicht²⁶ doch eine grundsätzliche Halterhaftung von Minderjährigen an. Schließlich wird diese Haftung nur durch tatsächliches Handeln begründet und ist daher von einer etwaigen Geschäftsfähigkeit unabhängig.

Zwar wird die Haftungsverschärfung wohl nur bisweilen den 17-jährigen Autofahrer treffen, weil er nur selten Halter eines Fahrzeuges sein wird. Sollte es aber dennoch der Fall sein, haftet ein Minderjähriger verschärft zugunsten eines Minderjährigen. Hierin liegt ein Wertungswiderspruch, den es zu beseitigen gilt, will man das BGB nicht in seinen Grundfesten erschüttern. Ein solches Ergebnis kann und darf nicht gewollt sein und ist von vorneherein durch klare Vorgaben und die Einführung einer Zusatzversicherung zu vermeiden.

Hingegen haftet der Führer eines Fahrzeuges, der der 17-jährige nunmehr eigenverantwortlich sein soll²⁷, gemäß § 18 Abs. 1 StVG nur für vermutetes Verschulden, nicht aber für eine Gefährdung durch den Betrieb eines Kfz. Eine Enthftung wäre aufgrund des Fachkonzeptes für einen Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ in der Fassung bis zum 16.12.2002²⁸ wohl leichter möglich gewesen. § 18 Abs. 1 StVG bezieht sich ja nur auf ein Verschulden im Sinne des § 276 BGB. Dieses lässt sich ausräumen durch den Nachweis, sich verkehrsgerecht verhalten zu haben. Ebenso scheidet dann eine Mithaftung des Fahrzeugführers nach § 18 Abs. 3 StVG i.V.m. § 17 Abs. 3 StVG aus.

Fraglich war allerdings, ob minderjährigen Fahrern die Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen vorzuschreiben sei. Zu erinnern ist

23 Steiger DAR 2002, 377 ff., 379; Steffen DAR 1998, 135; Däubler JuS 2002, 625, 628.

24 Begründung des RegE a.a.O., 30.

25 So Canaris NJW 1964, 1987 ff., 1989; Weimar MDR 1964, 208; ders. MDR 1967, 100 f.

26 Hofmann NJW 1964, 228 ff., 230; Borgelt, Das Kind im Deliktsrecht, S. 87 f.; zumindest für die Tierhalterhaftung auch: Palandt/Thomas, BGB, § 833, Rn. 9.

27 Siehe hierzu Punkt (9) des Vorschlages zu einem Modell „Begleitetes Fahren“ in Deutschland der Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ vom 16.12.2002.

28 Vgl. hierzu die Ausführungen von Weibrecht a.a.O.

in dem Zusammenhang an die Rechtsprechung des BGH²⁹, wonach die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-VO) zwar den Unabwendbarkeitsbeweis (jetzt § 7 Abs. 3 StVG) für den betreffenden Fahrzeughalter praktisch ausschließt, aber nicht als schuldhaftes Verhalten des Fahrers gewertet werden kann, weil er kein Gebot verletzt, sondern nur einer Empfehlung zuwiderhandelt (die ein „Idealfahrer“ natürlich befolgen würde)³⁰. Die Überschreitung einer nur für Minderjährige festgesetzten Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen wäre hingegen ein klares Verschulden.

Allerdings geht der Modellvorschlag nunmehr dahin, keine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen vorzusehen³¹. Auch andere, hierfür wesentliche Punkte (0,0 %-Grenze etc.), wurden ebenfalls gestrichen oder abgeändert³².

Auch wenn minderjährige Fahrer demnach im Straßenverkehr keine schärferen Gebote erfüllen sollen als Volljährige, kann dennoch von einem Minderjährigenschutz keine Rede sein.

Schließlich wird im Rahmen des § 17 Abs. 2 StVG der durch den Fahrzeughalter im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG oder den Fahrzeugführer im Sinne des § 18 Abs. 1 StVG verursachte Schaden noch in dem Umfang der dem Geschädigten zuzurechnenden mitwirkenden Betriebsgefahr gekürzt.

Anzuwenden ist § 17 Abs. 2 StVG aber nur auf die Fälle, in denen sowohl der Geschädigte als auch der Schädiger als Fahrzeughalter bzw. Fahrzeugführer beteiligt sind. Ein Mitverschulden wird dann aber sehr weitreichend anerkannt³³.

Hingegen findet in den Fällen, in denen nur der Schädiger als Fahrzeughalter bzw. Fahrzeugführer beteiligt ist, ein Anrechnung des Mitverschuldens nach § 9 StVG, in denen nur auf Geschädigtenseite ein Fahrzeughalter bzw. Fahrzeugführer beteiligt ist, eine Anrechnung nach § 254 BGB statt.

Nimmt man nun den Fall an, in dem auf Geschädigtenseite ein 17-jähriger auch nur als Fahrzeugführer nach § 18 Abs. 1 StVG beteiligt ist, so ist die Anrechnung des Betriebsrisikos auf seinen Schaden nur ausgeschlossen, wenn nach § 17 Abs. 3 StVG ein unabwendbares Ereignis gegeben ist. Dabei

29 BGHZ 117, 337, 342 f.

30 So im Ergebnis wohl auch OLG Hamm DAR 2002, 312 f.; OLG Bremen DAR 2001, 273.

31 Punkt (21) des Vorschlages zu einem Modell „Begleitetes Fahren“ in Deutschland der Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ vom 16.12.2002.

32 Vgl. hierzu den Vorschlag zu einem Modell „Begleitetes Fahren“ in Deutschland der Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ vom 16.12.2002.

33 So OLG Hamm DAR 2001, 34 f.; OLG Karlsruhe DAR 2001, 128 f.; LG Rostock DAR 2001, 227 f.

kommt es auf den früheren Maßstab des § 7 Abs. 2 StVG a.F. an, wonach sich der Fahrzeugführer wie ein „idealer“ Kraftfahrer zu verhalten hat³⁴. Zum Merkmal des Idealfahrers gehört ein sachgemäßes, geistesgegenwärtiges Handeln erheblich über den Maßstab der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt im Sinne von § 276 BGB hinaus³⁵. Ein solches wird aber gerade bei einem Fahranfänger von Grund auf abzulehnen sein und führt zu einem „Ausschluss vom Ausschluss“ nach § 17 Abs. 3 StVG.

Sollte man aber an den „idealen“ Fahrer bei 17-jährigen Fahrzeugführern geringere Maßstäbe anlegen, wird der Geschädigte, aber bei Vorliegen des § 17 Abs. 1 StVG auch der Schädiger, bei einem Unfall mit einem 17-jährigen Autofahrer auch hier unzulässig schlechter gestellt.

3. Das Versicherungsvertragsrecht

Nach § 1 PflVG ist der Halter eines Kfz mit regelmäßigem Standort in Deutschland verpflichtet, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung für die durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachte Schäden abzuschließen. Entscheidend hierbei ist, dass gemäß § 16 Abs. 1 VVG der Versicherungsnehmer bei der Schließung des Vertrages alle ihm bekannten Umstände, die für die Übernahme der Gefahr erheblich sind, dem Versicherer anzuzeigen hat. Erheblich sind hierbei die Gefahrenumstände, die geeignet sind, auf den Entschluss des Versicherers einen Einfluss auszuüben (§ 16 Abs. 1 Satz 2 VVG). Handelt der Versicherungsnehmer dieser Vorschrift zuwider, so kann der Versicherer nach § 16 Abs. 2 VVG vom Vertrag zurücktreten.

Fraglich erscheint, wie diese Regeln in der Versicherungslandschaft zukünftig umgesetzt werden sollen.

War bisher eine Haftung des Kfz-Halters nach § 832 Abs. 1 BGB³⁶ bezüglich 18-jähriger Fahrzeugführer wegen fehlender Minderjährigkeit nicht gegeben, so wird bei 17-jährigen Autofahrern dieser zusätzliche Haftungsbe-
reich der Aufsichtspflichtverletzung eröffnet und der Haftungseintritt der Kfz-Versicherung erweitert. Ein solcher Umstand ist den Versicherungen dann aber mitzuteilen.

Es bleibt daher abzuwarten, wie die Versicherungsgesellschaften auf diese Gegebenheiten reagieren werden. Dass ein Kontrahierungszwang nach § 5 PflVG auch in Zukunft bestehen wird, ist nicht zu bezweifeln. Einzig und allein

34 Wagner NJW 2002, 2061.

35 BGHZ 117, 337, 342 f.

36 Vgl. hierzu noch einmal die Ausführungen unter II.1.b).

wird die Frage bleiben, ob sich dies in einer erhöhten Prämie, einer Zusatzversicherung oder ähnlichem niederschlagen wird.

Problematisch im Zusammenhang mit Versicherungsverträgen und Zusatzversicherungen, die zwischen den Versicherungen und dem minderjährigen Autofahrer abgeschlossen werden, ist die Tatsache, dass mit Minderjährigen geschlossene Verträge nach § 108 Abs. 1 BGB grundsätzlich schwebend unwirksam sind³⁷. Zur Wirksamkeit bedarf der Vertrag dann der Einwilligung durch die Erziehungsberechtigten nach §§ 182 ff. BGB. Eine Ausnahme gilt hierbei allerdings für ein Geschäft mit lediglich rechtlichem Vorteil nach § 107 BGB und für den sog. „Taschengeldparagraphen“ nach § 110 BGB³⁸.

Da der Minderjährige aber mit dem Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung bzw. einer entsprechenden Zusatzversicherung grundsätzlich eine Verbindlichkeit eingeht, kann von einem rechtlich lediglich vorteilhaften Geschäft nicht ausgegangen werden³⁹. Auch § 110 BGB greift nicht ein, da der Minderjährige mit der Eingehung eines Versicherungsvertrages zu mindestens jährlichen Beitragsleistungen verpflichtet wird. Er kann somit schon rein begrifflich die vertragsmäßigen Leistungen nach § 110 BGB nicht aus eigenen Mitteln gänzlich bewirken.

Somit bedarf jeder Vertrag zwischen einer Versicherung und einem 17-jährigen Autofahrer der Einwilligung durch einen Erziehungsberechtigten nach § 108 Abs. 1 BGB. Nur durch eine gleichzeitige Unterschrift durch einen Erziehungsberechtigten unter den Versicherungsvertrag ist dies zu erreichen. Eine Rechtunsicherheit für die entsprechenden Versicherungen wäre die sicherlich ungewollte Folge. Schließlich muss die Versicherung nach § 5 PflVG mit dem Vertragspartner kontrahieren.

Problematisch stellt sich der Fall der Unterschriftsverweigerung durch den Erziehungsberechtigten unter den Vertrag und die verweigerte Einwilligung dar. Denn dann muss der 17-jährige Fahrzeughalter für sein Kfz eine Pflichtversicherung abschließen, kann und darf dies aber rechtlich nicht. Allerdings kann ein Autokauf nach § 110 BGB rechtlich wirksam sein.

Hierin liegt ein unbilliges Ergebnis, dass nur durch eine Ausnahme vom Minderjährigenschutz zu lösen ist. Der 17-jährigen Fahrzeughalter und -führer muss daher alle mit dem Autokauf und dessen Betrieb zusammenhängenden Geschäfte vornehmen können.

37 Vgl. Palandt/Heinrichs, BGB, § 108, Rn. 1; im Einzelnen: Brox, Allgemeiner Teil des BGB, § 12, Rn. 282 ff.

38 Vgl. Brox, Allgemeiner Teil des BGB, § 12, Rn. 279 und 281.

39 Soergel/Hefermehl, § 107, Rn. 2 ff.

Es zeigt sich, dass auch hier eine Lösung durch den Gesetzgeber notwendig ist. Vorschläge sind bereits in der Konzeptionsphase zu erarbeiten.

4. Die Haftung der Begleitperson

Von entscheidender Bedeutung im Rahmen des Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“⁴⁰ für die Begleitperson ist deren Haftung im Falle eines Unfalles. Es ist daher in diesem Rahmen vornehmlich auf die Frage einzugehen, ob und ggf. wie die Begleitperson des 17-jährigen Autofahrers haftet.

Das Fachkonzept für einen Modellversuch sieht eine namentlich benannte und ausgewiesene Begleitperson vor. Begleitperson in diesem Sinne können dabei die Erziehungsberechtigten oder mit deren Einverständnis auch andere Personen sein⁴¹.

a) Der Erziehungsberechtigte als Begleitperson

Die Haftung des Erziehungsberechtigten als Begleitperson ist zunächst im Lichte der hier gemachten Ausführungen zur Haftung der Erziehungsberechtigten nach § 832 Abs. 1 BGB⁴² zu betrachten.

Geht man von einem zumindest fahrlässig durch den 17-jährigen Autofahrer verursachten Verkehrsunfall aus, so scheint, wenn ein Erziehungsberechtigter den Minderjährigen begleitet, eine Haftung nach § 832 Abs. 1 BGB begründet zu sein. Allerdings müssen auch hierbei die Besonderheiten der Mindestaufgaben der Begleitperson betrachtet werden⁴³.

Anders ist es aber, wenn kein zumindest fahrlässig verursachter Unfall vorliegt. In diesem Fall, in dem zumindest eine Haftung des 17-jährigen nach § 18 Abs. 1 StVG gegeben sein dürfte⁴⁴, kann sich der Erziehungsberechtigte nach § 832 Abs. 2 BGB exculpieren. Denn dann hat er seiner Aufsichtspflicht während der Fahrt genüge getan.

Dann stellt sich aber die Frage, ob der Erziehungsberechtigte nicht gesamtschuldnerisch nach § 421 BGB gemeinsam mit dem 17-jährigen Autofahrer haftet. Es spricht zugunsten des Geschädigten einiges dafür, eine solche Gesamtschuldnerschaft zum Zwecke der besseren Absicherung aufgrund der Minderjährigkeit anzunehmen.

40 Vgl. hierzu die Ausführungen von Weibrech, VD 2002, S. 71 ff.

41 Vgl. hierzu im Einzelnen das Fachkonzept für einen Modellversuch in den Ländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein; siehe auch Weibrech a.a.O.

42 Siehe hierzu die Ausführungen unter II.1.b).

43 Siehe hierzu II.1.b).

44 Vgl. hierzu II.2.

Auf der anderen Seite aber setzt sich die Begleitperson in diesem Fall dann einer ungeheuren Haftung aus, die sie vor Beginn der Fahrt nicht zu überblicken vermag. Zudem dürfte sie gegen eine solche Haftung, im Gegensatz zum Fahrzeughalter und -führer, regelmäßig nicht versichert sein.

Es ist also davon auszugehen, dass diese Form der Gesamtschuldnerschaft nach § 421 BGB in der Praxis nicht anzunehmen sein wird⁴⁵. Es erscheint sogar fraglich, ob der Erziehungsberechtigte dann überhaupt nach § 832 Abs. 1 BGB haftbar gemacht werden kann.

Die Entwicklung in diesem Bereich bleibt abzuwarten. Es zeigt sich aber auch hier, dass ohne gesetzliche Regelung die Probleme nicht zu lösen sind und eine Zusatzversicherung sicherlich einen Ausweg bietet.

b) Eine andere Person als Begleitperson

Auch bezüglich einer anderen Begleitperson, die mit Einverständnis des bzw. der Erziehungsberechtigten den 17-jährigen Autofahrer begleitet, stellt sich im Falle eines Unfalles die Frage nach einer gesamtschuldnerischen Haftung nach § 421 BGB von Minderjährigem, Erziehungsberechtigten und Begleitperson.

Allerdings scheint auch hier die Annahme aufgrund des nahezu unüberschaubaren Haftungsrisikos ausgeschlossen, auch wenn es in diesem Fall zum Nachteil des Geschädigten gereicht. Anders zeigt sich der Sachverhalt aber bei Abschluss einer Zusatzversicherung der Begleitperson. Da dann aber die Begleitperson unzulässig benachteiligt wird, ist auch diese Lösung abzulehnen.

Somit bleibt auch in diesem Bereich die Abwägung der widerstreitenden Interessen von Begleitperson und Geschädigtem dem Gesetzgeber und der Rechtsprechung abzuwarten.

Ungelöst darf diese Frage aber hinsichtlich einer sonstigen Rechtsunsicherheit nicht bleiben.

Eine gesamtschuldnerische Haftung von Minderjährigem, Erziehungsberechtigten und Begleitperson ist aber trotz allem abzulehnen.

5. Der zivilrechtliche Schutz des Geschädigten

Wie bereits dargestellt, besteht das größte Dilemma des neuen Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17“⁴⁶ im Ausgleich zwischen den Interessen des Geschädigten und der Haftung des Minderjährigen.

45 So im Ergebnis wohl Palandt/Heinrichs, § 421, Rn. 10.

46 Vgl. hierzu die Ausführungen von Weibrech a.a.O.

Allerdings lässt sich nicht von vorneherein sagen, dass der Geschädigte notwendigerweise immer der Verlierer sein muss. Vieles hängt hierbei von der rechtlichen Ausgestaltung durch den Gesetzgeber, die Rechtsprechung und auch die Versicherungen ab.

Doch nach der bisherigen Rechtslage scheint es, dass eine Lösung nicht möglich ist.

Gerade die ständige höchstrichterliche Rechtsprechung bezüglich der Haftung von Minderjährigen⁴⁷, zeigt, dass das Minderjährigenrecht mittlerweile zur „Goldenen Kuh“ des Zivilrechts geworden ist: Es genießt Vorrang vor der Schutzbedürftigkeit des Verkehrs⁴⁸. Es ist also nach dem bisherigen Kenntnisstand davon auszugehen, dass der Minderjährige zum Nachteil des Geschädigten nur beschränkt haftet.

Auch der Blick ins Gesetz bestätigt diesen Eindruck. Diesem Umstand wird sicherlich auch durch die Versicherungen Rechnung getragen. Eine Lösung bietet hierbei nur der Weg in die Zusatzversicherung, die eben den Geschädigten doch noch vor einem Ausfall und einer ungerechtfertigten Schlechterstellung schützen kann.

Nach der bisherigen Rechtslage – da noch keine Erfahrungen mit der Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ vorliegen – muss aber doch festgestellt werden, dass der Geschädigte bei einem Unfall mit einem 17-jährigen Autofahrer noch der „Loser“ ist.

6. Der Zivilprozess

Wie bereits erwähnt, ist der 17-jährige Autofahrer von einem Erziehungsberechtigten oder mit deren Einverständnis von einer anderen Person zu begleiten⁴⁹. Praktisch relevant scheint hierbei vor allem die Begleitung durch ein erziehungsberechtigtes Elternteil zu werden.

Gerade dieser Umstand führt aber zum zivilprozessualen Gesichtspunkt des Zeugnisverweigerungsrechtes nach § 383 Abs. 1 Nr. 3 ZPO. Danach haben die Personen – regelmäßig also die Eltern –, die mit einer Partei – regelmäßig dem 17-jährigen Autofahrer – in gerader Linie verwandt sind, ein Zeugnisverweigerungsrecht⁵⁰.

47 BGH LM Nr. 7; zum Stand: Palandt/Heinrichs, § 107, Rn. 2.

48 Vgl. Soergel/Hefermehl, BGB, Vor §104, Rn. 19.

49 Vgl. hierzu im Einzelnen das Fachkonzept für einen Modellversuch in den Ländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein; siehe auch Weibrecht a.a.O.

50 Vgl. Thomas/Putzo./Reichold, ZPO, § 383, Rn. 4; Musielak, Grundkurs ZPO, § 6, Rn. 423 f.

Hiervon kann aber unter den Voraussetzungen des § 385 ZPO eine Ausnahme zu machen sein, wobei eben diese Ausnahmen in der zu betrachtenden Fallkonstellation grundsätzlich nicht eingreifen. Allerdings trifft den 17-jährigen Autofahrer in den Fällen des § 18 Abs. 1 StVG eine Haftung für vermutetes Verschulden⁵¹. Verweigert nun ein Zeuge die Aussage nach § 383 Abs. 1 Nr. 3 ZPO, schadet er dem Minderjährigen eher, als dass er ihm nützt. Denn ohne Aussage wird das Gericht in den meisten Fällen eben von diesem vermuteten Verschulden auszugehen haben.

Es ist also nicht damit zu rechnen, dass zivilprozessual solche Probleme auftreten werden. Aber auch dies wird abzuwarten sein.

II. Strafrechtliche Problematiken

Standen bisher die zivilrechtlichen Probleme im Zentrum der Betrachtung, so wird nun auf die strafrechtlichen und strafprozessualen Probleme und deren Folgen für den Modellversuch „Begleitetes Fahren mit 17“ einzugehen sein.

1. Das Jugendstrafrecht

Das Jugendstrafrecht befasst sich grundlegend mit der Begehung von Straftaten von Jugendlichen. Nach § 19 StGB ist derjenige schuldfähig, der bei Begehung der Tat mindestens 14 Jahre alt ist.

Allerdings wird die unbedingte Schuldfähigkeit des 17-jährigen nach § 19 StGB durch § 3 JGG wieder eingeschränkt. Hiernach ist ein Jugendlicher, nach § 1 Abs. 2 JGG also ein Minderjähriger zwischen 14 und 18 Jahren, strafrechtlich nur verantwortlich, wenn er zur Tatzeit reif genug ist, das Unrecht der Tat einzusehen und nach dieser Einsicht zu handeln. Die Reife ist hierbei gestützt auf die Einsichtsfähigkeit ebenso wie die Steuerungsfähigkeit, die allerdings weder mess- noch berechenbar ist⁵².

Fraglich in diesem Bereich ist aber die Beurteilung der Reife bei minderjährigen Autofahrern. Unterstellt man dem 17-jährigen Autofahrer die notwendige Reife, die Fahrerlaubnis der Klasse B – sei es auch nur für Fahrten in Begleitung einer erwachsenen Person – zu machen, so scheint es notwendig, diese Reife auch im Bezug auf § 3 JGG anzunehmen. Die Folge wäre dann die Strafbarkeit des 17-jährigen Autofahrers mit den Einschränkungen des JGG.

⁵¹ Vgl. hierzu nochmals die Ausführungen unter II.2.

⁵² Eisenberg, JGG, § 3, Rn. 9.

Ginge man aber hiervon aus, so würde erneut das Recht des Minderjährigen nach § 3 JGG unzulässig verkürzt. Ein 17-jähriger Autofahrer könnte sich dann nämlich nicht mehr auf Strafflosigkeit wegen mangelnder Reife berufen. Insofern kann auf die bereits gemachten Ausführungen zur medizinisch-psychologischen Untersuchung vor Erteilung der Fahrerlaubnis verwiesen werden⁵³.

Allerdings zeigt sich, dass auch bei anzunehmender Reife des 17-jährigen stets selbst bei Entziehung der Fahrerlaubnis bei jugendlichen und Heranwachsenden Zurückhaltung geboten ist⁵⁴.

Festzustellen bleibt, dass klare Regelungen bezüglich der Stellung des 17-jährigen Autofahrers geschaffen werden müssen. Eine mehr als unklare Rechtslage wäre sonst die Folge.

2. Das materielle Strafrecht

a) Das materielle Strafrecht für den 17-jährigen Autofahrer

Aus bereits dargestellten Gründen muss auch bezüglich des materiellen Strafrechts auf die Besonderheiten des 17-jährigen Autofahrers Rücksicht genommen werden. Es soll hierbei nicht auf die einzelnen Delikte ankommen, die durch einen Verkehrsunfall verwirklicht werden können⁵⁵.

b) Die Begleitperson im Lichte des materiellen Strafrechts

Problematisch ist allerdings die Strafbarkeit der Begleitperson.

Aus dem Umstand der Begleitung während der Autofahrt wäre möglich, dass, sollte die Begleitperson in gefährlichen Situationen seine Einflussnahme auf den Fahrer nicht geltend machen, eine Strafbarkeit wegen Unterlassens gegeben ist. Voraussetzung hierfür ist das Innehaben einer Garantenstellung der Begleitperson⁵⁶. Entscheidend ist dabei das Garantenverhältnis hinsichtlich der geschädigten dritten Person⁵⁷.

Durch die tatsächliche Übernahme einer Schutzfunktion erwächst einer Person die Pflicht zur Abwehr von Gefahren, die dem Schutzbefohlenen drohen, sog. Garantenposition aus freiwilliger Übernahme von Schutzfunkti-

53 Siehe II.1.a).

54 So AG Saalfeld DAR 2002, 137 f.

55 So z.B. §§ 315 c, 323 c, 303, 223 ff. StGB.

56 Vgl. Schönke/Schröder/Stree, StGB, vor § 13, Rn. 150.

57 Tröndle/Fischer, StGB, § 13, Rn. 5.

onen⁵⁸. Es ist hier gerade Sinn und Zweck der Begleitperson, die Gefahren für die anderen Verkehrsteilnehmer durch Fahranfänger zu reduzieren⁵⁹, sodass dies für eine Garantenstellung der Begleitperson spräche.

Allerdings soll der Begleiter nicht während der Fahrt tatsächlich eingreifen, sondern den Fahrer nur auf seine Fehler aufmerksam machen⁶⁰. Von einer Garantenstellung aus freiwilliger Übernahme von Schutzfunktionen ist daher nicht auszugehen, da eine Gefahrenabwehr in der geforderten Form nicht möglich ist.

Eine Garantenposition aus Verantwortung für fremdes Handeln liegt aber vor, wenn die Begleitperson rechtlich verpflichtet ist, den minderjährigen Fahrer so zu beaufsichtigen und zu kontrollieren, dass dieser Dritten keinen Schaden zu fügen kann⁶¹. Im Hinblick auf die Autoritäts- und Aufsichtsstellung des Pflichtigen vertraut die Allgemeinheit darauf, dass dieser Gefahren, die von den zu überwachenden Personen ausgehen, beherrscht⁶². Eine derartige Pflicht ist gerade im Verhältnis des Halters eines Kfz zum Fahrer bei einer Unfallflucht des Fahrers bei Anwesenheit des Halters aus Sachherrschaft und Verfügungsbefugnis über das Fahrzeug anzunehmen⁶³.

Es erscheint daher interessengerecht, eine solche Situation auch hinsichtlich der Begleitperson anzunehmen. Schließlich soll diese auf die verkehrsgerechte Fahrweise des Fahrzeugführers hinwirken. Eine Strafbarkeit aus Unterlassen scheidet aus, wenn der Unterlassende, hier also die Begleitperson, nicht vorsätzlich die Gefahr abzuwenden unterlässt, die er aufgrund der Garantenstellung abzuwehren verpflichtet war⁶⁴.

Es reicht also aus, wenn die Begleitperson ihrer Pflicht nachkommt, den Fahrer auf seine Fehler hinzuweisen, um vorsätzliches Verhalten⁶⁵ auszuschließen.

Dennoch scheint eine Garantenstellung der Begleitperson nicht gänzlich ausgeschlossen. Die Begleitperson kann also jede Form von echten⁶⁶ und unechten⁶⁷ Unterlassungsdelikten in diesem Fall verwirklichen.

58 Schönke/Schröder/Stree, StGB, § 13, Rn. 26; Otto, Grundkurs Strafrecht AT, § 9, Rn. 64.

59 Vgl. hierzu die Ausführungen von Weibrecht a.a.O.

60 Vgl. hierzu letzte Fassung des Modellversuches „Begleitetes Fahren mit 17“ unter Punkt (Mindest-Aufgaben der Begleitperson).

61 Vgl. Tröndle/Fischer, § 13, Rn. 9; Otto, Grundkurs Strafrecht AT, § 9, Rn. 92.

62 Otto, Grundkurs Strafrecht AT, § 9, Rn. 92.

63 BGH VRS 24, 34; OLG Stuttgart NJW 1981, 2369; a.A.: Otto, Grundkurs Strafrecht AT, § 9, Rn. 93.

64 Schönke/Schröder/Stree, StGB, vor § 13, Rn. 151; Otto, Grundkurs Strafrecht AT, § 9, Rn. 104.

65 Zu den einzelnen Formen des Vorsatzes: Otto, Grundkurs Strafrecht AT, § 7, Rn. 29 ff.

66 Im Einzelnen: Otto, Grundkurs Strafrecht AT, § 9, Rn. 12 ff.

67 Im Einzelnen: Otto, Grundkurs Strafrecht AT, § 9, Rn. 16 ff.

Somit ergibt sich aus diesem Umstand für die Begleitperson eine strafrechtliche Relevanz, wenn auch von untergeordneter Bedeutung, da ein Vorsatz in der Praxis regelmäßig auszuschließen sein wird.

3. Die strafprozessualen Folgen

Schließlich ist noch auf die strafprozessualen Folgen des Modellversuches „Begleitetes Fahren ab 17“⁶⁸ einzugehen.

Wie bereits im Bereich der zivilprozessualen Betrachtungen dargestellt⁶⁹, stehen auch im Strafprozessrecht den Parteien unter bestimmten Voraussetzungen Zeugnisverweigerungsrechte zu. Nach § 52 Abs. 1 Nr. 3 StPO sind diejenigen Personen berechtigt, die Aussage zu verweigern, die mit dem Beschuldigten in gerader Linie verwandt sind. Somit sind die Eltern des 17-jährigen Autofahrers grundsätzlich im Strafprozess berechtigt, die Aussage zu verweigern⁷⁰. Es wird in der Praxis aber davon auszugehen sein, dass die Zahl anderer Begleitpersonen deutlich unter der Zahl der erziehungsberechtigten Begleitpersonen liegen wird.

Es wird daher nahezu unmöglich sein, Straftatbestände des StGB im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen von 17-jährigen Fahrern strafprozessual zu verfolgen und aufzuklären. Im Strafrecht gilt der Grundsatz „in dubio pro reo“, d.h., dass der Beschuldigte nach Art. 6 Abs. 2 EMRK solange als unschuldig gilt, bis ihm seine Schuld nachgewiesen ist (sog. Unschuldsvermutung)⁷¹. Gerade in den Fällen, in denen der Geschädigte allein in seinem PKW unterwegs ist und somit die erziehungsberechtigte Begleitperson der einzige Zeuge ist, wird eine ordentliche Strafverfolgung unmöglich gemacht, sollte diese von ihrem Zeugnisverweigerungsrecht zugunsten des 17-jährigen Gebrauch machen.

Es muss also nach einer Lösung gesucht werden, die die Strafverfolgung und das Zeugnisverweigerungsrecht bei Verkehrsunfällen in ein gerechtes Verhältnis setzt.

III. Zusammenfassung und Ausblick

Die Ausführungen zeigen deutlich, dass gerade der minderjährige Autofahrer unser Rechtssystem vor schwerwiegende Interessenkollisionen des Minderjährigen einerseits und des Geschädigten andererseits stellt.

68 Vgl. hierzu die Ausführungen von Weibrech a.a.O.

69 Siehe hierzu die Ausführungen unter II. 6.

70 Vgl. Kleinknecht/Meyer-Goßner, stopp, § 52, Rn. 6.

71 Vgl. Beulke, Strafprozessrecht, § 2, Rn. 25.

Zwar mag aufgrund der Minderjährigkeit eine gewisse Verschiebung zu Lasten des Geschädigten, wie sie auch bisher schon besteht, gerechtfertigt sein. Durch die Gefahreneigetheit eines Autos aber kann dieser Grundsatz nicht mehr uneingeschränkt aufrechterhalten werden. Hierauf muss aber schon im Entwurf des Modellversuches ausreichend hingewirkt und dezidiert hingewiesen werden⁷². Ebenso ist durch eine entsprechende Zusatzversicherung Vorsorge durch alle Beteiligten zu treffen.

Auch im Straf- und Strafprozessrecht ist durch den Modellversuch für genügend Konfliktstoff gesorgt. Wenngleich die Garantenstellung der Begleitperson lediglich theoretischer Natur sein dürfte, so wiegen die prozessualen Probleme durch das Zeugnisverweigerungsrecht deutlich schwerer. Obwohl das Zeugnisverweigerungsrecht ein wesentliches Institut der StPO ist, so ist doch zu überlegen, ob dessen Garantie um jeden Preis zum Nachteil des Unfallgegners immer durchzuhalten ist (auch wenn der Verfasser hierzu neigt).

Vorschläge zur Behebung dieser zivil- und strafrechtlichen Probleme macht die Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ in ihrem Modell „Begleitetes Fahren mit 17“ in Deutschland vom 16.12.2002 nicht. Vielmehr werden eben diese Gesichtspunkte in der Betrachtung gänzlich ausgeblendet.

Somit ist vor allem wegen der zivilprozessualen Probleme der Modellversuch „Begleitetes Fahren mit 17“ in seiner derzeitigen Form abzulehnen.

72 So auch die Empfehlung des Arbeitskreises I unter Punkt 9, oben S. 7.

Unfallrisiko Fahranfänger

– Begleitetes Fahren ab 17 –

Dieter Hartmann, Ministerialrat, Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover

Zu Beginn wird ein Rückblick auf die Entwicklung eines auf die deutschen Verhältnisse zugeschnittenen Konzepts gegeben. Im 2. und 3. Teil werden Eckpunkte und Einzelheiten des Modellvorschlags der seit Sommer 2002 bei der Bundesanstalt für Straßenwesen eingerichteten Projektgruppe vorgestellt. Schwerpunkt des 4. Abschnitts ist der Kern des Ansatzes: das fahren Üben in Begleitung. Anschließend wird die Einbindung des Ansatzes in ein niedersächsisches Gesamtkonzept skizziert, den Schluss bilden 2 Auszüge aus den amtlichen Begründungen der Änderungsgesetze zum Straßenverkehrsgesetz der Jahre 1986 und 1998 und die Forderung, den Ansatz in einem Modellversuch zu erproben.

A. Vorbemerkungen

Vorab möchte ich klarstellen, dass es bei diesem Ansatz nicht darum geht, Jugendlichen ein Geschenk darzubringen. Die Senkung des Mindestalters ist angesichts der bestehenden Rechtslage als notwendiger Bestandteil in den Maßnahmenansatz eingebunden.

Gut ein Jahr ist es her, dass wir – die Fachreferenten der norddeutschen Länder und Sachsen-Anhalts – auf einer Pressekonferenz in Hamburg das Fachkonzept „Begleitetes Fahren ab 17“ vorgestellt haben. Von dem Echo in den Medien sind wir selbst überrascht worden, aber: Das Medieninteresse hat das Vorhaben in der politischen und fachlichen Diskussion gefördert! Sogar zwei Landtage, der bayerische und der niedersächsische, haben sich mit dieser Initiative beschäftigt. Dass zurzeit eine bei der Bundesanstalt für Straßenwesen eingerichtete Projektgruppe nicht nur die Eckpunkte, sondern bereits Einzelheiten eines Umsetzungskonzepts erarbeitet, zeugt von einem erstaunlichen Tempo, das insbesondere in den letzten Monaten vorgelegt worden ist. Es zeugt aber auch von der Durchschlagskraft der Idee. Das Tempo ist deshalb erstaunlich, weil sich aus meiner Sicht in Deutschland seit Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe im Jahre 1986 in diesem Bereich wenig getan hat, im Gegensatz z. B. zu den nordamerikanischen und einigen europäischen Ländern mit neuen oder veränderten Ansätzen. So kann es nicht verwundern, dass die norddeutsche Initiative Anleihen aus dem Ausland

genommen hat. Insbesondere die Erfolge des begleiteten Fahrens im Rahmen der vorgezogenen Fahrausbildung in Schweden waren Anstoß für die neuen Überlegungen. Der Rückgang der Unfälle mit schweren Folgen, der auch in Deutschland in den letzten 30 Jahren zu verzeichnen ist, beruht nach meiner Auffassung – und damit stehe ich nicht allein – im Wesentlichen auf der Verbesserung der passiven Sicherheit der Fahrzeuge, des Rettungswesens und der Unfallmedizin. Die Bundesanstalt für Straßenwesen stellt im Rahmen der von ihr ermittelten Unfallkosten für das Jahr 2000 mit Blick auf die Gesamtbilanz fest: „Anders als bei den Straßenverkehrsunfällen mit schwerem Personenschaden ist bei der Gesamtzahl aller polizeilich erfassten Unfälle kein eindeutiger Rückgang zu verzeichnen“ (BASt-Info 12/02).

Sowohl die sogenannte „zweite Ausbildungsphase“ als auch das „begleitete Fahren“ sollen das Unfallrisiko weiter reduzieren. Für das Fachkonzept der norddeutschen Länder ist bewusst ein anderer Ansatz als der der zweiten Ausbildungsphase gewählt worden. Während die zweite Ausbildungsphase auf eine verantwortungsbewusstere Einstellung abzielt, setzt das begleitete Fahren auf den Erwerb von Fahrkompetenz in einem „sozialen Umfeld“. Während die zweite Phase mindestens sechs Monate Fahrpraxis nach Erwerb der Fahrerlaubnis voraussetzt, schließt das begleitete Fahren unmittelbar an die Ausbildung und die Aushändigung der Fahrberechtigung an. Die Vorbehalte gegenüber der zweiten Phase, die zur Entwicklung des Fachkonzepts „Begleitetes Fahren ab 17“ geführt haben, beruhen im Wesentlichen darauf, dass nach unserer Ansicht durch die als Anreiz für die Teilnahme vorgesehene Verkürzung der Probezeit auf 1 Jahr die präventiven Wirkungen der Fahrerlaubnis auf Probe aufgezehrt werden und erhebliche Zweifel bestehen, dass 4,5 Stunden Erfahrungsaustausch, Problemerkörterung etc. in einer Gruppe zuzüglich Beobachtungsfahrt und 4 Stunden fahrpraktische Übungen – überhaupt, dazu noch nachhaltige – Einstellungs- und Verhaltensänderungen herbeiführen.

Der Blick auf Unfallreduzierende Ansätze in Deutschland hatte sich in der Vergangenheit zu sehr auf die zweite Ausbildungsphase verengt. Nach dem 2. Internationalen Kongress junge Fahrer und Fahrerinnen, der auf niedersächsische Anregung am 29. und 30. Oktober 2001 in Wolfsburg durchgeführt wurde, hatten wir eine Diskussion über dort vorgestellte (erprobte) Alternativ-Ansätze erhofft; leider hat sie für das begleitete Fahren erst nach der Veröffentlichung des Fachkonzepts stattgefunden.

Das begleitete Fahren ist zwar als obligatorische Maßnahme in Deutschland unbekannt, es kreiert jedoch nicht etwas völlig Neues, sondern knüpft an eine schon jetzt häufig praktizierte Übung an, dass z. B. Eltern nach dem Führerscheinwerb ihrer Kinder als Beifahrer fungieren – wenn auch nicht bei allen Neulingen und auch nicht ständig. Beifahrer sind in dem Fachkonzept

Begleiter geworden, die eine bestimmte Rolle übernehmen sollen. Daher wurde die kurz zuvor erschienene Uniroyal-Verkehrsuntersuchung „Beifahrer“ von Ellinghaus/Schlag (Nr. 26 – Köln/Hannover 2001) in die Erörterung des Ansatzes einbezogen, weil darin das Autofahren aus Fahrer- und Beifahrersicht beleuchtet und analysiert wird. Diese Untersuchung hat ergeben: Bereits die Anwesenheit eines Mitfahrers führt grundsätzlich zu einer Senkung des Unfallrisikos, ausgenommen ist die Fahrzeugbesetzung mit jungen Fahrern und gleichaltrigen Mitfahrern. Die erwartete Senkung der Unfallrate während des begleiteten Fahrens ist darin begründet, dass Fahranfänger zwar rechtlich in ihrer Entscheidungsfreiheit nicht begrenzt sind, aber aufgrund der Anwesenheit einer Begleitperson emotionale und soziale Schranken bestehen. Zugleich steigert sich der Effekt der Begleitung: Innerhalb dieses „beschränkten“ Zeitraums wird nämlich durch Fahrpraxis Fahrkompetenz erworben, die anschließend Unfälle vermeiden hilft. Diese Annahme wird bestärkt durch die Verlaufskurve, die Schade (Kraftfahrt-Bundesamt) aufgrund einer Reanalyse von Unfalldaten Ende 2001 ermittelt hat. Ergebnis: Das Unfallrisiko von Fahranfängern halbiert sich etwa 9 Monate nach Führerscheinwerb – ohne irgendwelche Interventionsmaßnahmen; der Zuwachs an Fahrerfahrung und Fahroutine wird damit zum entscheidenden Faktor, er ist „Wert an sich“. Diese Erkenntnis ist auch in Deutschland nicht neu. Zum Beispiel ist in der Kommentierung zum Jugendgerichtsgesetz von Prof. Eisenberg im Zusammenhang mit der Deliktbelastung Heranwachsender im Straßenverkehr zu lesen: „Dies hängt zum einen mit der allgemeinen empirischen Erfahrung zusammen, dass nämlich die Höchstbelastung mit Straßenverkehrsunfällen jeweils am Beginn der Lern- und Fahrpraxis liegt, während mit zunehmender Fahroutine die relative Unfallhäufigkeit ständig geringer wird“ (9. Auflage 2002, Rdnr. 31 zu § 105). Am Schluss des Referats werde ich diese Erkenntnis auch aus der amtlichen Begründung von Bundesgesetzen zitieren.

Da nach deutschem Verkehrsrecht die am Steuer sitzende Person für das Führen eines Kraftfahrzeuges verantwortlich ist, ausgenommen, sie wird von einem professionellen Fahrlehrer begleitet, haben wir im norddeutschen Fachkonzept das aus zwei Abschnitten bestehende „Blockmodell“ als Fahrerlaubnismodell (nicht: Fahrausbildungsmodell) gewählt, in das Teile aus graduierten (gestuften) Systemen einbezogen wurden.

B. Die Grundzüge des Modellvorschlags der BAST- Projektgruppe

Das Fachkonzept der norddeutschen Länder ist Grundlage der Diskussion in der Projektgruppe gewesen, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau-, Wohnungswesen und Aufbau Ost bei der Bundesanstalt für Straßenwesen

eingerrichtet worden ist. Ihr gehören neben Vertretern einiger Verkehrssicherungsorganisationen, der Fahrlehrerschaft, der Wissenschaft und der Versicherungswirtschaft auch Experten der zuständigen Ressorts des Bundes und von 6 Bundesländern an. Aufgrund unterschiedlicher Interessenlagen und teilweise widersprechender Meinungsäußerungen in den Medien war es zunächst schwierig, sich auf einen gemeinsamen Grundkonsens zu verständigen. Dafür, dass dieser dennoch gefunden worden ist, möchte ich an dieser Stelle danken, ebenso für die konstruktive Zusammenarbeit. Dass das Fachkonzept der norddeutschen Länder nicht „1:1“ übernommen worden ist, bedauere ich zwar, trage den Modellvorschlag der Projektgruppe jedoch selbstverständlich mit, weil er unter den gegebenen Umständen die Plattform mit der breitesten Zustimmung bietet. Wichtig erscheint mir hervorzuheben, dass mit einer strukturierten verpflichtenden Begleitung in Deutschland Neuland betreten wird und daher auch Anpassungen notwendig werden können.

Als Befürworter des begleiteten Fahrens gehe ich davon aus, dass Eltern in diesem Modell Mitverantwortung für den Einstieg ihrer Kinder in den automobilen Straßenverkehr übernehmen. Ich erwarte auch einen „Pendeleffekt“: Es werden nicht nur die Eltern (Fahr-)Erfahrungen reflektieren, sondern die Eltern werden auch von ihren Kindern Informationen erhalten, sei es über neue Verhaltensvorschriften, über die ökologische Fahrweise oder z. B. über die neue prüfungsrelevante Gefahrenbremsung.

Die Begleitphase beginnt mit Erhalt einer Prüfungsbescheinigung und endet mit Aushändigung des Kartenführerscheins ab Vollendung des 18. Lebensjahres. Angesichts der freiwilligen Teilnahme an diesem Projekt ist das Mindestalter für den Erwerb der Fahrerlaubnis auf die Vollendung des 17. Lebensjahres herabzusetzen. Nur so ist es überhaupt erreichbar, dass das begleitete Fahren in Anspruch genommen wird. Denn es gibt kein europäisches Land, in dem für einen PKW-Führerschein ein höheres Mindestalter als 18 Jahre vorgeschrieben ist. Entsprechend früher können Fahrausbildung, theoretische und praktische Prüfung erfolgen. Sonst gibt es hier keine Veränderungen. Es ist auch nicht außergewöhnlich, dass Minderjährige einen Ausbildungsvertrag mit einer Fahrschule abschließen, den die Eltern genehmigen müssen, damit er wirksam wird.

Neben dem im Vordergrund stehenden Sicherheitsgewinn muss das Modell für die Teilnehmer und Teilnehmerinnen zugangsfreundlich und überdies praktikabel sein. Diese Kriterien sind in dem einvernehmlich abgestimmten Modellvorschlag berücksichtigt. Verankert werden soll das Modell in einer besonderen Rechtsverordnung. Eine Änderung/Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes wird nicht für erforderlich gehalten. Ermächtigungsgrundlagen sind § 6 Abs.1 Nr.1 Buchstaben b), m), s), v), Nr. 3 Buchstabe c) StVG.

C. Das Modell im Einzelnen

1. Da das Mindestalter für den Erwerb der Klassen B und BE in einer besonderen Rechtsverordnung als Spezialregelung auf die Vollendung des 17. Lebensjahres festgelegt werden soll, kommt die Vorschrift des § 11 Abs. 3 Nr. 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), nach der ein medizinisch-psychologisches Gutachten für die Erteilung vor dem 18. Lebensjahr beizubringen ist, nicht zum Zuge. Im Übrigen gibt es – entwicklungspsychologisch gesehen – zwischen dem 17. und 18. Lebensjahr keine Zäsur (siehe den Hinweis bei Eisenberg a.a.O.). Das Führen von Kraftfahrzeugen unter 18 Jahren ist bereits heute möglich: Es handelt sich um Mofas – ab 15 Jahren –, Leichtkrafträder (A1), Kleinkrafträder (M), Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h sowie Zugmaschinen in der Land- und Forstwirtschaft (T und L) ab 16 Jahren. Für die Klassen B, C1 und C1E beträgt das Mindestalter 17 Jahre in der Berufskraftfahrerausbildung (§ 10 Abs. 2 S.1 FeV). 1998 sind zur Vorbereitung auf eine vorzeitige Erteilung der Fahrerlaubnis insgesamt rund 4.500 medizinisch-psychologische Gutachten erstellt worden (neuere Zahlen liegen dem Verfasser leider nicht vor). Hinzu kommen die Fahrzeugführer, die in einigen Bundesländern mehrere Monate vor ihrem 18. Geburtstag den Führerschein ohne eine solche Untersuchung erhalten. Schließlich sitzt eine große Zahl von deutschen Austauschschülern, die einen Führerschein eines US-Bundesstaates besitzen, hier vor dem 18. Lebensjahr hinter dem Steuer eines PKW. Die Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes weisen bis zum Alter von 17 insgesamt 115.291 Fahrlaubniserteilungen allein für das Jahr 2001 aus, davon 6.737 für die Klassen B und BE. Der Anteil junger Frauen ist bei diesen Klassen höher als der Anteil der jungen Männer. Demnach stellt es keine Besonderheit dar, dass Jugendliche mit 2- oder 4-rädrigen Kraftfahrzeugen unterwegs sind.

2. Erörtert wurde die Frage, ob der Kartenführerschein als Nachweis der Fahrerlaubnis dienen soll (§ 2 Abs.1 S. 3 StVG). Man hat sich darauf geeinigt, als amtliche Bescheinigung eine Prüfungsbescheinigung (§ 22 Abs.4 letzter Satz FeV) für den Zeitraum der Begleitung auszuhändigen. Folgende Gründe sind dafür maßgebend:

- Dem Fahranfänger soll deutlich werden, dass er einem besonderen „Begleitstatus“ unterliegt, er immer noch Lernender ist, der Fahroutine und Fahrkompetenz erwerben soll.
- Zwar darf ein 17-Jähriger mit einem Kartenführerschein grundsätzlich auch außerhalb Deutschlands entsprechende Kraftfahrzeuge führen, die anderen EU-Mitgliedstaaten können dies jedoch für ihr Hoheitsgebiet ablehnen (Art. 6 Abs. 3 der Führerscheinrichtlinie vom 29.7.1991). Jungen Österreichern, die ab 17 einen EU-Führerschein erhalten und bereits selbstständig fahren

dürfen, ist dies nur in Großbritannien, Irland, Dänemark und Deutschland erlaubt.

- Entscheidend ist, dass es keine harmonisierte Schlüsselzahl der Europäischen Union für das begleitete Fahren gibt. Zwar verbirgt sich hinter der Schlüsselzahl 05.05 der Anlage 9 zur Fahrerlaubnis-Verordnung die Auflage „nur mit Beifahrer, der im Besitz der Fahrerlaubnis ist“; damit ist jedoch eine Fahrbeschränkung aus medizinischen Gründen gemeint. Eine nationale Schlüsselzahl wäre nur in Deutschland gültig gewesen (Abschnitt 12 des Anhangs I a der EU-Änderungsrichtlinie vom 23.7.1996) mit der Folge, dass ein junger Fahranfänger als Inhaber eines Kartenführerscheins im Ausland ohne Begleitung hätte fahren dürfen.

Außerdem lassen sich auf der Prüfungsbescheinigung die Auflagen nicht nur verschlüsselt, sondern als Text eintragen. Dies ist von Vorteil, falls im Laufe des Modellversuchs Auflagen oder Beschränkungen ergänzt bzw. geändert werden müssen. Die Fahrerlaubnis der Klassen B und BE wird in dem Modell unter der Auflage erteilt, nur Fahrten innerhalb Deutschlands in Begleitung einer dafür eingewiesenen Person durchzuführen.

3. Mit Aushändigung der Prüfungsbescheinigung als Führerscheinsurrogat beginnt die 2-jährige gesetzliche Probezeit und ist der am Steuer sitzende Fahranfänger verantwortlicher Fahrzeugführer gemäß §§ 23 StVO, 31 Abs.1 StVZO. Die Begleitperson wird in dem Modell nicht zu einem Verkehrsteilnehmer im Sinne von § 1 Abs. 2 StVO (siehe unten Abschnitt D).

4. Die Projektgruppe hat sich ferner darauf verständigt, keine – separate – Diskussion über die Herabsetzung der Promillegrenze für Fahrnovizen im Rahmen des Modells zu beginnen, sondern – davon unabhängig – für alle Fahranfänger eine Entscheidung dem Bundestag und dem Bundesrat zu überlassen.

Auch die verschiedentlich geforderte Festlegung eines BAK-Grenzwertes für Begleitpersonen ist nach Beratung verworfen worden.

Ich möchte an dieser Stelle kurz einflechten: Nach dem norddeutschen Fachkonzept sollten mit der 0-‰-Forderung nicht nur die Gefahren für den Fahranfänger, sondern auch für die Begleitperson gemindert, und im Übrigen der Erkenntnis Rechnung getragen werden, dass die noch nicht automatisiert ablaufende Fahrzeugbedienung durch den Konsum alkoholischer Getränke beeinträchtigt wird. Außerdem sollte immer wieder bewusst werden, sich nicht alkoholisiert hinter das Steuer zu setzen. Dies hätte auch auf die Begleitperson gewirkt. In diesem Zusammenhang ist jedoch der BAST-Bericht von H. Schulze zu erwähnen, nach dem sich das Trinkverhalten der heutigen Fahranfänger im für die Verkehrssicherheit positiven Sinn

verändert hat („Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer“, Heft M 103, S.33).

Aufgegeben wurde auch, 130 km/h als Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen, ein Nachtfahrverbot an den Wochenenden und die Kennzeichnung des Fahrzeugs während der Begleitfahrten mit einem L 17-Schild vorzuschreiben.

5. Während eines Zeitraums von etwa 10 Monaten rund 5.000 km das Fahren zu üben, soll lediglich empfohlen werden. Denn es wird erwartet, dass Interessierte die Chancen des Modells nutzen werden. Mit der Empfehlung entfallen die rechtlichen Schwierigkeiten, wenn jemand z. B. erst mit 17 Jahren und 9 Monaten die Fahrerlaubnis erwirbt. Würde er aus der „Begleitregelung herausfallen“, wäre das fahren Üben nicht sofort möglich, sondern erst ab 18, dann aber selbstständig und allein. Das Fahren in Begleitung erscheint immer noch sicherer, wenn es auch für eine kurze Zeit und in dem Bewusstsein geübt wird, dass 5.000 km nicht zurückgelegt werden können, als den Fahrnovizen allein ohne vorherige weitere Fahrpraxis in den Straßenverkehr zu entlassen. Diese Fälle sind im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung unter der Fragestellung zu beobachten, ob auch eine relativ kurze Fahrpraxis das Anfängerrisiko senken kann.

Auch das Begleitheft (Fahrtenbuch) soll auf freiwilliger Basis geführt werden; wir möchten jedoch in Niedersachsen insbesondere im Hinblick auf wissenschaftlich belegbare Ergebnisse, dass möglichst viele Fahranfänger mit ihren Begleitpersonen davon Gebrauch machen.

6. In der Begleitphase sollen diejenigen, die Fahranfänger und/oder Begleitpersonen auf ihre Aufgaben vorbereitet haben, weiterhin als Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Die Betreuung in der Begleitphase erscheint ebenso notwendig wie eine flankierende Sicherheitskommunikation durch Behörden und private Organisationen.

D. Die Begleitung

Kern des Modells ist das „fahren Üben“ in Begleitung einer Person, die deutlich älter ist als der Fahranfänger.

1. Aufgrund des geltenden deutschen Verkehrsrechts hat sich die Begleiterfunktion an dem „Beifahrerstatus“ (kein Fahrausbilder, kein Verkehrsteilnehmer) zu orientieren. Die wesentlichen Aspekte sind:

- Anwesenheit bei der Fahrt ohne Ausübung einer Ausbildungsfunktion:
 - Akzeptanz des Fahrers als verantwortlicher Fahrzeugführer und Akzeptanz der eigenen Rolle als die eines Begleiters,

- Gewährung von Raum für selbstständige Fahrentscheidungen des Fahrers,
 - Kommunikationspartner für den Fahrer während der Fahrt,
 - Beschränkung auf gelegentliche Hinweise ohne direktes Eingreifen in Fahrentscheidungen und Fahrmanöver,
 - mäßigender Einfluss auf den Fahrer in Belastungs- und Konfliktsituationen,
 - Antworten auf Fragen des Fahrers.
- Außerhalb der Fahrten:
- Beratung des Fahrers bezüglich sinnvoll zu fahrender Strecken,
 - Gesprächspartner für einen Austausch über die Fahrerfahrungen.

Wichtig ist, dass die Begleitperson nicht in die Rolle eines Ausbilders, eines permanenten Kritikers bzw. Belehrenden hinsichtlich des Fahrstils des Fahrenfängers schlüpft. Nach einer neuen schwedischen Studie haben während der dortigen Fahrausbildung die Begleiter in 40 % der Fahrten eingegriffen; das Eingreifen bestand jedoch in den meisten Fällen nur aus einer lauten Warnung vor einem Hindernis. In einer signifikanten Anzahl von Fällen sei auch die Handbremse betätigt oder in das Steuer gegriffen worden. Dazu ist der Begleiter in Deutschland nicht befugt.

2. Begleitpersonen werden in erster Linie Eltern sein (in Schweden beträgt ihr Anteil 80%). Begleiten kann auch, wer mindestens 30 Jahre alt (eine Altersobergrenze soll es nicht geben) und seit 5 Jahren ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse B bzw. der alten Klasse 3 ist. Letzteres gilt auch für die Eltern. Der Begleiter braucht keinen Antrag auf „Zulassung“ bei der Fahrerlaubnisbehörde zu stellen, er ist aber auf die Aufgabe vorzubereiten. Durchgesetzt hat sich die offene Begleiterregelung, nach der jeder, der die Voraussetzungen erfüllt und an einer Vorbereitungsveranstaltung bzw. Einweisung teilgenommen hat, diese Funktion wahrnehmen kann. Die Zahl der Begleiter soll nicht begrenzt werden. Eine öffentlich-rechtliche Zustimmung der Eltern ist bei einer fremden Begleitperson nicht erforderlich. Die Projektgruppe vertritt die Auffassung, dass das Umgangsbestimmungsrecht des § 1632 Abs. 2 BGB als Teil des elterlichen Erziehungs- und Aufsichtsrechts ausreicht, eine „unerwünschte Begleitperson“ zu verhindern. Im Übrigen werden die Eltern, die dem Abschluss des Ausbildungsvertrages mit der Fahrschule zustimmen müssen, mit dem Jugendlichen besprechen, wer als Begleiter in Frage kommt. Das Mindestalter fremder Begleitpersonen ist auf 30 Jahre heraufgesetzt worden, damit sie, wie Ellinghaus/Schlag (a.a.O. S. 152) im Hinblick auf geschwindigkeitssenkende Effekte ausführen – deutlich älter sind, d. h. insbesondere nicht mehr zu der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen zählen.

3. Die 90-minütige Vorbereitung/Einweisung soll Begleitpersonen über die Ziele und Rahmenbedingungen informieren, sie „sensibilisieren“. Das Verhalten bei Begleitfahrten, die Konsequenzen bei Verstößen gegen Auflagen sind zu thematisieren. Der Rahmen für einen Lehrplan und dessen wesentlicher Inhalt werden noch erarbeitet.

Die Vorbereitung auf das begleitete Fahren ist keine Fahrausbildung.

Anzustreben ist, Fahranfänger und Begleitperson grundsätzlich gemeinsam einzuweisen, eine getrennte Vorbereitung ist jedoch möglich. Hierfür bietet sich zunächst der Fahrlehrer an, der im Besitz der Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE ist und einen geeigneten Lehrplan vorlegt. Eine obligatorische Instruktion für Fahrlehrer soll es nicht geben, allerdings waren sich die Projektgruppenmitglieder einig, dass in der Fahrlehrer-Fortbildung dieses Thema behandelt werden sollte.

Neben Fahrlehrern können sich Personen und Institutionen bewerben, die einen entsprechenden Lehrplan vorlegen und Gewähr dafür bieten, dass sie zur Vermittlung der Inhalte in der Lage sind. In Betracht kommen z. B. Verkehrssicherheitsorganisationen, die in Flächenländern Ortsgliederungen aufweisen. In Niedersachsen wären auch Schulen zu nennen, die Mofa-Ausbildungen durchführen oder sich an der Kooperation „Schule/Fahrschule“ beteiligen. Diese Multiplikatoren sollen von einer nach Landesrecht zuständigen Stelle bestimmt werden.

Vor Teilnahme an der Einweisung/Vorbereitung hat die Begleitperson eine Selbstauskunft aus dem Verkehrszentralregister gemäß § 30 Abs.8 StVG einzuholen, um gegenüber dem Veranstalter nachzuweisen, dass sie nicht mit mehr als 7 Punkten belastet ist. Ein entsprechendes Testat kann auch die zuständige Fahrerlaubnisbehörde ausstellen. Es besteht die Besorgnis, dass Begleiter mit einem hohen Punktestand als negatives Vorbild auf den jungen Fahranfänger wirken könnten. Die 7 Punkte bilden die Grenze zur ersten Stufe im Rahmen des Punktsystems (§ 4 Abs. 3 Nr. 1 StVG). Die Selbstauskunft ist nicht zu wiederholen; andernfalls würde ein erheblicher Verwaltungsaufwand entstehen. Außerdem ist zu bedenken, dass sich im Verkehrszentralregister des Kraftfahrt-Bundesamtes die Namen von rd. 7 Mio. Bundesbürgern befinden, von denen 3/4 nur mit einem Delikt eingetragen sind und eingetragen bleiben.

Nach Teilnahme an der Vorbereitung/Einweisung ist der Begleitperson eine Bescheinigung und möglichst auch ein Merkblatt auszuhändigen. Die Teilnahmebescheinigung soll nicht befristet sein; es ist davon auszugehen, dass sich die Begleitung der Eltern im Regelfall auf die eigenen Kinder beschränkt, die Vorbereitung und Begleitung einen Erfahrungsschatz bilden, der nicht

wieder aufgefrischt zu werden braucht, weil eben nicht die neuesten Verkehrsvorschriften vermittelt werden müssen.

Die Mitfahrt auf dem vorderen Beifahrersitz soll nicht verpflichtend sein, sondern als Empfehlung ausgestaltet werden.

4. Wie ist sicherzustellen, dass die Begleitperson

- im Besitz der Fahrerlaubnis ist,
- an einer Vorbereitung/Einweisung teilgenommen hat und
- ihren Begleitaufgaben nachkommen kann, z. B. nicht stark alkoholisiert in das vom Fahranfänger geführte Auto steigt?

Eltern haben als Begleitpersonen nach hiesiger Auffassung diesen Forderungen bereits aufgrund ihrer Verpflichtung nachzukommen, für das Wohl des Kindes zu sorgen (§§ 1626, 1627, 1631 BGB). Ist ein Elternteil Halter des vom Novizen geführten PKW, erwächst daraus ein besonderer Pflichtenkreis, in den auch der Fahrzeugführer einbezogen ist (§ 31 Abs. 2 StVZO); zudem ist der Halter Verkehrsteilnehmer i. S. des § 1 Abs. 2 StVO.

Noch zu klären ist, ob der Fahranfänger als Fahrzeugführer darauf zu achten hat, dass die Begleitperson „begleitfähig“ ist. Sicher wird man von ihm verlangen können, sich nicht hinter das Steuer eines PKW zu setzen, wenn ein stark alkoholisierter Begleiter daneben sitzt, weil dieser die Begleitaufgaben nicht wahrnehmen kann. Ebenso kann man fordern, dass er sich vor Antritt der Fahrt vergewissert, dass die Begleitperson im Besitz des Führerscheins und der Teilnahmebescheinigung ist, zumindest letztere vorlegen kann, weil sie mittelbar die Vorgabe hinsichtlich der Fahrerlaubnis und der Punktbelastung „nachweist“. Die öffentlich-rechtliche Pflicht zur Vorlage dieser Papiere soll den Fahranfänger treffen, deren Nichtvorlage soll mit einem Bußgeld geahndet und mit einem Punkt im VZR bewertet werden. Führt ein Fahranfänger ohne Begleiter, soll dies mit einem Bußgeld von 150,— geahndet und mit 4 Punkten im VZR bewertet werden. Die Sanktion ist deshalb erforderlich, weil die Begleitung als protektives Element für den Erwerb von Fahrkompetenz den Kern des Konzepts darstellt. Außerdem ist beabsichtigt, diese Ordnungswidrigkeit als sogenanntes A-Delikt nach Anlage 12 der Fahrerlaubnis-Verordnung zu bewerten, was zur Anordnung eines Aufbauseminars führt und die Verlängerung der Probezeit zur Folge hat. Außerdem kommt ein Fahrverbot gemäß § 25 Abs. 1 StVG in Betracht, weil der Fahranfänger seine Pflicht als verantwortlicher Fahrzeugführer grob verletzt hat. Zuvor soll die Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen entscheiden, ob die Fahrerlaubnis gemäß § 49 Abs. 2 Nr. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu widerrufen ist, weil der Betreffende der Auflage, nur in Begleitung zu fahren, nicht nachgekommen ist. Nach der Rechtsprechung

des Bundesverwaltungsgerichts sind schwere Verstöße gegen eine Auflage mit der Nichterfüllung einer Auflage gleichzusetzen (BVerwGE 49, 168). Im Rahmen der Einzelfallentscheidung ist allerdings der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

5. Eine Fahrt mit einer Begleitperson ist „ein Sozialsystem auf 4 Rädern“. Die Begleitperson hat – davon ist auszugehen – ein Interesse am Wohl des Jugendlichen, die Begleitung führt zu (auch kritischer) Reflexion des eigenen Verhaltens und sie hat durch die vorgegebenen Intentionen und die Kommunikation in der wichtigen Übungs- und Einfahrphase längerfristigen Einfluss auf das Sozialverhalten („niemand kann sich nicht verhalten“). Natürlich kann es zu Problemen zwischen dem Fahranfänger und einer Begleitperson kommen oder – wenn z. B. die Begleitperson kein Familienmitglied ist – zu Unstimmigkeiten zwischen Erziehungsberechtigten und Begleiter. Eine „allzeit harmonische“ Begleitung wäre eine Utopie.

E. Einbindung in ein niedersächsisches Gesamtkonzept

An dieser Stelle möchte ich kurz die Einbindung des begleiteten Fahrens in ein niedersächsisches Gesamtkonzept vorstellen. Die niedersächsischen Ministerien für Inneres, Kultus und Verkehr haben vor einigen Jahren begonnen, ein gestuftes Gesamtkonzept im Bereich von nachhaltiger Mobilität und für eine langfristig angelegte Reduzierung von Unfällen zu entwickeln, das seit einigen Wochen vorliegt bzw. sich in Teilbereichen in der Pilotphase befindet. Im September letzten Jahres hat das Kultusministerium die niedersächsischen Schulen gebeten, das Curriculum „Mobilität“ bei der Ausgestaltung des gleichnamigen Lernbereichs – früher „Verkehrserziehung“ – umzusetzen. Dieser Lehrplan schafft die Grundlage für eine systematische und kontinuierliche Auseinandersetzung mit diesem Thema, die vom Primarbereich bis in den Sekundarbereich II reicht (abrufbar unter www.curriculum-mobilitaet.de). Seit 1999 läuft die wissenschaftliche Begleitung des an einigen niedersächsischen Schulen angesiedelten Pilotprojekts „Kooperation Schule/Fahrschule“, dessen Ermächtigungsgrundlage sich in § 6 Abs.1 Nr. 1 Buchstabe p StVG findet. Erste Ergebnisse erhoffen wir noch in diesem Jahr. Aufbauend auf diesen präventiven Ansätzen soll das begleitete Fahren mit dem Erwerb von Fahrpraxis das Gesamtkonzept abschließen („Prävention und Praxis“).

F. Erkenntnisse umsetzen

Das vorgestellte Modell lässt sich in das bestehende Rechtssystem ohne größeren Aufwand integrieren. Der bereits in der Begründung des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom

24.04.1998 enthaltene Hinweis, dass auch andere Möglichkeiten zur Reduzierung der Unfälle genutzt werden können, ist Aufforderung, über Ansätze nachzudenken, die es in Deutschland (noch) nicht gibt. Dass die Defizite junger Fahranfänger auch dem Bundesgesetzgeber bekannt sind, ist in der Begründung des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes, mit dem 1986 u.a. die Fahrerlaubnis auf Probe eingeführt worden ist, nachzulesen. Es heißt dort u.a. (BT-Drs. 10/4490):

„Die erhöhte Unfallbelastung von Fahranfängern beruht in erster Linie auf ihrer Unerfahrenheit. Bei jungen Fahranfängern kommt eine hohe Risikobereitschaft hinzu. Die Unerfahrenheit drückt sich insbesondere darin aus, dass Gefahren noch nicht sicher erkannt oder Anzeichen nicht entdeckt werden, die auf eine gefährliche Entwicklung einer Situation hinweisen. Außerdem verfügen Fahranfänger noch nicht über ein genügend ausgebildetes Verhaltensrepertoire, um gefährliche Situationen selbst abzuwenden. Offensichtlich lernt der Kraftfahrer erst im Laufe der Zeit, was für sicheres Verhalten im Straßenverkehr wichtig ist“.

Wir wollen diese seit über 15 Jahren dem Bundesgesetzgeber bekannten Defizite umsetzen und Fahranfänger darin unterstützen, „ihr“ Unfallrisiko durch größere Fahrerfahrung zu senken.

Unfallrisiko Fahranfänger

– Absenkung des Anfangsrisikos durch begleitetes Fahren –

Georg Willmes-Lenz,
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Einleitung

Deutschland blickt auf langjährige Aktivitäten zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger zurück. Im Ergebnis haben sich der Weg zum Führerschein und der Einstieg ins Autofahren stark verändert:

- Die Fahrschulausbildung ist in ihren theoretischen und praktischen Anteilen umfangreicher geworden.
- Im Interesse einer verbesserten Vorbereitung der Fahranfänger ist sie pädagogisch und didaktisch weiterentwickelt worden.
- Nach dem Fahrerlaubniswerb unterliegen Fahranfänger den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe. Durch die Sonderbedingungen einer abgesenkten Sanktionsschwelle werden sie verstärkt zu einem regelgerechten Fahrverhalten angehalten.
- Etwa jeder 13. Fahranfänger gerät in Folge von Regelverstößen in der Probezeit in eine Nachschulung, wo er von speziell ausgebildeten pädagogischen und psychologischen Fachkräften zur Änderung seiner Einstellungen angehalten wird.
- In Schulen, bei der Bundeswehr, in der Disco und in den Medien treffen Fahranfänger auf Appelle, die ihnen die jugendspezifischen Gefährdungen beim Autofahren ins Bewusstsein rufen und sie zu einem sicherheitsangemessenen Verhalten auffordern.

Erfolge bei der Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger können durchaus verzeichnet werden, so etwa bei der Prävention von Disco-Unfällen und Alkoholfahrten (vgl. KROJ & SCHULZE 2002, HÖGER et al. 2002). Betrachtet man jedoch den Gesamtverlauf der Unfallentwicklung in den letzten Jahren, lässt sich leider keine nachhaltige Verbesserung erkennen.

Vor diesem Hintergrund haben in Deutschland Maßnahmenansätze ein verstärktes Interesse gefunden, die sich im zurückliegenden Jahrzehnt außerhalb Deutschlands als außerordentlich erfolgreich erwiesen haben.

Anders als die in Deutschland vorherrschenden Maßnahmenansätze, die auf das Jugendlichkeitsrisiko und die Veränderung von Einstellungen gericht-

tet sind, setzen diese Ansätze an der mangelnden Fahrerfahrung und den noch unausgereiften Fertigkeiten von Fahranfängern an.

Im nachfolgenden Beitrag werden einige Grundlagen hierzu vorgestellt. Dabei wird auf folgende Aspekte eingegangen:

- Die Rolle der Fahrpraxis als Lernquelle für sicheres Fahren (Teil 2),
- die Möglichkeit der Berücksichtigung von fahrpraktischem Lernen im Rahmen eines Maßnahmenansatzes (Teil 3),
- Evaluationsbefunde zur Unfallwirksamkeit des Maßnahmenansatzes des begleiteten Fahrens (Teil 4) und
- grundlegende lehr-/lernpsychologische Annahmen zur Erklärung der Maßnahmenwirkung (Teil 5).

Im Rahmen eines Ausblicks wird abschließend ein Überblick zu Modellvarianten des begleiteten Fahrens gegeben, der Stand der deutschen Überlegungen zu diesem Maßnahmenansatz berichtet und auf das Verhältnis des begleiteten Fahrens zu anderen Maßnahmenansätzen eingegangen (Teil 6).

2. Fahrpraxis als Lernquelle

Die fahrerfahrungsbezogenen Maßnahmenansätze basieren auf empirischen Erkenntnissen zur Entwicklung des Unfallrisikos am Beginn der Fahrkarriere und zu Unterschieden zwischen erfahrenen und unerfahrenen Fahrern bei der Bewältigung von Fahraufgaben.

MAYCOCK et al. (1991) haben die Unfallverwicklung im Verlauf der Fahrkarriere an großen Stichproben englischer Fahrer untersucht und gezeigt, dass die höchste Unfallgefährdung unmittelbar nach dem Eintritt in die Fahrkarriere zu verzeichnen war. Die Entwicklung des Unfallrisikos in den von ihnen untersuchten Kollektiven war im weiteren Verlauf durch eine exponentielle Verlaufsform mit anfänglich höheren und später zunehmend geringeren Rückgängen gekennzeichnet. In die Untersuchung waren Fahranfänger jeglichen Alters einbezogen, wobei sich für alle Altersstufen die gleichen Verlaufsstrukturen zeigten (vgl. Bild 1).

MAYCOCK et al. trennten in ihrer Analyse die Beiträge der Einflussgrößen Alter und Fahrerfahrung und konnten zeigen, dass beide einen Risikorückgang bewirkten, der Faktor Fahrerfahrung jedoch deutlich stärker als der Faktor Alter. So führte die Fahrerfahrung nach ihren Berechnungen bereits im ersten Jahr zu einem Risikorückgang von 30 Prozent, der Beitrag des Alterszuwachses belief sich dagegen nur auf 6 Prozent (zum weiteren Verlauf vgl. Tabelle 1).

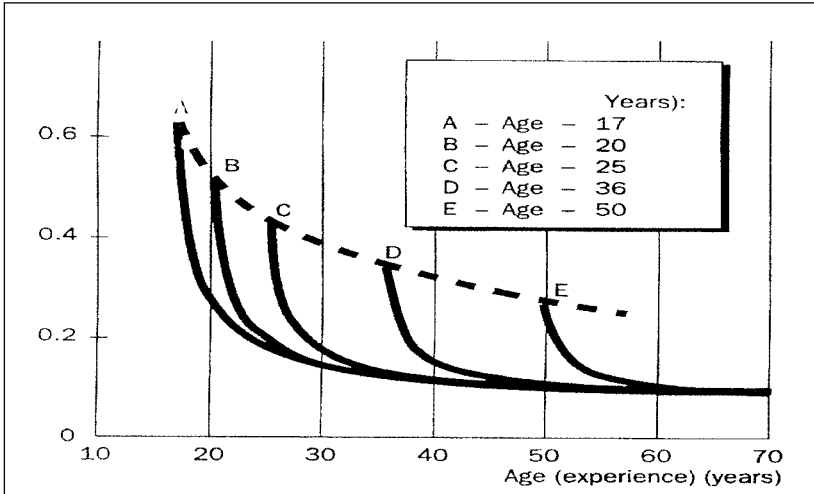


Bild 1: Unfälle pro Jahr in Abhängigkeit vom Fahrerlaubniserwerbssalter. Aus Maycock et al. (1991). the Accident Liability of Car Drivers. TRL Research Report 315

Percentage reduction in accident liability				
Experience Alone (Independent of Age)		Age Alone (Independent of Experience)		Age and Experience ¹
During year 1	30 %	Between 17 and 18	6%	34 %
2	17 %	18 and 19	6%	22 %
3	11 %	19 and 20	5%	15 %
4	7 %	20 and 21	4%	12 %
5	5 %	21 and 22	4%	9 %
6	4 %	22 and 23	4%	8 %
7	3 %	23 and 34	4%	7 %
8	3 %	24 and 25	3%	6 %
Overall 8 years	59 %	Between 17 and 25	31%	72 %

Tab. 1: Der Beitrag von Alter und Fahrerfahrung zur Verringerung des Unfallrisikos junger und unerfahrener Fahrer. Aus MAYCOCK et al. (1991). The Accident Liability of Car Drivers. TRL research report 315

SAGBERG (2002) und GREGERSEN (2000) haben für Norwegen und Schweden entsprechende Entwicklungen des Unfallrisikos bei Fahranfängern empirisch belegen können. Für die norwegischen Fahranfänger hat SAGBERG berechnet, dass sich ihr Anfangsrisiko nach einem Zeitraum von 8 bis 10 Monaten nach dem Beginn des selbständigen Fahrens auf die Hälfte reduziert hatte. (Vgl. Bild 2)

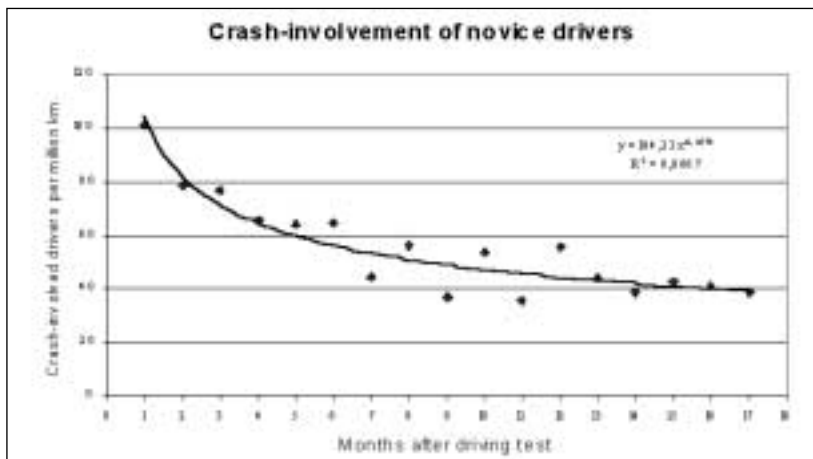


Bild 2: Unfallrisiko norwegischer Fahranfänger in den ersten 8 Monaten der Fahrkarriere. Basis: Fahrerlaubniserwerber im Zeitraum 1994 bis 1999, SAGBERG (2002)

Für Deutschland hat SCHADE (2001) die Entwicklung des Fahranfänger-risikos an großen Stichproben von männlichen und weiblichen Fahrerlaubniserwerbenden der Klasse 3 aus dem Jahr 1987 untersucht (vgl. Bild 3). Die Stichproben standen aus einer früheren Untersuchung zur Legalbewährung von Fahranfängern zur Verfügung und wurden erst nach dem Wolfsburger „Junge Fahrer“-Kongress vom Oktober 2001 auf die Frage der Unfallbewährung hin ausgewertet.

SCHADE konnte auch für das Fahranfängerrisiko in Deutschland die charakteristische Verlaufsform eines initialen Gefährdungsschwerpunkts und eines exponentiellen Rückgangs belegen. Nach einem Zeitraum von 9 Monaten hat sich nach seinen Berechnungen das Anfangsrisiko halbiert und nach 2,6 Jahren auf ein Restrisiko von 10 Prozent verringert.

Männliche und weibliche Fahranfänger bewegen sich nach den Daten von SCHADE zwar auf einem unterschiedlich hohen Risikoniveau, ihre Risikokurve folgt aber der gleichen Verlaufsform.

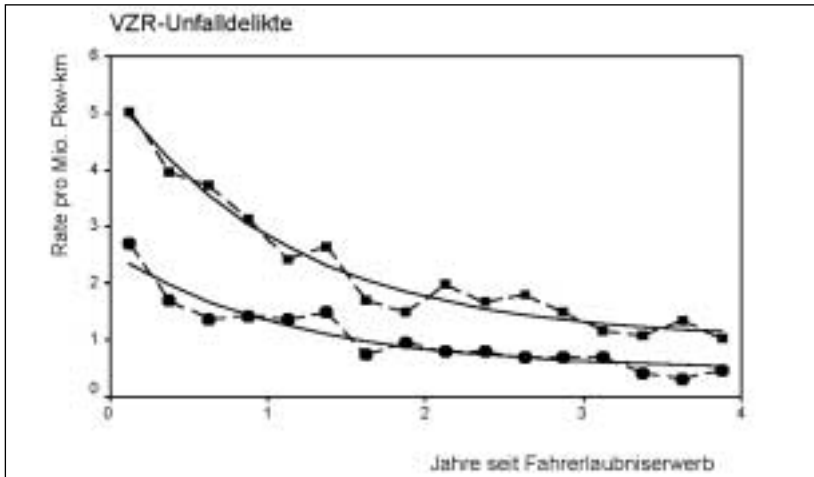


Bild 3: Unfallrisiko weiblicher und männlicher Fahranfänger der Klasse 3 aus dem Jahr 1987 in der ersten vier Jahren der Fahrerkarriere. Unfälle mit Delikt-eintragung im Verkehrszentralregister. (Männer: N=5.205; Frauen: N=6.095; zit. bei SCHADE, 2001)

Die Befunde SCHADES werden durch aktuelle Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik gestützt. Dort zeigt sich bei einer Betrachtung der Unfälle nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes ebenfalls ein initialer Schwerpunkt des Unfallaufkommens und eine Abnahme mit höherer Fahrerlaubnisbesitzdauer (vgl. WILLMES-LENZ 2002).

Die in Deutschland verschiedentlich vertretene Auffassung, dass Fahranfänger erst 6 bis 12 Monate nach dem Fahrerlaubniswerb stärker gefährdet wären, findet durch diese Daten keine Bestätigung.

Aus den vorgenannten Untersuchungen geht hervor, dass Fahrpraxis offenbar ein hocheffizienter Lernfaktor ist, der schnell und in hohem Ausmaß zu einer Verbesserung des verkehrssicheren Fahrens führt. Es ist daher angemessen, die Verlaufskurve des Fahranfängerrisikos in ihrer spiegelbildlichen Form als eine Lernkurve aufzufassen, die die Entwicklung der Kompetenz zu einer sichereren Verkehrsteilnahme ausdrückt.

Unter den gegebenen Verhältnissen hat der fahrpraktisch bedingte Lernzuwachs jedoch eine fatale Schattenseite, und zwar in Form der Unfälle, die als Lernkosten des Kompetenzfortschritts anfallen. Den Umstand, dass der größte Kompetenzzuwachs in der Phase erfolgt, die zugleich durch die höchste Verkehrsgefährdung gekennzeichnet ist, bezeichnen GREGERSEN & NYBERG (2002) als Erfahrungsparadoxon, dass es aufzulösen gilt.

3. Begleitetes Fahren: Nutzung der Fahrpraxis als Kompetenzquelle

Das begleitete Fahrenlernen stellt einen Ansatz zur Auflösung des Erfahrungsparadoxons dar, weil es einen Kompetenzzuwachs unter zumindest teilweiser Vermeidung des Anfängerrisikos ermöglicht.

Bei Begleitung durch einen verkehrserfahrenen Mitfahrer bewegen sich Fahranfänger, wie die Praxis zeigt, mit einem erheblich geringeren Risiko im Straßenverkehr als selbständig fahrende Fahranfänger. Ihr Risiko liegt u.a. nach schwedischen empirischen Befunden deutlich unterhalb des Risikos erfahrener Fahrer¹.

Der Lerneffekt der Fahrpraxis bleibt beim Fahren unter Begleitung gleichwohl erhalten. Das ist insbesondere durch die schwedischen Evaluationsergebnisse belegt, auf die im nächsten Abschnitt noch zurückzukommen sein wird.

Demnach könnte bei einer begleiteten Fahrpraxis über einen Zeitraum von 8 bis 10 Monaten mit einer Risikoabsenkung gerechnet werden, die in die Nähe dessen kommt, was SAGBERG (2002) und SCHADE (2001) für den Fahranfang unter den bisherigen Bedingungen festgestellt haben.

Begleitetes Fahren erweist sich somit als eine Möglichkeit des fahrpraktischen Kompetenzerwerbs unter protektiven Bedingungen, im Unterschied zum selbständigen Fahren von Fahranfängern, das ebenfalls mit einem enormen Kompetenzzuwachs verbunden ist, aber auch mit hohen Lernkosten in Form von Unfällen. Auf eine Kurzformel gebracht, ermöglicht begleitetes Fahren fahrpraktischen Kompetenzerwerb ohne erhöhtes Anfangsrisiko.

Modelle des begleiteten Fahrens bestehen in einer Reihe europäischer Länder (u.a. Frankreich, Österreich, Schweden) und sind in weiteren Ländern in der Diskussion (Deutschland, Spanien, Niederlande).

Auf dem nordamerikanischen Kontinent hat sich in den 90er Jahren der vergleichbare Ansatz des „graduated licensing“ in der überwiegenden Zahl der US-amerikanischen Bundesstaaten und kanadischen Provinzen mit großem Erfolg etabliert (vgl. MAYHEW 2002, WILLIAMS 2002). Auch dieser Ansatz sieht eine ausgedehnte Phase fahrpraktischer Einübung in den Verkehr vor.

Möglichkeiten umfangreicherer Einübung gibt es im Übrigen auch überall dort, wo vor dem Fahrerlaubniserwerb ergänzend zur Fahrschule mit einer Begleitperson geübt werden kann, z.B. in Österreich und in der Schweiz.

¹ GREGERSEN & NYBERG (2002) haben ein Risikoverhältnis zwischen begleiteten Fahranfängern (vor dem Fahrerlaubniserwerb) und selbständig fahrenden Fahranfängern in den ersten zwei Jahren nach dem Führerschein von 1 : 34 festgestellt.

Bislang existieren jedoch kaum Untersuchungen, die sich mit dem Umfang des ergänzenden Übens und dessen Sicherheitswirkung befassen.

4. Evaluationsbefunde zur Wirksamkeit des begleiteten Fahrens

Die Praxis des begleiteten Fahrens im Alltag und seine Auswirkungen auf das Unfallrisiko von Fahranfängern wurde mit einem großen methodischen Aufwand in Schweden im Rahmen mehrerer Studien untersucht (vgl. GREGERSEN 1997, 2000, GREGERSEN & NYBERG 2002).

Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden zwei Ausbildungsformen miteinander verglichen: die herkömmliche Fahrausbildung ab 17,5 Jahren und die im September 1993 neu eingeführte Langform der Fahrausbildung ab 16 Jahren. In beiden Ausbildungsformen konnte die Fahrerlaubnis mit 18 Jahren erworben werden. Der wesentliche Unterschied zwischen ihnen besteht in der Dauer und dem Umfang des fahrpraktischen Übens mit Laien – in der Regel Vater und Mutter – vor dem Führerschein. Im Übrigen ist auch zu beachten, dass in beiden Ausbildungsformen neben dem privaten Üben auch Fahrerschulstunden genommen werden. Den zentralen Ergebnissen zur Unfallwirksamkeit der unterschiedlichen Ausbildungsformen liegen Daten von insgesamt 141.521 Fahranfängern zugrunde.

Im Ergebnis konnte für die Teilnehmer der Langform der Fahrausbildung ab 16, die hier als „Begleitetes Fahren“ angesprochen wird, eine 46 Prozent geringere Unfallbeteiligung in den ersten zwei Jahren nach dem Führerschein nachgewiesen werden. Gegenüber den Teilnehmern an der herkömmlichen Kurzform der Ausbildung lag sowohl das Einstiegsrisiko niedriger als auch das Risiko im weiteren Verlauf der ersten beiden Jahre der selbständigen Fahrens (vgl. Bild 4). Von großer Bedeutung für den Maßnahmenenerfolg war zudem, dass das neu eingeführte Modell von annähernd der Hälfte der Fahrerlaubnisbewerber genutzt wurde.

Während Fahrschüler im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 16 vor dem Fahrerlaubniswerb durchschnittlich 119 Stunden Fahrpraxis absolviert hatten, waren es bei den Teilnehmern der Kurzausbildung nur 41 Stunden. Die erbrachte Fahrleistung in der Langform des Fahrenlernens kann auf etwa 5000 km geschätzt werden. Übliche Fahrleistungen in der deutschen Fahrschulausbildung in Deutschland sind je nach Land- oder Stadtlage auf etwa 500 bis 1000 km zu veranschlagen.

Nach rechnerischer Bereinigung möglicher Fremdeinflüsse (z.B. Selbstselektion) verbleibt nach den Ergebnissen GREGERSENS (2002) eine auf erweiterte Fahrpraxis rückführbare Absenkung des Fahranfängerrisikos in den ersten zwei Jahren von 24 bis 40 Prozent.

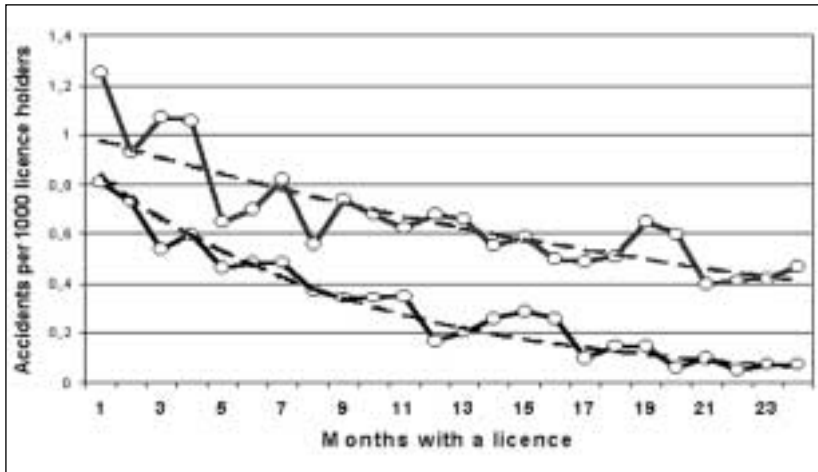


Bild 4: Unfallrate von 18jährigen Fahranfängern unterschiedlicher Ausbildungsformen in Schweden innerhalb der ersten 24 Monate nach dem Führerscheinwerb. Polizeilich erfasste Unfälle mit Verletzten und Getöteten pro 1000 Fahrerlaubnisnehmer. Untere Kurve: Teilnehmer am „Begleiteten Fahren ab 16“; obere Kurve: herkömmliche Kurzausbildung ab 17,5 Jahre nach dem 1.9.1993

Weitere Evaluationsbefunde, aus denen ebenfalls Hinweise auf die unfallreduzierende Wirkung fahrpraktischer Vorerfahrung zu entnehmen sind, liegen aus Norwegen und Frankreich sowie aus den USA und Kanada vor (SAGBERG 2000, SENAC 2000, PAGE 1995, MAYHEW 2002).

5. Zur Erklärung der Maßnahmenwirkung

Die durch die fahrpraktische Erfahrung erzielte Verbesserung kann durch kognitionspsychologische Modelle des Fertigkeitserwerbs erklärt werden (vgl. LEUTNER & BRÜNKEN 2002).

Im Rahmen dieser Modelle wird Fahren als eine Mehrfachstätigkeit gesehen, bei der zur gleichen Zeit mehrere Aufgaben bewältigt werden. Dazu gehören Tätigkeiten wie Spur halten, Anpassen der Geschwindigkeit, visuelle Überwachung des Verkehrsgeschehens, Risikoeinschätzung oder Treffen von Fahrentscheidungen.

Jede Aufgabe verbraucht kognitive Ressourcen, und es besteht das Erfordernis der Handlungskoordination. Nebenaufgaben (z.B. Sprechen) müssen manchmal ausgeblendet werden, um sich angemessen der Hauptaufgabe (Fahren) widmen zu können.

Aufgrund begrenzter kognitiver Kapazitäten kann es zu einer Überforderung der kognitiven Belastung des Fahrers kommen und in deren Folge zu Fahrfehlern und ggf. dem Verlust der Kontrolle. In Analogie zur Computertechnik wird diese Vorstellung der kognitiven Verarbeitungsprozesse als Arbeitsspeichermodell bezeichnet.

Grundsätzlich besagt das Arbeitsspeichermodell, dass der Fahrer einen sensorischen Input erhält, diesen kognitiv verarbeitet und das Ergebnis der Verarbeitung psychomotorisch in Handlungen (z.B. eine Lenkkorrektur) umsetzt.

Von ausschlaggebender Bedeutung für die adäquate Bewältigung von Fahraufgaben ist die Schnelligkeit und die Fehlerfreiheit, mit der die kognitiven Verarbeitungsprozesse vonstatten gehen.

Genau in diesem Aspekt sind Unterschiede zwischen Personen mit noch geringen Erfahrungen und solchen, die mit einer Aufgabenstellung bereits häufig konfrontiert waren, festzustellen.

So wird der sensorische Input im Arbeitsspeicher in Abhängigkeit vom Grad der Erfahrung auf unterschiedliche Weise bearbeitet. Hier sind die Ebenen des wissensbasierten, der regelbasierten und der fertigkeitbasierten Verarbeitung zu unterscheiden (vgl. Bild 5).

Die anfängertypische Verarbeitung vollzieht sich primär auf der wissensbasierten Ebene und beansprucht den vergleichsweise höchsten Verbrauch an Zeit und kognitiven Ressourcen. Die für einen Routinier typische Verarbeitung findet dagegen zu großen Teilen auf der Fertigkeitsebene statt und kommt mit weniger Zeit und geringerem Ressourcenverbrauch aus.

Im Ergebnis längerfristiger fahrpraktischer Erfahrungsbildung werden wichtige Wahrnehmungs-, Entscheidungs- und Handlungsfähigkeiten automatisiert, was mit einem Wechsel von der wissensbasierten über die regelbasierte zur fertigkeitbasierten Verarbeitungsform verbunden ist.

Kognitive Leistungsfähigkeit und kognitive Reserven des Fahrers werden durch Fahrpraxis wesentlich erhöht, was zur Folge hat, dass mehr und komplexere Aufgaben schneller und mit weniger Fehlern erledigt werden können.

Im Unterschied zum wissens- und regelbasiert operierenden Anfänger kommt es beim erfahreneren nicht mehr so schnell zu einem „mental over-

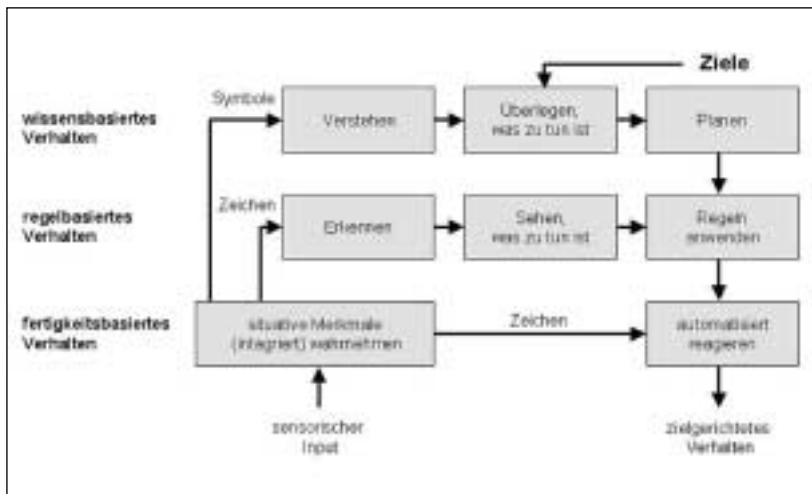


Bild 5: Modell des Erwerbs von Fahr- und Verkehrsexpertise (nach RASMUSSEN, 1984, zit. b. LEUTNER & BRÜNKEN, 2002)

load', der sich beim Autofahren als Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug ausdrückt.

MAYHEW & SIMPSON (1995) haben die Frage unterschiedlicher Unfallursachen bei erfahrenen und unerfahrenen Fahrern auf der Grundlage einer größeren Zahl empirischer Studien untersucht. Nach ihren Erkenntnissen liegen den Unfällen von Fahranfängern charakteristische Fahrfehler zugrunde, die das gesamte Spektrum kognitiver Leistungen von der sensorischen Wahrnehmung über die kognitive Verarbeitung bis zur psychomotorischen Umsetzung von Fahrentscheidungen betreffen. MAYHEW & SIMPSON nennen in diesem Zusammenhang die Kontrolle von Geschwindigkeit und Spurhaltung, die Aufgabenintegration und die Durchführung von Mehrfachaufgaben, visuelle Wahrnehmung, Gefahrenwahrnehmung und -bewertung sowie die Entscheidungsfindung. Neben diesen kognitiven Aspekten sind in ihrer Auflistung erwartungsgemäß auch die motivationalen Momente jugendtypischer Risikobereitschaft und risikoorientierter Freizeitstile aufgeführt.

Aus kognitionspsychologischer Sicht ist daher vor allem das Fazit zu ziehen, dass im Interesse des Fertigkeitserwerbs möglichst viele Übungsgelegenheiten in authentischen Situationen und über einen längeren Zeitraum hinweg geschaffen werden müssen.

6. Entwicklung in Deutschland – Deutsche Modellvariante

Bezüglich der Gestaltung eines Maßnahmenansatzes des begleiteten Fahrens lassen sich in Europa die Varianten eines liberalen, eines integrierten und eines Stufenmodells unterscheiden:

Im Rahmen des liberalen Modells (Schweden und Norwegen) steht es im Belieben des Nutzers, ob und wie er das begleitete Fahren mit einer Fahrschulbildung verbindet. In der Praxis wird meist mit dem begleiteten Fahren begonnen, um erst vor der Führerscheinprüfung ergänzend einige professionelle Fahrschulstunden zu nehmen.

Im integrierten Modell (Frankreich, Österreich, Belgien und Luxemburg) geht dem begleiteten Fahren eine Fahrschulbildung voraus. Die Phase des begleiteten Fahrens ist mit Ausbildungseinheiten in der Fahrschule verzahnt, in die neben dem Fahrshüler teilweise auch seine Begleitperson eingebunden ist. Ebenso wie das liberale Modell ist das integrierte Modell vor der Fahrerlaubnisprüfung angesiedelt.

In Deutschland wurde bereits mit dem Fachkonzept einiger norddeutscher Bundesländer vom Januar 2002 ein Stufenmodell vorgeschlagen. In diesem Modell ist der Phase des begleiteten Fahrens nicht nur die Ausbildung in der Fahrschule, sondern auch die Fahrerlaubnisprüfung vorgeschaltet. In der Begleitphase ist der Fahrnovize, anders als in den anderen Modellen, der verantwortliche Fahrzeugführer. Gegenüber den vorgenannten Modellen ergibt sich damit möglicherweise auch ein anderes Rollenverständnis und eine andere Interaktion zwischen Begleiter und Fahrer.

Stand und Perspektiven einer Umsetzung in Deutschland

Die fahrerfahrungsbezogenen Maßnahmenansätze des begleiteten Fahrens und des gestuften Fahrerlaubnisverfahrens als dessen nordamerikanischem Pendant wurden, neben den Ansätzen zur Begegnung der Jugendlichkeitsrisiken, dem deutschen Publikum im Oktober 2001 auf dem Zweiten Internationalen Kongress „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ in Wolfsburg vorgestellt.

Sie stießen sowohl in der Fachöffentlichkeit als auch in der allgemeinen Öffentlichkeit auf großes Interesse. Bereits im darauffolgenden Jahr fanden sie Eingang in neue deutsche Maßnahmenüberlegungen, zunächst bei der Erarbeitung des Fachkonzepts norddeutscher Bundesländer zum “Begleiteten Fahren ab 17”, sodann im Rahmen der im Mai 2002 vom Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen eingerichteten Projektgruppe zum begleiteten Fahren.

In der Projektgruppe stellen sich Vertreter aus Bund und Ländern, Verkehrssicherheitsverbänden, der Fahrlehrerschaft, Versicherungswirtschaft und Universitäten der Aufgabe, die praktische Übertragbarkeit der im Ausland erfolgreichen Maßnahmenansätze auf Deutschland zu überprüfen und ggf. ein praktikables Modellkonzept zu erarbeiten. Nach dem am 1. Juli 2002 bekannt gegebenen Zeitplan ist im Frühjahr 2003 mit der Vorlage der Projektgruppenergebnisse zu rechnen.

Aufgrund der hervorgehobenen Bedeutung des Deutschen Verkehrsgerechtstages verständigte sich die Projektgruppe darauf, den von ihr erarbeiteten Vorschlag für ein deutsches Modell „Begleitetes Fahren“ bereits vorab vor diesem Forum zu präsentieren. Im Rahmen dieser Ausführungen sollen die wesentlichen Merkmale und Gestaltungskriterien des Projektgruppenvorschlags vorgestellt werden, eine vertiefte Darstellung auch zu den Einzelheiten der rechtlichen Regelungen erfolgt im Vortrag von Dieter Hartmann ebenfalls in diesem Arbeitskreis.

Ein wesentliches generelles Merkmal des Projektgruppenvorschlags ist bereits darin zu sehen, dass es ein einvernehmlicher, auf einer breiten Basis getroffener Vorschlag ist. An seiner Erarbeitung waren neben den norddeutschen Bundesländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg, die bereits an dem im Januar 2002 vorgestellten Fachkonzept beteiligt waren, nunmehr auch die Bundesländer Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen mit ihren Experten beteiligt, darüber hinaus der Bund mit Experten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und der Bundesanstalt für Straßenwesen, auf Verbandseite die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Deutsche Verkehrswacht, die Versicherungswirtschaft, der Allgemeine Deutsche Automobilclub, und schließlich Wissenschaftler der Universitäten Essen und Gießen.

Der Vorschlag der Projektgruppe zielt darauf, Fahranfängern bereits zum Beginn des selbständigen Fahrens eine erweiterte fahrpraktische Kompetenzgrundlage zur Verfügung zu stellen. Aufbauend auf der Fahrausbildung sollen in einer Phase eigenverantwortlicher Verkehrsteilnahme unter Begleitung (Begleitphase) fahrpraktische Erfahrungen gesammelt werden und über einen längeren Zeitraum hinweg geübt und gefestigt werden.

Die Begleitung dient dem Zweck, die Gefährdungen zu minimieren, die mit einer fahrpraktischen Erfahrungsbildung im Straßenverkehr grundsätzlich verbunden sind.

Um Fahranfängern – wie bisher – ein selbständiges Fahren ab 18 Jahren zu ermöglichen, impliziert das Modell der Projektgruppe eine Absenkung des Mindestalters für den Fahrerlaubniswerb.

Die Teilnahme am Modell soll auf freiwilliger Basis erfolgen. Als zentrale Gestaltungskriterien wurden von der Projektgruppe der Sicherheitsgewinn, die Zugangsfreundlichkeit und die Praktikabilität des Modells angelegt.

Dies erforderte eine wohlausgewogene Balance zwischen der Eröffnung zusätzlicher Übungsmöglichkeiten für Fahranfänger und Schutzvorkehrungen zur Minimierung von Unfallrisiken, die mit den erweiterten Übungsmöglichkeiten selbst verbunden sind. Unter dem Gesichtspunkt der Praktikabilität war eine Modellanlage anzustreben, die mit einem möglichst geringen Rechtssetzungsaufwand in die Praxis umgesetzt werden kann.

Im Ergebnis ist ein maßgeschneidertes Konzept entstanden, das – eng an die bestehenden Regelungen angepasst – zusätzliche Quellen für eine verbesserte Fahranfängervorbereitung eröffnet: mehr Übungspraxis und – mit den Begleitern – mehr Personen, die sich konkret für den sicheren Start der nachwachsenden Generationen in die Fahrkarriere engagieren.

Verhältnis des begleiteten Fahrens zu anderen Maßnahmenansätzen

Der Maßnahmenansatz des begleiteten Fahrens greift nur einen bestimmten Aspekt aus dem Geflecht der vielfältigen Risikoursachen auf, die dem erhöhten Verkehrsrisiko junger Fahrer und Fahranfänger zu Grunde liegen: Fahrerfahrung und Fahrroutine. Er kann das Spektrum vorhandener Maßnahmenansätze daher lediglich ergänzen, nicht aber andere Maßnahmen ersetzen.

Hier ist eine breite Maßnahmenpalette anzusprechen, die sich der Bekämpfung der jugendlichkeitsbedingten Unfallrisiken widmet und in der sich viele unterschiedliche Akteure aus Verkehrssicherheitsverbänden, Fahrschulen, Polizei und Schule nachhaltig engagieren.

Insbesondere ist die Maßnahme einer freiwilligen Zweiten Phase der Fahrausbildung zu nennen, deren rechtliche Vorbereitung auf Bundesebene erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Im Verkehrssicherheitsprogramm vom Frühjahr 2001 wurde angekündigt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen Verordnungsentwurf erarbeiten wird, der die rechtlichen Voraussetzungen für Modellversuche der Länder zur Erprobung einer freiwilligen 2. Ausbildungsphase für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe schafft und als Anreiz eine Verkürzung der Probezeit für Teilnehmer an den angebotenen freiwilligen Fortbildungsseminaren vorsieht.

Bei diesen Seminaren handelt es sich um eine Kombination aus Unterricht in Form von Gruppensitzungen durch speziell geschulte Fahrlehrer, einer Übungs- und Beobachtungsfahrt sowie praktischen Sicherheitsübungen speziell für

Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe der Klasse B (PKW). Die Teilnehmer müssen mindestens sechs Monate im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse B sein.

Nach Informationen des zuständigen Fachreferats im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wurde die Rechtsverordnung nach dem Abschluss der Ressortabstimmung nunmehr fertiggestellt und dem Bundesrat zur Zustimmung zugeleitet. Nach der Zustimmung des Bundesrats können die Länder, ggf. zur Mitte dieses Jahres, die länderrechtlichen Voraussetzungen für das Angebot der Fortbildungsseminare schaffen.

Nachdem sich bei den Ländern zwischenzeitlich eine Mehrheit für den Rechtsverordnungsentwurf in seiner jetzigen Fassung abzeichnet, ist die Einführung des Maßnahmenansatzes einer freiwilligen 2. Phase der Fahrausbildung in greifbare Nähe gerückt.

Damit erfahren die Bemühungen um die Verbesserung der Verkehrssicherheit junger Fahranfänger eine wichtige weitere Verstärkung.

Ertragsaussicht und Ausblick

Die vorgenannten Erkenntnisse berechtigen zu der Erwartung, dass mit dem Maßnahmenansatz des begleiteten Fahrens auch in Deutschland ein messbarer Beitrag zur Absenkung des Fahranfängerrisikos erzielt werden kann.

Anhaltspunkte zu einer Abschätzung der Höhe dieses Beitrags lassen sich aus ausländischen Erfahrungen und aus Erkenntnissen zum fahrpraktisch bedingten Risikorückgang in Deutschland gewinnen.

Aufgrund der zusätzlichen Verkehrsexposition bringt das begleitete Fahren zunächst zwar ein zusätzliches Unfallrisiko mit sich. Bei einem Vergleich der Vorbereitung auf die Fahrkarriere mit und ohne begleitetes Fahren lassen sich in der Risikobilanz jedoch eindeutig Vorteile zugunsten eines Einstiegs mit begleitetem Fahren erwarten.

Die vorliegenden Erkenntnisse zur Entwicklung des Fahranfängerrisikos liefern Anhaltspunkte für die Bestimmung einer sinnvollen Dauer des begleiteten Fahrens und eines angemessenen Fahrleistungsumfangs, der zur Vorbereitung auf das selbständige Fahren absolviert werden sollte.

Von schematischen Festlegungen hierzu hat die Projektgruppe abgesehen, weil sie davon ausging, dass Eigeninteresse und Informiertheit des Verkehrsteilnehmers eine angemessene Nutzung der mit dem Modell gegebenen Möglichkeiten gewährleisten können.

Von besonderem Wert erscheint, dass mit dem Maßnahmenansatz des begleiteten Fahrens viele auch neue personale Ressourcen, nämlich das private und „ehrenamtliche“ Engagement der Begleiter, für das Anliegen der Fahranfängersicherheit aktiviert werden.

Es bleibt zu wünschen, dass die konstruktive Atmosphäre bei der Erarbeitung des gemeinsam getragenen Expertenvorschlags sich auch günstig auf die weitere Behandlung und die Umsetzung im verkehrspolitischen Raum auswirkt.

LITERATUR

1. BAsT, Hrsg. (2002): „Junge Fahrer und Fahrerinnen“. Referate der zweiten Internationale Konferenz am 29. und 30. Oktober 2001 in Wolfsburg. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 143. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag.
2. Höger et al. (2002): Wirkungsanalyse der Aktion „Darauf fahr‘ ich ab...“. Schlussbericht. Forschungsauftrag FE 82.157/1999. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
3. Gregersen, N.P. (1997): Evaluation of 16-years Age Limit for Driver Training. First report. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.
4. Gregersen, N.P. et al. (2000a): Utvärdering av 16-årsgräns för övningskörning. Slutrapport. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.
5. Gregersen, N.P. et al. (2000b): Sixteen Years Age Limit for Learner Drivers in Sweden – an Evaluation of Safety Effects. In: Accident Analysis and Prevention 32 (2000), S. 25-35.
6. Gregersen, N.P. & Nyberg, A. (2002): Lay Instruction during Driver Training – A Study on How it is Carried Out and its Impact on road safety. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.
7. Kroj, G. & Schulze, H. (2002): Das Unfallrisiko junger Fahrer und Fahrerinnen – Ursachen und Lösungsperspektiven. In: Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 143. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag. S. 21-27.
8. Leutner, D. & Brünken, R. (2002): Lehr-/lernpsychologische Grundlagen des Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenzen. In: Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 143. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag. S. 76-87.
9. Maycock, G. et al. (1991): The Accident Liability of Car Drivers. TRL research report 315. Crawthorne: TRL Limited.
10. Mayhew, D.R. (2002): Safety Effectiveness of Graduated Driver Licensing in Canada and the United States. In: Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 143. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag. S. 161-168.
11. Mayhew, D.R. & Simpson, H.M. (1995): The Role of Driving Experience: Implications for the Training and Licensing of New Drivers. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation.
12. Page, Y. (1995): Jeunes conducteurs, apprentissage anticipé de la conduite et accidents de la route. In: Les cahiers de l'Observatoire, Numéro 2. o.O.: Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.
13. Schade, F.-D. (2001): Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung Hansjosten, E. & Schade, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 71. Unveröffentlichtes Manuskript. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt.
14. Sénac, P. (2000): Les enjeux et les objectifs de l'AAC. La lettre du Gema – Débats no 10, décembre 2000, o.O.

15. Williams, A.F. (2002): The Rationale for Graduated Licensing. In: Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 143. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag. S. 153-160.
16. Willmes-Lenz, G. (2002): Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 144. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag.

Verkehrssicherungspflicht – Inhalt, Grenzen und Finanzierbarkeit

– Alleebäume –

Dr. Wolfgang Farke, Vizepräsident des Brandenburgischen Oberlandesgerichts, Brandenburg an der Havel

I. Einleitung: Alleen – Kulturgut oder Sicherheitsrisiko?

„Durch das Ebenmaß der baumgesäumten Wege sehe ich das Land wie durch das Fenster und fühle mich geborgen“, beschrieb vor 120 Jahren Theodor Fontane die Alleen. Dabei waren sie keineswegs immer dort. Erst die Gartenkunst des Barock hatte die Verkehrs- und Wanderwege in die Landschaftsgestaltung einbezogen. In Preußen hatte als erster der Soldatenkönig Friedrich-Wilhelm I. per Dekret die Baumbepflanzung angeordnet. Im Sommer spendeten sie den Reisenden Schatten; im Winter halfen sie Ihnen, den Weg durch die schneebedeckte Landschaft zu finden. Zugleich hielten sie durch ihre Vegetationskraft das Straßenbauwerk stabil und sollten ganz nebenbei durch Ausrichtung auf Schlösser, Herrenhäuser und Kirchen die Bauten der Staatsmacht in Szene setzen. Was waren das für Zeiten, als 1824 die Chausseeordnung erlassen wurde, in der es kurz und bündig hieß: „Wer Chausseebäume verderbt, soll beim ersten Mal mit Gefängnis von einem Tag bis zu vierzehn Tagen oder mit verhältnismäßiger Chausseearbeit bestraft werden“!

Und heute: Allein in Brandenburg sind 2.548 km und damit 51 % der Außerortstrecken an Bundes- und Landesstraßen mit Alleen gesäumt. Mehr als noch einmal so viel kommen an Kreis- und Gemeindestraßen hinzu. Seit 1992 sind allein in Brandenburg ca. 300 km Alleen mit 60.000 Bäumen neu angelegt. Ihr Bestand wird durch § 31 des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes, in Mecklenburg-Vorpommern sogar durch die Landesverfassung geschützt.

Aber sind sie mit Fontane heute wirklich noch „Geborgenheit vermittelnde grüne Haine des Reisens“? Die vielen Verkehrsunfälle mit Schwerstverletzungen oder gar tödlichem Ausgang sprechen eine andere Sprache.

II. Aufprall von Bäumen und Aufprall auf Bäume: – Zwei Aspekte im Umgang mit Alleen –

Je nach eigener Grundüberzeugung ist es so eine Sache mit den Alleebäumen: Für die einen fahren die Autos gegen die Bäume und für die anderen die

Bäume gegen die Autos. Und jenseits von aller Ideologie ist an beidem etwas dran: In der Tat fahren die Autos gegen die Bäume, viel mehr und viel zu oft, als dass man die Augen vor dem Problem schließen könnte, und zwar ganz gleich, ob Alkohol und Unvernunft die eigentliche Unfallursache waren. In nur einem Jahr 1800 tödliche Unfälle beim Aufprall auf Bäume ist eine so große Zahl, dass sie jeden erschrecken muss. Zumindest im übertragenen Sinne fahren aber – und zwar mit steigender Tendenz – auch die Bäume gegen die Autos: Zunehmendes Alter, Baumschnitt, Streusalz, Verlegung von Leitungen am Straßenrand beeinträchtigen immer mehr die Vitalität unserer Alleebäume und lassen Totholz oder ganze Bäume urplötzlich zu lebensgefährlichen Barrieren auf unseren Straßen werden.

Zur Verkehrssicherung bei Alleen gehört beides: Vorsorge gegen Unfälle in Abkommensunfällen ebenso wie Schutz vor umstürzenden Bäumen andererseits. Wir wollen beides beleuchten.

III. Baumschau und Baumpflege: ein Fass ohne Boden ?

1. Baumpflege und Verkehrssicherungspflicht bei Straßenbäumen

Die in der Rechtsprechung entwickelten allgemeinen Grundsätze zur Verkehrssicherungspflicht bei Straßenbäumen und der aus ihr resultierenden Baumschau lassen sich kurz dahin zusammenfassen, dass der Verkehrssicherungspflichtige diejenigen Maßnahmen zu ergreifen hat, die zur Abwehr von Gefahren für die Verkehrsteilnehmer einerseits objektiv erforderlich und andererseits zumutbar sind. Hierzu gehört das Entfernen von nicht mehr standsicheren Bäumen. Das gleiche gilt, wenn bei Baumgeäst damit zu rechnen ist, dass es auf die Straße fallen kann. Die insoweit zumutbaren Maßnahmen schließen eine regelmäßige Beobachtung der Straßenbäume ein. Sie kann sich im Allgemeinen auf eine „Sichtprüfung vom Boden aus“ beschränken und muss nicht notwendig von Forstspezialisten durchgeführt werden. Einzelne eingehende Untersuchungsmaßnahmen am Baum selbst sind nur dann vorzunehmen, wenn Umstände vorliegen, die der Erfahrung nach auf eine besondere Gefährdung durch den Straßenbaum hindeuten. Solche verdächtigen Umstände können sich beispielsweise aus trockenem Laub oder dünnen Ästen, aus bereits eingetretenem Astbruch, aus äußeren Verletzungen, dem hohen Alter des Baumes, aber auch etwa aus seiner Stellung ergeben (BrbgOLG, 2 U 56/96).

Die Rechtsprechung geht streng mit den Straßenverwaltungen um, so streng, dass die „Schutzgemeinschaft Deutscher Wald“ kritisch anmerkt, die größte Gefahr für die Alleebäume bestehe in der Verkehrssicherungspflicht, der die Straßenbaubehörden unterworfen seien.

2. Zwei exemplarische Beispiele an der Schnittstelle zwischen Verkehrssicherheit und Finanzierbarkeit

Lassen Sie mich an der Schnittstelle zwischen Verkehrssicherheit und Finanzierbarkeit zwei exemplarische Beispiele aus der Rechtsprechung des Brandenburgischen Oberlandesgerichts herausgreifen.

Während in der alten Bundesrepublik seit den sechziger Jahren die meisten Alleen ohnehin verschwunden waren, hat sich aus der Mangelwirtschaft heraus im Osten Deutschlands heute ein besonderes Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherung und Finanzierbarkeit herausgebildet, das in den beiden nachfolgend aufgeführten Entscheidungen besonders deutlich wird. Dabei geht es zum einen um den Einsatz von Hubwagen, wenn bei der Baumschau die Baumkrone vom Boden aus gar nicht mehr eingesehen werden kann. Zum anderen geht es um die Erforderlichkeit von Einzeluntersuchungen bei großen Astwunden, meist Folge des unmittelbar nach der Wende aus der Notwendigkeit zur Schaffung von erforderlichem Lichttraumprofil durchgeführten Baumschnitts. Die nachzuholenden Pflegemaßnahmen verursachten zwangsläufig Schnittwunden, die gleichzeitig Eintrittspforten für Pilze und Krankheitserreger wurden. Vor allem die Hubwagenentscheidung ist in der Praxis der Straßenbauverwaltungen gerade wegen ihrer erheblichen finanziellen Auswirkungen auf entschiedene Kritik gestoßen. Immerhin gibt allein Brandenburg für die Alleen an Bundes- und Landesstraßen pro Jahr 10 Millionen Euro und damit 20 % der Straßenunterhaltungsmittel aus.

a) Einsatz von Hubwagen bei der Baumschau (2 U 58/99 und 2 U 99/00)

In seiner Entscheidung 2 U 58/99 hat sich der Amtshaftungssenat des Brandenburgischen Oberlandesgerichts ausführlich mit der Baumschau befasst und sich insbesondere auch zur Intensität der Beobachtungen und zu der Frage geäußert, ob es ausreicht, den Baum vom Boden aus zu besehen. Die Entscheidung ist – wie gesagt – nicht ohne Kritik geblieben, vielleicht in ihren Anforderungen an die Baumschau aber auch überinterpretiert worden. Aus den Gründen:

„Die Pflichtverletzung des beklagten Landes besteht schon darin, dass es sich auf visuelle Kontrollen ohne Einsatz von Hubwagen beschränkt hat. Eine visuelle Kontrolle kann nur sinnvoll sein, wenn diese so durchgeführt wird, dass der Baum auch tatsächlich in seinen Einzelheiten in Augenschein genommen werden kann. Wenn dies vom Boden aus (Anm.: unstrittig) nicht möglich ist, so müssen Hilfsmittel eingesetzt werden, um auch das Astwerk der Krone in Augenschein zu nehmen. Die Beschränkung auf die Notwendigkeit einer Kontrolle vom Boden aus führte sonst zu dem absurden Ergeb-

nis, dass das Unterlassen der Kontrolle unbeachtlich wäre, wenn vom Boden aus ohnehin keine Feststellungen getroffen werden könnten. In derartigen Fällen ist es deshalb notwendig, Hilfsmittel wie etwa Hubwagen bei den Kontrollen einzusetzen. Dies muss insbesondere gelten, wenn es – wie hier – Anhaltspunkte dafür gab, dass der Baum schadhaft sein könnte.“

Inzwischen hat der Senat seine Rechtsprechung – auch um Überinterpretation und Missverständnissen vorzubeugen – in der Entscheidung 2 U 99/00 weiter verdeutlicht. Nachdem er zunächst auf die allgemeinen Grundsätze für die Durchführung der Baumschau Bezug genommen hat, hat er dort weiter ausgeführt:

„Verlangt man eine visuelle Kontrolle, um insbesondere Totholz als gravierendes Anzeichen für weitere Schäden am Baum feststellen zu können, so muss eine Kontrolle auch grundsätzlich geeignet sein, totes Astwerk überhaupt feststellen zu können. Ansonsten wäre die Verpflichtung zur Sichtkontrolle ad absurdum geführt. Aus dem Gesichtspunkt der Zumutbarkeit, der eine Rolle für die Begrenzung von Amtspflichten spielt, ergibt sich keine abweichende Würdigung. Der Senat hält den Verkehrssicherungspflichtigen nicht für verpflichtet, jedes kleine Ästchen aus der Nähe in Augenschein zu nehmen. Bei der ganz überwiegenden Mehrheit der Straßenbäume dürfte das Vorhandensein größerer toter Äste vom Boden aus ohne weiteres festzustellen sein, insbesondere wenn die Baumkrone aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet wird. Die Verkehrssicherungspflichtigen müssen in der Lage sein, jedenfalls solche Bäume, die aufgrund ihrer besonderen Situation (Standort, Alter etc.) ein besonderes Gefährdungspotential darstellen und deren Kronen ausnahmsweise so dicht sind, dass von unten kein Blick auf die höher gelegenen Äste geworfen werden kann, mittels eines Hubwagens zu untersuchen.“

In der Tat: Die Entscheidung liegt im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherung und Finanzierbarkeit. Aber bei aller Kritik: Es geht nicht um eine Überspannung der Verkehrssicherungspflicht oder um ihre Erweiterung über das Maß des Zumutbaren und Finanzierbaren hinaus. Es geht auch nicht darum zu leugnen, dass Baumschumaßnahmen über reguläre Sichtkontrollen hinaus erst bei Vorliegen besonderer verdächtiger Umstände erforderlich sind. Es geht vielmehr allein darum, dass nach dem unstreitigen(!) Sachverhalt Totholz – sonst Verdachtsmoment und Anlass für eine eingehendere Untersuchung – vorhanden war, aber wegen der Höhe des Baumes und äußerst dichter Kronen ausnahmsweise vom Boden aus gar nicht hätte bemerkt werden können und auf diese Weise die Baumschau ad absurdum geführt worden wäre. Dass in diesem Umfang die Entscheidung ein höheres Maß an finanziellem Aufwand nach sich zieht, soll nicht in Abrede gestellt werden und ist durchaus bedacht, wenngleich es eben nicht um jeden kleinen

Ast und jeden Kratzer auf dem Autolack geht. Bei der Standsicherheit der Bäume geht es aber gerade nicht um eher fern liegende Gefahren, auf die man sich einstellen könnte und bei denen nur verhältnismäßig geringer Schaden drohen würde. Es geht vielmehr um ganz plötzlich auftretende Gefahren, die im allgemeinen vom Straßenbenutzer weder erkennbar noch von ihm beherrschbar sind und erhebliche Schäden für Leib und Leben zur Folge haben können. Hier ist und bleibt der Straßenverkehrssicherungspflichtige aufgerufen, selbst wenn auf diese Weise unsere Alleen uns nicht nur weiter lieb, sondern noch teurer werden sollten.

b) Einzeluntersuchung bei großen Schnittwunden?

Ein weiteres, vielleicht noch größeres Problem mit erheblichen finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte ergibt sich als Folge des meist erst nach der Wende durchgeführten Lichttraumprofilschnitts. Jahrzehntlang war er in der DDR unterblieben. Jetzt nach der Wende führte er an den Bäumen vielfach zu großen Schnittwunden, durch die – äußerlich nicht ohne weiteres erkennbar – Kernholz zerstörende Pilze eindringen und nicht selten von einer Minute zur anderen Bäume umstürzen lassen.

In dem der Senatsentscheidung 2 U 40/98 zugrunde liegenden Fall hatte der Sachverständige erläutert, die voll begrünte Eiche, um die es dort ging und die auf einen in voller Fahrt eine Bundesstraße befahrenden PKW gestürzt war, sei bereits seit Jahren im Kern mit holzzerstörenden Pilzen besiedelt gewesen. Äußerlich nicht erkennbar, habe der Pilz im Innern des Baumes ganze Arbeit geleistet und die Standsicherheit so nachhaltig beeinträchtigt, dass der Baum aufgrund der durch den Pilz im Innern des Stammes hervorgerufenen Braunfäule abgebrochen und teilweise auf die Straße gestürzt war. Hinsichtlich der Ursache für die Kernholzerstörung hat der Sachverständige dem Senat erläutert, der Pilz sei über eine unterhalb der Bruchstelle befindliche große alte Schnittwunde in den Baum eingedrungen. Die offenbar gut ausgebildete Wundheilung dieser alten Schnittstelle lasse aber keineswegs darauf schließen, dass im Innern des Baumes keine Krankheitsvorgänge abläufen. Im Gegenteil sei es inzwischen Allgemeingut für jeden mit der Forstwirtschaft Befassten, dass über derart große Wunden – insbesondere, wenn sie einen Durchmesser von 10 cm deutlich überschreiten – praktisch immer kernzerstörende Pilze in den Baum gelangen. Wenn es auch bei dem Baum äußerlich sonst keinerlei Hinweise darauf gegeben habe, dass er krank sein könne, so habe allein das Vorliegen dieser älteren großen Schnittstelle Anlass dazu gegeben, den Baum eingehender auf seine Standsicherheit zu untersuchen. Man habe mit Sicherheit davon ausgehen müssen, dass bei einer derartigen Wunde im Kern des Baumes Fäulnisprozesse abläufen.

Angesichts der vielen tausend Bäume, die die Straßen vor allem des Nordens und Ostens säumen und die kein anderes Bild aufweisen als unsere Eiche, betone ich noch einmal: Allein das Vorhandensein der Schnittstelle hätte hinreichend Anlass gegeben zu befürchten, dass im Innern des Baumes Fäulnisprozesse abliefen und allein diese überwallte Wunde hätte daher über eine bloße Sichtkontrolle hinaus eine eingehendere Untersuchung erforderlich gemacht!

Mag die von dem Sachverständigen geäußerte Auffassung in dieser Allgemeinheit vielleicht auch nicht von jedem Fachmann mitgetragen werden; mag es auch sein, dass hier viel vom Einzelfall, von der Vitalität und von der Baumart abhängt; mag es auch sein, dass viele Bäume – vielleicht Esche, Ahorn und Eiche – sich gut abzuschotten pflegen. So viel steht jedenfalls fest: Ein Problem ergibt sich aus dem Baumschnitt, ein Problem zudem, das angesichts des erheblichen Gefährdungspotentials jedenfalls ein gerüttelt Maß an Fachkunde voraussetzt, um den an der Baumschau Beteiligten eine sachgerechte Entscheidung zu ermöglichen.

Die Fachleute der Straßenbauverwaltungen wissen, was es bei knappen Kassen und wenig Personal bedeutet, mehr als eine bloße Sichtkontrolle zu verlangen.

3. Fazit

Anders vielleicht als beim übrigen Straßenzustand, auf den man sich einstellen kann und der bei Erkennbarkeit zu keinen und bei Mitverschulden nur zu reduzierten Amtshaftungsansprüchen führen kann, ist ein Aufprall von Ästen oder ganzen Bäumen in aller Regel für den Verkehrsteilnehmer nicht vorhersehbar. In aller Regel kann er sich auf diese Gefahr gerade nicht einstellen. Insoweit besteht auch ein Unterschied zum eingeschränkten Lichtraumprofil, das man bei nötiger Aufmerksamkeit meist wird erkennen können. Ast- und Baumbruch kommt in aller Regel völlig überraschend auf den Verkehrsteilnehmer zu. „Augen auf im Straßenverkehr“ allein hilft hier meist nicht. Sicher löst nicht jeder kleine Ast und jede kleine Schramme am Auto einen Amtshaftungsanspruch aus: Unter auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten wäre es kaum vertretbar, wenn der Verkehrssicherungspflichtige jeden noch so kleinen Ast aus dem Baum holen müsste. Letztlich muss ein allgemeines Lebensrisiko bleiben, das jeder Straßenverkehrsteilnehmer auf eigene Kosten zu tragen hat und nicht auf die Allgemeinheit abwälzen kann.

Darum geht es hier aber nicht, wenn ganze Bäume auf die Straße fallen. Bei unserer Eiche war es glücklicher Weise – wie überhaupt in den bislang

zum Senat gelangten Fällen – bei Sachschäden geblieben. Eigentlich nur von einem Wunder kann auch ein Motorradfahrer reden, dem gleichsam von einer Sekunde auf die andere ein mächtiger Ast vor das Krad fiel. Legt man die Ausführungen des Sachverständigen zugrunde, steht zu befürchten, dass weite Teile unseres Baumbestandes schon bald mit der Gefahr schlimmster Unfallfolgen abgängig sein werden. Mag die Auffassung des seinerzeit vom Senat gehörten Sachverständigen in dieser Allgemeinheit auch nicht ohne Widerspruch bleiben: Jedenfalls zeigt sie zumindest, dass an die Fachkenntnisse der an der Baumschau Beteiligten – soll die Baumschau wirkungsvoll sein – vielleicht doch ein höheres Anforderungsprofil zu stellen ist als es bisher die Rechtsprechung mit dem Hinweis auf den erfahrenen, aber nicht notwendig mit den Kenntnissen eines Forstspezialisten versehenen Bediensteten beschrieben hat.

Knappe Kassen, wenig Personal: Die Gerichte werden in dieser Situation den Trägern der Straßenbaulast kaum helfen können. Sie sind an dieser Stelle zu einer solchen Hilfeleistung auch nicht berufen, wenngleich gerade im Bereich der Verkehrssicherungspflicht nach ständiger Rechtsprechung und völlig zu Recht auch wirtschaftliche Zumutbarkeit und Finanzierbarkeit ihren Stellenwert haben. Jedenfalls bei der Gefahr größerer Schäden an Leib und Leben aber – Gefahren vor allem, die man wegen ihres plötzlichen Auftretens nicht abwenden kann – erscheint das Merkmal des wirtschaftlich Zumutbaren und das fiskalische Problem der Finanzierbarkeit durch die Allgemeinheit kaum geeignet, die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht zu begrenzen. Will man die Alleen, geht es nicht ohne oft aufwändige Pflege und damit nicht ohne erhebliche Kosten.

IV. Alleen – Gefährliches Verkehrshindernis oder verkehrsgerechte Sicherung ?

In auffallendem Gegensatz zur Fülle der gerichtlichen Entscheidungen, die sich mit der Verkehrssicherungspflicht im Zusammenhang mit der Baumpflege und daraus resultierenden Amtshaftungsansprüchen befassen, finden sich zur Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen die öffentliche Hand unter dem Gesichtspunkt der Amts- oder Staatshaftung allein dafür haftet, dass sie Alleen unterhält, sie sichert und neu anlegt, keine Rechtsprechung. Es sind immerhin Alleen, gegen deren Baumbestand, folgt man einer immer wieder zitierten Statistik, jährlich 1.800 Menschen gefahren und dabei zu Tode gekommen sind. Bislang jedenfalls ist in meinem Senat, dessen Zuständigkeit immerhin einen erheblichen Teil des Alleenbestandes in Deutschland abdeckt, und auch bei den nachgeordneten brandenburgischen Landgerichten noch nicht in einem Fall ein Amtshaftungsanspruch mit dieser Begründung geltend gemacht worden.

1. Rechtlicher Lösungsansatz: Schutz vor Baumunfällen als staatliche Aufgabe

In einem Rechtsgutachten aus dem Jahre 2001 geht Prof. Dr. Gerrit Manssen, Regensburg, der Frage nach, inwieweit es auch zur Vermeidung von Amtshaftungsansprüchen oder gar zur Vermeidung strafrechtlicher Verantwortlichkeit geboten ist, der aus verkehrstechnischer Sicht erhobenen Forderung nachzukommen, neben vorhanden oder neuen Landstraßen Bäume nicht oder nur in einem Abstand anzupflanzen (Manssen selbst zitiert Forderungen von mindestens 10 m, in Kurven 26 m Abstand), durch den Kollisionen mit Bäumen weitgehend ausgeschlossen werden sollen. Er kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, die verfassungsrechtliche Garantie des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verpflichte die Straßenbauverwaltung, im Hinblick auf das Unfallgeschehen risikominimierend und risikovorbeugend zu handeln. Mit dieser Schutzpflicht sei ein (Neu-)Anpflanzen von Bäumen am Straßenrand bei Landstraßen nur vereinbar, wenn durch geeignete passive Schutzeinrichtungen einer Kollision von Pkw und Baum entgegengewirkt werde. Ohne geeignete passive Schutzeinrichtungen sei das Anpflanzen von Bäumen am Straßenrand ein Verstoß gegen die dem Straßenbaulastträger obliegende Straßenverkehrssicherungspflicht.

2. Verkehrstechnischer Lösungsansatz

a) „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“ (ESAB)

Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erarbeiteten, allerdings wohl noch immer im Diskussionszustand befindlichen „ESAB“ kommen unter 4.1. für Baumpflanzungen zu folgenden Ergebnissen:

- Einzelbäume, Baumgruppen und Baumreihen können an Straßen unbedenklich nur dort gepflanzt werden, wo sie von Fahrzeugen, die von der Fahrbahn abkommen, nicht erreicht werden können.
- Pflanzungen neuer Bäume außerhalb dieser vorhandenen Bereiche erzeugen erhebliche Gefährdungen. Diese sind zwar geringer, wenn die Bäume in größeren seitlichen Abständen gepflanzt werden; sie bleiben jedoch selbst bis zu großen Abständen bestehen. Auch die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit begrenzt die neuen Gefährdungen nur dann auf ein akzeptables Maß, wenn deren Beachtung durchgesetzt wird.
- Sollen in begründeten Fällen Allees, Baumreihen oder Baumgruppen entlang von Straßen außerhalb der vorgenannten unbedenklichen Bereiche gepflanzt werden, so ist nach den RPS zu prüfen, ob und wo der Verkehr gegenüber diesen neuen seitlichen Hindernissen durch passive Schutzeinrichtungen zu sichern ist.

- Bäume können am Fahrbahnrand ohne passive Schutzvorrichtungen i.d.R. nach den RPS gepflanzt werden, wenn die Geschwindigkeit auf höchstens 70 km/h beschränkt und der Abstand der Baumpflanzungen zum Fahrbahnrand 4,50 m nicht unterschreitet. Auf die Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist dann hinzuwirken.
- Gegen Baumreihen oder alleeartige Bepflanzungen entlang von Wirtschaftswegen sowie an selbstständigen Geh- und Radwegen bestehen keine Sicherheitsbedenken. Hier können Bäume dem Radfahrer und Fußgänger Schatten spenden und landschaftsgestalterische Funktionen übernehmen.

*b) „Nachhaltige und verkehrsgerechte Sicherung der Alleen in Brandenburg“
(Runderlass vom 24.11.2000)*

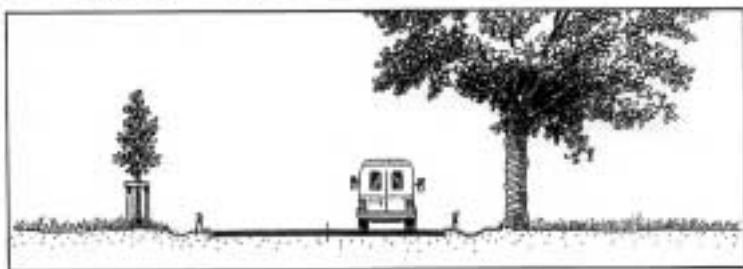
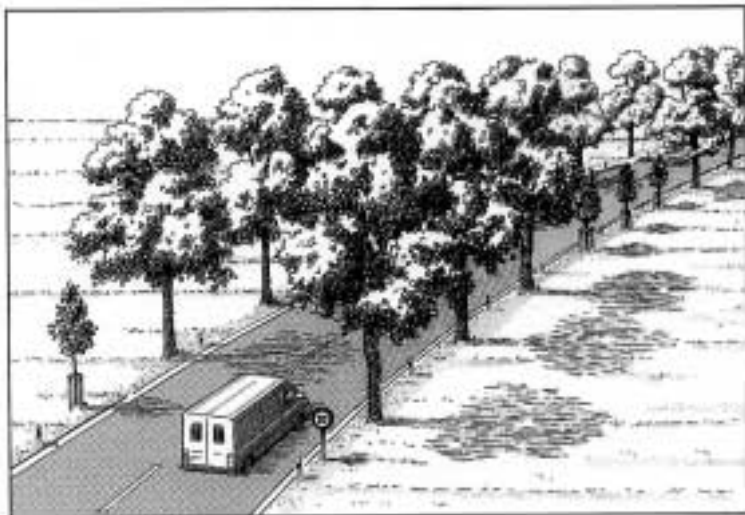
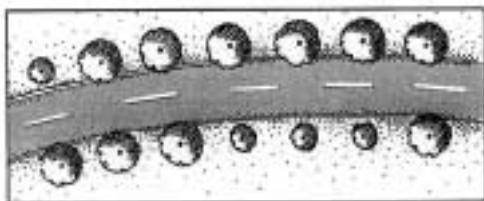
Im gemeinsamen Runderlass ist die nachhaltige und verkehrsgerechte Sicherung der Alleen in Brandenburg auf eine neue Grundlage gestellt worden. Im Kern sieht er vor, den Verkehr in den Alleen deutlich zu verlangsamen und den für die Erreichbarkeit und Entwicklung der peripheren Räume erforderlichen überregionalen Wirtschaftsverkehr durch Schaffung eines „Blauen Netzes“ (vgl. Anlage 1) aus den Alleen zu verlegen bzw. gegen das Abkommen von der Fahrbahn zu schützen. Im Einzelnen der Erlass:

- In Alleen, die insgesamt vital sind und eine gesicherte Lebenserwartung von mehreren Jahrzehnten haben, werden einzelne Bäume, die z.B. aufgrund der Verkehrssicherheit entfernt werden müssen, nachgepflanzt. Die Nachpflanzung erfolgt in der betreffenden Allee in vorhandenen Baumlücken im Verhältnis 1:1. Dabei wird die bisherige Baumflucht eingehalten (vgl. Anlage 2).
- Werden Baumalleen oder Teile davon für Straßenbaumaßnahmen entfernt, ist an anderen Straßen ein Ersatz durch die Anlage neuer Alleen oder Baumreihen zu gewährleisten.
- An Bundes- und Landesstraßen, die nicht zum Blauen Netz gehören, werden größere Lücken in vorhandenen Alleen (ab 100 m bis 1 km) durch Pflanzungen auf der dem Verkehr abgewandten Seite des Straßengrabens ergänzt. Der Pflanzabstand beträgt dabei in der Regel 4,50 m vom Fahrbahnrand. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf diesen Straßen durchgehend beschränkt (vgl. Anlage 3).
- An den etwa 900 km besonders leistungsfähiger Hauptverkehrsstraßen („Blaues Netz“) werden einzelne ausfallende Bäume in vitalen Alleen in der Baumflucht nachgepflanzt (vgl. Anlage 4).
- An Rad- und Wirtschaftswegen, die parallel zu den Hauptverkehrsstraßen verlaufen, werden Baumreihen auf der straßenabgewandten Seite gepflanzt.



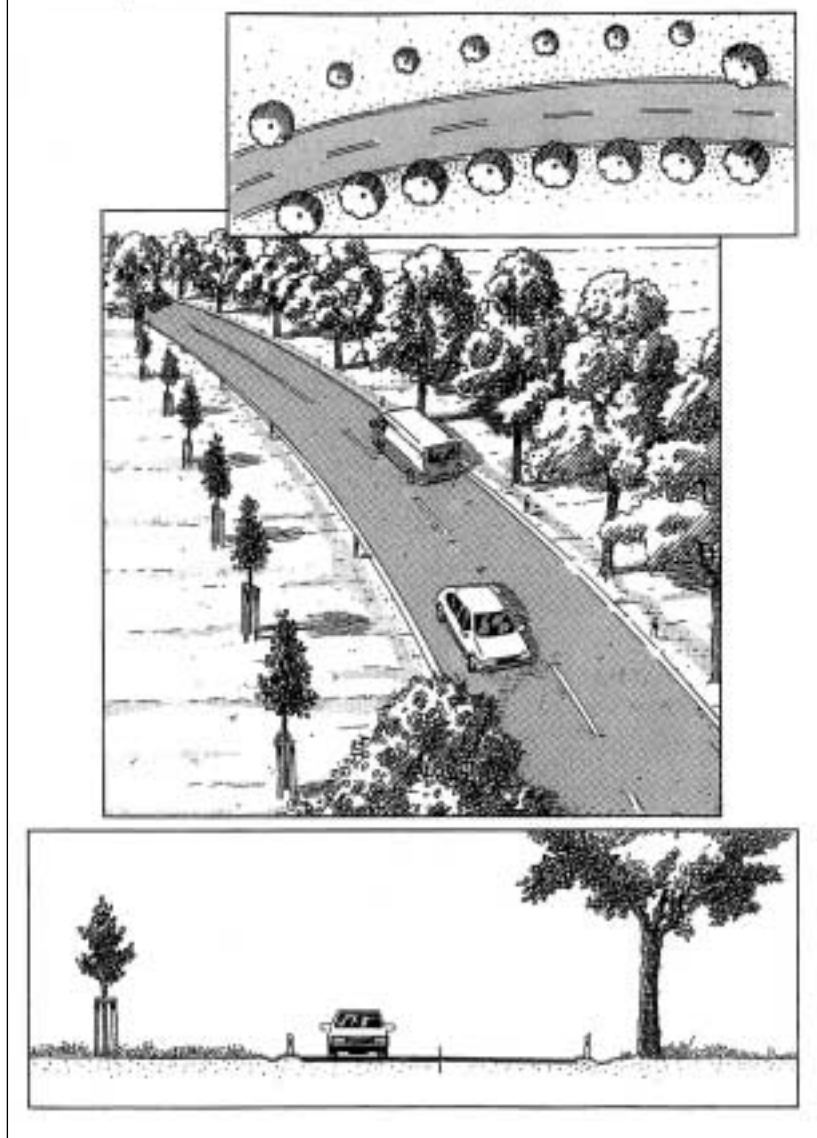
Anlage 1

Lückebepflanzung bei geschwindigkeitsbegrenzten Strecken



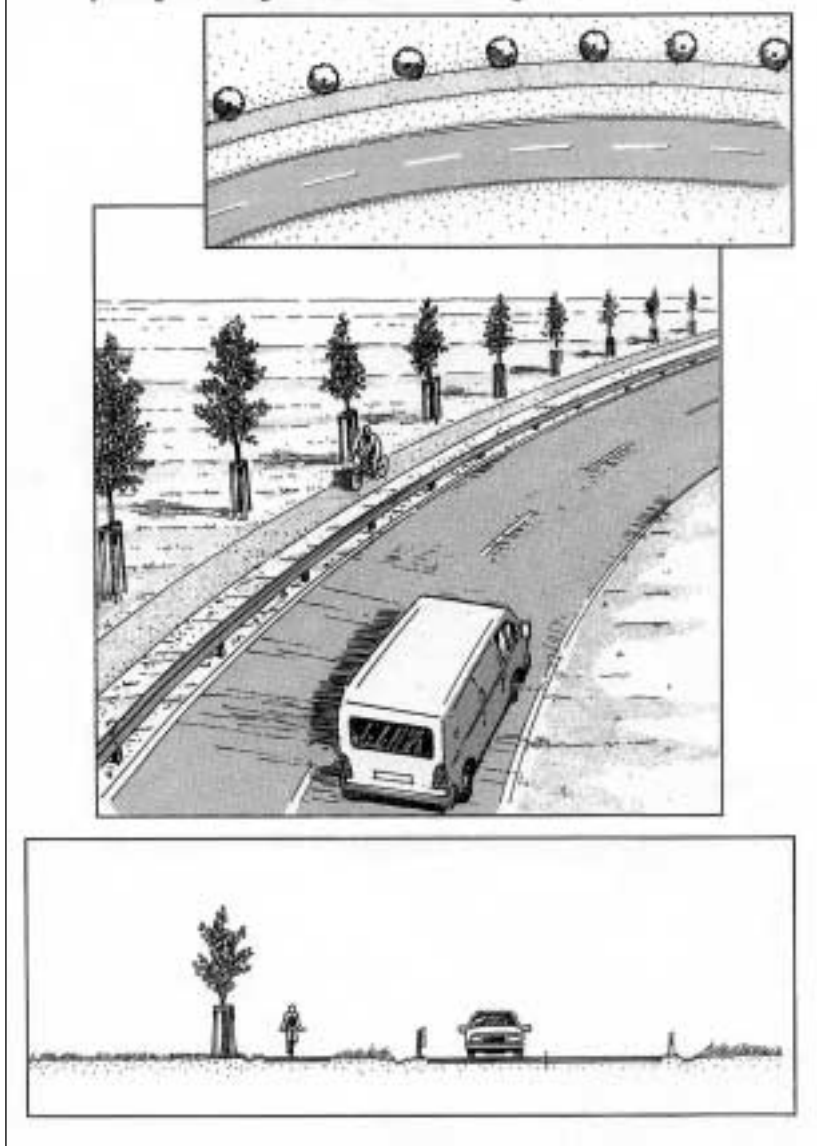
An Unfallstrecken: Schutzplanken, Radwege, gleichartige Kreuzungen als Knotenverkehrsfläche

Schließen größerer Baumflächen an nicht dem Blasen Netz zugehörigen Straßen



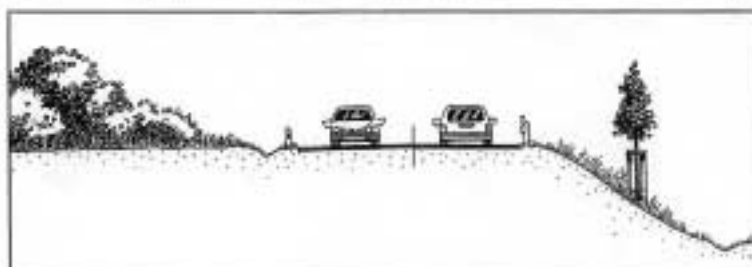
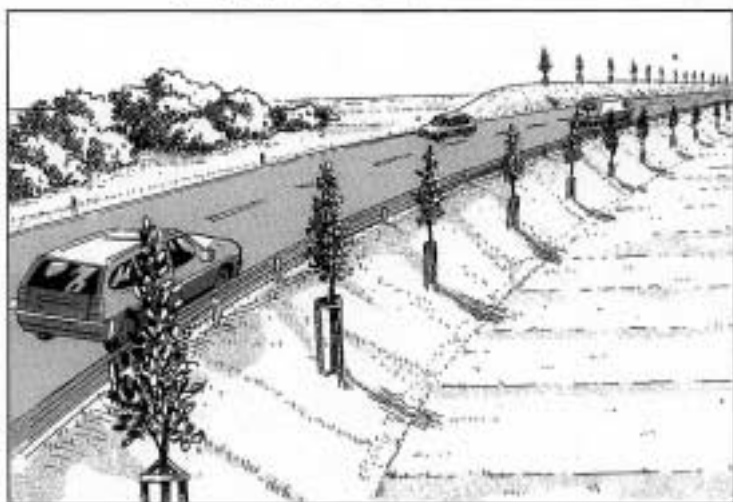
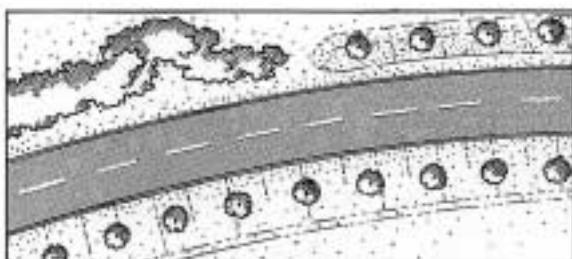
Anlage 3

Baumpflanzung an straßenbegleitenden Rad- und Wirtschaftswegen

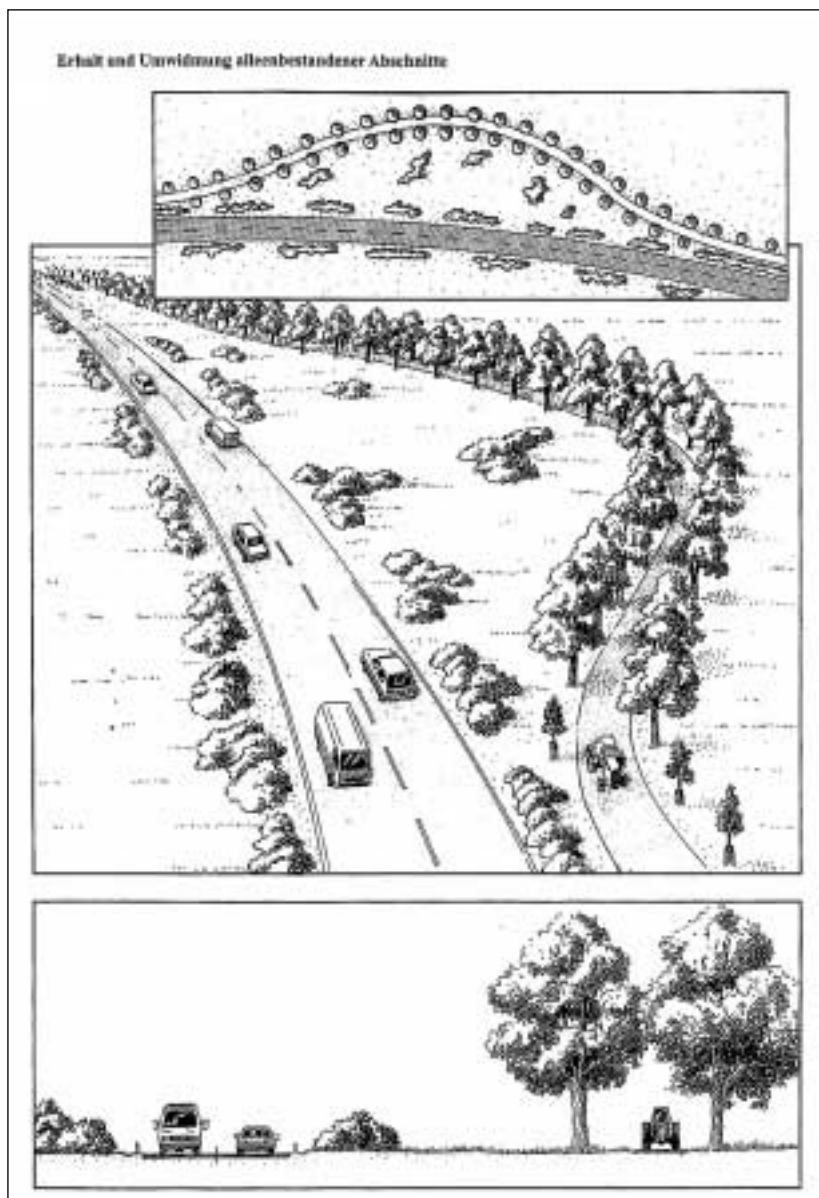


Anlage 4

Ökologisch hochwertige Bepflanzung an den dem Hauptverkehr dienenden Bundes- und Landesstraßen
(Blauer Netz)



Anlage 5



Anlage 6

- Bei Straßen des Blauen Netzes, die neu trassiert werden, erfolgen im Rahmen des Ausbaus durchgängig und auf ihrer ganzen Länge ökologisch hochwertige Begrünungsmaßnahmen. In Abhängigkeit von der Verkehrssicherheit (z.B. hinter Schutzplanken) und vorhandenem Platz können auch Baumreihen gepflanzt werden (vgl. Anlage 5).
- Vitale Alleen in Abschnitten von bisherigen Bundes- und Landesstraßen, die – etwa aufgrund einer Neutrassierung – künftig nicht mehr zum Blauen Netz gehören, bleiben erhalten. Diese Abschnitte sollen z.B. dem langsamen Verkehr gewidmet oder zu Radwegen umgestaltet werden. Sollten an diesen herabgewidmeten Straßen bisher keine Alleen vorhanden sein, werden dort neue Baumreihen gepflanzt (vgl. Anlage 6).
- An zum Zeitpunkt des Ausbaus baumfreie Straßenabschnitte, die bei der Neutrassierung abgestuft werden, werden in angemessenem Umfang Alleen/Baumreihen neu angepflanzt.
- Alleen in Kreuzungs- und Mündungsbereichen der Hauptverkehrsstraßen können nur im Rahmen der Verkehrssicherheit erhalten werden.

3. Fazit

Ob sich tatsächlich allein aus der Neuanpflanzung von Alleen schon Amtshaftungsansprüche gegen die Träger der Straßenbaulast herleiten lassen, erscheint mir eher zweifelhaft. Es bleibt auch sehr die Frage, ob die Erfüllung landschaftsästhetischer Zwecke wirklich ebenso wirkungsvoll durch Anpflanzungen entlang von Rad-, Feld- und Wanderwegen erfüllt werden kann. Wer die Landschaft des Nordens und Ostens kennt und wem sie Heimat ist, der weiß, dass es schon angesichts der großen Feldfluren und der Weite des Landes kaum damit getan ist, hier und da Rad- und Wanderwege zu bepflanzen, so begrüßenswert das im Einzelfall sein mag. Was dem Süden die Alpen und die Mittelgebirge sind, sind dem Norden nun einmal seine Alleen. Ohne sie ist der Norden und Osten ärmer. Abgesehen von der wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus sind sie auch Heimat und Ebenmaß und mehr als bloße „Ausbreitungshilfen für Spinnen und Käfer“.

Eine unmittelbar aus der Verfassung exakt bis hin zur meteregenauen Festlegung auf bestimmte Abstände herzuleitende Pflicht, Neuanpflanzungen an Straßen zu unterlassen oder gar bestehende Alleen abzuholzen, sehe ich nicht. Das würde das Grundgesetz wohl auch überfordern. Die Pflicht aber, das Problem nicht konzeptionslos zu verdrängen, sondern angemessen darauf zu reagieren, kann sich möglicherweise doch aus der verfassungsrechtlichen Garantie des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG herleiten lassen. Konzeptionsloses Agieren bei Neuanpflanzung wie bei Lückenpflanzung mag den

Gedanken auch an Amtshaftungsansprüche vielleicht doch nicht ganz fernliegend erscheinen lassen. Über Einzelheiten eines Alleenkongzeptes wie das des Landes Brandenburg mag man streiten. Es ist jedenfalls mehr als kompromissloser und kongzeptionsloser Umgang mit einem Problem, dem jedes Jahr viele Hundert Menschenleben zum Opfer fallen.

V. Zusammenfassung

Im Ergebnis zeigt sich, dass das Vorhandensein von Alleen allein – auch bei Neuanpflanzungen – kaum geeignet sein dürfte, Amtshaftungsansprüche zu begründen. Aus der Verkehrssicherungspflicht als solcher folgt weder eine Verpflichtung, bestehende Alleen zu beseitigen, noch ein Verbot, neue Alleen anzupflanzen. Das dürfte jedenfalls gelten, wenn kongzeptionell verantwortlich mit den Alleen umgegangen wird. Zu einem solchen Kongzept können insbesondere ein System von alleefreien Schnellstraßen und hinsichtlich des verbleibenden Alleennetzes eine überwachte Geschwindigkeitsbeschränkung und die Anbringung von Schutzvorrichtungen gehören.

Andererseits dürfte hinsichtlich der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gerade bei Alleen der Gesichtspunkt des wirtschaftlich Zumutbareren häufig kaum geeignet sein, Amtshaftungsansprüche auszuschließen oder zu begrenzen. Gerade die pflegerische Vernachlässigung der Alleen in der Vergangenheit führt heute zu Erscheinungsformen, die eine sehr intensive und kostenträchtige Pflege nach sich ziehen. Das gilt zumal auch deshalb, weil viele der heute über 100 Jahre alten Alleen in absehbarer Zeit ihr Altersziel erreicht haben werden.

Unter diesen Umständen erscheint es durchaus überlegenswert, im Rahmen des Alleenkongzeptes im Einzelfall statt einer Lückenfüllung selbst dann eine Neuanpflanzung in angemessenen Abstand zur Fahrbahn vorzunehmen, wenn vielleicht auch der vorhandene alte Baumbestand noch einige Jahre Lebenszeit vor sich haben könnte.

Verkehrssicherungspflicht: Inhalt, Grenzen, Finanzierbarkeit

– Verkehrssicherungspflicht bei Straßenbaustellen: Inhalt, Umfang und rechtliche Konsequenzen ihrer Verletzung –

Dr. Joachim Reitenspiess, Rechtsanwalt, Nürnberg

I. Problemstellung

Ein stetig wachsender Individual-, vor allem aber Schwerlastverkehr auf unseren Straßen führt zwangsläufig auch zu einem höheren Verschleiß der Fahrbahndecken und damit zunehmend zur Notwendigkeit ihrer Instandsetzung. Um Kapazitäten zu erhöhen, werden verstärkt Straßen um- und ausgebaut; Arbeiten im Untergrund tun ein Übriges, dass sich Verkehrsteilnehmer immer mehr mit Straßenbaustellen konfrontiert sehen. Solche Baustellen führen üblicherweise zu Verkehrsbehinderungen, da sie durch Einengungen eine Verminderung des Straßenquerschnitts und damit eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses verursachen. Neben sonstigen negativen Begleiterscheinungen führt dies auch zu einer erhöhten Unfallgefahr, die einmal von dieser Veränderung des Verkehrsflusses, aber auch von immanenten Gefahren des Baustellenbetriebs selbst herrühren. Besonders augenfällig wird dies in Fällen, wo der Verkehr auf mehrspurigen und voneinander abgetrennten Fahrbahnen bei Sperrung einer Seite auf die Fahrbahn des Gegenverkehrs ohne räumliche Abtrennung übergeleitet werden muss.

Vor diesem Hintergrund sind zur Minimierung von Unfällen an die Gestaltung und Abwicklung solcher Baustellen gesteigerte Anforderungen zu stellen, an die sich bei deren Nichtbeachtung neben zivilrechtlichen Haftungsfolgen unter Umständen auch strafrechtliche Sanktionen für die Verantwortlichen knüpfen können. Diese Problematik soll im Folgenden näher untersucht werden.

II. Verkehrstechnische Aufarbeitung

In den vergangenen Jahren haben sich Studien mehrfach mit dem Problem der Vermeidung von Unfällen bei Baustellen beschäftigt, auch wurde das Unfallgeschehen statistisch ausgewertet, um dadurch Rückschlüsse auf die Unfallursachen und in einem zweiten Schritt auf ihre Vermeidbarkeit zu ermöglichen.

1. So hat z. B. die Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach, im Jahr 1995 ein Forschungsprojekt vergeben, dessen Ziel es war, eine Ver-

besserung der Verkehrssicherheit von Arbeitsstellen auf Bundesautobahnen zu erreichen¹. Die Studie bestätigte zunächst als überwiegende Unfallursache im Baustellenbereich eine dem veränderten Verkehrsfluss nicht angepasste, zu hohe Geschwindigkeit, die vor allem im Zulaufbereich häufig zu Auffahrunfällen und im Überleitungsbereich zum Abkommen von der Fahrbahn führte. Als weitere wesentliche Unfallursache wurde die Einhaltung eines ungenügenden Sicherheitsabstands festgestellt. Durchgeführte Versuche mit geänderten Verkehrsführungen bzw. Ausschilderungen führten zu dem weiteren Ergebnis, dass die Fahrstreifenbreite aus Sicherheitsgründen nicht unter 2,50 m verringert werden sollte (selbst eine solche Breite verursacht beim Befahren – vor allem neben einem LKW – regelmäßig einen erhöhten Adrenalinausstoß, wie jeder sicher schon einmal selbst festgestellt hat). Optische Maßnahmen sowie eine verdichtete Beschilderung im Vorlaufbereich bewirkten, den Verkehrsfluss zu homogenisieren und auch die Geschwindigkeiten zu reduzieren. Allerdings waren diese Maßnahmen mit einem zusätzlichen finanziellen Aufwand verbunden, der seinerzeit überschlägig mit DM 6.100,00 bis DM 44.000,00 pro Monat ermittelt wurde. Es wurde angeregt, diese Maßnahmen bei der seinerzeit anstehenden Neufassung der „Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)“, die unten noch eingehend behandelt wird, zu berücksichtigen.

2. Sehr aufschlussreiche Zahlen über das Unfallgeschehen auf Autobahnen lieferte auch die Statistik „Das Unfallgeschehen auf Autobahnen in Bayern 1999-2001“ der Zentralen Unfallauswertung im Straßenbau in Bayern bei der Autobahndirektion Südbayern. Dort wurden sämtliche Unfälle in diesem Zeitraum im Zusammenhang mit Baustellen erfasst und den übrigen „normalen“ Autobahnunfällen gegenübergestellt. Dazu einige Zahlen:

a) Unfälle mit Personenschäden

Im fraglichen Zeitraum wurden insgesamt 16.385 derartiger Unfälle erfasst, davon ereigneten sich 409 oder 2,5 % in Baustellen. Folge waren (absolut) 551 Todesopfer, 4.657 Schwer- und 22.283 Leichtverletzte. Dem standen bei Baustellen 7 Todesopfer, 90 Schwer- und 570 Leichtverletzte gegenüber. Dabei fällt auf, dass sich die Zahl der Leichtverletzten gemessen am Anteil der Baustellenunfälle von 2,5 % nahezu im Rahmen der Gesamtstatistik hält, während die Anzahl der Schwerverletzten um ca. 10 % und die

¹ Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, veröffentlicht in der Reihe „Verkehrstechnik“, Heft V 28.

Anzahl der Todesopfer sogar um 50 % unter dem liegt, was man bei linearer Umrechnung der Unfallzahlen bei Baustellen erwarten müsste. Dies dürfte seine Ursache wohl darin haben, dass in Baustellen regelmäßig mit erheblich reduzierter Geschwindigkeit gefahren wird, die in der Summe zu weniger schweren Kollisionen führt.

Vor allem bestätigte die Untersuchung das Ergebnis der oben erwähnten Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen, wonach überhöhte Geschwindigkeit und zu geringer Sicherheitsabstand ganz wesentliche Ursachen von Baustellenunfällen sind. So spielte die Geschwindigkeit bei insgesamt 6.400 und der zu geringe Sicherheitsabstand bei weiteren 3.725 der Gesamtunfälle eine Rolle, was in der Summe einem Anteil von rund 63 % am gesamten Unfallgeschehen entspricht. Bei Baustellenunfällen fällt das Ergebnis weit deutlicher aus. Dort waren 203 Unfälle auf nicht angepasste Geschwindigkeit und 154 Unfälle auf zu geringen Sicherheitsabstand zurückzuführen, was in der Summe einem Anteil von immerhin rund 87 %, bezogen auf die Gesamtzahl der Baustellenunfälle, entspricht.

Keine signifikanten Abweichungen ergaben sich unter Berücksichtigung des Unfallzeitpunkts (Tageszeit), während bei Nässe sogar geringere Unfallzahlen in Baustellen festzustellen waren, was wohl darauf zurückzuführen ist, dass Nässe bei höheren Geschwindigkeiten (Aquaplaning) eher als Unfallursache in Betracht kommt. Zu beobachten war auch eine erhöhte Beteiligung von Lkw bei Baustellenunfällen (24 % gegenüber 16 % des gesamten Unfallgeschehens).

b) Unfälle unter Einbeziehung auch reiner Sachschadensunfälle

Insoweit wurden im fraglichen Zeitraum insgesamt 38.648 Unfälle registriert, davon 1.292 oder 3,3 % in Baustellen. Auch hier zeigte sich, dass immerhin noch rund 700 Baustellenunfälle oder umgerechnet 54 % auf nicht angepasste Geschwindigkeit oder zu geringen Sicherheitsabstand zurückzuführen waren. Vor allem stieg die Anzahl der unfallbeteiligten Lkw von lediglich rund 12,5 % Beteiligung bei allen Unfällen auf wiederum über 24 % bei Baustellenunfällen.

Es zeigte sich also im Ergebnis, dass Baustellenunfälle ein erheblicher Faktor im Gesamtunfallgeschehen sind. Wenn es daher gelänge, Baustellen sicherer und den Verkehrsfluss homogener zu gestalten, würde das vor diesem Hintergrund zweifelsohne zu einer Senkung der Unfallzahlen führen.

III. Rechtliche Betrachtungen

1. Welche rechtlichen Grundlagen beschäftigen sich konkret mit der Art und dem Umfang der Absicherung von Straßenbaustellen?

Gesetzlich normiert ist die Verpflichtung zur verkehrssicheren Gestaltung und Abwicklung von Baustellen in § 43 Abs. 3 Nr. 2 StVO und der dazu ergangenen Verwaltungsvorschrift. In letzterer ist bestimmt, dass die Sicherung von Arbeitsstellen (Baustellen) und der Einsatz von Absperrgeräten nach der eingangs bereits erwähnten „*Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) zu erfolgen*“ habe, „*die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.*“ Auf diese wird unten, wie gesagt, noch näher einzugehen sein.

Ergänzend regelt § 44 StVO die Zuständigkeiten in diesem Zusammenhang. Danach sind grundsätzlich die Straßenverkehrsbehörden für die Sicherheit von Baustellen zuständig. Wer im Einzelfall Straßenverkehrsbehörde ist, richtet sich nach dem jeweiligen Landesrecht. In der Regel sind dies die Kreisverwaltungen oder die kreisfreien Städte, für Autobahnen die Regierungspräsidien, Bezirksregierungen oder Obersten Landesbehörden. Bei Straßenbauarbeiten sind die involvierten Straßenbaubehörden zum Erlass verkehrsrechtlicher Anordnungen befugt, Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden gehen aber gegebenenfalls vor (§ 45 Abs. 2 S. 1 StVO). Wer im Einzelfall Straßenbaubehörde ist, ergibt sich wiederum aus dem jeweiligen Landesrecht und hier regelmäßig aus den Landesstraßen- und Wegegesetzen. Für die Bundesstraßen und Autobahnen ist auf die Zuständigkeitsverordnungen der Länder zu verweisen, die auf der Ermächtigungsgrundlage des § 22 BFernStrG erlassen wurden.

Schließlich regelt § 45 Abs. VI StVO i.V.m. der dazu ergangenen VwV die Verpflichtung der Straßenbaubehörde, von Straßenbauunternehmern vorgelegte Verkehrszeichenpläne auf ihre Richtigkeit und Sachgerechtigkeit zu überprüfen.

2. Auf dieser gesetzlichen Grundlage finden sich umfassende und für die Sicherung von Baustellen maßgebliche Regelungen in der bereits erwähnten „*Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)*“². Ergänzt wird die RSA durch „*Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen (ZTV-SA)*“³, die durch „*Technische Lieferbedingungen (TL Anhänge 3 und 4)*“

2 Dokument-Nr. B 5707/Verkehrsblatt-Verlag.

3 Dokument-Nr. B 5761/Verkehrsblatt-Verlag.

abgerundet werden. Entsprechend der Bestimmung in der VwV-StVO zu § 43 Abs. 3 Nr. 2 I hat der Bundesverkehrsminister mit seinem Erlass vom 30.01.1995⁴ zunächst die RSA und mit Erlass vom 12.08.1997⁵ die ZTV-SA für den Bereich der Bundesfernstraßen eingeführt. Dem sind die Länder für ihren Bereich mit entsprechenden Erlassen gefolgt, so dass RSA und ZTV-SA nunmehr in ganz Deutschland eingeführt und demnach aufgrund der Erwähnung in der VwV-StVO zu § 43 Abs. 3 Nr. 2 I von allen mit dem Straßenbau befassten Behörden und Unternehmern verbindlich anzuwenden bzw. umzusetzen sind. Hinzuweisen ist an dieser Stelle noch darauf, dass in der VwV-StVO zu § 43 Abs. 3 Nr. 2 II festgelegt ist, dass die RSA in Verbindung mit der VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 II für die dort erwähnten Absperrgeräte sogar den „Stand der Wissenschaft und Technik“ wiedergibt, was für die Festlegung des Umfangs der Verkehrssicherungspflicht bei Baustellen von maßgeblicher Bedeutung ist.

3. Welchen Inhalt haben nun die RSA und die ZTV-SA, was ergibt sich daraus explizit im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht bei Baustellen und wie sieht die Rechtsprechung die Anforderungen in diesem Zusammenhang?

a) In ihrem Teil A gibt die RSA zunächst Hinweise auf Grundbegriffe und Grundsätze, beschäftigt sich aber auch mit den bereits dargestellten Zuständigkeiten, der Verkehrssicherungspflicht und vor allem der Überwachung der Einrichtung und Unterhaltung von Baustellen (speziell Ziffern 1.3.1, 1.3.3 und 1.6). Einzelheiten der baulichen Ausgestaltung von Baustellen sind den Teilen B (innerörtliche Straßen), C (Landstraßen) und D (Autobahnen) zu entnehmen, hier vor allem die Regel- und Musterpläne zur Ausschilderung von Baustellen. Die RSA enthält Regelungen zur *verkehrsrechtlichen* Sicherung von Baustellen etc., während die bereits erwähnten ZTV-SA in Verbindung mit den technischen Lieferbedingungen (TL) – wie der Name bereits sagt – Regelungen zur Vertragsgestaltung bei der – strikt zu beachtenden – Durchführung von Straßenbaustellen enthalten, die von den Auftraggebern der öffentlichen Hand den Verträgen mit Unternehmern zugrundegelegt werden sollen. Die ZTV-SA enthalten insofern Regelungen bezüglich der *verkehrstechnischen* Sicherung von Baustellen, stellen daher eine Ergänzung zur VOB/B und C dar. Gemäß dem erwähnten Einführungserlass vom 12.08.1997 i. V. m. den Einführungserlassen der Länder sind die mit der Auftragsvergabe befassten Fachdienststellen zwingend gehalten, die ZTV-SA entsprechenden Verträgen ausnahmslos zugrunde zu legen.

4 Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/1995 StB 13/StV 12/38.59.10-02/111 BAST 94.

5 Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 34/1997 StB 13/38.5910-02/84 BAST 97.

b) Nach der Grunddefinition in Ziffer 1.1 Teil A RSA werden als Arbeitsstellen (Baustellen) an Straßen solche Stellen bezeichnet, bei denen Verkehrsflächen vorübergehend für Arbeiten abgesperrt werden, wobei Anlass hierfür Arbeiten an der Straße selbst, neben oder über der Straße, an Leitungen in oder über der Straße sowie Vermessungsarbeiten sein können. Sicherungsmaßnahmen an Arbeitsstellen dienen dem Schutz der Verkehrsteilnehmer (Verkehrsbereich) *und* der Arbeitskräfte sowie der Geräte und Maschinen in der Arbeitsstelle (Arbeitsbereich). Die RSA unterscheidet grundsätzlich zwischen Arbeitsstellen von längerer Dauer und solchen von kürzerer Dauer, was Auswirkungen auf Art und Umfang der Absicherungsmaßnahmen hat. Nach der in Ziffer 1.1 Abs. 4 gegebenen Definition sind Arbeitsstellen von längerer Dauer solche, die mindestens einen Kalendertag durchgehend und ortsfest aufrechterhalten werden. Seinen Niederschlag findet dies z. B. in Ziffer 1.5 Teil A RSA, die bestimmt, dass etwa bei größeren Baustellen ein entsprechendes Verkehrskonzept durch die Behörde zu erarbeiten sei. Zu erwähnen wäre schließlich noch Abs. 7 der genannten Ziffer, der bestimmt, dass die einschlägigen Schutz- und Sicherheitsvorschriften (z. B. UVV) nicht Gegenstand der Richtlinie sind, also in jedem Falle *daneben* beachtet werden müssen.

c) Von ausschlaggebender Bedeutung für die im Rahmen von Straßenbaustellen zu beobachtende Verkehrssicherungspflicht sind die Regelungen in Ziff. 1.3.1 und 1.3.3 Teil A RSA.

Nach Ziffer 1.3.1 obliegt die Verkehrssicherungspflicht demjenigen, der im öffentlichen Straßenraum Arbeiten ausführt oder ausführen lässt. Dabei besteht die Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers neben derjenigen des Straßenbaulastträgers und neben der Verkehrsregelungspflicht der Straßenverkehrsbehörde, die also auch bei vertraglicher Überwälzung der Verkehrssicherungspflicht auf Private im Obligo bleiben. Sie betrifft den gesamten Baustellenbereich und endet erst dann, wenn der Unternehmer die tatsächliche Herrschaft über die Arbeitsstelle nicht mehr ausübt, sie also entweder vollständig geräumt oder aber endgültig verlassen hat. Dies entspricht den allgemein bekannten Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 BGB, wie sie von Lehre und Rechtsprechung entwickelt worden sind (wobei sie in den Landesgesetzen in der Regel als Amtspflicht ausgestaltet ist). Danach ist derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenlage schafft bzw. andauern lässt, verpflichtet, die ihm zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, die zur Abwehr der daraus Dritten erwachsenden Gefahren notwendig sind⁶. Es würde den

6 Z. B. BGHZ 60, 54.

Rahmen dieses Referats sprengen, die allgemeine Verkehrssicherungspflicht in allen ihren Ausformungen darzustellen, weshalb hierzu auf die einschlägige Kommentarliteratur und Rechtsprechung verwiesen werden darf. Im Folgenden wird die Rechtsprechung daher nur insoweit berücksichtigt bzw. dargestellt, als sie sich mit den speziellen Gegebenheiten von Straßenbaustellen befasst.

4. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich aus der Zielsetzung, Dritte vor solchen Gefahren zu schützen, mit denen sie nach Sachlage nicht zu rechnen brauchen und auf die sie sich demzufolge auch nicht einrichten können bzw. eingerichtet haben.

a) Es gilt das Stichwort von den „legitimen Erwartungen des Verkehrs“⁴⁷. Bezogen auf Baustellen sind Maßstab für die Beurteilung erforderlicher Sicherheitsmaßnahmen vor allem Art und Ausmaß der von der Arbeitsstelle ausgehenden Gefahr, insbesondere ihre Erkennbarkeit, aber auch Art und Umfang des betroffenen Verkehrs⁸. Dabei hat die Rechtsprechung im Hinblick auf die Erkennbarkeit von baustellenimmanenten Gefahren stets die Eigenverantwortung der betroffenen Verkehrsteilnehmer betont. So muss der Verkehrsteilnehmer die Straße regelmäßig so hinnehmen, wie sie sich ihm darbietet⁹. Eine Pflicht zur Beseitigung von oder Warnung vor Gefahren besteht nur dort, wo solche nicht oder nicht ohne weiteres erkennbar sind¹⁰. Den Verkehrsteilnehmer trifft ansonsten im Baustellenbereich eine gesteigerte Sorgfaltspflicht, im Rahmen derer er sich auf die üblichen Behinderungen und Erschwernisse einzustellen hat¹¹.

Die Verkehrssicherungspflicht beginnt mit den ersten Maßnahmen zur Einrichtung der Baustelle und endet regelmäßig mit deren endgültiger Beseitigung. Nach Räumung der Baustelle und Wiedereröffnung des Verkehrs hat etwa ein beauftragter Bauunternehmer regelmäßig keine direkte Einwirkungsmöglichkeit mehr, so dass seine Verkehrssicherungspflicht beendet ist¹². Allerdings können sich auch nachwirkende Pflichten ergeben, etwa wenn von dem durch die Arbeiten verursachten Straßenzustand noch Gefahren für den Verkehr ausgehen, wie z. B. loser Splitt auf einer frischen Straßendecke. In diesem Fall gehört es zur Verpflichtung des

7 BGH NJW 1989, 1307 (1308); 1994, 3348 (3349).

8 OLG Düsseldorf DAR 1983, 356; OLG Karlsruhe VRS 79, 344.

9 BGH VersR 1979, 1055; OLG Brandenburg DAR 1998, 315.

10 OLG München, VersR 1977, 939; OLG Düsseldorf VersR 1981, 358; Thüringer OLG vom 14.11.00, 3 U 233/00.

11 OLG Köln DAR 1990, 267, dazu aber auch BGH VersR 1975, 714; OLG Nürnberg VersR 1975, 545; Palandt-Thomas § 823 Rn 126.

12 OLG Hamm VersR 1993, 1369; OLG München VersR 1980, 240; OLG Hamburg VersR 1993, 1369.

Straßenbaulastträgers, aber auch des beauftragten Bauunternehmens – falls es damit betraut wurde – durch entsprechende Maßnahmen (z. B. Zeichen 116 zu § 40 StVO) hierauf in geeigneter Weise aufmerksam zu machen¹³. Streitig sind in diesem Zusammenhang Fälle, bei denen die Baustelle nicht geräumt, die Bautätigkeit aber für einen längeren Zeitraum unterbrochen wird. Nach einer Auffassung fällt die Verkehrssicherungspflicht bei längerer Unterbrechung an den Auftraggeber zurück¹⁴, während sie nach einer anderen Auffassung mit der Aufgabe der tatsächlichen Herrschaft über die Baustelle noch nicht endet, sondern auch nach Abschluss der Arbeiten bis zum endgültigen Abbau fortbesteht¹⁵. Dies wird wohl danach zu beurteilen sein, in welchem Zustand sich die Baustelle bei Einstellung der Arbeiten befindet.

b) Die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht beinhaltet neben der verkehrssicheren Abwicklung einer Baustelle auch regelmäßige Kontrollen von vorgenommenen Absicherungsmaßnahmen. Die Kontrollpflicht beginnt bereits mit der Einrichtung der Baustelle und der Überprüfung durch die Polizei oder die Straßenverkehrs- bzw. -baubehörde, ob das ausführende Unternehmen vorschriftsmäßig vorgeht und z. B. die Beschilderung planmäßig und auch zweckmäßig ist, § 45 Abs. 6 StVO in Verbindung mit Ziff. II VwV-StVO sowie Ziff. 1.6.1 Teil A RSA. Ziff. 1.6.2 Teil A RSA legt weiterhin fest, dass die Baustellen im weiteren Verlauf durch die zuständigen Behörden und die Polizei stichprobenartig zu überwachen sind, vor allem nach Arbeitsschluss, in der Nacht und an Sonn- und Feiertagen.

Für den Bereich der vertraglichen Überwälzung auf Private bestimmt Nr. 7 ZTV-SA den Umfang der Überprüfung im Einzelfall durch den Unternehmer ganz konkret. Es ist dort in Abs. 1 von regelmäßigen Kontrollen die Rede, was in Abs. 3 dahingehend konkretisiert wird, dass bei Arbeitsstellen von längerer Dauer diese mindestens 2 x täglich und zwar bei Tagesanbruch und nach Eintritt der Dunkelheit, an arbeitsfreien Tagen mindestens 1 x täglich sowie zusätzlich unverzüglich nach einem Unwetter oder Sturm zu kontrollieren sind, wobei diesbezüglich eine Aufzeichnungspflicht besteht. Es muss gemäß Abs. 4 in diesem Zusammenhang auch für eine entsprechende Rufbereitschaft und/oder einen Notdienst gesorgt werden, um Störungen jederzeit beseitigen zu können. Die Rechtsprechung geht hier zum Teil sogar (deutlich) weiter, wobei von dem Grundsatz auszuge-

13 BGH NJW 1962, 35; OLG Celle vom 30.12.1997, 9 U 132/97.

14 OLG Hamm NJW-RR 87,1507.

15 OLG Schleswig MDR 1982,318.

hen ist, dass sich die zeitlichen Abstände, innerhalb derer solche Kontrollen durchzuführen sind, nach den Umständen und den örtlichen Verkehrsverhältnissen richten¹⁶. Nach den zitierten Entscheidungen können drei bis vier Kontrollen am Tag erforderlich sein, während das OLG Bremen Kontrollen in Abständen von 3 Stunden (!) immerhin als ausreichend angesehen hat. Letztere Auffassung erscheint nach Sachlage und auch im Hinblick auf den dadurch verursachten Kontrollaufwand nach Auffassung des Verfassers doch etwas überzogen.

Folgt man den übrigen Entscheidungen, dürfte es ausreichend sein, eine Kontrolle zwischen 4.00 Uhr und 6.00 Uhr morgens vor Einsetzen des Berufsverkehrs, eine weitere zwischen 12.00 Uhr und dem Einsetzen der Dunkelheit und schließlich eine dritte nach Einbruch der Dunkelheit (Kontrolle der Beleuchtungseinrichtungen) durchzuführen. Bei höherem Verkehrsaufkommen sollte ein viertes Mal gegen Mitternacht kontrolliert werden¹⁷.

Zur Klarstellung sei zu diesem Problemkreis noch einmal angemerkt, dass sich haftungsrechtlich keine Besonderheiten daraus ergeben, dass öffentliche Auftraggeber die Verkehrssicherungspflicht durch Vertrag auf Dritte übertragen. Gemäß der ausdrücklichen Regelung in Ziff. 1.3.1 Teil A RSA lässt dies die Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers und sonstiger hoheitlich Verantwortlicher grundsätzlich unberührt, wenngleich sich die originäre Verkehrssicherungspflicht hier in eine Überwachungspflicht wandelt. Auf die obigen Ausführungen zu dieser Überwachung gemäß Ziff. 1.6.2 Teil A RSA wird verwiesen.

c) Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass es ferner zu den in der RSA/ZTV-SA festgelegten grundlegenden Pflichten eines beauftragten Unternehmens gehört, an der Baustelle Arbeitskräfte zu beschäftigen, die über die erforderlichen Fachkenntnisse zur Absicherung von Baustellen verfügen. Sicherergestellt wird dies durch einen weiteren Einführungserlass des Bundesverkehrsministers vom 16.08.1999¹⁸, mit dem die vertragliche Einbeziehung des Merkblatts über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen (MVAS 1999) mit Wirkung ab 01.01.2001 ebenfalls verbindlich vorgeschrieben worden ist. Danach ist bereits im Rahmen der Angebotsabgabe von Unternehmern die Qualifikation der zu benennenden Verantwortlichen

16 BGH VersR 1957, 202; OLG Brandenburg DAR 1998, 315 sowie Urteil vom 02.02.01, 2 U 35/00; OLG Düsseldorf NJWE-VHR 1996, 161 (162); OLG Koblenz NJWE-VHR 1996, 70; OLG Bremen VersR 1979, 1126.

17 OLG Brandenburg DAR 1998, 315.

18 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 19/1999 Az. S 28/38.59.00/5 HE 99 „MVAS 1999“.

für die Sicherungsarbeiten an Baustellen nachzuweisen. Fehlen diese Nachweise, kann bereits das Angebot vom Vergabeverfahren ausgeschlossen werden¹⁹.

IV. Einzelfälle aus der Rechtsprechung

1. Die vorstehenden Ausführungen haben gezeigt, dass die Verkehrssicherungspflicht bei Baustellen durchaus ambivalent ist. In der Pflicht stehen nicht nur die beauftragten Unternehmer, sondern auch die jeweiligen Träger der Straßenbaulast bzw. die Straßenverkehrsbehörden, ja sogar die Polizei. Auch bei einer Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf Dritte bleiben diese jedenfalls im Rahmen ihrer durch StVO und RSA statuierten eigenen Überwachungspflicht im Obligo. Das Maß der Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich in erster Linie nach dem Inhalt der RSA und der ZTV-SA, die gemäß gesetzlicher Anordnung den Stand der Wissenschaft und Technik widerspiegeln. Werden die dort statuierten Erfordernisse beachtet, außerdem qualifiziertes und entsprechend geschultes Personal beschäftigt und auch die erforderlichen regelmäßigen Überwachungsmaßnahmen – nachweislich d.h.: dokumentiert – durchgeführt, ist die Verkehrssicherungspflicht in der Regel erfüllt, so dass bei gleichwohl stattgehabten Unfällen im Baustellenbereich regelmäßig keine Haftung des die Arbeiten durchführenden Unternehmers und/oder der verantwortlichen Behörden anzunehmen sein wird.

Gleichwohl wird in jedem Einzelfall zu prüfen sein, ob nicht besondere Umstände vorliegen, die dennoch eine entsprechende Haftung zu begründen vermögen. Einige wenige Spezialfälle aus der obergerichtlichen Rechtsprechung sollen hier noch kurz dargestellt werden.

2. So durfte sich nach BGH²⁰ ein Lkw-Fahrer auch ohne spezielle Warnung nicht darauf verlassen, dass ein unbefestigtes Bankett im Zuge einer StraÙebaustelle das Gewicht eines für die befestigte Straße zugelassenen schweren Lkw würde tragen können. Ähnlich hat sich das OLG Rostock²¹ in einem vergleichbaren Fall zum Vorhandensein von Schlaglöchern in einer Baustelle mit einer unbefestigten Fahrbahn geäußert: Dort müsse jeder Verkehrsteilnehmer damit rechnen, dass sich durch Abnutzung der StraÙenoberfläche solche Schlaglöcher bilden könnten, so dass er Geschwindigkeit und Fahrweise diesen Bedingungen anpassen müsse.

19 Siehe auch den Erlass vom 16.10.2000, S28/38.59.00/64 Va 00.

20 VersR 1989,847 (848).

21 Urteil vom 23.03.2000, 1 U 169/98.

Demgegenüber hat es das OLG Nürnberg²² als erforderlich angesehen, vor solchen Schlaglöchern wenigstens durch Verkehrszeichen (Z. 101 zu § 40 StVO) jedenfalls dann zu warnen, wenn sich im Baustellenbereich einer Autobahn mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h ein nur mit Kaltmischgut verfülltes Schlagloch von 10 cm Tiefe und einer Ausdehnung von 60 x 40 cm befindet, wobei die Betriebsgefahr des Fahrzeugs bei der Haftungsabwägung mit ¼ berücksichtigt wurde.

3. Als nicht ausreichend angesehen hat es das OLG Hamm,²³ dass die Auffahrtsrampe zu einer komplett abgebrochenen Brücke lediglich mit dem Z. 250 zu § 41 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) und einer beweglichen Sperrbake mit 5 Nissenleuchten abgesichert war. Diese Absicherung war z. B. von Zweiradfahrern leicht zu umfahren und von unbefugten Dritten auch jederzeit auf die Seite zu stellen. Angesichts des erheblichen Gefährdungspotentials bis hin zu lebensgefährlichen Verletzungen (Absturz am Ende der Brückenrampe) hätte – abgesehen von einem Hinweis auf den Abbruch der Brücke – die Rampe so abgesperrt werden müssen, dass mit Störungen ernstlich nicht mehr hätte gerechnet werden müssen, also z. B. mit einer abschließbaren Schranke.
4. Mit dem Fall eines nach Bauarbeiten am Fahrbahnrand liegen gebliebenen Erdhaufens hatte sich das OLG Bamberg²⁴ zu befassen. Dort wurde klar gestellt, dass sich die Verkehrssicherungspflicht nicht nur auf die eigentliche Fahrbahn selbst, sondern auch auf das zugehörige Bankett beziehe. Allerdings seien auch dort nur solche Gefahren zu beseitigen, die für Verkehrsteilnehmer bei ordnungsgemäßer Straßennutzung unvermutet aufträten. Dazu gehöre aber ein Erdhaufen auf dem Bankett gerade nicht, da es nicht zu dessen Funktion gehöre, bei Abkommen von der Fahrbahn ein sicheres Anhalten oder Ausweichen zu ermöglichen. Deshalb wurde die Klage in diesem Fall abgewiesen.
5. Schließlich ging es in einer Entscheidung des OLG Oldenburg²⁵ um einen etwas kuriosen Fall: Arbeiter waren damit beschäftigt, die Mittelnaht zwischen zwei Fahrbahnen auf einer Kreisstraße (zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h) mit Teer zu vergießen. Dies geschah dergestalt, dass sie einen Teerbehälter mit entsprechender Größe und einem Gewicht von über 40 kg über die Mittelnaht zogen. Dieser blieb dann auch schon einmal unbeaufsichtigt kurze Zeit dort stehen und war lediglich mit einem rot-

22 NJW 1996, 1481.

23 DAR 2001, 273.

24 VersR 1981, 960.

25 DAR 1992, 461.

weiß-gestreiften Leitkegel gesichert. Weitere Verkehrszeichen waren nicht vorhanden. Es muss nicht weiter ausgeführt werden, dass das Oberlandesgericht die Klage des Autofahrers, der infolge dessen mit diesem Teerbehälter kollidiert und dabei schwer verletzt worden war, als überwiegend gerechtfertigt angesehen hat (es wurde ein Mitverschulden wegen Verstoßes gegen das Rechtsfahrgebot angenommen). Ein Blick in die RSA hätte dem Unternehmer gezeigt, wie eine solche Absicherung hätte aussehen müssen.

V. Strafrechtliche Dimension

So viel zur zivilrechtlichen Seite der Verkehrssicherungspflicht bei Straßenbaustellen. Die Problematik hat aber auch eine strafrechtliche Seite.

1. Nun könnte man sich zunächst auf den Standpunkt stellen, dass es bei Verstößen ja eine eintrittspflichtige (Betriebs-) Haftpflichtversicherung oder bei Amtsträgern das Verweisungsprivileg gemäß Art. 34 GG gibt, die die persönliche Haftung vom dafür im Einzelfall verantwortlichen Sicherheitsbeauftragten der Baufirma oder Bediensteten des Hoheitsträgers abwenden. Vor dieser Auffassung sei dringend gewarnt, da ein Pflichtenverstoß im Rahmen der zivilrechtlichen Haftung regelmäßig auch einen Pflichtenverstoß im Rahmen strafrechtlicher Verantwortlichkeit (Fahrlässigkeitsvorwurf) darstellen wird und die Folgen eines derart verschuldeten Unfalls im Zusammenhang mit einer Baustelle eine strafrechtliche Ahndung z. B. wegen fahrlässiger Körperverletzung oder gar fahrlässiger Tötung nach sich ziehen können. Die Tatsache, dass solche Verurteilungen nicht zuletzt wegen des meistens gegebenen erheblichen Mitverschuldens der verunfallten Verkehrsteilnehmer eher selten sind, sollte nicht den Blick darauf verstellen, dass eine solche strafrechtliche Verantwortlichkeit latent immer im Raume steht, was anhand einiger einschlägiger gerichtlicher Entscheidungen noch kurz dargestellt werden soll.
2. So hatte sich das Bayerische Oberste Landesgericht in zwei Entscheidungen²⁶ mit der strafrechtlichen Verantwortlichkeit von Bauleitern zu befassen. In einem Fall wurde trotz Fehlens von Anordnungen nach § 45 Abs. 6 StVO eine Straßensperre errichtet, die außerdem nicht den Vorschriften entsprach und so zu einem Unfall führte. Das Gericht hat eine grundsätzliche Verantwortlichkeit des angeklagten Bauleiters angenommen, die erstinstanzliche Verurteilung aber gleichwohl deswegen samt den zugrunde liegenden Feststellungen aufgehoben, weil in erster Instanz nicht

²⁶ BayObLGSt 58, 285 und 63, 121.

geprüft worden war, ob er ohne Verschulden der Auffassung sein durfte, die Sperre in einer Weise errichtet zu haben, dass ein Auffahren vernünftiger Weise als ausgeschlossen erscheinen musste.

Im zweiten Fall war eine noch nicht für den öffentlichen Verkehr freigegebene, aber im wesentlichen fertiggestellte, neu errichtete Bundesstraße Gegenstand der rechtlichen Beurteilung. Markierungen und Bankette fehlten allerdings noch, des weiteren Verkehrszeichen und Wegweiser. Das Ende der asphaltierten Fahrbahn war nicht entsprechend gekennzeichnet oder abgesichert. Zumindest in geringem Umfang wurde die Fahrbahn in diesem Bereich bereits durch Anlieger (Landwirte) benutzt. Ein Verkehrsteilnehmer befuhr die Straße, erkannte das Ende der Teerstrecke nicht rechtzeitig und stieß dort gegen einen Kieshaufen, wodurch er verletzt wurde. Auch in diesem Fall hat das Bayerische Oberste Landesgericht eine Verantwortlichkeit des zuständigen Bauleiters für das Unfallgeschehen grundsätzlich angenommen, da selbst auf gesperrten Straßen vor Gefahrenstellen durch geeignete Maßnahmen gewarnt werden müsse. Auch in diesem Fall wurde aber aufgehoben und zurückverwiesen, um die näheren Einzelheiten des Unfalls zu klären.

3. Besonders eindrucksvoll erscheint aus jüngerer Zeit eine Entscheidung des OLG Zweibrücken²⁷:

Dem Verfahren lag ein Unfall vom November 1994 zugrunde. Das zuständige Autobahnbauamt hatte eine Firma mit Sanierungsarbeiten an einer Autobahn beauftragt. Im Zuge der Bauarbeiten war eine 4/0-Verkehrsführung eingerichtet worden, bei der nach RSA die Mindestbreiten der äußeren Fahrspuren 3,00 m und die der inneren 2,50 m betragen mussten. Wegen einer hierfür teilweise nicht ausreichenden Breite der Standspur war seitlich neben der Fahrbahn auf einer Länge von ca. 250 m ein zusätzlicher Teerstreifen aufgebracht worden, der allerdings aus unerfindlichen Gründen nicht über die gesamte Länge der Engstelle reichte, sondern ca. 50 m vor deren Endpunkt (an der späteren Unfallstelle) endete. In der Engstelle selbst war eine Geschwindigkeit von 60 km/h zugelassen, das Ende des Teerstreifens wurde durch eine Warnbake markiert. Ansonsten wurde der Fahrbahnschwenk lediglich durch Nagelreihen vorgegeben. Der Unfall ereignete sich gegen 5.45 Uhr, als es noch dunkel war. Ein Lkw geriet am Ende des Teerstreifens aufgrund eines Fahrfehlers in den nicht mehr befestigten Bereich der Engstelle, stellte sich quer, stürzte um und begrub u.a. einen Kleinbus mit 9 Insassen unter sich, von denen niemand überlebte.

²⁷ Urteil vom 19.01.2001, 1 Ss 80/00.

Angeklagt waren u.a. der Leiter der Bauaufsicht des Autobahnbauamtes, der Leiter der Straßenmeisterei samt zwei weiteren Bediensteten sowie ein Mitarbeiter der beauftragten Baufirma. Das Amtsgericht hat die Angeklagten freigesprochen, das Landgericht die Berufung der Staatsanwaltschaft mit der Begründung verworfen, es habe an einer Garantienstellung der Angeklagten gefehlt, auch seien die angeklagten Unterlassungen für den Erfolgseintritt nicht kausal gewesen. Dieses Urteil hat das OLG auf Revision der StA mit den Feststellungen aufgehoben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht zurückverwiesen. Dabei hat es keinen Zweifel daran gelassen, dass sämtliche Angeklagten aus Rechtsgründen strafrechtlich für das Unfallgeschehen verantwortlich sein konnten. Auch wenn sich der Lkw-Fahrer verkehrswidrig verhalten habe, führe dies nicht dazu, dass das Unfallgeschehen für die Verantwortlichen objektiv unvorhersehbar gewesen sei. Immerhin habe es sich um einen ungewöhnlichen Straßenverlauf gehandelt, der in Anbetracht des Unfallzeitpunkts und der vergleichsweise hohen zulässigen Geschwindigkeit zumindest geeignet gewesen sei, eine Verunsicherung von Verkehrsteilnehmern über diesen ungewöhnlichen Straßenverlauf auszulösen. Eine derartige Verunsicherung sei nicht selten typische Unfallursache von Baustellenunfällen. Bezüglich der leitenden Bediensteten des Landes wurde eine Garantienpflicht nach Maßgabe des Landesstraßengesetzes angenommen. Die Überwachung der Verkehrsicherheit sei danach Amtspflicht, die inhaltlich der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht entspreche. Dabei müsse der Sicherungspflichtige jedenfalls im gewissen Umfang die Möglichkeit berücksichtigen, dass Verkehrsteilnehmer sich pflichtwidrig verhalten würden. Durch die Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf einen Dritten durch Vertrag könne sich eine Behörde dieser Verpflichtung nicht völlig entledigen. Die eigene Verantwortung bleibe daneben grundsätzlich bestehen.

Verantwortlich sei daneben auch derjenige, der die mangelhafte Absicherung tatsächlich veranlasst habe, aber auch derjenige, der sich als benannter Verantwortlicher des Bauunternehmers für die Baustellensicherheit vom Inhalt eines existierenden Regelplanes keine Kenntnis verschafft habe. Als verantwortlich wurde schließlich auch derjenige Bedienstete des Autobahnamts angesehen, dem gemäß Geschäftsverteilungsplan die Aufgabe der örtlichen Bauüberwachung zugewiesen gewesen sei, zumal er bei der Einrichtung der Verkehrsführung zugegen gewesen sei.

Es kam dann zwar zu keiner wiederholten Verhandlung vor dem Landgericht und Verurteilung, aber immerhin zu einer Einstellung der Verfahren gegen Zahlung von Geldauflagen zwischen DM 2.000,00 und 6.000,00.

Auch dieser Fall zeigt, dass sich an Verstöße gegen die Sicherungspflicht bei Baustellen mitunter erhebliche Konsequenzen strafrechtlicher Art knüpfen lassen. Nicht zuletzt deshalb, aber natürlich auch zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gerade und vor allem in Baustellenbereichen ist eine sorgfältige Beachtung der Verkehrssicherungspflicht bei Baustellen und ihrer rechtlichen Grundlagen – schon aus Gründen des Selbstschutzes – zur Vermeidung solcher Konsequenzen angezeigt.

Verkehrssicherungspflicht: Inhalt, Grenzen, Finanzierbarkeit

– Straßenzustände –

Dr. Ulrich Staab, Abteilungsleiter der Allianz Versicherungs-AG,
Abteilung Kraftschaden, Frankfurt/M.

1. Einleitung

Der Verkehrsgerichtstag befasst sich mit den Verkehrssicherungspflichten im Straßenverkehr. Warum?

In Deutschland starben im Jahr 2000¹ durch Unfälle auf winterglatter Fahrbahn 269 Menschen, 3.646 wurden schwer verletzt. Unfälle im Baustellenbereich forderten 43 Todesopfer und 329 Schwerverletzte. Unfälle durch Aufprall auf Bäume führten sogar zu 1.688 Toten und 11.353 Schwerverletzten. Diese Unfallsituationen sind nicht nur geprägt durch möglicherweise nicht angepasste, unangemessene Geschwindigkeiten, sondern auch durch die Beschaffenheit der Fahrbahn und des Fahrbahnrandes. Es liegt also auf der Hand, dass „der Verantwortliche“, der für die Fahrbahn und den Fahrbahnrand zuständig ist, zumindest eine wichtige Mitursache für die Unfälle und damit für die Toten, die Verletzten und den sonstigen Schaden gesetzt haben könnte. Der volkswirtschaftliche Schaden – ganz abgesehen von dem persönlichen Leid – durch diese Unfälle ist beträchtlich.

Auf diesem Verkehrsgerichtstag soll deswegen noch einmal insbesondere das Pflichten- und Haftungssystem im Zusammenhang mit dem Straßenzustand (und dem Fahrbahnrand) dargestellt, eine aktuelle Zusammenfassung vorgenommen, die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Verkehrsteilnehmer und die Verkehrssicherungspflichtigen aufgezeigt und etwaige notwendige Veränderungen für die Zukunft diskutiert werden – dies alles in der Hoffnung, dass dadurch das Bewusstsein für die besondere Bedeutung des Straßenzustandes für die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere erneut geschärft und dass vorsichtiger gefahren wird sowie dass ggfls. Maßnahmen zur Verbesserung der Straßensicherheit ergriffen werden.

Wir wollen uns dabei auf die Sicht des Autofahrers und auf den Straßenzustand, soweit die öffentliche Hand dafür verantwortlich ist, konzentrieren²; nicht um sie anzuprangern, sondern um unter anderem deutlich zu machen,

¹ Statistisches Bundesamt 2000, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle.

² Zu den Pflichten von Privatleuten vgl: v. Gerlach, Verkehrssicherungspflichten im Straßenverkehr, DAR 1994,485 ff.

wo die Grenzen des (für die öffentliche Hand) Zumutbaren angesichts leerer öffentlicher Kassen erreicht sind.

Meine Aufgabe ist es,

- zunächst einen Überblick über den Begriff der Verkehrssicherungspflicht, den Adressaten – den „Pflichtigen“ – sowie die Rechtsgrundlage zu geben (Teil 2),
- danach erst allgemein den Umfang und die Grenzen von Verkehrssicherungspflichten hinsichtlich des Straßenzustandes zu beschreiben (Teil 3),
- um mich dann zunächst der Frage zuzuwenden, ob es – wie dies die Rechtsprechung in der Vergangenheit teilweise angenommen hat – unterschiedliche Anforderungen, unterschiedliche Pflichtenniveaus in den alten und den neuen Bundesländern gibt (Teil 4),
- ferner die besondere Situation bei Winterunfällen zu skizzieren (Teil 5),
- um dann mit Bemerkungen zur Beweislast und sonstigen „Randfragen“ abzuschließen (Teil 6).

2. Rechtsgrundlage, Adressat, Begriff

Im deutschen Recht gilt ganz allgemein der Grundgedanke, dass niemand einen anderen mehr als unvermeidlich gefährden soll³. Jeder, der durch die Eröffnung des Verkehrs auf einem Grundstück oder auf andere Art und Weise Gefahrenquellen schafft, soll grundsätzlich alle Maßnahmen treffen müssen, die zum Schutze Dritter erforderlich sind⁴.

Diese „Grundpflicht“ entspringt nicht dem Eigentum, sondern folgt daraus, dass jeder, der eine Sache (fremd oder eigen, beweglich oder unbeweglich) so benutzt, dass daraus Gefahren für Dritte entstehen können, die Verpflichtung nach § 823 BGB hat, Dritte möglichst vor eben diesen Gefahren zu bewahren⁵. Bei unbeweglichen Sachen, zu denen insbesondere Grundstücke und Straßen gehören, bedeutet dies: Wer den Verkehr auf dem Grundstück oder der Straße eröffnet, muss für deren Verkehrssicherheit haften⁶. Denn eine Straße, die zum öffentlichen Verkehr bestimmt und errichtet worden ist, kann bei schlechtem Zustand für die Allgemeinheit Gefährdungen verursachen: das leuchtet jedem, der öffentliche Straßen benutzt, unmittelbar ein⁷.

3 Vgl. z.B. BGH VersR 1982, 1138.

4 Ständige Rspr. des BGH, z.B. BGH VersR 1963, 652; 1967, 605; 1985, 839; 1991, 33.

5 Geigel/Schlegelmilch, Der Haftpflichtprozess, 23. Aufl., München 2001, 14 Rn. 28.

6 Z.B. BGHZ 31, 37.

7 Daneben werden Ansprüche bei fehlerhaftem Straßenzustand auch auf eine Verletzung der Pflicht zur „polizeimäßigen Reinigung“ gestützt; im Folgenden werden wir uns aber nur mit der aus § 823 BGB abgeleiteten Verkehrssicherungspflicht beschäftigen, wobei allerdings beide Pflicht-

Verantwortlich für den Straßenzustand im Allgemeinen ist, wer in der konkreten Situation die Sachherrschaft innehat und in der Lage ist, die Gefahren, die in seinem Einwirkungsbereich bestehen, so zu beherrschen, dass niemand geschädigt wird⁸. In der Regel ist dies diejenige öffentliche Körperschaft (Land, Stadt, Gemeinde, Kreis), die für die Verwaltung und Instandhaltung der jeweiligen Straße zu sorgen hat⁹.

In den Ländergesetzen¹⁰ ist die allgemeine Verkehrssicherungspflicht für Straßen als Amtspflicht geregelt. Auch wenn die Straßenverkehrssicherungspflicht ihren Ursprung in § 823 BGB hat, richten sich deswegen Ansprüche bei ihrer Verletzung in der Regel gegen die öffentliche Hand nach Art 34 GG i.V.m. § 839 BGB: Es handelt sich um Staatshaftungsansprüche.

Für die Prüfung, ob Ansprüche gegeben sind, heißt dies: Es ist zu fragen, ob ein konkreter Amtsträger (Träger öffentlicher Gewalt im haftungsrechtlichen Sinne) die ihm obliegenden Verkehrssicherungspflichten, deren Inhalt sich nach zivilrechtlichen Grundsätzen (§ 823 BGB) bestimmt¹¹, verletzt hat¹²; die eigentlich gegen ihn bestehenden Ansprüche sind dann nach Art. 34 GG gegen seine Anstellungskörperschaft zu richten¹³.

Wie lässt sich die bisher so ganz allgemein beschriebene Verkehrssicherungspflicht konkretisieren, handhabbarer machen für die Praxis?

Der BGH stellt dazu fest:

„Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht richten sich nach gefestigter höchststrichterlicher Rechtsprechung nach dem Umständen des Einzelfalles“¹⁴.

Was heißt das?

ten und deren Verletzungen zu gleichen Ergebnissen (Ansprüchen) führen, weswegen der BGH entschieden hat, die Pflicht zur polizeimäßigen Reinigung sei ihrem sachlichen Gehalt und Umfang nach von der Verkehrssicherungspflicht nicht verschieden; zur „polizeimäßigen Reinigung“ vgl. u.a. Rinne, Aus der neueren Rechtsprechung des BGH zur Haftung der öffentlichen Hand bei Verletzung der Räum- und Streupflicht auf öffentlichen Verkehrsflächen, NJW 1996, 3303 ff.; BGH VersR 1952, 287; 1956, 158; 1991, 33, 35.

8 BGH NJW 1968, 443; VersR 1985, 839.

9 Zu den Regelungen auf Landesebene vgl. die Zusammenstellung bei Geigel/Schlegelmilch, a.a.O., 14 Rn. 56-68.

10 Eine Verantwortlichkeit des Bundes für den Straßenzustand kommt nicht in Betracht, da die Verwaltung der Bundesstraßen nach Art. 90 Abs. 2 GG Aufgabe der Länder ist (vgl. dazu auch BGH VersR 1983, 639).

11 Vgl. Geigel/Schlegelmilch a.a.O., 14 Rn. 40.

12 Diese Prüfung ist dann – insbesondere bei Personenschäden – das „Einfallstor“ für die Frage, ob auch Straftatbestände durch den Beamten verwirklicht worden sind.

13 Das Verweisungsprivileg nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB greift nach st. Rspr. des BGH nicht ein, da zwischen Amtspflicht und allgemeiner Verkehrssicherungspflicht, die jeden trifft, eine Kongruenz bestehe: BGH NJW 1979, 2034; 1992, 2476; 1993, 2612.

14 BGH NJW 1991, 33, 34 = BGHZ 112, 74, 75.

3. Umfang und Grenzen – das „Ob“ und „Wie“ einer Verkehrssicherungspflicht

Die Verkehrssicherungspflichten bestehen nicht schrankenlos. Sie werden durch „objektive Maßstäbe“ und die Verkehrsauffassung begrenzt¹⁵. Der Verkehrsteilnehmer darf nur die Sicherheit erwarten, die mit zumutbaren Maßnahmen erreicht werden kann und die ein verständiger und umsichtiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch (der Verkehrssicherungspflichtige) für ausreichend halten darf, um andere vor Schaden zu bewahren.

a) Zunächst stellt sich die Frage, „ob“ in einer konkreten Situation überhaupt eine Verkehrssicherungspflicht gegeben ist.

aa) Mit der Pflicht, andere vor Schaden zu bewahren, korrespondiert dabei zuerst die jeden Verkehrsteilnehmer treffende Pflicht, sich selbst – schon aus eigenem Interesse – vorsichtig und umsichtig zu verhalten. Je erkennbar gefährlicher oder unübersichtlicher die Situation ist, desto höher sind die Anforderungen an die eigene Vor- und Umsicht des Verkehrsteilnehmers¹⁶. Es ist anerkannt, dass nur diejenigen Gefahren im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht anzugehen sind, die für einen sorgfältigen Verkehrsteilnehmer nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich deswegen nicht oder nicht rechtzeitig einstellen kann¹⁷. Einen Anspruch auf völlig gefahrlose, gute Verkehrswege gibt es nicht¹⁸. Der Verkehrsteilnehmer hat sich deshalb grundsätzlich den gegebenen Straßenverhältnissen anzupassen und die Straße so hinzunehmen, wie sie sich ihm erkennbar bietet¹⁹.

Die erkennbare Straßen- und Verkehrssituation hat Auswirkungen darauf, auf welches Gefahrenpotential sich die Verkehrsteilnehmer einstellen müssen und welche Sicherheit sie erwarten dürfen. Relevant sind die Umstände der Örtlichkeit, der Charakter des Verkehrsweges (z.B. Bundesstraße oder Wirtschaftsweg), die Art und Häufigkeit des Verkehrs und auch die Verkehrsbedeutung²⁰.

– So ist ein etwaiges gefahrvolles Ende einer Straße grundsätzlich zwar durch ein Hinweis- oder Warnschild rechtzeitig anzuzeigen; dies gilt aber nicht,

15 BGH VersR 1963, 38; zu den Erwartungen eines von vornherein beschränkten Verkehrs BGH VersR 1985, 360; NZV 2002, 314, 315; Lang, Straßenverkehrssicherungspflicht und „eigenes Risiko“ des Verkehrsteilnehmers, VersR 1988, 996 ff.

16 OLG Köln r+s 1992, 14.

17 OLG Jena NZV 1999, 206; OLG Dresden VersR 1997, 594; OLG Düsseldorf VersR 1997, 639.

18 BGH VersR 1959, 830; 1980, 946, 947; Lang a.a.O.

19 Vgl. auch LG Aachen VersR 1987, 1100.

20 BGH VersR 1957, 375; 1967, 1196.

wenn sich das Ende der Straße aus der Örtlichkeit für einen aufmerksamen Fahrer ohne weiteres ergibt²¹.

- Auf neu gebauten Bundesautobahnen dürfen die Verkehrsteilnehmer regelmäßig darauf vertrauen, dass die Autobahn dem Stand der Technik entspricht, so dass sie auch bei starkem Regen normalerweise ohne zusätzliche Gefahren, die über das hinaus gehen, was bei solchen Witterungsverhältnissen üblich ist, benutzt werden können. Staut sich aber bei stärkerem Regen für die Verkehrsteilnehmer unerkennbar Wasser auf einem längeren Fahrbahnabschnitt, so ist vor dieser unerwarteten Gefahr zumindest rechtzeitig zu warnen²².
- Bei einer Pflasterstraße, die durch Schwerlastverkehr von einer Baustelle und den Wechsel von Frost und Tauwetter extrem belastet wird, ist im Rahmen der bestehenden Verkehrssicherungspflicht eine regelmäßige (hier: wöchentliche) Überprüfung des Straßenzustandes geboten²³.
- Für eine Hauptstraße mit starker Verkehrsdichte gelten höhere Sicherheitsanforderungen als bei einer ruhigen, weniger belebten Wohnstraße²⁴; denn bei der Hauptstraße kann der Verkehrsteilnehmer wegen der Wichtigkeit und starken Nutzung der Straße darauf vertrauen, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde auch im Interesse des Verkehrsflusses Gefahren beseitigt.

bb) Zu völlig übersteigerten und nicht mehr zu bewältigenden Anforderungen kämen wir, wenn jede nur denkbare abstrakt mögliche Gefahrensituation ein Eingreifen erforderte. Deswegen ist für den Verkehrssicherungspflichtigen nur das zumutbar, was sich gegen Gefahrenquellen einer gewissen Intensität und Erheblichkeit richtet²⁵. Es ist nicht möglich und deswegen nicht zumutbar, für alle denkbaren entfernten Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge zu treffen²⁶. Je größer und konkreter aber die Gefährdung ist, desto höhere Anforderungen sind an den Inhalt der Verkehrssicherungspflicht zu stellen²⁷. Gegen für den Pflichtigen unvorhersehbare oder gegen nur sehr selten auftretende Gefahren können vom Verkehrssicherungspflichtigen also keine Maßnahmen verlangt werden²⁸.

cc) Aus der Verpflichtung für den Verkehrsteilnehmer, sich auf erkennbare Gefahren einzustellen, ergibt sich gleichsam spiegelbildlich, dass jedenfalls

21 OLG Koblenz VersR 2002, 863.

22 OLG Brandenburg VersR 2001, 1259.

23 OLG Brandenburg NZV 2001, 479.

24 OLG Düsseldorf VersR 1982, 858.

25 OLG Hamm VersR 1988, 467, 468;

26 OLG Düsseldorf VersR 1988, 519.

27 OLG Brandenburg VersR 2002, 504, 505.

28 OLG Karlsruhe VersR 1978, 529.

dann dem Verkehrssicherungspflichtigen gefahrenabwehrende Maßnahmen zumuten sind, wenn die Gefahren für den sorgfältigen²⁹ Autofahrer nicht ohne weiteres erkennbar sind und er sich deswegen nicht (rechtzeitig) auf sie einstellen kann³⁰. Der Schutz des Verkehrsteilnehmers beginnt also dort, wo dieser sich in zumutbarer Weise nicht mehr selbst schützen kann³¹.

- So muss z.B. der Fahrer eines tiefergelegten Kfz sein besonderes Augenmerk auf Fahrbahnunebenheiten richten, die wegen der geringeren Bodenhöhe seines Fahrzeugs eine Gefahr darstellen können. Dies ist ihm zumutbar. Andererseits ist es nämlich dem Verkehrssicherungspflichtigen nicht zumutbar, Sicherheitsvorkehrungen für alle denkbaren Eigenarten eines Kfz zu treffen³².
- Sind gefährliche Straßenstellen für den Verkehr leicht zu erkennen und ist die Gefahr für einen sorgfältigen Fahrer unschwer zu meistern, so besteht keine besondere Verkehrssicherungspflicht für die zuständige Straßenbehörde. Solche Stellen sind z.B. in der Regel nicht besonders zu kennzeichnen³³.

Eine jüngere Entscheidung des BGH³⁴ macht anschaulich, wie sich aus einer für Dritte „offensichtlichen“ Gefahrenquelle, bei der die Autofahrer aber gerade nicht in der Lage waren, in zumutbarer Weise für eine Entschärfung der Situation zu sorgen, Verkehrssicherungspflichten ergeben können:

Die Beschilderung an der Unfallstelle war widersprüchlich. Die N-Straße war als Vorfahrtstraße beschildert (Zeichen 306); auf der von rechts einmündenden O-Straße fehlte dagegen das Verkehrszeichen „Vorfahrt gewähren“ (Zeichen 205 oder 206). Das Besondere des Falles lag nun darin, dass dieses Fehlen der beklagten Straßenbauanstalt hätte auffallen müssen, weil sie es war, die die (fehlerhafte) Anordnung der Straßenbehörde, nur die Vorfahrtstraße zu beschildern, ausführte.

Die Gefahrenquelle war also für den, der – wie die beklagte Behörde – den gesamten Einmündungsbereich kannte, klar ersichtlich, für die einzelnen Autofahrer dagegen völlig überraschend. Dazu stellt der BGH fest:

29 Zum Mitverschulden unten: Ziff. 5 d.

30 BGH VersR 1973, 637; 1979, 1055; vgl. auch die Urteilsübersicht bei Geigel/Schlegelmilch a.a.O. 14 Rn 45 – 53.

31 Vgl. OLG Karlsruhe DAR 1989, 464, 465.

32 OLG Hamm VersR 1993, 1033; zu den Sorgfaltsanforderungen bei Errichtung von Bodenschwellen: OLG Hamm VersR 1993, 984.

33 OLG Köln VersR 1986, 557.

34 BGH VersR 2001, 589.

„Der Beamte darf nicht „sehenden Auges“ zulassen, dass der Bürger einen ohne weiteres vermeidbaren Schaden erleidet... Ebenso wenig dürfen mit der Wahrung der Straßenverkehrssicherungspflicht betraute Amtsträger die Augen vor einer nicht in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Gefahrenquelle im Straßenbereich verschließen, wenn sie die Gefahr erkennen oder zumindest die Verkehrsgefährdung so offensichtlich ist, dass sich ihnen die Notwendigkeit alsbaldiger Abwehrmaßnahmen geradezu aufdrängen muss.“

Der BGH folgert daraus die Pflicht, wenigstens auf eine Veränderung der Beschilderung/Vorfahrtregelung hinzuwirken, wenn aufgrund der Zuständigkeiten eine Veränderung nicht selbst vorgenommen werden kann³⁵.

b) Damit kommen wir jetzt zu der Frage, „wie“, wenn eine Verkehrssicherungspflicht besteht, diese Pflicht zu erfüllen ist. Auch hier gilt wieder die Grenze des Zumutbaren (zugunsten des Verkehrssicherungspflichtigen).

aa) Voraussetzung dafür, dass der Verkehrssicherungspflichtige Sicherungsmaßnahmen bei Gefahren ergreift, ist zunächst einmal, dass er die Gefahrensituation überhaupt kennt/erkennt. Damit muss es Bestandteil der Verkehrssicherungspflicht sein, sich Kenntnis von Gefahrenlagen zu verschaffen, also zu prüfen. Denn die Verkehrssicherungspflicht würde ad absurdum geführt, wenn die Unkenntnis von der Gefahrenlage den Verkehrssicherungspflichtigen immer entlasten würde³⁶.

So sind zum Beispiel Straßenbäume mindestens zweimal im Jahr zu prüfen, einmal in belaubtem und einmal in unbelaubtem Zustand³⁷.

Grundsätzlich lässt sich zur Kontrolldichte bzw. zu den Kontrollabständen sagen:

Der ordnungsgemäße Zustand von Straßen lässt sich nicht rund um die Uhr kontrollieren. Eine Pflichtverletzung wegen unterlassener Kontrollen liegt erst vor, wenn überhaupt nicht oder nicht häufig genug kontrolliert worden ist. Die zeitlichen Abstände, innerhalb derer Kontrollen durchzuführen sind, richten sich dabei nach den Umständen und den örtlichen Verkehrsverhältnissen³⁸. Der Umfang der Kontrollpflicht im konkreten Einzelfall bemisst sich insbesondere nach der Art und Häufung der Benutzung des Verkehrsweges und seiner Bedeutung³⁹. Werden der verkehrssicherungspflichtigen Behörde neue Gefahrenquel-

35 BGH VersR 2001, 589, 590.

36 BGH VersR 1965, 475; OLG Hamm NZV 1995, 353; vgl. auch insb. die Rechtsprechung zur sog. Baumschau bei Straßenbäumen, z.B. OLG Brandenburg VersR 2002, 504, 505.

37 OLG Brandenburg VersR 2002, 504, 505.

38 OLG Brandenburg VersR 1998, 912 m.w.N.

39 BGH NJW 1980, 2194.

len bekannt (Frost bei Schwerlastverkehr in einer Baustelle⁴⁰) oder schafft sie gar selbst neue Gefahrenquellen (Errichtung einer Baustelle⁴¹), so wird man wegen der besonderen Umstände des Einzelfalles sogar kurzfristige regelmäßige Kontrollen verlangen können (ggflls. sogar mehrfach täglich).

Man sollte jedenfalls von einem Verkehrssicherungspflichtigen verlangen können, dass er einen Kontrollplan für die in seinem Zuständigkeitsbereich befindlichen Straßen hat, aus dem sich Inhalt und Abfolge der Kontrollmaßnahmen ergeben⁴².

b) Ob und in welchem Umfang Verkehrssicherungspflichten bestehen, hängt auch von den wirtschaftlichen/finanziellen Möglichkeiten des Pflichtigen ab. Etwas Unzumutbares – weil nicht zu finanzieren – kann nicht verlangt werden⁴³. Bei mehreren möglichen Maßnahmen, die Gefährlichkeit einer Situation zu begrenzen, müssen die Kosten der jeweiligen Maßnahme und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Pflichtigen neben dem Erwartungshorizont der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden⁴⁴. Die „billigste“ Maßnahme dürfte es in der Regel sein, vor bestehenden Gefahren zu warnen⁴⁵. Wenn die pflichtige Körperschaft also nicht in der wirtschaftlichen Lage ist, eine Gefahr zu beseitigen, hat sie wenigstens auf den gefährlichen Zustand durch geeignete Warnzeichen hinzuweisen⁴⁶.

Dabei hat sie darauf zu achten, dass die Warnhinweise von den Verkehrsteilnehmern auch ernst genommen werden. Einen interessanten Fall zu dieser Frage hatte das OLG Brandenburg zu entscheiden. Es führt aus⁴⁷:

„Jedenfalls aber bestand die Verpflichtung, auf die Gefahrenstelle derart hinzuweisen, dass die Verkehrsteilnehmer ausreichend gewarnt waren. Dem genügte die Beschilderung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h, versehen mit dem Zusatzzeichen „bei Nässe“ nicht. Eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h vermittelt jedoch in keiner Weise den Eindruck, sich einer besonders gefährlichen Stelle zu nähern. Die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bei Nässe erfolgt vielmehr auf Bundesautobahnen so häufig auch auf nicht besonders gefährlichen Abschnitten, dass der Kraftfahrer hierdurch weder gewarnt noch beson-

40 OLG Brandenburg NZV 1997, 479, 480.

41 OLG Brandenburg VersR 1998, 912.

42 Vgl. BGH VersR 1957, 1155, 1156; 1973, 637. Damit ist selbstverständlich nicht gesagt, dass alle Straßen im Zuständigkeitsbereich auch kontrolliert werden müssen. Soweit schon grundsätzlich keine Verkehrssicherungspflichten („Ob“) gegeben sind, ist auch nicht zu kontrollieren.

43 Geigel/Schlegelmilch a.a.O., Rn. 15.

44 Lang VersR 1988, 996; BGH VersR 1983, 39.

45 Einzelfall-Rspr. zu Warnpflichten ist zusammengestellt bei Geigel/Schlegelmilch a.a.O., Rn. 46.

46 Lang a.a.O. m.w.N.

47 OLG Brandenburg VersR 2001, 1259.

ders aufmerksam gemacht wird. Er hat aufgrund dieser Beschilderung vielmehr den Eindruck, die Straße weise keine erheblichen Besonderheiten auf. Dass etwa die Gefahr besteht, bei Regen in einer Stärke, wie er mehrfach im Jahr vorkommt, in eine Wasserlache von erheblichen Ausmaßen zu geraten, wird in keiner Weise ersichtlich. Um den durchschnittlichen Benutzer einer neuen BAB, bei der keinerlei äußere Anzeichen auf eine besondere Gefahrenstelle hindeuten, vor eben dieser Gefahrenstelle in ausreichender Weise zu warnen, müssen andere Maßnahmen ergriffen werden als eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf immerhin noch 80 km/h bei Nässe. Abgesehen davon, dass etwa das Zeichen 101 (Gefahrstelle) verbunden mit dem Zeichen 114 (Schleudergefahr bei Nässe) den Autofahrer wesentlich aufmerksamer im Hinblick auf die konkrete Gefahr gemacht hätte, wäre auch die stärkere Herabsetzung der Geschwindigkeit eine weitaus deutlichere Warnung für den Kraftverkehr gewesen. So ist schon die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf nur 60 km/h auf einer ansonsten ordnungsgemäßen BAB ein Warnsignal an den Benutzer, dass hier eine Besonderheit vorliegt. Verbunden mit etwaigen weiteren Gefahrzeichen wäre deshalb eine deutlichere Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit notwendig gewesen, um Kraftfahrer auf die Gefahrenstelle hinreichend aufmerksam zu machen.“

Die zuständige Körperschaft sollte sich deswegen vergewissern, dass etwaige Warnhinweise von den Verkehrsteilnehmern auch beachtet werden. Ist dies nicht der Fall, dann sind „drastischere Warnungen“, die dem Autofahrer die kommende Gefahr deutlich machen und ihn zu vorsichtigerem Fahren veranlassen, notwendig⁴⁸.

cc) Im Zentrum der Verkehrssicherungspflicht steht die Beseitigung der Gefahrenquelle.

Dies kann zum Beispiel erfolgen durch: die Instandhaltung und Instandsetzung des Straßenkörpers; das Anbringen von Geländern an Brücken und Abhängen; die Beleuchtung von Straßen bei Dunkelheit; den Schutz der Straßen vor herabfallendem Geröll, Steinschlag und Lawinen; das Beseitigen von Schnee und verkehrsgefährdender Glätte; die Sicherung von Baustellen; die Sicherung der Straße vor umstürzenden Bäumen und herabfallenden Ästen⁴⁹.

48 Die Missachtung von „unzureichenden Warnhinweisen“ wird sich zu Lasten des Autofahrers im Schadensersatzprozess aber bei der Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensanteile nach § 254 BGB auswirken können. Im konkreten Fall des OLG Brandenburg hat das Gericht dies allerdings nicht berücksichtigt. Vgl. aber auch BGH VersR 1969, 895: der BGH hat dort entschieden, dass die Missachtung von Sicherungsvorkehrungen durch den Verkehrsteilnehmer sogar zu einer Unterbrechung des Zurechnungszusammenhangs führen kann, so dass Ansprüche ausgeschlossen sind.

49 Eine Auflistung von Einzelfällen findet sich u.a. bei Geigel/Schlegelmilch a.a.O., Rn 45.

Es liegt auf der Hand, dass die Beseitigungsmaßnahmen so ausgeführt werden müssen, dass die Gefahrensituation sich auf ein dem Autofahrer zumutbares Maß verringert. Die Maßnahmen müssen aus der Sicht eines objektiven Betrachters einerseits erforderlich und andererseits (auch wirtschaftlich) zumutbar sein⁵⁰. Die Straße ist nicht in einen „völlig gefahrlosen Zustand“ zu versetzen, denn ein solcher Zustand ist mit zumutbaren Mitteln nicht zu erreichen⁵¹. Vielmehr ist – in jedem Einzelfall – der Punkt zu bestimmen, an dem sich die dem Pflichtigen und dem Verkehrsteilnehmer zumutbaren Sorgfaltspflichten treffen, gleichsam die Waage halten.

So hat der BGH zum Beispiel in einem Fall der Sichtbehinderung durch zu hohe Hecken auf Mittelstreifen entschieden⁵²:

„Die beklagte Stadt konnte jedenfalls nicht davon ausgehen, Kraftfahrer würden beim Einbiegen an der Unfallstelle hinter der Hecke herannahende Pkw auf jeden Fall rechtzeitig erkennen. Diese mögliche und, wie das Berufungsgericht insoweit zutreffend ausgeführt hat, durch ein Warnschild nicht auszuräumende Gefahr ließ die Sichtbehinderung durch die 1,2 m hohe Hecke an der Unfallstelle auch für einen aufmerksamen Kraftfahrer gefährlich werden. Ein – vom Berufungsgericht nicht einmal für erforderlich gehaltenes – vorsichtiges Hineintasten in die jenseits der Hecke gelegene Fahrbahn konnte diese Gefahren nicht ausräumen. Denn diese Fahrbahn konnte vor dem Einbiegen nicht ausreichend überblickt werden. Das folgt aus der Feststellung des Berufungsgerichts über die sichtbehindernde Wirkung der Hecke.“

In diesem Fall war also das dem Autofahrer zumutbare „Hineintasten“ in die Kreuzung nicht geeignet, die durch die Hecke verursachte Gefahrensituation ausreichend zu entschärfen. Deswegen war ein Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflicht zu bejahen.

Wo im Einzelfall jeweils die Grenze verläuft, lässt sich abstrakt vorab nicht beantworten.

dd) Reicht eine Warnung nicht aus und ist die öffentliche Hand nicht in der Lage, eine erhebliche Gefahrensituation zu beseitigen, dann bleibt nur die Sperrung der Straße.

Der BGH sagt dazu in einem Einzelfall⁵³:

„Die Beklagte hätte, wie das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei darlegt, diesen Verbindungsweg des Neubaugebiets zu einer Bundesstraße

50 BGH VersR 1957, 378.

51 OLG Dresden VersR 1997, 594.

52 BGH VersR 1980, 946.

53 BGH VersR 1979, 542.

nach der Aufschüttung der nicht geteerten Fahrbahn an dieser Stelle nicht seit Anfang Oktober, also vier Wochen, unkontrolliert lassen dürfen. Nach ihrem eigenen Vorbringen kam es in dieser Zeit immer wieder zu Setzungen und Auswaschungen der Fahrbahnoberfläche um den Kanalschacht, denen sie mit neuen Kiesaufschüttungen begegnete. War es ihr aus finanziellen Gründen nicht möglich, diese Gefahrenquelle dauernd zu beseitigen oder häufiger zu kontrollieren und Kies aufzuschütten, *so hätte sie wenigstens vor der nicht ohne weiteres erkennbaren Gefahr warnen und ggf. die Benutzung des Weges für Pkw sperren müssen.*“

Straßensperrungen werden aber auch von den zuständigen Behörden nur in Ausnahmefällen zur Erfüllung einer Verkehrssicherungspflicht angeordnet werden. Denn durch die Sperrung wird ja gerade der Zweck der Straßen, nämlich den Autoverkehr auf ihr zu ermöglichen, vereitelt. Als dauerhafte Maßnahme, die Verkehrssicherungspflicht zu erfüllen, scheiden sie also schon im öffentlichen Interesse (z.B. Stau auf den Umleitungsstrecken) aus. Als kurzfristige Lösung von akuten Gefahrenlagen (z.B. Straßenschäden nach dem Elbehochwasser) sind sie aber gut geeignet, um Zeit für die Planung und Organisation der eigentlichen Gefahrenbeseitigung (unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten) zu gewinnen.

Sperrungen werden vor diesem Hintergrund also vor allen Dingen bei extremen Gefahrenlagen, die kurzfristig nicht anders zu beseitigen sind, erforderlich sein⁵⁴ oder wenn die Beeinträchtigung des Verkehrs durch die Sperrung nicht erheblich ist⁵⁵.

4. Umfang und Grenzen – Regionale Unterschiede in Deutschland?

Das Argument, dass sich der Inhalt der Verkehrssicherungspflichten nach dem wirtschaftlich Zumutbaren zu richten habe, hat in den neuen Bundesländern eine besondere Wirkung entfaltet. Es hatte sich nämlich die Rechtsprechung herausgebildet, dass sich die Verkehrsteilnehmer in den neuen Bundesländern aufgrund des desolaten Straßenzustandes nach der Wende noch über einen längeren Zeitraum auf Straßenverhältnisse einstellen müssten, die nicht dem Standard der alten Bundesländer entsprächen⁵⁶.

54 Z.B. OLG Hamm VersR 1997, 891 (Unterführung, deren Zustand ohne weiteres auch zu einem tödlichen Unfall hätte führen können).

55 Z.B. OLG Hamm VersR 1994, 698 (...hätte durch Anlegung einer entsprechenden Beschilderung den Verbindungsweg für den allgemeinen Fahrzeugverkehr kenntlich sperren müssen).

56 OLG Jena NZV 1999, 206 (unter Hinweis auf eine ständige Rspr.); vgl. auch: OLG Dresden VersR 1997, 594; LG Berlin VersR 1996, 603 (Straßenzustand im Ostteil Berlins); LG Halle VersR 1996, 385; OLG Naumburg NZV 1995, 231; KG VersR 1993, 1371.

Gilt dies auch noch im Jahr 2003? Sind 13 Jahre ausreichend, insoweit einheitliche Straßen-(Lebens-)verhältnisse in Deutschland herzustellen? Oder ist das „Sicherheitsniveau“ auch in den alten Bundesländern aufgrund leerer Kassen für alle Autofahrer erkennbar abgesunken, so dass jeder überall und jederzeit nicht nur mit einer desolaten öffentlichen Finanzlage, sondern auch mit ebensolchen Straßen rechnen muss?

Das Kammergericht hatte für einen Verkehrsunfall, der sich 1991 im Ostteil Berlins ereignet hatte, formuliert:⁵⁷:

„In Anbetracht der vielfach selbst auf Straßen von einiger Verkehrsbedeutung mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen ... in den ehemals zu Berlin (Ost) gehörigen Stadtbezirken anzutreffenden, *jeglichen Erfordernissen der Verkehrssicherheit Hohn sprechenden Verhältnisse* ist von den Benutzern dieser Wege in ihrem wohlverstandenen eigenen Interesse vorübergehend von vornherein ein gesteigertes Maß an Aufmerksamkeit auf die Straßenbeschaffenheit zu richten. Diese allgemeinkundigen generellen Gefahrenquellen, auf die deswegen auch die Kl. bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt hätte Bedacht nehmen müssen, können bei dem geradezu gigantischen Umfang der infolge der Jahrzehnte währenden Vernachlässigung der Straßenunterhaltungspflicht seitens des früheren Trägers der Straßenbaulast nach der Wiedervereinigung Berlins nachzuholenden Ausbau- und Reparaturarbeiten nicht von heute auf morgen beseitigt werden.

Insbesondere die nur beschränkt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, die, abgesehen von den immensen vereinigungsbedingten sonstigen Anforderungen an die öffentliche Hand, *angesichts der weitgehenden Verrottung der Infrastruktur in der ehemaligen DDR und in Berlin (Ost)* auf eine Vielzahl von Vorhaben aufgeteilt werden müssen, aber auch die nicht unbegrenzten Tiefbaukapazitäten gestatten eine Behebung dieser Mängel nur nach und nach. Für eine nicht zu knapp zu bemessende Übergangszeit muss der Verkehr daher die Straßen in dem ehemaligen Berlin (Ost) in einem Zustand hinnehmen, der dem in den sogenannten alten Bundesländern anzulegenden Standard nicht genügt.“

Das Kreisgericht Potsdam formulierte es für einen Unfall aus dem Jahr 1992 etwas moderater⁵⁸:

„Es ist *allgemein bekannt*, dass die Straßen und die Straßenbeläge in den neuen Bundesländern einen äußerst schlechten Zustand aufweisen. Die

57 KG VersR 1993, 1371.

58 KrG Potsdam VersR 1993, 1501.

Straßenbenutzer haben diese gegebenen Straßenverhältnisse auf jeden Fall hinzunehmen, wie sie sich erkennbar zeigen, und daher ihre Fahrweise besonders darauf einzustellen sowie stärkere Aufmerksamkeit auf eventuelle Unebenheiten walten zu lassen. Die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflichten sind daher in den neuen Bundesländern weitaus geringer zu bemessen als in den alten Bundesländern.“

In jüngeren Entscheidungen der Oberlandesgerichte aus den neuen Bundesländern findet sich der Rückgriff auf unterschiedliche Maßstäbe bei den Verkehrssicherungspflichten nicht mehr:

OLG Brandenburg am 17.7.2001 zu Straßenbäumen⁵⁹ und
OLG Dresden am 28.2.2001 zu Straßenbäumen⁶⁰.

Die Entscheidung des OLG Brandenburg vom 25.7.2000 ist als Wechsel in der Rechtsprechung zu diesem Thema anzusehen⁶¹:

In der Entscheidung geht es um eine 1993 neu errichtete Autobahn und dort vorhandene konstruktive Mängel, die zu nicht erkennbaren Wasseransammlungen auf der linken Fahrbahn geführt hatten. Selbstverständlich war bei einer neuen Straße kein Rückgriff auf eine „Sondersituation neue Bundesländer“ mehr notwendig. Denn in den vergangenen Jahren sind erheblich Anstrengungen unternommen worden, um das Straßennetz in den neuen Ländern zu sanieren oder auszubauen. Daneben ist davon auszugehen, dass jedenfalls alle nicht so sanierten Straßen von den zuständigen Behörden überprüft worden sind oder hätten überprüft werden können. Nach 13 Jahren wird man es nicht mehr als „Entschuldigung“ akzeptieren können, dass Straßen, auf denen wegen ihrer Bedeutung und Verkehrsdichte grundsätzlich Verkehrssicherungspflichten anzunehmen sind, aus finanziellen Gründen noch nicht überprüft wurden. Dann aber kann auf diesen „alten Straßen“ wenigstens nach der oben dargestellten Reihenfolge vor Gefahren gewarnt werden. Besonders gefährliche Stellen, die seit 13 Jahren noch nicht beseitigt werden konnten und bei denen Warnungen nicht ausreichen, wären zu sperren gewesen. All dies wird man auch in finanziell angespannten Haushaltslagen von den Körperschaften in den neuen Ländern verlangen können. Außerdem kann man den Verkehrsteilnehmern gerade wegen der erheblichen Neubauten in Straßennetz nicht mehr so wie in den ersten Jahren nach der Wende vorhalten, es sei allgemein bekannt, dass sich alle Straßen in den neuen Ländern in einem desolaten Zustand befänden, weswegen man allgemein vorsichtiger fahren müsse, um besser auf ansonsten nicht rechtzeitig erkennbare Gefahrenstellen reagieren zu können.

59 OLG Brandenburg VersR 2002,504.

60 OLG Dresden VersR 2001,1260.

61 OLG Brandenburg VersR 2001,1259.

Die Lage in den neuen Bundesländern ist vielmehr der in den alten vergleichbar. Neue Straßen in gutem Zustand wechseln mit „Schlaglochpisten“. Denn auch in den alten Bundesländern werden mittlerweile die Auswirkungen der Finanznot auf den Straßenzustand offensichtlich und beklagt. Deshalb gibt es keine unterschiedlichen Anforderungen an die Verkehrssicherungspflichtigen mehr in Ost und West. Man trifft (leider) in allen Landesteilen auch auf schlechte Straßen, auf die man sich in seiner Fahrweise einstellen muss.

Vielleicht kann man jetzt sogar sagen:

Wenn die Straße nicht erkennbar neu ist, sollte man als Autofahrer schon aus eigenem Interesse nicht (zu sehr) auf ihren guten Zustand vertrauen.

Aus der früheren Rechtsprechung zu „desolaten Straßenzuständen“ in den neuen Bundesländern lässt sich aber auch der ganz allgemeine Grundsatz ableiten, dass bekannte Besonderheiten, die ein größeres Gebiet betreffen, allen Verkehrsteilnehmer die Pflicht auferlegen, sich in diesem Gebiet vorsichtiger zu verhalten, weil nicht zu erwarten und der öffentlichen Hand auch nicht zuzumuten ist, schnell alle Gefahren zur gleichen Zeit zu beseitigen. Die Pflichtigen müssen vielmehr Prioritäten festlegen und dann abarbeiten⁶². Dies bedeutet zum Beispiel, dass in den Überflutungsgebieten entlang der Elbe zurzeit diese „gesteigerte Vorsicht“ von den Autofahrern zu verlangen ist.

5. Umfang und Grenzen – Einzelfälle (Winterunfälle)⁶³

Blickt man noch einmal auf die am Anfang dargestellte Statistik, dann zeigt sich, dass neben den Baumunfällen vor allen Dingen die Winterunfälle eine Vielzahl von Toten und Verletzten mit sich bringen. Unter anderem deswegen werden wir uns im Folgenden mit den Winterunfällen beschäftigen und an ihnen gleichsam exemplarisch in konkreten Einzelfällen die bisher geschilderten Grundsätze zu den Verkehrssicherungspflichten erörtern⁶⁴.

62 Vgl. Geigel/Schlegelmilch a.a.O. Rn. 15.

63 Schwerpunkt der folgenden Erörterungen sind Kfz- und nicht Fußgängerunfälle! Zu Fußgängerunfällen vgl. aus der Rspr. u.a. OLG Thüringen NZV 2002, 319; OLG Hamm VersR 1999, 589; OLG Schleswig ZfS 1999, 189; OLG Hamm VersR 1997, 68; OLG Frankfurt/M. VersR 1995, 45; OLG Zweibrücken VersR 1995, 721 (außerhalb geschlossener Ortschaften); OLG Hamm NZV 1993, 394 (Radfahrer).

64 Die Räum- und Streupflicht ist (auch) landesrechtlich geregelt, eine Übersicht findet sich bei Geigel/Schlegelmilch a.a.O. Rn. 134 -144.

Der „oberste Grundsatz“ lautet⁶⁵:

„Inhalt und Umfang der winterlichen Räum- und Streupflicht auf öffentlichen Straßen unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherung richten sich nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung nach den Umständen des Einzelfalles“⁶⁶.

a) Der BGH hatte sich 1998 (erneut) mit der Frage zu beschäftigen, wie der „räumliche Geltungsbereich“ der innerörtlichen Streupflicht zu bestimmen ist⁶⁷. Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Pkw der Klägerin wurde beschädigt, als ihr Geschäftsführer damit am 20.1.1994 gegen 8:15 Uhr in K. einen – vor der Einmündung in die W-Straße auf einer Länge von etwa 100 m ein Gefälle von ca. 10 % aufweisenden – *verschneiten Stichweg* befuhr, infolge Glatteises ins Rutschen kam, die Beherrschung über das Fahrzeug auf der Gefällstrecke verlor und in die W-Straße hineinrutschte, wo es zu einem Zusammenstoß mit einem anderen Pkw kam. Der besagte Stichweg erschließt 15 Anliegergrundstücke und endet als Sackgasse. Ursprünglich handelte es sich um einen Privatweg („Privatstraße X.“), der in dem abschüssigen Teil mit einer – von einem der Anliegergrundstücke aus regulierbaren – Beheizungsanlage versehen worden war. Nachdem die frühere Eigentümerin das Eigentum aufgegeben hatte, übernahm die beklagte Gemeinde die Wegfläche zu Eigentum und widmete diese im Dezember 1993 dem öffentlichen Verkehr.

An welchen Stellen auf *innerörtlichen Straßen* zu streuen ist, richtet sich nach Art und Wichtigkeit der Verkehrswege sowie ihrer Gefährlichkeit und nach der Stärke des zu erwartenden Verkehrs⁶⁸. Für den Bereich innerhalb geschlossener Ortschaften ist insoweit seit langem allgemein anerkannt, dass die Fahrbahnen der Straßen an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen bei Glätte zu bestreuen sind⁶⁹.

Das Berufungsgericht hatte zu der Frage, ob es sich im konkreten Falle um eine verkehrswichtige und gefährliche Stelle handele, ausgeführt⁷⁰:

65 Vgl. Rinne, Aus der neueren Rechtsprechung des BGH zur Haftung der öffentlichen Hand bei Verletzung der Räum- und Streupflicht auf öffentlichen Verkehrsflächen, NJW 1996, 3303, 3304.

66 BGHZ 112, 74, 75 = VersR 1990, 1148 = NJW 1991, 33.

67 BGH VersR 1998, 1373.

68 Die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze gelten auch, wenn es im Einzelfall gesetzliche Regelungen zur Streupflicht gibt, weil in der Regel eine hinreichende Konkretisierung, ob in einem bestimmten Fall zu streuen war oder nicht, unmittelbar aus dem allgemein formulierten Gesetz nicht zu entnehmen ist. In Fall des BGH in VersR 1998, 1373 galt hessisches Straßenrecht (§ 10 IV StrG HE).

69 Vgl. die Zusammenstellung in BGHZ 112,74, 76 = VersR 1990, 1148, 1149.

70 Die Argumentation des OLG Frankfurt ist bei BGH VersR 1998, 1373 dargestellt.

Der Stichweg sei zwar im Gefällebereich *gefährlich*, ... Im Übrigen handle es sich um eine schmale Sackgasse ohne Wendemöglichkeit, der nahezu *keine Verkehrsbedeutung* zukomme. Das komme bereits darin zum Ausdruck, dass es sich um eine ehemalige Privatstraße handle, an deren geringer Bedeutung sich durch die Widmung durch den öffentlichen Verkehr nichts geändert habe. Die Stichstraße stelle ausschließlich eine Verkehrsverbindung für 15 anliegende Grundstücke her, d. h., sie diene lediglich der Benutzung der Bewohner von 15 Grundstücken und deren Besuchern. Die Verkehrsbedeutung sei damit auf einen derart kleinen Kreis von Benutzern beschränkt, dass schon aus diesem Grund eine Räum- und Streupflicht zu verneinen sei.

Dasselbe – so weiter das Berufungsgericht – gelte mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der beklagten Gemeinde. Wolle man im vorliegenden Fall eine Räum- und Streupflicht der Beklagten auch nur für ein Teilstück der Gefällstrecke wegen der Einmündung in die W-Straße bejahen, hätte dies Geltung für alle innerörtlichen Nebenstraßen mit einem gewissen Gefälle, die in eine verkehrswichtige Straße einmündeten. Das könne aus Zumutbarkeitsgründen jedenfalls bei Gemeinden in bergigen Gegenden, die über eine Vielzahl von Straßen mit erheblichem Gefälle verfügten – wozu auch das Stadtgebiet der Beklagten gehöre –, nicht anerkannt werden.

Der BGH hat diese Bewertung des OLG gebilligt, denn als *gefährlich* im Sinne der BGH-Rechtsprechung sind die Straßenstellen einzustufen, an denen Kraftfahrer erfahrungsgemäß bremsen, ausweichen oder sonst ihre Fahrtrichtung oder Geschwindigkeit ändern (müssen), weil gerade diese Umstände bei Schnee- und Eisglätte zum Schleudern oder Rutschen und damit zu Unfällen führen können⁷¹. Derartige gefährliche Stellen innerhalb der Ortschaften sind scharfe Kurven, auffallende Verengungen, Gefällstrecken, Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen, Straßen an Wasserläufen, Abhängen usw.⁷²

Zu den *wichtigen* Verkehrsflächen zählen vor allem die verkehrsreichen Durchgangsstraßen sowie die vielbefahrenen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen⁷³. Insbesondere Nebenstraßen, die ganz überwiegend dem Anliegerverkehr dienen, gehören nicht dazu.

Bemerkenswert an der Argumentation des BGH ist noch, dass er bei der Zumutbarkeit die Frage stellt: Was wäre, wenn nicht nur im vorliegenden,

71 Vgl. BGHZ 31, 37, 53; 40, 379, 380; VersR19 84, 890, 891.

72 OLG München VersR 1994, 983.

73 BGH NJW 1991, 33, 36 m.w.N.

sondern in allen vergleichbaren Fällen eine Streupflicht gegeben wäre? Führt die Ausdehnung der Streupflicht auf „alle vergleichbaren Fälle“ zu einer unzumutbaren Überlastung des Verkehrssicherungspflichtigen, dann kann auch im vorliegenden Einzelfall keine Streupflicht gegeben sein.

Außerhalb geschlossener Ortschaften sind nur die für den Kfz-Verkehr besonders gefährlichen Stellen zu bestreuen⁷⁴. Dies sind solche Stellen, an denen Anlage oder Zustand der Straße die Bildung von Eis, Eisglätte oder seine Wirkung erhöhen und diese Verhältnisse vom Autofahrer nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind, selbst wenn er mit erhöhter Sorgfalt und Aufmerksamkeit aufgrund der winterlichen Straßenverhältnisse fährt⁷⁵.

b) Die nächste Frage zur winterlichen Räum- und Streupflicht lautet: Was sind die *zeitlichen Grenzen*? Von wann bis wann ist zu streuen?

Zu einem Unfall, der um 6.20 Uhr geschah, führt der BGH aus⁷⁶:

„Die Straßen sind nur für den normalen Tagesverkehr zu sichern. Morgens müssen die Streuarbeiten so rechtzeitig einsetzen, dass der vor dem allgemeinen Tagesverkehr liegende Hauptberufsverkehr geschützt wird. Das ist im Allgemeinen aber erst die Zeit zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr morgens.“

Der BGH lehnt auch grundsätzlich eine allgemeine Streupflicht während der Nachtzeit ab⁷⁷, lässt aber Ausnahmen von diesem Grundsatz zu bei ganz außergewöhnlichen Umständen: Dies sind solche, die ggf. eine völlige Lahmlegung des Kfz-Verkehrs zur Folge haben oder für diesen aus dem üblichen Rahmen völlig herausfallende ungewöhnlich große Gefahren mit sich brächten, wenn dagegen – während der Nachtzeit – keine Vorkehrungen getroffen würden. Im Übrigen ist es Aufgabe der Autofahrer bei Nacht, weil bekanntermaßen nicht gestreut wird, entsprechend vorsichtig(er) zu fahren.

Diese Rechtsprechung ist allerdings zu Beginn der 70er Jahre ergangen⁷⁸, also bei anderen, weniger überfüllten Verkehrsverhältnissen. Ein aktueller Fall des OLG Köln zeigt aber, dass sich an den Grundsätzen zur „Streuzeit“ nicht viel geändert hat⁷⁹:

„Die innerhalb geschlossener Ortslagen für verkehrswichtige und gefährliche Stellen bestehende Streupflicht geht nicht so weit, dass

74 Nichtannahmebeschluss des BGH zu einer Entscheidung des OLG Zweibrücken: VersR 1995, 721.

75 OLG Köln DAR 1990, 346 (mit Anmerkung Funke).

76 BGH VersR 1985, 271.

77 BGH VersR 1972, 563.

78 Vgl. auch LG Aachen VersR 1991, 1420.

79 OLG Köln VersR 1997, 506.

die Fahrbahnen zu jeder Tages- und Nachtzeit von Glätte freigehalten werden müssen. Vielmehr ist seit langem anerkannt, dass die Streupflicht in den Morgenstunden erst mit dem Beginn des Haupt- oder Berufsverkehrs einsetzt. Das bedeutet, dass an Werktagen im Allgemeinen jedenfalls nicht vor 6.30 Uhr gestreut sein muss⁸⁰. An Sonn- und Feiertagen ist der Beginn der Hauptverkehrszeit in Ermangelung eines für das Verkehrsaufkommen relevanten Berufsverkehrs erheblich später anzusetzen. Der für Sonn- und Feiertage typische Ausflugsverkehr setzt, wenn er nicht durch besondere örtliche Ereignisse beeinflusst wird, regelmäßig erst deutlich nach 8.00 Uhr ein⁸¹. Fahrten zu Gottesdiensten und sonstigen sonn- oder freiertagsbedingten Anlässen werden üblicherweise jedenfalls nicht vor 9.00 Uhr angetreten. Der Senat hält es deshalb für sachgerecht, die zeitliche Grenze für den Beginn der Streupflicht an Sonn- und Feiertagen für den Regelfall um 9.00 Uhr anzusetzen⁸².“

Zusätzlich ist zu beachten, dass eine Streupflicht bei extremen Witterungsverhältnissen entfallen kann. Diese liegen z. B. dann vor, wenn Regen auf unterkühltem Erdboden gefriert und zu Glatteis führt. Diese Verhältnisse können, solange der Regen anhält, mit zumutbaren Streumaßnahmen nicht wirksam bekämpft werden.

Vom Verkehrssicherungspflichtigen kann auch nicht erwartet werden, dass er die Witterungsverhältnisse in so kurzen Zeitabständen beobachtet, dass er unmittelbar nach Aufhören des Regens sofort Streumaßnahmen einleiten kann⁸³.

Das OLG München hatte sich mit der Frage zu beschäftigen, ob es dem Verkehrssicherungspflichtigen unter besonderen Umständen zugemutet werden könne, vorbeugend zu streuen. Es hat dies im konkreten Fall verneint⁸⁴, weil anerkannt ist, dass beim Auftreten von Glätte im Laufe des Tages dem Streupflichtigen ein angemessener Zeitraum zugebilligt werden muss, um die erforderlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Glätte zu treffen. Ein Streuen kann deswegen in der Regel nicht schon innerhalb von 15 Minuten seit Glättebeginn gefordert werden. Auch an gefährlichen Straßenstellen ist grundsätzlich, wenn nicht besondere Umstände vorliegen, ein vorbeugendes Streuen nicht geboten.

80 Vgl. auch aktuell LG Köln VersR 2002, 1436: Stadtgebiete ab 6:30 Uhr, ländliche Gemeinden ab 7:00 Uhr.

81 Siehe auch BGH VersR 1964, 334.

82 Vgl. auch OLG Hamm VersR 1988, 693; vgl. auch die bei Rinne a.a.O., S. 3307 in Anm. 39 zitierte BGH-Entscheidung vom 26.3.1992.

83 OLG Hamm VersR 1997, 68;

84 OLG München VersR 1994, 983.

Der BGH⁸⁵ hat eine Pflicht, vorbeugend zu streuen, allerdings bejaht, wenn unter den gegebenen Umständen Anlass bestehe, gegen eine an solcher Stelle konkret zu befürchtende Glatteisgefahr Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Dies sei der Fall, wenn

- die Glatteisbildung nicht plötzlich und unvorhersehbar auftrete, sondern sich ankündige,
- die örtlichen Verhältnisse (z.B. Nordwesthang, Gefällstrecke) besondere seien
- und keine Gefahr bestehe, dass das Streugut durch Schmelzwasser weggespült oder wirkungslos werde.

c) Nachdem geklärt ist, wo und wann zu streuen und zu Schnee zu räumen ist, bleibt noch offen: Wie soll der Streupflichtige vorgehen? Wie ist die Schneeräumung zu organisieren, wenn doch jedem einsichtig ist, dass nicht sofort überall gleichzeitig Schnee und Eis beseitigt werden können?

Das OLG Bamberg hat diese Frage mit einigen (noch heute geltenden) Grundsätzen beantwortet⁸⁶:

- „Mit den erforderlichen Maßnahmen gegen die Gefahren winterlicher Straßenverhältnisse können die Verkehrsteilnehmer nicht sofort, sondern erst *angemessene Zeit* nach Beginn der Glätte rechnen. Welchen Zeitraum der räum- und streupflichtige Hoheitsträger (bei Gemeindestraßen die zuständige Gemeinde) in Anspruch nehmen kann, um die gebotenen Maßnahmen zu ergreifen, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab.
- Dabei kommt es auf das konkrete Verhalten der zuständigen Bediensteten des Streupflichtigen an. Der Streupflichtige hat aber auch durch *sachgerechte Organisation seines Winterdienstes* sicherzustellen, dass die Streupflicht ordnungsgemäß erfüllt wird. Er hat dazu geeignetes Personal, eine ausreichende Anzahl von Streufahrzeugen, Streumittel u. a. bereitzustellen und (jedenfalls soweit es sich um eine größere Kommune handelt) den Einsatz durch einen Streuplan zu regeln.
- Bei der Organisation (insbesondere bei Aufstellung des Streuplanes) steht ihm ein *gewisser Beurteilungsspielraum* zur Verfügung. Von einem Organisationsmangel kann nur die Rede sein, wenn der Winterdienst insgesamt nicht mehr sachgerecht und zweckmäßig eingerichtet ist. Dass der Streuplan in Einzelheiten (etwa in der Reihenfolge der zu streuenden Straßen) auch anders gestaltet werden könnte, genügt nicht, solange er insgesamt sachgerecht ist.“

85 BGH VersR 1985, 189.

86 OLG Bamberg VersR 1979, 262.

Der Streuplan⁸⁷ ist dabei eigentlich nichts Besonderes. Denn man wird ganz allgemein bei Verkehrssicherungspflichten, bei denen an einer Vielzahl von Stellen zum gleichen Zeitpunkt Gefahren neu auftreten, sagen können: Der Verkehrssicherungspflichtige, der nicht alle Gefahren gleichzeitig beseitigen kann und auch nicht verpflichtet war, vorbeugend tätig zu werden, muss die Gefahrenbeseitigung planmäßig organisieren (also die Gefahren nach und nach beseitigen) und bei der Reihenfolge die Gefährlichkeit und die Benutzungsfrequenz an der Gefahrenstelle berücksichtigen⁸⁸.

Die Aufnahme einer bestimmten Straße in den Streuplan einer Gemeinde begründet allerdings für sich allein noch keine Räum- und Streupflicht⁸⁹.

Soweit die Gemeinden aufgrund landesrechtlicher Ermächtigung die Winterstreupflicht auf Dritte (insb. Anlieger) übertragen haben, sind sie nicht aller Pflichten enthoben. Sie müssen vielmehr durch geeignete Kontrollen prüfen und sicherstellen, dass diese übertragenen Aufgaben auch erledigt werden⁹⁰.

d) Bei der winterlichen Räum- und Streupflicht wollen wir uns der Frage nach dem Mitverschulden nach § 254 Abs. 1 BGB zuwenden⁹¹.

Der BGH⁹² legt – der Rechtsprechung des RG folgend – § 254 Abs. 1 BGB dahin aus, dass es bei der Abwägung in erster Linie auf das Maß der *Verursachung* ankommt, mit dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben. Das beiderseitige Verschulden ist nur ein Faktor der Abwägung. Für die Haftungsverteilung ist entscheidend, ob das Verhalten des Schädigers oder das des Geschädigten den Eintritt des Schadens in wesentlich höherem Maße wahrscheinlich gemacht hat⁹³.

Zu hohe Geschwindigkeit und Unaufmerksamkeit gehören zu den Standardfällen des Mitverschuldens. Bei Verkehrssicherungspflichten stellt sich dann aber immer sofort die Frage, ob der Geschädigte bei richtiger Geschwindigkeit und Aufmerksamkeit nicht die Gefahrenstelle rechtzeitig hätte erkennen und reagieren können. Dann ist nach der eingangs geschil- derten Rechtsprechung, wann Verkehrssicherungspflichten erst entstehen (nämlich wenn eine Gefahrenstelle gerade nicht oder nicht rechtzeitig erkenn-

87 Zum Streuplan vgl. auch: BGH VersR 1962, 1013; OLG Hamm VersR 1993, 1285; 1980, 684; OLG Karlsruhe VersR 1979, 358.

88 Vgl. Geigel/Schlegelmilch a.a.O., Rn. 15.

89 Einhellige Meinung der Rechtsprechung, vgl. z.B. OLG Brandenburg VersR 1995, 1439; OLG Koblenz VersR 1983, 568.

90 OLG Frankfurt VersR 1980, 50 m.w.N.; zur Übertragung siehe auch OLG München VersR 1992, 591.

91 Insbesondere bei den winterlichen Fußgängerunfällen gibt es eine ausführliche Rechtsprechung zum Mitverschulden: z.B. Thüringer OLG NZV 2002, 319; OLG Hamm VersR 1999, 589.

92 BGH VersR 1998, 474, 475.

93 BGH VersR 1988, 1238, 1239 m.w.N.

bar ist), mit dem Mitverschuldenseinwand schon gleich die Frage zu stellen, ob überhaupt ein Anspruch gegeben ist oder ob nicht schon aus „grundsätzlichen Erwägungen“ im konkreten Einzelfall das Bestehen einer Verkehrssicherungspflicht verneint werden muss⁹⁴.

Bei den hier interessierenden Unfällen mit Kfz-Beteiligung ist auf der Seite des Geschädigten die von seinem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr (§ 7 StVG) bei der Abwägung zu berücksichtigen⁹⁵.

Ein wichtiges „Hilfsmittel“ der Autofahrer im Winter, um Unfälle zu vermeiden, sind die Winterreifen. Eine gesetzliche Pflicht, Winterreifen zu benutzen, gibt es allerdings nicht. Geht von Kfz ohne Winterreifen im Winter eine erhöhte Betriebsgefahr aus, die bei der Haftungsabwägung entsprechend zu berücksichtigen ist?

Das OLG Karlsruhe hat in einer Entscheidung aus dem Jahr 1977 geurteilt⁹⁶:

„Die Betriebsgefahr des VW Polo war ebenfalls erhöht. Auch mit der vom Kl. mit 40 km/h angegebenen Geschwindigkeit bildete sein Fahrzeug auf der glatten Straße eine Gefahr. *Selbst mit Winterreifen* war auf der schneeglatten Straße nach der Lebenserfahrung der Anhalteweg bei 40 km/h erheblich höher als bei der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h.....“

Daraus ist zu entnehmen, dass das OLG die Winterreifen in der konkreten Gefahrensituation als einen die Betriebsgefahr senkenden (aber eben nicht aufhebenden) Umstand bewertet hat. Umgekehrt bedeutet dies dann, dass ohne Winterreifen bei winterlichen Straßenverhältnissen die Betriebsgefahr erhöht sein kann.

In der Rechtsprechung ist diese Frage nicht ausführlicher behandelt worden, wohl weil in den zu beurteilenden Fällen schon ohne die Frage nach den Winterreifen die Verschuldens- und Verursachungsanteile „eindeutig“ waren. Die Verkehrssicherungspflichten sind auch nicht der Ort, um sich ausführlich dem „rechtlichen Neuland“ des Winterreifens zuzuwenden. Jedenfalls der Hinweis an alle Autofahrer, sich selbst und die mitfahrenden Insassen möglichst weitgehend vor Winterunfällen zu schützen und das Auto „wintersicher“ zu machen, sei aber an dieser Stelle erlaubt und geboten. Zu einem „wintersicheren Auto“ gehören auch entsprechende Reifen: eben Winterreifen.

94 Zum Mitverschulden bei Winter-Kfz-Unfällen findet sich auch kaum Rechtsprechung. Wenn Mitverschulden und das Bestehen von Verkehrssicherungspflichtverletzungen „nebeneinander“ bejaht werden, handelt es sich eher um „Exoten“ und nicht um normalen fließenden Verkehr: OLG Düsseldorf VersR 1995, 311 (Unfall auf Kasernengelände); LG Mannheim VersR 1993, 462 (Unfall auf Kundenparkplatz); AG Garmisch-Partenkirchen VersR 1971, 652 (Unfall auf Parkplatz).

95 Palandt/Heinrichs, BGB, 61. Aufl., § 254 Rn. 3.

96 OLG Karlsruhe VersR 1977, 937.

Ein anderer Aspekt, den das OLG Hamm besonders hervorhebt⁹⁷, verdient aber auch noch Beachtung bei der Abwägung nach § 254 Abs. 1 BGB. Auf Gefahren, die durch winterliche Witterung entstehen, muss sich grundsätzlich jeder Verkehrsteilnehmer selbst einstellen und im eigenen Interesse der Schadensverhütung die Maßnahmen ergreifen, die nach der gegebenen Gefahrenlage geboten sind. Dazu gehört es auch, erkannte besondere Gefahren nach Möglichkeit zu umgehen. Lässt sich einer solchen Gefahr nicht ausweichen, muss man sich bei verkehrsgerechtem Verhalten – aus eigenem Interesse – die Frage vorlegen, ob es notwendig ist, sich dieser Gefahr auszusetzen, wobei die Chancen, die Gefahr gleichwohl zu meistern (Grad der Beherrschbarkeit), und die Intensität der drohenden Rechtsgutverletzung (Grad der Gefährlichkeit) zu berücksichtigen sind. Wer trotz erkannter „allgemeiner“ Gefahr sich ohne zwingenden Grund mit seinem Auto auf den Weg macht, trifft eine

„gezielte Entscheidung, die die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts durchgreifend begründet“⁹⁸.

Das muss anspruchsmindernd oder sogar -ausschließend selbst dann berücksichtigt werden, wenn der Schaden auf einer Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht beruht, die sich aus dieser „allgemeinen Gefahrenlage“ ergeben hat.

Daraus folgt der eher allgemeine Rat an die Autofahrer: Man prüfe bei widrigen Verkehrsverhältnissen sehr genau, ob man unbedingt fahren muss. Für Unfälle bei in diesem Sinne „unnötigen Fahrten“ bekommt man möglicherweise weniger Schadensersatz, einmal ganz abgesehen von dem „unnötigen Leid“, das man verursacht hat.

6. Beweislast und eine „sonstige Randfrage“

a) Auch bei den Verkehrssicherungspflichten gelten selbstverständlich die allgemeinen Grundsätze über die Verteilung der Beweislast. Die anspruchsbegründenden Tatsachen, also insbesondere die Umstände, aus denen sich die Verkehrssicherungspflicht und ihre Verletzung ergeben, hat damit der Geschädigte zu beweisen. Will der Schädiger Mitverschulden einwenden oder sich gar auf den Wegfall der eigentlich bestehenden Pflicht berufen (z.B. weil Streuen zwecklos gewesen sei⁹⁹), muss er die dies stützenden Umstände vortragen und beweisen.

97 OLG Hamm VersR 1999, 589.

98 OLG Hamm a.a.O.

99 Zur Beweislast beim Wegfall der Streupflicht: BGH VersR 1985, 243, 244; OLG Oldenburg VersR 1988, 935.

Für Unfälle von Fußgängern im Zusammenhang mit gefährlichen Straßenstellen und Verkehrssicherungspflichten besteht nach der Rechtsprechung ein Anscheinsbeweis dafür, dass die verkehrswidrige Gefahrenquelle Ursache des Sturzes war, wenn – wie hier – aufgrund der Beweisaufnahme erwiesenermaßen ein Fußgänger in unmittelbarer Nähe einer Gefahrenquelle stürzt¹⁰⁰. Denn auch bei der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten, die wie Schutzgesetze und Unfallverhütungsvorschriften durch genaue Verhaltensanweisungen typischen Gefährdungen entgegenwirken sollen, ist die Anwendung des Anscheinsbeweises geboten, wenn sich in dem Schadensereignis gerade diejenige Gefahr verwirklicht, der durch die Auferlegung der konkreten Verhaltenspflichten begegnet werden sollte¹⁰¹. Dies gilt auch zugunsten der Autofahrer, wenn es zu Unfällen kommt, vor denen gerade Verkehrssicherungspflichten schützen sollten¹⁰².

Bei Kfz-Unfällen unter widrigen Witterungsverhältnissen scheint es aber den „entgegengesetzten Anscheinsbeweis“ zu geben: Es ist nämlich anerkannt, dass es typischerweise auf einen Mangel an der verkehrserforderlichen Sorgfalt hinweist, wenn ein Kraftfahrer bei der Fahrt auf einer regen-, schnee- oder eisglatten Straße mit seinem Fahrzeug ins Rutschen gerät und von der Fahrbahn abkommt¹⁰³.

Andererseits gilt aber die Regel, dass den Kraftfahrer kein Verschulden trifft, wenn er ohne vorherige Anzeichen erst im unmittelbaren Unfallbereich auf die Glätte stößt¹⁰⁴.

Der BGH stellt zu der Frage, wer denn nun beweisen müsse, welche Anscheinsbeweiskonstellation vorliege, fest¹⁰⁵:

„Die rechtzeitige Vorhersehbarkeit der Straßenglätte gehört zu den Voraussetzungen eines Anscheinsbeweises für ein Verschulden des Fahrers, die feststehen müssen, gegebenenfalls vom Geschädigten zu beweisen sind, bevor von einer Typizität des Unfallgeschehens ausgegangen werden kann“ (Hinweis: Es ging um die Ansprüche des verletzten Insassen gegen den Fahrer).

Grundsätzlich kann sich die Vorhersehbarkeit der Glätte auch aus den Besonderheiten der Örtlichkeit ergeben¹⁰⁶. Ein Kraftfahrer darf aus dem

100 BGH VersR 1962, 449, 450; OLG Dresden VersR 2001, 868 m.w.N.

101 BGH VersR 1994, 324.

102 OLG Dresden VersR 2001, 1260 (zu Baumunfällen).

103 BGH VersR 1965, 690, 691; 1971, 842, 843; 1989, 1197, 1198.

104 BGH VersR 1969, 895, 897; 1989, 1197, 1198; OLG Köln VersR 1999, 377 (vom BGH durch Nichtannahme der Revision bestätigt); siehe auch OLG Schleswig VersR 1999, 375.

105 Nichtannahmebeschluss vom 7. 4. 1998 (VI ZR 303/97) zu OLG Schleswig, abgedruckt in VersR 1999, 375.

106 OLG Köln a.a.O.

Zustand eines Teils einer Straße nicht ohne weiteres darauf schließen, dass die folgenden Strecken den gleichen Zustand aufweisen. Er muss vielmehr bei Frostgefahr und Temperaturen um den Nullpunkt mit plötzlichen Vereisungen an Stellen rechnen, die erfahrungsgemäß zur Eisbildung neigen¹⁰⁷. Als solche für die Eisbildung anfälligen Strecken gelten beispielsweise Straßenstellen mit veränderter Einwirkung von Sonne und Wind, Waldstrecken und Brücken¹⁰⁸.

Damit dreht sich bei der Beweisführung alles um die Vorhersehbarkeit der Glätte:

- Wird bewiesen, dass sie rechtzeitig vorhersehbar war, spricht der Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Autofahrers und gegen eine Verkehrssicherungspflichtverletzung.
- War sie nicht rechtzeitig vorhersehbar, sind damit Umstände bewiesen, aus denen sich eine Verkehrssicherungspflicht ergibt, die Glätte zu beseitigen (wenn auch die anderen Voraussetzungen gegeben sind). Kommt es dann zum Unfall, spricht der erste Anschein dafür, dass der Unfall auf der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht beruhte.

b) Es bleibt noch eine gerade für die Versicherungswirtschaft wichtige Frage zu klären: der Regress.

Eigentlich müsste man erwarten, dass es zu vielfältigen Regressprozessen der Versicherungswirtschaft gegen die verkehrssicherungspflichtigen öffentlichen Körperschaften kommt,

- sei es der Regress aufgrund von Insassenverletzungen, die der KH-Versicherer des Kfz-Halters begleichen musste (nach dem neuen Schadenersatzrecht sogar ohne Verschulden des Fahrers und ohne die Möglichkeit des Entlastungsbeweises und auch bei unentgeltlicher Beförderung);
- sei es der Regress nach gezahlter Kasko-Entschädigung;
- sei es ganz allgemein der Regress bei KH-Fällen, in denen der Straßenzustand für den Unfall mitursächlich geworden ist.

Regressfälle dieser Art sind in der Praxis aber eher selten. Zu Prozessen kommt es kaum. Besondere rechtliche Probleme, die Ursache dieser „Zurückhaltung“ sein könnten, gibt es beim Regress aber nicht. Soweit in KH-Fall auch andere haften, ist ein Regressanspruch nach § 426 BGB gegeben. Der Kasko-Versicherer kann seinen Regressanspruch auf § 67 VVG stützen.

107 BGH VersR 1962, 1182, 1183; 1965, 379.

108 BGH VersR 1976, 995; BayObLG VersR 1993, 254 = NZV 1993, 121.

Mit einem Kasko-Fall hatte sich das OLG München zu befassen¹⁰⁹:

Der Kläger nahm die beklagte Gemeinde wegen Amtspflichtverletzung auf Schadensersatz in Anspruch. Er warf ihr vor, auf die mangelhafte Tragfähigkeit des Seitenstreifens der Ortsstraße nicht durch Warnzeichen hingewiesen zu haben. Daher sei er beim Befahren einer Linkskurve mit seinem mit 18 t Holz beladenen Langholzfahrzeug in einen Schacht eingebrochen. Der Kläger forderte die Verurteilung der Beklagten zur Bezahlung seines gesamten Schadens, bestehend aus der Selbstbeteiligung, dem Verdienstausfall, dem Verlust des Schadensfreiheitsrabatts, der Diskontspesen und der Auslagen, jedoch unter Berücksichtigung der Leistung seines Kaskoversicherers in Höhe von 3029,— DM Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht ist in diesem Fall vom OLG München bejaht worden.

Nachdem der Subsidiaritätsgedanke aus § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB bei der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten nicht anwendbar ist¹¹⁰, hätte der Kläger auch ohne den „Umweg“ über seinen Kasko-Versicherer gegen die Gemeinde vorgehen können. Da er aber den Umweg gewählt hat, ist nach § 67 VVG der Schadensersatzanspruch in Höhe der Kaskoleistung auf den Kasko-Versicherer übergegangen. Ob dieser ihn wohl geltend gemacht hat ...?

Es bleibt abzuwarten, ob diese Praxis, keinen Regress einzuleiten, auch in Zukunft Bestand hat. Gerade durch das 2. Schadensrechtsänderungsgesetz kommen auf die Versicherer zusätzliche Aufwendungen zu. Da liegt es nahe, bestehende Regressmöglichkeiten voll auszuschöpfen. Der Regress bei „mitwirkenden Verkehrssicherungspflichtverletzungen“ bietet hierfür vielleicht einen „neuen“ Ansatzpunkt.

7. Zusammenfassung

Es ist die besondere Pflicht – nicht nur im Rechtssinne – für Autofahrer, durch vorsichtige und vorausschauende Fahrweise Gefahren von sich selbst und den anderen Fahrzeuginsassen abzuwenden.

Dabei hat der Autofahrer die Straße zu nehmen, wie sie erkennbar ist. Ein Anspruch auf besonders gute oder gar gefahrlose Straßenverhältnisse besteht nicht.

Der Autofahrer kann – schon wegen der angespannten Finanzlage der öffentlichen Hand – nicht darauf vertrauen, dass gefährliche Mängel des

109 OLG München VersR 1980, 293.

110 BGH NJW 1979, 2034; 1992, 2476; 1993, 2612.

Straßenzustands sofort und vollständig behoben werden. Deswegen müssen Warnzeichen, die auf schlechte Straßenverhältnisse hinweisen, und damit verbundene Geschwindigkeitsbeschränkungen ernst genommen und beachtet werden.

Nicht jeder Unfall aufgrund schlechter Straßenverhältnisse löst Schadensersatzansprüche gegen Dritte aus. Deswegen sollte man selbst Vorsorge für etwaige wirtschaftliche Folgen von Verkehrsunfällen treffen (Unfall- und Kaskoversicherungen).

Die öffentliche Hand muss die Straßenverhältnisse kontrollieren, vor Gefahren warnen, die nicht sofort beseitigt werden (können), die Art und Weise der Gefahrenbeseitigung an der Wichtigkeit der Verkehrswege und der Gefährlichkeit des Straßenzustandes orientieren und notfalls besonders gefährliche Strecken sperren, die (noch) nicht instandgesetzt werden können. Dabei gelten gleiche Sorgfaltsmaßstäbe in allen Teilen Deutschlands (alte und neue Bundesländer).

Gerade bei winterlichen Straßenverhältnissen obliegt es dem Autofahrer, sich durch eine den Witterungsverhältnissen angepasste Fahrweise selbst zu schützen. Dazu gehört auch, dass sein Fahrzeug „wintertauglich“ ist, insbesondere eine entsprechende Winterbereifung hat.

Zweifel an der Fahreignung

– MPU – Nachweisfragen – Rechtsprobleme –

Frank-Roland Hillmann, Oldenburg

1. Auch aus der Sicht eines Rechtsanwaltes ist der Betroffene ausschließlich Opfer seines eigenen Handelns. Wer unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss ein Fahrzeug führt, handelt sich selbst und anderen gegenüber *in höchstem Masse verantwortungslos*. Er bedarf dringend einer Änderung seiner Einstellung zu diesem Problembereich. Er weiß selbst nur allzu gut, dass die entdeckte Trunkenheitsfahrt nicht auf einen unglücklichen Zufall zurückzuführen ist, sondern höchstwahrscheinlich einen vielfachen Wiederholungsfall unentdeckter Fahrten unter Alkoholeinfluss darstellt.
2. Die MPU-Begutachtung ist daher ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit¹. Sie ist vielleicht nur eine Möglichkeit zur Begutachtung der Fahreignung eines Probanden. Alternativen sind denkbar – dazu später. Die MPU-Begutachtung soll also keinesfalls grundsätzlich in Frage gestellt werden.
3. Das gegenwärtige Verfahren in seiner Gesamtheit muss sich gefallen lassen, kritisch hinterfragt und durchleuchtet zu werden:
 - a) Da ist zunächst die *Überprüfbarkeit der verwaltungsbehördlichen Anordnung* der MPU zu nennen. Diese Frage stellt sich selbstverständlich nicht für die *Pflichtfälle*, in denen die MPU gesetzlich vorgeschrieben ist (z.B. über 1,6 ‰ Alkohol, Mehrfachtäter oder bei Hartdrogen), sondern ausschließlich für die *Ermessensfälle*. Die Anordnung einer MPU oder ärztlichen Begutachtung seitens der Führerscheinstelle ist im Vergleich zur früheren Rechtslage Ausfluss einer faktischen Beweislastumkehr. Und sie ist unverändert nicht justiziabel. Es muss bemängelt werden, dass der Betroffene nach der derzeitigen Rechtslage eine gerichtliche Überprüfung erst im Anschluss an eine negative Entscheidung der Behörde durchsetzen kann, was dann bekanntlich in der Regel auch noch 3-4 Jahre in Anspruch nimmt. Man denke nur daran, dass der Fall des Betroffenen, der jetzt durch das BVerfG mit Beschluss vom 20.06.2002 entschieden wurde², aus dem Jahre 1994 stammte, er also 8 Jahre um sein nunmehr zugesprochenes Recht kämpfen und folglich die Fahrerlaubnis entbehren musste! Dadurch wird der grundgesetzlich garantierte Rechtsschutz des Bürgers unange-

¹ Vgl. hierzu Blocher/Winckler/Rösler/Foerster, „Zur derzeitigen Praxis der Fahreignungsbegutachtung alkoholisierten Kraftfahrers“, DAR 1998, 302 ff mit umfassender Literaturübersicht.

² Az. 1 BvR 2062/96, DAR 2002, 405.

messen beeinträchtigt. Es besteht die Gefahr, dass der *Behördenwillkür* auf diesem Gebiet Tor und Tür geöffnet wird. Es ist wiederholt zu beobachten, dass die – nicht allgemein-juristisch geschulten – Sachbearbeiter der Führerscheinstellen oftmals rigoros und – man hat den Eindruck – sooft sie können, in den Fällen erforderlicher Ermessensausübung Zweifel an der Fahreignung von Betroffenen anmelden und MPU- oder Arztgutachten anordnen. Es ist ferner eine deutliche Ausweitung der Untersuchungsanlässe seit der Einführung der FeV zu beobachten.

Das geschieht mitunter sogar allein schon aufgrund der bloßen Einleitung eines Ermittlungsverfahrens (z.B. wegen Nötigung im Straßenverkehr oder alkoholunabhängiger Straßenverkehrgefährdung) und demzufolge unter Verstoß gegen den Grundsatz der Unschuldsvermutung. Eine solche Machtfülle der Verwaltungsbehörden muss auf Skepsis stoßen, wenn sie de facto keiner Überprüfungsinstanz unterliegt. Die *Missbrauchsgefahr* ist unübersehbar. Die oft ins Feld geführte Befürchtung einer Prozessflut dürfte unbegründet sein und wäre auch unbeachtlich. Dies ist ohnehin kein Argument, wenn es um die Wahrung der Rechtsstaatlichkeit geht. In den Fällen, in denen die Vorlage eines MPU-Gutachtens gesetzlich vorgeschrieben ist (z.B. Alkohol ab 1,6‰), wäre der Rechtsweg von Anfang an unsinnig. Er wird also auf die Fälle des Einwandes *unkorrekt ausgeübten Behördenermessens* beschränkt bleiben. Dann allerdings ist – wie dargelegt – die Möglichkeit für eine rechtliche Überprüfung auch dringend geboten.

Die gegenwärtige Situation ist demgegenüber reformbedürftig. In Betracht kommt dabei wohl in erster Linie ein Wandel der Rechtsprechung dahingehend, dass die Anordnung der Behörde, ein Eignungsgutachten beizubringen, rechtlich als Verwaltungsakt zu klassifizieren ist³. Das hat auch schon das Bundesverfassungsgericht in einem Nichtannahmebeschluss vom 19.05.1994 zum Ausdruck gebracht und die Frage gestellt, ob die Verwaltungsrechtsprechung an seiner gefestigten Auffassung zur Frage der Anfechtbarkeit solcher Anordnung festhalten will⁴. Zu denken ist aber auch an die Eröffnung eines einstweiligen Rechtsschutzes gegen die Begutachtungsanordnung. Jedenfalls muss die Anordnung einer MPU rechtsmittelfähig werden⁵.

An dieser Stelle soll auch noch kurz zu einer Auswirkung des zuvor erwähnten Beschlusses des Bundesverfassungsgerichtes vom 20.6.2002 einge-

3 Vgl. hierzu Grünning/Ludovisy, „Rechtscharakter der MPU-Anordnung“, DAR 1993, 53 ff. Ludovisy, „Rechtsnatur der MPU-Anordnung“, VGT 1994, 354 ff.

4 Az. 1 BvR 322/94; siehe auch Jung, „Die Medizinisch-psychologische Untersuchung von Kraftfahrern“, 35. VGT 1997, 321.

5 So auch schon Jung a.a.O., S. 322.

gangen werden: Obwohl sich das Gericht dort nur mit dem Fall „einmaliger Feststellung beabsichtigten Eigenkonsums einer kleinen Menge Haschisch“ befasst und dabei zusätzlich erforderliche „*Verdachtsindikatoren*“ vermisst hat, ergibt sich doch aus den dafür vom BVerfG mitgeteilten Gründen, dass *bei Feststellung des Konsums von Betäubungsmitteln jedweder Art ganz allgemein* die Anordnung der Beibringung eines Gutachtens nur gerechtfertigt ist, wenn außer der Einnahme von Betäubungsmitteln *weitere* derartiger „Verdachtsindikatoren“ für unzureichende Krafftahreignung vorliegen. Bode folgert daraus, dass die Vorschriften in § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 3 FeV verfassungswidrig sind und nur bei Vorliegen derartiger weiterer „Verdachtsindikatoren“ für unzureichende Krafftahreignung angewandt werden können⁶. Damit wäre zumindest sogar diese *gesetzliche Bestimmung* reformbedürftig.

b) Von allen Seiten wird seit vielen Jahren immer wieder *mehr Transparenz der MPU-Begutachtung* gefordert. Warum? Das Bild der MPU in der Bevölkerung ist geprägt von Misstrauen, gepaart mit Unwissenheit, angereichert durch mummenschanzartiges Verhalten der Psychologen und durch allerlei Gerüchte und Halbwahrheiten. Alle Versuche der Begutachtungsstellen, ihre Arbeit in den Medien zu rechtfertigen, sind bislang erfolglos geblieben. Die MPU wird unverändert als *reines Glücksspiel* angesehen, wo man sagen könne, was man wolle, man falle immer dann durch, wenn der Psychologe es so wolle. Da ist von „Schikane“ die Rede, und nicht von Ungefähr nennt der Volksmund die Begutachtung „Idiotentest“. Es werden „Durchfallquoten“ von 50% und mehr „gehandelt“.

Der Betroffene hat jedoch zweifelsfrei Anspruch auf ein *fares und transparentes Verfahren*. So kann kein Verständnis erwartet werden, wenn die Psychologen es immer wieder mit teilweise fadenscheinigen Argumenten ablehnen, Tonband- und/oder Videomitschnitte anzufertigen. Da werden Datenschutzgründe ins Feld geführt, prüfungspsychologische Argumente bis hin zu Kostengründen. Das alles sind keine überzeugenden Gründe. Im Gegenteil: Nach der Rechtssprechung des Bundesverfassungsgerichtes⁷ bedeutet die MPU die „Erhebung höchstpersönlicher Befunde“, die unter den Schutz des allgemeinen Persönlichkeitsrechts fallen. Dann hat der Betroffene auch das Recht, für die zutreffende Verwendung dieser so gewonnenen Befunde Sorge zu tragen, damit ihm die Möglichkeit des Nachweises unkorrekter Datenerhebung offen steht.

6 Bode, Anmerkung zu dem Urteil des BVerfG vom 20.6.2002, Blutalkohol 2002, 372; ds., „Zur Verfassungswidrigkeit des § 14 FeV§, DAR 2003, 15 ff. So auch schon Kreuzer in NZV 1999, 353 ff. 7 Grundsatzentscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24.06.1993, DAR 1993, 427.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit⁸ des Explorationsgespräches sollte daher grundsätzlich ein *Tonband und/oder Videomitschnitt* erfolgen, übrigens eine regelmäßige Forderung aller bisherigen Arbeitskreise derjenigen Verkehrsgerichtstage, die sich mit dieser Problematik befasst haben: 1992, 1994 und 1997, bislang jedoch ohne nennenswerter Realisierung in der Praxis.

Ein solcher Mitschnitt sollte einer Aufbewahrungsfrist von mindestens 6 Monaten unterliegen. Er sollte als Kopie und/oder Abschrift – selbstverständlich auf Kosten des Betroffenen – innerhalb dieser Frist jederzeit angefordert werden können. Nach Ablauf der Frist muss das Band vernichtet (gelöscht) werden. Jedenfalls dürfte dies die bessere Alternative gegenüber der Hinzuziehung einer Vertrauensperson während des Explorationsgespräches sein. Derartige Gesprächsmitschnitte helfen dann sicher auch, *überflüssige Prozesse* zu vermeiden. Wenn der Betroffene seinem Anwalt erzählt, diese und jene Passage in dem Gutachten habe er gar nicht oder zumindest nicht so gesagt, kann diese Behauptung sogleich anhand des Mitschnitts überprüft und ggf. widerlegt werden. Das dient in erheblichem Maße der Rechtsklarheit und -wahrheit. Es ist unerklärlich, weshalb in dieser Frage kein Konsens mit den Psychologen erreicht werden kann. Jedenfalls hat dieses Thema nichts mit Begriffen wie „Überwachung“ oder „Kontrolle“ der begutachtenden Psychologen zu tun, sondern lediglich mit „Nachvollziehbarkeit“ und „Nachprüfbarkeit“ deren Gutachten. Jedes Sachverständigengutachten muss hinsichtlich seiner Anknüpfungstatsachen nachvollziehbar, aber auch überprüfbar sein. Anderenfalls kann niemals geklärt werden, ob das Gutachten auch richtig ist.

c) Ganz und gar unerfreulich ist die Situation zum Thema „*Verarbeitung von Vorbegutachtungen*“. Während die Verwaltungsbehörden in der Regel nicht verlangen, ein vorher einmal erstelltes – negatives – Gutachten vorzulegen, weigern sich die Psychologen bei den MPU-Stellen regelmäßig, überhaupt nur mit der Begutachtung zu beginnen, solange das Vorgutachten nicht vorgelegt worden ist. Zumindest aber erfolgt kein abschließendes Beurteilungsvotum trotz eines eigentlich positiven Ergebnisses. Alleiniger Grund dafür ist, dass das – vermutlich negative – Vorgutachten nicht vorgelegt wird. Zu fordern ist aber eine *objektive und ganz und gar unabhängige Begutachtung*. Die gegenwärtige Praxis stellt einen inakzeptablen Verstoß gegen Verfassungsrecht dar. Niemand ist verpflichtet, gegen sich gerichtete negative – wohlmöglich auch noch falsche – Erkenntnisse zu offenbaren und sich selbst zu belasten.

⁸ Vgl. hierzu Lewerenz, „Das nachvollziehbare Eignungsgutachten“, DAR 1992, 50 ff.

d) Ein weiterer Misstand ist die in der Praxis oft nicht praktizierte *Aktenbereinigung der Führerscheinakten* entsprechend den Tilgungs- und Löschungsfristen. Zur Zeit ist es so, dass die Führerscheinakte oft noch so geführt wird, wie vor der Einführung des § 2 Abs. 9 StVG: Trotz eingetretener Löschungen aller Voreintragungen im Vorstrafenregister können dem Betroffenen noch nach Jahrzehnten einmal stattgefundene Trunkenheits- oder Rauschgifttaten vorgehalten werden. Und selbst in den Fällen, in denen das so unmittelbar nicht geschieht, kann der Psychologe bei einer erneuten Begutachtung jedenfalls entsprechende Erkenntnisse gewinnen, die ihn mehr oder minder offensichtlich in seiner Urteilsfindung beeinflussen können. Es muss daher an die Führerscheinstellen appelliert werden, in geeigneter Form die Einhaltung der vorgenannten gesetzlichen Regelung zu sichern, wonach die Führerscheinakten entsprechend den Löschungs- und Tilgungsfristen bereinigt werden müssen, d.h. alle Teile der Führerscheinakte, die sich auf getilgte oder gelöschte Tatbestände beziehen, sind zu vernichten, bevor die Akte zur MPU versandt wird.

e) Doch damit nicht genug: Gegen eine MPU-Begutachtung findet eine *Oberbegutachtung* gegenwärtig grundsätzlich nicht statt. Sie ist nur in einigen Bundesländern überhaupt vorgesehen. Sie sollte wieder – wie früher – bundeseinheitlich eingeführt werden und sowohl auf Wunsch der Verwaltungsbehörde, wie auch des Betroffenen im Interesse der Rechtsgleichheit möglich sein. Die Oberbegutachtung ist ein sehr taugliches Instrument zur Qualitätssicherung der Basisgutachten. Die gegenwärtig einzig gegebene Möglichkeit, sich immer wieder aufs Neue ausschließlich von der gleichen Institution, nämlich einem MPI prüfen zu lassen, nährt allenfalls den Vorwurf der „Abzockerei“ seitens der Betroffenen und reduziert so die Akzeptanz.

f) Die Gutachter selbst unterliegen nur in eingeschränktem Maße einer regelmäßigen *Kontrolle*. Es werden nur die schriftlichen Gutachten durch die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) überprüft. Sie sollte vielmehr auch in den Explorationssitzungen unangemeldet, stichprobenartig und konsequent durch die BASt erfolgen. Eine Zertifizierung der Gutachter allein reicht da nicht mehr aus. Auch der Prüfer muss überprüft werden. Mit einem bloßen zivilrechtlichen Schadensersatzanspruch ist dem Betroffenen ersichtlich nicht geholfen.

4. Von ganz besonderer Bedeutung ist eine *frühzeitige und umfassende Information* der Betroffenen. Auch dieses ist eine gleichlautende Forderung aller oben genannten Verkehrsgerichtstage⁹, ohne dass sich diesbezüglich bis heute irgendetwas Signifikantes geändert hätte.

⁹ Siehe z.B. Rösler in seinem Beitrag auf dem VGT 1997, AK VII „Die medizinisch-psychologische Untersuchung von Kraftfahrern“, 35 VGT 1997, 301.

Immer wieder ist von betroffenen Mandanten zu hören, dass sie sich von dem Gericht und ihrem damaligen Anwalt regelrecht *im Stich gelassen* gefühlt hätten. Niemand habe sie über das Erfordernis aufgeklärt, die MPU absolvieren zu müssen. Die Probanden haben auch regelmäßig keinerlei Kenntnisse über die Möglichkeiten, sich auf die MPU vorzubereiten. So ist die wertvolle Zeit der Dauer der Entziehung der Fahrerlaubnis regelmäßig nutzlos verstrichen. Eine sinnbringende Aufarbeitung der Problematik Alkohol und Straßenverkehr hat nicht stattgefunden.

a) Es wurden folglich auch keine Daten gesammelt, die für den späteren *medizinischen Teil* der Untersuchung sinnvoll wären. Je mehr Leberwerte z.B. gesammelt sind, umso zuverlässiger kann später die *medizinische* Analyse ausfallen. Der Betroffene ist also darauf hinzuweisen, seine *Leberwerte* ab Tatzeitpunkt bis zur MPU zu sammeln und dokumentieren zu lassen. Hinsichtlich des medizinischen Teils der Begutachtung kann eine einigermaßen zuverlässige Aussage, z.B. über die Frage einer ggf. erforderlichen Alkoholabstinenz, jedenfalls im Hinblick auf die vorangegangene Zeit der Entziehung der Fahrerlaubnis nur dann vorgenommen werden, wenn ein *kontinuierlicher Erfassungszeitraum* dokumentiert ist. So können auch organische Ursachen für erhöhte Leberwerte ausgeschlossen werden. Dabei ist eine Art „Zufallsgenerator“ vorzuschreiben, d.h. der Betroffene muss vom Arzt unerwartet und nicht vorhersehbar zu ständig wechselnden Terminen vorgeladen werden.

b) Die Entziehungszeit ist auch zu nutzen, um eine möglicherweise sinnvolle oder auch unumgängliche *Nachschulung* durchzuführen. Soweit erforderlich, kann die Zeit sogar für eine *Alkohol- oder Drogenentziehungskur* genutzt werden. Wichtig ist es bekanntlich, dass der Betroffene so frühzeitig wie möglich geeigneten Rehabilitationsmaßnahmen zugeführt wird. Unmittelbar nach der Tat hat der Betroffene sein Fehlverhalten noch unmittelbar vor Augen, ist seine Reue und demzufolge die Einsichtsfähigkeit, aber auch der Wille, etwas zu unternehmen, um die Fahrerlaubnis so schnell wie möglich wieder zu bekommen, am größten.

c) Die Strafgerichte haben in aller Regel aber keine Ahnung vom Führerscheinverwaltungsrecht, der Fahrerlaubnisverordnung und der MPU-Problematik. Und leider klären selbst die Verteidiger ihre Mandanten in der Regel nicht gleich im ersten Mandatsgespräch¹⁰ darüber auf, ob die MPU auf sie zukommen wird und wie sie die Zeit bis dahin sinnbringend nutzen können. Wichtig ist also eine entsprechende *Fortbildung der Strafrichter, Staatsanwälte und Rechtsanwälte*.

10 Rädler, „Rechtzeitige Vorbereitung auf die MPU – was kann der Anwalt seinem Mandanten raten?“, DAR 1999, 489 ff.

d) Eine solche *möglichst frühzeitige Information* der Betroffenen durch das Strafgericht sollte in Trunkenheits- und Drogenfällen bereits zum *Zeitpunkt der Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis* gem. § 111 a StPO erfolgen. Spätestens jedoch zusammen mit dem Strafbefehl oder bei der Urteilsbegründung müsste eine Art Informationsbroschüre wie eine Rechtsmittelbelehrung in Form eines in leicht verständlicher Sprache verfassten *Hinweises auf den Gang der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis* und ggf. das Erfordernis einer MPU-Begutachtung erfolgen. Aus dieser Broschüre sollten sich alle erforderlichen Informationen und weiterführenden Hinweise ergeben. Die Broschüre sollte gemeinsam von Ministerien, Führerscheinstellen, Verkehrspsychologen, Richtern und Rechtsanwälten erarbeitet und möglichst bundeseinheitlich gestaltet werden.

5. Sollte nicht sogar dem Gedanken wieder mehr Bedeutung beigemessen werden, dass eine *Nachschulung* ein oder vielleicht sogar das einzige sinnvolle Instrument ist, einen Alkohol- oder Drogentäter zu therapieren?¹¹ Der Schwerpunkt der einstellungsändernden Maßnahmen sollte dabei auf psychologischem *und medizinischem* Gebiet erfolgen. Der stets dominierende psychologische Schulungs-, wie im Übrigen auch der spätere Prüfungsanteil sollte nivelliert werden. Trunkenheits- und Drogendelikte haben sehr oft Ursachen im psychiatrischen Bereich. Derartige Nachschulungsinstitute müssen selbstverständlich seriös und staatlich zertifiziert sein,

a) Wenn das allgemein für sinnvoll erachtet werden sollte, dann könnte sogar *de lege ferenda* im Gesetz eine *Pflichtnachschulung* installiert werden, z.B. als eine *unabdingbare Auflage zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis*. Es kann aber auch an eine erleichterte *nachträgliche Verkürzung der Sperrfrist* gemäß § 69 a Abs. 7 StGB gedacht werden, wenn der Verurteilte auf freiwilliger Basis ein Nachschulungsgutachten einer anerkannten Nachschulungsstelle zur Akte reicht¹². In diesem Zusammenhang ist schon im vergangenen Jahr auf dem 40. Verkehrsgerichtstag im Arbeitskreis VII die Nachschulung als Maßregel gem. § 61 StGB angedacht worden¹³. Der Richter könnte dann statt der Entziehung der Fahrerlaubnis oder daneben die Teilnahme an einem Nachschulungskurs anordnen. Zumindest könnte ihm der noch von früher bekannte „Rabatt“ von z.B. drei Monaten eingeräumt werden. Das trägt sogar zu Entlastung der Gerichte bei, weil sich die Zahl der Einsprüche reduzieren und der erstrebte Erfolg einer Sperrfristverkürzung nachträglich erzielen ließe.

11 Hierzu Veltgens, „Wege zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis aus verkehrspsychologischer Sicht“, ZfS 2002, 462.

12 So LG Oldenburg, 4 Qs 119/96, Beschluss vom 1.8.1996, DAR 1996, 470.

13 Siehe Beitrag von Riedmeyer zum AK VII „Effizienz der staatlichen Sanktionen“, 40. VGT 2002, 270 ff.

b) Auch im *Erkenntnisverfahren* selbst könnte ein vorgelegter Nachschulungsnachweis wieder sperrfristverkürzend wirken, wie seinerzeit bei den Modellen Mainz 77, Hamburg 79 und LEER E. Diese Nachschulungsmodelle hatten seinerzeit eine wissenschaftlich nachgewiesene, signifikante Wirkung. Die Rückfallwahrscheinlichkeit konnte mittels einer solchen Maßnahme erheblich reduziert werden. Die unverändert gültige Erkenntnis lautet: Es ist noch nie ein Täter allein durch Nichtstun gebessert worden. Es widerspricht demzufolge der strafrechtlichen Einordnung der Entziehung der Fahrerlaubnis als „Maßregel der Besserung und Sicherung“, wenn dem Täter nicht die Möglichkeit des Nachweises einer Besserung eröffnet wird. Infolge der vielfachen, m.E. nicht immer glücklichen Gesetzesänderungen (Stichwort: Genehmigungsbedürftigkeit seitens der Fahrerlaubnisbehörde) sind diese Nachschulungsmodelle schneller wieder vom Markt verschwunden, als sie unter enormen Anstrengungen der seinerzeit tätigen Wissenschaftler aufgebaut werden konnten. Es ist bedauerlich, dass alle damals gewonnenen wissenschaftlichen Daten, Erfahrungen und Zukunftsvisionen seither ungenutzt sind. Die *Wiederaufnahme der Nachschulungsverfahren*, möglicherweise in abgeänderter und den inzwischen gewonnenen Erkenntnissen angepasster Form, wäre dringend zu erwägen. Zurzeit kann nur ein Rückschritt in die Zeit festgestellt werden, in der die Betroffenen sich selbst und allenfalls privaten Aktivitäten überlassen werden.

c) Ein weiterer, ebenfalls auf dem vergangenen Verkehrsgerichtstag diskutierter Gedanke wäre, die gemäß § 69a Abs. 1 StGB auszusprechende Sperrfrist zu *staffeln*. Die Dauer der konkreten Fahrerlaubnisperre wäre dann davon abhängig, ob der Angeklagte untätig bleibt oder sich nachschulen lässt¹⁴. Der Richter könnte somit eine gestaffelte Prognose abgeben und eine solche Prognose wäre zweifellos verlässlicher, zumal dem Angeklagten schon im Urteil bzw. Strafbefehl klargemacht werden kann, dass er im eigenen und im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit professionelle Hilfe in Anspruch nehmen sollte¹⁵.

d) Es sollten auch Überlegungen angestellt werden, welche Möglichkeiten bestehen, die MPU ganz oder in begründeten Einzelfällen entfallen zu lassen, wenn der Autofahrer den Nachweis erbringt, während der Sperrfrist an einer Nachschulung bei einem zertifizierten Institut teilgenommen zu haben¹⁶.

14 Riedmeyer a.a.O., S. 276.

15 Vgl. dazu auch Scheucher, Eggerdinger, Aschersleben, „Individuelle Kurzzeit-Verkehrstherapie für alkoholauffällige Kraftfahrer“, DAR 2003, 19 ff.

16 Vgl. Jung in seinem Beitrag VGT 1997, 331 (AK VII: „Die medizinisch-psychologische Untersuchung von Kraftfahrern“).

6. In der Praxis hat es sich als hinderlich erweisen, dass von Seiten der Medizinisch-Psychologischen Institute (MPI) *Wartefristen* zur Wiederbegutachtung praktiziert werden. Sie sind im Gesetz nicht vorgesehen. Sie untermauern nur den Vorwurf der Willkür. Derjenige Betroffene, dem das MPI im Schlusssatz des Gutachtens hineingeschrieben hat, es sei zu empfehlen, dass sich der Proband vor Ablauf von 6 oder gar 12 bis 18 Monaten nicht wieder einer erneuten Begutachtung unterzieht, hat de facto nahezu keine Möglichkeit, vor Ablauf einer solchen Frist einen Gutachter zu finden, der ihn vorgezogen begutachtet.

Wenn es aber – zumindest nach der Einschätzung des Betroffenen – z.B. persönliche, sympathiebestimmte Gründe waren, die zu einer negativen Beurteilung geführt haben, dann sollte eine sofortige neuerliche Untersuchung durch ein anderes Institut (oder einen Obergutachter – siehe oben!) möglich sein. *Die Wartefristen sollten also abgeschafft werden.* Sie sind auch sachlich nicht nachvollziehbar. Es steht insbesondere nicht zu befürchten, dass dann der Proband von MPI zu MPI eilt, bis er irgendwo – mehr zufällig – dann doch positiv beurteilt wird. Wenn es wirklich nur eine Frage nicht vorhandener Sympathie, mangelnder Gründlichkeit oder Objektivität des ersten Prüfers war, die zu einer negativen Beurteilung geführt hat, dann ist es nur gerecht, wenn dem Betroffenen eine zweite Chance bei einem anderen Prüfer eingeräumt wird. Wenn in Wahrheit jedoch allein psychische Defizite des Probanden eine Ungeeignetheit begründen, dann wird er – völlig zu Recht – immer wieder „durchfallen“. Es ist aber nicht gerechtfertigt, dass derartige, alleiniger subjektiver Beurteilung unterliegende „Sperrfristen“ in einem nichtjustiziablem Bereich verhängt werden. Demzufolge sollten die Durchführungsbestimmungen dahingehend geändert werden, dass nur dann eine längere Wartezeit als 6 Monate verlangt werden kann, wenn dies in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vorgeschrieben ist.

7. *Alternativen zur MPU sind allenfalls rudimentär zu erkennen.*

a) Die MPU hat den Nachteil, dass sie in nur ca. halbstündiger Untersuchung einen lediglich temporär eingegrenzten Einblick in die medizinische Situation und die Psyche des Probanden zulässt. Es ist daher zu erwägen, anstelle der MPU auch eine *Langzeitnachschulung mit Abschlussbegutachtung* durch anerkannte Nachschulungsinstitute einzuführen. Das würde eine zuverlässigere Begutachtung gewährleisten und dient der Forderung nach fairer und objektiver Beurteilung. Die Gefahr, dass der Proband die Entscheidung nicht akzeptiert, weil er sich ungerecht behandelt fühlt, ist so wohl nahezu auszuschließen.

b) Die Monopolstellungen der MPI sind zwar schon mehr aufgeweicht, als das noch vor Jahren der Fall war. Aber: Gesunder Wettbewerb ist förderlich und sollte daher weiter gefördert werden, indem mehr Institutionen zugelassen werden, die mit ganz anderen und ggf. neuen, wesentlich transparenteren Konzepten an die Beurteilung herangehen.

c) Auch ist an eine neue Gewichtung des medizinischen Anteils der Untersuchung zum psychologischen Teil zu denken. Eine möglichst gründliche Auswertung der Alkoholismuskriterien während der gesamten Dauer der Entziehung der Fahrerlaubnis könnte dabei förderlich sein.

Fazit: Seit vielen Jahren bemüht sich der Verkehrsgerichtstag um die Änderung der immer wieder gleichlautend beklagten Situation, ohne dass eine signifikante Änderung eingetreten ist. Dieses Schicksal sollte diesem Arbeitskreis erspart bleiben, indem von großem Konsens getragene, konkrete Lösungsvorschläge erarbeitet werden, die möglichst unmittelbar in die Praxis umsetzbar sind.

Zweifel an der Fahreignung

Qualitätssicherung – das neue Zauberwort in der Fahreignungsbegutachtung

Friedhelm Jung, Dipl.-Psychologe, Hamburg

Die Umsetzung der zweiten EU-Führerscheinrichtlinie in nationales Recht machte eine umfassende Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes notwendig. Die Ausführung des neuen StVG wurde in der zum 01.01.1999 in Kraft getretenen Fahrerlaubnisverordnung geregelt. Sie ersetzt und erweitert die §§ 1 – 15 der bisherigen StVZO, in denen die Regularien zur Zulassung von Personen zum Straßenverkehr festgeschrieben waren.

In den Ausführungsvorschriften des § 6 StVG ist festgelegt, dass das „Bundesministerium für Verkehr (...) ermächtigt (wird), Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften (...) zu erlassen über (...) die Anerkennung oder Beauftragung von Stellen oder Personen nach § 2 Abs. 13, die Aufsicht über sie, (...) die Zertifizierung der Qualitätssicherung, deren Inhalt (...) und die Akkreditierung der für die Qualitätssicherung verantwortlichen Stellen (...) durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, um die ordnungsgemäße und gleichmäßige Durchführung der Beurteilung zu gewährleisten.“

Daraus leitet sich ab, dass Begutachtungsstellen

1. über eine Qualitätssicherung verfügen und diese zertifizieren lassen müssen,
2. Vorschriften gemacht werden können über den Inhalt der Qualitätssicherung und
3. die Bundesanstalt für Straßenwesen für die Akkreditierung zuständig ist.

Diese Regelung soll als übergeordnetes Ziel die ordnungsgemäße und gleichmäßige Durchführung der Beurteilung gewährleisten. Diese Prinzipien sieht der Verordnungsgeber dadurch gewährleistet, dass er in § 72 FeV bestimmt, dass Begutachtungsstellen entsprechend der Norm DIN EN 45013, Ausgabe Mai 1990, akkreditiert sein müssen. Hinsichtlich der Aufgabenstellung und Befugnisse der BAST wird auf die Norm DIN EN 45010 verwiesen.

§ 72 Fahrerlaubnisverordnung stellt also das Bindeglied zwischen den Begutachtungsstellen für Fahreignung einerseits und der BAST dar und verpflichtet die schon nach altem Recht tätigen und auf Landesebene anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung zur Aufrechterhaltung ihres Untersuchungsbetriebes, sich den Anforderungen der BAST zu unterwerfen, da die Aufrechterhaltung der Anerkennung daran geknüpft war, dass gemäß § 76 Fahrerlaubnisverordnung den zuständigen obersten Landesbehörden

bis zum 31.01.2001 die Akkreditierung durch die BAST nachgewiesen werden musste. Für nach dem 01.01.1999 gegründete und auf Landesebene noch nicht zugelassene Träger gilt als Anerkennungsvoraussetzung ebenso die Akkreditierung durch die BAST.

Vor diesem Hintergrund tun sich drei Fragen auf:

- War durch das alte System der Eignungsbegutachtung keine „ordnungsgemäße und gleichmäßige Durchführung der Beurteilung“ (siehe § 6 StVG) gewährleistet?
- Welche Vorteile bzw. Schwachstellen bietet das neue System?
- Was macht eigentlich die Qualität der Dienstleistung der Begutachtungsstellen aus bzw. wer entscheidet letztendlich darüber?

Die Richtlinie für die amtliche Anerkennung von medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen in der Fassung vom 12.07.1991 stellte in ihrer Präambel unter anderem fest, dass die Neufassung „das heutige hohe Qualitätsniveau der medizinisch-psychologischen Untersuchung sichern“ sollte. Betrachtet man die damals formulierten Grundsätze von Organisationsanforderungen und Qualitätssicherung, die Anforderungen an die Qualifikation und Stellung der Gutachter, an die Qualifikation und Stellung des Leiters der Untersuchungsstelle und die räumliche Mindestausstattung einer Untersuchungsstelle, so fällt auf, dass sich die damaligen Grundsätze heute fast wortwörtlich in den Anlagen 14 und 15 Fahrerlaubnisverordnung wiederfinden und fast sämtlich in die Anforderungen an zu akkreditierende Träger übernommen wurden.

Dies verweist zum einen darauf, dass sich mit der Formulierung der Anforderungen an zu akkreditierende Träger kein völlig neuer Bezugsrahmen der Fahreignungsbegutachtung ergeben hat und zum anderen ist in der Übernahme der alten Anerkennungsrichtlinien eine Bestätigung von deren Intention zur Qualitätssicherung zu erblicken.

Im Punkt 1.6 formulierten die Anerkennungsrichtlinien, dass „der Träger (...) der Anerkennungsbehörde ein Qualitätssicherungskonzept vorzulegen (habe), aus dem sich auch die Prüfgrundlagen und Beurteilungskriterien sowie die Zuständigkeiten und Vorgehensweisen bei der Gutachtertätigkeit ergeben“.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang die zeitliche Koinzidenz des Erlasses der Anerkennungsrichtlinien mit der Erarbeitung der TÜVIS-Prüfgrundlagen, der Erstellung einer ersten Fassung eines Handbuchs der Exploration durch Kunkel sowie die Erarbeitung des Rahmens eines für alle TÜV-Gliederungen geltenden QS-Systems. Ursache und Wirkung der Forderung der Anerkennungsrichtlinie nach einem Qualitätssicherungskonzept, Prüf-

grundlagen und Beurteilungskriterien sind hier nicht mehr zweifelsfrei auszumachen, fest steht jedoch, dass mit Beginn der 90er Jahre eine „ordnungsgemäße Beurteilung“ auf Grundlage seitens der obersten Landesbehörden überprüfbarer Qualitätssicherungskonzepte gegeben war. Die „gleichmäßige Durchführung der Beurteilung“ war durch die Quasi-Monopolstellung der TÜVe gewährleistet (außer der TÜ Hessen, sowie der Technischen Prüfstelle der TU Berlin) und wurde auch durch das Hinzutreten des DEKRA nicht durchbrochen, da dieser mit dem TÜV in einem VdTÜV-Fachausschuss qualitätssichernd zusammenarbeitete.

Obwohl somit schon in den 90er Jahren die Grundsätze verwirklicht waren, welche der Gesetzgeber erst durch § 6 StVG herstellen und gewährleisten wollte, und zu deren Überwachung und Durchsetzung er die BAST autorisiert hat, so trägt meines Erachtens die Formulierung des § 6 Straßenverkehrsgesetz der mehr oder minder von wem und wie laut auch immer geäußerten Befürchtungen Rechnung, dass die Verkehrssicherheit Schaden leide, wenn auch andere Träger als der TÜV auf dem Gebiet der Fahreignungsbegutachtung tätig würden. So führt Eggersmann vom Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg in seinem Abstract zum BDP-Kongress 2002 aus: „Die Träger (...) haben teilweise bereits vor der gesetzlichen Regelung angefangen, Qualitätssicherung zu betreiben. Darüber hinaus konnte auch der Erfahrungsaustausch unter dem Dach des Verbandes der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) als ein Instrument der Qualitätssicherung angesehen werden, solange in Bezug auf die Träger quasi ein Monopol bestand.“

Die Durchbrechung des Quasi-Monopols begann Anfang der 90er Jahre mit der Zulassung der Dr. Mahnke GmbH durch das Land Rheinland-Pfalz, gefolgt von der Zulassung des DEKRA in den neuen Bundesländern durch Übernahme der Technischen Prüfstelle der TU Berlin, setzte sich in den alten Bundesländern mit erfolgreichen Klagen auf Zulassung fort und kulminiert derzeit in einer Vielzahl von Akkreditierungsanträgen bei der BAST.

Zu meiner zweiten Frage: Welche Vorteile bzw. Schwachstellen bietet das neue System? Vorweg sei erst einmal ein nicht zu vernachlässigender Faktor des alten Systems genannt. Solange die Gliederungen des TÜV quasi ein Monopol auf die Fahreignungsbegutachtung hatten, bestand im VdTÜV eine Institution, welche durch deren Mitglieder mit finanziellen Mitteln ausgestattet wurde, um gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsprojekte voranzutreiben. Die Entwicklung der Arbeitsfelder Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin gerade in den 80er und auch noch in den 90er Jahren ist durch die Beiträge von Persönlichkeiten des TÜV und von ihm initiierte Forschungen maßgeblich vorangetrieben worden. Zum

anderen war der VdTÜV immer Ansprechpartner für die Medien in allen Fragen rund um die MPU und er verstand sich selbst als Expertenforum und Meinungsträger auf allen Ebenen der politischen und öffentlichen Auseinandersetzung. Er trat quasi als der einzig wahre Lobbyist der MPU auf, obschon das Monopol auf Fahreignungsbegutachtungen zumindest in den 90er Jahren nicht mehr gegeben war.

Mit dem durch die neue Gesetzgebung vollzogenen Wechsel des ehemals beim VdTÜV angesiedelten Erfahrungsaustauschs zur BAST steht den Begutachtungsstellen zwar weiterhin ein Meinungsbildungsgremium zur Verfügung, jedoch nimmt die BAST die ehemals gepflegte Tradition, sich zu den Belangen der MPU in der Öffentlichkeit zu äußern, nur sehr begrenzt wahr. Wenn der Bundesanstalt für Straßenwesen quasi die Funktion eines übergeordneten Hüters und Wählers eines einheitlichen Begutachtungssystems zugeschrieben ist, welches sich an anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen, staatlichen Vorgaben und allgemein gültigen Qualitätsmanagementsystemen orientiert, so wäre es wünschenswert, dass sie sich nicht darauf beschränkt, einmal im Jahr die bundesweite MPU-Statistik zu präsentieren, sondern dass sie offensiv dem in der Öffentlichkeit gepflegten Bild der Willkür gutachterlicher Empfehlungen entgegenträte. Welche andere Institution als die der Neutralität verpflichtete BAST könnte in der Öffentlichkeit glaubwürdiger vermitteln, dass durch das Akkreditierungssystem und die nachfolgenden beständigen Überwachungsmaßnahmen Regelungsmechanismen geschaffen wurden, um das Vertrauen in die Dienstleistung MPU erstens zu wecken und zweitens zu stärken. Damit wäre ein wichtiger Schritt vollzogen, den in der Öffentlichkeit immer wieder erhobenen Vorwurf mangelnder Transparenz zu entkräften. Welche andere Institution in Deutschland verfügt derzeit über tiefere Einblicke in das Begutachtungssystem? Die sich daraus ergebenden Chancen für die Öffentlichkeitsarbeit lässt die BAST aber meines Erachtens ungenutzt verstreichen.

Zwar verfügen die Träger von Begutachtungsstellen im Erfahrungsaustausch bei der BAST über ein Gremium, welches gemäß Geschäftsordnung folgendem Zweck dient:

„Der Austausch von Erfahrungen über verschiedene Aspekte der Begutachtung der Fahreignung dient der

- Weiterentwicklung des Begutachtungswesens,
- Vereinheitlichung der Begutachtungsmaßstäbe,
- Verbesserung der Zusammenarbeit mit den anordnenden Behörden (§ 11 Abs. 6 FeV),
- Erstellung und Bekanntgabe von Statistiken.“

Andererseits fehlt jedoch eine Regelung, die diesem Gremium einen Beschlusscharakter zuweisen würde. Gerade wenn es Zweck dieses Gremiums ist, das Begutachtungswesen weiterzuentwickeln und zu einer Vereinheitlichung der Begutachtungsmaßstäbe beizutragen, wäre es wünschenswert, dass dort Absprachen getroffen werden könnten, welche für die Mitglieder auch Verbindlichkeitscharakter hätten, dies sowohl nach der Seite der Träger hin als auch der den Vorsitz führenden BAST.

In der derzeitigen Befugniszuweisung hat dieses Gremium den Charakter einer nach § 6 StVG und § 66 Fahrerlaubnisverordnung vorgeschriebenen Zwangszusammenkunft, ohne dass Beratungsergebnisse Folgen für den Begutachtungsprozess als solchen und/oder Einfluss auf Anpassungsprozesse im Akkreditierungs- und Überwachungsverfahren haben müssten oder könnten.

Ein gleiches Maß an Unverbindlichkeit ist beim Aufbau der Akkreditierungsstelle selbst gegeben. Zwar lässt sich die BAST „in Fach- und Verfahrensfragen (durch Fachausschüsse) beraten“ (siehe Kapitel 1 der Anforderungen an zu akkreditierende Träger), im Falle der Akkreditierung von Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung durch den Fachausschuss „Begutachtung der Fahreignung“ jedoch ist „die Akkreditierungsstelle (...) an die Empfehlungen der Fachausschüsse nicht gebunden“ (siehe § 1 der Geschäftsordnung). In § 5 der Geschäftsordnung ist zwar noch ausgeführt, dass „wenn die Akkreditierungsstelle von Empfehlungen des Fachausschusses abweicht, so wird sie dies begründen“; wem gegenüber sie dies tut und was dies an ihren Entscheidungen ändern soll, bleibt unerfindlich.

Es ist in diesem Zusammenhang auch nicht gänzlich uninteressant, dass die zehn Mitglieder des Gremiums von der BAST selbst berufen werden, ohne dass etwa der Erfahrungsaustausch ein Vorschlagsrecht hätte. Da es sich bei der Akkreditierung und Überwachung um hochsensible Verfahren handelt, welche für die Träger von Begutachtungsstellen erhebliche materielle Folgen haben und haben können, bleibt es nicht aus, dass es zu „Einsprüchen, Beschwerden oder Streitfällen“ kommen kann. Zu deren Behandlung „kann eine Schlichtungsstelle eingeschaltet werden. Diese Schlichtungsstelle wird von der Akkreditierungsstelle eingerichtet. (...) Entscheidungen der Schlichtungsstelle sind nicht rechtsverbindlich“ (vergleiche Heinrich, Weinand, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 45, 1999).

Die Schlichtungsstelle setzt sich zusammen aus dem

- Leiter der Akkreditierungsstelle,
- mindestens zwei fachkundigen Persönlichkeiten, von denen aufgrund ihrer beruflichen Situation Unparteilichkeit erwartet werden kann, und

- einem Vertreter der Bundesländer (siehe Kapitel 1 der Anforderungen an zu akkreditierende Träger).

Auch hier erhebt sich wiederum die Frage, warum nicht dem Kreis der akkreditierten Träger, also dem Erfahrungsaustausch, ein Vorschlagsrecht eingeräumt wurde und welchen Nutzen die Schlichtungsstelle hat, wenn ihre „Entscheidungen (...) nicht rechtsverbindlich“ sind.

Meines Erachtens entzieht sich die BAST damit jeglicher Kontrolle, und die Kontrolle von Qualitätsmanagementsystemen, welche der Herstellung von Transparenz und Vertrauen in die Dienstleistung dienen, geht offenbar nicht so weit, dass diese Prinzipien im eigenen Hause verwirklicht würden. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang auch, dass sich die BAST in Kapitel 2 (Punkt 2.7) vorbehält, „Änderungen der Anforderungen für die Akkreditierung“ dann vorzunehmen, wenn „Normen oder Rechtsvorschriften“ geändert wurden, sowie „Untersuchungs-, Prüf- und Interventionsverfahren nicht mehr dem wissenschaftlichen Stand entsprechen“. Sie verpflichtet sich sodann, „die geänderten Anforderungen (zu veröffentlichen) und zudem jedem akkreditierten Träger“ (mitzuteilen). Im Weiteren „überzeugt sich die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen davon, dass jeder akkreditierte Träger alle notwendig gewordenen Anpassungen seiner Verfahrensanweisung in einer Frist vornimmt, die nach Auffassung der Akkreditierungsstelle angemessen ist“.

Wenn davon auszugehen ist, dass Grundlage der Anerkennung auf Länderebene die Prüfung der Verfahrensweisen durch die BAST zu einem bestimmten, gegebenen Zeitpunkt ist, so wäre zumindest zu erwarten, dass die BAST das entsprechende Land oder die entsprechenden Länder über veränderte Anforderungen informiert, um Gelegenheit zur Prüfung zu geben, ob unter den dann veränderten Anforderungen die auf Länderebene ausgesprochene Anerkennung so und in dieser Form aufrecht erhalten werden kann. Es widerspricht dem Prinzip des Föderalismus, wenn die BAST den auf Länderebene tätigen Begutachtungsstellen neue Vorgaben macht, ohne die Länder darüber zu informieren, bzw. ihnen Gelegenheit zu geben, sich zu beabsichtigten Änderungen zu äußern. Man könnte nun entgegenhalten, dass dem Fachausschuss „Begutachtung der Fahreignung“ auch ein Ländervertreter angehört, jedoch ist wie oben ausgeführt, die BAST an Empfehlungen des Fachausschusses nicht gebunden. Insoweit wäre hier auch eine stärkere Einbindung und Berücksichtigung von Länderinteressen in Entscheidungsprozesse der BAST zu fordern.

Sofern sich Träger von Begutachtungsstellen nicht in der Lage sehen, Anforderungen der BAST gerecht zu werden, kann sie bei einer „schwerwiegenden Abweichung (...) die Entziehung der Akkreditierung“ verfügen. Auch

als juristischer Laie muss ich davon ausgehen, dass es sich bei einer „schwerwiegenden Abweichung“ um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt, der der Auslegung bedarf. Meines Wissens sind bisher weder die akkreditierten Träger noch die Länder darüber unterrichtet worden, in welchen Fällen eine Abweichung vorliegt, welche zu einem derart schwerwiegenden Schritt Anlass geben würde. Auch insofern entsteht Handlungsbedarf und Herstellung von Rechtssicherheit. Zu Ende meiner Ausführungen zur zweiten Frage meines Referats möchte ich noch kurz auf zwei Punkte hinweisen, bei denen die Überwachungsinstrumente der BAST ergänzungsbedürftig sind:

- § 76 Fahrerlaubnisverordnung fordert, dass „Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung, die (...) zugleich Träger (...) von Kursen zur Wiederherstellung von Kraftfahreignung waren, (...) diese gemeinsame Trägerschaft (...) auflösen“ müssen. Diese Trennung ist sicherlich formal vollzogen worden, doch wäre es auch wünschenswert, wenn in der Fahreignungsbegutachtung tätige Gutachter nicht auch bei einem ausgegliederten Träger in der Moderation von Kursen zur Wiederherstellung zur Kraftfahreignung tätig wären. Insbesondere sollte auch sichergestellt sein, dass Diplom-Psychologen, die in freier Praxis oder in institutionalisierten verkehrstherapeutischen Einrichtungen tätig sind, nicht gleichzeitig mit der Begutachtung der Fahreignung betraut werden, um Interessenskonflikte zu vermeiden.
- Die gemäß § 11 Fahrerlaubnisverordnung mit der Begutachtung betrauten Medizinergruppen, welche die Untersuchungen nach § 13 Abs. 1 und § 14 Abs. 1 Fahrerlaubnisverordnung durchführen können, sind weder gehalten, Qualitätssicherungssysteme zu installieren und deren Einhaltung überwachen zu lassen, noch werden weder auf Landesebene noch auf Bundesebene Statistiken über Anzahl und Ergebnis ihrer Untersuchung geführt. Es ist nicht einzusehen, einen Teil der in der Fahreignung tätigen Personengruppen von den ansonsten vorherrschenden strengen Qualitätskriterien auszunehmen.

Und damit komme ich zu meiner dritten Frage: Was macht eigentlich die Qualität der Dienstleistung der Begutachtungsstellen für Fahreignung aus bzw. wer entscheidet letztendlich darüber?

Nickel, Althoff-Kramer, Löhr-Schwaab führen im Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien aus:

„Regeln, die nach außen transparent werden, sind ein zentrales Element jedes Qualitätsmanagementsystems, um Vertrauen bei den Beteiligten und der Öffentlichkeit zu bilden.“

Diesen Ausführungen kann man sich idealiter anschließen, jedoch muss man konstatieren, dass von einem Vertrauen in die Tätigkeit der Begutach-

tungsstellen bisher nicht oder nur unzureichend gesprochen werden kann. Dabei ist sicherlich unter den „Beteiligten“ einerseits und der „Öffentlichkeit“ andererseits zu differenzieren. Fasst man „Öffentlichkeit“ als institutionalisierte Öffentlichkeit in Form von Medien etc., wird man feststellen, dass die MPU auf breite Ablehnung stößt. Teil dieser Öffentlichkeit sind auch die Betroffenen selbst und ihre Rechtsvertretungen. Fasst man Beteiligte als Vertreter von Fahrerlaubnisbehörden, Richtern der Fachgerichtsbarkeit, Länderbehörden, Verkehrstherapeuten und Gutachtern an Begutachtungsstellen, wird man bei ihnen ein höheres Maß an Akzeptanz feststellen können.

Durch die jedermann zugänglichen Anforderungen an zu akkreditierende Träger, die Begutachtungs-Leitlinien, den Kommentar, die von den Begutachtungsstellen durchgeführten Informationsabende und Beratungsgespräche, die Vielzahl von Veröffentlichungen in den Printmedien, Internetangeboten, Informationsbroschüren von Begutachtungsstellen, Fahrerlaubnisbehörden, Landesregierungen und verkehrstherapeutisch initiierte Vorbereitungen auf die MPU sowie anwaltliche Beratung ist ein Maß an Transparenz erreicht, welches seinesgleichen sucht.

Wenn somit zu konstatieren ist, dass das bisher erreichte Maß an Transparenz und die Etablierung der Qualitätsmanagementsysteme es nicht vermocht haben, der Öffentlichkeit ein positives Bild zu vermitteln, so liegt meines Erachtens die Lösung des Problems darin, dass durch die Konkurrenz der Träger – Folge der Liberalisierung des Marktes – das Bemühen um eine kundenzentrierte MPU verstärkt wird. Es ist für den interessierten Betrachter unübersehbar, dass sich seit den 90er Jahren die Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit der Gutachten erheblich verbessert hat – ein Trend, der nicht mehr umkehrbar ist und der sich fortsetzen wird.

Befürchtungen, dass durch die Liberalisierung des Marktes bisher gültige Beurteilungskriterien aufgeweicht würden, sind unbegründet. Davon legt erst die kürzlich durch die BASt veröffentlichte Jahresstatistik 2001 ein beredtes Zeugnis ab. Der durch die Zulassung weiterer Träger auf die etablierten Träger ausgeübte Druck zwingt die Begutachtungsstellen, gewachsene Strukturen in der Begutachtung und im Umgang mit den Betroffenen zu überdenken.

Qualitätsmanagementsysteme legen den Rahmen des Begutachtungswesens fest. Füllen müssen ihn die Gutachter vor Ort durch einen angemessenen Untersuchungsstil und die Präsentation ihrer Untersuchungsergebnisse in Form eines für den Betroffenen nachvollziehbaren und nachprüfaren Gutachtens.

Dadurch, dass Tonband- oder Videomitschnitte von Untersuchungen gefertigt werden, wird dem Betroffenen nicht verdeutlicht, dass „fehlgeleitete Gewohnheitsbildungen sowie Fehleinstellungen zum Straßenverkehr“ (siehe

Nickel u.a., Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien) es nicht zulassen, die von ihm „angestrebte Mobilität“ (ebenda) zum jetzigen Zeitpunkt zu verwirklichen.

Gutachten zeichnen sich in ihrer Qualität, das heißt Transparenz, nicht dadurch aus, dass sie keine grammatikalischen Ungenauigkeiten, Schreibfehler oder ähnliches aufweisen – wie dies die BAST in ihren Auditberichten unter anderem zu monieren weiß, sondern dadurch, dass sie bei allen formalen Anforderungen dem Beteiligten konkret und nachvollziehbar aufzeigen, welche Schritte er vollziehen muss, um die „angestrebte Mobilität“ zu erreichen.

Die Notwendigkeit eines Mehr am staatlichem Regelungsbedarf ist meines Erachtens nicht gegeben, die Notwendigkeit zum „Mehr“ ergibt sich für die Begutachtungsstellen aus der veränderten Begutachtungslandschaft bzw. Konkurrenzsituation.

Zweifel an der Fahreignung

– Der Beitrag medizinischer Untersuchungen bei der Beurteilung alkoholauffälliger Kraftfahrer – Medizinische Marker bei Alkoholabhängigkeit und Alkoholgebrauch –

Prof. Dr. Michael Rösler, Dr. Ulrich Frey, Institut für gerichtliche Psychiatrie, Universitätskliniken des Saarlandes, Homburg

1. Einleitung

Vor 11 Jahren wurde auf dem 30. Deutschen Verkehrsgerichtstag die Berücksichtigung von Alkoholmarkern zur Beurteilung der Fahreignung alkoholauffälliger Kraftfahrer angeregt und vor sechs Jahren, auf dem 35. Deutschen Verkehrsgerichtstag, wurde aus medizinischer Sicht die Forderung erhoben, neben der Blutalkoholkonzentration andere aussagekräftige biologische Alkoholismusmarker aus der Anlassprobe zu bestimmen und bei der Entscheidung über die Anordnung einer Fahrtauglichkeitsuntersuchung zu berücksichtigen. Zwischenzeitlich wurde das Wissen über die diagnostische Aussagekraft dieser Marker, aber auch über deren Grenzen, erweitert und neue Marker in dieser Hinsicht erprobt.

Die Marker lassen sich unterteilen in die so genannte *Traitmarker*, *State-marker* und *Assoziationsmarker*.

Traitmarker sind vererbare Indikatoren für die Disposition zum Alkoholismus und zeitunabhängige variante Merkmale, die während des ganzen Lebens vorhanden sind. Sie treten in der Gesamtbevölkerung im Allgemeinen mit geringerer Häufigkeit auf als unter den Verwandten ersten Grades eines Betroffenen. In Familien, die von der Krankheit betroffen sind, werden diese Traitmarker mit der Krankheit gekoppelt vererbt.

Tabelle 1: Traitmarker

- Monoaminoxidase
- Adenylatcyclase
- Kortisol
- Adrenocorticotropes Hormon
- Prolactin
- Alkoholdehydrogenase
- P-300-Welle

Traitmarker sind beispielsweise evozierte Potentiale P300, Monoaminoxidase, Adenylatcyclase, endokrine Parameter wie Kortisol, ACTH, Prolaktin, Alkoholdehydrogenase (ADH2-, ADH3-Genotypen), Aldehyddehydrogenase (ALDH1-, ALDH2-Genotypen).

Bei der Aldehyddehydrogenase wird der Zusammenhang darin gesehen, dass die Träger defizienter ALDH Varianten weniger Toleranz gegen die Wirkung und insbesondere Nebenwirkungen von Alkohol haben und deshalb weniger gefährdet sind, eine Abhängigkeit zu entwickeln. Auf die anderen genannten Traitmarker wird weiter unten näher eingegangen.

Assoziationsmarker des Alkoholismus sind eine Reihe genetischer und serologischer Merkmale, wie z.B. einzelne Blutgruppen, HLA-Antigene, aber auch Farbenblindheit, die bei Alkoholkranken sehr viel häufiger als bei Gesunden beobachtet werden. Die Assoziationsmarker sind derzeit zur Diagnosestellung eines Alkoholproblems aufgrund ihrer niederen Sensitivität und Spezifität nicht geeignet.

2. Statemarker

Statemarker sind im hier zu besprechenden Kontext von größerem Interesse. Sie sind zustands- beziehungsweise zeitabhängige biochemische Variable, die während der akuten Erkrankung, nicht aber vor oder nach ihrem Abklingen nachweisbar sind. Es sind unspezifische Indikatoren für eine erhöhte Alkoholaufnahme über einen gewissen Zeitraum. Die Statemarker haben, wie in Tabelle 2 angeführt, unterschiedlich lange Nachweisfenster und lassen sich diesbezüglich in kurze, mittlere und lange Marker einteilen:

Tabelle 2: Statemarker und ihre Nachweisfenster

Marker	kurz	mittel	lang	Zeitfenster
Blutalkohol	X			Elimination 0,1-0,2 ‰ pro Stunde
Hydroxytryptophol-5HTOL	X			5-15 Stunden länger im Urin als Ethanol
Ethylglucuronid (EtG)		X		Bis ca. 80 Stunden länger als Ethanol
Phosphatidylethanol		X		Halbwertszeit 2-3 Tage
Gamma-Glutamyl-Transferase			X	2-3 Wochen, längstens 60 Tage
Carbohydrate-Deficient Transferrin (CDT)			X	Eliminations-Halbwertszeit 15 Tage
Mittleres korpuskuläres Erythrocytenvolumen (MCV)			X	Ca. 2-3 Monate

2.1. Die Blutalkoholkonzentration (BAK)

Sie ist der empfindsamste Laborparameter der akuten Alkoholintoxikation. Im Kontext mit dem klinischen Beeinträchtigungsgrad, (verwaschene Sprache, Gangstörung, Koordinationsstörung, kognitive Defizite und Psychopathologie) erlaubt die BAK auch Rückschlüsse auf eine eventuell vorliegende Alkoholgewöhnung, wenn beispielsweise bei einem Alkoholspiegel von 2 ‰ nur eine geringfügige Verhaltensbeeinträchtigung festgestellt werden kann. Für sich allein hat die BAK in Bezug auf das Trinkverhalten wenig Aussagekraft,

die Sensitivität für die Alkoholabhängigkeit betrug bei Männern 14,8%, bei Frauen 6,7% (1)

2.2. Die Gammaglutamyltransferase (gGT)

ist seit ca. 25 Jahren als Marker für Alkoholabusus im Gebrauch. Sie steigt nicht an bei einmaliger, sondern nur bei andauernder, ab ca. zweiwöchiger Alkoholexposition, hervorgerufen durch Enzyminduktion. Unter Abstinenz normalisiert sie sich innerhalb von 2-3 Wochen, längstens aber nach 60 Tagen. Sie steigt bei Lebererkrankungen unterschiedlicher Ätiologie, (entzündliche, metabolische, medikamentöse: z.B. Ovulationshemmer, Antiepileptika, Schmerzmittel), toxisch oder auch kreislaufbedingt, ferner bei einem Aufstau der Gallenflüssigkeit oder bei Entzündungen der Bauchspeicheldrüse an. Die Spezifität liegt deshalb bei max. 80%. Liegen weitere Anhaltspunkte für einen chronisch erhöhten Alkoholkonsum vor, ist die gGT durchaus ein brauchbarer Marker. Ein kumulativer Effekt durch zusätzliche Einnahme von verbreiteten Medikamenten (Benzodiazepine, nichtsteroidale Entzündungshemmer, selektive Serotonin-Wiederaufnahmehemmer) auf den gGT-Wert konnte nicht festgestellt werden (2). Die Sensitivität wird mit ~ 40 bis 70 % angegeben (3). Für ihren praktischen Nutzen nachteilig ist, dass sie nur in frischem Serum verlässlich bestimmt werden kann.

2.3. Das mittlere korpuskuläre Erythrocytenvolumen (MCV)

Dies gilt auch für das MCV, welches vermutlich durch alkoholtoxische Knochenmarkschädigung charakteristischerweise auf Werte über 100 fl (Norm 80-99) ansteigt. Es normalisiert sich erst ca. 2-3 Monate nach Eintreten der Abstinenz und ist resistent gegen kurzzeitige Alkoholkarenz. Dadurch kann ein erhöhtes MCV auf einen zurückliegenden Alkoholmissbrauch hinweisen, wenn die gGT bereits wieder normalisiert ist. Ein kurzfristiger Rückfall lässt sich aus diesem Grund mittels des MCV nicht aufdecken. Isoliert betrachtet ist es mit ca. 50%er Sensitivität und vergleichbarer Spezifität nicht genügend aussagekräftig. Falsch positive Ergebnisse können z.B. durch Leberschädigungen aller Art, Vitamin B12- oder Folsäuremangel entstehen.

2.4. Das Carbohydrate-Deficient Transferrin (CDT)

Das CDT ist eine 1976 entdeckte Transferrinvariante. Es handelt sich um ein Protein, das für den Transport von Eisen durch die Zellmembran zuständig ist und unter anhaltender Alkoholexposition einen reduzierten Gehalt an Carbohydratgruppen aufweist, woher es auch seinen Namen hat. Die Spezifität und Sensitivität wurden wiederholt mit über 90% angegeben. In der Regel führt ein täglicher Alkoholkonsum bei Männern ab ca. 60g über in Zeitraum von mindestens drei, bei Frauen ab ca. 50g über zwei Wochen zu einer CDT-

Erhöhung. Die Eliminationshalbwertszeit liegt bei ca. 15 Tagen. Aufgrund der hohen Aussagekraft fand das CDT auch bei intensivmedizinisch behandelten Patienten, bei welchen keine Anamnese erhoben werden kann, zur Abschätzung einer drohenden Alkoholentzugssymptomatik Verwendung (4).

Der CDT-Wert ist bei prämenopausalen Frauen mit höheren Estradiolspiegeln (>30 pg/ml) und bei Frauen die Östrogenpräparate einnehmen höher als bei Männern oder bei Frauen in der Postmenopause (5), wobei dies keinen Einfluss auf die alkoholbedingte CDT-Veränderungen zeigte (6). Wiederholt wurden geschlechtsspezifische Unterschiede in der Sensitivität des CDT zuungunsten der Frauen beschrieben (7, 8, 9, 10). Während die gGT bei alkoholkranken Patienten mit nicht alkoholbedingter Lebererkrankung eine Spezifität von nur 41% aufweisen konnte, war das CDT hier mit 99% spezifisch. Die Sensitivität hingegen lag für die gGT und das CDT in diesen Patientengruppen bei 91% (11).

2.5. Begleitstoffanalyse

Durch die Analyse der Begleitstoffe (Methanol, Propanole, Butanole) im Blut kann eine Getränkedifferenzierung durchgeführt werden. Wodka beispielsweise enthält kaum, Brandy fast alle Begleitstoffe. Forensisch relevant ist dies z.B. bei der Nachtrunkproblematik. Der Nachweis einer hohen Methanolkonzentration könnte nicht durch vor Schreck rasch getrunkenes, im Übrigen methanolarmes Bier erklärt werden. Methanol wird nur dann verstoffwechselt, wenn die Blutalkoholkonzentration unter 0,5 Promille fällt und somit kann eine erhöhte Blutmethanolkonzentration auf zeitnahe Alkoholexposition hinweisen. Allerdings kann auch der Verzehr großer Obstmengen (z.B. 11 Bananen) zu relevanten Methanolspiegeln führen.

2.6. Ethylglucuronid (EtG)

EtG ist als direkter Ethanolmetabolit seit 1885 bekannt und konnte 1967 im menschlichen Urin isoliert werden. Ihm wird eine den etablierten Markern vergleichbare Spezifität nachgesagt. Es kann bis zu 80 Stunden länger als Ethanol in den Körperflüssigkeiten nachgewiesen werden und wäre deshalb in der Lage, eine forensisch relevante Lücke zwischen den kurzen (Ethanol/Methanol) und den langen Markern (CDT, MCV, gGT) zu schließen. Über die Trinkgewohnheiten erlaubt EtG als Ethanolmetabolit naturgemäß keine Rückschlüsse.

2.7. Phosphatidylethanol

Es handelt sich um ein „pathologisches“ Phospholipid, welches durch die Phospholipase D nur in Verbindung mit Alkoholexposition entsteht. Nach einer isolierten Alkoholintoxikation ist es nicht erhöht. Die Halbwertszeit wird mit 2-3 Tagen angegeben.

Phosphatidylethanol soll zwar vielversprechend spezifisch und sensitiv sein, konnte sich zur breiten klinischen Anwendung bislang aber nicht etablieren.

2.8. 5-Hydroxytryptophol (5HTOL)

Während der akuten Alkoholintoxikation verschiebt sich der Serotoninstoffwechsel von der 5-Hydroxyindolessigsäure (5HIAA) zum 5-Hydroxytryptophol (5HTOL) durch kompetitive Hemmung der Alkoholdehydrogenase durch Acetaldehyd. 5HTOL ist nach der Eliminierung von Ethanol noch für 5 bis 15 Stunden im Urin nachweisbar. Um den Einfluss serotoninhaltiger Nahrung auszuschalten, wird das Verhältnis 5HTOL/5HIAA verwendet. Die Einnahme von ADH-Hemmern, wie Disulfiram, muss beachtet werden. Wie beim EtG erlaubt diese Methode keine Rückschlüsse auf die Trinkgewohnheiten, sondern zeigt lediglich an, dass zeitnah Alkohol konsumiert wurde.

3. Traitmarker:

3.1. Monoaminoxidase (MAO)

Eine Aktivitätserniedrigung der MAO, welche für den Abbau neuronaler Überträger-substanzen, wie z.B. Adrenalin, Dopamin oder Serotonin verantwortlich ist wurde bei Alkoholabhängigen als Vulnerabilitätsparameter beschrieben. Die in den Thrombocyten vorkommende B-Form der MAO soll auch ein Stamtemarker sein.

3.2. Adenylatcyclase (AC)

Der im Vergleich zu Kontrollpersonen geringere Aktivitätsanstieg der AC in den Thrombocyten und Lymphocyten bei Alkoholabhängigen nach Stimulierung durch Cäsiumfluorid, Guanin-Nukleotid oder Prostaglandin E₁ gilt als einer der zuverlässigsten Traitmarker. Diese veränderte Eigenschaft des Thrombocytenenzym war bei Alkoholabhängigen noch nach mehrjähriger Abstinenz (1-4 Jahre) nachweisbar.

3.3. Adrenocorticotropen Hormon (ACTH)

Bereits 1988 wurde beschrieben, dass der Spiegel des ACTH, ein die Cortisonproduktion regulierendes Hormon der Hypophyse, bei Söhnen von Alkoholikern nach Alkoholexposition signifikant weniger ansteigt als bei den Kontrollpersonen.

Auch Cortisol, Prolactin, ein Steuerungshormon des Reproduktionssystems, und weitere mögliche Biomarker, wie das Betaendorphin, werden bezüglich eines Zusammenhanges mit dem genetischen Risiko der Alkoholabhängigkeit untersucht.

3.4. P300-Amplitude

Es wurde wiederholt festgestellt, dass Söhne von Alkoholikern elektroenzephalographisch eine verminderte P300-Amplitude haben. Da ein genetischer Einfluss auf die P-300-Welle gezeigt werden konnte, wurde sie als ein biologischer Vulnerabilitätsparameter für den Alkoholismus vermutet.

4. Alkoholfolgekrankheiten

Bevor die Alkoholfolgekrankheiten besprochen werden, soll die Aufmerksamkeit auf die Begriffsbestimmungen im Zusammenhang mit dem Alkoholismus gelenkt werden. Begriffe wie „Alkoholproblematik“, oder „auffälliges Trinkverhalten“ sollten vermieden werden, da sie unscharf und nicht eindeutig definiert sind. Stattdessen sollte zwischen Alkoholmissbrauch, oder besser schädlichem Alkoholgebrauch (ICD 10: F10.1) und Alkoholabhängigkeit (ICD 10: F10.2) unterschieden werden. Alkoholabhängigkeit setzt – vereinfacht formuliert – Gewöhnung, Toleranzbildung und körperliche Entzugssymptomatik voraus und bedarf einer umfassenden Therapie.

Experten vertreten die Meinung, dass bei ca. 90 Prozent der Patienten mit chronischem Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit allein durch sorgfältig erhobene Anamnesen und gründliche körperliche Untersuchungen die entsprechende Verdachtsdiagnose gestellt werden kann.

Dazu bedarf es einer ausreichend großen Erfahrung in der Behandlung alkoholabhängiger Patienten sowie ausreichende Kenntnis der alkoholbedingten Funktionsstörungen und Erkrankungen. Im Einzelnen können dies auf somatischer Ebene sein:

Entzündungen in der Mundschleimhaut und des Zahnfleisches, Karies, Schwellungen der Ohrspeicheldrüse. Entzündungen der Speiseröhre, dort auch gefährliche Blutungen durch Krampfader (Umgehungskreislauf), Magenschleimhautentzündungen, Resorptionsstörungen sowie bakterielle Fehlbesiedlung des Dünndarms.

Ferner sind zu nennen: die bekannte Fettleber (~35%), akute Leberentzündung (Alkoholhepatitis), fibröser oder schließlich zirrhotischer Umbau der Leber (10-20%) mit Störung in der Syntheseleistung und dadurch Blutgerinnungsstörung, ferner Ausbildung sogenannter Leberhautzeichen: Spider naevi, Palmarerythem, Dupuytrenkontraktur, Lacklippen, Bauchhautglatze, Caput medusae, akute oder chronische Pankreasentzündungen mit charakteristischem gürtelförmigem Bauchschmerz, letale Gefahr durch Autolyse. Neben den Störungen des Fett-, Zucker- und Harnstoffwechsels (Gicht), sind auch Störungen des Hormonstoffwechsels – beispielsweise bei Männern Feminisierung – zu berücksichtigen.

Herzmuskelerkrankungen, Herzrhythmusstörungen, Störungen der Blutbildung wie Anämie, Leukocytose, -penie, Thrombopenie, sowie Neigung zu Infektionskrankheiten mit dann prothrahiertem Verlauf sind immer wieder zu finden. In Bezug auf das Nervensystem ist auf epileptische Anfälle (30%), Hirnatrophie mit kognitiven- und Verhaltensstörungen zu achten. Bei Kleinhirnatrophie findet man Gang-, Sprach-, und Koordinationsstörungen. Weitere mit Alkoholmissbrauch, -abhängigkeit vergesellschaftete neurologische Leiden sind Apoplex, Polyneuropathie (20%) mit Parästhesien, motorischer Schwäche und Muskelkrämpfen. Die alkoholtoxische Wirkung bewirkt auch Muskel- und Knochenstörungen mit erhöhter Fraktionsgefahr, sowie ein erhöhtes Krebsrisiko, insbesondere Mundhöhlen-, Speiseröhren-, Leber-, Enddarmkrebs.

Frauen haben ein vergleichsweise höheres Risiko, eine Alkoholfolgekrankheit zu entwickeln.

Tabelle 3: Organbezogene Beispiele von Alkoholfolgekrankheiten

– Gastrointestinaltrakt:	Entzündungen, Resorptionsstörungen
– Leber:	Fettleber, Alkoholhepatitis, Zirrhose
– Pankreas:	akute, chronische Entzündung
– Stoffwechsel:	Fett-, Zucker-, Harnstoff- (Gicht), endokrine Stoffwechselstörung
– Herz-Kreislaufsystem:	Herzmuskelerkrankungen, Bluthochdruck
– Nervensystem:	Schlaganfall, Polyneuropathie
– Knochenmark:	Blutbildungsstörungen

5. Psychopathologie:

An psychischen Folgen sind zu unterscheiden die akute Entzugssymptomatik mit starker psychomotorischer Unruhe, Angst, manchmal auch gehobener Stimmung. Sollte sich das lebensbedrohliche (20% letaler Verlauf) Delir, als höchste Stufe des Alkoholentzugs einstellen, kommen Bewusstseinsstörungen, Desorientierung, Halluzinationen, Schwitzen, Pulsbeschleunigung, Zittern der Hände, Fieber sowie häufig epileptische Anfälle hinzu.

Unabhängig vom Alkoholentzug kann eine Alkoholhalluzinose auftreten, welche monatelang andauern kann. Es kommt zu Halluzinationen, verbunden mit starken Angstgefühlen, bis hin zur Panikstimmung und resultierenden Selbstmordabsichten. Im Gegensatz zum Delir fehlen Störungen des Bewusstseins oder des Vegetativums.

Psychische Hinweise auf Alkoholmissbrauch können sein: eine innere Unruhe, Schlafstörungen sowie Stimmungs labilität.

Nach jahrelangem Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit kann es im Rahmen hirnatrophischer Veränderungen zu Störungen der Wahrnehmungsfähigkeit, der Aufmerksamkeit, der Konzentrationsfähigkeit und des Gedächtnisses kommen. Darüber hinaus finden Persönlichkeitsänderungen statt, z.B. mit Kritiklosigkeit und distanzgemindertem Verhalten. Die psychischen Veränderungen bedingen dann eine zunehmende soziale Isolation und begünstigen dadurch den fortgesetzten Alkoholkonsum.

6. Diskussion

Wie oben angesprochen, kann bei ausreichender klinischer Erfahrung eine Alkoholabhängigkeit durch eingehende Anamnese und körperliche Untersuchung in ca. 90 Prozent erkannt werden. Dies setzt allerdings umfangreiche ärztliche Erfahrung voraus. Schwieriger zu erkennen ist die beginnende Alkoholabhängigkeit oder der Alkoholmissbrauch, insbesondere wenn, wie für eine Gutachtensituation typisch, eindeutige Erwartungen von Seiten des Betroffenen an das Begutachtungsziel bestehen.

Die Beurteilung profitiert von der Hinzunahme biologischer Alkoholmarker. Im Vergleich zum subjektiven Eindruck des Untersuchers ist ein erhöhter Blutwert eine weniger anfechtbare Diskussionsgrundlage. Häufig kann darüber der Einstieg zu einer Reflexion des Trinkverhaltens gefunden werden.

Die *Urinmarker* sind im Vergleich zu Blutmarkern generell eher unpraktikabler, da mit Wartezeiten zu rechnen ist und insbesondere bei elektiven Untersuchungen die Gefahr erhöht ist, falsches Probenmaterial zu erhalten. Der Aufwand elektrophysiologischer Untersuchungen wäre im Hinblick auf die begrenzte Spezifität ungerechtfertigt hoch. Das Vorliegen genetischer Risikofaktoren als Ausdruck für die erhöhte Anfälligkeit, eine Alkoholabhängigkeit zu entwickeln, ist nach dem heutigen Entwicklungsstand noch ohne wesentliche Bedeutung.

Ein empfehlenswerter Marker zur Beurteilung der Abstinenz vorher alkohol-auffälliger Kraftfahrer ist das CDT. Die Datenlage weist auf eine hohe Sensitivität und Spezifität. Die klinische Erprobung und die mittlerweile methodisch vereinfachte und damit kostengünstigere Auswertung des CDT sprechen zusätzlich für seine Verwendung. Im Vergleich zur BAK lässt es eine Längsschnittbeurteilung zu. Nimmt man dann noch die gGT und das MCV hinzu, findet man eine objektive Stütze in der Beurteilung des anamnestisch und klinisch vermuteten Trinkverhaltens, insbesondere wenn es um den Abstinenznachweis geht.

Sollten die Werte anlässlich der Fahreignungsbegutachtung erhöht sein, wäre dies ein ausreichend sicherer Hinweis, dass keine zwischenzeitliche Abstinenz vorliegt und eine zuvor gemessene hohe BAK „kein einmaliger Ausrutscher“ war.

Durch die Kombination mehrerer Marker wird die Sensitivität erhöht, das bedeutet eine höhere diagnostische Sicherheit im Erkennen einer Alkoholabhängigkeit. Dabei ist mit gewissen Einschränkungen der Spezifität zu rechnen, da mehrere Marker auch eine größere Störanfälligkeit haben. Es kommt dann außer Alkohol eine größere Anzahl anderer Faktoren als Auslöser von Veränderungen der Marker in Frage, als bei der Bestimmung eines einzelnen. So wird beispielsweise die diagnostische Effizienz des CDT durch Kombination mit der gGT und dem MCV leicht gesenkt.

LITERATURVERZEICHNIS:

1. Figlie NB, Benedito-Silva, Monteiro MG, Souza-Formigoni MLO. Biological Markers of Alcohol Consumption in Nondrinkers, Drinkers, and Alcohol-Dependent Brazilian Patients. *Alcohol Clin Exp Res* 2002; 26: 1062-1069.
2. Anton RF, Lieber Ch, Tabakoff B. Carbohydrate-Deficient Transferrin and g-Glutamyltransferase for the Detection and Monitoring of Alcohol Use: Results From a Multisite Study. *Alcohol Clin Exp Res* 2002; 26: 1215-1222.
3. Salaspuro M. Carbohydrate-Deficient Transferrin as Compared to Other Markers of Alcoholism : A Systematic Review. *Alcohol* 1999; 19: 261-271.
4. Spies C, Rommelpacher H, Müller C, Blum S, Berger G, Marks C, Conrad C, Funk T, Rahmzadeh R. Der Stellenwert des Kohlenhydrat-Defizienten Transferrins (CDT) bei Patienten einer interdisziplinären operativen Intensivstation. In Soyka M (Hrsg.) *Biologische Alkoholismuserkrankungen*. Chapman & Hall: London Glasgow Weinheim New York Tokyo Melbourne Madras.
5. Stauber RE, Vollmann H, Pessler I, Jauk B, Halwachs G, Wilders-Truschig M. Carbohydrate-Deficient Transferrin in healthy women: relation to estrogens and iron status. *Alcohol Clin Exp Res* 1996; 20: 1114-1117.
6. Rukstalis MR, Lynch GK, Oslin DW, Pettinati HM, Anderson SM, Volpicelli JR, Anton RF. Carbohydrate-Deficient Transferrin Levels reflect Heavy drinking in Alcohol-Dependent Women seeking Treatment. *Alcohol Clin Exp Res* 2002; 26: 1539-1544.
7. Aithal PG, Thornes H, Dwarakanath AD, Tanner AR. Measurement of Carbohydrate-Deficient Transferrin (CDT) in a general medical clinic: Is the test useful in assessing alcohol consumption. *Alcohol Alcohol* 1998; 33: 304-309.
8. Helander A, Carlson AV, Borg S. Longitudinal comparison of carbohydrate-deficient transferrin and gamma-glutamyl transferase: Complementary markers of excessive alcohol consumption. *Alcohol Alcohol* 1996; 31: 101-107.
9. Nystrom M, Perasalo J, Salaspuro M. Carbohydrate-Deficient Transferrin (CDT) in serum as a possible indicator of heavy drinking in young university students. *Alcohol Clin Exp Res* 1992; 16: 93-97.
10. Yersin B, Nicolet JF, Dercrey H, Burnier M, van Melle G, Pecoud A. Screening for excessive alcohol drinking. Comparative value of Carbohydrate-Deficient Transferrin, gamma-glutamyl transferase and mean corpuscular volume. *Arch Intern Med* 1995; 155: 1907-1911.
11. Kapur A, Wild G, Milford-Ward A, Triger DR: Carbohydrate-Deficient Transferrin: a marker for alcohol abuse. *Br Med J* 1989; 299: 427-431.
12. Coccini T, Castoldi AF, Gandini C, Randine G, Vittadini G, Baiardi P, Manzo L. Platelet monoamine oxidase B activity as a state marker for alcoholism: trend over time during withdrawal and influence of smoking and gender. *Alcohol Alcohol* 2002; 37: 566-572.

Zweifel an der Fahreignung aus der Sicht des Verordnungsgebers

Christian Weibrecht, Regierungsdirektor,
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Bonn

1. Rückblick:

Seit Jahren befasst sich der Verkehrsgerichtstag mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunkten mit diesem Komplex. Die Diskussionen haben ihre Wirkung nicht verfehlt und zur Weiterentwicklung der Gesetz- und Verordnungsgebung beigetragen. Wer den Berichtsband des 35. VGT 1997 zum Thema „Die medizinisch-psychologische Untersuchung von Kraftfahrern“ liest, wird feststellen, dass zahlreiche Vorschläge im Zuge der Überführung der Zweiten Führerscheinrichtlinie zum 1. Januar 1999 in deutsches Recht übernommen wurden:

- Die Regelungen zur Eignungsüberprüfung wurden im StVG und der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) umfassend überarbeitet und detailliert festgeschrieben.
- Maßnahmen zur Wiederherstellung und Sicherung der Fahreignung (Verkehrspsychologische Beratung § 4 Abs. 9 StVG; §§ 38, 71 FeV; Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung §§ 11 Abs. 10, 70 FeV) wurden gesetzlich bzw. verordnungsrechtlich verankert.
- Amtliche Anerkennungsverfahren (§§ 66, 70, 71 und Anlage 14 FeV), die Akkreditierung von Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) und Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung durchführen (§ 72 FeV), und die Aufgabentrennung zwischen Begutachtung und Wiederherstellung der Kraftfahreignung (Anlage 14 FeV) stellen wichtige Maßnahmen zur Qualitätssicherung dar. Wie die Erfahrungen der Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen zeigen, war es vom Verordnungsgeber vorausschauend, gleichzeitig mit der Liberalisierung des Marktes und der Zulassung von Konkurrenz eine fachkundige Überwachungsinstanz einzurichten. Die häufig geäußerte Vorstellung, dass Konkurrenz und einseitige Kundenorientierung automatisch die Qualität der Begutachtung der Fahreignung erhöht, ist falsch. Richtig ist vielmehr, dass ohne die inhaltliche Überwachungsstätigkeit der Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen der BAST ein massiver Qualitätsverfall in der Begutachtung der Fahreignung zu befürchten wäre.
- Auch die seinerzeit geforderte Überarbeitung und Zusammenführung medizinischer und psychologischer Aspekte der Kraftfahreignung ist durch die

„Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung“ im März 2000 erfolgt (VKBl. 2000, S. 127).

Andere Punkte werden dagegen nach wie vor kontrovers diskutiert, wie z.B. die Rechtsmittelfähigkeit der „MPU-Anordnung“ und Maßnahmen zur Verbesserung der Transparenz der MPU. Hinzu kommen neue Fragestellungen vor allem im Bereich der Drogenproblematik, besonders die Ahndung von Verstößen gegen das Drogenverbot (§ 24a Abs. 2 StVG) beim Nachweis von geringstmengen im Blut und Konsequenzen der Beschlüsse des Bundesverfassungsgerichts zum Besitz von Cannabis.

2. Eignung und Beweislast:

Die Legaldefinition der „Eignung“ ist in § 2 Abs. 4 StVG geregelt: Geeignet ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. Die Norm differenziert zwischen der körperlichen und geistigen Eignung sowie durch Bezugnahme auf Verstöße gegen Verkehrsvorschriften bzw. Strafgesetze der charakterlichen Eignung. Hervorzuheben ist, dass die Feststellung der Eignung in § 2 Abs. 4 StVG und § 11 Abs. 1 FeV eine wesentliche Änderung erfahren hat. Während zur „Eignung“ in § 2 StVG a.F. lediglich verlangt wurde, dass „nicht Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass der Bewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist“, das Gesetz also von einer Eignungsvermutung ausging und die Behörde grundsätzlich die Beweislast für die Nichteignung trug, wird nun positiv gefordert, dass der Bewerber geeignet ist (s.a. aml. Begründung zu § 2 StVG n.F., VklBl. 1998, S. 788). Die Nichtfeststellbarkeit der Eignung geht also zu Lasten des Bewerbers (vgl. Gehrman NJW 1998, 3537). Er hat die Eignungsvoraussetzungen – wie in § 2 Abs. 6 StVG ausdrücklich geregelt – nachzuweisen.

Anders verhält es sich – wie schon bisher – im Fall der Entziehung der Fahrerlaubnis auf Grund mangelnder Eignung gemäß § 3 StVG. Die mangelnde Eignung muss sich aus erwiesenen Tatsachen ergeben. Nach § 3 Abs. 1 StVG gelten nur die § 2 Abs. 7 und 8 StVG entsprechend, auf § 2 Abs. 6 StVG wird bewusst nicht verwiesen. Bei Fahrerlaubnisinhabern trägt also die Verwaltungsbehörde die Beweislast (vgl. Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht 17. Aufl., § 3 StVG Rn. 7 m.w.N.).

Wenn allerdings die Fahrerlaubnisbehörde nach festgestelltem Konsum „harter“ Drogen zutreffend davon ausgeht, dass dies im Regelfall zur Ungeeignetheit führt, obliegt es dem Fahrerlaubnisinhaber im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren, das Bestehen etwaiger atypischer Umstände, die ein Abweichen vom Regelfall rechtfertigen sollen, in seiner Person substantiiert

darzulegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluß vom 24. 05.2002, 10 S 835/02; VM 2002, 70).

Diese im Interesse der Verkehrssicherheit getroffenen Nachweispflichten und Beweislastverteilungen sind verfassungsrechtlich unbedenklich. Es gilt jeweils, die hohe Bedeutung des Schutzgutes der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und das allgemeine Persönlichkeitsrecht gegeneinander abzuwägen. Zur verfassungsrechtlichen Vereinbarkeit der Regelungen zur Kraftfahrtauglichkeit sind die jüngsten Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts hervorzuheben: Zur Bedeutung der Fahrerlaubnis und zum privaten Interesse eines Bürgers am Erwerb und Bestand einer Fahrerlaubnis betont das BVerfG im Beschluss vom 20. Juni 2002 zum Fahrerlaubnisentzug bei Cannabisbesitz (vgl. NZV 2002, 422; VD 8/02, 256 ff.), dass „ihr Wegfall die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers und seiner Familie nachhaltig beeinflussen kann. Die Fahrerlaubnis hat für den Bürger nicht selten existenzsichernde Bedeutung (vgl. BVerfG NJW 2002, 78). Ihre Entziehung kann insbesondere dazu führen, dass die Ausübung des Berufs eingeschränkt oder ganz aufgegeben werden muss.“

Aus diesen Ausführungen kann aber m.E. eine „Neuorientierung“ des BVerfG bei der Abwägung der Interessen an der Sicherheit des Straßenverkehrs und denen des Fahrerlaubnisbewerbers/-inhabers am Erwerb bzw. Bestand derselben nicht herausgelesen werden. Ich betone dies deshalb, weil dies ein Punkt ist, der bei der Frage der „Rechtsmittel“ gegen die Anordnung einer MPU eine wichtige Rolle spielt, auf die noch näher eingegangen wird. Wenngleich nämlich das BVerfG das Spannungsverhältnis zwischen dem Verkehrssicherheitsinteresse der Allgemeinheit und dem „privaten“ Interesse des Fahrerlaubnisinhabers betont, führt es zur Gewichtung der Interessen der Allgemeinheit aus, dass die Sicherheit des Straßenverkehrs und der an den Gesetz- und Ordnungsgeber gerichtete Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben gebieten, „hohe Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu stellen“. Es darf in diesem Zusammenhang an die Zahl der Unfälle und Verunglückten im Straßenverkehr erinnert werden: Im Jahr 2001 gab es in Deutschland rund 2,4 Mio. Straßenverkehrsunfälle; fast 7.000 Getötete, über 95.000 Schwer- und rund 400.000 Leichtverletzte (nähere Angaben und Einzelheiten: „Unfallgeschehen 2001“; herausgegeben vom Statistischen Bundesamt; zur Drogenproblematik Kauert, „Drogen im Straßenverkehr“, 40.VGT 2002, 110 ff. und ADAC-Ärzte-Collegium, Ausschuss Rechts- und Verkehrsmedizin: „Drogen im Straßenverkehr“, 25.7.2002)!

Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die Eignung (oder Befähigung) begründen, regelt § 2 Abs. 8 StVG, welche Möglichkeiten für die Fahr-

erlaubnisbehörden bestehen, ohne jedoch selbst eine „Abstufung“ zwischen der Anordnung eines ärztlichen Gutachtens oder Zeugnisses, der Anordnung einer MPU oder der Anordnung eines Gutachtens eines aaSoP vorzunehmen. Dies und die weiteren Einzelheiten werden durch die §§ 11 bis 14 und die Anlagen 4 bis 6 FeV konkretisiert.

Stichwortartig möchte ich in diesem Zusammenhang die am 1. September 2002 im Zuge der FeVÄndV (BGBl. I S. 3267 ff.) in Kraft getretenen Änderungen einschieben:

- Zunächst wurden die Behörden verpflichtet, den Betroffenen bei anlassbezogenen Begutachtungen auf sein Recht der Einsichtnahme in die zu übersendenden Unterlagen hinzuweisen (§ 11 Abs.6 FeV). Ich halte diese Änderung für einen wichtigen Beitrag zur „Transparenz“ des Verwaltungshandelns.
- Seit September 2002 sind außerdem als Gutachter auch der Facharzt für Rechtsmedizin sowie der Arzt in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, der die Anforderungen nach Anlage 14 erfüllt, aufgenommen worden. Die Bestimmung der Art der fachärztlichen Untersuchung ist eine der Fahrerlaubnisbehörde kraft Gesetzes obliegende Aufgabe (Urteil des OVG Münster vom 04.09.2000, Az. 19 B 1134/00). Die Entwicklung von bundeseinheitlichen Leitlinien für die Zuweisung von Klienten mit spezifischen Eigenschaftszweifeln auf bestimmte Fachärzte wäre daher sinnvoll.
- Des Weiteren ist eine anlassbezogene Anordnung von augenärztlichen Gutachten jetzt ausdrücklich möglich, wenn Tatsachen bekannt werden, die auf andere, nicht in Anlage 6 FeV geregelte Beeinträchtigungen des Sehvermögens hinweisen (§ 12 Abs. 8 FeV), namentlich auf ein gemindertes Dämmerungssehen oder eine erhöhte Blendempfindlichkeit,. Schließlich wurden die Anforderungen an das Sehvermögen in Anlage 6 FeV neu gestaltet, der Medizinerkreis bei den regelmäßigen Untersuchungen für LKW, Bus und Taxifahrer erweitert und deren Kompetenzen klar abgegrenzt.

Insgesamt berücksichtigen die Normen des StVG und der FeV die Vorgaben der 2. EG-Führerscheinrichtlinie (Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 237, S. 1) und vor allem die Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts (Entscheidung vom 24.6.1993, NZV 1993, 413), indem der weniger eingriffsintensiven ärztlichen Untersuchung Vorrang vor der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) eingeräumt wird und so dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz in besonderer Weise Rechnung getragen wird. Die MPU kommt also dann in Betracht, wenn eine ärztliche Untersuchung nicht zur Klärung der Fragestellung genügt; d.h. in der Regel, wenn neben gesundheitlichen Fragestellungen charakterliche Merkmale mit dem Schwergewicht der Klärung

des künftigen Verhaltens zu untersuchen sind. Dies ergibt sich aus dem Verhältnis von § 11 Abs. 2 und 3 FeV. (vgl. auch Jagow, Das neue Fahrerlaubnisrecht, DAR 1998, 456). Die psychologische Begutachtung schließt die Überprüfung der geistigen Eignung mit ein.

3. Rechtsschutz gegen die behördlichen Anordnungen

Fraglich ist aber nach wie vor, ob und ggf. welche Rechtsschutzmöglichkeiten gegen die Anordnungen der Behörde zur Gutachtenbeibringung gegeben sind. In der Literatur wird diese Fragestellung vor allem auf die „MPU-Anordnung“ bezogen. Dies mag an der „verhörähnlichen Situation“ der MPU (vgl. BVerfG 1993, a.a.O.) sowie einer immer noch weit verbreiteten Grundstimmung bzw. einem Misstrauen gegenüber der Arbeit der Begutachtungsstellen für Fahreignung liegen, obwohl doch seit 1999 mit detaillierten Zuweisungstatbeständen, mit Anerkennungs- aber vor allem auch Akkreditierungsvorgaben und mit spezifischen Grundsätzen für die Durchführung und Erstellung der Gutachten eine neue Qualität i.S. einer Qualitätssicherung gewährleistet wurde und eine umfassende Reform stattgefunden hat.

Eine Differenzierung zwischen den unterschiedlichen Fallgestaltungen einer Gutachtenanordnung ist bei dieser Fragestellung nicht angezeigt, denn es geht stets um die Klärung von Bedenken oder Zweifeln an der Fahreignung zu ein und demselben Zweck, nämlich nach dem eindeutigen Wortlaut von § 11 Abs. 2 FeV um die „Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis“. Deshalb kommt es auch nicht darauf an, ob insoweit ein Ermessensspielraum besteht oder nicht (a.A. Schreiber ZRP 1999, 519, 523). Der seit dem Urteil des BVerfG vom 28.11.1969 ständigen Rechtsprechung, die in der Anordnung eine bloß vorbereitende Maßnahme der Sachverhaltsaufklärung sieht, ist zuzustimmen (vgl. BVerfGE 34, 248 ff.; BVerfG NJW 1990, 2637; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36.Aufl., § 46 FeV Rdnr.15 m.w.N.). Die Anordnung einer Eignungsbegutachtung ist auch nach Inkrafttreten der FeV kein anfechtbarer Verwaltungsakt (so auch OVG Münster, Beschluß vom 22.1.2001, NJW 2001, 3427). Sie hat – für sich betrachtet – keinerlei Regelungscharakter. Insbesondere darf die Fahrerlaubnisbehörde während der festgesetzten Frist zur Beibringung des Gutachtens bzw. bis zur Weigerung keine Rückschlüsse auf die Eignung ziehen. Der Wortlaut von § 11 Abs. 8 FeV ist insoweit eindeutig: Erst bei Weigerung oder Nichteinhaltung der Frist darf eine Nichteignung angenommen werden und eine Entscheidung ergehen, gegen die der Verwaltungsrechtsweg einschließlich des einstweiligen Rechtsschutzes eröffnet ist. Dann – aber erst dann – ist es sinnvoll, die Argumentation des BVerfG vom Juni 2002 zur Bedeutung des Erhalts der Fahrerlaubnis heranzuziehen. Unstreitig hat eine Fahrerlaubnis-

entziehung meist erheblichen Einfluss auf die persönliche Lebensführung und auf grundrechtlich geschützte Positionen. Deshalb ist es notwendig, aber auch nach der VwGO gesichert, gegen die Entziehung Rechtsschutz gemäß Art. 19 Abs. 4 GG zu gewähren. Angesichts der „allgemeinen Pflicht des Betroffenen, an der Aufklärung des für die Prüfung der Eignung erheblichen Sachverhalts mitzuwirken“ (vgl. OVG Münster a.a.O. mit weiteren Nachweisen) ist es dagegen nicht notwendig, Rechtsbehelfe gegen die Gutachtenanordnung zu „konstruieren“. Es genügt die Regelung von § 44a VwGO über „Rechtsbehelfe gegen behördliche Verfahrenshandlungen“, nach der hier Einwendungen nur gleichzeitig mit den gegen die Sachentscheidung zulässigen Rechtsbehelfen geltend gemacht werden können (vgl. auch amtl. Begründung zur FeV in VkB1. 1998, 1049, 1068). Es gilt insbesondere, unnötige Verzögerungen der Verfahren im Interesse der Verkehrssicherheit zu vermeiden. Die Unfallzahlen zeigen insoweit eindringlich, dass es nicht um abstrakte Gefahren geht. Eine Übernahme der gesellschaftlichen Neigung zur Akzeptanz tausendfachen Leids, die bei keinem anderen Verkehrsträger so verbreitet ist, wie bei Unfällen im Straßenverkehr, wäre inakzeptabel.

4. MPU-Statistik:

Zum Umfang der Problematik und zur Entwicklung der MPU-Zahlen verweise ich auf die Berichte der BASt: Im Jahr 2001 führten danach die 15 Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) insgesamt 112.583 medizinisch-psychologische Untersuchungen durch. Dies sind ca. 5% weniger als im Jahr 2000 (117.931). Rund 43% erreichen ein positives und 41% ein negatives Ergebnis. In die Gruppe der Nachschulungsfähigen wurden 16% eingestuft.

a) Alkohol:

Der rückläufige Trend war bereits in den letzten Jahren zu verzeichnen, wobei die Abnahme der medizinisch-psychologischen Gutachten im Vergleich von 2000 zu 1999 noch 10% betrug. Nach wie vor haben die „Alkoholauffälligen“ mit fast 75% den größten Anteil an den MPU-Gutachten – wobei hier der Kern durch die „erstmalig Auffälligen“ gebildet wird, gefolgt von den Anlassgruppen „Tatauffällige ohne Alkohol“ (Fahrer mit hohem Punktestand) mit 10% und „Drogen- und Medikamentenauffällige“ mit 9%. Der Rückgang der MPU-Gutachten im Vergleich zu den Vorjahren schlägt besonders bei den „Alkoholauffälligkeiten“ aufgrund ihres hohen Anteils an der Gesamtzahl der MPU-Gutachten ins Gewicht. Die Anzahl der MPU-Gutachten sank für die Gruppe der „wiederholt Alkoholauffälligen“ sowie für die Gruppe der „Auffälligen mit Alkohol und anderen Verkehrsdelikten“ um bis zu 14% im Vergleich zum Vorjahr und im Vergleich zum Jahr 1999 sogar um jeweils 25%.

Diese Entwicklung ist ein Beweis für die Richtigkeit der Maßnahmen gegen Alkohol am Steuer (Einführung der 0,5-Promille-Regelung; Anerkennung der Atemalkoholanalyse als gerichtsgeeignetes Beweismittel; Verschärfung der Rechtsfolgen bei Verstößen in § 24 a StVG) sowie für die Überarbeitung des Punktesystems mit der Möglichkeit der Punktereduzierung durch Teilnahme an Aufbauseminaren und verkehrspsychologischer Beratung. Aus Sicht der auf wirtschaftlichen Erfolg angewiesenen Begutachtungsstellen wird diese Entwicklung wohl mit „gemischten Gefühlen“ gesehen. Der zwangsläufig zunehmende Wettbewerb darf jedenfalls nicht zu Lasten der Qualität gehen. Deshalb sind die Länderbehörden und die BASt aufgerufen, die Anerkennungs- und Akkreditierungsvorschriften konsequent anzuwenden.

b) Drogen:

Anders als bei der Alkoholproblematik ist die Zahl der MPU-Gutachten für „Drogen- und Medikamentenauffällige“, die mittlerweile jeden zehnten Begutachtungsanlass stellen, in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Die Steigerungsrate betrug hier 28 % von 1999 auf 2000 und 20 % von 2000 auf 2001. 1999 waren es noch 6.623 Fälle, genau 9.976 waren es im Jahre 2001.

aa) Nachweis von Geringstmengen und Einsatz von Drogenschnelltests bei Eignungsuntersuchungen

Ich möchte an dieser Stelle die Diskussionen des VGT 2002 zur Ahndung von Verstößen gegen das Drogenverbot (§ 24a Abs. 2 StVG) beim Nachweis von Geringstmengen der in der Anlage zu § 24 a Abs.2 StVG aufgeführten Substanzen im Blut noch einmal kurz aufgreifen. Diskutiert wurde, ob es auch in diesen Fällen gerechtfertigt ist, die Regelsanktionen der BKatV (250 , ein Monat Fahrverbot, vier Punkte) zu verhängen. Ein Vorschlag ging dahin, solche Drogenverstöße nicht mehr zu ahnden, bei denen die Blutuntersuchung eine Drogenkonzentration unterhalb neuer, geringerer analytischer Grenzwerte ergibt; es sei insoweit von einer so geringen abstrakten Gefahr und Schuld auszugehen, dass das Ordnungswidrigkeitenverfahren aus Opportunitätsgründen eingestellt werden könne. Denkbar wäre aber auch, bei der Sanktionshöhe zu differenzieren und bei unterhalb neuer analytischer Grenzwerte liegenden Werten eine deutlich geringere Sanktion auszusprechen. Dafür würde jedenfalls sprechen, dass die gegenwärtigen Sätze der BKatV nur für den Regelfall gelten und Unterschreitungen der analytischen Grenzwerte als „minder schwerer“ Fall angesehen werden könnten. Die Diskussion zu den unterschiedlichen Überlegungen läuft noch; eine Entscheidung, die der engen Abstimmung mit den Ländern bedarf, ist noch nicht getroffen.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass die Grenzwertkommission am 20. November 2002 beschlossen hat, die 1997 veröf-

fentlichten Grenzwerte zu den in der Anlage zu § 24 a Abs. 2 StVG genannten Substanzen durch folgende neue Grenzwerte zu ersetzen, bei denen der Nachweis aus analytischer Sicht als gesichert gelten kann; bei tiefer liegenden Messwerten ist die Annahme eines zeitnahen Konsums zunehmend weniger gerechtfertigt:

THC	1 ng/ml
Morphin	10 ng/ml
BZE	75 ng/ml
Amphetamin	25 ng/ml
MDMA	25 ng/ml
MDE	25 ng/ml

Weiterhin wurde beschlossen, Metamphetamin mit einem analytischen Grenzwert von 25 ng/ml in die Liste der berauschenden Mittel und Substanzen der Anlage zu § 24 a aufzunehmen.

bb) Einsatz von Schnelltests bei der Begutachtung

Des Weiteren spricht sich die Grenzwertkommission in diesem Zusammenhang dafür aus, dass im Rahmen der Eignungsuntersuchungen bei Verdacht auf Drogeneinnahme das Ergebnis eines Schnelltests allein nicht als gesichert angenommen werden darf, da Schnelltests meist nicht über eine ausreichende Sensibilität und Sensitivität verfügen, was sowohl falsch/positive als auch falsch/negative Testergebnisse bedingen kann. Gefordert wird daher, sowohl bei den ärztlichen Gutachten als auch im Rahmen der MPU qualitätsgesicherte Laboruntersuchungen durchzuführen. Ein einheitliches Qualitätsmanagement bei der Anwendung von Drogentests im Bereich der Fahreignungsdiagnostik existiert bisher nicht. Da ein positiver bzw. negativer Drogentest im Einzelfall jedoch entscheidend für das weitere Vorgehen ist, muss mehr Transparenz über die Qualität und Anwendbarkeit dieses Verfahrens im Anwendungsbereich der Fahreignungsdiagnostik geschaffen werden. Das BMVBW hat die BAST hierzu mit einem entsprechenden Forschungsvorhaben beauftragt. Bis Ende 2003 sollen die Ergebnisse vorliegen.

cc) Cannabis

Zur Problematik, ob bzw. in welchen Fällen eine Eignungsüberprüfung bei Cannabisbesitz zulässig ist, verweise ich auf die bereits zitierten Beschlüsse des BVerfG vom 20. Juni 2002 und 8. Juli 2002 (NZV 2002, 422 ff., 425 ff.) : Das BVerfG führt unter anderem aus, dass der Konsum von Cannabis die Fahreignung ausschließen könne. Nach heutiger Erkenntnis bestehe in aller Regel aber kein Anlass zu der Befürchtung, dass der einmalige oder gelegentliche Konsum von Haschisch bei den Betroffenen zu einer anhaltenden

fahreignungsrelevanten Absenkung ihrer körperlich-geistigen Leistungsfähigkeit führe. Bei einmaligem oder gelegentlichem Haschischkonsum sei es auch nicht überwiegend wahrscheinlich, dass der Betroffene eine drogenkonsumbedingte zeitweilige Fahruntüchtigkeit nicht rechtzeitig erkennen oder dennoch nicht von der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr absehen könne. Bei dieser Sachlage dürfe die Fahrerlaubnis nicht allein auf der Grundlage des einmalig festgestellten Haschischbesitzes und der Weigerung, am Drogenscreening teilzunehmen, entzogen werden. Das Gericht betont aber, dass keine verfassungsrechtlichen Bedenken gegen eine Fahreignungsüberprüfung bestehen, wenn über den bloßen Besitz von Cannabis hinaus konkrete tatsächliche Verdachtsmomente dafür ermittelt worden sind, dass der Betroffene den Konsum von Cannabis und die aktive Teilnahme am Straßenverkehr nicht zuverlässig zu trennen vermag oder zu trennen bereit ist. Dann könne weiterhin die aktive Mitwirkung des Fahrerlaubnisinhabers verlangt und die Verweigerung zum Nachteil des Betroffenen gewürdigt werden.

Da nach § 14 FeV die Entscheidung der Behörde über die die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens bei widerrechtlichem Besitz von Betäubungsmitteln in deren Ermessen steht, kann dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unter Berücksichtigung der Vorgaben des BVerfG im Einzelfall Rechnung getragen werden. Mithin erstrecken sich die Auswirkungen der Entscheidung vor allem auf die polizeiliche und fahrerlaubnisrechtliche Praxis, da bei Kontrollen besondere Verdachtsmomente dafür gefordert werden, dass der Betroffene den Konsum von Cannabis und die aktive Teilnahme am Straßenverkehr nicht trennen kann (vgl. Weibrecht VD 2002, 264 ff.).

§ 14 Abs. 1 Satz 1 Nr.2 FeV ist m.E. nicht verfassungswidrig. Bode (DAR 2003, 16) ist der Auffassung, die Verfassungswidrigkeit bestünde jedenfalls, „soweit darin die Anordnung der Beibringung eines ärztlichen Gutachtens auch für den (insoweit nicht ausgenommenen) Fall vorgeschrieben ist, dass Tatsachen lediglich die Annahme einmaligen oder gelegentlichen Cannabiskonsums ohne konkrete Verknüpfung mit der Teilnahme am Straßenverkehr und ohne das Hinzuziehen weiterer bedeutsamer Umstände begründen“. § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV lässt sich jedoch insoweit verfassungskonform auslegen; d.h. dass die Anordnung eines ärztlichen Gutachtens im vorgenannten Fall den Bezug zum Straßenverkehr oder ergänzende Anhaltspunkte erfordert – wie in der BVerfG-Entscheidung aufgeführt.

Soweit Bode die Entscheidung des BVerfG auch auf harte Drogen bezieht und neben der Einnahme weitere „Verdachtsindikatoren“ fordert, berücksichtigt er m.E. nicht ausreichend, dass das BVerfG an verschiedenen Stellen „harte Drogen“ aus der Argumentation ausnimmt und deutlich differenziert. Bei einer Einnahme harter Drogen geht das Fahrerlaubnisrecht angesichts der

besonderen Gefährlichkeit unmittelbar von Ungeeignetheit aus. Die Forderung nach „weiteren Verdachtsindikatoren“, abgesehen von der Inhaberschaft einer Fahrerlaubnis, würde die Belange der Verkehrssicherheit zu sehr außer Acht lassen. Hinreichender Verdacht fehlender Fahreignung ergibt sich bei Besitz harter Drogen folglich bereits dann, wenn Indizien für den Eigenkonsum (kleine Menge) vorliegen. Nur insoweit kann Bode zugestimmt werden.

Für die polizeiliche Praxis bedeutet dies, dass sie künftig bei der Vorlage von Meldungen über Cannabisvergehen auf Grundlage des § 2 Abs. 12 StVG vor Ort alle beweis erheblichen Umstände ermitteln und diese auch in der Meldung schriftlich festhalten muss, welche auf eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss oder einen dauerhaften Konsum oder eine mangelnde Trennungsbereitschaft des Betroffenen hindeuten.

Was die Anforderungen an die mangelnde Trennungsbereitschaft anbelangt, so hat das BVerfG zum Ausdruck gebracht, dass es hierfür nur tatsächlicher Anhaltspunkte und nicht etwa eines sicheren Nachweises bedarf. Im zugrunde liegenden Fall handelte es sich bei diesem Indiz um die Reste eines mit Haschisch versetzten Joints im Aschenbecher des Fahrzeugs des Betroffenen. Dies legte nach Auffassung des Gerichts die Annahme nahe, dass im Fahrzeug selbst und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in engem zeitlichen Zusammenhang mit einer Teilnahme am Straßenverkehr Haschisch konsumiert wurde. Die Vermutung des Eigenkonsums konnte auch nicht entkräftet werden. Eines konkreten Nachweises dafür, dass der Betroffene den Joint tatsächlich selbst konsumierte, bedurfte es dabei nicht.

Konsequenzen für die polizeilichen Maßnahmen vor Ort:

- Im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten ist stets das Fahrzeug des Betroffenen gezielt auf Konsumspuren hin in Augenschein zu nehmen.
- Im Rahmen der Vernehmung sollte besonders auf Indizien und Äußerungen im Hinblick auf die Bereitschaft des Betroffenen geachtet werden, zwischen Konsum und Verkehrsteilnahme zu trennen. In der Meldung an die Fahrerlaubnisbehörden sollten solche Umstände (mangelnde Trennungsbereitschaft bzw. dauerhafter Konsum des Betroffenen) präzise und umfangreich dokumentiert werden. Letztlich muss die Klärung dieser Fragestellung der MPU- bzw. fachärztlichen Begutachtung vorbehalten bleiben.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass sich die Entscheidung ausschließlich auf Cannabis beschränkt, so dass sie keine Auswirkungen auf andere, vor allem „harte“ Drogen hat.

Eine Schwäche bei der Anwendung von § 14 FeV besteht darin, dass bislang (abgesehen von den für die Praxis nicht genügend konkreten Aussagen in den Begutachtungs-Leitlinien) keine bundeseinheitlichen Kriterien exi-

stieren, die eine Differenzierung zwischen regelmäßigem und gelegentlichem Cannabiskonsum erlauben oder anhand derer eine Cannabisabhängigkeit diagnostiziert werden kann. Somit ist es nicht auszuräumen, dass verschiedene medizinisch-psychologische Begutachtungsstellen bei der Begutachtung des gleichen Falles unterschiedliche Resultate bezüglich der Fahreignungsfrage der Klienten erzielen. Um eine einheitliche Begutachtung zu gewährleisten, ist eine kritische Bestandsaufnahme des aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstandes der verkehrssicherheitsrelevanten physiologischen und psychologischen Folgen des Cannabiskonsums erforderlich, auf deren Grundlage adäquate eignungsdiagnostische Kriterien zur Beurteilung der Fahreignung von Cannabiskonsumern abgeleitet werden können. Das BMVBW hat bei der BAST ein entsprechendes Forschungsvorhaben in Auftrag gegeben.

5. Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten; Transparenz

Detaillierte Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten regelt Anlage 15 FeV. Kernpunkte sind: Der Gutachter hat sich an die durch die Fahrerlaubnisbehörde vorgegebene Fragestellung zu halten. Relevanz zur Kraftfahreignung ist erforderlich. Es besteht eine Aufklärungspflicht gegenüber dem Betroffenen über den Gegenstand und Zweck der Untersuchung. Das Gutachten muss nachvollziehbar und nachprüfbar sein. Dies schließt die Angabe des wesentlichen Inhalts des Untersuchungsgesprächs ein (BVerwG vom 16.8.1994, DAR 1995, 36). Über die Untersuchung sind Aufzeichnungen anzufertigen, ohne dass die Art der Aufzeichnung verordnungsrechtlich näher beschrieben ist.

In Bezug auf die Forderung nach verbesserter „Transparenz“ ist zunächst anzumerken, dass es in Streitfällen in aller Regel nicht darum geht, was genau vom Probanden gesagt wurde, sondern wie diese Aussage gewertet wird. Um Misstrauen von vornherein entgegen zu wirken, sollte aber insbesondere darüber diskutiert werden, ob ein „offenes Angebot“, neben schriftlichen Aufzeichnungen ein vollständiges Tonbandprotokoll zu erstellen, sinnvoll sein kann. Dies war eine Forderung des ADAC-Rechtsforums „MPU“ am 12. November 2001 in München und wiederholt Thema des Erfahrungsaustauschs bei der BAST. Die Gefahr, dass dadurch die „Unbefangenheit“ des Gesprächs auf beiden Seiten gefährdet sein könnte, sehe ich weniger. Bereits auf Basis des geltenden Rechts können Tonbandaufzeichnungen des psychologischen Untersuchungsgesprächs auf Wunsch des Klienten vorgenommen werden, der auf diese Möglichkeit hingewiesen werden kann. Eine Abschrift des Bandes, das in der Gutachtenstelle verbleiben sollte, wäre

grundsätzlich nicht erforderlich. Bei der Bewertung solcher Protokolle gilt es aber zu berücksichtigen, dass der nonverbale „Gesprächsanteil“, der eine wichtige Rolle spielt, dadurch nicht miterhoben werden kann. Die heutigen Diskussionen werden sicherlich dazu beitragen, ein gefestigtes Meinungsbild zu dieser Thematik zu erzielen.

6. Fazit:

- Die umfassend überarbeiten und detaillieren Regelungen zur Kraftfahreignung im StVG und der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sind insgesamt schlüssig und tragen den Vorgaben des BVerfG Rechnung. Es obliegt dabei dem Fahrerlaubnisbewerber seine Eignung nachzuweisen bzw. Bedenken oder Zweifel an der Fahreignung auszuräumen. Gegenüber Fahrerlaubnisinhabern trägt zwar die Verwaltungsbehörde die Beweislast, bei berechtigten Zweifeln an der Eignung kann sie jedoch zur Vorbereitung der Entscheidung ein Gutachten nach § 46 Abs. 3 FeV anfordern. Diese Gutachtenanordnung ist eine ausschließlich vorbereitende Maßnahme zur Sachverhaltsaufklärung; der Rechtsschutzgarantie des Art. 19 Abs. 4 GG wird durch die Überprüfung im Rahmen der Rechtsbehelfe gegen die Entziehung genügt.
- Die Regelungen zur Sicherung der Qualität von Begutachtungen der Fahreignung in der Fahrerlaubnis-Verordnung haben sich bewährt.
- Rückläufige MPU-Begutachtungszahlen dürfen die Qualität der Begutachtungen nicht einschränken, dazu ist die Einhaltung der Anerkennungs- und Akkreditierungsvorschriften konsequent zu überwachen.
- Zu prüfen ist, ob Akzeptanz und Transparenz der medizinisch-psychologischen Untersuchungen durch das Angebot von Tonbandmitschnitten sinnvoll verbessert werden können.
- Ebenso sind Forschungsvorhaben zu wichtigen Problemstellungen, insbesondere zum Cannabiskonsum und zum Einsatz von Drogenschnelltests bei der Begutachtung, durchzuführen.
- Die Festsetzung neuer analytischer Grenzwerte unterstützt die Diskussion zur Anwendung von § 24 a Abs. 2 StVG beim Nachweis von Geringstmengen der in der Anlage zu § 24 a Abs. 2 StVG genannten Substanzen.
- Die Beschlüsse des BVerfG zum Besitz von Cannabis erfordern eine Überprüfung und ggf. Anpassung der polizeilichen und fahrerlaubnisrechtlichen Praxis unter besonderer Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes.

Verkehrsunfallflucht

– ein straf- und versicherungsrechtliches Dilemma

Michael Bücken, Rechtsanwalt, Köln

1. Überlegungen des Verteidigers und anwaltlichen Beraters des Unfallbeteiligten

Nachdem der 20. Verkehrsgerichtstag 1982 und der 24. Verkehrsgerichtstag 1986 intensiv über Milderung oder Absehen von Strafe bei freiwilliger Meldung innerhalb von 24 Stunden diskutiert haben, ist die jetzt geltende Regelung des § 142 Abs. 4 StGB seit dem 01.04.1998 Gesetzeswirklichkeit. Dem betroffenen Autofahrer hat diese gesetzliche Regelung jedoch „Steine statt Brot“ gebracht. Es kommt bei Anwendung des § 142 Abs. 4 StGB stets zu einem Schuldspruch, möglicherweise zu einer Bestrafung, jedenfalls aber zu einer Belastung des reuigen Täters mit 5 Punkten im Verkehrszentralregister (VZR). All dies ist für den Strafverteidiger Grund genug, nur dann auf die Anwendung des § 142 Abs. 4 StGB hinzuwirken, wenn eine Verfahrenseinstellung nach §§ 153, 153 a oder 153 b StPO nicht konsensfähig ist. Die Regelung des § 142 Abs. 4 StGB ist dann das „geringere Übel“, es bleibt aber ein Übel und wird nicht als Gesetzeswohlthat empfunden, die eigentlich von den Initiatoren dieser gesetzlichen Regelung beabsichtigt war¹. Folge ist, dass der § 142 Abs. 4 StGB eher ein Schattendasein führt und sich letztlich seit seiner Einführung nichts Wesentliches geändert hat: Der an einem Unfall im ruhenden Verkehr beteiligte Kraftfahrer, der innerhalb von 24 Stunden Reue zeigt, wird hierfür nicht belohnt, ihn trifft vielmehr weiterhin die Härte des Strafrechts. Er wird zwar mit 2 Punkten weniger im VZR bedacht, kassiert aber immerhin noch 5 Punkte für 5 Jahre und ist schuldig im Sinne der Anklage, falls es dem Verteidiger nicht gelingt, eine Verfahrenseinstellung mit oder ohne Geldbuße zu erreichen.

Hiermit aber nicht genug: Den reuigen Sünder trifft neben der Härte des Strafrechts auch noch die Härte des Versicherungsrechts, was oft – auch von Verteidigern – übersehen wird. Es wird behauptet, ein mehr oder weniger häufiger Grund, sich von der Unfallstelle zu entfernen, sei die Angst vor dem Verlust des Schadenfreiheitsrabattes in der Kfz-Haftpflichtversicherung. Dies mag so sein; es darf hierbei jedoch nicht übersehen werden, dass die Verwirklichung des Tatbestandes des § 142 StGB, also „Unfallflucht“, wenn sie

¹ Vgl. auch Leipold, Schriftenreihe der AG Verkehrsrecht (28), 2000, 205 ff. (214f.); Himmelreich/Bücken, Verkehrsunfallflucht, Rn. 1, S. 4 (a.E.).

denn objektiv festgestellt ist, eine Obliegenheitsverletzung gegenüber der Kfz-Haftpflichtversicherung darstellt.

Nach § 7 V der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) muss der Versicherungsnehmer hinnehmen, dass sein Kfz-Haftpflichtversicherer zwar zunächst den entstandenen Fremdschaden ausgleicht, sich bis zu einer Grenze von 5.000,00 jedoch seine Aufwendungen vom Versicherungsnehmer, also dem betroffenen Kraftfahrer, im Wege des Regresses zurückholt, weil nach den Bedingungen der Kraftfahrtversicherung insoweit Leistungsfreiheit eintritt. In § 7 I Abs. 2 AKB ist nämlich normiert, dass der Versicherungsnehmer verpflichtet ist alles zu tun, was zur Aufklärung des Tatbestandes und zur Minderung des Schadens dienlich sein kann. Dieser Aufklärungsobliegenheit kommt nicht nach, wer sich im Sinne des § 142 StGB von der Unfallstelle entfernt. § 7 V AKB stellt den Versicherer dem Versicherungsnehmer gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung den in den Absätzen 2 und 3 genannten Grenzen frei. Hofft der Unfallbeteiligte darauf, dass sein Vollkaskoversicherer zumindest den Schaden am eigenen Fahrzeug regulieren wird, wird er enttäuscht werden, hier besteht vollständige Leistungsfreiheit nach dem im Versicherungsrecht geltenden „Alles-oder-Nichts-Prinzip“².

Ob in der Kfz-Haftpflichtversicherung Leistungsfreiheit bis zu 2.500,00 oder gar bis zu einem Betrag von 5.000,00 besteht, hängt davon ab, ob eine „normale“ Aufklärungsobliegenheitsverletzung vorliegt oder eine besonders schwerwiegende. Die schlichte Verwirklichung des Tatbestandes des § 142 StGB ist insoweit als Normalfall eingestuft worden mit der Sanktion der Leistungsfreiheit in der Kfz-Haftpflichtversicherung bis 2.500,00. Ist die Obliegenheitsverletzung besonders schwerwiegend, erhöht sich die Leistungsfreiheit auf 5.000,00. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn sich der Versicherungsnehmer seinem Haftpflichtversicherer gegenüber weigert, den Fahrer zum Unfallzeitpunkt anzugeben³.

Die letztgenannten Fälle haben eine erhebliche praktische Bedeutung, da es durchaus im Interesse des der Unfallflucht Beschuldigten liegen kann, dem Haftpflichtversicherer den Fahrer zum Unfallzeitpunkt nicht zu benennen, weil die Staatsanwaltschaft durch Beschlagnahme der Akten des Haftpflichtversicherers seine Täterschaft nachweisen könnte.

Vorteilhaft hat sich § 142 Abs. 4 versicherungsrechtlich lediglich in der Kaskoversicherung ausgewirkt: Hier weisen Stiefel/Hofmann⁴ darauf hin, die

2 Vgl. aber: OLG Karlsruhe NJW-RR 2002, 753.

3 Vgl. Stiefel/Hofmann, § 7 AKB, Rn. 71 m. w. N.

4 Stiefel/Hofmann, § 7 AKB, Rn. 93.

Änderung des § 142 StGB bedeute für das Versicherungsrecht, dass unter den Voraussetzungen des Absatzes 4 dieser Vorschrift von geringer Schuld auszugehen sei und damit keine Leistungsfreiheit in der Vollkaskoversicherung bestehe.

Wendet also das Strafgericht die Vorschrift des § 142 Abs. 4 StGB an, so hat dies versicherungsrechtlich das widersinnige Ergebnis, dass der reuige Unfallflüchtige zwar die Leistungen seiner Vollkaskoversicherung uneingeschränkt in Anspruch nehmen kann, ihm hinsichtlich des von ihm verursachten Fremdschadens jedoch der Regress seines Haftpflichtversicherers droht, weil es insoweit nur auf die Tatbestandsverwirklichung der Verkehrsunfallflucht ankommt.

An dieser Stelle ist dem reumütigen Kraftfahrer allerdings auch nicht durch die Anwendung der §§ 153 a oder 153 b StPO zu helfen, da auch in diesen Fällen die objektive Tatbestandsverwirklichung des § 142 StGB festgestellt ist.

Der Verteidiger muss somit seinem Mandanten, der sich reuig im Sinne des § 142 Abs. 4 StGB gezeigt hat, stets mitteilen, dass er bestenfalls zwar nicht bestraft, aber jedenfalls seine strafrechtliche Schuld festgestellt wird, verbunden mit der versicherungsrechtlichen Sanktion des Regresses des Kfz-Haftpflichtversicherers, der möglichen Leistungsfreiheit des Vollkaskoversicherers und bei Anwendung des § 142 Abs. 4 StGB auch des erheblichen Eintrags von Punkten im VZR.

II. Überlegungen zum Opferschutz

Zu fragen ist an dieser Stelle, ob dies alles denn wenigstens dem Opferschutz dient, denn § 142 StGB ist eine Opferschutzvorschrift: Geschütztes Rechtsgut ist ausschließlich das private Beweissicherungsinteresse aller Unfallbeteiligten und insbesondere des Geschädigten, nicht ein staatlicher Strafanspruch hinsichtlich des Unfallherganges. § 142 StGB ist auch kein Auffangtatbestand für nicht nachgewiesene Trunkenheitsfahrten. Was interessiert aber den Geschädigten?

Für den Geschädigten eines Verkehrsunfalls steht i.d.R. allein der Ersatz seines materiellen und ggf. immateriellen Schadens im Vordergrund. Dieser wird ersetzt, wenn festgestellt werden kann, dass materielle und immaterielle Schäden jedenfalls durch ein bestimmtes Kraftfahrzeug verursacht worden sind. Nach Inkrafttreten des 2. Gesetzes zur Änderung schadenersatzrechtlicher Vorschriften am 01.08.2002 wäre es für den Geschädigten selbst bei Vorliegen eines Personenschadens nicht von Bedeutung, ob dem verursachenden Fahrer oder der Fahrerin ein Verschulden nachgewiesen werden kann, da

nach § 11 Satz 2 StVG n.F. auch Schmerzensgeld im Falle der bloßen Gefährdungshaftung verlangt werden kann. Dem Geschädigten kann somit gleichgültig sein, *welche* Person das schadenerursachende Fahrzeug gelenkt hat. Für ihn ist lediglich wichtig, dass zweifelsfrei das Tatfahrzeug und die Art und Weise seiner Beteiligung, somit der Unfallhergang, feststeht.

Natürlich hat der Geschädigte darüber hinaus ein Interesse daran, dass diese Feststellungen zeitnah und ohne langwierige Ermittlungen erfolgen, damit er zügig seinen Schadenersatzanspruch realisieren kann. Bei Unfällen, bei denen lediglich Sachschaden entstanden ist, hat der Geschädigte weder eine rechtliches, noch i.d.R. ein tatsächliches Interesse an der Bestrafung des Fahrers oder der Fahrerin, auch wenn man berücksichtigt, dass das eigene Auto manchmal der kostbarste Besitz des deutschen Autofahrers sein kann.

Einen großen Stellenwert hat im Straßenverkehr allerdings – zumindest bei größeren Sachschäden – die polizeiliche Unfallaufnahme. Oft hört man von Unfallbeteiligten, dass sie größten Wert darauf legen, auch den kleinsten Blechschaden möglichst durch die Polizei aufnehmen zu lassen. Dahinter verbirgt sich der Glaube, dass eine polizeiliche Unfallaufnahme objektiv und neutral sei und damit bestimmte Tatsachen geradezu unverrückbar festgestellt würden. Bei objektiver Betrachtungsweise stellt sich diese Annahme jedoch häufig als Trugschluss heraus. In diesem Zusammenhang bleibt unbeachtet, dass die polizeiliche Unfallaufnahme von einem anderen Ansatzpunkt ausgeht, als es sich das Unfallopfer vorstellt. Aufgabe der Polizei ist es, Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu verfolgen und Feststellungen zu treffen, die dieser Aufgabe dienen. Es ist nicht Aufgabe der Polizei, in erster Linie das sicherlich bei Unfallgeschädigten im hohen Maße vorhandene Beweissicherungsinteresse zum Zwecke der späteren zivilrechtlichen Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen zu bedienen. Insoweit sind Polizeibehörden nicht als Dienstleister zu verstehen, deren Aufgabe es ist, in jedem Falle Spuren zu sichern, die später für eine lückenlose Unfallrekonstruktion erforderlich sind. Unfallopfer übersehen in diesem Zusammenhang, dass das Opportunitätsinteresse insbesondere bei Unfällen mit (nur) Sachschäden dazu führen kann, dass Unfalldaten, die für eine zivilrechtliche Haftungsbeurteilung später durchaus große Bedeutung haben, durch die unfallaufnehmenden Polizeibeamten im Einzelfall vernachlässigt werden. Bei geringem Sachschaden wird die Aufgabe der Polizei oft nur darin bestehen, die Personalien der Unfallbeteiligten festzustellen, eine Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld auszusprechen oder allenfalls noch eine Handskizze anzufertigen. Polizeibeamte sind nicht stets verpflichtet, eine mit Maßen versehene Unfallskizze oder Fotos zu fertigen, in jedem Fall nach Zeugen zu suchen oder umfangreiche erste Äußerungen der Unfallbeteiligten wortgetreu zu protokollieren. Auch bei Unfällen mit schweren Personen- und Sachschä-

den kann nicht stets davon ausgegangen werden, dass ein besonders geschulter Beamter oder gar ein technischer Sachverständiger an der Unfallstelle erscheint, um diverse wichtige Spuren zu sichern. Die optimalen und gründlichen polizeilichen Ermittlungen erfolgen auch nicht immer durch spezielle Unfallfluchtfahnder, wie dies in einigen Bundesländern geschieht.

Im Vordergrund der polizeilichen Arbeit steht darüber hinaus nicht nur die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten sondern auch die möglichst kurzfristige Wiederherstellung flüssiger Verkehrsverhältnisse und die damit verbundene Verhütung weiterer Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung.

Die Aufnahme eines Verkehrsunfalls mit (nur) Sachschaden durch die Polizei ist daher kein unabdingbares Postulat zum Schutz des Unfallopfers.

III. Auflösung des Dilemmas

Im Folgenden möchte ich mich der Frage widmen, ob das oben aufgezeigte Dilemma aufgelöst werden kann. Lassen sich die Interessen des Unfallbeteiligten und des Geschädigten in Einklang bringen? Wie kann eine solche Regelung Eingang in die Vorschrift des § 142 StGB finden?

Ausgehend von der jetzigen gesetzlichen Regelung sollte tätige Reue an eine Frist geknüpft bleiben. Hier ist sicherlich ein Zeitraum von 24 Stunden nach einem Unfall lang genug, um einerseits den Interessen eines Unfallbeteiligten, der sich zunächst objektiv von der Unfallstelle entfernt, Rechnung zu tragen. Andererseits ist die Frist kurz genug, um dem Interesse des Geschädigten nach Rechtssicherheit Rechnung zu tragen. Zu erörtern ist, ob eine Reuevorschrift lediglich Sach- oder auch Personenschäden umfassen soll.

Mit der Mehrheit sowohl der Fachleute als auch der Laien halte ich das Verbleiben an der Unfallstelle nach Entstehen eines Personenschadens für unabdingbar.

Fraglich ist, ob eine Reuevorschrift nur im Falle ausschließlich nicht bedeutenden Sachschadens gelten soll oder auch bei *bedeutendem* Sachschaden. Zu fragen ist, welchen Sinn die Beschränkung auf lediglich nicht bedeutenden Sachschaden hat. § 142 StGB schützt das Beweissicherungsinteresse des geschädigten Unfallbeteiligten. Man könnte die Auffassung vertreten, dass ein nicht gravierend Geschädigter ein geringeres Beweissicherungsinteresse hat als ein Geschädigter, dem bedeutender Sachschaden entstanden ist. Macht dies einen qualitativen oder lediglich einen quantitativen Unterschied? Meines Erachtens ist der Unterschied lediglich quantitativ. Ein Unfallgeschehen, das größeren Sachschaden auslöst, wird von Zeugen eher wahr-

genommen werden, als ein kleiner Parkrempler, der geringfügigen Schaden auslöst. Verkehrsunfälle, bei denen größerer Sachschaden entsteht, hinterlassen in der Regel ein umfangreicheres Spurenbild.

Es ist auch nicht nachzuvollziehen, weshalb eine Reuevorschrift nur Unfälle im *ruhenden* Verkehr erfassen soll. Ein Unfallgeschehen, bei dem zwei Fahrzeuge z.B. auf einer Kreuzung oder im Begegnungsverkehr kollidieren, wird von Zeugen eher und deutlicher wahrgenommen. Es hinterlässt nämlich ein deutlicheres Spurenbild als der Rangierunfall in der Parklücke, der wegen der geringen Anstoßintensität vielleicht von Zeugen kaum registriert wird. Die Beweissituation für das Opfer eines Unfalles im fließenden Verkehr mit bedeutendem Sachschaden ist daher von vorn herein günstiger, auch wenn sich der Verursacher zunächst entfernt.

Im Ergebnis spricht daher der Gedanke des Opferschutzes nicht gegen eine Ausdehnung der Reuevorschrift auf jegliche Unfälle, die ausschließlich Sachschaden zur Folge haben.

Der reumütige Unfallbeteiligte muss nach § 142 Abs. 4 StGB *freiwillig* die Feststellungen in der Art und Weise, die in § 142 Abs 3 StGB normiert ist, innerhalb der 24-h-Frist nachträglich ermöglichen. Er muss also den Berechtigten oder eine nahe gelegene Polizeidienststelle aufsuchen. Den Berechtigten, also den anderen Unfallbeteiligten zu ermitteln, wird im Einzelfall schwer fallen. Erfahrungsgemäß ist die Hemmschwelle, sich selbst der Polizei zu stellen, recht groß. Es besteht Angst vor Sanktionen, der Aufwand ist lästig und zeitaufwendig – ein häufiger Grund, lieber darauf zu hoffen, dass man als Täter nicht ermittelt wird. Termindruck ist ja oft bereits der Grund, nicht an der Unfallstelle zu warten.

Es ist somit im Interesse des Opferschutzes, dem reuigen Unfallflüchtigen den Weg zur Legalisierung seines Verhaltens so leicht wie möglich zu machen. Zum Schutz des Geschädigten wäre es völlig ausreichend, wenn der Täter innerhalb der 24-h-Frist die wesentlichen Unfalldaten telefonisch, per Fax oder E-Mail an die Polizei oder eine nicht-staatliche, zuverlässige Stelle übermittelt, die diese Daten an den geschädigten Fahrzeughalter weiterleitet. Diese Unfallmeldung muss enthalten: die korrekten Personalien des reuigen Unfallbeteiligten, Kennzeichen und Standort des beteiligten Fahrzeugs, Unfallort und -zeit sowie eine Hergangsschilderung. Diese wird nicht stets objektiv richtig sein; aber auch die derzeitige Gesetzeslage hindert keinen Unfallbeteiligten an einer falschen Hergangsschilderung, und zwar unabhängig von einer eventuellen polizeilichen Unfallaufnahme. Es müssen im Fall der tätigen Reue allerdings die nachträglichen Feststellungen i.S.d. § 142 Abs. 3 StGB ermöglicht werden. Bei nachträglicher Meldung an eine nicht-staatliche Stelle soll diese unverzüglich eine Kontrollmitteilung an die Polizei veranlassen, um dort unnötige Ermittlungsarbeit zu vermeiden.

Als eine zuverlässige nicht-staatliche Meldestelle bietet sich der vom GDV betriebene Zentralruf der Autoversicherer an. Von dort könnte in solchen Fällen schon unmittelbar nach der Meldung die Schadenregulierung eingeleitet werden, wie dies schon heute der Fall ist, wenn der Geschädigte dort anruft. Der Opferschutz würde hierdurch verstärkt.

Um einen wirklichen Anreiz zu reuigem Verhalten zu geben, muss eine freiwillige und korrekte nachträgliche Unfallmeldung innerhalb der 24-h-Frist tatbestandsausschließend wirken, zumindest aber strausschließend. Es muss sicher sein, dass der reuige Unfallflüchtige keinesfalls nach § 142 StGB bestraft wird und auch keine Punkte im VZR erhält. Eine Verfolgung des dem Unfall ggfs. zugrundeliegenden Fahrfehlers als Ordnungswidrigkeit sollte demgegenüber allerdings möglich bleiben, da niemand aus dem (zunächst) unerlaubten Entfernen von der Unfallstelle bei tätiger Reue einen zusätzlichen, über die bloße Straflosigkeit nach § 142 StGB hinausgehenden Vorteil haben soll. Die nachträgliche Meldung muss auch *freiwillig* i.S.d. § 24 Abs. 1 S. 2 StGB sein. Das Risiko einer vorzeitigen Ermittlung durch die Strafverfolgungsorgane bleibt das Risiko des Täters.

Würde die Reuevorschrift tatbestandsausschließend wirken, so entfielen „automatisch“ auch die gefürchtete Leistungsfreiheit des Kfz-Haftpflichtversicherers und des Fahrzeugversicherers, die oftmals als zusätzliche Bestrafung empfunden wird.

Das Aufklärungsinteresse des Versicherers bei i.S.d. § 142 Abs. 3 StGB korrekter Nachmeldung eines Unfalles mit lediglich Sachschaden innerhalb von 24 Stunden wird ebenso wenig verletzt wie das Beweissicherungsinteresse und das dahinter stehende berechtigte materielle Interesse des Geschädigten.

Eine solche tatbestandsausschließend oder zumindest strausschließend wirkende neue Reuevorschrift steht dem Normzweck des § 142 StGB nicht entgegen. Sie entkriminalisiert nicht nur einen erheblichen Teil der deutschen Kraftfahrer, die sich aus Angst, Schrecken oder Zeitnot spontan unerlaubt von der Unfallstelle entfernen, ohne gleichzeitig deren Tun zu belohnen. Von ihr ginge vielmehr auch eine generalpräventive Wirkung aus, weil sie dem reuigen Unfallbeteiligten einen leicht begehbaren Weg aufzeigt, nachträglich Straffreiheit zu erlangen, ohne Opfer zu benachteiligen.

Dieses Ziel ist eine (erneute) Gesetzesänderung wert!

Verkehrsunfallflucht

– Zur Regelung der tätigen Reue: „Schwankender Steg“ statt „Goldener Brücke“? –

Gerhard Fieberg, Bundesanwalt beim Bundesgerichtshof, Karlsruhe

I. Gesetzgebungsgeschichte

Verkehrsunfallflucht wurde schon 1909 als Straftatbestand ausgestaltet. Das kaiserlich-königliche Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 enthielt eine entsprechende Norm und sah zugleich Straffreiheit vor, sofern der unfallverursachende Kraftfahrzeugführer spätestens am Tag nach dem Unfall die Polizei informiert und die Feststellung des Fahrzeugs und seiner Person bewirkt hatte¹. Mit der VO vom 2. April 1940² wurde der Straftatbestand als Straftat gegen die öffentliche Ordnung (!) in das StGB (§ 139a) übernommen; dabei entfiel die Regelung der tätigen Reue, da diese zu Missbräuchen geführt habe³. Erst das 6. Strafrechtsreformgesetz vom 26. Januar 1998⁴ hat auf Vorschlag des Bundesrats, der in seiner Begründung von der „goldenen Brücke“ spricht⁵, nach einer mehr als 30jährigen Diskussion erneut eine solche Vorschrift geschaffen.

Allein der Verkehrsgerichtstag hat sich drei Mal speziell mit diesem Thema befasst: 1971 (9. VGT) wurde angeregt, dem Gericht bei nachträglicher Meldung die Möglichkeit zum Absehen von Strafe zu geben. 1982 (20. VGT) wurde erneut das Absehen von Strafe oder aber eine Strafmilderung bei nachträglicher oder verspäteter Meldung empfohlen und 1986 (24. VGT) ging die Empfehlung auf Schaffung einer zu Straffreiheit führenden Regelung, bezogen auf Sachschäden bei freiwilliger Meldung innerhalb von 24 Stunden⁶, die gesetzestechnisch der Regelung des Rücktritts vom Versuch (§ 24 Abs. 1 StGB) folgte. Auf dieser Grundlage – aber ohne Einbeziehung des fließenden Verkehrs – erarbeitete das Land Berlin einen Gesetzesantrag⁷, der jedoch nicht weiterverfolgt wurde, da ein Gutachten⁸ die erwartete Effizienz der Regelung nicht bestätigen konnte. 1993 – im Rahmen der damals laufenden

1 § 22 des Gesetzes, RGBl. S. 437, 442.

2 RGBl. I S. 606.

3 DJ 1940, 509

4 BGBl. I S. 164.

5 BT-Drs. 13/8587, S. 57.

6 Empfehlungen des 20. VGT (1982) S. 8; des 24. VGT (1986) S. 11.

7 BR-Drs. 316/86.

8 Eisenberg, Verkehrsunfallflucht, 1989, S. 222.

Entkriminalisierungsdiskussion – unterbreitete Hessen einen Vorschlag, der der Erstfassung in dem Gesetz von 1909 sehr nahe kam: Straffreiheit nach § 142 Abs. 1 StGB für denjenigen, der bis zum Ablauf des dem Unfall folgenden Tages freiwillig die erforderlichen Feststellungen ermöglicht⁹. Dieser Gesetzesantrag stieß vielfach auf Kritik, insbesondere wegen der Einbeziehung von Personenschäden und Unfällen im fließenden Verkehr¹⁰ und fand im Bundesrat ebenfalls keine Zustimmung. Die hessische Initiative führte aber zur Einsetzung einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe. Deren diesbezügliche Ergebnisse hat Rheinland-Pfalz im Gesetzgebungsverfahren zum 6. StrRG als Antrag eingebracht, auf den die derzeitige Regelung des § 142 Abs. 4 StGB zurückgeht.

II. Bisherige Erfahrungen mit § 142 Abs. 4 StGB

Zahlenmaterial über die Häufigkeit und das Ergebnis der Anwendung dieser Vorschrift existiert nicht. Eine Umfrage des BMJ bei den Bundesländern zur Praxisbewährung des Absatzes 4 hat die Prognose bestätigt, dass die Regelung ein „Schattendasein“ fristet¹¹. Die §§ 153 a und 153 b StPO sind einfacher zu handhaben und führen auch zu günstigeren Ergebnissen, sofern sie zur Anwendung kommen, worauf der Betroffene jedoch keinen Rechtsanspruch hat. Während es bei § 142 Abs. 4 StGB, dessen Anwendung zumindest hinsichtlich der Strafmilderung zwingend ist, stets zu einem Schuldspruch kommt, unter Umständen auch zu einem Strafausspruch, der reuige Täter in jedem Fall 5 Punkte in Flensburg verwirkt hat und unter Umständen mit einem OWi-Verfahren rechnen muss, bieten die §§ 153a und 153b StPO dem zunächst Unfallflüchtigen eine Lösung ohne derartige Nachteile. § 142 Absatz 4 StGB kann daher nur zweite Wahl sein, ist aber dennoch von Bedeutung, da er den Weg zu den §§ 153a, 153b StPO ebnet bzw. eröffnet.

Die geringe Anzahl bisheriger Anwendungsfälle des Absatzes 4 trägt nicht den Schluss, Regelungen der tätigen Reue seien als solche im Bereich der Verkehrsunfallflucht gänzlich ohne Wirkung. Mitursächlich für die geringe Nachfrage könnte auch die derzeitige Struktur der Regelung sein.

Vermuten lässt sich dagegen, dass sich die Befürchtung, die neue Regelung führe zu einem Ansteigen von Fluchtfällen, wohl nicht bewahrheitet; jedenfalls weisen die Zahlen nach 1998 auf keine Trendänderung hin.

⁹ BR-Drs. 400/93.

¹⁰ Zopfs DRIZ 1994, 87 ff., 92 f.; Janiszewski DAR 1994, 1.

¹¹ Schulz a.a.O., S. 1443.

III. Ausgangspunkt der Überlegungen

Änderungsvorschläge zu § 142 Abs. 4 StGB sollten in jedem Fall zwei Gesichtspunkten gerecht werden: Sie müssen zum einen dem Normzweck entsprechen und zum anderen die Motive berücksichtigen, die dazu führen, dass so häufig gegen die Vorschrift verstoßen wird.

Zweck des § 142 StGB ist es, die Aufklärung von Verkehrsunfällen zu erleichtern und der Gefahr eines drohenden Beweisverlustes entgegen zu wirken¹². Schutzobjekt ist somit nicht das öffentliche Interesse an der Strafverfolgung, an der Verbesserung der Verkehrssicherheit oder an der Verhinderung von Trunkenheitsfahrten¹³. Dieses profitiert zwar mittelbar von der Norm; geschütztes Rechtsgut ist aber ausschließlich das private Beweissicherungsrecht der Geschädigten und aller sonstigen Unfallbeteiligten an der Feststellung der Unfallursachen zwecks Klarstellung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit¹⁴. Die Vorschrift dient also allein der Sicherung bzw. Abwehr zivilrechtlicher Ersatzansprüche¹⁵ und statuiert die Pflicht jedes Unfallbeteiligten, Ermittlungen zum Unfallhergang etc. an Ort und Stelle zu ermöglichen, da unter diesen Umständen dem geschützten Rechtsgut am ehesten entsprochen wird. Änderungsvorschläge haben sich daher daran messen zu lassen, ob sie dazu beitragen können, das Beweissicherungsinteresse des/der Unfallbeteiligten besser zu realisieren.

Der zweite wichtige Ausgangspunkt für weitere Überlegungen ist die Frage, welche Motive zur Verkehrsunfallflucht führen¹⁶.

Im Vordergrund der allgemeinen Diskussion steht die Angst vor einer Bestrafung und insbesondere die vor dem Verlust der Fahrerlaubnis als maßgebliches Motiv; jeder zweite Täter flüchte aus diesen Motiven. Als weiteres wichtiges Fluchtmotiv wird die Erhaltung des Schadensfreiheitsrabattes angesehen. Seine Abschaffung könnte nach kriminologischen Erkenntnissen zu einer erheblichen Reduzierung von Verstößen gegen § 142 StGB führen, ist aber dennoch nicht zu befürworten, da die damit verbundenen Nachteile für die Versicherten insgesamt und die Verkehrssicherheit deutlich überwiegen¹⁷. Als weiteres gewichtiges Motiv ist sicherlich der Wunsch anzusehen, die mit der Abwicklung der Unfallfolgen verbundenen Unannehmlichkeiten zu vermeiden. Die „natürliche“ Abwehrhaltung jedes Menschen gegen Belastungen und negative Entwicklungen, ein instinktiver Reflex, ist hier als

12 Siehe nur: Schönke/Schröder, StGB, 26. Aufl., § 142 Rdn 1; Schulz NJW 1998, 1440, 1441.

13 Tröndle/Fischer, StGB, 51. Aufl., § 142 Rn. 3.

14 Geppert in: Leipziger Kommentar StGB, 11. Aufl., § 142 Rn. 1.

15 Schönke/Schröder a.a.O.

16 Dazu: Geppert Blutalkohol 1986, 157, 159ff.; Zopfs DRiZ 1994, 87 ff.

17 Park DAR 1993, 246, 248 m.w.N.; Geppert a.a.O., S. 163.

Ursache für normverletzendes Verhalten nicht zu unterschätzen, insbesondere in Zusammenspiel mit der Ausrede, die anderen machen es ja auch so. Letztlich kommt auch eine schlichte Kurzschlussreaktion auf das Unfallgeschehen in Betracht. Das Motivbündel zeigt, dass es dem Flüchtenden nicht darum geht, einen Dritten zu schädigen, wie dies bei den üblichen Eigentums- und Vermögensdelikten der Fall ist. Diese Motivlage könnte eine Erklärung dafür sein, dass Unfallflucht zwar in allen Gesellschaftsschichten als verwerfliches Verhalten angesehen, zugleich aber über alle Gesellschaftsschichten verteilt begangen wird. Auch die Neufassung der Norm im Jahr 1975¹⁸ hat die Zahl der Verstöße gegen § 142 StGB nicht eindämmen können.

IV. Bedenken gegen jedwede Regelung der tätigen Reue

Bedenken resultieren zum einen aus der Befürchtung einer Aufweichung und Aushöhlung des Normbefehls und der Schwächung der präventiven Wirkung des Straftatbestandes. Bei den Arbeiten an der Großen Strafrechtsreform und anlässlich der Reformüberlegungen in den 70er Jahren führten diese Bedenken zur generellen Ablehnung solcher Regelungen¹⁹. Die Bedenken sind ernst zu nehmen. Unstreitig führt die Schaffung einer Regelung der tätigen Reue zu einer gewissen Relativierung des Normbefehls (Verbleiben an der Unfallstelle etc.), denn dem Unfallverursacher bietet das Gesetz nun einen „Ausweg“, der es ihm ermöglicht, sozusagen guten Gewissens dem ersten Impuls nachzugeben und schleunigst die Unfallstelle zu verlassen, um das Weitere zu überdenken und die Vor- und Nachteile einer nachträglichen Meldung abzuwägen. In den Abwägungsprozess fließen dann vor allem auch die oben angesprochenen Beweggründe ein; dabei dürften – in der Annahme oder Hoffnung, den Unfallort unerkannt verlassen zu haben – die Motive, nur jeden Ärger zu vermeiden und den Schadensfreiheitsrabatt zu retten, für seine Entscheidung von erheblicher Bedeutung sein. Es erscheint daher durchaus fraglich, ob sich die Flüchtigen tatsächlich in größerer Zahl nachträglich freiwillig stellen²⁰.

Andererseits bleibt der Normzweck zu beachten. Dem Geschädigten ist selbstverständlich am besten gedient, wenn der Schädiger stets am Unfallort verbleibt und die nötigen Feststellungen *unmittelbar ermöglicht*. Dies ist in der Realität jedoch häufig nicht der Fall, so dass es grundsätzlich im Interesse des Geschädigten liegen muss, eine Möglichkeit tätiger Reue zu eröffnen, selbst wenn sie zu wenig genutzt wird.

18 13. StrÄndG vom 13. Juni 1975.

19 Janiszewski a.a.O., S. 2; Bönke NZV 1998, 129.

20 Zweifelnd: Janiszewski a.a.O.

Vom Normzweck her ist auch die Frage zu beantworten, welche Fallgruppen für tätige Reue geeignet sind. Die Interessenlage des Geschädigten gebietet es aus meiner Sicht, an dem Normbefehl ohne Wenn und Aber festzuhalten, wenn es sich um Unfälle handelt, bei denen die zivilrechtliche Beweissicherung zwingend die Anwesenheit des Unfallverursachers am Unfallort erfordert. Daher hat zu gelten: Je schwerer die Unfallfolgen sind und je wichtiger die Unmittelbarkeit der zu treffenden Feststellungen ist, umso weniger kommt eine Regelung der tätigen Reue in Betracht.

Zum anderen wird auf die zivilrechtlichen Nachteile verwiesen, die sich bei der Bemessung des Schmerzensgeldes und aus § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG ergeben können, wenn die notwendigen Feststellungen – z.B. über die Alkoholisierung des Unfallverursachers – nicht am Unfallort, sondern (sofern überhaupt) erst später getroffen werden können²¹. Hier drohen Beweisverluste, die den Geschädigten empfindlich treffen können. Der Vorschlag, in solchen Fällen die tätige Reue mit einer Beweislastumkehr zu Gunsten des Geschädigten zu verbinden²², führt aus meiner Sicht nicht weiter, da die drohende Beweislastumkehr mit den unvermeidlichen schadensersatz- und versicherungsrechtlichen Konsequenzen (bei letzteren vor allem: die zu erwartende Regressforderung des Haftpflichtversicherers) den potenziell rüchtrittswilligen Unfallflüchtigen von der Nutzung der Möglichkeit eher abhalten wird. Diese Fallgruppen sind für tätige Reue nicht geeignet. Hier muss es bei dem grundsätzlichen Normbefehl bleiben; ein Ausweichen auf tätige Reue darf das Gesetz in solchen Fällen nicht anbieten.

V. Alternativen zu Regelungen nach dem Muster der tätigen Reue

Die in der Literatur diskutierten Alternativen zu einer Regelung der tätigen Reue überzeugen im Ergebnis nicht:

1. § 142 StGB als Antragsdelikt

Dieser Lösungsweg wurde seit den fünfziger Jahren diskutiert und hat auch den VGT zwei Mal (1971, 1986) beschäftigt. Die wesentlichen Gegenargumente²³: zuvörderst der Verlust an generalpräventiver Wirkung; § 142 StGB würde auf ein Antragsdelikt „zurückgestuft“. Des Weiteren: mangelnde Sicherheit für den reuigen Täter, da der Geschädigte trotz einer entsprechenden „Vereinbarung“ doch noch einen Strafantrag stellen kann. Zudem müsste eine Strafverfolgung

21 Zopfs a.a.O., S. 89f.

22 Geppert a.a.O., S. 164 m.w.N.

23 Berz, 24. VGT 1986, 181, 188 ff.; Janiszewski a.a.O., S. 3; Park a.a.O., S. 247f.; Geppert a.a.O., S. 162.

aus öffentlichem Interesse als notwendige Alternative vorgesehen werden. Letztlich wird auf Missbrauchsmöglichkeiten in Händen des Geschädigten hingewiesen, so zur Durchsetzung unberechtigter Forderungen.

2. Unfallflucht als Ordnungswidrigkeit bei nicht bedeutenden Sachschäden

Dieser Vorschlag²⁴, der auf die Entkriminalisierungsdebatte zurückgeht, wirft zahlreiche Fragen auf, die § 142 StGB vom Grundsatz her betreffen. Im hiesigen Zusammenhang geht es aber weder um die Folgen für die präventive Wirkung der Norm noch um eine zu befürchtende Aufweichung des Normbefehls, sondern allein um den Gesichtspunkt der tätigen Reue. Hierauf bezogen ist festzustellen, dass der Vorschlag die Frage einer speziellen Klausel nur verschiebt, denn Geldbuße, Fahrverbot und Punkte in Flensburg führen in abgeschwächter Form in dieselbe Problematik wie bei dem Straftatbestand Verkehrsunfallflucht. Zudem berücksichtigt der Vorschlag auch nicht die Motive, die zum unerlaubten (Sich-)Entfernen führen.

3. Einführung eines Beweisverwertungsverbots

In Anlehnung an eine Regelung im britischen Recht wird in der Literatur teilweise ein Verwertungsverbot für solche Tatsachen befürwortet, die bei der Beweissicherung anlässlich eines Unfalls bekannt geworden sind.²⁵ Eine solche Regelung wäre mit den Grundsätzen der Strafprozessordnung nicht zu vereinbaren²⁶.

4. Aufklebbare Schadensmeldung bei Sachschäden im ruhenden Verkehr

Dieser Vorschlag²⁷ kann zur Lösung der Visitenkarten-Problematik beitragen und zu einer sinnvoller Verkürzung der Wartezeit führen. Er setzt aber voraus, dass der Unfallverursacher gewillt ist, sich an der Unfallstelle als Schädiger zu offenbaren, was bei den hier angesprochenen Personen in der konkreten Situation eben nicht der Fall ist.

Am Modell der tätigen Reue ist folglich festzuhalten.

VI. Änderungsvorschläge zu Absatz 4

1. Von den denkbaren Änderungsmöglichkeiten erscheinen einige vom Grundsatz her für eine Umsetzung nicht geeignet:

²⁴ Janiszewski a.a.O., S. 3 ff.

²⁵ Dazu: Park a.a.O., S. 248.

²⁶ Schönke/Schröder a.a.O., Rn. 4; Park a.a.O.

²⁷ Zops a.a.O., S. 93 ff. und VersR 1994, 266.

a) Einbeziehung der Unfälle mit Personenschaden

Die geschützten Beweissicherungsinteressen des Geschädigten erfordern in diesen Fällen stets die strikte Einhaltung des Normbefehls, am Unfallort zu verbleiben und sich als Unfallbeteiligter zu erkennen zu geben. Diese Auffassung wird in der Literatur überwiegend vertreten, wie die einschlägige Kritik an dem hessischen Regelungsvorschlag von 1993 gezeigt hat, der Personenschäden erfasst sehen wollte. Unter Umständen hat der Verletzte – auch im Hinblick auf die Bemessung von Schmerzensgeld – ein berechtigtes Interesse an der Feststellung der aktuellen körperlichen Verfassung des Unfallverursachers, insbesondere einer etwaigen Alkoholisierung²⁸, die nachträglich in aller Regel nicht mehr möglich ist.

b) Einbeziehung der Unfälle im fließenden Verkehr

Für die Eröffnung der Möglichkeit tätiger Reue ungeeignet sind alle Unfälle, bei denen sich die Unfallgegner jeweils im fließenden Verkehr befinden. Auch hier geht es um Beweissicherungsinteressen, denen nur durch unmittelbare Feststellungen an der Unfallstelle genügt werden kann. Die mit Blick auf § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG vorgeschlagene Beweislastumkehr zu Gunsten des am Unfallort verbliebenen Geschädigten wird für diesen nicht unbedingt eine Hilfe sein, denn der Flüchtige, der sich zunächst vom Unfallort unerlaubt entfernt und sich sodann mit dem Gedanken an tätige Reue nach Absatz 4 befasst, könnte – wie schon erwähnt – angesichts der schadensersatz- und versicherungsrechtlichen Konsequenzen der Beweislastumkehr von der ursprünglich beabsichtigten tätigen Reue wieder Abstand nehmen. Der Normbefehl des § 142 Abs. 1 StGB muss daher im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer uneingeschränkt Geltung behalten.

Anders ist die Lage zu beurteilen, wenn der Unfallverursacher aus dem fließenden Verkehr heraus ein Fahrzeug im ruhenden Verkehr oder einen sonstigen Gegenstand beschädigt. Hierzu komme ich noch im Folgenden.

c) Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, die unabhängig von dem unerlaubten Entfernen von Unfallort begangen worden sind

Sie werden weiterhin verfolgt, denn der reuige Flüchtige darf nicht besser gestellt werden als derjenige Unfallbeteiligte, der sich von vornherein korrekt verhält.

2. Die folgenden Änderungsvorschläge erscheinen dagegen geeignet, die Regelung der tätigen Reue „attraktiver“ und verständlicher und damit im Sinn des Normzwecks effektiver zu machen:

²⁸ Zopfs DRiZ a.a.O., 89f., 93f.

a) Erfassung aller Sachschäden

Die Beschränkung der geltenden tätigen Reue auf nicht bedeutende Sachschäden ist vom Gesetzgeber auf Vorschlag der Bundesregierung mit Blick auf § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB vorgenommen worden, überzeugt aber im Ergebnis nicht, auch wenn die Gesetzessystematik für eine Parallelität der Regelungen sprechen mag.

Zum einen führt diese Einschränkung nur zu Unsicherheiten bei der angesprochenen Zielgruppe: Autofahrer wissen in aller Regel nicht, bis zu welcher Höhe in der Rechtsprechung von einem nicht bedeutenden Schaden ausgegangen wird; insoweit könnten sie sich jedoch bei einem Rechtsanwalt kundig machen. Wichtiger ist der zweite Aspekt: Der Unfallflüchtige wird im Normalfall nicht in der Lage sein, abschätzen zu können, wie hoch die Reparaturkosten zu veranschlagen sind, die er verursacht hat, und daher auch nicht mit hinreichender Sicherheit sagen können, ob sein Unfall noch für tätige Reue in Betracht kommt.

Zum anderen enthält § 69 Abs. 2 StGB keine zwingende Vermutung der Ungeeignetheit. In den aufgeführten Fällen ist der Täter „in der Regel“ als ungeeignet anzusehen. Für den reuigen Flüchtigen dürfte das in aller Regel nicht gelten, da er – wenn auch mit Verzögerung – dem Geschädigten die Realisierung seiner Ersatzansprüche ermöglicht, das geschützte Rechtsgut im Ergebnis also respektiert hat. Dies wird auch bei der Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO zu berücksichtigen sein.

b) Zwingender Strafaufhebungsgrund

Als eine weitere Schwachstelle der derzeitigen Regelung wird allgemein die Tatsache angesehen, dass das Gericht zwischen Absehen von und Milderung der Strafe wählen kann und – konsequenterweise – nur auf Milderung ein Rechtsanspruch besteht. Dem damaligen Vorschlag der Bundesregierung folgend²⁹, sollte dem reuigen Täter Straffreiheit zugesagt werden. Dies dürfte die Attraktivität der tätigen Reue erheblich erhöhen, nicht zuletzt auch auf Grund der Tatsache, dass damit auch die Möglichkeit entfällt, Fahrverbot zu verhängen.

c) Keine Punkte im Verkehrszentralregister

Neben der Straffreiheit dürfte ein Verzicht auf den Eintrag von Punkten im Verkehrszentralregister der maßgebliche Anreiz für einen zunächst Flüchtigen sein, sich nachträglich doch noch als Unfallverursacher zu erkennen

29 BT-Drs. 13/9064, S. 10.

zu geben. Es ist auch gerechtfertigt, den reuigen Unfallverursacher von Punkten freizustellen, da er sich – wenn auch mit einer Verzögerung – letztlich doch gesetzestreu verhalten hat. Die derzeitige Regelung (5 Punkte) ist eher als kontraproduktiv anzusehen, ganz abgesehen von der Tatsache, dass der Punkteabstand zu dem „normalen“ Täter des § 142 StGB mit 2 Zählern überraschend gering ausgefallen ist.

d) Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs

Das OLG Köln hatte zu entscheiden, ob ein Teilnehmer am fließenden Verkehr, der ein Fahrzeug – hier: angekettetes Fahrrad – im ruhenden Verkehr beschädigt, einen Unfall „außerhalb des fließenden Verkehrs“ im Sinne des Absatzes 4 verursacht hatte³⁰, und hat dies verneint. Unabhängig von der Frage, ob dieser Auffassung zu folgen ist³¹, gibt die Entscheidung Anlass, zumindest klarstellend den Text so zu fassen, dass nur Unfälle im fließenden Verkehr ausgeschlossen werden. Befindet sich das beschädigte Fahrzeug im ruhenden Verkehr oder handelt es sich um eine sonstige Sache am Straßenrand (Laterne, Zaun), so genügt § 7 StVG im Fall des Absatzes 4 dem Beweissicherungsinteresse des Geschädigten.

e) Ersatzloser Wegfall der 24-Stunden-Frist

Für die Bemessung der Frist gibt es keine zwingenden Maßstäbe. Ein Blick in einschlägige ausländische Rechtsordnungen zeigt unterschiedliche Fristen von mehreren Tagen. Entscheidend ist die Funktion der Frist: Soll sie doch offensichtlich den Täter zu einer Entscheidung „in angemessener Zeit“³² zwingen. Das Ziel wird jedoch schon und stringenter durch das Merkmal der Freiwilligkeit der tätigen Reue erreicht, da der Täter mit jedem Zögern, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, Gefahr läuft, doch entdeckt zu werden und von der tätigen Reue keinen Gebrauch mehr machen zu können. Eine Fristsetzung ist daher überflüssig und auch nicht im Interesse des Geschädigten, der sich noch 48 oder 72 Stunden nach dem Unfall über eine tätige Reue des Unfallgegners freuen dürfte.

Schlussbemerkung

Mit dem Bundesrat von einer „goldenen Brücke“ zu sprechen, erscheint doch etwas überzogen; für die derzeitige Regelung dürfte die Charakteri-

30 OLG Köln VRS 98 (2000), 122.

31 A.A. Geppert in: Leipziger Kommentar a.a.O., Rn. 201; Böse StV 1998, 509, 512.

32 Stellungnahme des Bundesrates BT-Drs. 13/8587, S. 57.

sierung „schwankender Steg“ eher zutreffend sein. Die vorgeschlagenen Änderungen könnten aber einen Beitrag dazu leisten, die Regelung zu einem tragfähigen, vom reuigen Täter in seinen Auswirkungen kalkulierbaren Übergang zurück in normgerechtes Verkehrsverhalten umzugestalten.

Verkehrsunfallflucht

– Unfallgeschehen – Aufklärungsquoten – Polizeiarbeit –

Jürgen Karl, Ltd. Polizeidirektor, Polizeidirektion Schweinfurt

1. Einführung

Furcht vor der Entdeckung lautete kürzlich die Überschrift zu einem Bericht über die Problematik der Verkehrsunfallflucht in einer örtlichen Zeitung: Furcht vor der Entdeckung, dass bei dem Unfall Alkohol oder Drogen im Spiel waren; Angst davor, dass die Versicherungsprämien steigen, dass die Eltern dem Sohn das Auto nicht mehr für die nächtlichen Spritztouren leihen, dass das Ansehen in der Öffentlichkeit geschädigt wird, oder einfach Angst wegen Unfallzeit und Örtlichkeit und all den damit verbundenen Unannehmlichkeiten.

In der öffentlichen Meinung gilt die Unfallflucht meist noch als verwerflich und wird auf die zunehmende Rücksichtslosigkeit und schwindende Verkehrsmoral geschoben. Da jedoch die Verkehrsunfallfluchten seit Jahren eher – zwar auf hohem Niveau – stagnieren, liegt die Ursache sicher nicht bei der heutigen Verkehrsmoral, so schlecht sie auch sein mag.

Eine nachvollziehbare, aber auch bedenkliche Erklärung liefert uns die Ursachenforschung der Psychologen. Sie beschreibt das Phänomen der Unfallflucht als natürliche und emotionale (Ur-)Triebreaktion des Menschen, um Belastungen und negativen Ereignissen auszuweichen. So hat es die Verkehrsunfallflucht gegeben, seit es Fortbewegungsmittel im Straßenverkehr gibt. Hat man sich früher mit dem Handkarren, dem Ochsendgespann oder dem Maulesel aus dem Staube gemacht, flüchtet man heute mit mehr oder weniger edlen Blechkarossen. Die Ausweitung der Unfallflucht zum Massendelikt der heutigen Zeit zeigen die folgenden Zahlen.

2. Unfallgeschehen

Eine bundesweit gültige bzw. vergleichbare Aussage zur Statistik rund um die Verkehrsunfallflucht und das noch über einen längeren Zeitraum fällt schwer.

Die Rechtspflegestatistik des Statistischen Bundesamtes weist bei den wegen § 142 StGB Verurteilten einen deutlichen Rückgang von 40.991 im Jahr 1991, über 35.603 in 1995 zu 31.610 im Jahre 2000 und aktuell einen leichten Anstieg auf 32.050 im Jahre 2001 auf. Dies jedoch nur von den alten Bundesländern einschließlich Gesamtberlin. Aussagen über die neuen Bun-

desländer liegen nicht vor. Ist die Unfallflucht in Tateinheit oder Tateinheit mit anderen Straftaten begangen worden, so erscheint in dieser Statistik nur diejenige Straftat, die nach dem Gesetz mit der schwersten Strafe bedroht ist. Somit beziehen sich die o.a. Zahlen fast ausschließlich auf Fluchtfälle nach Unfällen mit schweren Sachschäden.

Hochrechnungen in den Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes belegen für das Jahr 1992 rund 54.000, für das Jahr 1994 schon 55.000 und für das Jahr 1995 sogar 61.000 Fluchtfälle. Für das Jahr 2001 (die Statistik liegt selbst im Januar 2003 noch nicht vor) wurden pro Monat durchschnittlich 4.000 Fälle, davon konstant ca. 350 Fahrerfluchten in minderschweren Fällen, gemeldet. Wertet man die im Jahrespressebericht 2002 (für 2001) getroffene Aussage entsprechend, dass die dunkle Jahreszeit Fahrerflucht fördert, könnten sich in der Statistik des KBA für das gesamte Jahr 2001 ebenfalls rund 50.000 Fluchten niederschlagen.

Das Statistische Bundesamt listet in seiner Verkehrsunfallstatistik nur die *Beteiligten* bei Unfällen auf. Hier mit der Unterscheidung in: Deutschland, Früheres Bundesgebiet, Neue Länder und Berlin-Ost. Dabei bewegt sich die Gesamtzahl der Beteiligten bei Unfällen mit *Personenschäden* in den Jahren von 1991 bis 2001 zwischen 730.000 und 770.000; der Anteil der Unfallflüchtigen schwankt zwischen 4,5 und 4,7 %, das entspricht ca. 30.000 bis 35.000 (davon ca. 65 % innerorts). Bei der Beteiligung an schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden ist die Änderung der Schadensbestimmungen im Jahre 1995 deutlich spürbar. So kam 1994 auf insgesamt 504.000 Beteiligte ein Anteil von 9,1 % an Unfallflüchtigen (ca. 46.000) und im Jahr 1995 auf 245.000 Beteiligte ein Anteil von 9,8 % Unfallflüchtigen (ca. 24.000). Im Jahr 2001 hat sich der Anteil bei 204.000 Beteiligten sogar auf 8,7 % (ca. 18.000) reduziert. Der Rückgang bei diesen Zahlen liegt jedoch in erster Linie an den geänderten Unfallaufnahmebestimmungen. Nicht erfasst in diesen Statistiken ist hier die ungleich höhere Zahl der Fluchten bei den sogenannten *Kleinunfällen*:

1975 – 1982:	Sachschaden unter 1.000 DM bei einem der Beteiligten;
1983 – 1990:	Sachschaden unter 3.000 DM bei einem d. Geschädigten;
1991 – 1994:	Sachschaden unter 4.000 DM bei einem d. Geschädigten;
ab 1995:	kein Straftatbestand oder keine Ordnungswidrigkeit und alle beteiligten Fahrzeuge fahrbereit.

Auch wenn die Delikte der Unfallflucht von der Grundeinteilung zu erfassen wären (Straftatbestand), werden in den amtlichen Statistiken nur die Verkehrsunfälle mit Flucht ausgewiesen (als schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im engeren Sinn), bei denen mindestens ein Fahrzeug abgeschleppt wurde. Somit ist in den o.a. amtlichen Statistiken die Masse der Unfallfluchten – z.B. von Parkrempeln – nicht erfasst.

Lediglich die bei den einzelnen Bundesländern abgefragten Daten über Verkehrsunfälle mit Unfallflucht lassen das Ausmaß der Fluchtfälle einigermaßen erahnen. Aber selbst hier ist es aufgrund differenzierter Erfassungsmodalitäten nicht möglich, bundesweit vergleichbare Ergebnisse vorzulegen. Dennoch lassen die Ergebnisse folgende Aussagen zu:

Auf die im Jahre 2001 polizeilich erfassten 2.373.556 Verkehrsunfälle kamen rund 400.000 Verkehrsunfallfluchten. Somit ist mindestens jeder sechste (in städtischen Bereichen sogar jeder vierte) polizeilich registrierte Verkehrsunfall mit einer Unfallflucht verbunden. Über Dunkelziffern lässt sich nur spekulieren.

Ca. 90 % dieser Fluchtfälle sind Verkehrsunfälle mit Sachschäden. Davon ereignen sich ungefähr 75 % an haltenden bzw. parkenden Fahrzeugen. So bleiben rund 55.000 Fluchtfälle mit Personenschaden oder schwerwiegenden Sachschäden pro Jahr, bei denen dann lediglich ca. 31.000 Verursacher *verurteilt* werden.

Die häufigsten Ursachen bei den festgestellten Unfällen sind Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren. Es folgen Fehler beim Überholen/Vorbeifahren, Fehler beim Nebeneinanderfahren und schließlich die falsche Fahrbahnbenutzung bzw. die Nichtbeachtung des Rechtsfahrgebotes. Die Reihenfolge verschiebt sich je nach Betrachtung von Stadt- und Landbereich.

Alkohol, der sicher häufig Ursache für eine Flucht sein dürfte, schlägt sich in der Statistik nur schwach nieder (unter 5 %), da nach einem Verkehrsunfall mit Flucht der Nachweis nur schwer möglich ist.

Unfälle mit alleiniger Beteiligung liegen im ländlichen Bereich bei ca. 25 %, im Großstadtbereich bei ca. 12 %.

Die Monate mit den häufigsten Fluchtfällen sind die Wintermonate; insbesondere Januar und Februar. Bei den Wochentagen sind Montag und Freitag am auffälligsten, und bei den Tageszeiten geschehen die meisten Fluchten in den Mittags- und Abendstunden, also zu den Zeiten mit den höchsten Verkehrsdichten.

3. Aufklärungsquoten

Auch bei den Aufklärungsquoten müssen Abstriche gemacht werden, da in den einzelnen Bundesländern wieder differenzierte oder gar keine Aufzeichnungen geführt werden. Bei den mir übermittelten Quoten schwanken die Angaben bei den Gesamtfluchtfällen von 26,28 % bis 51,70 %. Bei Personenschadensfällen liegt die Quote zwischen 44,60 % und 61,40 % und bei

den Sachschadensunfällen zwischen 31 % und 43,20 %. Letztlich lassen diese Zahlen nur den Schluss zu, dass bei Fluchten mit Personenschäden (und auch bei besonders schweren Sachschäden) die Aufklärungsergebnisse besser sind als bei den Sachschadensunfällen. Dies liegt in der Natur der Sache. Bei den Personenschadensunfällen ist meist der Geschädigte selbst als Zeuge vorhanden. Weiterhin haben diese Unfälle und auch die schweren Sachschadensunfälle eine ausgeprägtere Spurenlage als Ermittlungsansatz. Bei den Beschädigungen sind fast immer Spuren oder Teile des Verursacherfahrzeuges zu finden und zu verwerten. Da diese Verkehrsunfälle meistens sofort gemeldet werden, ist ein besserer Zeitansatz gegeben, der unmittelbar in erste Fahndungsmaßnahmen mündet. Auch das Engagement Unbeteiligter und der Medien ist bei schweren Unfällen entschieden größer. Letztlich werden die schweren Verkehrsunfälle mit einem höheren Ermittlungsaufwand seitens der Polizei bearbeitet.

Die Verkehrsunfälle mit Sachschäden ereignen sich meist im ruhenden Verkehr, auf den Großparkplätzen, ohne großes Aufsehen und somit auch ohne Zeugen. Festgestellt werden die Beschädigungen dann erst zu Hause, so dass weder eine örtliche noch eine zeitliche Zuordnung möglich ist. Die Beschädigungen sind bei diesen Unfällen gering, Teile des Verursacherfahrzeuges i.d.R. nicht vorhanden, so dass daraus keine Rückschlüsse auf das Verursacherfahrzeug geschlossen werden können. Und am Ende ist die Aussagebereitschaft vieler Zeugen nicht in dem Maße vorhanden wie bei den schweren Unfällen, da derartige Fälle vermehrt als Kavaliersdelikt angesehen werden! Liegt die Ursache hierzu in den vielen Einstellungen von Staatsanwaltschaft und Gericht, die ja unterstreichen, dass „nichts passiert“, oder in dem Wertewandel der Gesellschaft?

4. Polizeiliche Ermittlungen

Die anfangs getroffene Aussage, dass rund jeder sechste polizeilich registrierte Verkehrsunfall im Zusammenhang mit einer Verkehrsunfallflucht steht, lässt die Bedeutung erkennen, die dieser Deliktsgruppe beizumessen ist. Das Ziel der polizeilichen Ermittlungsarbeit liegt darin, über Teile, Spuren und Zeugen zum Tatfahrzeug und zum verantwortlichen Fahrzeugführer/Beteiligten zu gelangen, die Schuldfrage festzustellen und den Fall der Staatsanwaltschaft vorzulegen.

Für die Ermittler stellt sich das grundsätzliche Problem, dass es sich bei der Verkehrsunfallflucht um ein Delikt handelt, bei dem es weder einen speziellen Tätertypus noch einen speziellen modus operandi gibt. Das Problem ist eher auf der psychologischen als auf der soziologischen Seite zu suchen. Täter

einer Unfallflucht ist die Hausfrau ebenso wie der Vorstandsvorsitzende, der Medienstar ebenso wie der Pfarrer.

Die Sachbearbeitung der Unfallfluchten und die damit verbundenen Organisationsformen bei den polizeilichen Dienststellen sind unterschiedlich. Ein Ansatz ist die Endsachbearbeitung durch die Fluchtfahnder. Hier wird der Verkehrsunfall von einer Streifenbesatzung aufgenommen und dem Unfallfluchtkommando übergeben. Der Unfallfluchtfahnder bearbeitet den Unfall dann bis zur Abgabe an den Staatsanwalt.

Bei meiner Dienststelle habe ich einen anderen Weg gewählt. Der Beamte, der den Unfall aufnimmt, ist für den Unfall von Beginn an bis zur Abgabe an die Staatsanwaltschaft allein verantwortlich. Er wird dabei von den Unfallfluchtfahndern mit deren Spezialwissen unterstützt. Ich sehe den Vorteil darin, dass bei dieser Art der Arbeitsaufteilung der unfallaufnehmende Beamte schon von Beginn an mit einer größeren Sorgfalt an die Spurensuche herangeht, da es seinen Fall betrifft und er in der Verantwortung bleibt.

Wie kann die Polizei aber diesen Arbeitsanfall bewältigen? Zunächst wird vorsondiert nach

- leicht aufklärbaren Fällen,
- Parkrempeln (ohne Ermittlungsansatz),
- Fällen zur gezielten Ermittlungsarbeit.

Die leicht aufklärbaren Fälle werden als Routinearbeit quasi miterledigt. Die Parkrempel werden – je nach Schadenshöhe – zunächst registriert und in die EDV eingegeben, abgeglichen und gelegentlich auch geklärt. Die Fälle mit gezielter Ermittlungsarbeit erfordern dann das Spezialwissen der Unfallfluchtfahnder.

Der erste Schritt ist die Suche nach dem Tatfahrzeug. Dies geschieht durch Zeugenvernehmungen und Auswertung von Spuren, die an der Unfallstelle, an dem Fahrzeug des Geschädigten oder an den beteiligten Personen sichergestellt werden konnten. Das Fahrzeug ist meist der einzige Ansatzpunkt, da Zeugenaussagen auf einen bestimmten Verdächtigen nur selten zu erwarten sind. Anders bei Aussagen zu den Fahrzeugen. Gerade bei jugendlichen Zeugen kann damit gerechnet werden, dass Fahrzeugtypen genauestens verifiziert werden können. Grundsätzlich ist aber auch hier Vorsicht geboten, da es sich gezeigt hat, dass bei Zeugenaussagen weder der beschriebenen Fahrzeugtyp noch die Fahrzeugfarbe mit dem Verursacherfahrzeug übereinstimmen. So wird mehr Wert auf die Frage nach besonderen Merkmalen und Kennzeichen, wie Aufkleber, markante Veränderungen u.Ä. gelegt. Wichtig ist, dass die Befragungen so zeitnah wie möglich durchgeführt werden.

Die Haupttätigkeit jedoch ist die Spurensuche. Bei einer Unfallflucht ist die Spurensuche erheblich umfangreicher zu gestalten, da nicht nur der Unfallhergang rekonstruiert werden muss, sondern auch Spuren zu finden sind, die Rückschlüsse auf Täter und dessen Fahrzeug ermöglichen. Dies bedeutet, dass alle, selbst die unscheinbarsten Spuren gesichert werden müssen. Denn aus diesen Spuren lassen sich Erkenntnisse gewinnen, die für die Fahndung von Bedeutung sind: Welche Beschädigungen müssen am gesuchten Fahrzeug vorhanden sein (Lage, Art)? Welche Spuren sind vom geschädigten Fahrzeug auf das Tatfahrzeug übertragen worden? Gibt es Hinweise auf Verletzungen des Täters?

Spuren, die für die Identifizierung des Tatfahrzeuges von Bedeutung sein können, sind:

- Glassplitter (Prüfzeichen, Herstellerzeichen, Nummern, Form),
- Fahrzeugteile (Zierleisten, Lampenringe, Normteile, Radkappen),
- Lacksplitter und Farbabtragungen (für die Zuordnung zu bestimmten Fahrzeugtypen);
- Fahrspuren (Profile);
- Brems- und Blockierspuren.

Daraus lässt sich erkennen, dass man einfach alles einsammeln sollte, was am Unfallort zu finden ist.

Der Beamte benötigt diejenigen Spuren, die beweisen, dass das verdächtige Fahrzeug am Unfall beteiligt war und dass eine bestimmte Person das Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt gelenkt hat. Mit dem sichergestellten Spurenmateriale beginnt nun deren Auswertung und anschließend oder auch parallel die Ermittlungs- und Fahndungsarbeit. Die Medien werden in die Fahndungsarbeit mit einbezogen und je nach Schwere des Unfalles erscheinen die Fahndungsaufrufe in den regionalen oder überregionalen Medien. Der Parkrempler wird dabei sicher nicht in den überregionalen Medien erscheinen, hat aber seinen Stammplatz in den regionalen Medien:

„Am Samstag Mittag wurde ein im Parkhaus Marienbach (Parkdeck 5) abgestellter weinroter Ford Galaxy angefahren. Die linke Fahrzeugseite wurde an beiden Türen beschädigt.“

Gerade im regionalen Bereich führen derartige Fahndungsaufrufe noch zu Erfolgen, da sich der Einzelne noch nicht so anonymisiert fühlt wie ein Großstädter.

Unabhängig von den Ergebnissen der Öffentlichkeitsfahndung (dem Einfallreichtum sind hier keine Grenzen gesetzt: Handzettel, Plakate, Zeugen-

aufruftafeln, Lautsprecherdurchsagen u.a.) werden die Spuren nun den verschiedensten Untersuchungen ausgesetzt. Hierzu gibt es neben den herkömmlichen Methoden wie Lupe, Mikroskop, Auswertung von Autokatalogen und Prospekten, Farbkatalogen, aber auch biologischen und chemischen Untersuchungen, eine große Anzahl von Hilfsdateien, die über die EDV abgearbeitet werden können.

Zunächst existieren in vielen Bundesländern EDV-gestützte Fahndungs- und Recherchesysteme bei der VU-Fluchtfahndung, die sog. VU-Flucht-Dateien. In diese Dateien werden zum einen die bearbeiteten Fluchtfälle aufgenommen und zum anderen Mitteilungen über beschädigte Fahrzeuge. Durch entsprechende Recherchen können über gemeldete Schäden (Anstoßhöhe; Farbabrieb u.a.) Verknüpfungen zu einem eingegebenen Fluchtfall hergestellt werden. In Bayern ist seit 2002 eine landesweite Recherche möglich. Die bisher als Insellösungen betriebenen Ballungsraumverfahren in München und Nürnberg sind nun in ein bayernweites Konzept integriert.

Bundesweit zentral abrufbar sind die Daten, die im Kraftfahrbundesamt gespeichert sind (sämtliche eingetragenen Kennzeichen, Halterdaten).

In der LUNA-Datei sind die Daten der auf den lichttechnischen Einrichtungen an Kfz. befindlichen Prüfzeichen und sonstigen alphanumerischen Kennzeichen ab Baujahr 1970 erfasst.

Die TIFTUF ist eine in Bayern entwickelte Datei zur Identifikation von Fahrzeugteilen nach einer Unfallflucht; die EuFID eine Europäische Fahrzeug-Identifizierungs-Datei.

Eine zentrale Autolacksammlung enthält Lackproben und Lackdaten von Pkw-Originallackierungen und ermöglicht die Feststellung von Automarke, Autotyp, Farbe und Baujahr.

Schließlich haben sich die Unfallfluchtfahnder in Bayern eine eigene interne EDV-Plattform erschlossen, in der sie sich über aktuelle Ereignisse und neue Erkenntnisse austauschen können.

Mit den Erkenntnissen aus oben genannten Ermittlungen recherchieren die Fahnder nun in den Halterdateien oder klappern die Werkstätten ab. Zunächst die jeweiligen Fachwerkstätten; erfolversprechender sind aber die sogenannten Hinterhofwerkstätten, die den Ermittlern alle bekannt sind.

Ist das Verursacherfahrzeug endlich gefunden, manchmal trotz völlig neuer und anderer Farblackierung, ist die Arbeit noch nicht abgeschlossen. Ebenso wichtig ist nun den Nachweis zu führen, wer das Fahrzeug zur Tatzeit geführt hat. Außerdem muss ermittelt werden, ob der Fahrzeugführer die Kollision bemerkt hat (Vorsatz) und ob der Fahrzeugführer zur Tatzeit fahrtüchtig

gewesen ist. Hier ist von Bedeutung, ob beim Täter ein zielgerichtetes Verhalten nach dem Unfall erkennbar gewesen ist.

Die Spurensuche und Spurenauswertung erfolgt ähnlich wie bei der Spurenarbeit im Zusammenhang mit der Fahrzeugidentifizierung. Der Nachweis ist zu führen über Finger Spuren, Blut- und Gewebespuren, noch sichtbare Anstoßstellen im Innenraum, Haare an den Nackenstützen und insbesondere durch Anschmelzspuren. Denn nur diese sind tatsächlich unfallspezifisch. Faserspuren an Kleidung und Sitz oder Haarspuren an der Nackenstütze reichen alleine nicht aus, um den Nachweis zu führen, dass ein Verdächtiger gefahren ist. Es würde sicher zu lange dauern, alle Details aufzuführen, die von den Fluchtfahndern überprüft und untersucht werden; auch würden es mir meine Kollegen übel nehmen, wenn ich zu sehr aus dem Nähkästchen plaudere.

Schließlich bleiben als Schlusspunkt noch die althergebrachten kriminalistischen Methoden und Möglichkeiten einer Überführung. Dies sind

- Vernehmung,
- Alibiüberprüfung,
- Wahlgegenüberstellung.

Die Beantwortung der Frage nach der Fahrtüchtigkeit gestaltet sich dabei weitaus schwieriger. Zwar sind die in den Statistiken aufgeführten Fälle der Unfallflucht im Zusammenhang mit Alkohol nahezu zu 100 % aufgeklärt, aber das sind natürlich nur diejenigen, die relativ zeitnah sofort ermittelt werden konnten. In den anderen Fällen kann versucht werden, aus der Trinkmenge die Tatzeit-Blutalkoholkonzentration zu ermitteln. Ansonsten ist neben der Blutprobe die Sicherung einer Urinprobe oder eine Begleitstoffanalyse möglich.

Die Masse der ermittelten Fahrzeugführer wartet nun, wenn Fahrzeug und Fahrzeugführer feststehen, mit der Ausrede auf, den Unfall nicht bemerkt zu haben. Deshalb muss die Polizei ermitteln, ob sich aus dem Verhalten des Täters nach dem Unfall schließen lässt, dass er den Unfall wahrgenommen hat (angehalten; ausgestiegen; Schaden besichtigt; Fahrzeugteile eingesammelt usw.). Aber auch objektive Unfallanzeichen wie Anstoß- oder Berührungsgeräusche, Erschütterungen, Sicht- und Anstoßwinkel können Rückschlüsse darauf geben, ob der Täter den Unfall wahrgenommen haben muss. Die anfangs aufgezeigten Verurteilungszahlen belegen, dass es der Polizei häufig nicht gelingt, diesen Nachweis zu führen oder aber die Staatsanwälte und Richter davon zu überzeugen. Dies ist aus der Sicht der Polizei unbefriedigend.

Zusammenfassung

Hochgerechnet ist mindestens jeder sechste Verkehrsunfall mit einer Unfallflucht verbunden. Auch die Masse davon, die sogenannten Parkrempler, sind mit Ermittlungstätigkeiten verbunden. Es ist für die Polizei sicher ein Erfolg, wenn ein Verursacher gefunden wird und der Geschädigte seinen Schaden ersetzt bekommt. Aber muss derjenige, der den Schaden verursacht hat, ohne jegliche Ahndung davon kommen? Sinn und Zweck des § 142 StGB ist sicherlich primär der Gedanke des Opferschutzes, aber – zumindest sekundär – auch die *Ahndung* der Tat, mit einem sozialschädlichen und verantwortungslosen Täterverhalten als Strafgrund. Wenn es einem potentiellen Unfallverursachern regelrecht nahegelegt wird, sich zunächst nicht zu melden, abzuwarten, wie sich die Lage entwickelt, braucht man sich nicht zu wundern, wenn künftig jeder nach einem Unfall weiterfährt. Ich erinnere hierzu an die eingangs aufgezeigte natürliche und emotionale Urtriebsreaktion aus der Ursachenforschung der Psychologen. Die Aufklärungsquoten lassen erkennen, dass die Chancen, erwischt zu werden, 50:50 stehen. Und wer erwischt wird, kann sich durch geschicktes Verhalten einer Bestrafung entziehen. Wofür brauchen wir dann noch den § 142 StGB? Schon die Einführung der Meldefrist von 24 Stunden reizt dazu, den Verlauf der ersten Ermittlungen abzuwarten und die Selbstoffenbarung von dem subjektiven Entdeckungsrisiko abhängig zu machen. Auch wenn zu der Neuregelung des § 142 Abs. 4 StGB seitens der Polizei keine Aufzeichnungen geführt werden, haben die Erfahrungen gezeigt, dass derjenige, der den Unfallort verlässt, sich nicht freiwillig selbst anzeigt. Die Polizei vertritt deshalb die Auffassung, dass diese Neuregelung keinerlei Verbesserung gebracht hat und rät von einer Verlängerung der 24-Stunden-Frist oder von sonstigen „Aufweichungen“ des § 142 StGB ab. Die bisherige Praxis hat gezeigt, dass sich die Unfallverursacher mit zunehmender Dauer nach dem Unfallereignis immer sicherer fühlen, nicht als Unfallbeteiligter ermittelt zu werden.

Die Polizei wird deshalb weiter darauf setzen, speziell ausgebildete Ermittlungsbeamte mit der Fahndung nach Unfallflüchtigen zu betrauen und die Fahndungstätigkeiten durch den verstärkten Einsatz von EDV und Technik zu unterstützen. Hierzu wäre die Einführung einer bundesweit einheitlichen Unfallstatistik auf dem Gebiet der Unfallflucht – zumindest flankierend – sicher nützlich.

Unfalldatenspeicher

– Der Einsatz von Unfalldatenspeichern im Lichte der Vorgaben des Verfassungsrechts –

Professor Dr. Michael Brenner, Friedrich-Schiller-Universität Jena*

I. Einleitung

Dem Unfalldatenspeicher kommt die Aufgabe zu, im Zusammenhang mit einem Unfallereignis bestimmte Daten zu erfassen und aufzuzeichnen, und zwar für einen Zeitraum von etwa einer dreiviertel Minute¹. Will man hingegen die zeitliche Größenordnung veranschlagen, innerhalb derer sich Vorfälle, Aufsätze und Diskussionen mit dem Einsatz von Unfalldatenspeichern befasst haben, so muss man in Jahrzehnten rechnen. Bereits Mitte der siebziger Jahre nämlich hat sich eine vom nordrhein-westfälischen Minister für Wirtschaft und Verkehr in Auftrag gegebene Studie mit dem Thema „Verkehrssicherheit und Kurzwegschreiber“ beschäftigt², ohne allerdings auf größere Aufmerksamkeit, geschweige denn Breitenwirkung zu treffen. Im Jahr 1982 empfahl dann die sogenannte Höcherl-Kommission in ihrem Bericht eine gesetzliche Regelung dahingehend, bei neuen Kfz den Einbau eines Unfalldatenspeichers zwingend vorzuschreiben³ – eine Empfehlung, die, wie wir wissen, bis heute indes keine Beachtung fand. Aber auch der ADAC griff in einem Fachgespräch im Jahr 1993 das Thema erneut auf⁴. Im Übrigen haben namentlich die Organisatoren des Deutschen Verkehrsgerichtstages frühzeitig die Bedeutung der Fragestellung erkannt und das Thema Unfalldatenspeicher bereits bei früheren

* Der Verfasser ist Inhaber des Lehrstuhls für Deutsches und Europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht an der Juristischen Fakultät der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Meiner Mitarbeiterin, Frau Dr. Beate Butters, danke ich für wertvolle Hinweise.

1 Zur Funktionsweise näher W. Vogt, Unfall- oder Datenschreiber, NZV 1991, 260, sowie Institut für Verkehr und Umwelt der Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e. V. (IVU), Europäisches Verkehrssicherheitsprojekt Unfallprävention durch moderne Fahrzeugsicherheitstechnologie – Falldatenspeicher FDS und junge Fahrer, Teil A, 2001, S. 8.

2 Beine u. a., Zweckmäßigkeit und Möglichkeit der Einführung eines Fahrschreibers in Form eines Kurzweg- bzw. Kurzzeitschreibers für Kfz, die gemäß geltendem Recht nicht mit einem Fahrschreiber ausgerüstet sein müssen, 1975, zitiert nach Vogt, Unfall- oder Datenschreiber, NZV 1991, 260, Fn. 1.

3 Höcherl/Bantzer/Buschmann/Lattmann/Sohl, Kommission für Verkehrssicherheit – Bericht, 1982. Vgl. in diesem Zusammenhang auch die Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr zu dem Bericht der Kommission für Verkehrssicherheit, BT-Drucks. 10/1479 „Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung“, S. 51.

4 E. Jung, ADAC-Fachgespräch „Unfalldatenschreiber“ (UDS) am 4.11.1993, DAR 1994, 14.

Tagungen – 1973, 1976, 1979, 1980⁵, 1983, 1984, 1990⁶ und 1994 – auf die Tagesordnung gesetzt. Als wegweisend mag in diesem Bukett insbesondere das Plädoyer des langjährigen Präsidenten des Verkehrsgerichtstages, Dr. Dr. Richard Spiegel, zugunsten der Einführung des Unfalldatenspeichers gelten⁷ – ein Plädoyer indes, das beim verantwortlichen Gesetzgeber ohne Nachhall blieb⁸.

Wenn wir uns nun heute im Rahmen des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages erneut⁹ mit der Frage der Nutzung von Unfalldatenspeichern befassen, so zeigt dies, wie ich meine, deutlich, dass die Thematik nach wie vor erheblichen, insbesondere rechtlichen Klärungsbedarf aufwirft – wenngleich, das sollte nicht verkannt werden, der Abschied von der Idee des *Fahrdatenschreibers* und die Engführung der Diskussion auf den *Unfalldatenspeicher* gerade die verfassungsrechtliche Perspektive ganz erheblich entschärft hat, wird mit der Beschränkung auf die Aufzeichnung – lediglich – von Unfalldaten doch der übermächtige Orwell'sche „Große Bruder“ vom Beifahrersitz des Autos verdrängt. Gleichwohl: Auch gegenüber dem Unfalldatenspeicher gibt es nach wie vor Vorbehalte – Vorbehalte, die nachvollziehbar sind, nicht zuletzt aber deshalb etwas erstaunlich anmuten, weil ja bereits die Autos der heutigen Generation den Fahrer und sein Fahrverhalten auf vielfältige Weise überwachen und im Ernstfall auch bevormunden. Elektronische Helferlein der jetzigen Generation von Pkw greifen bekanntlich bereits dann ein, wenn der Fahrer im Begriff ist, einen Fehler zu machen oder er einen solchen bereits gemacht hat, etwa zu schnell in eine Kurve eingefahren ist. ABS (Adaptive Brake System), ESP (Electronic Stabilisation Program), ASR (Automatische Schlupfregelung), BAS (Bremsassistent), Pre-Safe und Abstandsradar sind daher nur einige wenige aktuelle Beispiele, die deutlich machen, in welchem hohem Maße schon jetzt das Fahrverhalten des ein-

5 Vgl. Ackermann, Ergebnisse des 18. Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar vom 23. – 25. Januar 1980, in: Verkehrsdienst, 1980, 69/70. Der zuständige Arbeitskreis beschloss dabei, dass Unfallschreiber als Beweismittel dringend benötigt würden und deshalb sobald als möglich vorgeschrieben werden müssten.

6 Vgl. Berz, „28. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1990“, NZV 1990, 102. Damals ging die Auffassung des Arbeitskreises I des VGT dahin, der mindestens freiwillige Einbau eines Unfalldatenschreibers in sämtliche Kraftfahrzeuge sei wegen der Erhöhung der Anzahl der unaufkläraren Unfälle im Zusammenhang mit der zunehmenden Verbreitung des Antiblockiersystems (ABS) erforderlich (28. VGT 1990, 8).

7 28. VGT 1990, 16 ff.

8 Vgl. zur Problematik auch Nickel, Der Unfallschreiber als Beweismittel, DAR 1980, 39; A. Schmidt, Der Unfallschreiber als Beweismittel, 18. VGT 1980, 87; Vogt, Unfall- oder Datenscheiber, NZV 1991, 260; Löhle/Meiniger, Technische und rechtliche Aspekte der Auswertung des UDS (Unfalldatenspeicher/Unfalldatendokumentationssystem), in: Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, 1993, 11; Glück, Ein Computer als Unfallzeuge?, Versicherungswirtschaft 1994, 1641; Zeising, Die Verwertung von Diagrammscheiben aus Fahrtschreibern zum Nachweis von Geschwindigkeitsverstößen, NZV 1994, 383.

9 Zum Stillstand in der Diskussion zu Recht kritisch Schmitt-Cotta, Der Unfalldatenspeicher gehört auf die rechtspolitische Agenda, ZRP 2000, 518.

zelen durch Fahrerassistenzsysteme¹⁰ – man könnte auch sagen: elektronische Beifahrer – überwacht wird. Und nur am Rande sei schließlich in Erinnerung gerufen, dass wir auch die Überwachung der Lkw-Fahrer mittels Fahrtschreiber für sinnvoll und keinesfalls für anrühlich erachten, ebenso wie den Einbau der sogenannten black box in Flugzeuge, um Unfälle nicht nur aufklären zu können, sondern auch Lehren aus solchen Unfällen zu ziehen.

Wenn wir uns nun jenseits solcher – wie gesehen: durchaus ambivalenten – Vorbehalte mit der Frage beschäftigen, wie sich der flächendeckende Einsatz von Unfalldatenspeichern unter den Vorgaben des deutschen Verfassungsrechts darstellt, so werden wir von zwei Prämissen auszugehen haben. Zum einen ermöglicht der Einsatz des Unfalldatenspeichers, bei Unfällen einem Vakuum oder Lücken in der Beweissicherung begegnen und namentlich bei schweren Unfällen mit Personen- oder erheblichen Sachschäden den Unfallhergang besser als bislang rekonstruieren zu können – was auch eine Klärung der Schuldfrage erleichtert. Zum anderen haben wir von der Maßgabe auszugehen, dass zwischenzeitlich eine funktionierende und einsatzfähige Unfalldatenspeichertechnik vorhanden ist und entsprechende Feld- und Flottenversuche gezeigt haben, dass diese Technik auch in sinnvoller und praktikabler Weise einsetzbar ist¹¹.

Im Lichte dieser Vorgaben wird im folgenden der Frage nachzuspüren sein, ob die Anordnung zum flächendeckenden Einbau von Unfalldatenspeichern mit den Maßgaben des Grundgesetzes in Einklang zu bringen ist; dabei soll das EG-Recht, das insoweit eine vorrangige Zuständigkeit für sich beanspruchen kann¹²,

10 S. hierzu demnächst ausführlich Vogt, Fahrerassistenzsysteme: Neue Technik – Neue Rechtsfragen?, NZV 2003.

11 Ausführlich hierzu Institut für Verkehr und Umwelt der Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e. V. (IVU), Europäisches Verkehrssicherheitsprojekt Unfallprävention durch moderne Fahrzeugsicherheitstechnologie – Fahrdatenspeicher FDS und junge Fahrer, Teile A und B/C, 2001.

12 Nach Art. 71 Abs. 1 Buchstabe c) EGV, einer Bestimmung, die in ihrer jetzigen Form durch den Vertrag von Maastricht in den EGV eingeführt wurde, kann der Rat unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen. Mit dieser Bestimmung, die die Verkehrssicherheit verselbständigt, stellt das primäre Gemeinschaftsrecht klar, dass diesem Aspekt eine eigenständige Bedeutung zukommt, und zwar sowohl in technischer als auch in organisatorischer Hinsicht, vgl. C. Jung, in: Calliess/Ruffert, Kommentar zu EU-Vertrag und EG-Vertrag, 2. Aufl. 2002, Art. 71, Rdnr. 19 f. Im Ergebnis läuft dies darauf hinaus, dass der EG eine umfassende Regelungszuständigkeit in diesem Bereich zukommt, weshalb abzuwarten bleibt, ob und in welcher Weise die Gemeinschaft tätig werden wird. Dass die Materie für die Gemeinschaft jedenfalls von großem Interesse ist, machen die zahlreichen Verordnungen über das Kontrollgerät bei Fahrzeugen, die der Personen- oder Güterbeförderung dienen – sprich: dem Fahrtschreiber – deutlich. Wenn daher ab August 2004 in der gesamten Europäischen Union alle neuen Lkw ab 3,5 Tonnen mit digitalen Tachografen zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten ausgerüstet sein müssen (VO (EG) Nr. 1360/2002 vom 13.6.2002 zur siebten Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt), so ist der Schritt zur Anordnung eines Unfalldatenspeichers bei Pkw letztlich gar nicht mehr so groß, wie uns dies derzeit noch scheinen mag.

im Wesentlichen außer Betracht gelassen werden – was indes die nachfolgenden Ausführungen nicht in das Reich der Rechtstheorie verbannt, da Rechtsakte der Gemeinschaft bekanntlich den grundgesetzlich vorgegebenen Grundrechtsstandard im Wesentlichen nicht unterschreiten dürfen und im Übrigen die grundrechtliche Maßlatte des Gemeinschaftsrechts ähnlich hoch ist wie die des Grundgesetzes. Im Rahmen meiner Erörterungen werde ich mich daher zunächst mit der Würde des Menschen (hierzu unter II.) sowie dem Recht auf Schutz der Privatsphäre beschäftigen (näher unter III.), bevor im Anschluss hieran das im vorliegenden Zusammenhang in besonderem Maße einschlägige Recht auf informationelle Selbstbestimmung näher beleuchtet werden soll, namentlich im Zusammenhang mit den öffentlichen Zwecken, die für den Einsatz des Unfalldatenspeichers streiten (vgl. unter IV.). Ein abschließendes und zusammenfassendes Fazit soll dann schließlich einige Wegweisungen für die Zukunft aufzeigen (vgl. unter V.).

II. Die Würde des Menschen

Wenden wir uns zunächst dem gewissermaßen elementarsten Grundrecht zu, das durch den Grundrechtskatalog des Grundgesetzes geschützt wird, nämlich der Würde des Menschen¹³, so ist der Befund, der sich im Hinblick auf die Anordnung des Einsatzes von Unfalldatenspeichern ergibt, klar und eindeutig. Obgleich die Pflicht zum Einbau eines Unfalldatenspeichers durchaus in grundrechtsrelevante Sphären vorzudringen vermag, wie im weiteren darzutun sein wird, so ist jedenfalls die in Art. 1 Abs. 1 GG garantierte Würde des Menschen durch den Einsatz von Unfalldatenspeichern nicht berührt, geschweige denn verletzt. Dies findet seinen Grund darin, dass bei einem auf die Aufzeichnung von Unfalldaten beschränkten Einsatz des Unfalldatenspeichers der Fahrzeugführer in der überkommenen Diktion des Bundesverfassungsgerichts nicht zu einem Objekt staatlicher Gewalt degradiert und herabgewürdigt¹⁴ und auch nicht zu einem Objekt ständiger Kontrolle gemacht wird¹⁵. Mit anderen Worten stellt der Einsatz von Unfalldatenspeichern keine die Subjektqualität des Menschen in Frage stellende, missachtende und herab- oder gar entwürdigende Behandlung dar, so dass unter dem Blickwinkel von Art. 1 Abs. 1 GG gegen die Anordnung des Einsatzes von Unfalldatenspeichern keine verfassungsrechtlichen Bedenken bestehen. Der

13 Vgl. zum Schutzgehalt etwa Starck, in: v. Mangoldt/Klein/Starck (Hrsg.), Grundgesetz, Bd. 1, 4. Aufl. 1999, Art. 1, Rdnr. 1 ff.; Höfling, in: Sachs (Hrsg.), Grundgesetz, 2. Aufl. 1999, Art. 1, Rdnr. 3 ff.

14 Grundlegend hierzu BVerfGE 30, 1, 25 f.

15 So auch Heyer/Fischer, Verfassungsrechtliche Aspekte der elektronischen Unfalldatenspeicherung, Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Reg.-Nr. WF III – 121/99, S. 7 f.

Einsatz von Unfalldatenspeichern missachtet nicht den dem Menschen zukommenden sozialen Wert- und Achtungsanspruch.

III. Das Recht auf Schutz der Privatsphäre

Schon eher in das Blickfeld gerät hingegen das verfassungsrechtlich durch Art. 2 Abs. 1 GG i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG abgesicherte Recht auf Schutz der Privatsphäre¹⁶, das als Ausformung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts die engere persönliche Lebenssphäre des Menschen schützt. Das Grundgesetz gewährt dem einzelnen Bürger insoweit einen unantastbaren Bereich privater Lebensgestaltung, der der Einwirkung der öffentlichen Gewalt entzogen ist¹⁷. Dieses verfassungsrechtliche Schutz genießende Recht auf Wahrung der Privatsphäre trägt letztlich der Tatsache Rechnung, dass Selbstachtung und Identität des einzelnen eine für die öffentliche Gewalt und Dritte unangreifbare Sphäre des privaten Lebens bedingen¹⁸. Dabei bleibt jedoch zu beachten, dass sowohl Schutzbedürftigkeit als auch Schutzfähigkeit dieser privaten Sphäre abnehmen, und zwar in dem Maße, in dem der einzelne aus ihr heraustritt, in eine soziale Verbindung zu und mit anderen tritt und damit äußeren Wirkungszusammenhängen ausgesetzt ist¹⁹.

Im Lichte dieser Vorgaben wird indes leicht erkennbar, dass im Hinblick auf den flächendeckenden Einsatz von Unfalldatenspeichern verfassungsrechtliche Berührungspunkte zu dem Recht auf Schutz der Privatsphäre nicht bestehen. Dies folgt zum einen daraus, dass, wer im Auto unterwegs und in einen Unfall, ggf. mit schweren Folgen, verwickelt ist, seine Privat-, vor allem aber auch seine Geheim- und Intimsphäre längst verlassen hat – davon abgesehen, dass er durch den Einsatz von lediglich auf Unfälle bezogenen Datenerfassungsgeräten ja nicht zu einem gläsernen Menschen wird. Zum anderen geht der in diesem Zusammenhang gleichfalls vorgebrachte Einwand, dass sich Autofahrer durch den Einbau von Unfalldatenspeichern einem permanenten psychischen Zwang ausgesetzt fühlen würden, deshalb in die Leere, weil, wie Untersuchungen zeigen, nach einer gewissen Eingewöhnungsphase eine Beeinträchtigung des Fahrverhaltens nicht zu verzeichnen ist, „allenfalls“ ein stärker unfallpräventiv ausgerichtetes Fahrverhalten²⁰. Insgesamt führt dies zu der Schlussfolgerung,

16 Ausführlich hierzu Schmitt-Glaeser, Schutz der Privatsphäre, in: Isensee/Kirchhof (Hrsg.), HdbStR VI, 2. Aufl. 2001, § 129.

17 Vgl. nur BVerfGE 27, 1, 6.

18 Vgl. etwa Badura, Staatsrecht, 2. Aufl. 1996, Rdnr. C 35.

19 Badura a.a.O.

20 Ausführlich hierzu Institut für Verkehr und Umwelt der Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e. V. (IVU), Europäisches Verkehrssicherheitsprojekt Unfallprävention durch moderne Fahrzeugsicherheitstechnologie – Fahrdatenspeicher FDS und junge Fahrer, Teil A, 2001, S. 12 ff.

dass auch das Recht auf Schutz der Privatsphäre durch den Einsatz von Unfalldatenspeichern nicht berührt, geschweige denn verletzt wird.

IV. Das Recht auf informationelle Selbstbestimmung

Angesichts dieses Befundes ist es fast zwangsläufig der Datenschutz und damit namentlich das vom Bundesverfassungsgericht im Volkszählungsurteil²¹ als verselbständigter Teil des allgemeinen Persönlichkeitsrechts ausgeformte Recht auf informationelle Selbstbestimmung des einzelnen, das im Zusammenhang mit dem Einsatz von Unfalldatenspeichern in das Blickfeld gerät. Angesprochen ist damit der Schutz der Persönlichkeit bei der Erhebung und Verarbeitung personenbezogener Daten durch Träger öffentlicher Gewalt wie auch durch private Stellen.

1. Grundlegungen

Das verfassungsrechtlich gewährleistete, als Ausformung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts zu begreifende Recht auf informationelle Selbstbestimmung enthält die Befugnis des einzelnen, grundsätzlich selbst über die Preisgabe und Verwendung seiner persönlichen Daten und mithin darüber zu entscheiden, wann und innerhalb welcher Grenzen persönliche Lebenssachverhalte offenbart werden, allerdings nur, soweit nicht überwiegende Allgemeininteressen eine Einschränkung dieser Befugnis rechtfertigen²². Mit dieser Vorgabe soll insbesondere den – sich ja auch im Zusammenhang mit dem Einsatz von Unfalldatenspeichern manifestierenden – Gefährdungen Rechnung getragen werden, die in einer technologisch entwickelten Massengesellschaft mit ihrem planenden und informationshungrigen Wirtschafts- und Sozialstaat allgegenwärtig sind²³.

2. Der Schutzbereich

Die verfassungsrechtlich abgesicherte Befugnis des Einzelnen, grundsätzlich selbst über die Preisgabe und Verwendung seiner persönlichen Daten zu bestimmen, setzt jedoch voraus, dass es sich bei den Daten, die erfasst werden, um personenbezogene Daten handelt, mithin um Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder jedenfalls bestimmbaren natürlichen Person, so die Definition in § 3 Abs. 1 BDSG²⁴.

21 BVerfGE 65, 1.

22 BVerfGE 65, 1, 42; vgl. auch BVerfGE 80, 367, 373.

23 Vgl. etwa Benda, Menschenwürde und Persönlichkeitsrecht, HdbVerfR, 2. Aufl. 1994, S. 161, S. 172 ff.

24 Näher hierzu z. B. Gola/Schomerus, BDSG, 6. Aufl. 1997, § 1, Rdnr. 3, sowie Auernhammer, BDSG, 3. Aufl. 1993, § 1, Rdnr. 6 ff.

Indes lässt sich diese Tatbestandshürde im Falle der durch einen Unfalldatenspeicher aufgezeichneten Daten leicht überwinden. So sind die durch einen Unfalldatenspeicher aufgezeichneten Daten nicht anonymisierte Einzelangaben, die sich auf eine bestimmte einzelne Person, nämlich den Fahrer, beziehen²⁵. Zudem enthalten diese Einzelangaben Informationen über sachliche Verhältnisse des Fahrers bzw. über einen auf den Fahrer beziehbaren Sachverhalt, nämlich einen Unfall²⁶, was bedeutet, dass auch mittels eines Unfalldatenspeichers aufgezeichnete Betriebs- und Fahrdaten eines von einem bestimmten Kfz-Lenker gesteuerten Autos als schutzwürdige, weil personenbezogene Daten im Sinne des BDSG zu verstehen sind. Da diese Daten ein Stück Persönlichkeit des Einzelnen widerspiegeln, handelt es sich bei ihnen um Daten des Kraftfahrers, mithin um „seine“ Daten.

3. Schranken

Da Daten, die durch einen Unfalldatenspeicher aufgezeichnet werden, personenbezogene Daten darstellen, die ein Stück der Persönlichkeit des Einzelnen widerspiegeln, ist insoweit nicht nur der Schutzbereich des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung eröffnet; gleichzeitig wird durch die Erfassung, aber vor allem durch die Verarbeitung der aufgezeichneten personenbezogenen Daten in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung eingegriffen. Dies wirft nicht nur die Frage nach der Zulässigkeit eines solchen Informationseingriffs auf, sondern bedeutet gleichzeitig, dass damit auch die Schutzpflicht des Staates aktiviert ist, Vorkehrungen gegen eine unbegrenzte Erhebung, Speicherung, Verwendung und Weitergabe dieser persönlichen Daten zu treffen²⁷.

Damit sind auch die verfassungsrechtlichen Beurteilungsparameter für den Einsatz von Unfalldatenspeichern klar: Da der Einzelne kein Recht im Sinne einer absoluten, uneinschränkbar Herrschaft über „seine“ Daten hat²⁸, muss er zwar Einschränkungen seines Rechts auf informationelle Selbstbestimmung hinnehmen. Doch sind solche Einschränkungen nur zulässig, wenn sie durch ein überwiegendes Allgemeininteresse gefordert sind²⁹. Des Weiteren bedürfen Beschränkungen des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung einer verfassungsmäßigen gesetzlichen Grundlage, aus der sich die Voraussetzungen und der Umfang der Beschränkungen klar und für den Bürger erkennbar ergeben; mit anderen Worten muss insoweit dem rechts-

25 Vgl. hierzu nur Gola/Schomerus, BDSG, 6. Aufl. 1997, § 3, Rdnr. 2.2., sowie Auernhammer, BDSG, 3. Aufl. 1993, § 1, Rdnr. 2 ff.

26 Vgl. exemplarisch Gola/Schomerus, BDSG, 6. Aufl. 1997, § 3, Rdnr. 2.3, 2.5.

27 BVerfGE 65, 1, 45 ff.

28 BVerfGE 65, 1, 43 f.

29 BVerfGE 65, 1, 46.

staatlichen Gebot der Normenklarheit Rechnung getragen werden. Schließlich muss der Gesetzgeber, will er den Einsatz von Unfalldatenspeichern anordnen, dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung tragen. Dieser mit Verfassungsrang ausgestattete Grundsatz folgt bereits aus dem Wesen der Grundrechte selbst, die als Ausdruck des allgemeinen Freiheitsanspruchs des Bürgers gegenüber dem Staat von der öffentlichen Gewalt jeweils nur soweit beschränkt werden dürfen, als es zum Schutz öffentlicher Interessen unerlässlich ist³⁰. Vor diesem Hintergrund, aber auch angesichts der Gefährdungen durch die Nutzung der automatischen Datenverarbeitung hat der Gesetzgeber organisatorische und verfahrensrechtliche Vorkehrungen zu treffen, die der Gefahr einer Verletzung des Persönlichkeitsrechts entgegenwirken.

Nach Maßgabe dieser Vorgaben ist die Erfassung persönlicher Daten verfassungsrechtlich daher nur dann zulässig, wenn sie dem Schutz und der Förderung von Allgemeininteressen dient. Als solche kommen im Zusammenhang mit dem Einsatz des Unfalldatenspeichers namentlich die Funktionstüchtigkeit der Strafrechtspflege, ein gerechter Schadensausgleich im Zivilprozess und die Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit in Betracht. Namentlich aber kommt die Erfassung personenbezogener Daten verfassungsrechtlich nur dann in Betracht, wenn sie im Hinblick auf den Schutz und die Förderung von Allgemeininteressen verhältnismäßig, d. h. geeignet, erforderlich und verhältnismäßig im engeren Sinn, d. h. zumutbar ist³¹. Insoweit stellt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit eine Abwägungsrichtlinie dar³², und zwar im Hinblick auf die Anordnung des Einsatzes von Unfalldatenspeichern dergestalt, dass diese Anordnung als grundrechtseinschränkende Maßnahme gemessen am Ausmaß der Grundrechtsbeeinträchtigung wegen eines überwiegenden Interesses erforderlich sein muss und die Anordnung nur so weit gehen darf, wie dies zur Erreichung des öffentlichen Zwecks geboten ist. Zudem muss sich die Anordnung insgesamt als eine im Lichte des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung zumutbare Regelung erweisen. Dass sich dabei unterschiedliche verfassungsrechtliche Per-

30 BVerfGE 65, 1, 44 ff.

31 Es ist letztlich diese Verknüpfung von Zweck und Mittel, die Antwort auf die Frage gibt, ob der Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung verfassungsrechtlich gerechtfertigt ist. Dabei spielt die Art der Daten eine Rolle und ihre Verwendung, aber auch die Art der Erhebung; so unterliegt die Erhebung von Daten in individualisierter Form beispielsweise strengeren Voraussetzungen als die anonymisierter, nur für statistische Zwecke erhobener Daten. Insbesondere aber ist der Gesetzgeber gehalten, organisatorische und verfahrensrechtliche Vorkehrungen zum Schutz des Datengeheimnisses zu treffen, um Missbräuche auszuschließen, vgl. hierzu exemplarisch Starck, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, Grundgesetz, Bd. 1, 4. Aufl. 1999, Art. 2 Abs. 1, Rdnr. 112.

32 Badura, Staatsrecht, 2. Aufl. 1996, Rdnr. C 28.

spektiven der Verhältnismäßigkeit ergeben, je nachdem, zu welchem Zweck der Einsatz von Unfalldatenspeichern angeordnet wird, liegt auf der Hand.

a. Die Funktionstüchtigkeit der Strafrechtspflege

Wird der Unfalldatenspeicher zur Aufklärung von Straftaten im Straßenverkehr, faktisch also zur Erlangung sicherer und aussagekräftiger, gegenüber den überkommenen Möglichkeiten der Beweissicherung ggf. sogar zusätzlicher Beweismöglichkeiten und damit zu einer Verbesserung der Strafrechtspflege wie auch zu einer Effektivierung der Strafverfolgung eingesetzt, so schlägt, lässt sich der Gesetzgeber von dieser Motivation leiten, zugunsten der Verwendung der gewonnenen personenbezogenen Daten zu Buche, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts der Staat verfassungsrechtlich verpflichtet ist, im Interesse der Allgemeinheit eine funktionstüchtige Strafrechtspflege zu gewährleisten³³. Insbesondere die Aufklärung schwerer Straftaten ist Auftrag eines rechtsstaatlichen Gemeinwesens und für den Durchbruch der Gerechtigkeit unerlässlich³⁴, so dass das Interesse an einem funktionierenden rechtsstaatlichen Strafverfahren als Bestandteil des Rechtsstaatsprinzips sogar Verfassungsrang genießt³⁵.

Zu beachten ist insoweit jedoch, dass nicht jede Maßnahme, die eine Verbesserung der Strafrechtspflege bewirkt, auch per se in der Lage ist, Abwehrinteressen des einzelnen, wie namentlich das Recht auf informationelle Selbstbestimmung, in den Hintergrund zu drängen, was beispielsweise daran deutlich wird, dass auch der Anspruch des Einzelnen auf ein justizförmiges Verfahren bei Achtung der grundrechtlich verbürgten Rechte aus dem Rechtsstaatsprinzip hergeleitet wird³⁶. Daher kommt es darauf an, das Recht auf informationelle Selbstbestimmung mit dem Allgemeininteresse an einer Effektivierung der Strafverfolgung – mithin der Notwendigkeit, Beweismittel zu erlangen – unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips zu einem verfassungskonformen Ausgleich zu bringen.

aa. Die Geeignetheit

In überkommener verfassungsgerichtlicher Diktion ist eine Maßnahme zur Erreichung des mit ihr verfolgten Zwecks geeignet, wenn sie sich in der Lage

33 BVerfGE 74, 262.

34 BVerfGE 33, 383; 34, 248 f.; 44, 374, 378.

35 Vgl. etwa H.-J. Vogel, Strafverfahrensrecht und Terrorismus – eine Bilanz, NJW 1978, 1217, 1228; Hassemer, Die „Funktionstüchtigkeit der Strafrechtspflege“ – ein neuer Rechtsbegriff?, StV 1982, 275, 278.

36 Vgl. insoweit etwa Siebrecht, Rasterfahndung: Eine EDV-gestützte Massenfahndungsmethode im Spannungsfeld zwischen einer effektiven Strafverfolgung und dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung, 1997, S. 60 ff.

zeigt, den Schutz des Rechtsguts, um dessentwillen das Grundrecht begrenzt wird – vorliegend also die Verbesserung der Funktionstüchtigkeit der Strafrechtspflege –, zu bewirken. Und insoweit wird man den durch den Unfalldatenspeicher aufgezeichneten Daten jedenfalls nicht die Tauglichkeit zur Aufklärung von Verkehrsunfällen absprechen können, zumal die verfassungsrechtliche Maßlatte insoweit nicht sehr hoch hängt. Werden daher von einem Unfalldatenspeicher bestimmte Daten aufgezeichnet, wie etwa die Radgeschwindigkeit, die Quer- und Längsbeschleunigung oder eine mögliche Richtungsänderung³⁷, so steht die Tauglichkeit dieser Daten zur Unfallrekonstruktion und damit -aufklärung außer Frage.

bb. Der Aspekt der Erforderlichkeit

Was die Erforderlichkeit der Verwendung von Unfalldatenspeichern anbetrifft, so ist verfassungsrechtlicher Maßstab insoweit die Frage, ob sich möglicherweise ein milderes Mittel anböte, mit dessen Hilfe der gleiche Zweck erreicht werden könnte, weshalb in diesem Zusammenhang zu überlegen ist, ob nicht mit Hilfe der üblichen Rekonstruktionsmethoden, wie etwa Zeugenaussagen oder Sachverständigengutachten, Gleiches wie mit Hilfe von Unfalldatenspeichern erreicht werden könnte. Insoweit schlägt aber zugunsten des Unfalldatenspeichers vor allem zu Buche, dass mit dessen Hilfe umfassende, zur Aufklärung von Unfällen taugliche Unfalldaten zur Verfügung gestellt werden können, die anderweitig nicht verfügbar gemacht werden können. Da mithin mit konventionellen Mitteln nicht Daten derselben Ausdruckskraft und Quantität gewonnen werden können, ist auch das Kriterium der Erforderlichkeit zu bejahen.

cc. Die Verhältnismäßigkeit i. e. S.

Vor allem aber muss die Anordnung des Einsatzes von Unfalldatenspeichern verhältnismäßig im engeren Sinne, mithin proportional, sein, d. h. in einem angemessenen Verhältnis zu dem Gewicht und der Bedeutung des Grundrechts stehen. Diese Maßgabe läuft darauf hinaus, dass bei einer Gesamtabwägung zwischen der Schwere des Eingriffs und dem Gewicht sowie der Dringlichkeit der den Eingriff rechtfertigenden Gründe die Grenze der Zumutbarkeit noch gewahrt sein muss; mit anderen Worten darf die Maßnahme den Betroffenen nicht übermäßig belasten³⁸. Diese Vorgaben laufen konkret auf

37 Einzelheiten in: Institut für Verkehr und Umwelt der Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e. V. (IVU), Europäisches Verkehrssicherheitsprojekt Unfallprävention durch moderne Fahrzeugsicherheitstechnologie – Fahrdatenspeicher FDS und junge Fahrer, Teil A, 2001, S. 8.
38 BVerfGE 30, 292; 33, 171; 48, 396; 67, 157.

die Frage hinaus, ob es zumutbar wäre, Fahrzeugführer zum Einbau eines Unfalldatenspeichers zu verpflichten, um im Interesse der Allgemeinheit, insbesondere zur Sicherung der Funktionstüchtigkeit der Strafrechtspflege, die Aufklärung von Verkehrsunfällen zu erleichtern, zumindest in Fällen, in denen der Tod oder die schwere Verletzung eines Menschen zu beklagen ist.

Und diese Frage ist, nimmt man die insoweit geforderte Gesamtabwägung vor, zu bejahen. Dies folgt zum einen daraus, dass der flächendeckende Einbau von Unfalldatenspeichern mit relativ geringem finanziellen Aufwand zu bewerkstelligen ist, und die zur Verfügung stehenden Geräte auch praxistauglich sind. Zum anderen und vor allem aber folgt dies aus einer Gesamtabwägung der beteiligten Rechtsgüter. Es wäre nämlich kaum nachvollziehbar, wenn das Interesse des einzelnen an seinen im Zusammenhang mit einem Unfall (sic!) stehenden Fahrdaten das Interesse an der umfassenden Aufklärung namentlich von schweren Verkehrsunfällen – und damit ja auch die Klärung der Schuldfrage – wie insbesondere auch den Aspekt des Opferschutzes überwiegen könnte. Wollte man dies so sehen, so liefe dies letztlich geradezu auf eine Perversion des Datenschutzrechts hinaus.

Wer sich im Straßenverkehr bewegt und in einen Unfall verwickelt ist, namentlich einen solchen mit schwerer Körperverletzung oder gar dem Verlust von Menschenleben, hat seine Privatsphäre längst verlassen und daher hinzunehmen, dass dieser Unfall auch im Falle eigenen Fehlverhaltens aufgeklärt wird – sei es mit Hilfe eines Gutachters oder aber mit Hilfe neuer Technik, eben des Unfalldatenspeichers. Zum „gläsernen Menschen“ wird der Autofahrer dadurch noch lange nicht³⁹. Wollte eine Abwägung hier zu einem gegenteiligen Ergebnis kommen, so hieße dies letztlich, eine verbesserte Strafrechtspflege auf dem Altar des Datenschutzes zu opfern – was verfassungsrechtlich nicht hinnehmbar wäre. Daher ist zumindest in den Konstellationen, in denen Fälle schwerer Körperverletzung in Rede stehen oder gar Menschenleben zu beklagen sind, das Recht auf informationelle Selbstbestimmung einer durch den Unfalldatenspeicher bewirkten Einschränkung zugänglich – zumal im Einzelfall dem Unfalldatenspeicher ja auch eine den Fahrer durchaus entlastende Funktion zukommen kann.

In Bedrängnis könnte dieses Abwägungsergebnis allenfalls durch den Einwand gebracht werden, dass die mit Hilfe von Unfalldatenspeichern gewonnenen Unfalldaten einer strafrechtlichen Verwertung überhaupt nicht zugeführt werden und damit als Beweis in einem Straf-, ggf. auch in einem

39 Daher stellen solche Unfalldaten auch weder unzumutbare intime Angaben noch Selbstbezeichnungen in dem Sinne dar, den das Bundesverfassungsgericht in der entsprechenden Passage in seinem Volkszählungsurteil angesprochen hat, vgl. BVerfGE 65, 1, 46.

Ordnungswidrigkeitenverfahren überhaupt keine Verwendung finden können. Dieser dem „Nemo tenetur se ipsum accusare“-Prinzip verpflichtete Einwand könnte durch die Überlegung begründet werden, dass das allgemeine Persönlichkeitsrecht des Kfz-Lenkers als Recht auf Selbstdarstellung auch das Recht verbürgt, in Straf- und ähnlichen Verfahren nicht zur Selbstbezeichnung gezwungen zu werden.

Indes geht dieser Einwand in die Leere⁴⁰, auch wenn der Einbau von Unfalldatenspeichern dem Einzelnen faktisch eine – allerdings nicht aktive – Mitwirkungspflicht bei der Aufklärung von Unfällen auferlegen würde, auch von solchen Unfällen, die als Ordnungswidrigkeit oder gar als Straftat geahndet werden. Dies folgt daraus, dass demjenigen, der selbst die Freiheit des Straßenverkehrs in Anspruch nimmt und seine Sicherheit gewährleistet wissen will, in den Grenzen der Grundrechte und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit auch Mitwirkungspflichten auferlegt werden können, die, so das Bundesverfassungsgericht, gerade der Gewährleistung dieser Freiheit und Sicherheit für alle zu dienen bestimmt und geeignet sind⁴¹. Die Selbstbezeichnungsfreiheit kann mit anderen Worten nicht dazu instrumentalisiert werden, die Aufklärung schwerer Verkehrsunfälle zu verhindern. Davon abgesehen, stellt das Auslesen der Unfalldaten, das keine aktive Mitwirkung des Fahrers erfordert, letztlich nichts anderes dar, als die Unfallaufnahme durch die Polizei mit Hilfe von Lichtbildaufnahmen und der Auswertung sonstiger Unfallschadensspuren, etwa den Brems- oder Schleuderspur⁴².

Letztlich bedeutet dies, dass dem Fahrer eine Mitwirkung bei der Erfüllung der zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr zu treffenden Maßnahmen, auch bei der Ahndung eines Verkehrsverstosses als Ordnungswidrigkeit oder Straftat, auferlegt werden kann⁴³ – wobei im Zusammenhang mit dem Einsatz von Unfalldatenspeichern zu beachten wäre, dass die damit verbundene Mitwirkungspflicht etwaige Aussageverweigerungsrechte und Zeugnisverweigerungsrechte in Ordnungswidrigkeitenverfahren oder Strafverfahren sowie auch Verteidigungsrechte in verwaltungsbehördlichen Verfahren ja unberührt ließe. In diesem Zusammenhang ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass wir auch bei Lkw-Fahrern, denen die Pflicht zur Führung eines Fahrtenbuches aufgegeben ist, keine datenschutzrechtlichen Probleme erkennen, obgleich dieses Fahrtenbuch durchaus auch die Aufdeckung persönlichen Fehlverhaltens ermöglicht⁴⁴ – ebenso wie die „black

40 So auch Schmidt-Cotta, Der Unfalldatenspeicher gehört auf die rechtspolitische Agenda, ZRP 2000, 518, 519.

41 BVerfG NJW 1982, 568.

42 Vgl. Schmidt, Der Unfallschreiber als Beweismittel, 18. VGT 1980, 87, 91.

43 Vgl. hierzu BVerfG NJW 1982, 568.

44 Hierzu Schmidt-Cotta a.a.O.

box“ im Flugzeug. Und nur am Rande sei darauf hingewiesen, dass auch der Promillegehalt ein personenbezogenes Datum darstellt, das vom Autofahrer offenbart werden muss, sogar durch Ermöglichung eines Eingriffs in die körperliche Unversehrtheit; auch hiergegen vermag unter Zumutbarkeitsgesichtspunkten ernsthaft nichts eingewendet werden. Im übrigen – das wird in der Diskussion gerne vergessen – lässt die Auswertung gespeicherter Unfalldaten auch eine Aussage darüber zu, ob unfallursächlich neben einem Fahrfehler des Lenkers möglicherweise auch oder gar ausschließlich ein Systemfehler des Pkw war.

Auch ein weiterer Einwand vermag nach meiner Auffassung nicht durchzugreifen. So sieht § 97 Abs. 1 der Insolvenzordnung eine umfassende Auskunftspflicht des Schuldners gegenüber sämtlichen Beteiligten vor, einschließlich solcher Tatsachen, die geeignet sind, eine Verfolgung wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit herbeizuführen. Doch darf eine Auskunft des Schuldners in einem Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den Schuldner nur mit dessen Zustimmung verwendet werden. Eine Vergleichbarkeit dieser mit der im vorliegenden Zusammenhang interessierenden Konstellation scheidet indes aus. Der Unterschied zwischen dieser und der im Zusammenhang mit einem Unfalldatenspeicher relevanten Situation liegt nämlich darin, dass § 97 einen insolvenzspezifischen und deshalb auf andere Konstellationen nicht übertragbaren Charakter besitzt. Dabei ist vor allem zu beachten, dass bei mittels eines Unfalldatenspeichers aufgezeichneten Daten die Aufklärung von Unfällen mit schweren Personenschäden, ggf. sogar mit Todesfolge, in Rede steht, bei der Mitwirkungspflicht des Schuldners hingegen nur die Abwicklung einer Insolvenz. Diese – qualitative – Unterscheidung rechtfertigt es, im einen Fall dem Schuldner eine Zustimmungsbefugnis einzuräumen, im anderen Fall dem Fahrer diese hingegen vorzuenthalten.

bb. Zwischenfazit

Nimmt man eingedenk dieser Vorgaben eine zusammenfassende Wertung im Lichte des Ausgleichs der betroffenen Grundrechtspositionen vor und stellt das Datenschutzinteresse des einzelnen dem Aspekt des Opferschutzes, insbesondere aber die Sicherung der Funktionstüchtigkeit der Strafrechtspflege gegenüber, so kann festgehalten werden, dass dem Opferschutz gegenüber einem Eingriff in das Persönlichkeitsrecht grundsätzlich ein höherer Rang einzuräumen ist. Die Klärung strafrechtlicher Verantwortlichkeit jedenfalls für die Tötung oder die schwere Körperverletzung eines Menschen ist als dem Datenschutzinteresse des einzelnen Fahrzeugführers übergeordnetes Interesse anzuerkennen, so dass zumindest in dieser Perspektive der Verwendung von Unfalldatenspeichern verfassungsrechtliche Bedenken nicht entgegenstünden.

b. Gerechter Schadensausgleich im Zivilprozess

Ließe sich der Gesetzgeber indes von der Maßgabe eines gerechten Schadensausgleichs im Zivilprozess leiten, würde er mithin den Einsatz von Unfalldatenspeichern zum Zwecke der Verbesserung der Beweislage anordnen, so wäre die Maßgabe des Verfassungsrechts vordergründig deshalb eine höhere und schwerer zu überwindende, weil das Privatinteresse des einzelnen Fahrzeugführers an der Aufklärung eines Unfalls im Gegensatz zur Sicherung der Strafrechtspflege kein öffentliches Anliegen darstellte und daher kaum die flächendeckende obligatorische Ausstattung von Fahrzeugen mit Unfalldatenspeichern rechtfertigen könnte. In dieser Blickrichtung würde die durch dieses vermeintlich privatnützige Anliegen getragene Motivation des Gesetzgebers gegenüber dem Recht des einzelnen, grundsätzlich selbst über seine Daten verfügen zu können, daher möglicherweise den Nachrang haben. Eine ähnliche Betrachtung würde wohl auch im Hinblick auf das Interesse der Versicherungen an einer vereinfachten Aufklärung von Verkehrsunfällen zu gelten haben, da auch dieses Interesse kein vorrangiges Gemeinschaftsinteresse darstellt.

Doch stellt diese Betrachtung, wie bereits hervorgehoben, lediglich eine vordergründige dar und ist damit noch nicht des Verfassungsrechts letzter Schluss. Dies folgt daraus, dass mit dem Anliegen, einen gerechten Schadensausgleich auch im Zivilprozess zu ermöglichen, gleichzeitig auch Belange der Allgemeinheit, nämlich der Versichertengemeinschaft, berührt sind. Gelänge es bei einem flächendeckenden Einsatz von Unfalldatenspeichern daher, die Beweislage bei Verkehrsunfällen insgesamt merklich zu verbessern, damit auch die Kosten für die Aufklärung von Unfällen zu senken und so die Versichertengemeinschaft insgesamt zu entlasten – wofür angesichts vorliegender Untersuchungsergebnisse viel spricht⁴⁵ –, so würde auch unter diesem Blickwinkel dem Einsatz von Unfalldatenspeichern nichts entgegenstehen, auch nicht in Abwägung mit dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung.

c. Die Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit

Vorstellbar wäre schließlich, dass der Gesetzgeber den flächendeckenden Einsatz von Unfalldatenspeichern deshalb anordnete, um auf diese Weise die allgemeine Verkehrssicherheit zu verbessern, und zwar durch eine positive – d. h. vorschriftenkonforme – Beeinflussung des individuellen Fahrverhaltens⁴⁶.

45 Institut für Verkehr und Umwelt der Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e. V. (IVU), Europäisches Verkehrssicherheitsprojekt Unfallprävention durch moderne Fahrzeugsicherheitstechnologie – Fahrdatenspeicher FDS und junge Fahrer, Teil B/C, 2001, S. 7 ff.

46 Hierzu auch Heyer/Fischer, Verfassungsrechtliche Aspekte der elektronischen Unfalldatenspeicherung, Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Reg.-Nr. WF III – 121/99, S. 12 ff.

Auch insoweit würde die Abwägung mit dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung wohl nicht anders ausgehen können, zumal die These, dass sich durch den flächendeckenden Einsatz von Unfalldatenspeichern die allgemeine Verkehrssicherheit erhöhen lässt, zwischenzeitlich durch mehrere Untersuchungen⁴⁷ eindrucksvoll bestätigt wird. Dass durch den Einsatz von Unfalldatenspeichern ein Gewinn an allgemeiner Verkehrssicherheit durch eine positive Beeinflussung des individuellen Fahrverhaltens zu erwarten ist, dürfte heute kaum mehr bezweifelt werden, so dass sich auch insoweit keine durchschlagenden verfassungsrechtlichen Einwände ergeben würden. Der flächendeckenden Verbesserung der Fahrsicherheit kann mit anderen Worten das Recht auf informationelle Selbstbestimmung nicht entgegengehalten werden.

V. Fazit

Es sind das Interesse der Geschädigten wie auch der Allgemeinheit an der Aufklärung schwerer Verkehrsunfälle und, damit zusammenhängend, die Sicherung der Funktionstüchtigkeit der Strafrechtspflege und die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die bei einer verfassungsrechtlichen Abwägung dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung des einzelnen Fahrzeugführers vorgehen; mit anderen Worten vermag das Aufklärungs- und Verkehrssicherheitsinteresse der Allgemeinheit Eingriffe in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung zu rechtfertigen. Im Lichte dieser Vorgabe ist der Einsatz von Unfalldatenspeichern im Grundsatz verfassungsrechtlich legitimiert, Bedenken gegen einen flächendeckenden Einsatz von Unfalldatenspeichern sind aus der Sicht des Verfassungsrechts nicht anzumelden – auch dann nicht, wenn es der Gemeinschaftsgesetzgeber wäre, der den Einsatz von Unfalldatenspeichern anordnete.

Indes wäre eine solche Anordnung durchaus Grenzen zu unterwerfen, sie könnte nicht schrankenlos erfolgen. Der Gesetzgeber wäre nämlich verfassungsrechtlich gehalten, die Beeinträchtigung des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung darauf zu beschränken, was zum Schutz der durch die gesetzliche Anordnung zu schützenden Interessen unerlässlich wäre. Konkret würde dies bedeuten, dass die Einführung eines Unfalldatenspeichers verfassungsrechtlich nur dann in Betracht käme, wenn sich der Gesetzgeber in der Lage zeigte, organisatorische und verfahrensrechtliche Vorkehrungen zu treffen, die der Gefahr einer Verletzung des Persönlichkeitsrechts entgegen-

⁴⁷ Institut für Verkehr und Umwelt der Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e. V. (IVU), Europäisches Verkehrssicherheitsprojekt Unfallprävention durch moderne Fahrzeugsicherheitstechnologie – Fahrdatenpeicher FDS und junge Fahrer, Teil B/C, 2001, S. 7 ff.

wirkten, namentlich durch eine weitergehende, vom Zweck der Anordnung nicht mehr gedeckte Verwendung der von einem Unfalldatenspeicher aufgezeichneten Daten.

Aus verfassungsrechtlicher Sicht geböte diese Maßgabe zweierlei: Zum einen müsste der Gesetzgeber, wollte er den Einsatz von Unfalldatenspeichern anordnen, ein zwingendes Beweisverwertungsverbot von mittels Unfalldatenspeichern gewonnenen Daten statuieren, und zwar im Hinblick auf solche Daten, die nicht im Zusammenhang mit einem Unfall stehen. Mit anderen Worten müsste der Hilfssheriff, der umfassend über das – ggf. auch vorschriftswidrige – Verhalten des Fahrers Auskunft geben könnte, in technisch wirksamer Weise vom Beifahrersitz verbannt werden⁴⁸. Der Gesetzgeber müsste mithin nicht nur die technischen Möglichkeiten, die Aufzeichnungsgeräte heutzutage zu bieten in der Lage sind, erheblich einschränken, um den Geboten der verfassungsrechtlichen Abwägung und insbesondere den Anforderungen des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung Rechnung zu tragen; er hätte auch für den Fall, dass solche Daten gleichwohl aufgezeichnet würden, ein entsprechendes Beweisverwertungsverbot in der StPO zu statuieren.

Daneben wäre der Gesetzgeber gehalten, Vorkehrungen zur Zertifizierung und Kontrolle der Unfalldatenspeicher treffen. Würden diese Geräte zur Klärung von Unfällen eingesetzt, so wäre es Aufgabe des Gesetzgebers sicherzustellen, dass nur getestete Geräte eingesetzt werden, die einwandfrei funktionieren und dauerhaft funktionsfähig sind, vor allem aber Manipulationen keinen Raum bieten; ggf. wäre daher auch eine Art Unfallschreiber-TÜV in Erwägung zu ziehen. Im Übrigen wäre der Gesetzgeber auch gehalten, für eine zuverlässige, manipulationsfreie und flächendeckende Auswertung zu sorgen.

Es ist mithin Aufgabe des Gesetzgebers, dafür zu sorgen, dass nicht alles, was heute in Sachen Unfalldatenspeicher technisch machbar ist, auch tatsächlich verwirklicht wird. Daher wird es die Aufgabe des Gesetzgebers sein, im Zusammenhang mit dem Einsatz von Unfalldatenspeichern das technisch Machbare vom rechtsstaatlich Zulässigen zu trennen und damit auch den Orwell'schen Großen Bruder aus dem Auto fernzuhalten. Eines indes müssen wir hinnehmen: Es ist der europäische, aber auch der deutsche Gesetzgeber, der eine Entscheidung über die Einführung des Unfalldatenspeichers treffen muss. Diese letztlich nach politischen Maßstäben zu treffende Entscheidung kann ihm niemand abnehmen, leider auch nicht der 41. Deutsche Verkehrsgerichtstag.

48 Problematisch erscheint daher der Vorschlag von Hagemeister/Kettler, Ablenkung durch moderne Navigationsgeräte, NZV 2002, 481, 486, auch die Nutzung von Navigationsgeräten durch einen Unfalldatenspeicher aufzuzeichnen.

Unfalldatenspeicher

– Rechtliche Vorbehalte –

Dr. Uwe Graeger, Rechtsanwalt und Notar, Frankfurt am Main

Der Unfalldatenspeicher (UDS) – auch Kurzwegschreiber, Kurzzeitschreiber, Unfallschreiber, Fahrdatenspeicher genannt – steht bereits seit Anfang der siebziger Jahre auf der Agenda der Verkehrsgerichtstage.

Das wohl flammendste Plädoyer für seine Einführung hat der langjährige Präsident des Verkehrsgerichtstages, Dr. Dr. Spiegel, bei der Eröffnung des 28. Verkehrsgerichtstages im Jahre 1990 gehalten¹. Er wies u.a. darauf hin, dass der UDS berechtigte Schadenersatzansprüche des Unfallopfers sicherstelle sowie die Unfallbeteiligten vor ungerechtfertigter Schuldzuweisung und damit auch vor einem Fehlurteil schütze. Die dem Verkehrsofopfer auferlegte Beweislast werde leicht zu einem Rechtsinstitut des Unrechts. Dies sei verhinderbar durch die Einführung des UDS, der seinerseits angesichts seiner unbestreitbaren Beweisintegrität ein neues Rechtsinstitut für mehr Gerechtigkeit darstelle. Die Unanfechtbarkeit der von dem Gerät gesicherten Daten könne als Tatsachenmaterial auch oft eine gerechtere Verständigungsgrundlage bei der außergerichtlichen Regulierung sein.

Im Folgenden ist der zentralen Behauptung und Forderung nachzugehen, dass der UDS der Rechtssicherheit und der Verkehrssicherheit diene².

I.

Die Auffassung, dass der UDS der Rechtssicherheit diene, trifft sicherlich zu. Er ist ein „objektiver Zeuge“. Er gibt u.a. dem Versicherer, dem Anwalt, dem Richter sachlich verlässliche und unanfechtbare Daten an die Hand. Er trägt zur Vereinfachung und Beschleunigung der Unfallregulierung sowie zur Verhinderung von Prozessen bei.

Er ist ein wertvolles Instrument für den Opferschutz und beseitigt oder vermindert zumindest die Beweisnot vor allem des Geschädigten. Er sorgt für

¹ 28. VGT 1990, 16 ff.

² So z.B. Heyer, Verfassungsrechtliche Aspekte der elektronischen Unfalldatenspeicherung, Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages, Reg.-Nr. WF III-121/99, Seiten 12 ff.; Mark Leppich, Friedrich-Alexander-Universität, Erlangen-Nürnberg, Institut für Recht und Technik, Promotion „Der Unfalldatenspeicher im Spannungsfeld von Recht, Technik und Politik“.

eine gerechtere Schuldzuweisung, die sonst bei ergebnisloser Beweisaufnahme auf der Grundlage der Beweislastverteilung erfolgte.

Er hilft nicht nur bei der Rekonstruktion eines Unfallgeschehens, sondern gibt auch dem in einen Unfall Verwickelten die Möglichkeit, bei unberechtigten Beschuldigungen sein sachgerechtes und vorschriftsmäßiges Verhalten objektiv und sicher durch UDS-Daten nachzuweisen.

Diese unbestreitbaren Positiva des UDS reichen jedoch nicht aus, seine obligatorische Einführung durch Gesetz – die Kompetenz hierfür läge bekanntlich bei der EG – zu bejahen.

Vielmehr werfen die Frage nach der Zulässigkeit eines gesetzlich angeordneten Einsatzes von UDS und seine erklärten Zielsetzungen, nämlich Erhöhung der Rechts- und der Verkehrssicherheit – also Prävention und Repression – außer den bereits von Prof. Brenner erörterten verfassungsrechtlichen vor allem straf- und zivilprozessuale sowie datenschutz-, arbeits- und versicherungsrechtliche Probleme auf, die nicht zuletzt auch unter dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu erörtern und zu entscheiden sind.

Zutreffend wurde darauf hingewiesen, es komme darauf an, den Grad des durch den UDS-Einsatz erzielbaren Sicherheitsgewinns zu bestimmen und in ein angemessenes Verhältnis zu den damit verbundenen Kosten, aber auch zu den Freiheitsbeschränkungen des Betroffenen zu bringen. Denn die Verpflichtung zu allgemeiner Nutzung einer Überwachungstechnik, die keine hinreichende Präventionswirkung entfalte, sei unzumutbar und mithin grundrechtswidrig³. Bereits 1981 hatte der Bundesdatenschutzbeauftragte ausgeführt, eine Pflicht zum Einbau und zur Nutzung von UDS sei gerechtfertigt, „wenn der absehbare Erfolg für die Rechtssicherung im Einzelfall und die Verkehrssicherheit für alle die Nachteile überwiegt ...“⁴.

Schon die Bezeichnungen des UDS z.B. als

- „Polizist im Auto“,
- „Spion an Bord“,
- „elektronischer Aufpasser“,
- „eingebaute Selbstanzeige“

zeigen, dass bei den Einwänden und Bedenken gegenüber dem UDS eine Gemengelage zwischen rechtlichen Erwägungen und emotionalen Beweggründen besteht.

3 So Leppich, a.a.O. (Fn. 2).

4 Pressestatement des BfD IV-506/62 vom 29.11.1991, S. 2.

Dr. Spiegel⁵ hatte zwar die Ablehnung des UDS unter Hinweis auf den mitfahrenden „Big Brother“ (Orwell) und Bezeichnungen wie „Spion im Auto“ oder „Gehilfe des Staatsanwalts“ töricht genannt und stattdessen für den UDS die Umschreibung „Gehilfe des Rechts“ reklamiert. Jedoch müssen die Bedenken, die sich insbesondere aus den Notwendigkeiten des Datenschutzes, der Gefahr des „gläsernen Autofahrers“ sowie aus der Erwägung ergeben können, dass jeder Verkehrsteilnehmer sowohl Opfer als auch Schädiger sein kann, durchaus ernstgenommen werden, so dass sich ebenso die Frage eines eventuellen Schutzes vor dem UDS und der Einschränkung der Verwertung der von ihm aufgezeichneten Daten stellt.

Zum Problemkreis „*Schutz personenbezogener Daten*“ ist folgendes anzumerken:

Personenbezogene Daten sind Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder bestimmbarer natürlichen Person (§ 3 Abs. 1 Bundesdatenschutzgesetz). Die natürliche Person ist dann bestimmt oder bestimmbar, wenn sie entweder durch die personenbezogenen Daten eindeutig identifiziert oder mit Hilfe von Zusatzinformationen ermittelt werden kann⁶.

Letzteres ist hier der Fall, denn es reicht aus, dass z.B. über ein Kfz-Kennzeichen oder die Fahrzeugidentifikationsnummer Halter oder Fahrer festgestellt werden können⁷.

UDS-Daten sind somit personenbezogen und besonders sensibel zu behandeln. Auch der Vorsitzende des Gesamtpersonalrats der Berliner Polizei vertrat bei der UDS-Fachtagung am 24./25. September 1998 in Berlin die Auffassung, dass die durch UDS aufgezeichneten und gespeicherten Daten personenbezogene Daten seien, da durch die Verknüpfung der technischen Daten mit den persönlichen Daten im Fahrtenbuch jede Einzelangabe aus dem UDS einer Person zugeordnet werden könne⁸.

Dass die UDS-Daten nicht *primär* personen-, sondern fahrzeugbezogen sind⁹, ist von untergeordneter Bedeutung. Entscheidend ist vielmehr, dass der UDS-Einsatz im Ergebnis dann doch dazu führt, dass der Betroffene selbst das Material liefert, das ihm zur Last gelegt werden kann.

Damit stellt sich auch die Frage nach der *Beweisverwertung* sowohl in straf- und ordnungswidrigkeitenrechtlicher, als auch in zivilrechtlicher Hinsicht:

5 28. VGT 1990, 16 ff., 19.

6 Aufhauser/Hindinger-Back, Bundesdatenschutzgesetz, 1996, S. 89.

7 Payer, Datenschutz und Verkehrsrecht, 33. VGT 1995, 211 ff., 212.

8 Bericht Peter Trapp über: „UDS aus Sicht des Gesamtpersonalrates“.

9 Worauf Schmidt-Cotta, Rechtliche und politische Aspekte der Unfalldatenspeicherung, VUF 2000, 306, hinweist.

Vor allem unter den Aspekten, dass die UDS-Daten, wie dargelegt, personenbezogen sind und Fahrzeugführer nicht nur entlasten, sondern auch belasten können, und dass in den Fällen, in denen der UDS nach einem Unfall gemäß § 94 StPO von der Polizei oder der Staatsanwaltschaft beschlagnahmt oder sichergestellt wird, der Verwender des UDS seine Entscheidungsfreiheit darüber verliert, ob er die UDS-Daten zur Beweisführung verwenden will oder nicht, liegt die Forderung nach einem Beweisverwertungsverbot nahe.

Ein solches allgemeines Verwertungsverbot wäre zwar aus hiesiger Sicht wünschenswert, ist jedoch wohl kaum zu erreichen, denn zur Bejahung der Frage, ob UDS-Daten als Beweismittel im Strafprozess verwertet werden dürfen, werden insbesondere folgende, weitestgehend stichhaltige Argumente herangezogen¹⁰:

- Ein mit der Herausgabe der UDS-Daten eventuell verbundener verfassungsrechtlich bedenklicher Zwang zur Selbstbezichtigung wird verneint, was auch Prof. Brenner bereits dargelegt hat.
- Weiter wird angeführt, die Zulässigkeit der Verwertung der UDS-Daten ergebe sich auch aus der Analogie zum Fahrtschreiber (§ 57 a StVZO), der zulässigen Verwertung der Flugschreiberdaten und der Datenaufzeichnung der Lokomotiven sowie aus der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zur Zulässigkeit der Fahrtenbuchauflage gemäß § 31 a StVZO.
- Ferner wird auf § 142 StGB verwiesen, der den Kraftfahrer im Interesse der Gewährleistung zivilrechtlicher Ersatzansprüche u.U. auch dazu zwingt, behördliche Feststellungen zum Unfall zu ermöglichen.

Unabhängig davon wäre daran zu denken, zugunsten eines Beweisverwertungsverbots in straf- und ordnungswidrigkeitenrechtlicher Hinsicht die Regelung des § 97 Abs. 1 der Insolvenzordnung (InsO) heranzuziehen, die lautet:

„Der Schuldner ist verpflichtet, dem Insolvenzgericht, dem Insolvenzverwalter, dem Gläubigerausschuss und auf Anordnung des Gerichts der Gläubigerversammlung über alle das Verfahren betreffenden Verhältnisse Auskunft zu geben. Er hat auch Tatsachen zu offenbaren, die geeignet sind, eine Verfolgung wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit herbeizuführen. Jedoch darf eine Auskunft, die der Schuldner gemäß seiner Verpflichtung nach Satz 1 erteilt, in einem Strafverfahren oder in einem Verfahren nach dem Gesetz über Ord-

¹⁰ Siehe hierzu zusammenfassend Jung, ADAC-Fachgespräch „Unfalldatenschreiber“ (UDS) am 04.11.1993, DAR 1994, 14 ff.

nungswidrigkeiten gegen den Schuldner oder einen in § 52 Abs. 1 der Strafprozessordnung bezeichneten Angehörigen des Schuldners nur mit Zustimmung des Schuldners verwendet werden.“

Hier ist also eine grundsätzlich unbeschränkte und umfassende Aufklärungspflicht des Schuldners, abgemildert durch ein straf- und ordnungswidrigkeitenrechtliches Verwertungsverbot, statuiert.

Der Schaffung einer dem § 97 InsO nachgebildeten Regelung für den UDS steht m.E. jedoch der spezifisch insolvenzrechtliche Charakter der genannten Vorschrift entgegen:

- Der Schuldner im Insolvenzverfahren steht zu den Gläubigern in einem besonderen Pflichtenverhältnis, wonach das Interesse des Gläubigers auf vollständige Ermittlung und Verwertung der Masse Vorrang hat¹¹.
- Die umfassende Auskunftspflicht des Schuldners ist eine Folgewirkung seiner persönlichen Haftung und eine der Zeugenpflicht vergleichbare Pflicht¹², deren Einhaltung nach § 98 InsO, nämlich durch eidesstattliche Versicherung, zwangsweise Vorführung und Anordnung von Haft, erzwungen werden kann.
- Während dem Schuldner ein festumrissener Kreis von Auskunftsberechtigten – nämlich Insolvenzgericht, Insolvenzverwalter, Gläubigerausschuss und Gläubigerversammlung – gegenübersteht, wären der Kreis und die Zahl derjenigen, die berechtigt und/oder interessiert wären, UDS-Daten zu erhalten – z.B. Unfallgegner, Polizei, Bußgeldstelle, Staatsanwaltschaft, Straf- und Zivilgerichte, Arbeitgeber, Versicherungsgesellschaften u.a. – wesentlich größer und heterogener.
- Da das Beweisverwertungsverbot im Rahmen des § 97 InsO ein – auch verfassungsrechtlich notwendiges¹³ – Korrektiv der umfassenden Auskunftspflicht des Schuldners ist, jedoch keine gesetzliche Pflicht zum Einbau eines UDS und zur Herausgabe der von ihm gespeicherten Daten besteht, wird man m.E. auch kein straf- und ordnungswidrigkeitenrechtliches Beweisverwertungsverbot bezüglich UDS-Daten in Anlehnung an § 97 InsO statuieren können.

Auch im Zivilrecht ist die Frage nach der Beweisverwertung zu beantworten:

Generell wird man wohl davon ausgehen können, dass – unter Zugrundelegung der allgemeinen Beweislast- und Verwertungsregeln – auch im Zivilprozess der UDS als zulässiges Beweismittel anzusehen ist.

11 MünchKomm. InsO-Passauer, 2001, § 97, Rn. 15.

12 Smid, InsO, 2. Aufl., 2001, § 97, Rn. 2

13 Vgl. dazu Smid, a.a.O., § 97, Rn. 8.

Von Bedeutung in diesem Zusammenhang ist die ab 1. Januar 2002 geltende Neuregelung der Urkundenvorlegungspflicht nach § 142 Abs. 1 ZPO. Nach dieser Vorschrift kann das Gericht anordnen, dass eine Partei oder ein Dritter die in ihrem bzw. seinem Besitze befindlichen Urkunden und sonstigen Unterlagen, auf die sich eine Partei bezogen hat, vorlegt.

UDS-Speicherungen dürften ohne weiteres als „sonstige Unterlagen“ im Sinne von § 142 Abs. 1 ZPO zu qualifizieren sein, da unter diesen Begriff auch Bild-, Daten- oder Tonträger fallen, selbst wenn das Gericht deren Inhalt nicht ohne technische Hilfsmittel wahrnehmen kann¹⁴.

Wenn und soweit eine Partei einer ordnungsgemäßen Anordnung des Gerichts vorwerfbar nicht folgt, würdigt letzteres den Ungehorsam der Partei gemäß § 286 ZPO frei¹⁵.

Zu einem ähnlichen Ergebnis kam man schon bisher über den – von der analogen Anwendung der Regeln über die Beweiswürdigung bei Vereitelung des Urkundenbeweises ausgehenden – faktischen Druck auf den Unfallgegner, Fahrer oder Halter, Daten preiszugeben¹⁶. Denn das Gericht konnte bereits nach den erwähnten Regeln bei Verweigerung der Herausgabe von Daten, also bei „Beweisvereitelung“, die Behauptungen des Beweisführers in freier Beweiswürdigung gemäß §§ 286, 287 ZPO und gemäß dem nach h.M. anwendbaren Rechtsgedanken der §§ 427, 444 ZPO als bewiesen ansehen.

Bezüglich des Problemkreises „Beweisverwertung“ ist zusammenfassend festzustellen, dass, wenn es zu einer gesetzlichen Regelung käme, festgelegt werden sollte, dass UDS-Aufzeichnungen entsprechend den ursprünglichen Intentionen¹⁷ nur zu Zwecken des zivilrechtlichen Schadenausgleiches – Durchsetzung und Abwehr von Schadenersatzansprüchen¹⁸ – und zur Klärung einer eventuellen strafrechtlichen Verantwortlichkeit für die Tötung oder schwere Körperverletzung eines Menschen verwertet werden dürfen.

Über die bereits früh aufgestellte Forderung, dass der UDS nicht zur Verkehrsüberwachung und zum Nachweis folgenloser Verkehrsverstöße benutzt werden sollte, scheint weitgehende Übereinstimmung zu herrschen.

Betrachtet man nun kurz den Problemkreis „UDS im Versicherungsrecht“, so wird man m.E. der Auffassung zustimmen können, dass eine Verpflichtung oder Obliegenheit des Versicherungsnehmers gegenüber seinem Versicherer zur Herausgabe von Daten eines freiwillig eingebauten UDS gemäß §§ 34

14 Baumbach/Lauterbach, ZPO, § 142, Rn. 10.

15 Baumbach/Lauterbach a.a.O., Rn. 27.

16 Schmidt-Cotta, a.a.O. (Fn. 9), S. 304.

17 Spiegel, 28. VGT 1990, 16 ff., 18.

18 Wie das bereits von Vogt, Unfall- oder Datenschreiber, NZV 1991, 261 f. angedacht wurde.

VVG, 7 I Nr. 2 S. 3 AKB nicht zu bejahen sei, und dass das Versicherungsunternehmen, das von USD-Daten profitieren wolle, dies im Versicherungsvertrag und unter Vereinbarung einer Gegenleistung verankern müsse¹⁹. Gegenstand der Auskunftspflicht nach § 34 VVG ist nämlich das Erteilen von „Auskünften“ und nicht die Herausgabe von Datenträgern zur Auswertung. Letzteres gilt auch für die Aufklärungspflicht gemäß § 7 AKB, die sich in erster Linie, wenn auch nicht ausschließlich, nach den Fragen in den Schadensanzeigeformularen der Versicherer richtet.

Allerdings ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass für die Versicherung der Datenbesitz allein ohne die Einwilligung des Betroffenen gemäß § 4 Abs. 1 Halbsatz. 2 des Bundesdatenschutzgesetzes praktisch ohne Wert wäre.

Was die Gegenleistung des Versicherungsunternehmens angeht, so kämen in erster Linie eine Beteiligung an den Kosten für die Anschaffung des UDS, die Übernahme der Auswertungskosten, die Gewährung von Prämiennachlässen und eine Beitragsrückvergütung bei z.B. einjähriger Unfallfreiheit in Betracht.

Die notwendigerweise gedrängten Ausführungen zum Themenkomplex „*UDS als Beitrag zur Rechtssicherheit*“ möchte ich nicht ohne einen Hinweis auf die *kollektivarbeitsrechtlichen Aspekte* im Zusammenhang mit dem Einsatz von UDS schließen:

Plant die Unternehmens- bzw. Behördenleitung die Einführung des UDS im Fuhrpark, steht dem Betriebs- bzw. Personalrat ein Mitbestimmungsrecht nach §§ 87 Abs. 1 Nr. 6 BetrVG, 75 Abs. 3 Nr. 17 BPersVG (Verwaltungsüberwachung) und möglicherweise auch nach §§ 87 Abs. 1 Nr. 7 BetrVG, 75 Abs. 3 Nr. 11 BPersVG (Unfallverhütung) zu.

Das der Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes *dienende* Arbeitsschutzgesetz könnte eine Rechtspflicht zur Einführung des UDS, vor allem im Flottenbereich, der eine nicht unerhebliche Unfallschadenquote aufweist, begründen²⁰.

II.

Wenden wir uns nun näher der Behauptung zu, das UDS diene der *Verkehrssicherheit*, sein Einsatz führe zu disziplinierterem und vorsichtigerem Fahren, wirke also präventiv.

¹⁹ Schmidt-Cotta, a.a.O., S. 305

²⁰ Schmidt-Cotta, a.a.O., VUF 2001, S. 20

Ob dem tatsächlich so ist, ist von grundlegender Bedeutung für die Bejahung oder Verneinung einer gesetzlichen Einführung des UDS. Denn wie bereits eingangs meines Referats festgestellt, wäre eine Verpflichtung zur allgemeinen Nutzung des UDS ohne hinreichenden Präventiveffekt unzumutbar und rechtswidrig.

Im partiellen Gegensatz zu Prof. Sabow bin ich der Auffassung, dass die verkehrssicherheitsfördernde und präventive Wirkung des UDS (noch) nicht ausreichend festgestellt ist, und stütze diese Skepsis insbesondere auf folgende wörtliche Zitate aus zwei Studien und deren Auswertung:

1. „Das Projekt (Anm. des Verf.: »Fahrdatenspeicher FDS und Junge Fahrer«) geht von der Hypothese aus, dass ein Fahrdatenspeicher (FDS) im Fahrzeug den Fahrer dazu veranlasst, disziplinierter und vorsichtiger zu fahren (Präventionseffekt) ... Das Fahren mit einem FDS im Privat-Pkw zeigt bei jungen männlichen Fahrern (im Untersuchungszeitraum überwiegend im Alter zwischen 19 und 25 Jahren) keine nachweisbar positive Wirkung auf das Verkehrsverhalten: Weder nimmt die Gesamtzahl kritischer Ereignisse (Unfälle und Verkehrsverstöße) ab, noch die Häufigkeit von Unfällen einer relevanten Schadenshöhe (Personen- oder Sachschaden ab 1.000 DM), noch die Höhe des dabei entstandenen Sachschadens, noch die Häufigkeit von registrierten Verkehrsverstößen (Ordnungswidrigkeiten mit Verwarnungsgeld oberhalb von 30 DM oder mit Geldbußen ab 80 DM oder Verkehrsstraftaten)²¹.“
2. „Der vorliegende Bericht lässt erkennen, dass die an den Einbau des Fahrdatenspeichers (FDS) geknüpfte Erwartung einer deutlichen Reduktion von Unfall- und Deliktzahlen nicht erfüllt worden ist. Dieses Hauptergebnis der Untersuchung wurde in jeder Hinsicht abgesichert. ... Nach Abschluss der Untersuchungen kann als zweifelsfrei nachgewiesen gelten, dass der bloße Einbau eines FDS, d.h. ohne Einbettung in einen umfassenderen Präventionskontext edukativer oder kontrollierender Maßnahmen, keine signifikanten Wirkungen im Verhalten oder Unfallgeschehen nach sich zieht“²².
3. „Im Projekt »Moderne Verkehrstechnologie – Fahrdatenspeicher FDS und Junge Fahrer« konnte – entgegen aller vorheriger Erwartung – kein Präventionseffekt in befriedigendem Umfang nachgewiesen werden. Dies liegt nach heutiger Erkenntnis an dem Umstand, dass in diesem

21 Wirksamkeitsstudie zum Projekt „Moderne Verkehrssicherheitstechnologie-Fahrdatenspeicher FDS und Junge Fahrer“, Kurzbericht vom 30.08.2002, Seiten 1 und 3.

22 Wirksamkeitsstudie a.a.O. (Fn. 21), Auswertung des Forschungsprojektes vom 16.09.2002, Ziff. 3a) und b).

Projekt der Fahrdatenspeicher selbst, in seiner Black Box-Version als alleiniger Wirkungsfaktor im Fokus stand, ohne Einbindung etwa in die institutionellen Rahmenbedingungen eines Unternehmens oder einer Behörde, mit ihren verschiedenen Möglichkeiten und Strukturen der Herstellung von Verbindlichkeit und Informationsaustausch; oder ohne die Verknüpfung mit Anreizen, die ein Sich-Einlassen auf den Fahrdatenspeicher hätten 'anfüttern' können ... (Anm. d. Verf.: Eine breitere Nutzung des UDS) „ist denkbar, wenn man den Einsatz des Fahrdatenspeichers mit Anreizsystemen verknüpft. Die Befragungsergebnisse ergeben konkrete Anhaltspunkte dafür, dass eine größere Gruppe junger Fahrer den Einbau des Fahrdatenspeichers erst in Erwägung ziehen würde, wenn dies etwa mit niedrigeren Versicherungsprämien oder mit der Möglichkeit eines früheren Fahrerlaubniserwerbs einher ginge“²³.

Diese Zitate zeigen, dass der bloße Einbau und die bloße „Anwesenheit“ eines UDS im PKW praktisch keine präventiven Wirkungen zeitigen, und dass die Einbindung der Fahrer in ein Arbeits- oder Dienstverhältnis sowie besondere Anreize, z.B. in Form von reduzierten Versicherungsprämien oder der Möglichkeit eines vorgezogenen Fahrerlaubniserwerbs, hinzutreten müssen.

Die unbestreitbar positiven Ergebnisse bei Berufskraftfahrern aufgrund von Versuchen bei Fahrzeugflotten vor allem der Polizei und des Bundesgrenzschutzes, bei Speditionsbetrieben sowie bei Bus- und Taxiunternehmen können m.E. nicht auf den Bereich der Privatfahrer übertragen werden, denn:

- Fahrzeuge aus Fahrzeugparks sowie Polizei- und Bundesgrenzschutz-Fahrzeuge weisen in aller Regel eine höhere Kilometerleistung und ein wesentlich höheres Unfallrisiko als private Fahrzeuge auf.
- Einsatzfahrzeuge mit Sonderrechten sind besonders gefährdet.
- Bei vom Arbeitgeber oder Dienstherrn überlassenen Fahrzeugen legen das Wissen um die Nachweisbarkeit eines Fehlverhaltens durch den UDS sowie die daraus resultierenden Nachteile (Regressforderungen und/oder Disziplinarmaßnahmen) dem Fahrer ein vorsichtigeres Fahrverhalten nahe.
- Bei privat genutzten Pkw „ziehen“ die vorgenannten Regress- und Disziplinierungsmöglichkeiten nicht. Da jeder selbstverschuldete Schaden den Fahrer und Eigentümer finanziell belastet, wird er bereits im eigenen Interesse vorsichtig fahren, so dass ein UDS hier kaum erzieherische Effekte haben dürfte.

23 KriSis – Kritische Situationen im Blickfeld des Fahrdatenspeichers, Ergebnisbericht 22. 10. 2002, S. 38.

Nicht außer acht zu lassen ist auch die Tatsache, dass viele Kfz-Führer sich durch das „Mitfahren“ eines UDS einem psychischen Druck und einer externen Überwachung mit Hilfe der Elektronik und damit einer zusätzlichen Belastung ausgesetzt fühlen, zumal sie kontinuierlich auf die Gefahr eines Unfalls und auf die eigene Verletzbarkeit hingewiesen werden, was wiederum die Motivation des Fahrers und seine Akzeptanz des UDS beeinträchtigt.

III.

Schließlich ist mit *Blick in die Zukunft* zu berücksichtigen, dass noch Klärungsbedarf bezüglich weiterer Einsatzmöglichkeiten und -notwendigkeiten des UDS vor allem aufgrund folgender Anregungen und Forderungen besteht:

- Da die Unfallanalyse beim zukünftigen rein digitalen EG-Kontrollgerät nur noch in deutlich eingeschränkter Form möglich sein wird, könnte sich die Frage stellen, ob eine Ergänzung oder ein Ersatz dieses Gerätes durch eine UDS-Lösung geschaffen werden sollte²⁴.
- Weiter wurde die Frage gestellt, ob der UDS als spezial-präventive Auflage für straffällig gewordene Autofahrer in Betracht kommt²⁵.
- Ganz aktuelle Anregungen und Forderungen richten sich auf den Einsatz von UDS in Verbindung mit Fahrerassistenz-Systemen: So wird als „unerlässliches Minimum“ deklariert, in Navigationsgeräte Black Boxes für „die letzten Minuten“ einzubauen, damit überhaupt eine Chance bestehe nachzuweisen, dass die Nutzung des Navigationsgerätes während der Fahrt zum Unfall beigetragen hat²⁶.
- Weiter könnte der FDS eine neue Bedeutung dadurch erhalten, dass er sowohl die relevanten Funktionen der Fahrerassistenzsysteme als auch das Verhalten des Fahrers aufzeichnet.
- Schließlich nennt der bereits zitierte, im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Gewerblichen Berufsgenossenschaften erstellte Ergebnisbericht „Kritische Situationen im Blickfeld des Fahrdatenspeichers“ vom 22. Oktober 2002²⁷ einige Eckpunkte eines Anforderungsprofils für einen „praktikablen und kommunikativ starken“ Fahrdatenspeicher, der auch ohne gesetzliche Regelung eine Durchsetzungschance hätte und verkehrssicherheitsfördernd wirken könnte:

24 Schmidt-Cotta, a.a.O., VUF 2001, 304.

25 Schmidt-Cotta, a.a.O., VUF 2001, 21.

26 Hagemeyer/Kettler, Ablenkung durch moderne Navigationssysteme, NZV 2002, 481 ff., 486.

27 Auf den dortigen Seiten 38/39.

- Möglichkeit zur Abfrage verschiedener Daten und Einstellung individueller Profile,
- Lieferung unmissverständlicher Daten, die das eigene derzeitige Fahrverhalten positiv bestätigen oder Anlass geben, es zu ändern,
- Beitrag zur Fahrstiloptimierung und zum „Verkehrs-Flow-Management“,
- Möglichkeit zur Ankoppelung an Navigations- und Informationssysteme.

IV.

Nimmt man nun eine Abwägung insbesondere zwischen dem Nutzen des UDS einerseits und dem Maße der Beeinträchtigung seines Nutzers vor, so stehen den unbestreitbaren Vorteilen des UDS Bedenken gegenüber, die sich u.a. beziehen auf:

- den *Datenschutz* (der UDS liefert personenbezogene Daten),
- den Gesichtspunkt der *Selbstbelastung* (der Betroffene liefert ggf. selbst das Material, das ihm zur Last gelegt werden kann),
- die *nicht ausreichende Präventionswirkung* des UDS und
- die Tatsache, dass mangels derzeit größerer Verbreitung des UDS noch *keine gesicherten forensischen Erkenntnisse* vorliegen.

Die erwähnte Abwägung und die geschilderten Bedenken führen m.E. dazu, dass zumindest derzeit keine gesetzliche Einführung des UDS, sondern ein Einbau und Einsatz lediglich auf freiwilliger Basis und möglichst verbunden mit Anreizen – wie z.B. Beteiligung an den Anschaffungskosten, niedrigere Versicherungsprämien und Kfz-Steuer sowie die Möglichkeit eines vorgezogenen Fahrerlaubniserwerbs – empfohlen werden kann.

Diese Empfehlung stellt kein Verdikt des UDS dar, sondern trägt dazu bei, die Akzeptanz des UDS zu steigern und seine weiteren Einsatzmöglichkeiten und -notwendigkeiten abzuklären. Die Empfehlung entspricht der Vorstellung und dem Leitbild vom mündigen Bürger, dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und der bewährten Übung, für Neuregelungen und deren Akzeptanz zunächst durch Aufklärung, Belehrung und Appelle zu werben und gesetzlichen Zwang erst als ultima ratio einzusetzen.

Unfalldatenspeicher

– Erfahrungen mit dem Unfalldatenspeicher –

Prof. Dr.-Ing. Günter Sabow, Vorsitzender des IVU,
Institut für Verkehr und Umwelt e. V., Stuttgart

1. Eine Sicherheitsbetrachtung aus Sicht der Europäischen Kommission

Unter dem Oberbegriff der Interoperabilität hat die Generaldirektion Energie und Transport der Europäischen Kommission eine intensive Diskussion zu der Frage initiiert, wie sich neue Technologien in der Verkehrsinfrastruktur nutzbar machen lassen.

Das Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik verdeutlicht die sich damit ergebenden Herausforderungen und erläutert ausführlich die Inhalte, die sich bis zum Jahr 2010 für das europäische Verkehrssystem ergeben. An erster Stelle steht zwar die zunehmende Überlastung der Verkehrsinfrastruktur, allerdings nimmt daneben der Aspekt der Verkehrssicherheit eine zentrale Stellung ein. Im Hinblick auf den Einsatz neuer Technologien und in diesem Zusammenhang den Einsatz der Blackbox für die Straßenverkehrssicherheit definiert das Weißbuch folgendes:

„Die technologischen Entwicklungen ermöglichen es auch, die üblichen Kontroll- und Sanktionsmethoden mit Hilfe des Einsatzes automatischer Mittel und von Bordgeräten als Fahrhilfen zu verschärfen. In dieser Hinsicht werden – wie schon für die anderen Verkehrsträger – durch den Einbau von Fahrdatenschreibern, der früher oder später die Regel sein wird, die Parameter gespeichert werden können, mit denen die technischen Ursachen von Unfällen geklärt werden können. Dadurch werden die Kraftfahrer zur Verantwortung gezogen, die Gerichtsverfahren infolge von Unfällen beschleunigt, deren Kosten vermindert und es können wirksamere Vorbeugemaßnahmen getroffen werden.“

Als ein besonderes Problem ist im Weißbuch die Auswertung von Unfalluntersuchungen dargestellt. Aus dieser Sicht geht es zurzeit bei den Ermittlungen, die die Justizbehörden bzw. die Versicherungen anstellen, in erster Linie darum, die Unfallschäden zu beheben und die Haftungsfragen anhand der vom Gesetzgeber vorgesehenen Bestimmungen zu klären. Doch diese Ermittlungen können nicht unabhängige technische Untersuchungen ersetzen, die zunehmend als notwendig angesehen werden und in Europa und in den Vereinigten Staaten allmählich aufkommen. Mit deren Ergebnissen sollen die Ursachen von Unfällen bestimmt und die Rechtsvorschriften verbessert werden.

Auch in diesem Zusammenhang ist künftig ein starker Bezug zur Nutzung von Unfall- bzw. Fahrdatenspeichern zu erkennen.

2. Technologie und Funktionalität des Kienzle UDS

Aus den aktuellen Informationsunterlagen von Siemens VDO ist ersichtlich, in welcher Dimension und Funktion man sich das im Auto nachträglich eingebaute bzw. serienmäßig integrierte und entsprechend angeschlossene Speichergerät vorstellen kann; die nachfolgenden Abbildungen verdeutlichen die heutige und künftige Technologie, die damit Möglichkeiten des Unfallmanagements eröffnet: Der Unfalldatenspeicher

- erkennt und speichert Kollisionen; er hilft, unnormale Beanspruchungen des Fahrzeuges und Schäden am Fahrzeug zu erkennen.
- liefert mit den gespeicherten Daten Informationen zur Klärung des Unfallherganges und erleichtert hierfür die Beweisführung.
- wirkt präventiv, d. h. er reduziert die Unfallhäufigkeit. Nicht nur die Anzahl der Unfälle geht zurück, sondern auch deren Schwere.
- ist ein äußerst effektives Führungsinstrument und kann als Basis für ein Fahrerbonussystem genutzt werden.
- erlaubt mit Fahrer-ID und Remote Datenextraktion, die Feststellung der Fahrzeugposition und ein Online-Unfall-/Notfallmanagement.

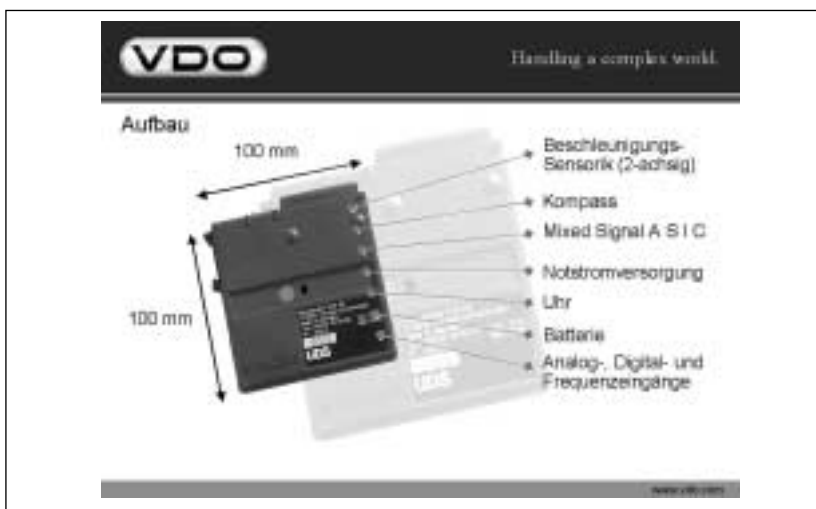




Bild 2

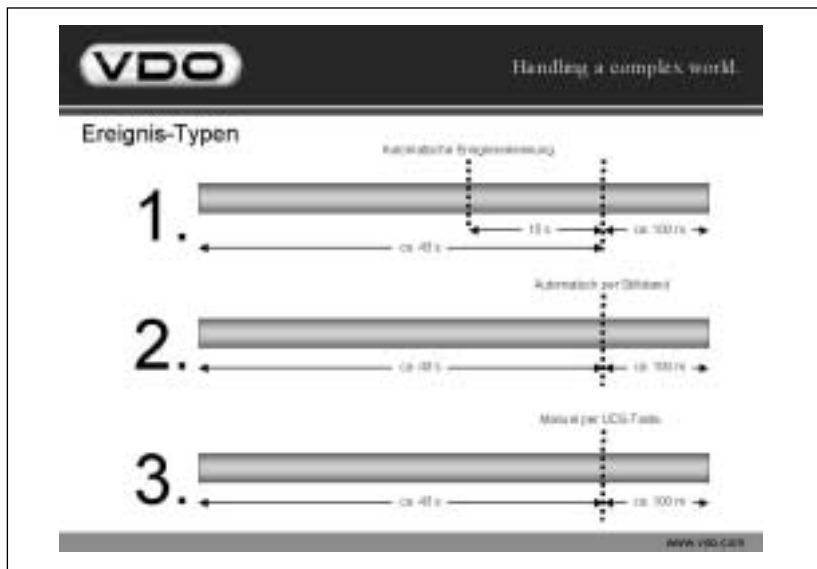


Bild 3

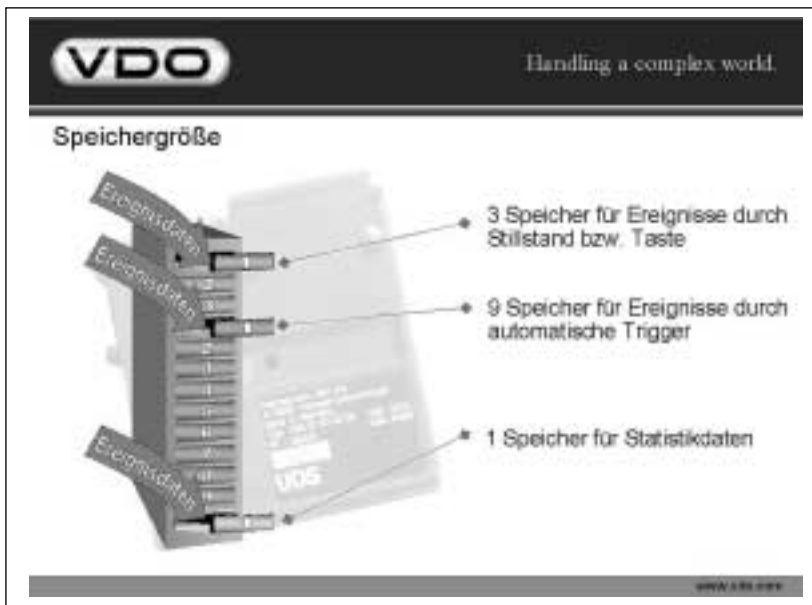


Bild 4

3. Unfallprävention und Unfallkostensenkung als Strategie in Fahrzeugflotten am Beispiel der Winterthur Versicherung

Accident Research der Schweizer Versicherungsgruppe Winterthur Versicherung beschäftigt sich schon seit geraumer Zeit mit dem Unfalldatenspeicher (UDS) der Siemens VDO. Dabei galt der erste Gedanke natürlich der Schaffung von Klarheit in Verkehrsunfällen. So konnte in diversen Crashversuchen der Gehalt und die Qualität der Daten hinsichtlich einer realitätsbezogenen und präzisen Unfallrekonstruktion erprobt werden. Bald wurde auch der mögliche Präventiv-Effekt erkannt, der insbesondere für Flotten ein großes Wirkungspotential zu haben schien und entsprechend den Ergebnissen aus verschiedenen Projekten in der Größenordnung bis zu 30% Unfallreduktion erbrachte – verbunden mit erheblichen Kostensenkungen. Accident Research der Winterthur Versicherungen¹ wurde nach

¹ Vgl. Dipl.-Ing. Anton Brunner, Leiter Unfallforschung, Winterthur

dieser Einsicht bezüglich Einsatz und Effizienz des Unfalldatenspeichers vor allem im Flottenbereich tätig und initiiert bis heute in verschiedenen Ländern Europas Projekte mit dem UDS:

Die Polizei in Rotterdam hatte im Jahr 2000 das Problem einer hohen Schadensfrequenz. Diese belastete das Arbeitsklima, das Image und das Verhältnis zum Versicherer „Winterthur“. Zusammen mit der Winterthur Accident Research wurde ein Projekt zur Reduktion von Personen- und Fahrzeugschäden gestartet. Als Kernelement der Präventionskampagne wurde der UDS der Siemens VDO eingesetzt, als Hauptziel wurde eine Reduktion der Personen und Fahrzeugschäden formuliert. In einem Aktionsplan waren neben dem Einbau des UDS in vorerst 100 Fahrzeugen der Polizei auch Information, Sensibilisierung und gezielte Ausbildung enthalten. Eine erste Auswertung ein halbes Jahr nach dem Einbau zeigte, dass dank aller ergriffenen Maßnahmen eine Reduktion der gemeldeten Schadensereignisse um 25% erzielt werden konnte. Aufgrund der erfolgreichen ersten Phase des Projektes wurde beschlossen, die restlichen 600 Fahrzeuge der Rotterdamer Polizei ebenfalls mit UDS auszurüsten.

In Mailand konnten im Jahr 2001 zwei private Flottenbetreiber von der präventiven Wirkung des UDS überzeugt werden. Im Rahmen dieses Pilotprojektes konnte die Winterthur Assecurazioni in Italien zusammen mit der Winterthur Accident Research zum ersten Mal auch Unfalldatenspeicher in einer privaten Flotte einsetzen. Die meisten der 150 für einen Einbau vorgesehenen Fahrzeuge sind heute bereits ausgerüstet, so dass erste Auswertungen vorgenommen werden können. Unter den Fahrzeugen befinden sich 80 kleine bis mittelgroße Transporter zur Verteilung von Essen an Schulen in Mailand und 70 Liniebusse einer Busgesellschaft.

Im Jahr 2002 wurde die Motorfahrzeugversicherung der Winterthur Versicherungen Schweiz aufgrund der hohen Schadensbelastungen vieler ihrer Flotten auf die Aktivitäten der Winterthur Accident Research aufmerksam. Mit der Erfahrung aus den Flotten in Rotterdam und Mailand wurde das Projekt „Fahrdatenspeicher für Flotten“ gestartet. In einem Vorpilot-Projekt mit sechs Fahrzeugen einer privaten Flotte wurden verschiedene Flottenmanagement Produkte getestet, wobei sich der UDS für viele Flotten als optimale technische Lösung für die Verbesserung der Schadensbelastung herausstellte. Diverse Flotten des Winterthur Portfolios haben unterdessen Interesse bekundet, mit dem UDS als Kernelement gegen die hohe Schadensbelastung vorzugehen. Die Winterthur Versicherungen beteiligen sich an diesen Bemühungen einerseits mit Supportleistungen und der Vermittlung von Know-how, andererseits aber auch mit einer interessanteren Prämiengestaltung für diese Flotten.

Aktivitäten in anderen Ländern mit einer Präsenz der Winterthur sind geplant und sollen in naher Zukunft gestartet werden. So meldet zum Beispiel die Winterthur Spanien großes Interesse an, gerade im Flottenbereich mit dem UDS aktiv zu werden.

4. Der Fahrdatenspeicher (FDS) im privaten Auto – Erfahrungen aus dem IVU-Projekt „FDS und Junge Fahrer“

Im Jahr 1996 begannen zunächst in kleinem Kreis Gespräche und Überlegungen, wie mit der Technologie des Kienzle UDS – einem damals neuartigen elektronischen Unfalldatenaufzeichner – im Bereich der Verkehrssicherheit auch bei privaten Autos sinnvoll agiert werden könnte.

Verschiedene durchaus ernsthafte Faktoren machten es allerdings schwierig, eine vorbehaltlose, konstruktive und verkehrssicherheitsorientierte Diskussion zu führen. Hier spielte herein, dass damals wie heute mit dem Kienzle UDS ein Technologie-Monopol gegeben war, und dass zumindest zum damaligen Zeitpunkt die Möglichkeit einer Datenaufzeichnung im privaten Auto zur Vorstellung des „Gläsernen Autofahrers“ oder zum Bild des „Polizisten als Beifahrer“ und damit zu einer starken Emotionalisierung führte.

Auf der anderen Seite war im Zusammenhang mit dem UDS vor allem von staatlicher Seite ein deutliches und zunehmendes Interesse erkennbar,

- die Unfallanalyse und die Beweismittelsicherung wirtschaftlicher und präziser zu strukturieren
- sowie angesichts einer Stagnation bei der zielgruppenorientierten Reduktion schwerer Unfälle möglichst neue Präventionseffekte durch höhere Sensibilisierung und Selbstdisziplinierung des Fahrers gegenüber den geltenden Verkehrsregeln und Sicherheitsmaßstäben zu generieren.

Es zeigte sich rasch, dass man diesem hohen verkehrspolitischen Anspruch allein im Rahmen einer Diskussion nicht gerecht werden konnte, sondern dass die entscheidenden Fragen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Akzeptanz und Präventionswirkung des UDS nur durch Fakten und Erfahrungen aus Feldversuchen zu beantworten waren. Erfreulicherweise war es dem IVU zunächst als Projektinitiator und im weiteren als Projektleitstelle in kurzer Zeit möglich, für die Durchführung des Europäischen Verkehrssicherheits-Projektes „Unfallprävention durch moderne Fahrzeugsicherheitstechnologie – Fahrdatenspeicher und Junge Fahrer“ einen umfassenden und kompetenten Trägerkreis mit wichtigen Partner- und Patenschaften zu etablieren.

Wirtschaftlichkeit durch FDS-Technologie erhöht – Akzeptanzfrage geklärt – Unfallprävention möglich

Die aus den Projektuntersuchungen² gewonnenen quantitativen Ergebnisse und qualitativen Erfahrungen verdeutlichen, dass mit der heutigen und künftigen Technologie des UDS / FDS zwei wichtige Nutzeffekte erreicht werden können:

Erstens die präzisierte Beweismittelsicherung nach einem Unfall, und zweitens unter bestimmten Voraussetzungen eine höhere Verantwortlichkeit des Fahrers im Sinne einer Unfallvermeidung. Damit entsteht in mehrfacher Hinsicht ein hoher ökonomischer Nutzen für die Volkswirtschaft über eine Senkung der Straßenverkehrs-Unfallfolgekosten, aber auch bereits durch eine Reduzierung der Unfallerrhebung und -behandlung.

Die von verschiedenen Institutionen vermuteten *Akzeptanzprobleme* des privaten Autofahrers gegenüber diesen Geräten konnten im Rahmen des o.g. Projektes in einer fundierten Analyse widerlegt werden. Insgesamt zeigte sich bei den Versuchsgruppen mit 1.500 jungen Fahrern eine eher zustimmende und z. T. sogar deutlich positive Haltung gegenüber dem FDS.

Wie bereits erwähnt wurde, liefern die Bilanzen aus mehreren Flottenprojekten bei gewerblichen und polizeilichen Fuhrparks einen überzeugenden Beweis für präventive und kostendämpfende Effekte im Rahmen betrieblicher Managementsysteme. *Unfallprävention* beim „freien“ privaten Autofahrer ist dagegen wesentlich schwieriger nachzuweisen, wie sich durch eine Wirkungsanalyse im Projekt des KBA gezeigt hat – sie ist aber im Grundsatz und insbesondere bei einer komplexeren Systembetrachtung ebenfalls impliziert.

5. Schlussfolgerungen und Perspektiven:

a) Die Aufzeichnung von Fahr- und Betriebsdaten

Die fortschreitende Komplexität der mechanischen und besonders der elektronischen Komponenten in Kraftfahrzeugen bereitet in der Analyse von Schadensvorgängen sowie auch bei der Behebung von Betriebsstörungen zunehmend Probleme.

Bereits vor Jahren sind deshalb Hersteller von Fahrzeugen und Zulieferer dazu übergegangen, bei der Entwicklung ihrer Komponenten Diagnosesysteme und Fehlerspeicher unterschiedlichster Art zu konzipieren und zu integrieren.

² Vgl. IVU-Projektberichte A (2002) und B/C (2003)

Allen diesen Entwicklungen ist gemeinsam, dass zur Ursachenfindung von Betriebsstörungen oder Schadensfällen die Kenntnis einer großen Zahl peripher Einflüsse und Betriebszustände hilfreiche Informationen liefern kann. Diese Informationen sind für die Fahrzeugentwickler, aber insbesondere für das Wirken und die Verantwortlichkeit der Kfz- und Unfallsachverständigen³ derartig bedeutend, dass auch für die Weiterentwicklung von Fahrzeugen und Komponenten ein Interesse besteht, diese im praktischen Fahrbetrieb auftretenden Bedingungen zu erfassen und für diesen Kreis zur Verfügung zu stellen.

Vor dem Hintergrund einer weiter fortschreitenden Integration der Fahrzeugelektronik scheint es auch unter dem Gesichtspunkt des Verbraucherschutzes zur Durchsetzung berechtigter Ansprüche von Fahrzeughaltern gegen Fahrzeug- und Komponentenherstellern notwendig zu sein, eine „Waffengleichheit“ bei der Informationsgewinnung und Auswertung von Fahr- und Betriebsdaten herzustellen. Hierzu wären unterschiedliche Wege denkbar:

Zum eine könnte durch Freigabe der Auslese- und Auswertungsmöglichkeit für autorisierte unabhängige Sachverständige eine neutrale und unvoreingenommene Instanz geschaffen werden. Mit dieser Institution würde auf Basis der bisher verfügbaren und künftig in den Verkehr kommenden Systeme in Kraftfahrzeugen sowohl für die Analyse von Schadensfällen als auch für mögliche juristische Auseinandersetzungen eine vertrauenswürdige Kompetenz bereit stehen.

Ein anderer Weg wäre die Implementierung von zusätzlichen Speichersystemen (UDS/FDS) zur Erfassung von Fahr- und Betriebsdaten in Kraftfahrzeugen. Derartige Systeme hätten den Vorteil eines differenziert regelbaren Zuganges zu den Informationsinhalten, unabhängig von den Fahrzeugsystemen Anderer. Durch konfektionierte Einbaumöglichkeiten wäre hier mittelfristig eine Verringerung des Aufwandes und damit auch eine Verbilligung von Systemen möglich, die heute unter dem Produktnamen UDS vertrieben werden.

b) Fahrdatenspeicher und Systembetrieb

Mit dem Projekt „Fahrdatenspeicher und Junge Fahrer“ wurden in drei Komplexen, der Akzeptanzanalyse, der Präventionsuntersuchung (Wirksamkeitsstudie des KBA) und bei der Auswertung der Unfalldaten wesentliche und neue Erkenntnisse gewonnen, die in die aktuelle Diskussion um eine Vermin-

³ Vgl. Dipl.-Ing. Jörg Ahlgrimm, Leiter Analytische Gutachten zu Unfall- und Schadensabläufen, DEKRA Automobil GmbH

derung der Unfallgefährdung gerade bei jungen Fahrern einfließen müssen und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen können.

Es wurde aber auch deutlich, dass allein durch die Präsenz des Fahrdatenspeichers die mögliche Präventions-Wirkung nur schwach angesprochen wird und größere Potenziale ungenutzt bleiben. Dies führt im Hinblick auf den Einfluss beim individuellen Autofahrer im Weiteren zu einer differenzierten bzw. alternativen Betrachtung und Entwicklungsrichtung in Anlehnung an die Erfahrungen mit dem FDS im Flottenmanagement: die Integration des Fahrers in ein informativ und/oder restriktiv angelegtes Datensystem. Aufgrund der Projekterfahrungen wird aber einer kommunikativen Technologie des FDS und damit einem positiven Systemansatz der Vorzug gegeben, denn sobald der Fahrer durch den FDS systematisch über sein Fahrverhalten informiert wird, erhöht sich die Wirkung maßgeblich.

c) Vom UDS/FDS zum FDA

Aus der Sicht dieser Perspektive führt der Weg vom UDS (Unfalldatenspeicher) über den FDS (Fahrdatenspeicher) konsequent zum FDA (Fahrerdaten-Assistent).

Eine neue Gerätegeneration ermöglicht entsprechende Funktionalitäten bis hin zu Online-Fahrerprofilen und die Visualisierungen dieser Fahrdaten über Fahrzeugdisplay, PDA und PC.

Die Europäische Union wird im Jahr 2003 auf der Basis dieser künftigen Kommunikationstechnologien und Funktionen ein weiteres umfassendes Blackbox-Projekt aufstellen und ausschreiben, um den gewünschten Fortgang dieser Entwicklung zu standardisieren und zu europäisieren.

Auf dem 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag im Januar 2003 sollten daher auch die bisher nicht definierten nationalen Rechtspositionen für den breiteren Einsatz von UDS/FDS Geräten geklärt und fixiert werden.

Unfallregulierung durch den eigenen Haftpflichtversicherer?

– Verbraucherschutz –

Dr. Eckhart Jung, Rechtsanwalt,
Leitung Juristische Zentrale, ADAC e.V., München

Wer kann nur Bedenken gegen folgendes Modell haben?

Opfer von Crash-Fahrern müssen sich wegen ihres beschädigten Kfz künftig nicht mehr mit der gegnerischen Haftpflichtversicherung herumärtern. Stattdessen wenden sie sich an ihre eigene Haftpflichtversicherung, die zahlt die Reparatur und holt sich anschließend das Geld von der Versicherung des Unfallschuldigen zurück. Dieser fürsorgliche Service der Versicherer ist doch nur zu begrüßen, führt er doch zu einer „Win-Win-Situation“, die Vorteile für alle Beteiligten hat, in der also Täter und Opfer, aber auch die Kfz-Haftpflichtversicherung des Unfallopfers und die des Unfallschuldigen wesentliche Vorteile genießen. Davon profitiert insbesondere der geschädigte Autofahrer, der sich „an seinen vertrauten Versicherer wenden“ kann und „seinen Schaden schneller und unbürokratischer ersetzt“ bekommt, so ein damaliges Vorstandsmitglied des Marktführers Allianz.

Auch der langjährige Leiter der Abteilung Kraftfahrtschaden der Allianz und Chef der Schadenskommission des GDV orientiert sich an den Kundenwünschen:

„Im Vordergrund der Kundenwünsche steht die schnelle und unbürokratische Regulierung. Der Geschädigte scheut umständliche Korrespondenz und erwartet Beratung. Selbstverständlich soll die Entschädigung auch angemessen sein und entstandene Schäden ausgleichen“

So weit, so gut, oder besser: So schlecht: Wie stellt sich die Situation in der rauen Wirklichkeit dar?

Seit Jahren schreiben die Autoversicherer in Deutschland rote Zahlen in Milliardenhöhe, und zwar seit der Freigabe der Versicherungstarife im Rahmen der europäischen Harmonisierung 1994. Der ADAC hat damals im Sommer 1995 ein Fachgespräch in München veranstaltet zu einem Thema, das damals prophetisch klang, jetzt jedoch – wie unsere heutige Veranstaltung zeigt – brandaktuell ist:

1 Küppersbusch, Mitteilungsblatt Jahrestagung Kfz-Versicherung 25./26.05.1998.

„Liberalisierter Kfz-Versicherungsmarkt – zahlt der Autofahrer die Zeche?“²

Der damalige Vorsitzende des Kraftfahrtausschusses des Verbandes der Schadensversicherer und jetzige Vorstandsvorsitzende der zweitgrößten deutschen Autoversicherung hat seinerzeit unter anderem ausgeführt – ich zitiere wörtlich aus dem Tagungsbericht, der im DAR veröffentlicht wurde:

„Die Unruhe der Verbraucher sei jedoch unnötig, da die Kfz-Haftpflichtversicherung durch gesetzliche Grundlagen, Schadensersatzrecht, Pflichtversicherungsgesetz, Pflichtversicherungsverordnung an sich unverändert geblieben sei.“

Natürlich ist es legitim, über Wege und Mittel nachzudenken, wie die Kosten für den Schadensaufwand bei der Unfallregulierung gesenkt werden können. Und da haben sich die Autoversicherer in der Vergangenheit jede Menge einfallen lassen, und zwar im Rahmen einer generellen Strategie:

- Erwerb der Anteile an der Tank und Rast AG, die Tank- und Raststätten links und rechts der Autobahnen betreibt;
- Betrieb der Notrufsäulen an Bundesautobahnen;
- Aufbau einer Pannenhilfsflotte;
- Betrieb der Abschleppzentrale.

Eine weitere bedeutsame Initiative der Autoversicherer zur Kostenreduzierung ist das *Schadensmanagement*, mit dem sich der Deutsche Verkehrsgerichtstag im Jahr 1999 befasst hat: Ich darf die damalige Resolution in Erinnerung rufen, die eindeutig und unmissverständlich das Schadensmanagement abgelehnt hat³:

„Das Schadensmanagement der Versicherer ist abzulehnen, denn es bringt das Risiko mit sich, dass der Geschädigte nicht den Schadensersatz bekommt, der ihm nach Gesetz und Rechtsprechung zusteht. Der Geschädigte kommt auch in die Gefahr, übereilt Entscheidungen zu der Art und Weise der Schadensbehebung treffen zu müssen, so dass er keine ausreichende Gelegenheit hat,

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

² DAR 1995, 341.

³ Veröffentlichung des 37. VGT 1999, 11.

Die Information durch den Haftpflichtversicherer ersetzt nicht die anwaltliche Beratung. “

Diese Information kann in der Tat die anwaltliche Beratung nicht ersetzen und darf sie auch nicht ersetzen. Denn nach wie vor gilt in Deutschland das Rechtsberatungsgesetz, das genaue Regeln aufstellt und das sich erst kürzlich auf dem Prüfstand des Bundesgerichtshofes, des Bundesverfassungsgerichts und auch des Europäischen Gerichtshofs befand. Auch nach einer Entscheidung des EuGH ist der nationale Gesetzgeber berechtigt, Restriktionen und Beschränkungen dieser Art zu erlassen.

Was erwartet den Autofahrer, den fahrenden Verbraucher in der Zukunft, welche Angebote existieren bereits jetzt?

Seit 1998 wird die Direktregulierung intensiv diskutiert, wobei die Meinungen auch innerhalb der Versicherungswirtschaft durchaus differenzieren⁴. 1999 hat der GDV im Rahmen der Kraftfahrtschadenkommission eine Arbeitsgruppe gebildet, deren Aufgabe eine gründliche Analyse der europäischen Direktregulierungsverfahren ist. Die Ergebnisse eines Simulationsmodells wurden im Jahr 2001 publiziert⁵.

Die HUK-Coburg Versicherungsgruppe propagierte im vergangenen Jahr ein neues Serviceangebot „Schadenservice PLUS“ (SSP):

„Der Geschädigte meldet seinen Kfz-Haftpflichtschaden in der Schadenaußenstelle. Daraufhin wird ihm ein Leistungsangebot unterbreitet, das den Kunden über seine Ansprüche über Wertminderung oder Nutzungsausfall aufklärt. Anschließend entscheidet er selbständig, ob er den umfangreichen Schadenservice PLUS in Anspruch nehmen möchte. In jedem Fall organisiert der Sachbearbeiter die komplette Schadenabwicklung für den Kunden. Er kümmert sich um die Feststellung des Schadens und verständigt die nächstgelegene Partnerwerkstatt. Anschließend wird das beschädigte Fahrzeug abgeholt und – soweit gewünscht – ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung gestellt.“

Soweit wörtlich eine Pressemeldung der HUK-Coburg vom 25.04.2002.

Ein anderes Angebot unterbreitete Daimler-Chrysler für den Fahrzeugtyp VANEO: Zwei Versicherungsangebote enthalten ohne Aufpreis die Zusatzleistung „activ“, die als erste Versicherung in Deutschland eine Direktregulierung umfasst. *„Mit der Direktregulierung muss sich der VANEO-Kunde bei einem fremdverschuldeten Unfall in Deutschland bezüglich seines Fahrzeugschadens nicht mehr selbst mit der gegnerischen Versicherung auseinandersetzen,*

4 Sticker, Auf Rot folgt Rot, Versicherungswirtschaft 2002, 1856.

5 Versicherungswirtschaft 2001, 1868.

sondern übergibt die komplette Abwicklung seinem Versicherer“. Diese Art der Direktregulierung wird als *„Entwicklung innovativer Versicherungsprodukte für die Daimler-Chrysler-Kunden“* bezeichnet, *„die Service auf höchstem Niveau erwarten.“*

Warum nur wenden sich Organisationen wie der Deutsche Anwaltverein, die Verbände der Sachverständigen, der Zentralverband des Kfz-Handwerks sowie der ADAC gegen diese – innovative, aktive und fürsorgliche – Fortschreibung des deutschen Versicherungswesens?

Eine Anmerkung zur Position des ADAC in diesem Zusammenhang:

Der ADAC ist weder Vertreter der Interessen der Anwaltschaft noch der Sachverständigen noch des Kfz-Gewerbes und auch nicht Lobbyist der Automobilwirtschaft. Der ADAC ist und bleibt eine Selbsthilfeorganisation, ein Mobilitätsdienstleister und ist deswegen gehalten, zu diesem Thema objektiv Stellung zu beziehen. Der ADAC ist auch gut beraten, sich in dieser Angelegenheit objektiv, neutral und ausgewogen zu positionieren: Denn 50 % seiner Mitglieder sind Schädiger und 50 % der Mitglieder sind Geschädigte!

Der ADAC bezieht in seiner Eigenschaft als größter Verbraucherschutzverein Europas detailliert Stellung, und zwar entsprechend dem Auftrag seiner Satzung und einem Grundsatzurteil des Bundesgerichtshofs, nach dem ADAC ein Verbraucherverband ist⁶.

Was bedeutet „Direktregulierung“ in der Praxis:

„Beim Sachschaden übernimmt der KH-Versicherer des Geschädigten dessen Schadenregulierung“. Der Geschädigte konsultiert die eigene Haftpflichtversicherung, die seinen Schaden reguliert und auch anschließend bei der haftenden Versicherung Regress nimmt⁸.

Nach diesen Definitionen schwingt sich der eigene Haftpflichtversicherer zum Interessenwahrer seines Versicherungsnehmers, des Unfallopfers auf – eine Konstellation, die nicht nur mir Kopfschmerzen bereitet.

In diesem Zusammenhang möchte ich zwei prominente Stimmen zum Thema „Schadensmanagement“ erwähnen, einmal den Präsidenten des Deutschen Anwaltvereins, Dr. Michael Streck, anlässlich seines Schlussvortrages beim Deutschen Verkehrsgerichtstag 2000: Er zitierte § 356 StGB (Parteierrat), der Freiheitsstrafe für einen Anwalt vorsieht, der *„in der selben Rechtssache beiden Parteien durch Rat oder Beistand pflichtwidrig dient“*,

6 DAR 1988, 342.

7 Seidel/Schaefer, Versicherungswirtschaft 1999, 54.

8 Klemmt, Direktregulierung ohne Wettbewerbsverzerrung, Versicherungswirtschaft 2001, 1750.

und verglich seine Lage mit der der Versicherer. Der Anwalt in der Interessenkollision wird bestraft, die Versicherungswirtschaft nicht⁹. Allerdings ist der Anwalt Organ der Rechtspflege und unterliegt deshalb zu Recht strengeren Bestimmungen. Die Interessenkollision besteht jedoch auch bei der Versicherungswirtschaft. Die zweite prominente Stimme ist Dr. Macke, Präsident des OLG Brandenburg, des Landesverfassungsgerichts Brandenburg und vor allem auch Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages; er hat beim 30. ADAC-JuristenCongress vor 2 Jahren in Berlin u. a. bezweifelt, ob die Versicherer „gar geeignete Sachwalter auch der Gegner ihrer Kunden“ sein können¹⁰.

Diese, von den beiden Herren zu Recht kritisierte, *Interessenkollision* bildet aus meiner Sicht das Kernstück aller Bedenken gegen die Direktregulierung: Der eigene Haftpflichtversicherer maßt sich die Funktion des Beraters des Unfallopfers an – eine Aufgabe, die nach den Bestimmungen des Rechtsberatungsgesetzes dem Anwalt zufällt und nur von diesem erfüllt werden kann, und zwar aufgrund seiner Kompetenz und seiner Unabhängigkeit als Organ der Rechtspflege. Ähnliches gilt für die zweite Gruppe von Beratern, nämlich die Sachverständigen; beide Berufsgruppen als „Wegelagerer des Schadens“ zu bezeichnen – wie vor einiger Zeit geschehen – halte ich für völlig verfehlt.

Selbstverständlich wendet sich auch der ADAC gegen Auswüchse und unrealistische Begehrensvorstellungen von Geschädigten. Es gibt sicherlich unter den genannten Berufsgruppen schwarze Schafe, doch sind Kompetenz und Know-how der Anwaltschaft und der Sachverständigen gefragt, wenn Unfälle im Straßenverkehr zu regulieren sind.

Die Befürworter der Direktregulierung behaupten, dass die Unfallregulierung beschleunigt und das Image des eigenen Haftpflichtversicherers verbessert würde. Entscheidend für die Regulierungsgeschwindigkeit sind aber in der Praxis die Angaben der Betroffenen, also sowohl des Opfers als auch des Unfallschuldigen. Inwiefern hier eine Beschleunigung eintreten soll, ist für mich nicht nachvollziehbar:

Wenn im jetzigen System der Schuldige sich Zeit mit der Beantwortung der Fragen seiner eigenen Haftpflichtversicherung lässt – warum sollte er sich beeilen, wenn eine für ihn völlig fremde Versicherung ihn mit Fragen belästigt? Ob die angestrebten Kostenersparnisse zu erzielen sind, ist ebenfalls äußerst fraglich:

Nach dem jetzigen System gibt es *einen* Konflikt: Opfer/Haftpflichtversicherung des Schuldigen.

⁹ 38. VGT 2000, 310.

¹⁰ DAR 2000, 514.

In der Direktregulierung wird es *zwei* Konflikte geben: zunächst Opfer/eigene Haftpflichtversicherung, anschließend eigene Haftpflichtversicherung/Haftpflichtversicherung des Unfallschuldigen, wobei die Intensität des letzten Konflikts von der Art des Regresses abhängt: Individuell oder pauschal.

Auch die internen Arbeitsabläufe innerhalb der Versicherungen werden sich kaum davon beeinflussen lassen, ob der Auftraggeber das Opfer oder der Schuldige ist. Das Gegenteil erscheint mir sogar wahrscheinlicher: Wenn die Ansprüche des eigenen VN befriedigt werden sollen, besteht die Gefahr, dass besonders sorgfältig gearbeitet wird. Darüber hinaus befürchten Experten erhöhte Reparaturaufwendungen, da sich die regulierende Versicherung zu einer Luxusreparatur für den eigenen VN auf Kosten des haftenden Unternehmens verleiten lassen kann.

In rechtlicher Hinsicht besitzt das Opfer keinen Direktanspruch nach den Vorschriften des Pflichtversicherungsgesetzes gegen seinen Haftpflichtversicherer, sondern allein einen vertraglichen, dem darüber hinaus noch Einwendungen aus dem Vertragsverhältnis entgegengesetzt werden können, z. B. Obliegenheitsverletzungen.

Wenn dem Geschädigten die Unfallregulierung aus der Hand genommen wird, er nicht mehr Herr seiner Regulierung ist und quasi entmündigt wird, dann besteht für das Unfallopfer das Risiko, wenn nicht sogar die Gewissheit, dass nicht alle seine Ansprüche befriedigt werden, insbesondere sogenannte Nebenansprüche, z. B. Wertminderung, Mietwagen, Nutzungsausfall, Anwalts- und Sachverständigenkosten, ganz zu schweigen von dem Anspruch auf Neuwagenregulierung.

In rechtlicher Hinsicht bestehen gegen die Direktregulierung die folgenden Bedenken: Voraussetzung ist die *Akzeptanz* seitens des Geschädigten und die Erteilung der erforderlichen Informationen. Gegenüber seiner eigenen Haftpflichtversicherung ist er hierzu nicht verpflichtet, da diese nicht ersatzpflichtig ist, § 15 StVG.

Paragraph 7 Absatz 2 Satz 1 VAG untersagt Versicherern das Betreiben versicherungsfremder Geschäfte; Unternehmen sollen ihre Tätigkeit auf das Versicherungsgeschäft und solche Geschäfte beschränken, die unmittelbar damit im Zusammenhang stehen. Ziel dieser Bestimmung ist es, den Versicherer daran zu hindern, versicherungsfremde Risiken einzugehen, die unter Umständen zu einer Gefährdung von Liquidität und zu Zahlungsunfähigkeit führen können.

Hier vertritt die eigene Haftpflichtversicherung die Interessen des Unfallopfers. Sie muss in der ersten Phase eine Rechtsberatung erbringen, und zwar

über Art und Umfang des Schadens, über Inhalt des Schadensersatzanspruches und über eine optimale Regulierungspraxis, eventuell auch über taktisches Vorgehen. Sie müsste beispielsweise über die Vor- und Nachteile sowie Risiken der konkreten oder abstrakten Abrechnung informieren, unter Umständen auf den Anspruch auf Neuwagenregulierung verweisen und auch sämtliche Nebenansprüche wie Nutzungsausfall, Wertminderung etc. darlegen. Ganz zu schweigen von der Problematik, wenn nicht nur Sachschäden, sondern auch Personenschäden vorliegen: Hier wird die Haftpflichtversicherung des Unfallopfers zum „Regulator“ – leider in einem für den Geschädigten negativen Sinn. Der Sachbearbeiter der Haftpflichtversicherung als Interessenvertreter ist gerade nicht frei von Weisungen seines Arbeitgebers, sondern ist weisungsgebundener Arbeitnehmer. Sicherlich ein ganz entscheidender Unterschied im Vergleich zum Rechtsanwalt, der als Organ der Rechtspflege nur sich und seinem Gewissen verantwortlich ist.

Problematisch ist dann auch die in der zweiten Phase anfallende Rechtsbesorgung. Gewiss gibt es Parallelen zur Kaskoversicherung, doch sind im Kaskobereich die Schadensersatzansprüche aufgrund eines freiwillig abgeschlossenen Vertrages genau festgelegt und definiert. Der Direktregulierung dagegen liegt ein Eingriff aus unerlaubter Handlung und dem damit resultierenden Anspruch zugrunde – die Ansprüche sind in keiner Weise vertraglich definiert, sondern von der Rechtsprechung festgelegt und eröffnen mitunter einen erheblichen Ermessensspielraum, wie die gerade aktuelle Restwertdiskussion beweist¹¹.

Als letztes Argument behaupten „die Freunde der Direktregulierung“, das bewährte deutsche System entspreche nicht dem europäischen Standard, und verweisen auf die angeblichen positiven Erfahrungen in anderen Ländern. Abgesehen von den wesentlichen Unterschieden zwischen Deutschland und anderen Ländern hinsichtlich der

- Mentalität, insbesondere im Verhältnis zum Auto,
- Rechtskultur,
- Rechtstradition
- und weitaus längeren Regulierungsdauer (zum Beispiel dauert in Frankreich ein Prozess in erster Instanz ca. 1 Jahr, in Spanien 1½ Jahre, in Italien sogar 4 Jahre),

fährt der Zug in Sachen Verbraucherschutz in der EU in die entgegengesetzte Richtung:

¹¹ Riedmeyer DAR 2002, 43; Fuchs DAR 2002, 189; Huber DAR 2002, 337 u. 385; Gebhardt DAR 2002, 395.

Nach Artikel 4 d der 3. KH-Richtlinie in der Fassung des Vorschlags einer 5. KH-Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass alle Opfer von Unfällen durch ein pflichtversichertes Kfz einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt. Vorgeschlagen wird, diese Bestimmung zu ergänzen:

„Dieser Direktanspruch umfasst auch den Ersatz der Gerichtskosten und der anderen Rechtsverfolgungskosten des Verkehrsunfallopfers. Hierzu gehören insbesondere allgemeine Kostenpauschalen, Kosten für medizinische und technische Sachverständigengutachten, außergerichtliche und gerichtliche Anwaltskosten.“

Dieser Vorschlag wurde unterbreitet von den 3. Europäischen Verkehrsrechtstagen am 7./8. November 2002 in Trier: Über 100 Experten aus Versicherungswirtschaft, Anwaltschaft, Rechtswissenschaft, Behörden und Politik haben diese Problematik der Rechtsverfolgungskosten diskutiert und sich eindeutig für eine Festschreibung in der 5. KH-Richtlinie entschieden.

Wenn der Ersatz von Rechtsverfolgungskosten nach Unfällen in der 5. KH-Richtlinie normiert wird, dann wird aus Sicht des Unfallopfers in den Staaten die Attraktivität der „normalen“ Unfallregulierung steigen, in denen die Rechtsverfolgungskosten, insbesondere Sachverständigen-, Anwalts- und Gerichtskosten, bislang in keinem Fall ersetzt wurden.

Zusammenfassend stellt sich aus meiner Sicht die Direktregulierung als eine unwirtschaftliche Abkehr von unserem bewährten Regulierungssystem dar, das im internationalen Vergleich an Effizienz und Verbraucherfreundlichkeit an der Spitze liegen dürfte. Dagegen sind Pauschalierungen zu schematisch und geradezu kontraproduktiv im Verhältnis zum Ziel der Einzelfallgerechtigkeit. Aus Sicht des Verbrauchers – und zwar sowohl des Opfers als auch des Täters – birgt die Direktregulierung erkennbar wesentlich mehr Nachteile in sich als Vorteile.

Unfallregulierung durch den eigenen Haftpflicht-Versicherer?

– Direktregulierung im europäischen Ausland –

Thomas H. Schäfer, Rechtsanwalt,
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin

Die sogenannte Direktregulierung ist ein Thema, das die Gemüter seit längerem bewegt und – vor allem außerhalb der Versicherungswirtschaft – zu einer Reihe von Spekulationen Anlass gegeben hat.

Worum geht es dabei?

In fast allen Ländern der Europäischen Gemeinschaft hat der Geschädigte aus einem Verkehrsunfall einen unmittelbaren Schadenersatzanspruch gegen den Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer (KH-Versicherer) des Schädigers, den sogenannten Direktanspruch.

Unter dem Begriff *Direktregulierung* ist allerdings nicht dieser Anspruch zu verstehen, sondern das *Angebot an den Geschädigten*, sich stattdessen an den eigenen KH-Versicherer zu wenden. Dieser holt sich dann seine Aufwendungen beim KH-Versicherer des Schädigers zurück. Im europäischen Ausland ist diese Form der Schadenregulierung weit verbreitet. Es gibt sie derzeit in Belgien, Frankreich, Griechenland, Italien, Portugal und Spanien. In Großbritannien und Schweden besteht die Direktregulierung de facto. Weitere Länder denken über eine Einführung nach.

Diese Situation und die Erfahrungen europaweit agierender Versicherer haben die deutschen Autoversicherer bewogen, zu untersuchen, ob die Direktregulierung nicht auch eine Alternative für Deutschland sei. Dazu hat man sich diverse ausländische Modelle auch vor Ort angeschaut.

A. Allgemeine Überlegungen

Bevor ich auf die konkrete Ausgestaltung der Direktregulierung in den einzelnen Ländern eingehe, möchte ich zwei Fragestellungen gewissermaßen vor die Klammer ziehen:

1. Wie beurteilen die Verbraucher die Direktregulierung?

Die Antwort darauf lautet: Die Direktregulierung wurde überall sehr gut angenommen. Da sie in allen Ländern *als frei wählbare Alternative* zum Direktan-

spruch existiert, fand diese Abstimmung „mit den Füßen“ statt und lässt sich eindeutig in konkreten Zahlen nachvollziehen. Die Quote der Fälle, in denen sich der Geschädigte für die Direktregulierung entschied, ist überall sehr hoch. Das ist natürlich auch davon abhängig, wie lange das System existiert. In Frankreich liegt die Quote fast bei 100%.

In Spanien und in Italien sind es mehr als 80 %. In Ländern, welche die Direktregulierung erst vor kurzem eingeführt haben – so ist die Situation in Griechenland und Portugal –, ist der Prozentsatz der Direktregulierung naturgemäß niedriger.

Noch eines ist bemerkenswert: Die Direktregulierung ist nicht nur in Ländern ein Erfolg,

- in denen die Schadenabwicklung bis dahin eher schleppend verlief und
- die Einführung der Direktregulierung eine wesentliche Beschleunigung der Abläufe bewirkte.

Auch in Ländern mit „normalen“ Abwicklungsgeschwindigkeiten wird die Direktregulierung vielmehr als attraktive Alternative zu der Möglichkeit gesehen, den Ersatzanspruch gegen das haftende Versicherungsunternehmen selbst durchzusetzen.

2. Wie funktioniert der Ausgleich zwischen den Versicherern?

Der zweite Aspekt, den ich gern vor die Klammer ziehen möchte, betrifft nicht den Verbraucher, sondern die Versicherer selbst. Konkret geht es um die Frage, wie und mit welchen Mitteln sich bei der Direktregulierung ein gerechter Ausgleich zwischen dem regulierenden und dem haftenden Versicherer erreichen lässt.

Ich stelle diese Frage auch deshalb an den Anfang,

- weil sie sich in allen Modellen stellt;
- weil ihre Beantwortung deutlich macht, wo die Schwierigkeiten und Grenzen der Direktregulierung liegen;
- und „last but not least“, weil die Frage, ob ein praktikabler und gerechter Ausgleich zwischen den Versicherern möglich ist, auch für unsere Entscheidung eine Rolle gespielt hat.

Unproblematisch wäre ein Regress nach Sach- und Rechtslage, weil danach theoretisch jeder Versicherer seine Anwendungen zurückerhält. Allerdings wäre ein solches Modell nicht attraktiv. Es bedeutet doppelte Arbeit und vermehrte Regulierungskosten, nämlich

- einmal für die eigene Schadenregulierung
- und ein zweites Mal für den Regress beim haftenden Versicherer.

Es liegt auf der Hand, dass alle ausländischen Versicherer hier vor dem selbem Problem standen. Zum einen musste der Regress einfach und praktikabel sein. Zum andern musste er einen möglichst gerechten Ausgleich herbeiführen. Die Lösung dieses Problems wurde in allen Ländern – wenn auch in durchaus unterschiedlicher Ausgestaltung – in einem pauschalierten Regress gesehen.

Die Überlegung dabei ist, dass – vereinfacht ausgedrückt – ein gerechter Ausgleich zwar nicht im Einzelfall, wohl aber über die große Zahl der Fälle erfolgt.

Diese Überlegung ist aber nur bedingt richtig. Ein pauschalierter Regress kann zu erheblichen Verzerrungen des Wettbewerbs führen. Ich möchte dies an einem Beispiel erläutern. Es vereinfacht den Sachverhalt zwar stark, macht aber das Problem deutlich.

Nehmen wir einmal an, es gäbe nur zwei Versicherer im Markt:

- Versicherer A versichert nur robuste amerikanische Jeeps.
- Versicherer B hat nur Renault Twingos im Bestand.

Nehmen wir ferner an, ein Fahrzeug des Versicherers A stößt mit dem Fahrzeug des Versicherers B zusammen. An dem Twingo entsteht ein Sachschaden von 5.000 €, an dem Jeep jedoch nur ein Schaden von 500 €.

Nehmen wir schließlich an, es gäbe nur eine Regresspauschale, deren Höhe auf 3.000 € festgelegt wurde.

Bei diesem Szenario hat der Ausgleich über die Regresspauschale folgende Konsequenzen:

1. Alternative

Der Fahrer des Jeeps hat den Unfall zu 100 % verursacht und verschuldet. Dann muss bei der Direktregulierung der Versicherer des Twingos den Schaden bezahlen, der durch den Jeep am Twingo entstanden ist, also 5.000 €. Als Ausgleich erhält er vom Versicherer des Jeeps aber nur die Pauschale, also 3.000 €.

2. Alternative

Der Fahrer des Twingos verursacht den Unfall zu 100 %. In diesem Falle braucht sich der Versicherer des Jeeps nur um den flüchtigen Eindruck zu kümmern, den der Twingo auf dem Kuhfänger des Jeeps hinterließ. Der

schlägt mit 500 € zu Buche. Dennoch erhält er vom Versicherer des Twingo die Pauschale von 3.000 €.

Da in unserem Beispiel der Versicherer A nur Jeeps im Bestand hat und der Versicherer B nur Twingos, würde eine Direktregulierung mit nur einer Regresspauschale zwischen den beiden Versicherern zu einer systematischen Wettbewerbsverzerrung führen.

Der „Jeep-Versicherer“ wäre der Gewinner, der „Twingo-Versicherer“ der Verlierer der Direktregulierung.

Dieselbe Konsequenz würde sich ergeben, wenn der eine Versicherer überwiegend teure und neue Fahrzeuge und der andere überwiegend alte und billige Fahrzeuge versichert hätte.

In der Praxis ist das natürlich alles viel komplexer.

Ich hoffe aber, dass die grundsätzliche Problemstellung eines pauschalisierten Regresses zwischen Versicherern mit unterschiedlicher Zusammensetzung des Fahrzeugbestandes deutlich geworden sind.

B. Länderberichte

Ich komme nun zu den Modellen in den einzelnen Ländern. Wir haben uns die Direktregulierung in Frankreich, in Griechenland, in Großbritannien, in Italien und in Spanien angeschaut.

1. Französisches Modell

Ich beginne meinen Bericht mit der Beschreibung des französischen Modells. Frankreich kann man getrost als „Erfinder“ der Direktregulierung bezeichnen. Es gibt sie dort seit 1968, also seit mehr als 30 Jahren. Die anderen europäischen Modelle sind – einmal mehr, einmal weniger – Abwandlungen des französischen Vorbildes.

1. Motive für die Einführung der Direktregulierung

Unsere Gesprächspartner haben im Wesentlichen drei Gründe genannt:

- Ein Grund war die Dauer der Schadenregulierung. Sie war hoch und die Gerichte überlastet. Demgemäß war das Image der französischen Versicherer gering. Eine Beschleunigung der Schadenabwicklung versprach erheblichen Imagegewinn.
- Ein weiteres Motiv bildete die Chance, die Haftpflichtversicherung für den eigenen Kunden erlebbar zu machen und dadurch die Kundenbindung insgesamt zu festigen.

- Ein wesentlicher Grund für die Einführung lag und liegt schließlich in der Mentalität der französischen Verbraucher. Wie man uns erklärte, hat der französische Versicherungsnehmer ein ausgeprägtes Bedürfnis nach Service. Er erwartet, dass sein eigener Versicherer für ihn stets und immer Ansprechpartner ist; und zwar auch dann, wenn der Versicherungsnehmer durch einen Dritten geschädigt wurde.
- Ein Motiv war selbstverständlich auch die Hoffnung, durch Bündelung der Nachfrage Sparpotentiale zu erschließen. Ob sich diese Hoffnung für Frankreich erfüllt hat, konnte man uns allerdings nicht sagen. Eine Antwort auf diese Frage dürfte generell beim Vergleich zweier unterschiedlicher System nicht leicht zu verifizieren sein. In Frankreich kommt die große zeitliche Distanz beider Systeme hinzu, so dass keine Daten für einen Vorher/Nachher Vergleich zur Verfügung standen.

2. Rolle des Schadensersatzrechts

Aber nicht nur die Motive sind für das Verstehen der Direktregulierung wichtig. Eine große Rolle spielt auch das jeweilige nationale Schadensersatzrecht. Je differenzierter die Regelungen sind, desto komplexer muss die Ausgestaltung einer Direktregulierung sein.

Nun sind die Ansprüche des französischen Verkehrsofopfers bei Sachschäden relativ überschaubar:

Der Schadensersatz beschränkt sich dort auf

- die Wiederherstellung des Fahrzeugs einschließlich der Schleppkosten in die Werkstatt;
- Erstattung der Sachverständigenkosten für die Schadenbegutachtung;
- Anwaltskosten sind zwar grundsätzlich erstattbar. Anwälte werden aber in Sachschäden nur äußerst selten eingeschaltet;
- Schließlich werden Nutzungsausfall oder Mietwagenkosten regelmäßig nur bei gewerblich genutzten Fahrzeugen erstattet.

3. Rechtliche Ausgestaltung

Die Direktregulierung ist in Frankreich nicht als Produktlösung verwirklicht. Das Verkehrsofopfer hat also keinen „verbrieften“ und einklagbaren Anspruch gegen seinen eigenen Haftpflichtversicherer.

Der KH-Versicherer macht seinem eigenen Versicherungsnehmer nur ein tatsächliches Angebot auf Direktregulierung. Deren Bedingungen sind in dem multilateralen Abkommen zwischen den Versicherern geregelt. Der Geschä-

digte hat die Wahl, dieses Angebot entweder zu akzeptieren oder es abzulehnen.

Mit einer Ausnahme nehmen alle französischen Versicherer an der Direktregulierung teil. Dabei fungiert der regulierende Versicherer jeweils als „Beauftragter“ des haftenden Versicherers. Die Regulierung des Schadens ist daher kein eigenes Versicherungsgeschäft, sondern eine Geschäftsbesorgung des regulierenden zu Gunsten des haftenden Versicherers.

4. Allgemeine Voraussetzungen:

Bis März 2002 war die Direktregulierung in Frankreich auf Sachschäden begrenzt. Seit April 2002 gibt es auch eine Direktregulierung für Personenschäden. Ich möchte mich hier allerdings auf die Sachschäden beschränken. Für die Anwendung der Direktregulierung gelten folgende Voraussetzungen:

- Es muss sich um den Zusammenstoß von mindestens 2 Fahrzeugen handeln.
- Beide betroffenen Versicherer müssen dem Direktregulierungsabkommen beigetreten sein.
- Die Unfallbeteiligten müssen einen gemeinsamen Unfallbericht verfasst und unterzeichnet haben. Dabei handelt es sich um ein standardisiertes Formular, den sogenannten *constat amiable*. Dieses Formular hat sich marktweit durchgesetzt. Jeder Franzose kennt und benutzt es.
- Schließlich darf der zu regulierende Sachschaden nicht mehr als 6.100 betragen (Bei der Berechnung dieses Abkommenslimits werden nur die angefallenen Reparatur- und Abschleppkosten berücksichtigt. Die Kosten für das Schadengutachten und die Regulierungskosten bleiben außer Ansatz).

Wie wird nun ein solcher Schaden konkret abgewickelt?

Für die Regulierung von Schäden, die dem Direktregulierungsabkommen unterfallen, gelten folgende Besonderheiten:

Die Berechnung des konkret zu ersetzenden Schadens erfolgt ausschließlich auf der Basis eines zwischen den Abkommenspartnern vereinbarten Haftungsschemas. Für die Ermittlung der Haftungsquote wird ein Katalog benutzt. Darin sind die denkbaren Unfallvarianten jeweils einer maßgebenden Haftungsquote zugeordnet. Während es früher eine tiefgegliederte Quotentabelle gab, beschränkt sich der jetzt geltende Katalog auf 3 Haftungsquoten, nämlich

- 100 %,
- 50 % zu 50 %,
- keine Haftung.

Überschreitet der jeweilige Schaden das Abkommenslimit von derzeit 6.100 €, erfolgt eine Regulierung nach Sach- und Rechtslage.

Der Regress zwischen dem regulierenden und dem haftenden Versicherer erfolgt pauschaliert. Dabei gelten die genannten Quoten auch für die Ermittlung des Regressbeitrages.

Sie werden allerdings nicht auf den festgestellten Schaden, sondern auf die Regresspauschale angewendet. Die volle Regresspauschale kann der regulierende Versicherer also nur erlangen, wenn der Versicherungsnehmer des haftenden Versicherers zu Hundert Prozent haften würde.

Beträgt dessen Haftungsquote nur 50 %, kann der regulierende Versicherer nur die Hälfte der Regresspauschale realisieren.

Der Pauschalregress gilt allerdings nur für Schadenfälle bis zu 6.100 €. Wird dieser Betrag überschritten, richtet sich der Regress nach den tatsächlichen Aufwendungen, ist aber ebenfalls nach der Haftungstabelle zu quoteln.

Entscheidet sich der Geschädigte gegen die Direktregulierung und nimmt den haftenden Versicherer in Anspruch, gilt folgendes:

Sind beide Versicherer dem Direktregulierungsabkommen beigetreten, so muss der Versicherer des Geschädigten dem haftenden Versicherer gleichwohl alle Aufwendungen ersetzen, und zwar einschließlich etwaiger Anwaltskosten. Diese Konsequenz erzeugt einen mittelbaren Druck für den regulierenden Versicherer, das Schadenersatzangebot so zu gestalten, dass der Geschädigte sich nicht an den haftenden Versicherer, sondern an ihn wendet.

5. Wahrung des Informationsstandes

Bei der Direktregulierung werden die KH-Schäden vom Versicherer des Geschädigten abgewickelt. Der Versicherer des Schädigers läuft deshalb Gefahr, wichtige Informationen über die Risikoqualität seiner eigenen Versicherungsnehmer zu verlieren.

Für dieses Problem hat man in Frankreich folgende Lösung gefunden: Alle drei Monate werden die unter das Abkommen zählenden Schadendaten zwischen den Versicherern ausgetauscht.

6. Gerechter Ausgleich ?

Ich komme nun zu der Frage, ob das französische Regresssystem stets zu einem gerechten Ausgleich zwischen den Versicherern führt. Diese Frage ist nach Auskunft der französischen Versicherer zu verneinen.

Das französische System arbeitet mit nur einer Regresspauschale. Sie wird einmal jährlich festgesetzt und orientiert sich am Schadendurchschnitt des Marktes. Die dafür erforderlichen Daten übermitteln die teilnehmenden Versicherer an den französischen Verband. Dieser erzeugt daraus turnusmäßig

eine Gegenüberstellung der tatsächlichen durchschnittlichen Schadenaufwendungen und der im Regresswege erlangten Pauschalen (jeweils als Durchschnittswerte). Daraus kann sich jeder Versicherer errechnen, ob er zu den Gewinnern oder den Verlierern des Abkommens zählte.

Trotz dieser möglichen Konsequenzen wird das Direktregulierungsabkommen von der überwiegenden Mehrheit der französischen Versicherer als insgesamt sinnvoll und vorteilhaft angesehen. Die möglichen Wettbewerbsverzerrungen werden in Kauf genommen und nicht als Argument für einen Austritt aus dem Abkommen angesehen.

Allerdings ist die Möglichkeit, bei Verlusten das Abkommen zu verlassen, für den Versicherer eher theoretisch, da seine Versicherungsnehmer den Service des Direktabkommens nicht werden missen wollen und ggf. zu einem anderen Versicherer wechseln dürften.

Insoweit hat die mehr als dreißigjährige Praxis des Abkommens die Direktregulierung in Frankreich praktisch zementiert. Soviel zum französischen Modell.

II. Übrige Modelle

Bei der Darstellung der Direktregulierung in den übrigen Ländern werde ich – zur Vermeidung von Wiederholungen – deren Gemeinsamkeiten vor die Klammer ziehen. Das erlaubt es, meine Einzelberichte auf die Besonderheiten und Abweichungen zu beschränken.

Es lassen sich folgende Gemeinsamkeiten erkennen:

- In allen Ländern bildet die Direktregulierung lediglich eine Alternative zum Direktanspruch des Geschädigten gegen den KH-Versicherer des Schädigers. Ist der Versicherungsnehmer mit der Leistung seines eigenen KH-Versicherers nicht zufrieden, ist „Umsteigen“ auf den gesetzlichen Direktanspruch möglich. Diese Fälle sind allerdings selten.
- In keinem der besuchten Ländern hat der Versicherungsnehmer einen klagbaren Anspruch auf Direktregulierung gegen den eigenen KH-Versicherer.
- Die Direktregulierung ist lediglich als tatsächliches Angebot ausgestaltet. Die Modalitäten dieses Angebots richten sich nach multilateralen Abkommen zwischen den teilnehmenden Versicherern.
- Kartellrechtliche Probleme ergeben sich daraus nicht. Die EU-Kommission hat verschiedenen Ländern bereits die Unbedenklichkeit der Direktregulierungsabkommen bescheinigt (sog. Comfort-Letter).
- In allen Ländern ist der regulierende Versicherer verpflichtet, den Informationsstand des haftenden Versicherers durch turnusmäßige Übermittlung der

Schadendaten zu wahren. Dies geschieht entweder in direktem Austausch oder über eine gemeinsame Clearingstelle.

- Die Aufgabe der Clearingstelle übernimmt regelmäßig der nationale Versicherungsverband bzw. eine von ihm betraute und beaufsichtigte Organisation.
- Die Clearingstelle hat in allen Ländern gleichzeitig die Funktion, die maßgebenden Regresspauschalen zu ermitteln und festzusetzen.
- Außer in Schweden und Frankreich ist die Direktregulierung auf Sachschäden beschränkt.
- Weitere Einschränkungen ergeben sich in den einzelnen Ländern aus dem örtlichen Geltungsbereich der Direktregulierung, aus der Höhe des Schadens und der Anzahl der beteiligten Fahrzeuge.

1. Spanisches Modell

Die Direktregulierung dort wurde im Jahre 1988 als Abkommen zwischen den KH-Versicherern eingeführt.

Es gilt in zwei Varianten: Das ursprüngliche Abkommen setzt die Verwendung des Europäischen Unfallberichts voraus (sog. CIDE-Abkommen). Es wurde ergänzt durch ein Abkommen für Schadenfälle, in denen der Europäische Unfallbericht nicht verwendet wurde (sog. ASCIDE-Abkommen).

a) Anwendungsbereich

Der örtliche Anwendungsbereich ist auf Spanien und Andorra beschränkt. Für Unfälle außerhalb dieser Gebiete gilt es nur, soweit die beteiligten Fahrzeuge bei spanischen Versicherern versichert sind.

Sachlich gilt das Abkommen nur für Sachschäden. Eine weitere Einschränkung ergibt sich daraus, dass es nur für Kollisionen zwischen zwei Fahrzeugen Anwendung findet.

Unfälle ohne Kollision oder Kollisionen zwischen mehr als zwei Fahrzeugen fallen ebenso wenig unter das Abkommen wie Personenschäden.

Ferner ist der Anwendungsbereich der Höhe nach auf Sachschäden begrenzt, die 95.000 nicht übersteigen. Wird dieser Betrag überschritten oder kommt es gleichzeitig zu einem Personenschaden, gilt das Abkommen nicht (also auch nicht für den Sachschaden diesseits des Limits).

b) Haftungsfrage / Eintrittspflicht

Die Haftungsfrage und damit die Rollenverteilung in einen regulierenden und einen haftenden Versicherer erfolgt auf Basis des im CIDE-Abkommen zwin-

gend vorgeschriebenen Europäischen Unfallberichts, der von den Unfallbeteiligten zu unterschreiben ist.

Im ASCIDE-Abkommen, also in Fällen ohne gemeinsamen Unfallbericht, wird die Haftungsfrage mit Hilfe sonstiger Beweismittel festgelegt. Welche Beweismittel zulässig sind, regelt das Abkommen.

Die Schadenquote wird – wie in Frankreich – mit Hilfe einer Haftungsmatrix ermittelt. Die möglichen Unfallvarianten werden in Spanien nur zwei möglichen Haftungsquoten zugeordnet: vollständige Haftung oder keine Haftung. Eine Haftungsquotelung ist nicht vorgesehen.

c) Feststellung der Schadenhöhe

Die Schadenhöhe hat der regulierende Versicherer auf *seine* Kosten durch Gutachten zu ermitteln. Glaubt er, dass der Schaden die Abkommensgrenze überschreitet, das Abkommen also keine Anwendung findet, so muss er dem haftenden Versicherer die Gelegenheit zu einem Gegengutachten geben. Nimmt der haftende Versicherer diese Gelegenheit nicht wahr, gilt das Gutachten des regulierenden Versicherers als verbindlich.

Können sich der regulierende und haftende Versicherer nicht einigen, entscheidet ein Schiedsgericht verbindlich.

Der regulierende Versicherer hat dem haftenden Versicherer schnellstmöglich über die Haftungsansprüche und die beabsichtigte Höhe der Schadenregulierung zu informieren.

Dazu ist er regelmäßig in der Lage, weil das spanische Recht den Versicherungsnehmer verpflichtet, den (eigenen) Schaden und seine Ansprüche binnen 7 Tagen beim eigenen KH-Versicherer anzumelden.

Der haftende Versicherer muss daraufhin binnen zweiundsiebzig Stunden reagieren. Eine Ablehnung der Haftung ist nur möglich, wenn

- für das schädigende Fahrzeug beim haftenden Versicherer kein KH-Vertrag besteht oder
- die Bestimmungen des spanischen Haftpflichtversicherungsrechts eine vollständige Ablehnung der Eintrittspflicht erlauben.

Bei Versäumnis der 72-Stunden-Frist ist der haftende Versicherer mit diesen Einwänden präkludiert.

Eine Sonderregelung gilt für Totalschäden. Ist das Verkehrsoffer beim Totalschaden mit der Schadenregulierung durch den regulierenden Versicherer nicht zufrieden, kann er den haftenden Versicherer auf die Differenz in Anspruch nehmen. Geschieht dies, hat der regulierende dem haftenden Versicherer die Differenz zu erstatten.

Die Erstattungspflicht ist allerdings begrenzt auf insgesamt 6.000 €, d. h. der regulierende Versicherer muss in diesen Fällen höchstens diesen Betrag aufwenden. Dennoch schafft diese Regelung den faktischen Zwang für den regulierenden Versicherer, sich im Totalschadenfall mit dem Anspruchsteller zu einigen.

d) Regresspauschale

Auch in Spanien erfolgt der Regress pauschaliert. Die Höhe der Regresspauschalen wird jährlich vom Technischen Ausschuss des Spanischen Verbandes festgelegt. Für die Ermittlung der Pauschale führt der Technische Ausschuss eine (Summen-) Statistik über den durchschnittlichen Schaden- aufwand.

Die Abkommensmitglieder sind verpflichtet, diese Statistik mit den notwendigen Daten zu bedienen. Das sind u.a. die Anzahl der Abkommensschadenfälle und die tatsächlich aufgewendeten Beträge, und zwar jeweils aufgliedert nach dem in Spanien geltenden Grundkategorien der Fahrzeuge.

e) Fazit

Nach Angaben unserer Gesprächspartner haben sich die Abkommen bewährt und kommen beim Kunden sehr gut an. Die Schadenregulierung wurde erheblich beschleunigt. Der Zahlungsverkehr zwischen den beteiligten Gesellschaften wurde vollständig automatisiert.

Die Anwendung des Abkommens hat nach den Angaben unserer spanischen Gesprächspartner zu keinen nennenswerten Wettbewerbsverzerrungen geführt.

2. Italienisches Modell

In Italien gibt es die Direktregulierung seit 1978. Sie gilt weltweit, ist aber auf Sachschäden beschränkt, die sich bei Unfällen zwischen nicht mehr als zwei Fahrzeugen ereignen.

Die Zusammenarbeit der Versicherer untereinander erfolgt auf der Basis eines multilateralen Abkommens, dem alle 86 italienischen Versicherer beigetreten sind.

Beim Ausgleich zwischen dem regulierenden und dem haftenden Versicherer beschreiten die Italiener einen anderen Weg. Er ist in zwei Abschnitte gegliedert. Im ersten Schritt wickelt der Regulierende den Schaden ab und

regressiert beim haftenden Versicherer nach Sach- und Rechtslage. Der Ausgleich erfolgt nachträglich in einem zweiten Schritt.

Einmal jährlich erfolgt ein nachträglicher Zahlungsausgleich. Er wird über ein Konsortium des italienischen Verbandes vermittelt und abgewickelt. Dazu errechnet das Konsortium – differenziert nach 9 regionalen Risikosegmenten – Regressbeiträge, die für jedes Risikosegment die typischerweise zu erwartende Entschädigungsleistung angeben. Jede Entschädigungsleistung wird mit ihrem entsprechenden Regressbeitrag verglichen.

Auf diese Weise lässt sich für jeden Zahlungsstrom ermitteln, ob er gemessen an den im Durchschnitt zu erwartenden Entschädigungsleistungen zu hoch oder zu niedrig ausgefallen ist.

Im ersten Fall muss der Direktregulierer dem Haftenden den Differenzbetrag zurückerstatten. Im zweiten Fall hat der Direktregulierer Anspruch auf eine entsprechende Nachzahlung.

Fazit:

Wettbewerbsverzerrungen hinsichtlich der Höhen der Entschädigungsleistung werden nach Aussagen der Italiener über den beschriebenen nachträglichen Ausgleich vermieden.

Nach Aussage der Italiener wurde mit der Direktregulierung eine hohe Kundenzufriedenheit und schnellerer Service erreicht.

Als weiteres Ergebnis wurde zwar auch eine Senkung des Schadenaufwandes und der Regulierungskosten angegeben. Verifizierbare Angaben dazu haben wir allerdings nicht erhalten.

3. Griechisches Modell

In Griechenland wurde die Direktregulierung erst im Jahre 2000 eingeführt.

Nach dem griechischen Schadenersatzrecht kann das Verkehrsoffer vom Schädiger bzw. dessen Versicherer folgende Sachschadenpositionen beanspruchen:

- die Reparaturkosten,
- den merkantilen Minderwert,
- den Nutzungsausfall (während der Dauer der Reparatur) sowie
- eine weitere Position, die sich „pretium dolores“ nennt und eine Art Schmerzensgeld für die Beschädigung des Fahrzeugs darstellt.

Mietwagenkosten und Kosten für die Inanspruchnahme eines Anwalts sind grundsätzlich nicht zu ersetzen, werden aber bisweilen z. B. im Rahmen von Vergleichen übernommen.

a) Einführung/Beteiligung an der Direktregulierung

In Griechenland sind rund 65 Versicherer zum Betrieb der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung zugelassen. 40 Versicherer mit einem – auf die Beitragseinnahme bezogenen – Marktanteil von über 90% haben am 1. Mai 2000 mit der Direktregulierung begonnen. Das Verfahren beruht im Wesentlichen auf dem in Frankreich installierten Modell und wurde mit den Erfahrungen der Länder verfeinert, die mit der Direktregulierung später als Frankreich begannen.

Mit dem Verfahren sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Verbesserung der Situation des Verkehrsopfers, insbesondere durch Beschleunigung der Schadenregulierung
- Erhöhung des Services
- Realisierung von Einsparungspotentialen.

Die ersten beiden Ziele wurden erreicht. Eine verlässliche Aussage über die Realisierung von Einsparungspotentialen ist nach der kurzen Verfahrensdauer noch nicht möglich.

b) Ausgestaltung der Direktregulierung

Auch in Griechenland beschneidet die Direktregulierung weder das (gesetzliche) Recht des Verkehrsopfers, den Schädiger bzw. dessen KH-Versicherer in Anspruch zu nehmen, noch gibt es dem Versicherungsnehmer einen einklagbaren Anspruch auf Direktregulierung gegen den eigenen Versicherer.

Im Verhältnis zum Versicherungsnehmer stellt die Direktregulierung lediglich ein tatsächliches Angebot dar. Der Versicherungsnehmer kann dieses Angebot nur so, wie es ist, als Ganzes akzeptieren. Tut er dies nicht, muss er sich an den haftenden Versicherer wenden.

Der Inhalt der Direktregulierung wird durch ein multilaterales Abkommen konkretisiert.

Die Direktregulierung ist auf Unfälle in Griechenland und zwischen 2 Fahrzeugen beschränkt.

Es gilt nur für Sachschäden bis 6.000 €. In dieser Summe sind zu berücksichtigen die Reparaturkosten, eventuelle Transportkosten für das beschädigte Fahrzeug und die Mehrwertsteuer.

Voraussetzung für die Anwendung ist, dass beide Fahrer einen standardisierten Unfallbericht (constat amiable) ausgefüllt und unterschrieben haben.

Die Entschädigung erfolgt auf der Basis der im Abkommen für standardisierte Unfallsituationen festgelegten Haftungsquoten. Der Regress erfolgt über Regresspauschalen, die nach drei Schadengrößenklassen aufgegliedert sind.

Um manipulative Nachjustierungen im Hinblick auf Schadengrößenklassen und Regresspauschalen zu verhindern, werden die für die Regresspauschale maßgeblichen Durchschnittswerte monatlich mit Hilfe eines Zufallsverfahrens neu bestimmt.

Die Kosten für die Schadenregulierung trägt ausschließlich der Direktregulierer. Insoweit besteht keine Regressmöglichkeit beim haftenden Versicherer.

Die Festlegung der Schadenhöhe erfolgt durch einen Sachverständigen des Direktregulierers. Dessen Schätzung ist auch für den haftenden Versicherer bindend. Der haftende Versicherer kann nur in wenigen Fallgruppen eine Überprüfung bzw. Rückabwicklung der Schadenregulierung einleiten, nämlich

- wenn die Voraussetzungen für die Anwendung der Direktregulierung fehlen (z.B. Nichtteilnehmer oder Personenschaden),
- bei Fehlen von Versicherungsschutz,
- bei Nichtanwendung der Haftungstabellen,
- bei Entschädigung für vorgetäuschte Schäden und
- bei nachträglicher (weiterer) Schadenmeldung.

Die griechische Clearingstelle führt eine gemeinsame Datenbank der Direktregulierer. Sie erhält dazu von den Teilnehmern der Direktregulierung alle Daten über Schäden, die im Rahmen des Abkommens reguliert werden.

Mit Hilfe dieser Daten vermittelt die Clearingstelle den jährlichen Ausgleich zwischen den Teilnehmern der Direktregulierung. Dazu werden die Schadenersatzleistungen der regulierenden Versicherer den Regressbeiträgen gegenübergestellt und gegenseitige Debet- bzw. Kreditsalden erstellt und ausgeglichen.

Nach Angaben unserer Gesprächspartner ergibt sich bei den Salden der Teilnehmer – bei durchaus höheren Unterschieden im Einzelfall – unter dem Strich ein Unterschied von nur einem Prozent.

C. Fazit:

Bei der Untersuchung der im Ausland praktizierten Systeme der Direktregulierung haben uns vor allem drei Fragen interessiert:

1. Sind die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse in Deutschland so, dass ein dringender Bedarf für die Einführung einer Direktregulierung besteht?
2. Können die dortigen rechtlichen Konstruktionen eine Lösung auch für Deutschland sein?
3. Können die ausländischen Regressmodelle auch in Deutschland ein Vorbild für einen wettbewerbsneutralen Ausgleich zwischen dem regulierenden und dem haftenden Versicherer sein?

Wir haben alle drei Fragen aus folgenden Gründen verneint:

1. Einer der wesentlichen Gründe für die Direktregulierung im Ausland war die Unzufriedenheit der Verbraucher mit der dortigen Schadenregulierungspraxis, insbesondere mit der Dauer der Regulierung. Eine solche Situation besteht in Deutschland nicht. Die Abwicklungsdauer von Sachschäden ist in Deutschland sehr gering. Sie beträgt im Schnitt weniger als 3 Monate. Die Prozessquote liegt in Deutschland unter 2%. In dieser Quote sind sogar die – wesentlich schwieriger zu handhabenden – Personenschäden berücksichtigt, so dass die Prozessquote für Sachschäden erheblich darunter liegen dürfte.

Die Einführung einer Direktregulierung in Deutschland würde keine weitere Beschleunigung der Schadenabwicklung und insoweit für den Verbraucher keinen zusätzlichen Nutzen bringen.

2. Eine ausschließlich durch Abkommen zwischen den Versicherern geregelte Direktregulierung wäre in Deutschland wegen des geltenden Rechtsberatungsgesetzes nicht möglich. Für Deutschland käme deshalb nur eine Produktlösung in Betracht. Dabei erhielte der Versicherungsnehmer einen eigenen Anspruch auf Direktregulierung gegen seinen eigenen Haftpflichtversicherer. Dieser Anspruch träte selbstverständlich nur als wählbare Alternative neben den gesetzlich verbrieften Direktanspruch des Verkehrsopfers. Die Modalitäten des Ausgleich zwischen den Versicherern könnte dagegen problemlos durch multilaterale Abkommen geregelt werden. Kartellrechtliche Probleme entstünden dabei nicht.

Ein auf diese Weise gestaltetes Direktregulierungsmodell wäre nach unserer Auffassung in Deutschland uneingeschränkt zulässig.

3. Die Beantwortung der Frage, ob die ausländischen Regressmodelle eine Lösung für Deutschland sein können, war erheblich schwieriger. Dabei haben wir die Modelle sowohl einzeln und auch in Kombinationsvarianten

auf ihre Tauglichkeit für den deutschen Markt sehr eingehend untersucht. Unser Ergebnis lautet: *Keines der Regressmodelle ist so treffsicher, dass es die im deutschen Markt möglichen Wettbewerbsverzerrungen zuverlässig vermeiden kann.* Woran liegt das?

Wie Sie wissen, sind unsere deutschen Tarife in der Autohaftpflichtversicherung außerordentlich tief gegliedert, um ein höchstmögliches Maß an Prämiengerechtigkeit zu erreichen. Das ist eine an sich sehr wünschenswerte Situation. Für einen gerechten Ausgleich zwischen dem regulierenden und dem haftenden Versicherer legt sie die Maßlatte aber so hoch, dass die Regresspauschale mindestens diese Merkmale berücksichtigen müsste. Der dafür erforderliche Kalkulationswand wäre so erheblich, dass er in keinem ausgewogenen Verhältnis zum Nutzen für den Kunden stände.

Kurz gefasst: Eine Direktregulierung würde in Deutschland – jedenfalls gegenwärtig – für den Kunden nicht billig, weil sich der administrative Aufwand prämienerhöhend auswirken würde.

D. Gesamtergebnis:

Die genannten Argumente haben zu folgender Entscheidung geführt:

Der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft wird keine (unverbindliche) Empfehlung einer Direktregulierung in Deutschland aussprechen.

Unfallregulierung durch den eigenen Haftpflicht-Versicherer?

– Vom Direktanspruch zur Direktregulierung? –

Prof. Dr. Helmut Schirmer, Freie Universität Berlin

A. *Die Abwicklung von KH-Schäden in Deutschland*

Die bisher in Deutschland geläufige Abwicklung von Verkehrsunfallschäden unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen wird geprägt durch das Ineinandergreifen von Haftpflichtrecht und Haftpflichtversicherung.

Die Schadensersatzansprüche des Geschädigten richten sich gegen den Schädiger. Sie folgen aus Gefährdungshaftung gegen den Halter (§ 7 StVG), und aus der (konkurrierenden) Verschuldenshaftung (§ 823 BGB sowie – nur gegen den Fahrer – § 18 StVG). Zuweilen sind auch Schadensersatzansprüche aus der Verletzung vertraglicher Pflichten begründet, etwa aus einem Beförderungsvertrag. Inhalt und Umfang solcher Schadensersatzansprüche werden zunächst nach §§ 249-254 BGB bestimmt, ergänzend treten §§ 842-846 BGB sowie die §§ 9-17 StVG hinzu. An Rechtsgrund, Inhalt und Umfang ändert sich nichts dadurch, dass die Ansprüche des Geschädigten auf Ersatz von Personen-, Sach- und Vermögens(folge)schäden auf Versicherer des Geschädigten übergehen: Sozialversicherungsträger (SVT) oder private Versicherungsunternehmen (VU).

Für diese Schadensersatzansprüche des Geschädigten oder etwaiger Rechtsnachfolger hat der Haftpflichtversicherer des Geschädigten einzustehen. Der Abschluss einer KH-Versicherung wird seit 1939 gesetzlich vorgeschrieben. Deren Einstandspflicht gegenüber dem Geschädigten ist weitgehend unabhängig von der – internen – Leistungspflicht gegenüber dem Schädiger (VN/Halter/Fahrer): Vorsatz des Schädigers kann allerdings auch dem Geschädigten entgegen gehalten werden (§ 152 VVG)¹.

Seit 1965 besteht der Direktanspruch des Geschädigten gegen den KH-Versicherer des Schädigers: der unmittelbare Anspruch auf Grund einem gesetzlichen Schuldbeitritt des KH-VU (§ 3 Nr. 1 PflVG) mit der Folge, auch gegen den Versicherer des Schädigers gerichtlich vorgehen zu können².

¹ Vgl. jedoch insoweit § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 PflVG: Leistungspflicht des Entschädigungsfonds/Verkehrsoferhilfe.

² Im Rahmen der anstehenden VVG-Reform werden Überlegungen diskutiert, diese direkte Inanspruchnahme des Haftpflicht-VU auszuweiten – auf die Pflichthaftpflichtversicherung oder sogar auf die gesamte Haftpflichtversicherung.

Nach der bisherigen Rechtslage und der daraus abgeleiteten Praxis reguliert immer der KH-Versicherer des Schädigers den Schaden des Geschädigten. Dessen eigener Versicherer hat mit der Schadenabwicklung nichts zu tun.

Das ist jedoch keineswegs zwingend, wie der Blick auf andere Mitgliedstaaten der EU erkennen lässt.

B. Direktregulierung durch das eigene KH-VU des Geschädigten

I. Beschreibung

Direktregulierung bedeutet im weitesten Sinne Schadenabwicklung durch den eigenen Versicherer des Geschädigten mit anschließendem Regress gegen den Versicherer des Schädigers. In Wirklichkeit wird eine derartige vollständige Ausschaltung des Versicherers auf Seiten des Schädigers auch im Ausland nicht praktiziert. Das Verfahren erfasst keine Personenschäden, sondern beschränkt sich weitgehend auf Sachschäden, bei Beteiligung von (höchstens) zwei Kfz und in der Höhe begrenzt, dann allerdings ohne Rücksicht auf das Bestehen einer Vollkaskoversicherung des Geschädigten: Damit erfasst die Direktregulierung allerdings die große Zahl aller Sachschäden. Der Regress gegen das KH-VU des Schädigers kann nach Sach- und Rechtslage erfolgen, abweichende pauschalierende Vereinbarungen sind zur Vereinfachung bekannt.

Die Direktregulierung findet sich in Belgien, Frankreich (dort seit kurzem Ausdehnung sogar auf Personenschäden), Griechenland, Italien, Portugal, Spanien und Schweden. In Großbritannien, das bisher keinen Direktanspruch des Geschädigten eingeführt hatte, ist das frühere Abkommen zwar aufgegeben worden, doch funktioniert die Einschaltung des eigenen VU gleichwohl auf der Grundlage eines gentlemen's agreement zwischen den KH-VU. Dazu mag auch beitragen die hohe Kaskoversicherungsquote in Großbritannien sowie der Verzicht auf eine Rückstufung in der Kaskoversicherung.

II. Gründe für die Direktregulierung

Mit Blick auf die europäischen Länder, die die Direktregulierung kennen, werden als praktische Vorteile insbesondere genannt: Die Abkürzung der (zu langen) Regulierungsdauer, die Senkung der Regulierungskosten, Vereinfachung des Regresses und der damit verbundenen Kosten durch Pauschalierungen.

Die Regulierungsbeschleunigung hat inzwischen die 4. KH-Richtlinie allgemein auf ihre Fahnen geschrieben, deren Umsetzung stellt in Deutschland

§ 3 a PflVersG dar: eine gesetzliche 3-Monatsfrist bei unstreitiger Eintrittspflicht und (vollständiger) Bezifferung des Schadens – mit Verzugsschadensfolgen bei Überschreitung.

In Deutschland werden weitere Argumente für die Direktregulierung angeführt:

- Der sofortige Kontakt des Geschädigten zu seinem eigenen KH-Versicherer, während durchschnittlich ca. 10 Tage vergehen, bis der Versicherer des Schädigers mit der Schadenmeldung befasst wird: Zeitersparnis und convenience für den Geschädigten.
- Regulierungskompetenz, Service und Kundenfreundlichkeit vermag der eigene Versicherer nur mit der Direktregulierung seinem VN, dem Geschädigten nahe zu bringen, wozu sonst jedes VU im Versicherungsfall in der Lage ist. Dabei lassen sich auch die unterschiedlichen Denkweisen in der Person des eigenen VN/Geschädigten fruchtbar machen: Schädiger und dessen Versicherer bilden eine gemeinsame Gegnerschaft, während der eigene Versicherer als Hilfe im Schadenfall verstanden werden könne.
- Last but not least werden Schadenmanagementgesichtspunkte für die Direktregulierung vorgetragen: frühzeitige Einwirkung auf die Schadenabwicklung, dadurch Eindämmung des Schadenumfangs und von Nebenkosten, Beeinflussung der Reparaturkosten (Gesamtverträge mit Reparaturwerkstätten und sonstigen Dienstleistern, Bündelung der Auftragsvergabe).

Diese zuletzt genannten Argumente – sofortiger Kontakt mit dem eigenen VN als Geschädigtem, Regulierungskompetenz, Schadensmanagement – dürften vorrangig die Überlegungen zur Direktregulierung in Deutschland beeinflussen, weniger dagegen die Regulierungsdauer, die bei einfachen Sachschäden in KH unproblematisch kurz ist. Dennoch wird in KH nicht dieselbe Abwicklungsgeschwindigkeit wie bei vergleichbaren Kaskoschäden erreicht.

III. Gestaltungsmöglichkeiten in Deutschland

Die Direktregulierung existiert in Deutschland noch nicht, wir können daher nur über die Zukunft spekulieren. Ob sie je eingeführt wird – flächendeckend oder in großem Umfang – ist zur Zeit unsicherer denn je³: Das Projekt sei begraben, lediglich ein einzelnes VU wolle einen Tarif mit „Direktregulierung“ am Markt anbieten. Bei näherem Hinsehen handelt es sich dabei jedoch nicht

³ Vgl. Tagesspiegel vom 14. 1. 2003.

um die Direktregulierung durch die eigene KH-Versicherung des Geschädigten, sondern um eine (Voll-)Kaskoversicherung mit zusätzlichem Ersatz einzelner Sachfolgeschäden.

Denkbare (Produkt-) Gestaltungen sind daher anzusprechen. Vorreiter sind in Teilbereichen vorhanden:

- die Vollkaskoversicherung hinsichtlich des Sachsubstanzschadens,
- die Schutzbriefversicherung. Sie bietet u.a. Versicherungsschutz für Bergungs- und Abschleppkosten sowie die Anmietung eines Kfz. Nimmt der VN den eigenen Schutzbriefversicherer in Anspruch, wird anschließend beim Schädiger (und dessen KH-Versicherer) Regress genommen.
- die FahrerPlus-Versicherung (Volksfürsorge).

1. Weitergeltung des Haftungsrechts

Die durch den Verkehrsunfall entstandenen Rechtsbeziehungen zwischen dem Geschädigten und dem Schädiger werden durch die Direktregulierung überhaupt nicht berührt: Die Schadensersatzansprüche gegen den Schädiger und dessen KH-Versicherer bestehen fort. Eine Haftungersetzung durch Versicherungsschutz (auf Seiten des Geschädigten) findet also nicht statt.

2. Regulierung fremder Verbindlichkeiten des Schädigers und dessen KH-VU

Die Direktregulierung könnte sich darauf beschränken, auf der Grundlage des Haftpflichtrechts die fremden Verbindlichkeiten des Schädigers und seines KH-Versicherers festzustellen und zu erfüllen, um anschließend Regress zu nehmen. Vorstellbar sind insoweit bilaterale Abkommen zwischen den KH-Versicherern des Geschädigten und des Schädigers oder eine Verbandsüber-einkunft. Irgendwelche Ansprüche des Geschädigten gegen seinen eigenen Versicherer müssten danach nicht bestehen.

Solche Abkommen zwischen den KH-Versicherern könnten jedoch auch drittbegünstigende Wirkungen entfalten: Der eigene Versicherer des Geschädigten verpflichtet sich darin, dessen Schadensersatzansprüche gegen den Schädiger und dessen Versicherer zu regulieren – gegebenenfalls mit einem vertraglichen Schuldbeitritt. Ob ein derartiges Modell jedoch den mit der Direktregulierung verfolgten beiderseitigen Interessen und Zielvorstellungen entspricht, wäre zu prüfen. So gehen die genannten Vorreiterbeispiele von entsprechenden Versicherungsansprüchen des Geschädigten gegen den eigenen K-Versicherer aus. Darüber hinaus könnte eine derartige Ausgestaltung Konflikte mit dem Rechtsberatungsgesetz bereiten; darauf wird noch zurück zu kommen sein. Eine eigenständige versicherungsmäßige Produktlösung scheint dagegen in der Lage, die mit der Direktregulierung intendierten

Zielvorstellungen einerseits umzusetzen, andererseits mit dem Rechtsberatungsgesetz vereinbar zu sein.

3. Versicherungsmäßige Ausgestaltung der Direktregulierung: Produktlösung

Der eigene Versicherer des Geschädigten erweitert mit der Einbeziehung der Direktregulierung seine Produktpalette um das Versprechen, seinem VN fremd verursachte/verschuldete Schäden zu ersetzen. Der Schädiger und dessen Versicherer werden anschließend im Umfang der begründeten Schadensersatzpflichten in Regress genommen. Auf das Vorhandensein einer Vollkaskoversicherung⁴ oder einer Schutzbriefversicherung kommt es jedoch überhaupt nicht an.

a) Versicherungsdeckung

Eine derartige Ausgestaltung führt zu versicherungsvertraglichen Leistungsansprüchen des VN, im Umfang der gegen den dritten Schädiger und dessen Versicherer bestehenden Schadensersatzforderungen entschädigt zu werden. Mit dieser Direktregulierung erfüllt der Versicherer des Geschädigten eigene Leistungspflichten gegenüber seinem eigenen VN als Geschädigten.

Das hat in mehrfacher Hinsicht Rechtsfolgen. Der direkt regulierende Versicherer leistet nicht auf die *fremden* Schadensersatzverbindlichkeiten von Schädiger und dessen KH-Versicherer nach § 267 BGB⁵, sondern erfüllt (nur) seine eigenen Verbindlichkeiten. Auch eine gleichzeitige Mitteilung der Schadensersatzverbindlichkeiten von Schädiger und dessen Versicherer ist nicht gewollt und hat daher auszuscheiden.

Die Direktregulierung ist bei diesem Verständnis ebenso wenig Geschäftsbesorgung für den Geschädigten zur Durchsetzung und Einziehung seiner Schadensersatzforderungen gegen den Schädiger und dessen Versicherer. Selbst bei vollständiger inhaltlicher Identität ist die versicherungsvertragliche Leistungspflicht des eigenen KH-Versicherers gegenüber dem Geschädigten von der Schadensersatzpflicht des Schädigers und dessen Versicherer scharf zu trennen: Der direkt regulierende Versicherer schuldet dem Geschädigten, seinem VN die vereinbarte Versicherungsentschädigung, nicht dagegen die Einziehung der Schadensersatzforderungen gegen Schädiger und dessen Versicherer. Daran ändert die anschließende Regressnahme überhaupt nichts.

⁴ Budel VW 2000, 51, 52.

⁵ A.A. Diehl, DAR 2001, 552, 554, von seinem Ausgangspunkt, dass der eigene Haftpflichtversicherer des Geschädigten ihm gegenüber nicht haftet; ebenso Küppersbusch, „Neue Regulierungsverfahren in der Kfz-Haftpflichtversicherung – Können deutsche Versicherer von den anderen europäischen Ländern lernen?“, 1998, S. 13 ohne nähere rechtliche Einordnung.

b) Inhalt und Umfang versicherungsvertraglicher Ansprüche

Was der Geschädigte nun mit Hilfe der Direktregulierung von seinem Versicherer erreichen, verlangen kann, folgt aus der entsprechenden vertraglichen Zusage. Dabei sind verschiedene Varianten denkbar.

Der Umfang der Direktregulierungszusage kann vollinhaltlich anknüpfen an die Haftpflichtverbindlichkeiten des Schädigers: inhaltliche Identität. So weit wird es nicht kommen, man denkt ja nur über Sachschäden, nicht aber über Personenschäden nach. Doch auch bei der Beschränkung der Direktregulierung auf – einfache – Sachschäden sind Restriktionen im Vergleich zum Haftpflichtrecht vorstellbar:

- tatsächliche Herstellung statt fiktiver Abrechnung oder
- insbesondere Abweichungen bei den Sachfolgeschäden, wie sie etwa in der Kaskoversicherung nicht ersetzt werden (§ 13 Abs. 6 AKB): kein Nutzungsausfall und keine Mietwagenkosten⁶.

Erweiterungen der Direktregulierungszusage über das Haftpflichtrecht hinaus lassen sich ebenfalls denken

- im convenience-Bereich: Abholung und Rückführung des Kfz im Rahmen der Reparatur,
- Neuwertentschädigung bei Direktregulierung über die Zeitwert- oder Wiederbeschaffungsgrenzen hinaus.

Gerade diese letztgenannten Beispiele verdeutlichen, dass die Direktregulierungszusage nicht umsonst, nicht beitragsfrei, zu erhalten ist: Sie wird je nach Umfang mit Beitragszuschlägen kalkuliert und angeboten: 15 % mehr als der Standardtarif bei dem einzigen Anbieter der „Direktregulierung“, die sich jedoch in Wirklichkeit als Kaskoversicherung entpuppt.

c) Rechtliche Einordnung

Die Direktregulierung sagt der eigene KH-Versicherer seinem VN, dem Geschädigten, zu – und zwar im Rahmen des KH-Versicherungsvertrages: Denn auf das Vorhandensein einer Vollkasko- oder Schutzbriefversicherung kommt es ja gerade nicht an.

Handelt es sich bei dieser vereinbarten Direktregulierung um eine echte Haftpflichtversicherung? Ich möchte die Frage aus mehreren Gründen verneinen. Inhalt und Umfang der Direktregulierung werden zwischen dem Geschädigten und seinem KH-Versicherer vereinbart, dabei sind Abweichungen vom Haftpflichtrecht denkbar – Einschränkungen wie Erweiterungen.

⁶ Vgl. aber auch insoweit den österreichischen „Spalttarif“ in KH.

Auch bei völliger Identität mit dem Haftpflichtrecht ist es die Vereinbarung zwischen Geschädigtem und seinem eigenen KH-Versicherer, die Leistungspflichten dieses Versicherers im Umfang der Haftpflichtverbindlichkeiten des Schädigers begründet. Eine Haftpflichtversicherung entlastet den Schädiger, man müsste daher die Direktregulierung als Haftpflichtversicherung zu Gunsten des Schädigers begreifen, – aber abgeschlossen vom Geschädigten selbst!? Das macht aus der Sicht des Geschädigten wenig Sinn und harmoniert auch nicht mit der früheren Feststellung, dass die Leistungen des direkt regulierenden Versicherers nicht dem Schädiger und dessen Versicherer über § 267 BGB zugute kommen. Auch die Rechtsschutzfunktion einer Haftpflichtversicherung, unbegründete Schadensersatzansprüche abzuwehren, hat hier bei der Direktregulierung vollständig auszuscheiden. Zuletzt: Die Annahme einer Haftpflichtversicherung zu Gunsten des Schädigers würde Doppelversicherung herbeiführen mit den Folgen einer Ausgleichspflicht nach § 59 VVG oder des Verweisungsprivilegs nach § 158 c Abs. 4 VVG bei fehlender Leistungspflicht des KH-Versicherers des Schädigers. Insoweit könnte allerdings eine Subsidiaritätsabrede zwischen dem Geschädigten und seinem Versicherer Abhilfe schaffen.

Der Geschädigte versichert mit der Direktregulierung daher nicht das fremde Passiveninteresse des Schädigers, sondern eigenes Interesse an der raschen, kundenfreundlichen Beseitigung der drittverursachten Schäden – im vereinbarten Umfang. Das lässt sich – bei Beschränkung auf Sachschäden – begreifen als Sachversicherung (Kaskoversicherung) des Eigentümers gegen die eingeschränkte Gefahr drittverursachter Schäden mit entsprechenden Schadensersatzansprüchen gegen den Schädiger: Der Versicherer leistet nicht bei allen Sachschäden am Kfz, sondern nur, wenn ein Dritter, der Schädiger dafür haftpflichtig ist: eine „abgespeckte Vollkaskoversicherung“ – allerdings einschließlich sämtlicher Sachfolgeschäden.

d) Versicherungsvertragliche Regelungen

Betrachtet man die Direktregulierung unter dem Gesichtspunkt der Leistungspflicht des KH-Versicherers gegenüber seinem eigenen VN als Geschädigtem, dann handelt es sich um einen versicherungsvertraglich begründeten Entschädigungsanspruch. Es gelten die gesetzlichen Vorschriften des VVG, soweit sie nicht vertraglich abbedungen oder abgeändert worden sind. So käme in Frage, die Leistungspflicht des direkt regulierenden Versicherers entgegen § 61 VVG auch bei etwaiger grober Fahrlässigkeit bestehen zu lassen, wenn gleichwohl Schadensersatzansprüche gegen den Schädiger unter Berücksichtigung des eigenen Mitverschuldens des Geschädigten noch in Betracht kommen.

Im übrigen gelten die allgemeinen Bestimmungen der AKB, insbesondere Anzeige- und Aufklärungsobliegenheiten. Bildet diese vertragliche Leistungs-

pfligt die Schadensersatzansprüche des Geschädigten gegen den Schädiger vollinhaltlich ab mit allen denkbaren Vermögensfolgeschadenpositionen, dann besteht insoweit inhaltliche Identität. Das muss aber nicht sein, wenn nur bestimmte Sachfolgeschäden in die Direktregulierung aufgenommen werden (Mietwagen/merkantiler Minderwert) oder Entschädigungsgrenzen formuliert werden für einzelne Schadensposten. Die Ersatzpflicht des eigenen KH-Versicherers kann im Rahmen der Direktregulierung zurückbleiben hinter dem Schadensersatzanspruch mit seinen zahlreichen (theoretisch) in Frage kommenden Einzelposten.

Die Aufklärungsobliegenheit auf Seiten des Geschädigten ist schon deshalb notwendig, weil der regresspflichtige Schädiger keine irgendwie gearteten Pflichten gegenüber dem KH-Versicherer des Geschädigten zu erfüllen hat. Daher eignen sich für die Direktregulierung wohl nur Sachschäden, bei denen die vollständige oder mindestens teilweise Ersatzpflicht dem Grunde nach feststeht – etwa nach einer (professionellen) Unfallaufnahme unter Verwendung des europäischen Unfallberichts.

Der örtliche Anwendungsbereich ist zu regeln: Europa (wie nach § 2 a AKB) oder auch enger.

Das Gleiche gilt für Ausschlussgründe: Vortäuschung eines Verkehrsunfalls unter Einschaltung des „Unfallgegners“. Klageweise Geltendmachung gegen den eigenen KH-Versicherer? Das widerspricht zwar dem Ziel der Imageverbesserung zu Gunsten des eigenen Versicherers, ist aber nicht ausgeschlossen⁷.

Allerdings bleibt dem Geschädigten immer die Möglichkeit, seine Schadensersatzansprüche gegen den Schädiger und dessen Versicherer geltend zu machen⁸.

Vorbilder für die versicherungsrechtliche Ausgestaltung der Direktregulierung bieten die Vollkaskoversicherung und die Schutzbriefversicherung. Sie werden für Fälle der Direktregulierung zwar nicht überflüssig⁹, Abstimmungen, Verzahnungen erscheinen jedoch geboten, um Doppelversicherung (bei demselben Versicherer) zu vermeiden: Teilweise Leistungspflicht bei Mitverschulden des Geschädigten!

3. Regress beim Schädiger und dessen KH-VU

Dem Geschädigten stehen bei vereinbarter Direktregulierung unterschiedliche Ansprüche zu,

⁷ Insoweit umfassende Ablehnung einer versicherungsrechtlichen Einordnung der Direktregulierung bei Diehl a.a.O. S. 557.

⁸ Vgl. unten IV 2 b.

⁹ Ebenso Küppersbusch, a.a.O., S. 10 f.

- zum einen gegen den Schädiger und dessen Versicherer nach Haftpflichtrecht,
- zum anderen der vertragliche Leistungsanspruch gegen den eigenen KH-Versicherer.

Der Geschädigte hat die Wahl zwischen beiden Vorgehensweisen¹⁰. Die Direktregulierungszusage impliziert, dass sich der Geschädigte an seinen eigenen KH-Versicherer halten kann, soll und wird: Dieser ist vorleistungspflichtig und darf gerade nicht auf den Schädiger und dessen letztlich belasteten KH-Versicherer verweisen.

Doppelversicherungsregelungen (§§ 59, 60 VVG) kommen nach meiner Auffassung nicht zur Anwendung, da der Leistungsanspruch aus der Direktregulierungszusage nicht als Haftpflichtversicherung zu Gunsten des Schädigers zu qualifizieren ist.

Der direkt regulierende KH-Versicherer des Geschädigten nimmt daher Regress, und zwar nach Sach- und Rechtslage. Dabei muss es verbleiben, wenn zwischen dem regulierenden KH-Versicherer des Geschädigten und dem letztlich belasteten Versicherer des Schädigers keine Sonderregelungen vorhanden sind: bilaterale Vereinbarungen oder darüber hinausgehende Rahmenverträge (Verbandsübereinkunft), denen beide beteiligten KH-Versicherer beigetreten sind. Hier können – wie bei Teilungsabkommen – zur Vereinfachung und Rationalisierung Regresspauschalen vorgesehen werden, möglicherweise in Abhängigkeit von der Höhe des ersatzpflichtigen Schadens. Denkbar wäre auch (wie in Frankreich), Mithaftungsquoten für bestimmte typische Unfallsituationen festzulegen. Derartige Pauschalierungen bewirken zwar auf der einen Seite Kostenminderungen im Regress. Auf der anderen Seite ist mit Pauschalierungen jedoch die Gefahr verbunden, dass die Teilnahme des einzelnen KH-Versicherers an der Direktregulierung sich insgesamt nicht als kostenneutral erweist. Darauf haben Fachleute, Versicherungsmathematiker, aufmerksam gemacht. Das wird auch als Grund für die mangelnde Einigung zwischen den KH-Versicherern über die Direktregulierung berichtet.

III. Rechtliche Rahmenbedingungen für die Direktregulierung

Auch wenn die flächendeckende Einführung der Direktversicherung nach den jüngsten Presseberichten zur Zeit nicht ansteht, bleiben die rechtlichen Rahmenbedingungen zu erörtern und zu prüfen. Ein Versicherer hat zwar die Ein-

¹⁰ Vgl. unten IV 2 b.

führung eines Tarifs mit Direktregulierung angekündigt; wie schon erwähnt, handelt es sich dabei aber um eine erweiterte Kaskoversicherung.

Die Qualifikation der Direktregulierung als versicherungsvertragliche Entschädigungsleistung erleichtert allerdings die Beantwortung streitiger Fragen und vermag drohende Konflikte mit dem Rechtsberatungsgesetz und dem Kartellrecht zu vermeiden.

1. Aufsichtsrechtliche Vorgaben

a) Spartenzugehörigkeit

Die Zulassung zum Geschäftsbetrieb wird für jede Versicherungssparte gesondert erteilt (§§ 5 Abs. 3 Nr. 2, 6 Abs. 2 VAG). Handelt es sich um ein Risiko der KH-Sparte oder der Fahrzeug-(Kasko-)Versicherung? Hier ist zwar von „abgespeckter“ Kaskoversicherung gesprochen worden, doch geht es bei genauerer Betrachtung um ein zusätzliches Risiko in der KH-Versicherung i.S. von § 6 Abs. 4 VAG. Auch wenn es verselbständigt als Fahrzeugversicherung eingestuft werden würde, die Erlaubnis in der KH-Sparte erfasst jedoch auch dieses zusätzliche Risiko aus einer anderen Versicherungssparte, weil es im Zusammenhang mit der KH-Sparte steht, denselben Gegenstand betrifft und durch denselben Versicherungsvertrag gedeckt wird: Ein gesonderter Kaskoversicherungsvertrag wird ja gerade nicht abgeschlossen. Die weiteren hiermit verbundenen Probleme der Bilanzierung, Rechnungslegung, Berichterstattung an die Aufsicht können hier nicht ausgebreitet werden.

Doch selbst bei Ansiedelung dieses Risikos in der Kaskosparte entstehen keine substanziellen Schwierigkeiten: Die K-Versicherer betreiben ja nicht nur die KH-, sondern gleichzeitig auch die Kaskosparte.

b) Betrieb versicherungsfremder Geschäfte?

Die von Diehl¹¹ aufgeworfene Frage – Direktregulierung als versicherungsfremdes Geschäft – erledigt sich daher vom hier vertretenen Standpunkt: Die vereinbarte Direktregulierung ist Versicherungsgeschäft im aufsichtsrechtlichen Sinne: Übernahme eines (Zusatz-) Risikos gegen (Zusatz-) Entgelt in einem KH-Versicherungsvertrag. Damit scheidet das Verbot versicherungsfremder Geschäfte (§ 7 Abs. 2 VAG) von vornherein aus, das allerdings auch Diehl¹² letztlich nicht für einschlägig bezeichnet hatte.

¹¹ A.a.O., S. 555.

¹² A.a.O.

2. Pflichtversicherungsgesetz

Das Pflichtversicherungsgesetz räumt dem Geschädigten einen Direktanspruch gegen den KH-Versicherer des Schädigers ein (§ 3 Nr. 1 PflVG). Jeder KH-Versicherungsvertrag muss dieser gesetzlichen Vorgabe entsprechen, um der Versicherungspflicht zu genügen. Entgegenstehende Vereinbarungen – vertragliche Beseitigung des Direktanspruchs im Versicherungsvertrag – zwischen dem Schädiger als VN und seinem KH-Versicherer – wären unwirksam zu Lasten des Geschädigten.

a) Direktregulierung contra Direktanspruch?

Verdrängt die Direktregulierung den gesetzlich vorgeschriebenen Direktanspruch? Darf der Geschädigte verpflichtet werden, sich ausschließlich wegen der von der Direktregulierung erfassten Schäden an den eigenen KH-Versicherer zu halten?

Die Frage mag offen bleiben: Eine derartige rechtliche oder praktische Zurückdrängung des Direktanspruchs gegen den KH-Versicherer des Schädigers ist nicht vorgesehen im Rahmen der Direktregulierung. Sie soll dem eigenen VN als Geschädigtem zusätzlichen Service verschaffen, Nutzen stiften, aber nicht in anderweitig begründete Rechtspositionen „eingreifen“.

b) Wahlmöglichkeit des Geschädigten

Der Geschädigte ist daher in der Lage, von Anfang an zwischen den beiden Vorgehensweisen (frei) zu wählen, oder auch später auf die Direktregulierung zu verzichten und die Schadensersatzansprüche gegen den Schädiger und dessen Versicherer geltend zu machen. Dafür wird auch ausschlaggebend sein, wie weit die Direktregulierung praktisch dem Schadensersatz gleichkommt und die Mühen der eigenen Durchsetzung dadurch überflüssig werden.

Das Pflichtversicherungsgesetz wird bei einer derartigen Wahlfreiheit des Geschädigten nicht tangiert.

3. Konflikt mit dem Rechtsberatungsgesetz

Bedenken gegen die Direktregulierung werden hauptsächlich aus dem Rechtsberatungsgesetz hergeleitet, sie sind hier schon vorgetragen worden. Insoweit kann und darf man den Blick freilich nicht auf die europäischen Länder richten, in denen die Direktregulierung praktiziert wird: Vergleichbare Regelungen wie das deutsche Rechtsberatungsgesetz sind dort gerade nicht vorhanden.

Ob die Direktregulierung unter die „Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten“ fällt, lässt sich entweder aus der Person des Geschädigten betrachten oder aus der Sicht des Schädigers und dessen KH-Versicherers.

Diehl¹³ hält die Direktregulierung zu Gunsten des Geschädigten für zulässig, erlaubnisfrei nach Art. 1 § 5 Nr. 1 RBERG, weil sie in unmittelbarem Zusammenhang mit der Tätigkeit eines KH-Versicherers stehe. Dieser Zusammenhang sei jedoch mit Blick auf den KH-Versicherer des Schädigers zu verneinen: Diese „stellvertretende“ Regulierung für die letztlich belastete KH-Versicherung des Schädigers stelle daher verbotene Rechtsberatung dar. *On verra ...*

a) Rechtsbesorgung für den Geschädigten

Die Antwort ist nach dem hier vertretenen Ausgangspunkt vorgezeichnet. Der KH-Versicherer verspricht dem Geschädigten, seinem eigenen VN versicherungsmäßige Leistungen zum Ausgleich des Sachschadens in dem vereinbarten Umfang. Danach wird der Regress gegen den KH-Versicherer des Schädigers durchgeführt, soweit Schadensersatzansprüche nach Haftpflichtrecht und § 3 Nr. 1 PflVG bestehen. Diese Abwicklung ist bekannt und geläufig bei Sachversicherungen, wenn sich der von einem Dritten geschädigte VN an seinen eigenen Sachversicherer wendet: Nach Erbringung seiner Leistungen an den eigenen geschädigten VN wird beim Schädiger und dessen Haftpflichtversicherer regressiert (§ 67 VVG). Mit der Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten hat diese Regulierung nichts zu tun: Der regulierende Versicherer kommt seinen eigenen Verpflichtungen aus dem Versicherungsvertrag mit dem VN nach. Diese Betrachtung ist auf die Direktregulierung zu übertragen als Zusage versicherungsmäßiger Leistungen an den eigenen VN, den Geschädigten. Daher liegt insoweit schon keine Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten für den Geschädigten vor; auf den Zusammenhang i.S. von Art. 1 § 5 Nr. 1 RBERG kommt es dann überhaupt nicht mehr an.

b) *Rechtsbesorgung für den Schädiger und dessen KH-VU*

Wie schon erwähnt, bejaht Diehl¹⁴ die Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten für den KH-Versicherer des Schädigers: „stellvertretende“ Regulierung. Das setzt jedoch voraus, dass der direkt regulierende KH-Versicherer des Geschädigten entweder vom KH-Versicherer des Schädigers beauftragt oder ohne Auftrag tätig wird, gerade die Schadensersatzansprüche des Geschädigten gegen den Schädiger und dessen KH-Versicherer zu regulieren. Von dieser Situation geht Diehl aus und lässt auch Art. 1 § 5 Nr. 1 RBERG insoweit nicht eingreifen: „Die Besorgung rechtlicher Angelegenheiten von Konkurrenzfirmen und die Zusammenarbeit im Rahmen der Tilgung von Verbindlichkeiten Dritter gegenüber eigenen VN gehört nicht zu dem herkömmlichen Umfang der Tätigkeit von Haftpflichtversicherungen“.

13 A.a.O. S. 555 f.

14 A.a.O., S. 556.

Ob diese Ansicht richtig ist, mag dahinstehen. So bieten die Versicherer heute in der Privathaftpflichtversicherung die Deckung von Schadensersatzansprüchen des eigenen VN gegenüber dritten, aber nicht haftpflichtversicherten Schädigern. Hier bei der Direktregulierung reflektiert Diehl in gar keiner Weise die Rechtsbeziehungen zwischen dem Geschädigten als VN mit seinem eigenen KH-Versicherer. Er unterstellt unausgesprochen, dass insoweit überhaupt keine Rechtsbeziehungen bestehen, so dass der direkt regulierende KH-Versicherer zwangsläufig nur die Schadensersatzansprüche des Geschädigten, die Schadensersatzverbindlichkeiten des Schädigers und seines KH-Versicherers regulieren könne, mit oder ohne Auftrag des KH-Versicherers des Schädigers.

Gerade das ist jedoch nach dem hier vorgestellten Verständnis der Direktregulierung nicht der Fall. Natürlich kann man zur Ansicht von Diehl „verführt“ werden, wenn die Direktregulierungszusage inhaltlich identisch ist mit dem Umfang der Schadensersatzverbindlichkeiten des Schädigers. Hier sind jedoch Abweichungen möglich: Die Direktregulierungszusage kann hinter dem Umfang der Schadensersatzansprüche zurückbleiben, aber auch darüber hinausgehen. Sie stellt aber immer eine eigenständige Verpflichtung gegenüber dem eigenen VN, dem Geschädigten dar.

Dass es eines Auftrags des KH-Versicherers des Schädigers nicht bedarf, zeigt die Praxis: Ein K-Versicherer bietet die „Direktregulierung“ seinen VN an, ohne dass irgend welche weiterführenden Vereinbarungen mit KH-Versicherern potentieller Schädiger bestehen; allerdings wird diese „Direktregulierung“ im Rahmen einer Vollkaskoversicherung als „Plus“ gegen Mehrprämie eingeräumt. Aus den genannten Gründen handelt ein direkt regulierender KH-Versicherer auch nicht als Geschäftsführer ohne Auftrag für den Schädiger und dessen Versicherer, sondern reguliert und leistet auf Grund des mit dem eigenen VN, dem Geschädigten bestehenden Versicherungsvertrages. Auch in dieser Richtung liegt daher keine Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten zu Gunsten des Schädigers und seines KH-Versicherers vor.

c) Abgrenzung zum Grüne-Karte-System

Das Grüne-Karte-System funktioniert allerdings anders. Der regulierende deutsche Versicherer wickelt die Schadensersatzansprüche aus Inlandsunfällen für und gegen ausländische KH-Versicherer im Auftrag des Deutschen Büros Grüne Karte ab. Hier allerdings werden auftragsgemäß fremde Rechtsangelegenheiten besorgt – der ausländischen KH-Versicherer und des Deutschen Büros –, allerdings auf Grund internationaler Abkommen und des deutschen Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes¹⁵. Hieraus können aber gegen die ver-

¹⁵ Ebenso Diehl a.a.O., S. 555 und 556.

einbarte Direktregulierung keine Gegenschlüsse gezogen werden, insoweit handle es sich um verbotene Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten.

4. Kartellrechtliche Probleme bei der Abwicklung

Ich will mich hier kurz fassen, nachdem schon Diehl¹⁶ kartellrechtliche Verstöße nicht feststellen konnte. Dabei ist er allerdings von bilateralen oder multilateralen Vereinbarungen zwischen KH-Versicherern ausgegangen. Dass derartige Vereinbarungen nicht zwingend erforderlich sind, zeigt das Vorpreschen eines Versicherers in der Kaskoversicherung trotz des Scheiterns von allgemeinen Schadenpauschalierungen im Regress zwischen den jeweils beteiligten KH-Versicherern.

A) Abkommen zwischen den KH-VU

§ 14 GWB ist für Regelungen zwischen den KH-Versicherern nicht einschlägig. Die Vorschrift setzt Vertikalvereinbarungen voraus – etwa zwischen Hersteller und Verkäufer: Preisbindung der zweiten Hand –, während hier Horizontalvereinbarungen zwischen KH-Versicherern vorliegen würden, die untereinander im Wettbewerb stehen.

Doch auch § 1 GWB führt nicht weiter, anders als im Carpartner-Fall. Carpartner hatte dort den Zweck, das Marktverhalten der Mütter, die hinter der Carpartner GmbH als Gesellschafter standen, wie auch immer zu koordinieren. Das ist bei Vereinbarungen zwischen KH-Versicherern über die Direktregulierung – insbesondere über kostensparende vereinfachende Verrechnungen beim Regress – gerade nicht der Fall. Eine derartige Übereinkunft dient nicht dem Zweck, das Marktverhalten der beteiligten KH-Versicherer gegenüber Dritten zu koordinieren – etwa gegenüber sog. Regulierungshelfern des Geschädigten wie Anwälten, Gutachtern und Werkstätten. Die zügige Direktregulierung soll möglicherweise die Einschaltung derartiger Regulierungshelfer tatsächlich entbehrlich werden lassen. Das geschieht jedoch nicht durch *vertragliche* Wettbewerbsbeschränkung zwischen den KH-Versicherern, also nicht durch ein Nachfragekartell, sondern kann nur durch tatsächliches Regulierungsverhalten in die Tat umgesetzt werden.

B) Missbrauch von Marktmacht gegenüber Anbietern von Schadendienstleistungen

Ebenso wird ein Missbrauch von Marktmacht (§§ 19 ff. GWB) auszuschließen haben, auch wenn eine wettbewerbliche Beziehung zwischen den Regulierungshelfern des Geschädigten und den an einem solchen Regu-

¹⁶ A.a.O., S. 556 ff.

rungsmodell beteiligten KH-Versicherern bestehen sollte¹⁷. Schon die marktbeherrschende Stellung wird in den allermeisten Fällen fehlen. Es wird berichtet, dass sich die Marktpräsenz eines K-Versicherers im regionalen Bereich auf mindestens 15 % belaufen müsse, um überhaupt eine entsprechende Nachfragemacht ausüben zu können¹⁸, was viele Gesellschaften nicht erfüllten: Bis zur marktbeherrschenden Stellung ist es daher noch ein weiter Weg. Zuletzt lässt sich nicht von einem Missbrauch sprechen, wenn dem Geschädigten die freie Wahl verbleibt, entweder von der Direktregulierung Gebrauch zu machen oder gegen den Schädiger und dessen KH-Versicherer vorzugehen. Ob der Geschädigte allerdings bei gewählter Direktregulierung einen eigenen Sachverständigen und Rechtsanwalt – ohne Vorliegen von Verzug – einschalten kann, wie Diehl¹⁹ meint, lässt sich so einfach und generell nicht beantworten: Insoweit kann nur der Inhalt der Direktregulierungszusage des eigenen KH-Versicherers Auskunft geben. Hier muss keine inhaltliche Identität zum Haftpflichtrecht bestehen, wovon Diehl auszugehen scheint.

5. Abweichungen zwischen Haftpflichtrecht und Direktregulierungszusage des eigenen KH-VU

a) Schadensmanagement

Die Direktregulierung belebt erneut die Diskussion um das Schadensmanagement, das die KH-Versicherer der Schädiger dem Geschädigten zukommen lassen, „aufdrängen“ wollten: Der Geschädigte als „Schadenskunde“ beim KH-Versicherer des Schädigers, dem jegliche assistance zuteil wird!

Doch hier ist es der eigene KH-Versicherer des Geschädigten, dessen Direktregulierungszusage er als VN gewählt, „eingekauft“ hat und auf die er im Schadenfall zurückgreifen kann, aber nicht muss.

Die Ansprüche des Geschädigten gegen seinen KH-Versicherer richten sich nach dem Inhalt der Direktregulierungszusage, die – wie schon mehrfach betont – mit den Schadensersatzansprüchen gegen den Schädiger und dessen KH-Versicherer nicht übereinstimmen muss.

b) Beispiele

Ich muss hier spekulieren, welche Abweichungen in Betracht kommen – abgesehen von der allgemeinen Ausschaltung der Personenschäden.

17 Dafür Diehl a.a.O., S. 557, unter Rückgriff auf die Äußerungen von Küppersbusch a.a.O., S. 8, die Reparaturkosten und die Kfz-Folgeschäden mit Hilfe der Direktregulierung zu senken.

18 Rieger VW 2002, 1951.

19 A.a.O.

So bietet die „Direktregulierung“ des einzigen Anbieters neben dem Sachschaden – Reparatur oder Wiederbeschaffung – folgende Sachfolgeschadensposten – allerdings als Zusatzleistung zur Vollkaskoversicherung:

- Nutzungsausfall oder Mietwagen für maximal 16 Tage,
- Wertminderung,
- Unkostenpauschale,
- gegebenenfalls Gebühren für externe Sachverständige,
- An- und Abmeldepauschalen im Totalschadenfall und
- sonstigen Ausfallschaden.

Es fehlen insbesondere die Kosten für die Beauftragung eines Rechtsanwalts, die also nicht wie im Haftpflichtrecht von vornherein, sondern erst im Verzugsfalle erstattungspflichtig werden würden.

Man könnte an Naturalersatz durch den eigenen KH-Versicherer denken – wie in der Glasversicherung bereits praktiziert: Das impliziert den Ausschluss einer fiktiven Abrechnung. Abschwächungen wären mit einem Wahlrecht des VN, Geschädigten, verbunden, ob er die Schadensbeseitigung dem eigenen KH-Versicherer überlässt oder in eigener Regie durchführt.

Vorstellbar ist der Ausschluss einzelner Vermögensfolgeschäden, wie die eben erwähnten Rechtsanwaltskosten oder eine zeitliche (Nutzungsausfall oder Mietwagen bis zu 16 Tagen) oder betragsmäßige Begrenzung (wie in der Schutzbriefversicherung). Kompensationen könnten Erweiterungen, Verbesserungen bei anderen Schadenspositionen im Vergleich zum Haftpflichtrecht, bieten wie etwa Neuwertentschädigung statt des Wiederbeschaffungs- oder Zeitwerts oder der Verzicht auf sonst zulässige Abzüge (Eigensparnis, „neu für alt“).

Das alles mag sich zunächst wie ein Zerrbild des Haftpflichtrechts darstellen, doch bleibt zu beachten, dass der Geschädigte immer die freie Wahl hat – Direktregulierung oder herkömmliche Vorgehensweise gegen den Schädiger und dessen KH-Versicherer.

V. Akzeptanzvoraussetzungen und -probleme

1. beim Geschädigten

Die Direktregulierung muss in erster Linie vom Geschädigten gewollt werden, sonst ist sie von vornherein zum Scheitern verurteilt. Darauf hat Diehl²⁰ mit

20 A.a.O., S. 554.

Recht hingewiesen. Es ist Aufgabe des Marketings jedes KH-Versicherers, die Direktregulierung seinen VN als Kunden schmackhaft zu machen, also Kaufargumente aus dessen Sicht in den Vordergrund zu stellen. Mit einer herkömmlichen „gegnerischen“ KH-Versicherung hat in erster Linie der Geschädigte als Gläubiger von Schadensersatzansprüchen gegen den Schädiger Kontakt. Mit der Direktregulierung bietet der eigene KH-Versicherer nun seinem VN als dem Geschädigten Nutzen im Schadensfall, für den ein dritter Schädiger und dessen KH-Versicherer letztlich ersatzpflichtig sind. Das lässt sich jedoch vermitteln: Der VN muss nicht nur bereit sein, die Direktregulierung als Zusatznutzen der eigenen KH-Versicherung einzukaufen, sondern im Schadenfall dann auch davon Gebrauch zu machen.

a) Kauf des Produkts – KH-Versicherung plus Direktregulierung – gegen Mehrprämie

Die mit der Direktregulierung prognostizierten Kosteneinsparungen werden sich erst langfristig einstellen können: Das ist allgemeine Ansicht. Dabei wird freilich davon ausgegangen, dass das Direktregulierungssystem von der großen Mehrheit der KH-Versicherer praktiziert werden würde. Danach sieht es jedoch zur Zeit trotz mehrjähriger Vorarbeiten nicht aus.

Die Direktregulierung setzt jedoch derartige Abkommen zwischen den beteiligten KH-Versicherern nicht zwingend voraus – bilateraler oder multilateraler Art oder sogar unter Beteiligung sämtlicher in Deutschland tätiger KH-Versicherer. Die Direktregulierung könnte jedoch jeder einzelne KH-Versicherer seinen Kunden/VN für drittverursachte Schadensfälle anbieten, auch bei Fehlen irgend welcher Abmachungen mit dem KH-Versicherer des Schädigers: Der Regress hätte dann nach Sach- und Rechtslage zu erfolgen – auf Grund Abtretung oder *cessio legis*. Hierbei fallen zumindest die Regulierungskosten beim eigenen KH-Versicherer des Geschädigten ohne Regressmöglichkeit an. Weitere unüberwältzbare Kosten entstehen dem direkt regulierenden KH-Versicherer, wenn seine Zusagen etwa über den Umfang der Schadensersatzansprüche gegen den Schädiger und dessen KH-Versicherer hinausgehen sollten. Der VN müsste die dafür erforderliche Mehrprämie akzeptieren als qualitätserhöhenden bewertbaren Zusatznutzen, vergleichbar etwa mit den Ausstattungsextras beim eigenen Kraftfahrzeug²¹.

Wird die Direktregulierung dagegen als *integraler* Bestandteil in KH angeboten, bleibt die Frage, ob sich die dafür erforderliche (Gesamt-)Prämie für das Qualitäts- oder Premiumprodukt am Markt durchsetzen lässt.

²¹ Vgl. Pressemitteilung der Mannheimer vom 13. Januar 2003 zur Einführung eines Tarifs mit „Direktregulierung“ – in der Kaskoversicherung.

b) Erwartungen bei der Schadenabwicklung

Meinungsumfragen belegen: „Im Vordergrund der Kundenwünsche steht die schnelle und unbürokratische Regulierung. Der Geschädigte scheut umständliche Korrespondenz und erwartet Beratung. Selbstverständlich soll die Entschädigung auch angemessen sein und entstandene Schäden ausgleichen“²².

Im konkreten Schadenfall erwartet der Geschädigte, dass diese seine Zielvorstellungen durch die Direktregulierung erfüllt werden. Doch „ohne Fleiß kein Preis“, wenn der Geschädigte gemeinsam mit dem Schädiger einen europäischen Unfallbericht auszufüllen verpflichtet wird.

Noch größere Zielkonflikte können sich hinsichtlich von Inhalt und Umfang der Direktregulierung ergeben – im Vergleich zum Schadensersatzrecht²³.

So mag sich die Direktregulierung vollständig nach „Haftpflichtgesichtspunkten“ richten, also inhaltliche Identität von Direktregulierungszusage mit dem Schadensersatzrecht. Davon wird der Geschädigte ausgehen, falls er von seinem eigenen KH-Versicherer keine anders lautenden (Produkt-)Informationen erhält. Es ist als irreführende Werbung angesehen worden, wenn die Direktregulierung nach „Haftpflichtgesichtspunkten“ beschrieben wird, in der Aufzählung der erstattungsfähigen Ansprüche dann allerdings weder die Anwalts- noch die Sachverständigenkosten erscheinen²⁴. Man könnte jetzt schlussfolgern: So wie der VANEO bisher kein großer Erfolg geworden ist: Hier war die Aufzählung der ersatzfähigen Sachfolgeschäden nach Haftpflichtgesichtspunkten unvollständig und erweckte damit den Anschein für den Kunden, dass die Kosten für die Hinzuziehung eines Sachverständigen und eines Rechtsanwalts nicht erstattungsfähig sind: Zu einer derartigen Diskrepanz darf es natürlich nicht kommen. Der direkt regulierende eigene KH-Versicherer des Geschädigten mag durch schnelle unbürokratische Regulierung die Einschaltung von Sachverständigen und Rechtsanwälten tatsächlich entbehrlich werden lassen: Ein Rechtsanspruch des Geschädigten besteht jedoch darauf auch bei einer Direktregulierung auf der Grundlage des Haftpflichtrechts, nach den dort von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen.

Keine Schwierigkeiten dürften auftauchen, wenn die Direktregulierungszusage des eigenen KH-Versicherers über die Regulierung nach Haftpflichtrecht hinaus geht. Der eigene KH-Versicherer darf diese Erweiterungen gegenüber dem VN, dem potentiell Geschädigten bewerben; Irreführungen hinsichtlich

22 Küppersbusch a.a.O., S. 1.

23 Vgl. oben B III 3 b; IV 5 b.

24 Daimler-Chrysler Services Finance GmbH bei der Bewerbung des neuen Versicherungskonzepts zur Einführung des VANEO.

der haftpflichtrechtlichen Gesichtspunkte wie beim Versicherungskonzept für den VANEO sind natürlich zu unterlassen.

Es bleiben etwaige Einschränkungen der Direktregulierungszusage im Vergleich zum Haftpflichtrecht, Beispiele waren schon genannt²⁵. Begreift man die Direktregulierung als Versicherungsleistung, was bei entsprechender Ausgestaltung im KH-Versicherungsvertrag mit dem Geschädigten gar nicht zu vermeiden ist, sind auch inhaltliche und umfangmäßige Einschränkungen vereinbar. Hier stellt sich dann wieder die Transparenzfrage: Muss der VN als Geschädigter aus der Aufzählung erstattungsfähiger Schadensposten herleiten, dass insoweit Einschränkungen im Vergleich zum Haftpflichtrecht zu verzeichnen sind? Das ist zu verneinen, weil kein (durchschnittlicher) Geschädigter Inhalt und Umfang schadensersatzrechtlicher Ansprüche zu überblicken vermag, die ja den Vergleichsmaßstab bilden. Das freie Wahlrecht des Geschädigten, im Schadensfall trotz Direktregulierungszusage gleichwohl gegen den Schädiger und dessen KH-Versicherer vorgehen zu können, hilft ebenfalls nicht weiter, wenn dem Geschädigten die inhaltlichen Unterschiede nicht einmal bekannt sind. Die Direktregulierungszusage muss daher klar stellen, dass die Aufzählung der erstattungsfähigen Schadensposten abschließend ist, etwaige weitergehende Ansprüche nur gegen den Schädiger und dessen KH-Versicherer gerichtet werden können.

Die weiteren praktischen und rechtlichen Fragen bei der Direktregulierung eines konkreten Schadenfalls muss ich hier ausblenden. Der Geschädigte ist mit der Direktregulierung nicht zufrieden: Klage gegen den eigenen KH-Versicherer und/oder nunmehr Geltendmachung des Direktanspruchs gegen den KH-Versicherer des Schädigers? Rückgriff dieses KH-Versicherers gegen den direkt regulierende KH-Versicherer des Geschädigten hinsichtlich zu zahlender Mehrbeträge? Der Regress des eigenen direkt regulierenden KH-Versicherers gegen den KH-Versicherer des Schädigers ist nicht oder nur teilweise erfolgreich: Rückforderung insoweit vom Geschädigten? Es bleibt noch viel zu tun, was natürlich durch bi- oder multilaterale Abkommen zwischen den KH-Versicherern vereinfacht werden würde.

2. bei den beteiligten KH-VU

Die Akzeptanzprobleme auf der anderen Seite, für die KH-Versicherer, scheinen doch so groß und noch nicht überwindbar, dass man sich über ein Direktregulierungssystem auch nach langjährigen Verhandlungen nicht hat einigen können: Das Projekt werde offiziell begraben, die Branchenführer

25 B III 3 b, IV 5 b.

wollten auf das neue Modell verzichten. Die erforderliche Wettbewerbsneutralität sei bisher nicht gewährleistet, wohl auch nicht in der Zukunft.

a) Kostenneutralität

So hört man von aktuarieller und betriebswirtschaftlicher Seite, dass es bei einem Direktregulierungssystem insbesondere in den Anfangsjahren Gewinner und Verlierer gibt²⁶. Die Einzelheiten interessieren hier nicht, in erster Linie werden dafür unterschiedliche Bestandszusammensetzungen und unterschiedliche Durchschnittsschadenbelastungen genannt, die sich insbesondere bei vereinfachenden Regresspauschalen auswirken.

b) Regressbewältigung

Damit bin ich beim Regress zwischen den beteiligten KH-Versicherern angelangt. Die mangelnde Einigung über ein einheitliches pauschalierendes Verrechnungssystem war wohl der Sargnagel für das – einstweilen? – zu Grabe getragene Direktregulierungssystem.

Das gilt nur für gemeinschaftliche Regressvereinbarungen, nicht für den Regress nach Sach- und Rechtslage auf Grund Abtretung des Geschädigten oder *cessio legis*: Danach bleibt der direkt regulierende KH-Versicherer jedoch mit den eigenen Regulierungskosten belastet. In die angestrebten, aber gescheiterten Gesamtvereinbarungen hätte man die auf die Direktregulierung entfallenden Kosten einbeziehen können. Das trifft auch auf Vertragsstrafen zu, die der Absicherung einer ordnungsgemäßen Regulierung dienen sollen. Den wichtigsten und entscheidenden Punkt stellen jedoch Schadenspauschalen zur Vereinfachung des Regressverfahrens dar. Sie werden in Frankreich praktiziert, dem Vorbild für die Direktregulierung²⁷. Dort wird jeder Unfall mit Sachschaden, an dem höchstens zwei Kfz beteiligt sind, von dem direkt regulierenden KH-Versicherer des Geschädigten einem Unfalltyp zugeordnet: Daraus leiten sich drei Haftungsverteilungen zwischen den beiden Unfallbeteiligten ab. Ähnliches zeichnet sich in Deutschland nicht ab – also ein Zielkonflikt zwischen Regressvereinfachung und Wettbewerbsneutralität.

Auch an dieser Stelle lassen sich weitere Fragen aufwerfen – ohne Antwort. Der Schädiger genießt keinen Versicherungsschutz: Bleibt das Verweisungsprivileg nach § 3 Nr. 6 PflVersG i.V.m. § 158 c Abs. 4 VVG anwendbar oder gelten die Leistungen des direkt regulierenden KH-Versicherers des Geschädigten insoweit nicht als anderweitige Leistungen eines Schadens-Versicherers? Wie steht es bei unversicherten Kfz?

²⁶ Seidel/Schäfer VW 1999, 54; Klemmt VW 2001, 1750; VW 2001, 1868; Sticker VW 2002, 1856. ²⁷ VW 2001, 1868.

C) Schlussbetrachtung

Ich hatte die provozierende Frage an den Anfang gestellt: Vom Direktanspruch zur Direktregulierung? Zur Beantwortung, ob der Direktregulierung die Zukunft gehört, fühle ich mich zur Zeit noch nicht in der Lage, zumal die KH-Versicherer selbst zu entsprechenden Regulierungsvereinbarungen bisher nicht gelangt sind. Doch muss die Direktregulierung von derartigen bi- oder multilateralen Abmachungen – insbesondere zur Regressvereinfachung – nicht zwangsweise begleitet werden. Gerade in der Beginnphase könnten KH-Versicherer einseitig die Direktregulierung mit ihren VN, den potentiell Geschädigten vereinbaren; der Regress gegen den endgültig belasteten Versicherer des Schädigers erfolgte dann nach Sach- und Rechtslage.

Ganz allgemein ist davon auszugehen, dass die Direktregulierung ihre Grundlage im KH-Versicherungsvertrag des VN, des Geschädigten mit seinem eigenen KH-Versicherer findet, auch wenn das Direktregulierungssystem zwischen mehreren KH-Versicherern durch entsprechende Vereinbarungen abgesichert wird.

Diese Direktregulierungszusage des eigenen KH-Versicherers gegenüber seinem VN als Geschädigten vermag nun entweder das Haftpflichtrecht in Inhalt und Umfang abzubilden oder sogar darüber hinaus zu gehen: Dann entstehen keine Probleme. Bleibt sie jedoch hinter den Haftpflichtregulierungsgrundsätzen zurück, was nicht von vornherein ausgeschlossen ist, muss diese Einschränkung im Vergleich zum Haftpflichtrecht gegenüber dem VN offen gelegt und auf die weitergehenden Schadensersatzansprüche gegen den Schädiger und dessen KH-Versicherer hingewiesen werden. Dann bleibt es dem VN überlassen, ob er sich für die Direktregulierung bei Vertragsabschluss grundsätzlich und im Schadenfall konkret entscheidet. Die Direktregulierung taugt also nicht für eine versteckte „klammheimliche“ Korrektur des Sachschadensersatzrechts, wie es von Rechtsprechung und Praxis entwickelt worden ist. Insoweit hilft der vergleichende wehmütige Blick auf die Direktregulierungspraxis gerade im europäischen Ausland nicht weiter, wenn das dortige Haftpflichtrecht bei Sachschäden hinter der deutschen Entwicklung zurück bleibt.

Das schließt nicht aus, dass trotz inhaltlicher Identität von Direktzusage und Haftpflichtrecht einzelne Schadensposten gar nicht anfallen, durch die tatsächliche Regulierung entbehrlich werden.

Legt man eine eigenständige Verpflichtung des KH-Versicherers gegenüber seinem VN, dem Geschädigten zu Grunde, dann entfallen etwaige Konflikte mit dem Rechtsberatungsgesetz. Da kartellrechtliche Verbote ebenfalls nicht eingreifen, dürfte die Direktregulierung auch in Deutschland begonnen und praktiziert werden, einseitig durch einzelne Versicherer oder als Regulie-

rungssystem. Ob es dazu wirklich kommt, hängt von der Akzeptanz der Direktregulierung bei den Geschädigten ab, ob sie dafür (Mehr-)Prämie zu zahlen bereit sind. Mindestens ebenso wichtig sind jedoch begleitende, absichernde Vereinbarungen zwischen den beteiligten KH-Versicherern selbst, zur kosten- und wettbewerbsneutralen Installierung eines Regressverfahrens. An diesen übergreifenden Vereinbarungen ist das Direktregulierungsmodell gescheitert – jedenfalls zur Zeit.

Der technische Sachverständige in Verkehrssachen – Unabhängigkeit – Qualifikation und Zertifizierung – Haftung –

Dipl.-Ing. Kurt Dorminger, AMB-Generali Gruppe, München

1. Einleitung

Beim Blick auf unser Thema, insbesondere auf den Begriff „in Verkehrssachen“ ist uns in diesem Arbeitskreis klar, dass nicht Luft- oder Wasser-, sondern nur Landverkehr (auf Straße, Schiene, Gelände) und davon wieder nur Straßenverkehr gemeint ist.

Und hier finden sich neben der zahlenmäßig überwiegenden Gruppe von *Schaden- und Unfallsachverständigen* auch solche für „Signalanlagen“, für „Sachverständigen-Honorare“ und für andere spezielle Verkehrsfachgebiete, und zwar mit öffentlicher Bestellung und Vereidigung, eine im öffentlichen Leben (Wirtschaft, Behörden, Justiz) hoch angesehene und bewertete Eigenschaft.

Schaut man in die Sachverständigenkataloge dieser Titelvegeber (Bezirksregierungen, Handwerkskammern, Industrie- und Handelskammern), dann findet man dort wiederum die Verkehrssachverständigen nur als eine kleine Gruppe der gesamten vereidigten Sachverständigenwelt. Das ganze Prozedere der Bewerbung, der Qualifikationsanforderungen/-Bewertung, Auswahl usw., auf das später noch im einzelnen eingegangen wird, bestimmt sich demnach auch aus den Berufssituationen und Einsatzbedingungen gerade dieser „Nicht-Verkehrs-Sachverständigen“.

2. Das Erwartungsbild des Sachverständigen in der Öffentlichkeit

Wirtschaft, Justiz und Behörden brauchen Zuarbeiter mit besonders hoher Fachqualifikation und verlässlicher persönlicher Integrität, die als Schaden/Unfallsachverständige im Straßenverkehr

- Fahrzeugschäden objektiv beurteilen und die Kosten ihrer Behebung korrekt kalkulieren,
- Unfälle im Straßenverkehr zuverlässig und forensisch brauchbar analysieren.

Weder Hochschulabsolventen mit Ingenieurabschlüssen noch Kfz-Meister mit besiegelten Meisterbriefen verfügen sofort über diese von „Sachverständigen“ geforderte *und* erforderliche Fach- und Sachkunde: Die Inhalte ihres vorausgegangenen Ausbildungs- und Prüfungsstoffes decken bei weitem

nicht das notwendige Kenntnis- und Fähigkeitsfeld eines „Sachverständigen“ ab. Das bildet sich erst in mehrjähriger einschlägiger Tätigkeit und ständig fortgesetzter Weiterbildung heraus, die auf dem Sockel der soliden Technik-Grundausbildung aufgestockt werden.

So entwickelt sich erst ein „Sachverständiger“ in dem hier von uns noch auszudiskutierendem Sinn!

Leider lassen es ja die heutigen Verhältnisse noch zu, dass Job-Abenteurer (sogar aus fachfremden Berufsgruppen) ohne Hemmung, mit unbegrenzter Selbstüberschätzung und womöglich aus abgebrochenen Studien- und Ausbildungsgängen heraus eigene „Sachverständigenbüros“ eröffnen und auch noch Aufträge bekommen; zwar meist nur von privater Seite und aus wohlbekanntem Gründen, aber immerhin.

Die oben angeführten öffentlichen Auftraggeber und Gutachtenkonsumenten sollten daher konsequent diese selbsternannten Sachverständigen meiden und auch deren Produkte, soweit sie sich damit z. B. in Schadenregulierungen auseinandersetzen müssen, mit großer Sorgfalt auf inhaltliche und formelle Korrektheit prüfen und bei berechtigten Beanstandungen ablehnen. Sie sollten nur Sachverständige heranziehen, deren hohe Qualifikation durch das berechnete Führen dieser Berufsbezeichnung garantiert ist.

Das setzt andererseits autorisierte Gremien voraus, die nach Prüfung und Bestätigung der „besonders hohen Fachkunde“ diese Berechtigung erteilen und verleihen (hinsichtlich persönlicher Integrität sind leider nur oft formale Aspekte überprüfbar).

In unserer Arbeits- und Berufswelt finden sich zahlreiche Beispiele, dass anspruchsvolle und hochqualifizierte Tätigkeitspositionen nicht auf der Basis der ersten beruflichen Qualifizierung einfach im Laufe der Jahre ersessen werden können, sondern von Leistungsstufe zu Leistungsstufe durch wachsende Fachkenntnisse, die jedesmal in strengen Prüfungen nachzuweisen sind, erarbeitet werden müssen:

Kein Mediziner kann nach bestandenen Studienexamen eine Arztpraxis eröffnen und kein Jurist nach erfolgreicher erster Staatsprüfung ein Anwaltsbüro gründen. Beide müssen sich vorher einem zweiten äußerst strengen Staatsexamen stellen, zu dem zugelassen zu werden, ein gut beurteiltes, zwischenzeitliches Praktizieren in Kliniken bzw. juristischen Stationen voraussetzt.

Auch der beamtete Sachverständige in Verkehrssachen, der entsprechende Aufgaben z. B. in Kriminalämtern, beim Zoll, beim Bundesgrenzschutz usw. wahrnimmt, hat – frühestens nach abgeschlossener Ingenieur- ausbildung – zunächst eine bis zu 2 Jahre dauernde Ausbildungs- und

Bewährungsphase (eine Art Referendariat) zu durchlaufen, bevor er sich dann einer nicht einfachen Abschlussprüfung (einer Art Assessor-Examen) stellen muss.

Durchaus damit vergleichbar sind die internen Aus- und Fortbildungsabschnitte sowie Prüfungsstufen für angehende technische Sachverständige in Verkehrssachen bei den bekannten großen Organisationen wie TÜV, DEKRA, GTÜ usw., und auch bei den Versicherungsunternehmen mit personenstarken Sachverständigengruppen für Kfz-Schäden.

Diese Beispiele, bei denen mit der Bezeichnung „Sachverständiger“ aufgrund der zusätzlichen Ausbildungs- und Prüfungsstufen und der Autorität der titelvergebenden Gremien hohe fachliche Qualifikationen garantiert sind, prägen in der Öffentlichkeit das Bild des Sachverständigen.

Und an diesen Maßstäben haben sich auch Organisationen, die in irgendeiner Weise die Qualifikation „Sachverständiger“ im Raum der Freiberufler vergeben, zu orientieren.

3. Zertifizierung/Öffentliche Bestellung

Diese eben angesprochene Aufgabe haben *Zertifizierungsstellen sowie Handwerkskammern, Industrie- und Handelskammern, Bezirksregierungen* übernommen, wobei die Zertifizierungsstellen ihre Wertungen und Maßstäbe ausschließlich und fokussiert auf den Kfz-Schaden- und Unfallsachverständigen (entsprechend der Forderungen und Erwartungen der Auftraggeber) richten. Bei den öffentlichen Bestellern muss dagegen der weite Rahmen der gesamten Sachverständigenwelt mit teilweise anders gelagerten Schwerpunkten abgedeckt werden.

Damit selbst unter den zertifizierten bzw. bestellten Sachverständigen nicht eine Zweiklassengesellschaft entsteht, müssen Auswahlkriterien und „Bestätigungs“-Verfahren bei Zertifizierern und öffentlichen Bestellern weitgehend vergleichbar gemacht werden.

Ideal wäre natürlich ein gleicher Bewertungs- und Prüfungsstandard von Zertifizierern und „öffentlichen Bestellern“. Letzteren genügt zum Teil die Vorlage einer Gutachten-Auswahl, nach deren eventuell positiver Beurteilung der Kandidat sich noch einem Fachgespräch (aber keiner mündlichen oder gar schriftlichen Prüfung) stellen muss. Einmal bestanden, können dem „öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen“ nur noch massive Beschwerden oder ein eigenes Delikt Ärger machen.

Wer die Anforderungskataloge der Zertifizierer (z. B. DVR-ZERT bzw. IFS) und die Inhalte ihrer Erst- und Erneuerungsprüfungen dagegen hält, sieht schnell die Unterschiede (und die sehen auch potentielle Kandidaten).

Dass die Versicherungsunternehmen von ihren eigenen „Kfz-Schaden-Sachverständigen“ so hohe fachliche Qualifikationen wie die eines freiberuflichen, zertifizierten oder bestellten Sachverständigen verlangen, diese besondere Fachkunde laufend überprüfen und durch intensive Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen garantieren, gehört zur arbeitgeberischen Fürsorge und wird auch vom Markt erwartet.

Um diese Versicherungsqualifikation stärker „öffentlich“ und anerkannt zu machen, sollten die Versicherungsunternehmen ihre fachlichen Auswahl- und Bewertungskriterien z. B. von den o. a. Gremien als mit den ihren gleichwertig beständigen lassen.

Versicherungsunternehmen und SV-Organisationen stellen konkrete Grundanforderungen an neue Mitarbeiter für den Bereich Kfz-Schäden und Bewertung. Diese Voraussetzungen sind:

- Abgeschlossenes Studium der Fachrichtung Kfz-Bau oder Maschinenwesen (Studienschwerpunkt Fahrzeugtechnik) an einer Hochschule/Fachhochschule *oder*
- Kfz-Meister, wenn er
 - besondere Erfahrungen im Karosseriebau nachweist und
 - drei Jahre als Leiter eines Kfz-Reparaturbetriebs tätig war.

Die umfassende Grundausbildung des künftigen Sachverständigen für Fahrzeugschäden und Bewertung ist sowohl bei den Versicherungsunternehmen als auch Organisationen nahezu identisch.

Die Sachverständigen-Grundausbildung ist so gestaltet, dass die Anforderungen zur Erlangung eines Kompetenzzertifikats als *Sachverständiger für Kfz-Schäden und Bewertung* durch eine nach DIN 45013 akkreditierte Zertifizierungsstelle möglich ist.

Für den *Unfallanalytiker* sind diese Anforderungen noch anspruchsvoller definiert: Hier wird grundsätzlich ein abgeschlossenes Studium an einer Hochschule oder Fachhochschule als Grundvoraussetzung gefordert.

Der freiberuflich tätige Sachverständige, der zum Teil auch in einem Berufsfachverband (BVS, BVSK, ZAK usw.) organisiert ist, weist sicher ähnliche Qualifikationen auf wie die angestellten Sachverständigen von Versicherungsunternehmen und SV-Organisationen.

Es gibt aber leider auch eine Vielzahl von selbst ernannten Kfz-Sachverständigen, die sich mit der Erstellung von Schadensgutachten beschäftigen

und leider nicht die geforderte Qualifikation aufweisen. Mit Hilfe der EDV und den Softwarepaketen von Audatex und DAT ist heutzutage nahezu jeder in der Lage, zumindest vom optischen Erscheinungsbild her „Schadengutachten“ zu erstellen.

Der Verbraucher ist damit nicht in der Lage, die Qualifikation eines Sachverständigen anhand des Endproduktes zu beurteilen. Umfangreiche Textbausteine vermitteln dem Verbraucher den Eindruck, das Werk eines qualifizierten Sachverständigen erhalten zu haben.

Während Versicherungsunternehmen und Organisationen auch dafür Sorge tragen, dass ihre Mitarbeiter ständig an Weiterbildungsmaßnahmen teilnehmen, stellt sich dieses Thema für den freiberuflich tätigen Sachverständigen schwieriger dar. Primär sind es Zeit und Kostengründe, die den freiberuflichen Sachverständigen davon abhalten, entsprechende qualitätssichernde Veranstaltungen und Weiterbildungsmaßnahmen zu besuchen. Hier sollten auch die jeweiligen Berufsverbände entsprechende Nachweise von ihren Mitgliedern einfordern. Damit wäre zumindest gewährleistet, dass der freiberufliche Sachverständige auch an Weiterbildungsmaßnahmen teilnimmt.

Im Folgenden noch ein paar Zahlen, die klar machen sollen, welches Mengengerüst allein an Schadengutachten (ohne unfallanalytische Gutachten) im Jahr 2001 bearbeitet wurde: Die etwa 4 Millionen Schadensgutachten, verteilen sich zu:

- 50 % auf freiberuflich tätige Sachverständige,
- 25 % auf angestellte Sachverständige der Versicherungsunternehmen,
- 25 % auf Organisationen.

Die Hälfte aller Schadensgutachten wird somit von der großen Gruppe der freiberuflich tätigen Sachverständigen gefertigt. Dass es darunter sicher eine Reihe von sogenannten „Schwachverständigen“ gibt, die bei weitem nicht die vorgenannten erforderlichen Qualifikationen besitzen, ist jedem bekannt. Dass durch diese Gruppe der selbst ernannten, nicht ausreichend qualifizierten Sachverständigen, die in der Regel auch in keinem der bekannten Berufsverbände organisiert sind, und durch deren Tätigkeit, ob bewusst oder unbewusst, der Versichertengemeinschaft ein ganz massiver finanzieller Schaden entsteht, ist auch unstrittig.

Unser aller Ziel sollte es sein, das Berufsbild des Kfz-Sachverständigen – und hier speziell für das Fachgebiet Fahrzeugschäden und Bewertung – eindeutig durch einheitliche Anforderungen und Qualitätsstandards, wie sie bereits von Versicherungsunternehmen mit angestellten Sachverständigen und SV-Organisationen festgeschrieben sind, zu definieren.

Bei dem Kfz-Sachverständigen, der sich mit der Analyse von Unfällen beschäftigt, stellt sich die Frage der beruflichen Qualifikation und Aus-/Weiterbildung nicht in dem Maße, wie für den Sachverständigen für Schäden und Bewertung, da hier Auftraggeber in der Regel Gerichte und Rechtsanwälte sind, die im eigenen Interesse nur den qualifizierten Sachverständigen beauftragen.

4. Unabhängigkeit

Abgesehen von der Qualifikation des Sachverständigen zeigt sich leider häufig die Abhängigkeit des Sachverständigen von seinem jeweiligen Auftraggeber. Kann der Auftraggeber eines unfallanalytischen Gutachtens dieses nicht verwerten, weil sein Inhalt einem Gegengutachten nicht standhält, wird zwangsläufig eine Selektion nach Qualifizierung des Sachverständigen erfolgen.

Der Sachverständige für Schäden/Bewertung erhält seine Aufträge in einem Kraft-Haftpflicht-Schaden in der Regel von einem privaten Auftraggeber, der aufgrund der nur „Einmalbeauftragung“ die Qualität des Sachverständigen nicht beurteilen kann. Erst wenn der haftende Versicherer eine Überprüfung des Schadengutachtens vornimmt und der Geschädigte zunächst auf seine berechtigten Ansprüche warten muss, kommen erste Zweifel an seiner Wahl des Sachverständigen auf.

Ist der Auftraggeber eine Werkstatt, gerät selbst der qualifizierteste freiberufliche Sachverständige in einen Gewissenskonflikt, da er nicht immer die Erwartungshaltung des Auftraggebers erfüllen kann.

Die Gruppe der freiberuflichen Sachverständigen, die ausschließlich oder überwiegend von sogenannten Privataufträgen wirtschaftlich abhängig ist, wird versuchen, weiterhin Folgeaufträge zu bekommen. Die Folge sind überhöhte Reparaturkosten, überhöhte Wiederbeschaffungswerte oder bewusst niedrige Restwerte. Der Sachverständige wird schon aus Existenzgründen versuchen, jede Toleranzbreite voll auszuschöpfen.

Tut er das nicht, findet sich sehr schnell ein „Kollege“, der das Gutachten nach den Vorstellungen der Werkstatt erstellt. Nur die Tatsache, dass einige Versicherer sehr kritisch die nicht von ihnen in Auftrag gegebenen Gutachten kontrollieren, verhindert, dass das Erstellen von „Fantasiegutachten“ vollends ausufert.

Solange eine wirtschaftliche Abhängigkeit zwischen Auftraggeber und Kfz-Sachverständigen besteht, kann mit gutem Gewissen eine Unabhängigkeit im Sinne von wirtschaftlichen Interessen nur dem nicht umsatzorientierten, d. h.

nicht umsatzbeteiligten, Kfz-Sachverständigen attestiert werden. Diese Bedingungen von hoher fachlicher Qualifikation und gleichzeitiger wirtschaftlicher Unabhängigkeit vom Auftraggeber können derzeit aus meiner Sicht nur von den Sachverständigen der Versicherungsunternehmen realisiert werden. Dabei steht bekanntermaßen außer Frage, dass die angestellten Sachverständigen keinerlei Weisungen Ihrer Arbeitgeber in Bezug auf die technischen Inhalte Ihrer Gutachten unterliegen. Die Sachverständigen kalkulieren grundsätzlich nach den Rahmenbedingungen aller Sachverständigen, d. h. nach den Vorgaben der Hersteller und unter Berücksichtigung von technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Klar abgegrenzt werden nicht unfallbedingte Schäden sowie Verschleiß- und Altschäden.

Die Forderung von hoher fachlicher Qualifikation und gleichzeitiger wirtschaftlicher Unabhängigkeit können aus meiner Sicht bedingt auch von den angestellten, nicht am Umsatz beteiligten Sachverständigen von Organisationen erfüllt werden.

5. Haftung

Die Möglichkeit, einen Sachverständigen, der wissentlich oder mangels Qualifikation falsche Gutachten erstellt und damit hohen wirtschaftlichen Schaden anrichtet, zur Haftung heranzuziehen, sollte intensiver verfolgt werden. Hier sind die Verbraucherverbände auch im Interesse der Autofahrer in erster Linie gefordert, stärker aktiv zu werden.

Der technische Sachverständige in Verkehrssachen

– Schwerpunkt Zertifizierung –

Bernhard Floter, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied,
Institut für Sachverständigenwesen e.V. (IFS), Köln

1. Der Kfz-Sachverständige, Beruf ohne Berufsbild

Die Zertifizierung von Sachverständigen im Kfz-Bereich ist eng verbunden mit der Forderung nach Qualifizierung. Spätestens beim 23. Deutschen Verkehrsgerichtstag 1985 wurden Forderungen nach einem einheitlichen Berufsbild laut. Die damalige EntschlieÙung unter dem Präsidenten des Verkehrsgerichtstages, Bundesrichter a.D. Dr. Dr. Richard Spiegel, zeigte einen deutlichen Weg vor. Sie sei hiermit noch mal in Erinnerung gerufen:

„Der Arbeitskreis beobachtet mit Sorge, dass die für Kraftfahrzeug-Sachverständige erforderliche fachliche Qualifikation und persönliche Eignung nicht bei allen als Gutachter auf den Gebieten »Kraftfahrzeugschäden und -bewertung« sowie »StraÙenverkehrsunfälle« tätigen Personen gewährleistet ist.

Der Arbeitskreis begrüÙt es deshalb, dass die Industrie- und Handelskammern und die Verbände und Organisationen der Kraftfahrzeug-Sachverständigen weitgehend einheitliche Bestellungs Voraussetzungen bzw. Berufsbilder haben. Auch bei den Versicherern werden die für die Tätigkeit ihrer angestellten Sachverständigen notwendigen Voraussetzungen verlangt.

Im Interesse der Verbraucher und der Rechtspfleger empfiehlt der Arbeitskreis die Schaffung eines einheitlichen Berufsbildes des Sachverständigen für »Kraftfahrzeugschäden und -bewertung« und für »StraÙenverkehrsunfälle« durch den Gesetzgeber sowie die Unterstützung aller derartiger Bestrebungen im Rahmen der EG.“

Die Dienstleistung des Kfz-Sachverständigen gerade im Bereich Schaden und Bewertung – anders als im Sachgebiet StraÙenverkehrsunfälle, in dem sich die öffentliche Bestellung nach Wegfall der Bedürfnisprüfung bzw. nach der Verabschiedung eines gemeinsamen Qualifizierungskatalogs im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium als Qualifizierungsgrundlage durchgesetzt hat – unterliegt nach wie vor keinen einheitlichen Qualitätsmaßstäben. Dies zeigt deutlich auf, dass die Initiative des 23. Verkehrsgerichtstages, wenn auch unter anderen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, nichts an Aktualität verloren hat. Denn auch

heute können Verbrauchersendungen bei ca. 8.000 tätigen Sachverständigen keine gezielte Auskunft hinsichtlich der Beauftragung eines qualifizierten Sachverständigen geben, da immer noch ca. 1.500 bis 2.000 Kfz-Sachverständige keiner den Ansprüchen entsprechenden Qualifizierung unterliegen.

2. Die Zertifizierung als Ausgangspunkt für ein einheitliches Qualifizierungskonzept

Der Gesetzgeber hat auf die Forderungen des Verkehrsgerichtstags nie reagiert. Im Zuge von Deregulierung und Anforderungen aus der europäischen Union verzichtet die Legislative zunehmend auf gesetzliche Eingriffe bei Berufsgruppen. Europa setzt seit Anfang der neunziger Jahre auf die gegenseitige Anerkennung auf Grund von sogenannten vertrauensbildenden Maßnahmen. Ein Eckpfeiler dieser Harmonisierungspolitik ist das dazu geschaffene Akkreditierungs- und Zertifizierungssystem, das aus der Industrie im Zuge der Vereinheitlichung von Standards nicht mehr wegzu-denken ist. Diesen Weg sind auch die Verbände und Organisationen des Sachverständigenwesens seit 1995 in Form der *Personalzertifizierung* gegangen.

In Zusammenarbeit mit Kfz-Sachverständigenverbänden, den großen Sachverständigen-Organisationen, der Versicherungswirtschaft und den Kammern ist 1995 auf der Grundlage der Beschlüsse des Verkehrsgerichtstages ein Personalzertifizierungssystem auf der Basis der Europannorm EN 45013 entstanden. Dies Konzept beinhaltet die Prüfung von Kfz-Sachverständigen für Schäden und Bewertung entsprechend eines eigens dazu entwickelten fachlichen und persönlichen Anforderungsprofils. Das System berücksichtigt ebenfalls die Thematik Haftung und unabhängige Aufgabenerfüllung durch die Festlegung von Rechten und Pflichten des zertifizierten Sachverständigen. Die Fortbildungspflicht sowie die stichprobenartige Kontrolle der Sachverständigen runden das Zertifizierungssystem ab.

Im Einzelnen wurden folgende Systemstufen erarbeitet:

1. Stufe: Antragsprüfung

Sachverständiger reicht Antrag mit Nachweisen der Berufsabschlüsse, Berufserfahrung, Berufshaftpflichtversicherung, geforderter Führerscheinklassen, Führungszeugnis, sowie sonstige Nachweise ein.

Zertifizierungsstelle prüft Vollständigkeit und Erfüllung der persönlichen Anforderungen.

2. Stufe: Prüfung

Zertifizierungsprüfung entsprechend „Fachlichem Anforderungsprofil“:

- Schriftliche Prüfung,
- Praktische Prüfung,
- Mündliche Prüfung.

Zertifikate für fünf Jahre.

3. Stufe: Überwachung

Während der Laufzeit

- Weiterbildung 3 Tage jährlich,
- 2 Mal Überprüfung von drei Gutachten.

4. Stufe Rezertifizierung

Fachgespräch zur Verlängerung der Zertifizierung um fünf weitere Jahre.

Als Grundlage für dieses System wurde ein persönliches Anforderungsprofil als Grundvoraussetzung zur Teilnahme an der Zertifizierung im dafür eingerichteten Expertengremium (Sektorkomitee) bei der Trägergemeinschaft für Akkreditierung (TGA), einem Mitglied des Deutschen Akkreditierungsrates (DAR), dem deutschen Vertreter im europäischen Zusammenschluss EA (European Accreditation), entwickelt. Folgende *Vorbildungsvoraussetzungen* wurden einstimmig verabschiedet:

- a) Abgeschlossenes Studium an einer technischen Hochschule oder einer Fachhochschule in der Fachrichtung Fahrzeugtechnik, Maschinenbau oder Elektrotechnik;
- b) Meister des Kfz-Mechaniker-, Kfz-Elektriker- oder Karosseriebauhandwerks.
- c) Zusätzlich ist die Fahrerlaubnis zum Führen von Pkw und Krädern erforderlich.

Zu a): Ein Dipl.-Ing. (TH, TU) bzw. Dipl.-Ing. (FH) muss mindestens eine dreijährige praktische Kfz-technische Tätigkeit im Kfz-Bereich (Kfz-Hersteller, Kfz-Reparaturbetrieb, oder Kfz-Sachverständigentätigkeit) vor oder nach dem Studium ausgeübt haben und mindestens eine zweijährige Sachverständigentätigkeit auf dem Sachgebiet Kfz-Schäden und -bewertung nachweisen.

Zu b): Ein Kfz-Meister muss vorab eine dreijährige praktische Kfz-technische Tätigkeit als Kfz-Meister im Kfz-Bereich (Kfz-Hersteller, Kfz-Reparaturbetrieb, oder Kfz-Sachverständigentätigkeit) ausgeübt haben und mindestens eine zweijährige Sachverständigentätigkeit auf dem Sachgebiet Kraftfahrzeugschäden und -bewertung nachweisen.

Grundlage der anschließenden Prüfung ist ein fachliches Anforderungsprofil, das sechs Kapitel vorgibt:

- Technische Grundlagen,
- Kenntnisse im Fahrzeug- und Karosseriebau,
- Grundlagen der Gutachtenerstellung,
- Kenntnisse der Schadenaufnahme und –kalkulation,
- Kenntnisse der Fahrzeugbewertung,
- juristische und versicherungstechnische Grundkenntnisse.

Als Kontrolle der Zertifikatsinhaber ist während der Zertifikatslaufzeit der Nachweis von drei Tagen Weiterbildung sowie die positive Beurteilung von Gutachtenstichproben erforderlich. Entsprechend des Qualitätssicherungskonzepts kann die Zertifizierung um fünf Jahre weiter verlängert werden, wenn die zertifizierten Sachverständigen ein Fachgespräch positiv absolvieren.

Eine Mehrheit der beteiligten Verbände und Organisationen hat sich bei der Umsetzung des Konzepts eine einzige dafür bei der TGA akkreditierte Stelle gewünscht. Dieser Wunsch wurde schnell wieder zerstört. Trotz der gemeinsamen Einführung des Zertifizierungsverfahrens sind die Verbände und beteiligten Organisationen wiederum unterschiedliche Wege der Umsetzung gegangen. Zunächst waren zwei Stellen für die Zertifizierung von Kfz-Sachverständigen nach dem verabschiedeten Verfahren bei der TGA akkreditiert. Kurz nach der Einführung des Verfahrens hat eine Stelle die Akkreditierung bei der Trägergemeinschaft wieder zurückgegeben und ein differenziertes Zertifizierungsverfahren angeboten. Heute werden Zertifizierungen von drei Stellen angeboten:

Dabei handelt es sich einmal um die IfS GmbH für Sachverständige, die Zertifizierungsstelle des Instituts für Sachverständigenwesen, eines Vereins zur Förderung des Sachverständigenwesens, dessen Arbeit durch die Bestelungskörperschaften, Verbände der freiberuflichen Sachverständigen (wie z.B. BVS, BVSK etc.), Organisationen (wie z.B. DEKRA, GTÜ, TÜV'en) und den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft beratend unterstützt wird. Diese Stelle ist nach wie vor von der TGA nach EN 45013 akkreditiert. Die TGA überprüft die Zertifizierungsstelle hinsichtlich der Einhaltung der Kri-

terien, wie sie durch das Sektorkomitee verabschiedet worden sind. Darüber hinaus prüft sie die Kriterien der EN 45013 in jährlichen Audits.

Neben der IfS-Zertifizierungsstelle bieten die ZAK-Zert sowie die DVR-Zert Zertifizierungen für Kfz-Sachverständige an. Diese beiden Stellen verweisen auf eine Akkreditierung von EURAC, einem Zusammenschluss von Kfz-Sachverständigenverbänden aus verschiedenen europäischen Ländern. Diese Akkreditierungsstelle ist nicht Mitglied im Zusammenschluss der europäischen Akkreditierer.

Aus der Erfahrung der IfS-Zertifizierungsstelle kann unterstellt werden, dass viele Elemente des dort gebotenen Zertifizierungssystems großes Vertrauen bei den Marktbeteiligten hervorgerufen hat. Die Zertifizierungsbedingungen wurden von den Kammern als Bestellungs voraussetzungen übernommen. Zwischen den beiden Systemen wurde intensiv an der Kompatibilisierung gearbeitet, so dass einerseits die IfS-Zertifizierung als Sachkundenachweis im Rahmen der öffentlichen Bestellung berücksichtigt wird und andererseits die Bestellung im Bereich Schäden und Bewertung nach dem Beschluss des TGA-Hauptausschusses vom April 1998 als Grundlage für eine Zertifizierung anerkannt wird. Darüber hinaus haben viele Aus- und Fortbildungsinstitutionen inklusive der Hochschulen das in der Zertifizierung verankerte fachliche Anforderungsprofil als Grundlage für ihre Bildungsangebote einfließen lassen.

Die Vielfalt der Zertifizierungssysteme und die nicht vorhandene Transparenz und Rechtssicherheit des europäischen Akkreditierungs- und Zertifizierungssystems hat mit dazu geführt, dass keines der Zertifizierungsangebote zum Ziel der einheitlichen Qualifikation im Kfz-Sachverständigenwesen geführt hat. Lediglich 400 bis 500 Sachverständige verfügen über eine Zertifizierung.

3. Das IfS-Übergangsmodell: Zertifizierung als Chance für den Berufsstand des Kfz-Sachverständigen für Schaden und Bewertung

Nachdem die Zertifizierung seit über fünf Jahren nicht den gewünschten Erfolg gebracht hat, haben sich die Marktbeteiligten erneut zusammengefunden und ein auf dem bestehenden System basierendes Übergangsmodell entwickelt.

Bei dem vorliegenden Konzept handelt es sich um ein befristetes Projekt. Im Mittelpunkt des Konzeptes steht die Forderung, ein marktgängiges und von den Beteiligten akzeptiertes Qualifizierungsverfahren für Kfz-Sachverständige zu etablieren, um so dem Markt innerhalb kurzer Zeit genügend qualifizierte Sachverständige zur Verfügung stellen zu können. Grundgedanke ist,

den erforderlichen Sachkundenachweis der Zertifizierung für Kfz-Sachverständige auf unterschiedliche Weise zu erbringen. Dabei wird streng darauf geachtet, dass die Anforderungen an die Qualifizierung gleichwertig mit denen im herkömmlichen Zertifizierungsverfahren sind. Darüber hinaus sollen nach Ablauf der Übergangsfrist die Qualifizierungssysteme der Zertifizierung und der öffentlichen Bestellung und Vereidigung sich als einzige Nachweise der besonderen Sachkunde im Kfz-Sachverständigenbereich auf dem Markt durchsetzen.

Das Modell sieht in einem einmalig auf 2 Jahre befristeten Verfahren vor, zunächst eine Liste von qualifizierten und von Verbänden und Organisationen benannten Kfz-Sachverständigen im Markt zu etablieren.

Zur Aufnahme in das Übergangsverfahren hat der beantragende Sachverständige einem anerkannten Qualifizierungssystem anzugehören und die Unterlagen einzureichen, die auch im sonst praktizierten Zertifizierungsverfahren des IfS und im Bestellungsverfahren der Kammern von Antragstellern verlangt werden. Die Eingangsvoraussetzungen (persönliche, berufliche und fachliche) entsprechen der Zertifizierung der IfS- Zertifizierungsstelle im herkömmlichen Verfahren.

Verbände und Organisationen haben einmalig die Möglichkeit, innerhalb von zwei Jahren nach Beginn des Übergangsmodells Sachverständige entsprechend der vorgenannten Regeln zu benennen.

Ziel ist es, in einem gemeinsamen Überprüfungsverfahren eine hohe Qualifikation bei Kfz-Sachverständigen zu etablieren, damit der Rechtspflege, Verbrauchern, Versicherern und sonstigen Auftraggebern verlässliche Sachverständige zur Verfügung gestellt werden können.

3.1 Kriterien für die Anerkennung von Qualifizierungssystemen im Rahmen des Übergangsmodells

Für die Teilnahme am Übergangskonzept müssen bestehende Qualifizierungssysteme beurteilt werden, damit die Sachverständigen am vorliegenden System teilnehmen können. Folgende Kriterien werden als Musskriterien festgelegt, die dann von den antragstellenden Organisationen nachzuweisen sind:

<i>Kriterium</i>	<i>Musskriterien für Antragsteller (Organisationen, Verbände, Unternehmen)</i>
<i>Berufsabschluss</i>	Forderung: Kfz-Meister, Ing., Dipl.-Ing.
<i>a) Prüfung</i>	<i>Alternativ ist a) oder b) zu erfüllen</i>
<i>Prüfungsanforderungen</i>	Die Prüfungsinhalte müssen die 6 Kapitel des Fachlichen Anforderungsprofils (siehe aktuelle Zertifizierungsbedingungen) abdecken. Die Prüfung muss aus mindestens zwei Prüfungsteilen bestehen (Kombination mündlich, praktisch, schriftlich, Prüfung von eingereichten Gutachten). Eine mindestens dreijährige Berufserfahrung und eine zweijährige Kfz-Sachverständigentätigkeit ist Voraussetzung, an der Prüfung teilzunehmen. Sofern eine konkrete Ausbildung vor der Prüfung gefordert wird, die die fachlichen Inhalte des Anforderungsprofils abdeckt und mindestens 6 Monate (Theorie mindestens 20 Tage) für die Aufnahme einer eigenverantwortlichen Tätigkeit vorausgesetzt werden, kann hierauf verzichtet werden.
<i>b) Ausbildung</i>	<i>Alternativ ist a) oder b) zu erfüllen</i>
<i>Ausbildungsanforderungen</i>	Die Ausbildungsinhalte müssen die 6 Kapitel des Fachlichen Anforderungsprofils (siehe aktuelle Zertifizierungsbedingungen) abdecken. Die theoretische Ausbildung muss mindestens 20 Tage umfassen. Ein Training-on-the-Job muss mindestens 6 Monate betragen. Ein Ausbildungsplan muss bestehen. Es muss eine fachlich verantwortliche Person für die Ausbildung vorhanden sein (z.B. Chefsachverständiger, Ausbildungsleiter). Eine Erfolgskontrolle der Ausbildung erfolgt (z.B. Beurteilungen etc.).
<i>Weiterbildung</i>	Eine Weiterbildungsverpflichtung muss bestehen.
<i>Reklamationsmanagement</i>	Ein Reklamationsmanagement mit den Nennung des/der Verantwortlichen muss vorhanden sein. Sanktionsmöglichkeiten, z.B. von Ermahnungen bis zu Ausschluss bzw. Kündigung müssen vorhanden sein.

Antragstellende Organisationen haben die einzelnen Punkte durch aussagefähige Unterlagen (Satzung, QM-System, Arbeitsanweisungen etc.) nachzuweisen. Die Einhaltung der Kriterien wird durch einen mit den Marktbeteiligten zusammengesetzten Prüfungsausschuss beurteilt.

3.2 Integration von bestehenden Qualitätssicherungsmaßnahmen

Im Zertifizierungsverfahren, sowohl im bestehenden als auch im vorgesehenen Übergangsverfahren, sind folgende qualitätssichernde Elemente vorgesehen:

- Weiterbildung 3 Tage jährlich,
- 2 Mal die Überprüfung von drei Gutachten während der Zertifikatslaufzeit,
- Rezertifizierung (Fachgespräch) nach fünf Jahren.

Ablauf:

1. Stufe: Antragsprüfung
Sachverständiger als Mitglied/Angestellter eines anerkannten Sachverständigenqualifizierungssystems reicht Antrag mit Nachweisen der Berufsabschlüsse, Berufserfahrung, Nachweis Berufshaftpflichtversicherung, geforderte Führerscheinklassen, Führungszeugnis etc. ein. Zertifizierungsstelle prüft Vollständigkeit und Erfüllung der bekannten persönlichen Anforderungen.
2. Stufe: Überwachung
Während der Laufzeit <ul style="list-style-type: none"> – Weiterbildung 3 Tage jährlich, – 2 Mal die Überprüfung von drei Gutachten.
3. Stufe: Rezertifizierung
Vor Ablauf der fünf Jahre Rezertifizierung (Fachgespräch).

Die Maßnahmen (außer Prüfung des Antrags auf Erfüllung der Grundvoraussetzungen und Rezertifizierung) sollen auch von den teilnehmenden Verbänden und Organisationen übernommen werden können, um Doppelarbeiten zu vermeiden. Sofern ein Verband bzw. eine Organisation für seine/ihre zertifizierten Sachverständigen dies in Eigenverantwortung unter Aufsicht der Zertifizierungsstelle durchführt, ist der Nachweis über die durchgeführten Maßnahmen der Zertifizierungsstelle vorzulegen.

3.3 Integration der Prüfungsausschüsse sowie Prüfungsplanung und -organisation für das „reguläre“ Zertifizierungsverfahren ab 2003 innerhalb der IfS-Zertifizierungsstelle

Die IfS-Zertifizierungsstelle plant, die in den Verbänden tätigen Prüfer in den Prüfungsausschuss der Zertifizierungseinrichtung zu integrieren und somit nur noch eine Prüfungsart für die Teilnehmer (Verbände und Organisationen) am Zertifizierungskonzept zu präsentieren. Eine gesamte Jahresplanung für Prüfungen an verschiedenen Orten in der Bundesrepublik ist daher vorgesehen.

4. Fazit:

Mit dem vorgelegten Konzept sind neue Perspektiven für die Qualifikation des Kfz-Sachverständigen und eine neue, vielleicht die letzte Chance, eröffnet worden. Es liegt nun an den Beteiligten, Verbänden und Organisationen, diese Chance zu nutzen.

Der technische Sachverständige in Verkehrssachen – Unabhängigkeit – Qualifikation und Zertifizierung – Haftung –

Dr. Henner Hörl, Rechtsanwalt, Stuttgart

A. Die rechtliche und wirtschaftliche Bedeutung des technischen Sachverständigen in Verkehrssachen

Die Tätigkeit des technischen Sachverständigen in Verkehrssachen ist für den Rechts- und Geschäftsverkehr von *sehr großer Bedeutung*.

Im Bereich der amtlichen Fahrzeugüberwachung nach der StVZO ist jährlich in ca. 50 Mio Fällen, darunter allein bei 23 Mio Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO der Sachverständigen der Prüfingenieure, amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer gefordert. Im Bereich der Unfallschadenbegutachtung, Gebrauchtfahrzeugbewertung und Unfallanalyse und -rekonstruktion legt der Kfz-Sachverständige insgesamt in ca. weiteren 5 Mio Fällen pro Jahr die technischen Grundlagen für die Regulierung bzw. die straf- oder bußgeldrechtliche Ahndung der Unfallbeteiligten.

Der Laie würde meinen, dass Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen für allein durch die bloße Zahl an bedeutsamen Vorgängen herausragende Funktion des Kfz-Sachverständigen einheitlich geregelt sind. Das ist jedoch mitnichten der Fall. Das Sachverständigenwesen leidet nämlich ganz allgemein in außerordentlich hohem Maß an rechtlicher wie wirtschaftlicher und sonstiger funktioneller *Zersplitterung*¹. Es stellt sich selbst für Fachleute wie ein „buntscheckiger, undurchsichtiger Flickenteppich“ (Stober) dar.

Das zeigt sich auch und ganz besonders am Beispiel des Kfz-Sachverständigen.

„Technische Sachverständige in Verkehrssachen“, mit denen sich der Arbeitskreis VII nach den Vorgaben des Veranstalters zu befassen hat, unterscheidet man üblicherweise nach ihrer Aufgabenstellung für folgende drei Hauptgebiete:

- Unfallschaden und -Bewertung,
- Unfallrekonstruktion und Unfallanalyse (gelegentlich auch zusammenfassend „Verkehrsunfälle“ genannt) und
- hoheitliche Prüf- und Gutachtentätigkeit.

¹ So Scholz, Die Stellung der Sachverständigen im Rechtsleben und ihre Vergütung, Der Sachverständige 2000, 10.

Gemeinsam ist diesen Kfz-Sachverständigentätigkeiten, dass sie von großer rechtlicher und wirtschaftlicher Bedeutung sind und dass sie teilweise von denselben Sachverständigen bzw. Sachverständigenorganisationen ausgeübt werden.

Damit enden aber auch schon die Gemeinsamkeiten. Die *gesetzlichen Rahmen-Bedingungen*, unter denen die Tätigkeiten zu erbringen sind, sind nämlich *grundverschieden*.

1. Hoheitliche Kfz-Sachverständigentätigkeit

Für die hoheitliche Kfz-Sachverständigentätigkeit durch Prüferingenieure amtlich anerkannter Überwachungsorganisationen und durch amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer der Technischen Prüfstellen hat der Gesetzgeber die Betrauungs- bzw. Anerkennungsvoraussetzungen in allen Einzelheiten in der Anlage VIII b StVZO und dem KfSachvG (und weiteren Ausführungsbestimmungen) geregelt.

Von der Vorbildung über die Ausbildung und Weiterbildung, die Unabhängigkeit und die Inhalte der Prüf- und Sachverständigentätigkeit bis hin zur Qualitätssicherung und Überwachung und dem Erfahrungsaustausch sowie der Haftung und Haftpflichtversicherung hat der Gesetzgeber detaillierte Regelungen geschaffen, an die alle Sachverständigen und Organisationen gleichermaßen gebunden sind. Die staatliche Aufsicht über die Überwachungsorganisationen und Technischen Prüfstellen gewährleistet, dass jährlich so gewaltige Stückzahlen wie

- über 23 Mio Hauptuntersuchungen,
- 5 Mio Ein- und Anbauabnahmen und
- über 10 Millionen von Abgasuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen sowie
- Tausende von monopolisierten Gutachten nach StVZO

auf einem gleichbleibend hohen Niveau erbracht werden. Die Qualität der amtlichen Sachverständigendienstleistungen wird systematisch überwacht, Ausreißer werden erfasst und in transparenten Verfahren, die mit einem vom KBA zertifizierten QM-System gesichert sind, verfolgt. Sachverständigen und Prüferingenieuren, welche wiederholt oder nachhaltig ihre Berufspflichten verletzt haben, wird zeitweise oder auf Dauer die Anerkennung oder Betrauung entzogen. Das alles ist gesetzlich geregelt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das bestehende *Berufsbild der amtlichen Fahrzeugüberwachung lückenlos und vorbildlich funktioniert* und auch Innovationen zugänglich ist².

² Wie die ständigen Änderungen und Ergänzungen der Anlage VIII b StVZO, zuletzt mit StVRÄndG v. 11.9.02, BGBl I 2002, 3574 ff., beweisen.

2. Nicht hoheitliche Prüf- und Sachverständigentätigkeit

Ganz anders verhält es sich bei der nicht hoheitlichen Prüf- und Sachverständigentätigkeit. In rund 3 Mio Fällen p.a. dienen Unfallschadengutachten unterschiedlichst qualifizierter Sachverständiger als Grundlage für die Unfallschadenregulierung³. Die genaue Zahl der Unfallrekonstruktions- und -analysegutachten ist nicht bekannt. Aber ihre Bedeutung für Straf- und Bußgeldverfahren und die zivilrechtliche Regulierung der Unfälle ist evident. Falsche Unfallrekonstruktionsgutachten durch unqualifizierte Kfz-Sachverständige können schwerwiegendste Folgen für die Betroffenen haben.

Umso unbefriedigender ist es, dass es nach wie vor *kein gesetzlich geschütztes Berufsbild für Kfz-Sachverständige* außerhalb der hoheitlichen Prüftätigkeit gibt⁴, was schon der Deutsche Verkehrsgerichtstag 1985 kritisiert hat⁵.

Es gibt noch nicht einmal eine Rahmenordnung für Sachverständige als solche, obwohl sie seit Jahren nachdrücklich von den Sachverständigenverbänden gefordert wird. Der Appell an die Bundesregierung, mit einem *allgemeinen Sachverständigengesetz* wenigstens einen geeigneten und übergeordneten rechtlichen Rahmen für die Anerkennung von Sachverständigen zu schaffen, ist auf taube Ohren gestoßen⁶. Das ist umso bedauerlicher, als die Bundesregierung selbst festgestellt hat, dass „potentielle Nutzer wegen der ständigen Neuentwicklung der Sachverständigenanerkennungsformen und Tätigkeitsinhalte kaum in der Lage (sind), den zur Erledigung ihrer gestellten Aufgaben geeigneten Sachverständigen auszuwählen“⁷.

Die Bezeichnungen „Sachverständiger“ und auch „Kfz-Sachverständiger“ sind gesetzlich nicht geschützt, geschweige denn gibt es zwingende gesetzliche Regeln über die Ausbildung, Weiterbildung, Inhalt der Gutachten, Qualitätssicherung, Erfahrungsaustausch, Haftpflichtversicherung etc.

Andererseits darf sich auch auf dem Gebiet der nicht hoheitlichen Prüf- und Sachverständigentätigkeit nicht jeder „Kfz-Sachverständiger“ nennen, weil der grundgesetzlich verbrieft Schutz der Berufsfreiheit (Art. 12 GG) nicht das Führen täuschender Berufsangaben gestattet⁸. Das hat dazu

3 Bachmeier NZV 2003, 3, spricht von „Dreh- und Angelpunkt der Schadensabwicklung“ und weist mit Recht darauf hin, dass die in Unfallschadengutachten enthaltenen Fotos häufig auch die wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Schuldfrage sind.

4 Ebenso BGH NZV 1997, 400.

5 Vgl. Ziffer 3 der Entschließung des AK IV VGT 1985, Seite 12

6 Wie die Antwort der Bundesregierung vom 14.8.2000 (14/3987) auf die Kleinen Anfragen 14/3685 und 14/3719 beweist.

7 A.a.O. (Fn 4).

8 So BGH NJW-RR 1990, 678.

geführt, dass auf diesem Gebiet nicht das Berufs-, sondern das *Wettbewerbsrecht* die maßgebende Norm für die Einhaltung von Qualitätsstandards geworden ist mit der Folge, dass *nur grobe Raster* zur Verfügung stehen, um wenigstens die allerschlimmsten Inkompetenzen abzuwehren.

Für *öffentlich bestellte und vereidigte Kfz-Sachverständige* gilt dies aber nicht. Für die Anerkennung von öbuv Kfz-Sachverständigen nach § 36 GewO bzw. nach § 91 Abs. 1 Ziffer 8 HandwO haben die Industrie- und Handels- und die Handwerkskammern nämlich ebenfalls bis ins Detail gehende Regelungen einschließlich von Eingangsprüfungen erlassen, welche ähnlich wie die gesetzlichen Regelungen für die hoheitliche Tätigkeit ein *Höchstmaß an Qualität der Gutachten* sicherstellen sollen. Die Bezeichnung „öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger“ und damit auch „öffentlich bestellter und vereidigter Kfz-Sachverständiger“ ist gesetzlich geschützt. Deshalb darf sich der selbst ernannte Sachverständige auch nicht „öffentlich bestellter und vereidigter Kfz-Sachverständiger“ nennen, auch dann nicht, wenn er tatsächlich den erforderlichen Sachverstand hätte⁹. Wer sich unbefugt „öffentlich bestellter Sachverständiger“ nennt, macht sich zudem strafbar (§ 132 a Abs. 1 Ziffer 3 StGB).

Wenn *alle* Gutachten nur von öbuv Kfz-Sachverständigen erstattet würden oder *alle* Sachverständigen die Standards für die öffentliche Bestellung und Vereidigung einhalten würden und eine unabhängige Qualitätssicherung gewährleistet wäre, wäre auch auf dem Gebiet der nicht hoheitlichen Kfz-Sachverständigentätigkeit ein hohes Niveau erreicht.

B. Qualifikation und Zertifizierung

1. Wettbewerbsrechtliche Schranken

Wer sich heute als „Kfz-Sachverständiger“ bezeichnet, muss unter wettbewerbsrechtlichen Gesichtspunkten bestimmte Qualifikationsmerkmale erfüllen und nachweisen können, auch wenn er nicht öffentlich bestellt oder zertifiziert ist. „*Der Verkehr erwartet auch von einem schlichten Sachverständigen uneingeschränkt fundiertes Fach- und Erfahrungswissen*“ hat der BGH wörtlich in seiner Grundsatzentscheidung vom 6.2.1997¹⁰ ausgeführt.

Es entspricht deshalb nicht der geltenden Rechtslage, wenn immer wieder in der Öffentlichkeit, namentlich von der Presse, fälschlich behauptet wird,

⁹ Vgl. Baumbach/Hefermehl, Wettbewerbsrecht, 21. Aufl. 2000, Rn 624 zu § 1 UWG. 10 NZV 1997, 400 f.

jeder könne sich heutzutage als „Kfz-Sachverständiger“ betätigen und damit werben. Das Gegenteil ist nämlich richtig.

Der BGH hat in der erwähnten Grundsatzentscheidung von 1997 betreffend einen Taxifahrer, der nach einer abgebrochenen Lehre als Karosseriebauer die Tätigkeit als Kfz-Sachverständiger aufgenommen und dafür auch mit „Kfz-Sachverständigenbüro“ und „neutraler und unabhängiger Sachverständiger für Karosserieschäden und Bewertung“ geworben und nach eigener Darstellung über 6.800 Schadensgutachten gemacht hatte, welche von Versicherern „kaum beanstandet“ worden waren, ausgeführt, dass die Qualifikation als Kfz-Sachverständiger auf zwei Wegen erlangt werden könne:

- im Regelfall durch eine mit einer Prüfung abgeschlossene Berufsausbildung, d.h. für Schadengutachter grundsätzlich die Kfz-Meisterprüfung oder die Diplomingenieurs-Ausbildung,
- oder ausnahmsweise durch ein Selbststudium. Dabei hat der BGH dem abgemahnten Taxifahrer-Gutachter die volle Darlegungs- und Beweislast für den Nachweis des der Ausbildung gleichwertigen Selbststudiums auferlegt.

Die BGH-Entscheidung überzeugt im Ergebnis durchaus, auch deshalb, weil der BGH die zweite Revision des Taxifahrers gegen die nach der Zurückverweisung ergangene Entscheidung des OLG München, mit der ihm erneut das Führen der Bezeichnung „Kfz-Sachverständiger“ untersagt worden war, nicht angenommen hat.

Das *OLG Hamm*¹¹ ist sogar noch einen Schritt weiter als der BGH gegangen. Es hat einer Arzthelferin, welche mit Pkw handelte und nach Eröffnung eines Kfz-Sachverständigenbüros einen Kfz-Mechaniker beschäftigte, das Führen der Bezeichnung „Kfz-Sachverständiger/-büro“ untersagt mit der Begründung, der Rechtsverkehr erwarte „*überdurchschnittliche Sachkunde*“. Übliche Erfahrungen einer durchschnittlichen Berufsausübung genügen nach OLG Hamm nicht.

Das *OLG Köln*¹² hat einem aufgrund der Ausnahmevorschrift des § 8 HandwO in die Handwerksrolle eingetragenen Kfz-Betrieb die Werbung als „Kfz-Sachverständiger“ untersagt, weil die uneingeschränkte Verwendung dieser Bezeichnung Sachkunde auf allen Gebieten, auch dem der Unfallrekonstruktion erwecke, welche der Betrieb unstreitig nicht vorzuweisen hatte.

Auch das *LG Saarbrücken*¹³ hat mit ausdrücklicher Bezugnahme auf die BGH-Rechtsprechung einem Abschlepp- und Bergungsdienst einschließlich

11 ZfS 1997, 333.

12 NZV 1998, 32.

13 WRP 2002, 1463 ff.

Kfz-Vermittlung und Autovermietung, bei dem ein Kfz-Schlosser angestellt war, mangels Qualifikation die Werbung mit „freier Sachverständiger im Kfz-Wesen“ untersagt. Besonders interessant an dieser Entscheidung aus dem Jahr 2002 ist, dass das LG Saarbrücken die im Verlauf des Rechtsstreits erfolgte Einstellung eines Diplomingenieurs, der unstreitig die Qualifikationsmerkmale eines Kfz-Sachverständigen erfüllte, nicht zugunsten des Abschleppdienstes gelten ließ. Das Gericht sah nämlich durch die nachträgliche Einstellung die Wiederholungsgefahr für die frühere rechtswidrige Werbung nicht als ausgeräumt an. M.E. hätte die Werbung auch unter dem Gesichtspunkt der fehlenden Unabhängigkeit des Autohändlers mit Vermietung beanstandet werden können und müssen.

Als *Zwischenergebnis* ist festzuhalten: Die Frage der erforderlichen Vorbildung eines Unfallschadengutachters ist von der Rechtsprechung eindeutig geklärt. Dass der BGH den Autodidaktik-Nachweis zugelassen hat, ist verfassungsrechtlich bedingt, nicht aber ein Einfallstor für Vogelfreiheit beim Ausbildungsnachweis¹⁴.

Aber mit dieser Rechtsprechung ist noch nicht viel gewonnen. Die Urteile machen nämlich deutlich, was das einzelfallbezogene Wettbewerbsrecht *nicht* leisten kann:

Der BGH hat zutreffend festgestellt, dass es der Gesetzgeber bisher nicht für nötig befunden hat, Zugangsvoraussetzungen für den Kfz-Sachverständigenberuf durch Nachweis einer besonderen Ausbildung und Prüfung festzulegen. Eine etwaige Fehlvorstellung von Teilen des Verkehrs über das Vorhandensein einer mit Prüfung abgeschlossenen Berufsausbildung sei deshalb nicht schutzwürdig. Zum Lauterkeitsrecht gehöre es nämlich nicht, den Verkehr vor jedweder Fehlvorstellung zu bewahren.

Das mag wettbewerbsrechtlich betrachtet richtig sein, aber „*Verbraucherschutz*“ verlangt mehr. Der Adressat einer so bedeutsamen Dienstleistung wie Unfall-Schaden- und -Rekonstruktionsgutachten muss sich darauf verlassen können, dass der als „Kfz-Sachverständiger“ Auftretende nicht nur eine adäquate Vorbildung besitzt, sondern auch grundsätzlich geeignet ist für diese Tätigkeiten und auch bei jedem einzelnen Gutachten die Standards beachtet¹⁵. Es befremdet doch sehr, entlarvt aber auch zugleich die Einstellung von selbsternannten „Sachverständigen“, dass sie sich regelmäßig mit dem Argument zu verteidigen versuchen, nur in wenigen Fällen seien ihre

¹⁴ Ebenso Diehl, Anm. zu OLG Hamm ZfS 1997, 335.

¹⁵ Becke NZV 2003, 17 ff. weist unter Berufung auf aktuelle Umfragen unter Sachverständigen darauf hin, dass bei vielen Rekonstruktionsgutachten der „Ergebniskern“ nicht nachvollziehbar und überprüfbar sei und erhebliche Bandbreiten bestünden.

Gutachten von Versicherern beanstandet worden¹⁶. Abgesehen davon, dass die bloße Bezahlung von Gutachten durch KH-Versicherer keinerlei Aussage über die Qualität des Gutachtens beinhaltet, kann die Beanstandungsfreiheit die unterschiedlichsten Ursachen haben. Versicherer müssen nicht jedes Gutachten überprüfen und sie können es häufig auch nicht, weil z.B. das Fahrzeug nicht (mehr) vorhanden ist, so dass tatsächliche Feststellungen allenfalls anhand von Fotos nachvollzogen werden können.

2. Berufsgesetz für Kfz-Sachverständige erforderlich

Die Festlegung von Berufsbildern ist die Aufgabe des Parlaments. Ob der Gesetzgeber sich für einen Einheitssachverständigen oder für ein Nebeneinander unterschiedlicher Sachverständigentypen entscheidet, obliegt allein dem Parlament.

Wenn der Gesetzgeber schon kein *allgemeines Sachverständigengesetz* mit Rahmenbedingungen für alle Sachverständigen aus welchen Gründen auch immer erlassen will, sollte er wenigstens für die auch zahlenmäßig größte Gruppe von Sachverständigen, die Kfz-Sachverständigen, ein *Kfz-Sachverständigengesetz* erlassen. Andernfalls muss er sich vorhalten lassen, vor offenkundigen Missständen die Augen zu verschließen.

Bekanntlich existiert bereits seit 1971 das Gesetz über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (*KraftfahrtsachverständigenG*, KfSachvG, vom 22.12.1971), welches unmittelbar nur für den Teilbereich der an Technischen Prüfstellen organisierten amtlich anerkannten Sachverständigen und amtlich anerkannten Prüfer gilt.

Deshalb bedürfte es gar nicht des Erlasses eines neuen Gesetzes, um auch die Rahmenbedingungen für Vorbildung, Aus- und Weiterbildung, Erfahrungsaustausch, Qualitätssicherung, Haftung etc. von Unfall-Schaden- und -Rekonstruktionsgutachtern zu regeln. Vielmehr müsste das KfSachvG nur durch Regelungen für die nicht hoheitlichen Gutachten-Tätigkeiten ergänzt werden.

Dabei könnte auch gleich die sachlich unverständliche und nur noch historisch erklärbare Differenzierung zwischen Prüfungenieuren amtlich anerkannter Überwachungsorganisationen einerseits und amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfern andererseits beseitigt werden. Angesichts gleicher Vorbildung, Ausbildung und Weiterbildung fällt es nämlich schwer, die bestehende rechtliche Unterscheidung zwischen Prüfungenieuren und amtlich

16 So in den Fällen BGH a.a.O.; OLG München ; OLG Hamm, a.a.O.; LG Saarbrücken, a.a.O.

anerkannten Sachverständigen und amtlich anerkannten Prüfern nicht als willkürlich zu verstehen.

Dass auch der Gesetzgeber selbst auf dem Wege ist, die unterschiedlichen Regelungen über die Kfz-Prüf- und Sachverständigentätigkeit zusammenzuführen, zeigen die Verweisungen der Anlage VIII b StVZO auf das KfSachvG und auch die Bestimmung des 1998 eingefügten § 22 über das örtliche Kraftfahrersachverständigenregister. Sie gilt nämlich für *alle* im Bereich der hoheitlichen Prüftätigkeit Tätigen und hat Auswirkungen auch auf die nichthoheitliche Kfz-Sachverständigentätigkeit und umgekehrt. Das lässt sich konkret am Beispiel des vom OLG Saarbrücken¹⁷ entschiedenen Falls eines Kfz-Schadengutachters belegen, dem die Betrauung als Prüffingenieur trotz nachgewiesener Qualifikation versagt wurde, weil er im Zusammenhang mit seiner Gutachtentätigkeit straffällig geworden war.

Mit der *Statuierung eines einheitlichen Kfz-Sachverständigen-Berufsbildes im KfSachvG*, bestehend aus Bestimmungen über die hoheitliche und die nicht hoheitliche Kfz-Sachverständigentätigkeit, würden die Regelungen über die öffentliche Bestellung und Vereidigung und auch über die Zertifizierung nicht hinfällig. Diese Regelungen müssten nur auf dem KfSachvG aufbauen, ganz davon abgesehen, dass öffentliche Bestellung und Vereidigung und Zertifizierung auch für andere Gebiete als Kfz-Sachverständigentätigkeit gelten.

3. Die öffentliche Bestellung und Vereidigung nach § 36 GewO

Das Institut der öffentlichen Bestellung und Vereidigung nach § 36 GewO ist seit Jahrzehnten in Deutschland bekannt und gut eingeführt. Es hat sich inhaltlich auch bei Kfz-Sachverständigen bestens bewährt.

Einige Gerichte haben sogar entschieden, dass die von den IHK unter Beteiligung der betroffenen Kreise aufgestellten Mindestanforderungen für die Erstellung von Gutachten als „*Stand der Technik*“ und damit als *Standard* für alle Kfz-Sachverständigengutachten anzusehen sind¹⁸. Verstöße gegen die Mindestanforderungen machen das Gutachten fehlerhaft und führen zur Haftung des Sachverständigen.

Bedauerlich ist nur, dass sich die öffentliche Bestellung und Vereidigung von Kfz-Sachverständigen auch in Deutschland nicht stärker durchgesetzt hat. Denn bei derzeit ca. 600 von den IHK nach § 36 GewO öbuv Kfz-Sach-

¹⁷ NZV 1999, 167.

¹⁸ Vgl. Nachweise bei Hörl in Berz-Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts 2002, Rn 61 zu 10 B).

verständigen sind noch nicht einmal 10 % der als Gutachter auftretenden Sachverständigen öffentlich bestellt und vereidigt, und selbst wenn man die nach DIN EN 45013 vom IfS zertifizierten Kfz-Sachverständigen hinzuzählt, liegt der Prozentsatz unter 20 % der Gutachter. Vielleicht waren die von den Kammern gesetzten Maßstäbe in der Vergangenheit zu hoch.

Unter dem Gesichtspunkt der zunehmenden Europäisierung unseres Geschäfts- und Rechtsverkehrs ist die Zukunft dieses Rechtsinstituts m.E. ungewiss. Zwar haben sich erst kürzlich Bund und Länder für die Beibehaltung der öffentlichen Bestellung und Vereidigung ausgesprochen¹⁹. Aber problematisch ist, dass das Institut der Öffentlichen Bestellung und Vereidigung eine rein deutsche Erfindung ist, die es in anderen EU-Staaten nicht gibt.

4. Zertifizierung von Kfz-Sachverständigen nach DIN EN 45013

Auf internationaler Ebene ist das System der Zertifizierung als Qualitätsmaßstab weit verbreitet und jedenfalls für die *Produktzertifizierung* allgemein anerkannt.

Floter hat in seinem Vortrag den aktuellen Stand des Systems der *Personenzertifizierung* am Beispiel der Zertifizierungsstelle des IfS ausführlich dargestellt.

Beide Zertifizierungen müssen strikt auseinander gehalten werden, weil einer Bürocertifizierung nach DIN EN ISO 9000 ff keine Aussagekraft über die Qualität des einzelnen Gutachtens zukommt. Folglich ist sie für die Beurteilung der persönlichen Qualifikation des Sachverständigen nicht von Bedeutung. Die Vermischung der beiden Arten von Zertifizierungen in der Werbung ist als irreführend und damit unlauter von der Rechtsprechung beanstandet worden²⁰.

Die Einführung und Aufrechterhaltung von *umfassenden Qualitätssicherungssystemen* für Kfz-Sachverständige nach internationalen Normen ist *grundsätzlich zu begrüßen*. Das gilt insbesondere für die Personenzertifizierung nach DIN EN 45013.

Die mit der Einführung der Personenzertifizierung in Deutschland Mitte der 90er Jahre verbundene Hoffnung, endlich einheitliche Rahmenbedingungen für ein einheitliches Berufsbild von Kfz-Sachverständigen schaffen zu können, hat sich freilich gründlich zerschlagen. Im Gegenteil kann die Zertifizierung als weiterer *Beitrag zur Zersplitterung des Sachverständigenwesens* in Deutschland gewertet werden. Die Arbeit der Zertifizierungsstellen und der

19 Vgl. GewA 2002, 366 ff.

20 Vgl. OLG München WRP 1999, 965 ff. betr. Herstellung und Handel mit Produkten des Arzt- und Krankenhausbedarfs; LG Hamburg NJW RR 2002, 20, betr. Praxis für Frauenheilkunde.

von ihnen zertifizierten Sachverständigen soll damit freilich nicht abqualifiziert werden.

Aber auch die Begriffe „Akkreditierung“ und „Zertifizierung“ sind in Deutschland nicht gesetzlich geschützt. Dies führt dazu, dass jedermann eine Zertifizierungsstelle eröffnen und Sachverständige zertifizieren kann. Die Zertifizierungsstelle braucht noch nicht einmal akkreditiert zu sein, schon gar nicht von der in Deutschland dafür zuständigen TGA (Trägergemeinschaft für Akkreditierung mbH, Frankfurt/M). Es gibt kein Zertifizierungsmonopol²¹.

Zwar ist gegen Wettbewerb grundsätzlich nichts einzuwenden, auch nicht von Zertifizierungsstellen untereinander. Ganz im Gegenteil wird damit der Gefahr einer Überregulierung oder rechtlich unzulässigen (verkappten) Bedürfnisprüfung entgegengewirkt²².

Aber das System der Zertifizierung als solches muss auf eine *gesetzliche Grundlage* gestellt werden, andernfalls braucht man kein Prophet zu sein für die Prognose, dass es genauso entwertet werden wird wie die Verbandsanerkennung²³.

Deshalb verwundert es keineswegs, dass die IHK für ihre Entscheidung über die Bestellung eines Bewerbers für die öffentliche Bestellung und Verteidigung nach § 36 GewO nicht automatisch den Nachweis einer Personenzertifizierung nach DIN EN 45013 als Sachkundenachweis gelten lassen, sondern nur „im Rahmen der Anwendung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit“²⁴.

5. Organisations- und Verbandsanerkennung nicht ausreichend

Das deutsche Kfz-Sachverständigenwesen ist betriebsstrukturell sehr unterschiedlich organisiert. Neben dem hochspezialisierten Ein-Mann-Büro (modern könnte man sagen: „Ich-AG-Kfz-Sachverständiger“) stehen kleine, mittlere und große mittelständische Sachverständigenbüros mit umfassender Dienstleistungspalette ebenso, wie kleine, mittlere und große Sachverständigenorganisationen, welche im Vertragspartner- oder Angestelltenstatus arbeiten. Hinzu kommen noch Mischformen.

Die Kfz-Sachverständigen haben darüber hinaus auch zahlreiche Verbände und Vereinigungen mit unterschiedlichsten Zielsetzungen gegründet, welche sich teilweise überschneiden.

21 LG Bonn GewA 1988, 152 f.

22 vgl. dazu Bleutge, IfS-Informationen 2002, 2.

23 Vgl. auch Hörl in Berz-Burmann, a.a.O., Rn 83 zu 10 B.

24 So Rundschreiben des DIHK vom 4.7.2002, zit. in IfS-Informationen 2002, 22.

Auch die Sachverständigen-Organisationen, wie TÜV und Dekra, bezeichnen ihre Angestellten in den entsprechenden Funktionen regelmäßig als „Sachverständige“ oder auch als „leitende Sachverständige“, während Berufsverbände ihre Mitglieder als Sachverständige „anerkennen“.

Zwar sind Organisations- und Verbandsanerkennung grundsätzlich zulässig²⁵. Da nur die Gutachten „anerkannter“ Sachverständiger, zu denen die öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen ohne weiteres gehören²⁶, nach der Rechtsprechung des BGH als Regulierungsgrundlage geeignet sind, macht es für einen Kfz-Sachverständigen auch Sinn, sich „anerkennen“ zu lassen. Mit der Beauftragung eines nicht „anerkannten“ Sachverständigen riskiert der Geschädigte bekanntlich den Vorwurf eines Auswahlverschuldens mit der Folge, dass die Kosten für das Gutachten des nicht anerkannten Sachverständigen nicht erstattungspflichtig sind²⁷.

Aber schon wegen der Vielzahl verschiedener, nicht aufeinander abgestimmter Anerkennungen und auch wegen der Missbrauchsmöglichkeiten selbsternannter Berufsverbände ohne Qualifikation und Unabhängigkeit²⁸ können Organisations- und Verbandsanerkennungen den Erlass eines *gesetzlichen* Berufsbildes für Kfz-Sachverständige nicht ersetzen.

C. Zur Unabhängigkeit des Kfz-Sachverständigen

Die beste Qualifikation und höchste Leistungsfähigkeit nützt nichts, wenn der Sachverständige bei seiner Gutachtentätigkeit nicht unabhängig ist. Die persönliche Unabhängigkeit des Sachverständigen ist ein sehr hohes Gut, weil durch abhängige Sachverständige nicht nur im Einzelfall die Gerechtigkeit auf der Strecke bleibt, sondern Justiz und Wissenschaft und damit der gesamte Rechtsstaat untergraben werden können. Mangelnde Neutralität auch renommierter gerichtlicher Gutachter, deren Sachverstand außer Streit stand, wurde wiederholt nachgewiesen²⁹.

Je härter der Wettbewerb unter Sachverständigen aufkommt, umso mehr muss im Interesse der Rechtsordnung, aber auch im wohlverstandenen Interesse der Sachverständigen selbst darauf geachtet werden, dass elementare Standards für Gutachter strikt eingehalten werden und nicht

25 Vgl. BGH NJW 1984, 2365; OLG Hamm GewA 1987, 246; Heck in Bayerlein, Praxishandbuch Sachverständigenrecht, 3. Aufl. 2002, Rn 48 zu § 2.

26 Vgl. AG Berlin-Mitte DAR 2002, 459.

27 Vgl. LG Köln NZV 1998, 35.

28 Vgl. dazu LG Duisburg WRP 2002, 853; LG Bonn v. 19.9.1995 Az. 11 O 11/95.

29 Vgl. Lanz, ZRP 1998, 337 ff; „Zweiklassenrecht durch Gutachterkauf“; Schöndorf, Der Sachverständige 11/1999, 21 f; „Der Gutachter und das gute Geld“.

trickreich unterlaufen werden. Das weltweit bekannte Beispiel für beeinträchtigte Unabhängigkeit im Bereich der Wirtschaftsprüfung bei einem führenden Prüfungsunternehmen der USA und seine Folgen für das Unternehmen und darüber hinaus die ganze Branche sollte auch bei allen Sachverständigen die Überzeugung zur Wahrung der eigenen Unabhängigkeit festigen helfen und die Entschlossenheit stärken, Fehlentwicklungen des Marktes entgegenzutreten. Andernfalls würde der Sachverständige nämlich als neutraler Mittler überflüssig.

Für die *hoheitliche Prüftätigkeit* bestimmt Ziffer 6.6 der Anlage VIII b StVZO mustergültig:

„Zur Vermeidung von Interessenkollisionen dürfen die die Organisation bildenden und tragenden selbständigen und hauptberuflichen Kfz-Sachverständigen, die nach Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung der Organisation berufenen Personen sowie die mit der Durchführung von HU, AU und SP oder Abnahmen betrauten Prüffingenieure weder direkt noch indirekt mit Herstellung, Handel, Leasing, Wartung und Reparatur von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen befasst sein“.

Für *öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige* bestimmen § 36 GewO und die Sachverständigenordnungen der Kammern, dass der Sachverständige seine Aufgaben *„unabhängig, unparteiisch und weisungsfrei“* zu erfüllen hat. Insbesondere ist dem Sachverständigen untersagt, Weisungen entgegenzunehmen, die das Ergebnis seiner Sachverständigentätigkeit verfälschen können, ein Vertragsverhältnis einzugehen, das seine Unparteilichkeit oder seine wirtschaftliche oder fachliche Unabhängigkeit beeinträchtigen kann und sich oder Dritten für seine Sachverständigentätigkeit außer der gesetzlichen Entschädigung oder angemessenen Vergütung Vorteile versprechen oder gewähren zu lassen³⁰.

§ 36 GewO und die Sachverständigenordnungen der IHK sind abstrakter als die Anlage VIII b StVZO formuliert und können sich wegen des Geltungsbereichs für alle Sachverständigen nicht auf die konkreten Tätigkeitsgebiete des Kfz-Sachverständigen beziehen. Aber mit dem Verbot des Eingehens eines Vertragsverhältnisses, welches die Unparteilichkeit oder wirtschaftliche oder fachliche Unabhängigkeit des Sachverständigen beeinträchtigen *kann*, wird eine ähnliche Eignung des Kfz-Sachverständigen bezweckt wie mit der Anlage VIII b StVZO.

Auch in den *Zertifizierungsbedingungen der Personalzertifizierer* wird gefordert, dass *„keine grundlegenden Bedenken gegen seine Eignung beste-*

30 So § 8 Ziffer 2 MSVO des DIHK.

hen³¹ bzw. dass er „die Gewähr für Unparteilichkeit und Glaubwürdigkeit sowie die Einhaltung der Pflichten gemäß den Zertifizierungsbedingungen bietet“³².

Als *Fälle fehlender Eignung* des Kfz-Sachverständigen wegen nicht oder nicht ausreichend vorhandener Unabhängigkeit kommen namentlich in Betracht:

- wenn ein Sachverständiger eigene Fahrzeuge begutachtet oder Fahrzeuge seines eigenen Betriebes;
- wenn der Sachverständige einer Werkstatt oder einem Abschleppdienst oder einem Mietwagenunternehmen oder dort Tätigen eine Provision für die Vermittlung von Gutachtaufträgen Geschädigter verspricht, ohne dies dem Auftraggeber offen zu legen;
- wenn ein Kfz-Betrieb oder ein dort beschäftigter Kundendienstmeister oder Werkstattleiter Fahrzeuge „begutachtet“, um die von ihm „begutachteten“ Fahrzeuge anschließend zu vermarkten³³;
- wenn der Sachverständige bei einem Versicherer angestellt ist, der auf der Basis der Feststellungen des Sachverständigen die Schäden reguliert;
- wenn der Sachverständige aufgrund der Anstellung bei seinem Arbeitgeber bei seiner Gutachtentätigkeit Weisungen unterliegt, welche zu sachfremden Beeinflussungen führen können³⁴;
- wenn der Sachverständige Organisations- oder Verbandsrichtlinien oder Weisungen seiner Vorgesetzten unterworfen ist, welche ihm für seine Gutachtentätigkeit unzulässige, insbesondere gegen bestehende Vorschriften verstoßende Richtlinien auferlegen;
- wenn der Sachverständige einer Organisation angehört oder Vertragspartnerschaften eingeht und aufrechterhält, welche ihn bei seiner Gutachtentätigkeit unmittelbar oder mittelbar binden oder steuern.

Die Fälle, dass dem Sachverständigen allein aufgrund seiner Zugehörigkeit zu einer bestimmten Berufsgruppe – z.B. Werkstatt oder Versicherer – die Eignung zur unabhängigen Gutachtenerstattung abgesprochen wird, bezeichnet man im Anschluss an das Urteil des BVerwG vom 24.6.1975³⁵ als

31 So Ziffer 1.3 a der Zertifizierungsbedingungen für Sachverständige aus dem Bereich Kraftfahrzeugschäden und -bewertung der IfS GmbH, Stand 03/01.

32 Bäumler, Finsterer, Holl, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 2000, 19, für DVR-Zert.

33 Vgl. OLG Köln NZV 1998, 33; AG Köln und AG Gemünden a.M., zit. bei Otting, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 1997, 210.

34 Vgl. Bock in Bayerlein, Praxishandbuch Sachverständigenrecht, 3. Aufl. 2002, Rn 15 zu § 3.

35 GewA 1975, 333.

„berufsstrukturelle Inkompatibilität“. Zweifel an der fachlichen Kompetenz des Gutachters liegen in diesen Fällen oft nicht vor. Mit dieser Begründung hat aktuell auch die IHK Nord Westfalen den Antrag des technischen Leiters der Sachverständigenabteilung eines Versicherers rechtskräftig abgelehnt. Besonders bemerkenswert ist, dass die IHK zur Vorbereitung ihrer Entscheidung eine umfangreiche Erhebung unter allen IHK Nordrhein-Westfalens unter Einbeziehung des Arbeitskreises Sachverständigenwesen des DIHK durchgeführt hatte. Diese Gremien haben nahezu einstimmig gegen die Bestellung des Bewerbers votiert³⁶.

Die Fälle der Inkompatibilität sind in der eingangs zitierten Anlage VIII b StVZO³⁷ grobenteils bereits berücksichtigt. Bei der Formulierung des hier vorgeschlagenen einheitlichen Berufsbildes für Kfz-Sachverständige im KfzSachVG müsste deshalb bezüglich der nicht hoheitlichen Kfz-Sachverständigentätigkeit lediglich noch eine ergänzende Regelung eingefügt werden, wonach dem Sachverständigen und seiner Organisation auch die Regulierung von Unfällen generell untersagt werden.

Zur Stärkung der Unabhängigkeit von Kfz-Händlern hat die im Oktober 2002 in Kraft getretene neue EU-Gruppenfreistellungsverordnung einen Begründungszwang für die Kündigung von Händlerverträgen bei Vertragskündigungen durch Hersteller eingeführt³⁸. Ähnliche Regelungen sollten zum Schutz der Unabhängigkeit von Sachverständigen auch eingeführt werden³⁹.

D. Die Haftung des Kfz-Sachverständigen

1. Im Bereich der amtlichen Fahrzeugüberwachung und -begutachtung werden die Sachverständigen, Prüflingenieure und Prüfer stets *hoheitlich* für die Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen, nicht im eigenen Namen und auf eigene Rechnung tätig.

Deshalb haftet für fehlerhafte Gutachten und Prüfungen das jeweilige Bundesland nach Art. 34 GG i.V.m. § 839 BGB. Das hat der BGH in ständiger Rechtsprechung für die Technischen Prüfstellen und deren amtlich anerkannte Sachverständige entschieden⁴⁰. Für Prüflingenieure amtlich anerkannter Überwachungsorganisationen hat dasselbe zu gelten, weil auch deren hoheitliche Aufgaben genauso festgelegt sind, wie die der Techni-

³⁶ Vgl. IfS-Informationen 2002, 21.

³⁷ Ziffer 6.6 Anlage VIII b StVZO.

³⁸ Art. 3 Ziffer 4 der GVO 1400/2002.

³⁹ Vgl. dazu auch Nicklisch BB 1981, 1653 ff.; Bock a.a.O., Rn 15 ff. zu § 3.

⁴⁰ BGH NZV 2001, 76 f.; NJW 1993, 1784; NJW 1973, 458.

schen Prüfstellen, und als Bestandteil der hoheitlichen Akte der Verwaltung anzusehen sind⁴¹. Die unmittelbare Inanspruchnahme des betroffenen Sachverständigen, Prüflingenieurs und Prüfers oder der Technischen Prüfstelle und der Überwachungsorganisation ist ausgeschlossen wegen Art. 34 GG.

Die Haftung wegen Amtspflichtverletzung tritt nur ein, wenn der Sachverständige gerade solche Pflichten schuldhaft verletzt hat, die ihm gegenüber dem Betroffenen oblagen. Geschützter in diesem Sinne ist nicht jeder, sondern nur derjenige, dessen Interessen nach der besonderen Natur des fraglichen Amtsgeschäfts durch die Amtshandlung betroffen werden. Deshalb haften die Länder bei fehlerhaften Fahrzeuguntersuchungen nur dem Auftraggeber, nicht aber Dritten, die etwa im Vertrauen auf die Richtigkeit der Hauptuntersuchung Vermögensdispositionen getroffen haben⁴².

2. Für seine *nicht hoheitliche* Tätigkeit als Gutachter oder Prüfer haftet der Kfz-Sachverständige im außergerichtlichen Bereich nach Vertrag und nach Gesetz.

Hinsichtlich der *vertraglichen Haftung* hat das 2002 in Kraft getretene Schuldrecht zwar neu formulierte gesetzliche Bestimmungen (§ 633 ff. BGB), im Ergebnis aber keine wesentlichen Änderungen gegenüber der vorherigen Regelung gebracht. Der Sachverständige haftet für seine Gutachten unverändert nach Werkvertragsrecht mit der Folge, dass der Auftraggeber im Fall von Mängeln des Gutachtens Nacherfüllung, Aufwendungsersatz, Minderung der Vergütung oder bei schuldhafter Pflichtverletzung Schadensersatz verlangen kann.

Es würde den Rahmen des Vortrags sprengen, hier auf Einzelfälle fehlerhafter Gutachten einzugehen. Aus aktuellem Anlass ist aber auf die Diskussion über den *Einsatz digitaler Lichtbilder* hinzuweisen. Danach treffen den Sachverständigen jedenfalls zusätzliche Foto-Begleit-Dokumentationspflichten und den Anwalt des Geschädigten zusätzliche Sorgfaltspflichten bei der Frage, welche Schadensdokumentation geboten ist⁴³.

Strittig ist in der juristischen Literatur⁴⁴, ob das Schuldrechtsmodernisierungsgesetz an der Haftung des Sachverständigen *gegenüber Dritten*, denen der Auftraggeber das Gutachten zur Kenntnis gegeben hat, etwas geändert hat oder nicht. Gerade bei der Kfz-Expertenhaftung handelt es sich

41 Ebenso Bouska, Anm. zu BGH NZV 2001, 77.

42 A.A. OLG Koblenz DAR 2002, 510 ff.

43 Bachmeier, a.a.O., 9; Mühlhausen/Prell, NJW 2002, 99 ff; Bleutge/Uschold NJW 2002, 2765; Wietschorke u.a. NZV 2000, 486 ff.

44 Vgl. Palandt-Heinrichs, BGB, 62. Aufl. 2003, Rn 34 zu § 328 und Rn 60 zu § 311; Schwab, Jus 2002, 875 ff.

insoweit nicht nur um eine akademische oder untergeordnete Frage. Denn Unfallschadensgutachten, Fahrzeugschätzungen und andere Wertgutachten, aber auch Fahrzeugprüfungen und außergerichtliche Unfallrekonstruktionsgutachten werden regelmäßig nur deshalb in Auftrag gegeben, damit ein Dritter aufgrund des Gutachtens eine Leistung erbringt.

Bisher hat die Rechtsprechung in analoger Anwendung des § 328 BGB die Haftung gegenüber Dritten bejaht, wenn sie in den Schutzbereich des Sachverständigenvertrages einbezogen waren⁴⁵. Haftpflichtversicherer und Geschädigte sind regelmäßig in den Schutzbereich von Schadensgutachten einbezogen, welche der Geschädigte oder der Haftpflichtversicherer eingeholt und zum Zweck der Regulierung des Haftpflichtschadens⁴⁶ vorgelegt hat⁴⁷. Diese Rechtsprechung bildete die Grundlage beispielsweise auch der Restwertregresse gegen Sachverständige⁴⁸.

Mit dem SchuldrechtsmodernisierungG hat der Gesetzgeber nunmehr eine *eigenständige Haftung des Sachverständigen als Sachwalter* unter dem Gesichtspunkt der Verletzung vorvertraglicher Verpflichtungen gegenüber Dritten gesetzlich geregelt (§ 311 Abs. 3 BGB)⁴⁹.

Voraussetzung für diese Haftung ist, dass der Sachverständige in besonderem Maße Vertrauen für sich in Anspruch nimmt und dadurch die Vertragsverhandlungen oder den Vertragsabschluss erheblich beeinflusst.

Falls die Rechtsprechung zukünftig die Dritthaftung des Kfz-Sachverständigen auf § 311 Abs. 3 BGB stützte, würde dies zu einer Ausweitung der Sachverständigenhaftung führen, weil der Sachverständige dem Dritten dann nicht mehr die Einwendungen aus dem Vertrag mit dem Auftraggeber, z.B. einen vertraglichen Haftungsausschluss⁵⁰ oder eine Haftungsbegrenzung oder etwaiges Mitverschulden entgegenhalten könnte. Es kommt danach ein vom Werkvertrag mit dem Auftraggeber *unabhängiges, eigenständiges Schuldverhältnis zwischen dem Sachverständigen und dem Dritten* zustande, dessen Inhalt nicht die Erbringung des Gutachtens ist,

45 Vgl. BGH NJW 1995, 392; 1984, 355.

46 Der Versicherungsnehmer ist nicht in den Schutzbereich des vom Kasko-Versicherer nach § 14 AKB eingeholten Sachverständigen Gutachtens einbezogen (so OLG Nürnberg, DAR 2001, 511).

47 Auch nicht öffentlich bestellte Sachverständige unterliegen der Dritthaftung (vgl. BGH NJW 2001, 514).

48 Vgl. auch Gebhardt NZV 2002, 249 ff; Höke NZV 2002, 254 ff; Riedmeyer DAR 2002, 43 ff; Steffen ZfS 2002, 161 ff.; Huber DAR 2002, 337 ff.

49 Auch die Sachverständigenorganisation und der Berufsverband des Sachverständigen kann im Einzelfall u.U. aufgrund seiner Sachwalterhaftung für fehlerhafte Gutachten der empfohlenen Gutachter einstehen müssen.

50 Unwirksam ist ein Haftungsausschluss unabhängig vom Grad des Verschuldens (BGH NJW 2002, 749 f. für auf Stichproben beschränkte Baukontrolle).

sondern die nicht leistungsbezogene Pflicht, den Dritten nicht durch fehlerhafte Information zu fehlgeleiteten Vermögensdispositionen zu veranlassen⁵¹.

3. Eine *Haftungsverschärfung für forensische Gutachten*, welche nach dem 1.8.2002 erstellt werden, hat der neu in das BGB eingefügte § 839 a gebracht⁵². Danach müssen Sachverständige für vorsätzlich oder grob fahrlässig erstattete unrichtige Gutachten gegenüber Verfahrensbeteiligten haften, wenn die gerichtliche Entscheidung auf dem unrichtigen Gutachten beruhte. Bevor der Sachverständige in Anspruch genommen werden kann, muss allerdings der Rechtsweg erschöpft werden.

Nach *altem Recht*, das noch für alle vor diesem Datum erbrachten Gutachten weitergilt, musste der gerichtliche Kfz-Sachverständige nur in seltenen Ausnahmefällen haften, weil fehlerhafte Kfz-Gutachten in aller Regel nur zu Vermögensschäden führen und die Bestimmungen über den Schadensersatz bei unerlaubten Handlungen (§§ 823 Abs. 1 und 2 und § 826 BGB) entweder Schadensersatz nur bei Verletzung absoluter Rechtsgüter, wie Leben, Körper, Gesundheit, Freiheit, Eigentum etc., gewähren, wozu das Vermögen nicht gehört, oder die Verletzung von Schutzgesetzen voraussetzen. Wenn der Sachverständige allerdings ein Aussagedelikt⁵³ begangen hatte, was auch durch Bezugnahme auf seinen Eid als öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger möglich war⁵⁴, konnte er seine Haftung auch bei leichter Fahrlässigkeit herbeiführen. Darüber hinaus musste er nur bei vorsätzlich falscher Begutachtung – bedingter Vorsatz reichte aus –, für Vermögensschäden haften⁵⁵. Außer im Fall der Verletzung absoluter Rechtsgüter, dann 30-jährige Verjährung, verjährten die Schadensersatzansprüche in 3 Jahren.

Nach *neuem Recht* gilt für Schadensersatzansprüche gegen Sachverständige aufgrund von unerlaubten Handlungen, abgesehen von der Verjährung, dasselbe wie nach altem Recht, jedoch kommt nunmehr die Haftung nach § 839 a BGB hinzu.

E. Ich komme zum Ende meiner Ausführungen:

Es gibt zwar keine gesetzliche Definition des „Sachverständigen“ und auch kein gesetzliches Berufsbild des „Kfz-Sachverständigen“. Aber irgendeine

51 So Schwab a.a.O., S. 877 m. w. Nachweisen.

52 Vgl. auch Müller DAR 2002, 546 f.

53 §§ 154, 163 StGB.

54 OLG Hamm BB 1993, 2407.

55 Vgl. BVerfGE 49, 304; OLG Schleswig NJW 1995, 791.

Vorstellung von Sachverstand und Sachverständigen haben wir alle. Der Architekt Frank Lloyd Wright, womöglich ein Bau-Sachverständiger, hat das so formuliert: „Ein Fachmann ist ein Mann, der aufgehört hat zu denken – er weiß“. Ich füge hinzu: Es ist die Aufgabe der Verantwortlichen, darauf zu achten, dass die Verbraucher vor Unwissenden geschützt werden.

Das Havariekommando: Probleme gelöst?

– Verletztenversorgung auf See –

Gerhard Brüggemann,

Leiter der Landesfeuerwehrschule Schleswig-Holstein, Harrislee

A. Hintergrund zur Entwicklung des taktischen Konzeptes: „Verletztenversorgung auf See“

Das Unglück der PALLAS hat vor allem deutlich gemacht, dass die Koordination, Kommunikation und Kooperation zwischen den deutschen Bundes- und Landesbehörden, den Landesbehörden untereinander und zwischen deutschen und dänischen Behörden unzureichend ist. Der Deutsche Nautische Verein hat über viele Jahre hinweg die Verbesserung des maritimen Unfallmanagements gefordert. Die Bundesrepublik Deutschland hat mit einer Küstenlänge von 1.000 Kilometern Anteile an der Nord- und Ostsee, die durch den Nord-Ostsee-Kanal verbunden sind. Mit über 200.000 Schiffsbewegungen pro Jahr in den Küstengewässern und der Ausschließlichen Wirtschaftszone gilt dieses Gebiet als eines der meistbefahrenen der Welt. Die mit der Geschichte der Seefahrt sich verändernden Risiken stellen auch die Verantwortungsträger vor neue Aufgaben. Jährlich gibt es weltweit durchschnittlich 100 Verluste von Schiffen, die größer als 500 BRZ waren. Verlässliche Statistiken über Beinaheunfälle, wie in der Luftfahrt, gibt es in der Seefahrt nicht.

Am 19. November 1998 beschreibt ein Artikel in „Die Zeit“ mit der Überschrift „Das Kataströphchen“ die „im Watt gedeihen(den) Legenden über das Ausmaß und Ursachen der Ölpest“¹. Die Ursache, „der Brand eines unauffälligen Holzfrachters, weithin sichtbar und gut abbildbar, zieht sich mit vergeblichen Bergeversuchen hin. (...) In der Öffentlichkeit gehen die Wellen hoch.“².

Bereits Anfang des Jahres 1998 hatte der Innenminister des Landes Schleswig-Holstein die Interministerielle Arbeitsgruppe „Unfallmanagement in Küstengewässern“ eingerichtet. Diese Arbeitsgruppe hat im Januar 1999 ein Entscheidungspapier vorgelegt, das Vorschläge für die Aufbau- und Ablauforganisation eines Unfallmanagements sowie für taktische Konzepte der Schiffsbrandbekämpfung, der Verletztenversorgung auf See und der Landorganisation enthält. In der Folge der Havarie der PALLAS hat die Landes-

¹ Die Zeit, Nr. 48, v. 19. November 1998, Seite 77.

² Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der PALLAS, Bericht, der Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein am 04. Mai 1999 erstattet, Prof. Dr. Lars Clausen, Katastrophenforschungsstelle, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Seite 8.

regierung die Katastrophenforschungsstelle der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel mit einer „Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der PALLAS“ beauftragt, deren Bericht der Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein am 04. Mai 1999 vorgelegt worden ist. Der Schleswig-Holsteinische Landtag hat einen Parlamentarischen Untersuchungsausschuss „PALLAS“ eingesetzt. Der Abschlussbericht ist am 16. Januar 2000 in der Sitzung des Landtages erörtert worden.

Im Februar 1999 hat der Bundesminister für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen die unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ berufen „unter Auswertung der Havarie der ‚Pallas‘ (...) eine Bewertung des bisherigen Notfallkonzeptes und dessen Weiterentwicklung für die Sicherung der deutschen Küsten an Nord- und Ostsee vor den Folgen von Schiffsunfällen zu erarbeiten (...)“. Der Bericht der unabhängigen Expertenkommission umfasst 30 Empfehlungen, deren Umsetzung in einer Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge und Notfallmanagement“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erfolgt.

Die unabhängige Expertenkommission orientiert sich bei ihren Empfehlungen an den Grundsätzen³, dass die Schadensvermeidung (...) Vorrang vor Schadensbegrenzung (hat), die Rettung von Menschen (...) Vorrang vor der Rettung von Ökosystemen (hat), die Rettung von Ökosystemen Vorrang (...) vor der Rettung von Sachwerten (hat). Auch wenn keine der 30 Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission die medizinische Versorgung Verletzter ausdrücklich beinhaltet, ist dieser Themenkomplex durch den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen als eigenständiges Aufgabenfeld aufgenommen worden und hat damit eine besondere Bedeutung.

Bestandteil des Teilprojektes 8 „Technik, Meldewesen, Ausbildung“ ist das Aufgabenfeld „Versorgungskonzept zur Rettung von Schiffbrüchigen in Katastrophenfällen“. „Eine besondere Situation schaffen Havarien, bei denen Passagierschiffe oder Personenfähren betroffen sind, insbesondere wenn es hierbei zum Ausbruch ausgedehnter Brände kommt. Die Versorgung und der Abtransport bedrohter und verletzter Menschen stellt ein erhebliches Transportproblem dar“⁴. „In der Ostsee liegt (...) ein besonderes Gefährdungspotential in dem starken Personenverkehr, der die Hauptschiffahrtsrouten quert. Einzelne Fähren haben bis zu 2.400 Passagiere an Bord, die bei einer Havarie unter Umständen in kürzester Zeit abgeborgen werden müssen. Nach Angaben der Fährschiffsreedereien verkehrten in der Saison 2000 im deut-

3 Unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“, Der Vorsitzende, Bericht, dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgelegt am 16. Februar 2000, Berlin, Seite 75.

4 Unabhängige Expertenkommission a.a.O., Seiten 38 und 39.

schen Gebiet der Ostsee auf 24 internationalen Routen 66 Fährschiffe mit 1.320 Fahrten pro Woche⁵⁴. Im Januar 2002 haben die Mitglieder des Aufgabenfeldes „Versorgungskonzept zur Rettung von Schiffbrüchigen in Katastrophenfällen“ die Ergebnisse der Hauptuntersuchung vorgelegt.

Derzeit wird eine partnerschaftliche Umsetzung durch den Aufbaustab des Havariekommandos stufenweise realisiert.

B) Zielsetzungen des taktischen Konzeptes

Gegeneinander abzugrenzen sind

– *die Menschenrettung im Seenotfall,*

die auch weiterhin mit den Potentialen des Such- und Rettungsdienstes bewältigt wird. In besonderen Fällen soll künftig im Seenotfall auf qualifiziertes notärztliches Personal zurückgegriffen werden.

– *die komplexe Schadenslage auf See,*

die mit den Mitteln und Möglichkeiten der Ressourcen eines Seenotfalles insbesondere bei einem Massenanfall von Verletzten nicht beherrscht werden kann. Sie bedarf im Einsatzfall der Aufbau- und Ablauforganisation eines Havariekommandos sowie der besonderen personellen und materiellen Ressourcen des aufzubauenden taktischen Einsatzkonzeptes „Verletztenversorgung auf See“ und der Schiffsbrandbekämpfung.

Die Beschreibung einer inhaltlichen Abgrenzung des Seenotfalles und einer komplexen Schadenslage auf See ist nicht möglich. Die Notwendigkeit einer klaren Abgrenzung ist für das Havariekommando aufgrund des geforderten Initiativrechts nicht erforderlich. Das Havariekommando kann auf dieser Grundlage durch die einheitliche Anordnungsbefugnis unmittelbar auf die personellen und materiellen Ressourcen aus dem taktischen Einsatzkonzept zurückgreifen.

c) Überlegungen zur Entwicklung des taktischen Einsatzkonzeptes „Verletztenversorgung auf See“

1. Rahmenvorgaben

Dem taktischen Einsatzkonzept liegt die Annahme des Worst-Case, die Havarie eines Ro/Ro-Schiffes mit sich überlagernden Schadenselementen

⁵ Unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ a.a.O., Seite 13.

sowie einem Massenanfall von Verletzten zugrunde. Bei den zu betrachtenden Havarien wird dieser Fall die Ausnahme bilden. Deshalb ist es fachlich und wirtschaftlich nicht sinnvoll, Spezialkräfte und -ressourcen ausschließlich für diese Schadensfälle vorzuhalten. Das taktische Einsatzkonzept soll so konstruiert werden, dass die zusätzlich erforderlichen personellen und materiellen Vorhaltekosten durch Einbindung bereits bestehender Strukturen des Rettungsdienstes so gering wie möglich gehalten werden. Dadurch darf weder die Leistungsfähigkeit des taktischen Einsatzkonzeptes noch die des Rettungsdienstes in Frage gestellt werden.

Die Rahmenvorgaben für das taktische Einsatzkonzept „Verletztenversorgung auf See“ bauen auf den Strukturen des Rettungsdienstes dafür ausgewählter Kreise und kreisfreier Städte auf mit den Zielen,

- eine möglichst frühzeitige medizinische Versorgung auf dem havarierten Schiff zu ermöglichen, wenn die Bedingungen an Bord dies zulassen.
- die Selbstorganisation an Bord zu unterstützen und die Qualität der präklinischen Erstversorgung schwer- und schwerstverletzter Personen zu verbessern
- auf dem Havaristen zumindest eine Kollektivmedizin als Überlebenshilfe sicherzustellen. Nicht erwartet werden kann ein bei Großschadenslagen an Land übliches Prioritätenkonzept mit dem Anspruch auf eine auch unter schwierigen Bedingungen anzustrebende Individualmedizin.
- den Aspekt der „Lebensrettung“ (Aufrechterhaltung/Wiederherstellung der vitalen Funktionen) in den Vordergrund zu stellen und der Versorgung auf einer sicheren Plattform auf dem Havaristen den Vorrang vor den Maßnahmen der Evakuierung zu geben.

Ro/Ro-Schiffe weisen aufgrund der Kombination von Fahrgästen und Ladung den stärksten Gefährdungsgrad auf. Eine Havarie kann durch Kollision, Freisetzen von Schadstoffen aufgrund des Transports gefährlicher Güter⁶, Ausbruch eines Feuers und in der Kombination einzelner oder aller Schadenselemente eintreten.

- Die an Bord verfügbaren personellen und materiellen Ressourcen sind insbesondere bei einem auf einem Ro/Ro-Schiff zu erwartenden Massenanfall von Verletzten in ihren Möglichkeiten der Verletztenversorgung auf See begrenzt.

⁶ „Study of the Transportation of Packadged Dangerous Goods by sea in the Baltic Area and related Environmental Hazards“, Baltic Sea Environmental Proceedings No. 53, Helsinki Commission, 1993.

- Es ist zu erwarten, dass auch die nicht körperlich verletzten Fahrgäste aufgrund ihrer Lebensangst einer besonderen Betreuung bedürfen⁷.
- Das taktische Einsatzkonzept „Verletztenversorgung auf See“ wird nur möglich, solange der Havarist als sichere Plattform eingeschätzt werden kann.
- Ein planloses „load and go“ von verletzten Personen soll durch den Einsatz der medizinischen Versorgung vermieden werden.

Gilt ein Havarist nicht als sichere Plattform, wird die Evakuierung/Rettung⁸ von Personen mit den bordeigenen Rettungsmitteln erforderlich. Die Evakuierung der Fahrgäste liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Schiffsbesatzung, die nicht durch landseitige Kräfte unterstützt werden kann. Eine medizinische Versorgung der auf Rettungsmitteln und treibenden Wrackteilen verteilten Personen vor Ort ist nicht möglich. Daher ist eine medizinische Versorgung der Verletzten auf den Hilfsschiffen zu organisieren.

Aufgabe des Leitenden Notarztes auf See ist es, auf dem Havaristen unter den gegebenen Bedingungen möglichst umgehend eine wirkungsvolle Erstversorgung zur Herstellung der Transportfähigkeit einzuleiten, um möglichst vielen Patienten ein Überleben zu sichern und Folgeschäden auf ein Minimum zu reduzieren⁹. Dabei kommt der Sichtung sowie der Festlegung der Transportprioritäten bei begrenzten Rettungsmitteln zum schnellen Transport in Richtung klinischer Versorgung eine besondere Bedeutung zu.

An den Übergabestellen der Anlandung von verletzten und unverletzten Fahrgästen ist eine enge organisatorische und medizinische Vernetzung mit den jeweiligen Landorganisationen sicherzustellen.

2. Personelle Anforderungen

Auf einem Ro/Ro-Schiff der Ostsee werden zusätzlich zu den erforderlichen Besatzungsmitgliedern bis zu 2.400 Fahrgäste transportiert. Aufgrund der

7 STCW-Abkommen als internationales Abkommen aus 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, umgesetzt durch die Verordnung zur Änderung der Schiffssoffizier-Ausbildungsverordnung vom 28. Juli 1998, BGBl. 1998 I Nr. 47, S. 1938 vom 31. Juli 1998.

8 Inhaltliche Beschreibung des taktischen Einsatzkonzeptes Evakuierung, Rettung und landseitige Betreuung in: Entscheidungspapier der Interministeriellen Arbeitsgruppe „Unfallmanagement in Küstengewässern“, Seite 19 f.; dabei wird unterschieden zwischen EVAKUIERUNG: Planvolles Verlassen des Havaristen von Fahrgästen und Schiffsbesatzungen, RETTUNG: Personen in Not bergen, ihre medizinische Erst- und sonstige Grundversorgung sicher stellen und sie an einen sicheren Ort bringen (Definition aus dem SAR-ÜE).

9 Dr. Baumeier, Forum Leitende Notärzte, UAG „Verletztenversorgung auf See“.

schiffbaulichen Sicherheitsvorkehrungen kann für bestimmte Unfallhergänge angenommen werden, dass durch vorhandene Sicherheitsabschnitte gegenüber dem Gefährdungsbereich nicht alle Fahrgäste körperlich verletzt werden. Hiervon ausgenommen werden muss die Freisetzung toxischer Stoffe aus den Ladungen gefährlicher Güter, da kein gasdichter Verschlusszustand der Fahrzeugdecks hergestellt werden kann. Schiffshavarien führen bei den Betroffenen zu einer Häufung gleicher oder ähnlicher Verletzungsmuster, so dass das Festlegen von Behandlungsprioritäten eine besonders schwierige Aufgabe darstellt, die hohe notärztliche Erfahrung und Kompetenz erfordert.

Ein den tatsächlichen personellen Anforderungen entsprechendes Personalaufgebot ist bei einem Einsatz auf See unmöglich zu realisieren. Es wird deshalb darauf ankommen, die Selbsthilfe durch die Schiffsbesatzung und unverletzte Fahrgäste an Bord durch Rettungskräfte zu organisieren. Dadurch kann erreicht werden, dass bereits ein weitaus geringeres Personalaufgebot die Ersthilfe an Bord des Havaristen – oder der Hilfsschiffe – durch das Schaffen entsprechender rettungsdienstlicher Strukturen erheblich verbessern kann.

Für die medizinische Versorgung sollte bevorzugt das Personal eingesetzt werden, das im regulären Rettungsdienst an Land eingesetzt wird.

3. Materielle Ausstattung

Eine besondere medizinische Ausstattung, die über die Ausstattung für größere Notfallereignisse an Land hinausgeht, ist nicht erforderlich, da diese auch für einen Einsatz auf See geeignet ist und den fachlichen Ansprüchen genügt. Aufgrund der Häufung gleichartiger Verletzungsmuster ist zu erwarten, dass sich je nach Anzahl der Verletzten und der möglichen Intensität der medizinischen Versorgung an Bord des Havaristen oder der Hilfsschiffe der Bedarf an medizinischem Verbrauchsmaterial¹⁰ weit höher ist, als die verfügbare Menge.

Die erforderliche Ausstattung für die medizinische Versorgung ist luftverlastbar vorzuhalten. Als Transportsystem bieten sich alternativ zu den Marine-Stretchern auch die zur Schiffsbrandbekämpfung vorgehaltenen Gitterboxen an, die Hubschrauber gerecht bemessen und wünschbar sind.

Durch eine ständige Rotation mit dem im Rettungsdienst an Land verwendeten Einsatzmaterial können die medizinisch-technischen Geräte jederzeit

¹⁰ Der Umfang und die Zusammensetzung des Einsatzmaterials ist durch das Forum Leitende Notärzte erarbeitet worden.

einsatzfähig sein. Darüber hinaus ist dies für den Einsatz bei größeren Notfallereignissen an Land verfügbar. Es kann in den Kreisen und kreisfreien Städten entsprechend der Anzahl der aufzustellenden Notarztteams an festen Standorten bereitgestellt werden, von wo aus sowohl ein Transport mit Hubschraubern als auch mit Schiffen erfolgen kann. Hier handelt es sich um eine konkrete Einsatzplanung, die als Aufgabe in der Linie der Alltagsorganisation des Havariekommandos in Zusammenarbeit mit den beteiligten Kreisen und kreisfreien Städten vorzubereiten ist.

Zusätzlich für die medizinische Versorgung Verletzter in komplexen Schadenslagen auf See sind die luftverlastbaren Massenunfallpakete der Bundeswehr und die medizinische Ausstattung insbesondere der Seenotkreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die der Hilfsschiffe der Deutschen Marine verfügbar.

4. Logistische Versorgung

Die Versorgung der am Havaristen eingesetzten Rettungskräfte mit Verbrauchsmaterial, das Heranführen zusätzlicher Kräfte oder die Ablösung bereits eingesetzter Kräfte ist ständige Aufgabe der logistischen Vorbereitung in der Alltagsorganisation des Havariekommandos in der Zusammenarbeit mit den kreisfreien Städten und Kreisen der Küstenländer. Die dafür entwickelten Planungsgrundlagen sind durch Verfahrens- und Einsatzübungen zu überprüfen und zu optimieren. Es gibt bei einem Einsatz auf See erhebliche Abweichungen von den Bedingungen, die für die Landorganisation gelten.

Im Einsatzfall obliegt es dem Stabsbereich Logistik im Führungsstab des Havariekommandanten, die Schnittstellen zu den Landorganisationen der Küstenländer zu schließen und in der Rettungskette die Übergabe der verletzten und unverletzten Fahrgäste an die landseitige Betreuung durch den Rettungsdienst sicherzustellen.

Die für die Logistik erforderlichen Konzepte und Planungen sind in der Liniorganisation des Havariekommandos zu entwickeln und zu Handlungskonzepten auszuformen.

Innerhalb des taktischen Einsatzkonzeptes „Verletztenversorgung auf See“ kommt der Transportlogistik eine besondere Bedeutung zu, die sich in vier Bereiche unterteilen lässt:

- Übersetzen des Fact-Finding-Teams,
- Übersetzen der Rettungskräfte,
- Transport des materiellen Bedarfs,
- Transport der verletzten Personen.

Übersetzen des Fact-Finding-Teams¹¹:

Insbesondere dem verzögerungsfreien Übersetzen des Fact-Finding-Teams ist eine große Bedeutung beizumessen. Für die Beurteilung der Lage, aus der sich das erforderliche Personalaufgebot sowie die Materiallogistik ergeben, ist eine rasche Aufklärung erforderlich. Aus der Sicht des taktischen Einsatzkonzeptes „Medizinische Versorgung Verletzter in komplexen Schadenslagen auf See“ ist bei der Aufklärung insbesondere die Anzahl der verletzten Personen, deren Verletzungsgrad, die Versorgungs- und Behandlungsintensität, der Wirkungsgrad der Selbstorganisation und die voraussichtlich erforderliche Transportkapazität für den Transport Verletzter als wesentliche Grundlage zur weiteren Planung des logistischen Einsatzes zu ermitteln. Deshalb wird organisatorisch sicherzustellen sein, dass mit dem ersten zum Havaristen eingesetzten Transportmittel das Fact-Finding-Team mitgenommen werden kann. Das unter dem Gesichtspunkt der Zeit effektivste Transportmittel wird in der Regel der Hubschrauber sein. Der hier vorgeschlagene Ansatz wird insbesondere für den Einsatzbereich der Nordsee Probleme bereiten, da der SAR-Hubschrauber auf Helgoland stationiert ist. Ob somit erst ein Anflug des Festlandes zur Aufnahme des Fact-Finding-Teams erforderlich wird oder ob dafür unter einem vertretbaren Zeithorizont ein anderer Hubschrauber zur Verfügung steht, muss sich aus der Alarmierungs- und Einsatzplanung ergeben¹².

Übersetzen der Rettungskräfte:

Über die entsprechenden Melde- und Alarmierungswege kann sichergestellt werden, dass während der Aufklärung ein (oder zwei) Notarztteam(s) mit der materiellen Ausstattung an je nach Transportmittel definierten Abholpunkten bereitgestellt wird (werden). Wie viele Notarztteams tatsächlich in der ersten Phase des Einsatzes am Havaristen erforderlich sind, ist

- fachlich abhängig von den Ergebnissen der Aufklärung,
- in der Transportlogistik von der Anzahl der zur Verfügung stehenden Hilfsfahrzeuge sowie
- bei Kombinationsschäden von dem Bedarf anderer Einsatzkräfte, beispielsweise der Schiffsbrandbekämpfung.

Die aus diesen Konkurrenzen zu treffenden Führungsentscheidungen erfordern ein hohes Maß an Kompetenz in der Aufklärung und vor allem für die

11 Zusammensetzung: Führungskraft Schiffsbrandbekämpfung, Leitender Notarzt, Kommunikationsassistent, Nautiker, optional Führungskraft Spezielle Gefahrenlagen.

12 Die erste Aufgabe der Hubschrauber ist der Einsatz bei Luftnotfällen sowie die Unterstützung bei Luftnotfällen sowie die Unterstützung bei Notfällen anderer NATO-Marinen. Im Rahmen freier Kapazitäten ist die Deutsche Marine aufgrund bestehender Vereinbarungen verpflichtet, auf dem zivilen Sektor Hilfe zu leisten.

Beurteilung der Lage. Es wird allerdings kaum erreichbar sein, eine den tatsächlichen Anforderungen entsprechende Anzahl von Notarztteams zum Havaristen überzusetzen, um eine Individualmedizin, die den rettungsdienstlichen Ansprüchen an Land entspricht, sicherzustellen.

Übersetzen des materiellen Bedarfs

Der Transport des materiellen Bedarfs stellt lediglich unter den Faktoren Zeit und Witterungsbedingungen besondere Anforderungen an die Logistik. Die medizinische Ausstattung steht ständig einsatzbereit luftverlastbar und spritzwassergeschützt an definierten Abholpunkten zur Verfügung. Aufgrund der Häufung der Gleichartigkeit von Verletzungen ist zu erwarten, dass es zu einem erhöhten Bedarf spezifischer Hilfsmittel kommt. Dies in der Logistik auch in entsprechenden Mengen nachzuführen, wird nach dem jetzigen Kenntnisstand kein besonderes Problem darstellen, da für vergleichbare Großschadenslagen an Land entsprechende Vorkehrungen getroffen sind.

Die Transportlogistik selbst wird dann andere Anforderungen stellen, wenn von den definierten Abholpunkten abgewichen werden muss (z.B. beim Anlanden von Verletzten). Voraussichtlich wird die materielle Bedarfsdeckung selbst keine zusätzlichen Transportkapazitäten erfordern, da dies als Shuttle-Leistung im Verbund mit dem Transport der Einsatzkräfte oder dem Verletztentransport erfolgen kann. Dies erfordert allerdings besondere planerische Leistungen vorbereitend durch die Alltagsorganisation und im Einsatzfall durch die Stabsorganisation des Havariekommandanten.

Transport der verletzten Personen

Der Transport verletzter Personen stellt in der Logistik den Anteil mit den größten und vor allem risikobehaftetsten Anforderungen dar. Die Vielzahl der beeinflussenden Faktoren lassen nur in geringem Umfang eine Vorplanung zu. Dennoch sollte eine Vorsorgeplanung der Transportmittel nach den Parametern:

- Art des Transportmittels,
- Kapazität des Transportmittels,
- Standort des Transportmittels,
- Verfügbarkeit des Transportmittels,
- Geschwindigkeit des Transportmittels,
- Einsatzbesonderheiten,

erstellt, in einer Datei erfasst und bewertet werden. Die tatsächlichen Einsatzmöglichkeiten der jeweiligen Transportmittel sollen in Übungen erprobt werden.

Der Transport Verletzter wird spätestens an den Übergabepunkten zur Landorganisation im Focus der medialen Berichterstattung stehen. Der Versorgungsgrad kann somit in der Öffentlichkeit zum Indikator für die Bewertung des Unfallmanagements werden. Dies wird dadurch verschärft, dass voraussichtlich zuerst Schwerverletzte vom Havaristen ausgeflogen werden, die das Bild von der Havarie prägen.

Die erforderlichen Aufwindszeiten für Verletzte werden erheblich von den vorliegenden Erfahrungswerten abweichen. Die Auslastung der Hubschrauber wird nicht durch ihre Tragfähigkeit vorgegeben, sondern von dem Versorgungsaufwand für die Verletzten während des Fluges. Inwieweit die körperliche Stabilität von Schwerverletzten es zulässt, über verschiedene Transportsysteme ohne Luftverlastung auf Hilfsschiffe übersetzt zu werden, kann ebenfalls nicht vorhersehbar geplant werden. Selbst der Lufttransport als Shuttle-Dienst zwischen dem Havaristen und den Hilfsschiffen erfordert einen erheblichen Zeitaufwand, der sich lediglich um die Flugzeit zum Übergabepunkt an die Landorganisation verringert. Der tatsächliche Zeitaufwand wird sich durch einen zusätzlichen Abwindsprozess auf den Hilfsschiffen wesentlich erhöhen, da diese nur in Ausnahmefällen über Hubschrauberlandedecks verfügen.

Das Ziel, den Havaristen als sichere Plattform in einen Hafen zu bringen¹³, um dort die Voraussetzungen für die rettungsdienstliche Versorgung zu verbessern, wird unter Umständen nicht erreichbar sein.

5. Übergabe Landorganisation

Der Leitende Notarzt entscheidet über die Transportpriorität und die Rettungsmittel zum Abtransport der Verletzten. Dabei sind kurze Transportwege zwischen dem Havaristen und der Landorganisation zu wählen. Der Havariekommandant informiert die Küstenländer, in denen Verletzte angelandet werden. Die betroffenen Kreise und kreisfreien Städte richten sich an den festgelegten Anlandepunkten auf die Übernahme der Verletzten mit den zur Verfügung stehenden Einsatzkräften des Regelrettungsdienstes, der Schnell-Einsatzgruppen sowie des Katastrophenschutzes ein und schaffen dafür geeignete Strukturen. Die aufnehmenden Krankenhäuser bereiten die Aufnahme der Patienten vor. Für den Weitertransport von Verletzten in Spezialkliniken sind geeignete Rettungsmittel bereitzustellen.

¹³ Der Havarist muss nicht unbedingt ohne Antrieb sein.

An den Anlandepunkten ist eine zweite Sichtung durch einen Leitenden Notarzt erforderlich. Dieser legt die Behandlungseinrichtung und das weitere Transportmittel fest.

6. Krisenintervention für Führungs- und Einsatzkräfte

Die Einsatzbedingungen bei einem Einsatz auf See stellen die Rettungskräfte vor enorme physische und psychische Belastungen, die besondere Anforderungen an die körperliche Belastbarkeit vor allem auch an die psychische Stabilität stellen. Deshalb ist es im Rahmen der vorbereitenden Planungen unerlässlich, die posttraumatische Stressbehandlung über die bereits bestehenden Einrichtungen in den Küstenländern auch in Zusammenarbeit mit kirchlichen und caritativen Institutionen organisatorisch sicherzustellen. Besonderer Vorgaben bedarf es dafür nicht, da in den Küstenländern entsprechende Einrichtungen verfügbar sind, auf die zurückgegriffen werden kann. Krisenintervention für Einsatzkräfte auf dem Havaristen oder den Hilfsschiffen ist nicht sinnvoll; die Einsatzkräfte, die den Einsatzanforderungen nicht gewachsen sind, sollten aus dem Einsatz herausgelöst und entsprechend an Land betreut werden.

Die nachsorgende psycho-soziale Betreuung der betroffenen Fahrgäste, Besatzungsmitglieder sowie der Einsatz- und Führungskräfte ist nicht Bestandteil des taktischen Einsatzkonzeptes „Verletztenversorgung auf See“. Dies ist auf der Grundlage der in den Küstenländern vorgehaltenen Kriseninterventionskräfte zu planen und bedarf keines besonderen taktischen Einsatzkonzeptes.

7. Ausbildung der Leitenden Notärzte¹⁴ und der Organisatorischen Leiter

Die Ausbildung der Leitenden Notärzte umfasst insgesamt 5 Tage und beinhaltet folgende Themenstellungen, die sich ausschließlich auf die maritimen Besonderheiten bei einem Einsatz auf See beschränken:

- Einsatzort Schiff:
 - Verhalten an Bord (Selbstschutz),
 - Hierarchie an Bord,
 - Orientierung an Bord,
 - Kenntnisse der Sicherheitsvorrichtungen und -maßnahmen an Bord.

¹⁴ Das Ausbildungskonzept für Leitende Notärzte und Rettungsassistenten, -sanitäter wurde vom Forum Leitende Notärzte entwickelt, dem auch über den Beauftragten See die Durchführung der Ausbildung übertragen werden sollte.

- Übersetzen zum Einsatzort Schiff:
 - Transportmittel Schiff:
 - Sicherheitseinweisung,
 - Übersetzmanöver.
 - Transportmittel Hubschrauber:
 - Sicherheitseinweisung,
 - Winschübungen.
- Medizinische Ausrüstung der Kreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und anderer Behördenfahrzeuge, die als Hilfschiffe eingesetzt werden.
- Aufbau- und Ablauforganisation der Führungsorganisation bei komplexen Schadenslagen auf See.
- Panikprävention an Bord von Fahrgastschiffen.
- Kenntnisse der Aufgaben und Leistungsmerkmale der anderen in Bekämpfung von Großschadenslagen auf See eingebundenen Institutionen.
- SAR-Dienst / MRCC / BRR (Bremen Rescue Radio) / OSC.

8. Ausbildung der Einsatzkräfte aus dem Regelrettungsdienst¹⁵

Die Ausbildung der Einsatzkräfte aus dem Regelrettungsdienst (Notärzte, Rettungsassistenten, -sanitäter) umfasst insgesamt 2 Tage und beinhaltet folgende Themenstellungen, die sich ebenfalls ausschließlich auf die maritimen Besonderheiten bei einem Einsatz auf See beschränken:

- Einsatzort Schiff:
 - Verhalten an Bord (Selbstschutz),
 - Kenntnisse der Sicherheitsvorrichtungen und -maßnahmen an Bord,
 - Orientierung an Bord,
 - Zusammenarbeit mit dem Bordpersonal.
- Übersetzen zum Einsatzort Schiff:
 - Transportmittel Schiff
 - Sicherheitseinweisung,
 - Übersetzmanöver.

¹⁵ Das Ausbildungskonzept für Leitende Notärzte und Rettungsassistenten, -sanitäter wurde vom Forum Leitende Notärzte entwickelt, dem auch über den Beauftragten See die Durchführung der Ausbildung übertragen werden sollte.

- Transportmittel Hubschrauber:
 - Sicherheitseinweisung,
 - Winschübungen.
- Medizinische Ausrüstung der Kreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und anderer Behördenfahrzeuge, die als Hilfs-schiffe eingesetzt werden.
- Führungsstruktur der Gesamteinsatzleitung See auf dem Havaristen.
- Besonderheiten beim Patiententransport (Stretcher, Rettungsnetz, Schlauch-bergung).

9. Medizinische Dokumentation und Registrierung

Es ist zu unterscheiden zwischen der Medizinischen Dokumentation und der Registrierung. Die Medizinische Dokumentation im Sinne des Sichtungs- und Dokumentationssystems für den Großunfall ergibt sich aus den Arbeitsweisen des Rettungsdienstes. Die dafür erforderliche Grundlagenarbeit erfolgte in Schleswig-Holstein durch das Forum Leitende Notärzte, den Ausschuss der Landesarbeitsgemeinschaft Rettungsdienst und die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Zur Registrierung gibt es ein verbindlich vorgegebenes und einheitliches Verfahren, um bei Katastrophen Evakuierte, Flüchtlinge, Obdachlose, Verletzte, Tote und Vermisste zu erfassen. Sie muss mit Hilfe der Registriervordrucke des Deutschen Roten Kreuzes erfolgen. Nur auf dieser Grundlage können die vorgeschriebenen Auskunftsstellen zum Zwecke der Familienzusammenführung wirksam tätig werden.

Für die Registrierung unverletzter, aber auch verletzter Personen gibt es im Suchdienst des Deutschen Roten Kreuzes entsprechende Strukturen, die den Anforderungen eines Einsatzes auf See anzupassen sind¹⁶. Insbesondere die Internationalität bei Fahrgastschiffen fordert wirksame Verfahren der Registrierung und der nachfolgenden Betreuung der betroffenen Besatzungen und Fahrgäste sowie deren Angehörigen.¹⁷

¹⁶ Die an der Abarbeitung eines Schadensfalls Beteiligten (beispielsweise Schiffsführung des Havaristen, Havariekommandant, MRCC Bremen, Auskunftsstellen, Reeder) müssen jederzeit einen Überblick über die Identität und den Verbleib aller betroffenen Fahrgäste und der Schiffsbesatzung haben, um zu wissen, ob noch nach fehlenden Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern an Bord des Havaristen oder im Wasser gesucht werden muss bzw. um die Angehörigen sowie die Öffentlichkeit im Rahmen einer ordentlichen Pressearbeit informieren zu können.

¹⁷ Das bestehende Spannungsverhältnis zwischen der medizinischen Dokumentation und der Registrierung durch den Suchdienst des Deutschen Roten Kreuzes bedarf dabei, wie bereits in der Voruntersuchung des AP-Nr. 74 dargestellt worden ist, einer besonderen Betrachtung.

Es besteht die besondere Verantwortung bei Schadensfällen mit einer großen Zahl von Fahrgästen unterschiedlicher Nationalitäten, klare und einheitliche Information über deren Zustand und Verbleib gegenüber den Angehörigen und gegenüber der Öffentlichkeit abzugeben. Hierzu ist für die Auskunftserteilung eine multilingual besetzte Stelle erforderlich, die möglicherweise auf der Grundlage bereits bestehender Institutionen wie einem Kreisauskunftsbüro des Deutschen Roten Kreuzes zentral für die Küstenländer eingerichtet werden kann.

Die Registrierung der Passagiere an Bord von Fahrgastsschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft ist in der Richtlinie 98/41/EG des Rates der Europäischen Union geregelt. Umgesetzt wurde die Richtlinie mit Wirkung zum 1. Januar 1999 durch die §§ 5 und 11 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 in Verbindung mit Artikel 1, Anlage D Nr. 13 der Ersten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 18. September 1998. Alle Gesellschaften, die die Verantwortung für den Betrieb eines Fahrgastsschiffes tragen, haben, sofern dies nach den Artikeln 4 und 5 der Richtlinie 98/41/EG des Rates der Europäischen Union vorgeschrieben ist, ein System für die Registrierung der Angaben zu den Fahrgästen zu schaffen.

D. Bereitstellung der erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen – Lösungsalternativen für die inhaltliche Umsetzung

1. Partnerschaftliche Lösung der Küstenländer

Die erforderlichen personellen und materiellen Voraussetzungen für die Verletztenversorgung auf See können in ihrem Mengen- und Finanzierungsbedarf auf die Küstenländer verteilt und dem Havariekommando zur Verfügung gestellt werden. Dadurch können insbesondere im Bereich der Rettungsdienstträger die personellen Belastungen durch die erforderliche Aus- und Fortbildung minimiert werden. Durch das Havariekommando ist planerisch sicherzustellen, dass zunächst die Führungs- und Einsatzkräfte des Küstenlandes eingesetzt werden, die räumlich und zeitlich am schnellsten den Havaristen erreichen können. Dabei sollten zumindest die Führungskräfte der Medizinischen Versorgung und der Schiffsbrandbekämpfung der gleichen Feuerwehr angehören. Die personelle Ergänzung oder Ablösung der eingesetzten Kräfte kann aus anderen Küstenländern erfolgen. Die zusätzliche Transportzeit durch weitere räumliche Entfernung kann bei längerer Einsatzdauer durch eine entsprechende Einsatzplanung kompensiert werden. Sicherzustellen ist, dass die Führungs- und Einsatzkräfte über die für einen Einsatz auf See erforderliche Ausbildung verfügen. Der Bund beteiligt sich an dem jeweiligen Finanzierungsaufwand des Küstenlandes.

2. Rahmenvereinbarung

Auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung können von den Küstenländern nach gleichen fachlichen und organisatorischen Mustern die personellen und materiellen Ressourcen dem Havariekommando zur Verfügung gestellt werden. Durch die Vorgabe von Standards wird sichergestellt, dass die personellen und materiellen Ressourcen aus den unterschiedlichen Küstenländern in ihrer Leistungsfähigkeit und Ausstattung weitgehend vergleichbar sind. Über diesen Ansatz kann beispielsweise die Aus- und Fortbildung zentralisiert werden; dies entspräche dem Anspruch eines einheitlichen Qualitätsstandards und würde zusätzlich Kosten minimieren. Das Prinzip der regionalen Zuordnung und damit der schnellen Verfügbarkeit der Führungs- und Einsatzkräfte für den Ersteinsatz bliebe in vollem Umfang erhalten.

3. Zentrale Angebotsleistung durch ein Küstenland

Die personelle und materielle Einsatzbereitschaft des taktischen Einsatzkonzeptes „Verletztenversorgung auf See“ kann mit den erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen von einem Küstenland zur Verfügung gestellt werden. Der Finanzierungsanteil der Küstenländer wird anteilig durch alle Küstenländer getragen. Der Bund beteiligt sich an dem Finanzierungsaufwand des Küstenlandes, das die personellen und materiellen Ressourcen zur Verfügung stellt. Dieser Vorschlag löst das Prinzip der regionalen Zuordnung für den Ersteinsatz auf. Die zeitliche Verfügbarkeit der Führungs- und Einsatzkräfte wird sich um die Zeit des Transportes von dem Küstenland zum Havaristen verlängern. Deshalb ist bei der Auswahl des entsprechenden Küstenlandes auch die Frage der Zentralität zu berücksichtigen. Vorteilhaft dagegen kann sich auswirken, dass über eine entsprechende Personalplanung ständig ein fester Stamm an ausgebildeten Führungs- und Einsatzkräften zur Verfügung steht, der für die zu erwartenden Einsatzszenarien einen deutlich höheren Einsatzwert erwarten lässt, als dies mit einem Personalpool aus allen Küstenländern erreichbar wäre. Durch eine Zentralisierung der Aus- und Fortbildung kann ein höherer Ausbildungsstandard erreicht werden als dies bei einer Verteilung der Ausbildung auf fünf Küstenländer möglich ist.

E. Haftungs- und versorgungsrechtliche Absicherung der Führungs- und Einsatzkräfte

Das erhöhte Einsatzrisiko für die Führungs- und Einsatzkräfte muss versorgungsrechtlich durch Zusatzversicherungen lastenfrei für diesen Personenkreis abgesichert werden.

Das haftungsrechtliche Risiko für den medizinischen und rettungsdienstlichen Einsatz muss ebenfalls lastenfremd für die (Leitenden) Notärzte und das Personal aus dem Regelrettungsdienst abgesichert werden. Diesem Risiko kommt deshalb eine besondere Bedeutung zu, da es aufgrund der Einsatzbedingungen und der begrenzten Anzahl der Einsatzkräfte zu Abweichungen vom an Land üblichen Leistungsstandard kommen kann.

Entsprechende Regelungen sind in der Rahmenvereinbarung für ein gemeinsames Unfallmanagement zwischen dem Bund und dem Land oder den Ländern zu treffen, dies gilt auch für erforderliche Haftungsausschluss-erklärungen gegenüber Dritten.

F. Grenzen

Eine Verletztenversorgung auf See ist nur dann möglich, wenn die Wetterbedingungen dies zulassen, der Havarist als sichere Plattform eingeschätzt werden kann oder ein Übersetzen Verletzter auf ein Hilfsschiff erfolgen kann, auf dem der Einsatz von Rettungskräften verantwortbar ist. Die Übertragung des Qualitätsstandards des landseitigen Rettungsdienstes auf das Einsatzgebiet „Havarist“ ist nicht uneingeschränkt möglich. Im Ergebnis muss sich die Versorgung in komplexen Schadenlagen auf See an der Verletztenversorgung bei Massenunfällen an Land orientieren. Die Leistungsmöglichkeiten der medizinischen Versorgung bei einem Massenanfall von Verletzten werden deutlich hinter den tatsächlichen Einsatzanforderungen zurückbleiben und bei den zu Versorgenden in ihrem Versorgungsanspruch aber auch den Führungs- und Einsatzkräften hohe Spannungsfelder erzeugen, die enorme Anforderungen an deren Persönlichkeitsstruktur und fachliche Kompetenz stellen. Selbst eine optimierte Form der bordeigenen Selbstorganisation wird in der Transportlogistik enge Grenzen finden und besondere Anforderungen an ärztliche Sichtung stellen. Ein auf die theoretisch maximal möglichen Anforderungen ausgelegtes taktisches Einsatzkonzept ist bezogen auf die tatsächlichen Einsatzanforderungen dauerhaft nicht sicherzustellen und personell nicht realisierbar.

Die engen Grenzen dieses taktischen Einsatzkonzeptes erfordern bei der Präsentation gegenüber den Medien, aber auch den Fachkreisen, die Darstellung dieser Einschränkungen, um überzogenen Erwartungshaltungen vorzubeugen.

„Einen Einsatz bei Orkan kann man nicht trainieren. (...). Aber wir mussten erkennen, dass wir Menschen unsere Grenzen haben, und wo diese Grenzen liegen. Ich wüsste nicht, was wir hätten besser machen können.“¹⁸

18 2 Vormann des Seenotkreuzers „ARKONA“ in einem Interview mit Reportern des Spiegels nach der Havarie der „Ro/Ro-Fähre „JAN HEWELIUSZ“.

Das Havariekommando: Probleme gelöst?

– Nothäfen –

Stefan Rathmanner, Hafenskapitän,
Hafen- und Seemannsamt Rostock

Die Durchführung eines einheitlichen maritimen Notfallmanagements erfordert letztendlich auch eine einheitliche Leitung. Somit kommt der Einrichtung eines Havariekommandos als gemeinsamer Bund-Länder-Einrichtung eine besondere Bedeutung zu.

Kompetenzstreitigkeiten bei der Bearbeitung maritimer Notfälle kann und darf es zukünftig nicht mehr geben; die einheitliche Einsatzleitung durch das Havariekommando schafft hierzu die Voraussetzung.

Die Seeunfälle der letzten Jahre, hier insbesondere „Erika“, „Pallas“, „Baltic Carrier“ und sicherlich nicht zuletzt der „Prestige“-Unfall vor der NW-spanischen Küste verdeutlichen klar, dass hier dringend Abhilfe geschaffen werden muss.

Die Gründung des Havariekommandos unter einheitlicher Führung mit substantiellen Rechten für den Havariekommissar gemäß Vereinbarung des Bundes und der Küstenländer zur Errichtung des Havariekommandos sind ein Schritt in die richtige Richtung, haben aber noch nicht alle Probleme gelöst.

Insofern ist die Fragestellung im Thema zu meinem Vortrag richtig gewählt, die Anfänge sind gemacht, jetzt gilt es weiterzuarbeiten und hier insbesondere am Entscheidungsverfahren für die Zuweisung von Notliegeplätzen.

Aus dem bisher in der Bearbeitung von Anfragen nach Notliegeplätzen gemachten Erfahrungen der Hafenbehörden tritt ein besonderes Problem in den Vordergrund: Das Verfahren zur Zuweisung von Notliegeplätzen muss rational und transparent sein und muss von allen Beteiligten akzeptiert werden.

Unter Berücksichtigung bereits in anderen Ländern bestehender Vereinbarungen zwischen Häfen und Landesregierungen sowie den Empfehlungen der Hafensicherheitskonferenz in Bremen und des internationalen Verbandes der Hafenskapitäne wurde ein Entscheidungsverfahren für die Zuweisung von Notliegeplätzen entworfen. Dieses orientiert sich an der Richtlinie für den Aufbau eines integrierten Systems der Eingreifplanung für Notfälle auf Schiffen (Resolution A. 852[20]) und entspricht der Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr.

Gleichzeitig wurde eine vollständige Datensammlung der Häfen und Notliegeplätze in elektronischer Form erstellt und dem Havariekommando zur weiteren Pflege übergeben.

Die Küstenländer plädieren für die kurzfristige Umsetzung sowohl des Entscheidungsverfahrens als auch der Einrichtung von 2 Notliegeplätzen auf besonders hergerichteten Reeden für den Ansteuerungsbereich in der Nordsee, wie von der Teilprojektgruppe 2 empfohlen.

Die Frage der Einrichtung von Notliegeplätzen in der Ostsee ist m. E. zu prüfen. Der Blick auf die Lage Rostocks zur Kadetrinne, die ausgebaute Hafenzufahrt und das vorhandene Aquatorium lassen deutlich erkennen, dass hier mit relativ geringen Mitteln ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit der Seefahrt geleistet werden kann.

Ich darf Ihnen jetzt die gemeinsam von IHMA und Verband deutscher Hafenkaptäne erarbeiteten Handlungsanweisungen zur Zuweisung von Notliegeplätzen mit den Punkten 1 – 11 vorstellen.

1. Einführung

1.1 Die Vergangenheit hat gezeigt, dass es immer wieder zu Notfällen kommen kann, bei denen Schiffe manövrierunfähig oder beschädigt werden. Ursache dieser Notfälle können Unfälle, wie zum Beispiel Explosionen, Feuer, Verrutschen von Ladung, Eindringen von Wasser, Kollisionen, Stranden, Ausfall der Antriebs- oder Ruderanlage, Stromausfall usw. sein. Jedes dieser Vorkommnisse kann durch eine gleichzeitig vorkommende oder zu erwartende Verschmutzung der Meeresumwelt durch das unfallbedingte Freisetzen von Meeresschadstoffen wie Öl oder Chemikalien aus dem Havaristen verschärft werden.

1.2 In solchen Situationen kann der Kapitän eine Einlaufgenehmigung für einen Nothafen beantragen. Solch ein Antrag kann aber auch von dem Reeder oder dem Havariekommando kommen.

1.3 Diese Handlungsanweisung enthält Hinweise auf die verschiedenen Faktoren, die berücksichtigt werden müssen, bevor einem solchen Antrag nachgekommen werden kann.

2. Hintergrund

2.1 Die Entscheidung, ob dem Antrag eines Kapitäns oder eines Reeders zum Einlaufen in einen Nothafen nachgekommen werden kann, unterliegt verschiedenen Faktoren und kann m. E. nur durch eine gute Kooperation aller Behörden (Bundes-, Landes-, Hafenbehörden, Hafenbetreibern und Kommunen) gefällt werden.

2.2 Obwohl unter bestimmten Umständen Bedenken oder Widerstände gegen die Aufnahme eines beschädigten oder manövrierunfähigen Schiffes bestehen werden, ist festzuhalten, dass es nicht immer möglich ist, einen Notfall zufriedenstellend und effektiv auf offener See abzuarbeiten.

2.3 Es gilt auch zu berücksichtigen, dass die Gefahr für das Schiff und seine Besatzung desto größer wird, je länger ein Schiff zwangsweise den Naturgewalten ausgesetzt ist (mit z.B. der Möglichkeit der Wetterverschlechterung). Diese Zunahme der Gefahr gilt auch für die deutsche Küste mit ihren für die Ökologie, Ökonomie und Erholung der Menschen so wichtigen und wertvollen Stränden, Naturschutzgebieten und Anlagen.

2.4 Es kann daher sinnvoll sein, trotz vorhersehbarer Schädigung der Umwelt oder von Einrichtungen, wie Hafenanlagen, Anlagen am Strom usw., ein in Not geratenes Schiff in einen Nothafen einlaufen zu lassen, wenn dadurch ein geringerer Schaden entsteht als derjenige, der entstehen könnte, wenn das Schiff auf See verbleiben würde.

3. Zweck der Handlungsanweisung

3.1 Der hauptsächliche Zweck dieser Handlungsanweisung ist, dafür zu sorgen, dass ein Antrag eines Kapitäns oder Reeders, in einen Nothafen einlaufen zu dürfen, oder der Entschluss des Havariekommandos, einen Havaristen in einen Nothafen zu bringen, so schnell und so effektiv wie möglich bearbeitet wird und von den jeweils Betroffenen alle relevanten Informationen bei der zu treffenden Entscheidung berücksichtigt werden.

3.2 Diese Handlungsanweisung wird sowohl für das Havariekommando als auch den jeweils zuständigen Hafenkapitän gelten.

4. Gründe für das Vorhalten von Nothäfen

4.1 Das Vorhalten von Nothäfen dient in erster Linie dazu, die Sicherheit und den Schutz

- der Menschen an Bord;
- des menschlichen Lebens und der Gesundheit in der Nähe eines Schiffes (an Bord anderer Fahrzeuge, von Bewohnern an der Küste, im Revier und/oder im Hafen), das einen Nothafen anlaufen will oder soll;
- der natürlichen Schätze des Meeres und der Küstenregionen;
- der wirtschaftlichen Infrastruktur und der Freizeiteinrichtungen in den Küstenregionen, den Revieren und Häfen und

– des Schiffes und seiner Ladung

zu gewährleisten, und zwar in der oben aufgeführten Reihenfolge.

5. Abwägungen hinsichtlich des anzulaufenden Notliegeplatzes

5.1 Der Antrag eines Kapitäns oder Reeders, einen Notliegeplatz anlaufen zu dürfen, wird unter Einbeziehung der in den Anhängen aufgeführten Kriterien vom Havariekommando bearbeitet werden.

5.2 Über einen Antrag des Havariekommandos an den jeweils zuständigen Hafenskapitän, dessen Hafen als Nothafen anlaufen oder durch seinen Zuständigkeitsbereich hindurch in einen anderen Nothafen einlaufen zu dürfen, hat dieser nach pflichtgemäßem Ermessen unter Einbeziehung der in den Anhängen aufgeführten Kriterien zu entscheiden.

5.3 Dabei sind die Art des Notfalls, dessen Auswirkungen auf die Bevölkerung, auf die Umwelt einschließlich der Meeresumwelt und die wirtschaftlichen Bedürfnisse unter Einbeziehung eines GAUs und dessen Eintrittswahrscheinlichkeit zu berücksichtigen.

5.4 Grundsätzlich sollte als Nothafen der Liegeplatz ausgewählt werden, der für die Abarbeitung des jeweiligen Notfalles am besten geeignet ist. Es kann jedoch auch sinnvoll sein, einen etwas schlechter geeigneten Nothafen auszuwählen, wenn der Weg zu dem besser geeigneten länger und das durch die Verbringung entstehende Risiko zu groß ist.

5.5 Um eine effektive Kontrolle über den Entscheidungsprozess sicherzustellen, hat zunächst eine Abstimmung zwischen dem Havariekommando und den Hafenskapitänen der in Frage kommenden Nothäfen zu erfolgen. Sollte es notwendig werden, sind m. E. weitere Behörden wie Wasserschutzpolizei, Feuerwehr, Umweltbehörden, Gewerbeaufsicht und andere Organisationen wie Seenotrettungsdienst, Marine, Einsatzleitgruppe (ELG), See-Berufsgenossenschaft, Klassifikationsgesellschaften, Flaggenstaat, chemische Industrie usw. bei der Entscheidungsfindung zu beteiligen. Beispiele dafür sind Feuer an Bord, Helikoptereinsatz zur Abbergen der Menschen an Bord, Gefahrgutunfall usw.

6. Vorgehensweise der zuständigen Behörden

6.1 Havariekommando

6.1.1 Zunächst Prüfung, ob Gefahr für die Menschen an Bord besteht. Wenn ja, alles Notwendige veranlassen, um diese zu retten.

6.1.2 Einholen der notwendigen Daten des Schiffes, der Ladung und Umstände des Falles.

6.1.3 Feststellung der Notfall-Ursachen.

6.1.4 Feststellung des Zustandes des Havaristen, insbesondere der Seetüchtigkeit, Manövrier- und Schleppfähigkeit, eventuell durch Besichtigung vor Ort durch See-Berufsgenossenschaft, Klassifikationsgesellschaft oder andere Sachverständige.

6.1.5 Risikoabschätzung unter Einbeziehung eines GAUs und dessen Eintrittswahrscheinlichkeit.

6.1.6 Wenn das Verbleiben auf See als nicht zweckmäßig erscheint:

.1 Auswahl der in Frage kommenden Nothäfen anhand der Datenblätter über die Nothäfen und ggf. Verbringen in angrenzende ausländische Gewässer oder Häfen; und

.2 Anfrage bei den zuständigen Hafenkapitänen der in Frage kommenden Reviere und Nothäfen und ggf. anderen angrenzenden Staaten unter Übermittlung der Daten.

6.1.7 Nach Erteilung der Einlaufgenehmigung(en): Verbringen des Havaristen unter Einhaltung und Überwachung der von dem/den jeweils zuständigen Hafenkapitän(en) vorgegebenen Auflagen und Schutzmaßnahmen in den Notliegeplatz.

6.1.8 Sicherstellung der Übernahme der voraussichtlich entstehenden Kosten durch den Reeder/Verursacher (siehe Abschnitt 9).

6.2 *Für das Revier zuständiger Hafenkapitän (WSV)*

6.2.1 Auswertung der vom Havariekommando erhaltenen Daten über das Schiff, die Personen an Bord, die Ladung und die Umstände des Falles.

6.2.2 Risikoabschätzung unter Einbeziehung eines GAUs, ggf. anhand eigener Erkenntnisse vor Ort, eventuell durch Besichtigung vor Ort durch See-Berufsgenossenschaft, Klassifikationsgesellschaft oder andere Sachverständige.

6.2.3 Erlaubt die Risikoabschätzung das Befahren des Reviers und ein Verbringen in einen Nothafen im Zuständigkeitsbereich: Festlegung der Einlaufbedingungen (Auflagen und Schutzmaßnahmen) und Erteilung einer Einlaufgenehmigung.

6.2.4 Nach Erhalt der Einlaufgenehmigung vom Hafenkapitän des Nothafens: Ausstellung einer Genehmigung für das Befahren des Reviers, gegebene

nenfalls mit Auflagen und Schutzmaßnahmen, und Verbringen des Havaristen unter Einhaltung und Überwachung der vorgegebenen Auflagen und Schutzmaßnahmen in den ausgewählten Notliegeplatz. Dabei ist die Einhaltung der von dem Hafenkapitän des ausgewählten Nothafens gemachten Auflagen und geforderten Schutzmaßnahmen ebenfalls sicherzustellen und zu überwachen.

6.3 Für den Hafen zuständiger Hafenkapitän

6.3.1 Auswertung der vom Havariekommando erhaltenen Daten über das Schiff, die Personen an Bord, die Ladung und die Umstände des Falles.

6.3.2 Risikoabschätzung unter Einbeziehung eines GAUs und dessen Eintrittswahrscheinlichkeit, ggf. anhand eigener Erkenntnisse vor Ort, eventuell durch Besichtigung vor Ort durch See-Berufsgenossenschaft, Klassifikationsgesellschaft oder andere Sachverständige.

6.3.3 Wenn die Gefahr unter Einbeziehung eines GAUs und dessen Eintrittswahrscheinlichkeit für die Bevölkerung oder die Hafenanlagen zu groß ist, Ablehnung.

6.4.4 Wenn nicht, Festlegung der Einlaufbedingungen (Auflagen und Schutzmaßnahmen) und Erteilung einer Einlaufgenehmigung.

7. Entscheidungskriterien

7.1 Generelle Vorgabe

7.1.1 Bei der Entscheidung, ob und welcher Nothafen angelaufen werden soll und kann, haben alle beteiligten Behörden vertrauensvoll zusammenzuarbeiten.

7.1.2 Für die Entscheidung sind unter Einbeziehung eines GAUs und dessen Eintrittswahrscheinlichkeit sowie aller Daten und Erkenntnisse folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- .1 Gefahr für Personen an Bord.
- .2 Gefahr für die Bevölkerung an Revieren und im Nothafen.
- .3 Welche Umweltgefahren entstehen, wenn das Schiff das Revier oder den Nothafen anläuft?
- .4 Welche Umweltgefahren bestehen, wenn das Schiff auf See oder dem Revier verbleibt?
- .5 Gefahr für Anlagen.

.6 Möglichkeiten der Unfallbekämpfung auf See, dem Revier und dem Nothafen.

.7 Welche ökonomischen Auswirkungen ergeben sich durch das Einlaufen in den Nothafen?

.8 Ist der anzulaufende Nothafen finanziell ausreichend gegen durch den Notfall entstehende oder daraus resultierenden Schäden abgesichert?!

.9 Wer übernimmt die Kosten, die nicht durch das Schiff, Versicherungen, nationale Abkommen oder andere Institutionen getragen werden (dieser Punkt ist m. E. vorab eindeutig zu regeln, z.B. durch Bund/Länder-Vereinbarung analog der ELG-Vereinbarung)?

7.2 Generelle Vorgabe an alle zuständigen Behörden hinsichtlich Entscheidungsfindung bei tatsächlicher oder zu erwartender Umweltverschmutzung:

7.2.1 Bei der Entscheidungsfindung im Falle einer tatsächlichen oder zu erwartenden Umweltverschmutzung sind alle zuständigen Behörden verpflichtet, gemeinsam unter Einbeziehung eines GAUs und dessen Eintrittswahrscheinlichkeit dafür zu sorgen, dass das erwartete Ausmaß der Umweltschäden bei Verbleiben auf See oder im Revier oder beim Verbringen in einen Nothafen ermittelt und berücksichtigt wird. Die Entscheidung soll darauf gerichtet sein, Umweltschäden zu vermeiden, es sei denn, dass dadurch eine erhöhte Gefährdung von Menschen ausgeht.

8. Leitung der Abwicklung des Notfalles

8.1 Die Leitung der Abwicklung des Notfalles und die Verantwortung für alle Entscheidungen, die dadurch entstehenden Kosten sowie für die Sicherstellung der Zahlung der durch den Notfall entstehenden Kosten soll das Havariekommando haben.

8.2 Sobald die Verbringung des Havaristen in einen Notliegeplatz erwogen wird, hat das Havariekommando die Hafenkaptäne der in Frage kommenden Reviere und Häfen zu unterrichten und in den Leitungsstab aufzunehmen.

8.3 Die jeweils zuständigen Hafenkaptäne stellen sicher, dass eine gegenseitige Kommunikation und eine enge Zusammenarbeit gegeben ist, gegebenenfalls durch Abordnung qualifizierter und mit Entscheidungsbefugnis versehener Mitarbeiter.

8.4 Vorgaben der jeweils zuständigen Hafenkaptäne sollen vom Havariekommando bei den zu treffenden Entscheidungen berücksichtigt werden.

8.5 Der Notfall ist erst dann beendet und das Havariekommando aus seiner Verantwortung entlassen, wenn der Havarist den Nothafen verlassen hat, dort eine kommerzielle Tätigkeit aufnimmt, dort eine Werft oder einen Reparaturbetrieb auf kommerzieller Basis aufsucht und die finanzielle Abwicklung des Notfalles beendet ist oder der Katastrophenfall eingetreten ist.

9. Sicherstellung der Kostenübernahme

9.1 Das Havariekommando soll unter Berücksichtigung der in Anhang 3 ermittelten voraussichtlichen Kosten und Kostendeckungsmöglichkeiten sicherstellen, dass die durch den Notfall entstehenden Kosten abgedeckt werden.

9.2 Dabei hat es unter Hinzuziehung entsprechenden juristischen Beistands zu entscheiden, ob die Bonität des Reeders ausreichend oder zur Eintreibung der Kosten die Möglichkeit des Arrestierens anderer Schiffe desselben Reeders gegeben ist (Ein-Schiff-Gesellschaften/Liniendienst, usw.) oder andere Sicherheiten eingeholt werden müssen.

9.3 Bei Angebot einer Kostenübernahmegarantie durch den Versicherer (P&I, Club) ist dessen Verlässlichkeit zu prüfen und zu berücksichtigen, dass dieser bei einer Aufgabe des Schiffes durch den Reeder und Nichtanmeldung des Schadens nicht leisten muss.

9.4 Grundsätzlich muss versucht werden, die entstehenden Kosten durch eine Bankbürgschaft einer namhaften Bank abzudecken.

10. Zustimmung oder Ablehnung für das Einlaufen in einen Nothafen

10.1 Sobald eine Entscheidung hinsichtlich der Einlauferlaubnis erfolgt ist, ist diese dem Antragsteller sofort mitzuteilen. Die jeweils zuständigen Hafenkaptäne haben rechtzeitig ihre jeweiligen vorgesetzten Behörden über die Umstände des Notfalles und die vorgesehenen Entscheidungen zu informieren.

10.2 Sollte trotz intensiver Abstimmung zwischen dem Havariekommando und dem/den jeweils zuständigen Hafenkaptän(en) keine Einigung über den anzulaufernden Notliegeplatz erzielt werden, soll das Havariekommando unter Berücksichtigung aller Fakten und Einwände des/der jeweils zuständige(n) Hafenkaptäns(e) eine endgültige Entscheidung treffen (Bedarf der rechtlichen Absicherung, z.B. Staatsvertrag zur Einrichtung des Havariekommandos).

10.3 In diesem Falle soll das Havariekommando die Verantwortung für die daraus resultierenden Konsequenzen übernehmen.

11. Vorbereitung auf den Notfall

11.1 Das Havariekommando und die Hafenkaptäne haben für eventuell vorkommende Notfälle jeweils möglichst aufeinander abgestimmte Notfallpläne auszuarbeiten. Diese sind in einer zentralen Datenbank vorzuhalten, zu dem Havariekommando und Hafenkaptäne jederzeit Zugriff haben.

11.2 Die Hafenkaptäne haben dem Havariekommando eine Liste der vorgesehenen Notliegeplätze einschließlich deren Abmessungen, Grenzen hinsichtlich Belegbarkeit (Länge, Breite, Tiefgang, Drehkreis, Tidefenster, Nähe der Wohnbebauung usw. sowie deren Ausrüstung mit Unfallbekämpfungsggerät, Kranen usw.) zu übermitteln.

11.3 Bei der Erstellung dieser Liste und der Notfallpläne haben die Hafenkaptäne insbesondere folgende Unfallszenarien zu berücksichtigen:

.1 Explosionsgefahr (Sicherheitsabstände von Wohnbebauung oder zu besonders zu schützenden Anlagen wie Gefahrgutschuppen, Tanklagern, Raffinerien, Kraftwerken, Silos usw.),

.2 Gefahr der Entstehung einer Giftgaswolke unter Berücksichtigung des Ausbreitungsverhalten bei den verschiedenen Wetterlagen (Ausbreitungsmodelle sind zu erstellen),

.3 Feuergefahr (Feuerbekämpfungsausrüstung und Sicherheitsabstände zu den unter .1 aufgeführten Wohnbebauungen und Anlagen),

.4 Wasserverschmutzung unter Berücksichtigung des Ausbreitungsverhalten bei den verschiedenen Tiden- und Wetterlagen (Ausbreitungsmodelle sind zu erstellen) und Art der Verschmutzung (z.B. Feuer- und Explosionsgefahr bei Austreten von Benzin oder anderen flüssigen Stoffen mit niedrigem Flammpunkt),

.5 Radioaktive Strahlung der Ladung

Der Unfall der „Prestige“ hat mit aller Klarheit gezeigt, dass für die Häfen noch erhebliche Risiken finanzieller Art bestehen, wenn es um die Thematik der finanziellen Absicherung gegen Schäden aus der Nutzung des Hafens als Notliegeplatz geht. In Auswertung dieses Unfalls ist die EU-Kommission u. a. zu folgenden Schlüssen gekommen:

1. Einführung eines Ergänzungsfonds für Haftung aus Ölschäden, um Schäden in Höhe bis 1 Mrd. decken zu können; dies soll durch die Errichtung eines COPE (Compensation of Oil Pollution damage in European Waters) geschehen. Weiterhin will die Kommission den IOPC-Fond durch eine neue Ergänzung dazu aufstocken.

2. Die Kommission übt Kritik am Recht der Schiffseigner, ihre Haftung und damit ihre finanzielle Verantwortung für Schäden, die in ihrer Verantwortung entstanden, zu begrenzen.

3. Bunkerölübereinkommen und HNS-Übereinkommen sind von vielen Mitgliedstaaten immer noch nicht ratifiziert worden.

Diese Erkenntnisse der EU-Kommission hinsichtlich Haftungsfragen und daraus resultierender Kompensation von Schäden macht die zögerliche Haltung vieler Häfen verständlich, sich hier in finanzielle Risiken zu begeben, die ggf. bei einem „worst case“-Szenario nicht abgedeckt werden können.

Aus dieser Erkenntnis befürchten viele Häfen, hier auf einem nicht unerheblichen Teil der Kosten sitzen zu bleiben.

Es lauern im Hintergrund aber noch weitere Gefahren wie:

- Schiffe sind nicht ausreichend oder überhaupt nicht versichert,
- Schiffe haben kein ISM-Zertifikat und damit ebenfalls keine P & I-Deckung,
- Reeder hat Beiträge an Clubs nicht entrichtet und somit treten Clubs nicht in die Haftpflicht ein,
- als Grundsatz aller Versicherer gilt die Regel „pay to be paid“, d. h. Häfen müssen ggf. in Vorkasse gehen,
- Entschädigungen aus dem konkreten Schadensfall sind möglicherweise erst nach langwierigen Gerichtsverhandlungen zu erlangen (oder gar nicht),
- Schäden durch Bunkeröle oder Chemikalien sind nur im Rahmen der geltenden Höchsthaftungsbeträge einbringbar, da HNC-Konvention und Bunkerölkonvention noch nicht ratifiziert.

Wenn wir dann noch in Betracht ziehen, dass wir nicht nur über Öltanker reden dürfen, sondern auch das „normale“ kleinere Stückgut-/Container- oder Bulkschiff betrachten müssen, das nicht gemäß CLC 92 und IFC 92 zusätzlich abgedeckt wird, sondern Haftungshöchstbeträge nach einem Summenhaftungssystem zu entrichten hat, welches in den letzten Jahren zwar wesentlich erhöht wurde, aber immer noch erhebliche Risikopotentiale in Form von nicht einbringlichen Kosten für die Häfen darstellt, wird immer deutlicher, dass der Kostenregelung und Kostenerstattung im Entwurf der Vereinbarung zwischen Bund und Küstenländern über die Zuweisung eines Notliegeplatzes im Rahmen der Maritimen Notfallvorsorge die entscheidende Rolle zukommt.

Unsere Häfen sind wirtschaftliche Unternehmen, die sich am Markt behaupten müssen. Ihre Bereitschaft zur Aufnahme von havarierten Schiffen haben sie in den letzten Jahren und Jahrzehnten immer wieder unter Beweis gestellt. Das Rechtsinstitut des Nothafens wurde durch sie auch nicht in Frage gestellt. Allerdings wollen die Häfen auch nicht Opfer im Streit zwischen maritimen und Umweltinteressen werden und letztendlich zum Zahlen der Zeche verurteilt werden.

Somit bleibt festzustellen, dass es im Interesse der Häfen liegen muss, dass nichteinbringliche Kosten, die aus der Zuweisung eines Notliegeplatzes für ein Schiff entstanden sind, gemeinsam von Bund und Länder getragen werden müssen.

Wenn dies im Entwurf auch durchdacht wird, sehe ich keine Nachteile für die Ökonomie der Häfen und damit auch keine substanziellen Hinderungsgründe für die Aufnahme havarierter Schiffe.

Das Havariekommando: Probleme gelöst?

– Havariekommando: gemeinsame Bund-Küstenländer-Einrichtung zur maritimen Notfallvorsorge –

Gert-Jürgen Scholz, Regierungsdirektor,
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Bonn

Einführung

In den vergangenen Wochen hat das Thema Schiffssicherheit wieder erhebliche öffentliche Aufmerksamkeit gefunden. Anlass war der Seeunfall der „Prestige“, eines 26 Jahre alten Einhüllen-Öltankschiffs, das unter der Flagge der Bahamas fuhr und 77.000 Tonnen schweres Heizöl geladen hatte. Die „Prestige“ geriet am 13. November 2002 vor der galizischen Küste in Seenot. Das Anlaufen eines spanischen Hafens wurde dem Schiff nicht gestattet. Bemühungen, das Schiff in sichere Gewässer zu schleppen, wurden durch extrem schwere Wetterbedingungen und rauhe See erschwert und scheiterten am 19. November 2002. Die „Prestige“ brach auseinander und sank an diesem Tag etwa 130 Seemeilen vor der spanischen Küste mit einem Großteil der Ladung. Durch das ausgelaufene schwere Heizöl wurden über 500 km der spanischen Küste, ökologisch teils hochsensible Bereiche, von einer gravierenden Ölpest heimgesucht. Teile des noch immer aus dem Wrack entweichenden Schweröls wurden nach Wochen bis an die französische Atlantikküste vertrieben. Die entstandenen Schäden für Fischerei, Tourismus und Umwelt sind derzeit noch nicht absehbar.

Diese Havarie hat, ähnlich wie zwei Jahre zuvor die Havarie des Tankers „Erika“, sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene eine Vielzahl von politischen Aktivitäten veranlasst. Die Umweltminister der norddeutschen Küstenländer haben am 4. Dezember 2002 in der „Nieklitzer Erklärung“ einen Forderungskatalog zur Sicherheit des Seeverkehrs mit Öltankschiffen verabschiedet, die EU-Verkehrminister haben sich auf ihrer Tagung am 6. Dezember 2002 eingehend mit dem Thema Schiffssicherheit befasst und insbesondere für Einhüllentanker, die Schweröl befördern, ein Verbot beschlossen, europäische Häfen anzulaufen (Ratsdokument Nr. 15626/02 vom 13.12.2002). Der Deutsche Bundestag hat am 19. Dezember 2002 auf Antrag der Koalitionsfraktionen eine umfassende EntschlieÙung mit dem Titel „Seeschiffahrtssicherheit verbessern – Ölkatastrophen vermeiden“ (BT-Drs. 15/198) verabschiedet und die Bundesregierung in einem 12 Punkte umfassenden Maßnahmenkatalog zur Intensivierung ihrer Schiffssicherheitspolitik aufgefordert. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, hat darauf am 23. Dezember 2002 die

schnelle Umsetzung des EU-Maßnahmenpakets zugesagt (Pressemitteilung Nr. 530/02 vom 23.12.2002).

Die Havarie der „Prestige“ zeigt zweierlei:

1. Trotz der in der Vergangenheit immer weiter verschärften internationalen Maßnahmen zur Verhinderung von Schiffsunfällen in allen Bereichen, angefangen vom Schiffbau, über die Qualifizierung von Seeleuten, dem sicheren Schiffsmanagement bis hin zur Schiffswegeföhrung und eingehenden Kontrollen gibt es unbestreitbar ein Umsetzungsdefizit. Seeunfälle mit gravierenden Folgen werden sich auch in Zukunft nicht völlig vermeiden lassen.
2. Für den Fall eines schwerwiegenden Seeunfalls müssen schlagkräftige Einsatzstrukturen aufgebaut werden, um die schädlichen Folgen einer Havarie so weit wie möglich zu verringern.

Dies föhrt mich zu unserem heutigen Thema:

Bund und Küstenländer haben im Jahr 2002 in zwei grundlegenden Vereinbarungen die Errichtung des Havariekommandos und die Überleitung der bisher für die gemeinsame Bekämpfung von Meeresverschmutzungen aufgebauten Sonderstellen in das Havariekommando vereinbart (BAnz. Nr. 16 vom 24.01.2003, S. 1170, 1171). Das Havariekommando hat darauf am 1. Januar 2003 seine Arbeit in Cuxhaven aufgenommen. Sind damit die Probleme einer schlagkräftigen Einsatzorganisation gelöst?

II. Ausgangspunkt und rechtliche Konstruktion des Havariekommandos

Nach der Havarie der „Pallas“, die im Oktober 1998 vor Amrum strandete, ein Menschenleben forderte, insgesamt jedoch nur eine begrenzte Umweltverschmutzung durch rund 250 m³ ausgelaufenes Bunker- und Schmieröl verursachte, setzte in Deutschland eine intensive Diskussion über die zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge zu treffenden Maßnahmen ein. Es hatte sich vor allem gezeigt, dass in Folge des föderalen Staatsaufbaus, aber auch auf Bundes- wie auf Landesseite vielfältiger Zuständigkeiten, Bedarf nach einer einheitlichen straffen Einsatzföhrung für schwerwiegende Seeunfälle besteht.

Die Forderung nach einem Havariekommando steht im Zentrum der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission, die der Bundesverkehrsminister nach der „Pallas“-Havarie unter Vorsitz von Senator a. D. Claus Grobecker einsetzte (Abschlussbericht der Unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“, Berlin, 16.02.2000). Dieses Vorhaben wurde vom Deutschen Bundestag und den fünf Küstenländern nachdrücklich gefordert und von weiten Fachkreisen unterstützt. Es sei daran erinnert, dass auch der

Arbeitskreis VIII des Deutschen Verkehrsgerichtstages vor zwei Jahren einmütig empfohlen hat, dass als Vorsorge für die Bewältigung komplexer maritimer Schadensereignisse sicherzustellen (ist), dass schnellstmöglich

- ein zentrales Havariekommando geschaffen wird, das voll verantwortlich alle notwendigen Maßnahmen ergreift und ein Durchgriffsrecht auf die Einsatzkräfte und -mittel von Bund und Ländern hat,
- ein ständiges maritimes Lagezentrum gebildet wird,
- ein Kompetenzzentrum für die Erarbeitung und Vorhaltung der fachlichen Grundlagen innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingerichtet wird.

Nach konzeptionellen Arbeiten in der Teilprojektgruppe „Struktur“ im Rahmen der von der Bundesregierung eingesetzten Projektorganisation Maritime Notfallvorsorge einigten sich im Mai 2001 Bund und Küstenländer in der Projektleitung auf ein organisatorisches Konzept für das Havariekommando. Sie erteilten den Auftrag, auf der Basis der konzeptionellen Vorgaben Bund-Länder-Vereinbarungen auszuarbeiten. Dabei sollten keine Änderungen an der durch das Grundgesetz vorgegebenen Zuständigkeitsverteilung von Bund und Ländern erfolgen. Die entsprechenden grundlegenden, auf einander abgestimmten Bund-Küstenländer-Vereinbarungen

- Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV) und
- Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV-SUB)

wurden im Mai und Juni 2002 für den Bund vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und für die Küstenländer von den Innenministern bzw. -Senatoren (HKV) und den Umweltministern bzw. -Senatoren (BLV-SUB) unterzeichnet. Nach der landesverfassungsrechtlichen Situation waren in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein Zustimmungsgesetze erforderlich; diese haben der Landtag in Schwerin noch im Juni 2002 (GVObI. M-V 2002, S. 475), der Landtag in Kiel im Dezember 2002 (GVObI. S-H 2002, S. 246) erlassen. Außerdem wurde ergänzend im Oktober 2002 zwischen dem BMVBW und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

- die Zusatzvereinbarung über die Kooperation zwischen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und dem Havariekommando abgeschlossen¹.

¹ Veröffentlicht im BAnz. Nr. 16 vom 24.01.2003, 1171 und VkB1. 2003, S. 37.

Unterschriftsreif ausgehandelt sind außerdem

- die Vereinbarung zwischen dem BMVBW und dem BMVg über die Unterstützung des Havariekommandos bei Transporten über See sowie Zubringerdiensten an Land durch die Bundeswehr und
- die Vereinbarung zwischen dem Gemeinsamen Ausschuss Küstenwache und dem Leiter des Havariekommandos über die Zusammenarbeit zwischen dem Havariekommando und dem Koordinierungsverbund Küstenwache².

Die in diesen Vereinbarungen umgesetzte Konzeption sieht als Kernzelle der zentralen Einsatzleitung ein im 24-Stunden-Dienstbetrieb unterhaltenes *Maritimes Lagezentrum* vor. Dieses wird aus dem Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer aufgebaut. Hier laufen über entsprechende Meldewege alle relevanten Informationen zusammen. Im Alltagsbetrieb werden die Aufgaben der Schadstoffunfallbekämpfung (bisherige Sonderstellen des Bundes und der Küstenländer), des Brandschutzes, der Verletztenversorgung, der Bergung zur Gefahrenabwehr (Notschleppen) und der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit unter einem Dach konzentriert. Bei einer Havarie übernimmt der Leiter des Havariekommandos, ein Bundesbediensteter, die Führung des Einsatzes, die er unter Zuarbeit der Stabsorganisation (Havariestab) im Wege der Auftragstaktik und unter Bildung von Einsatzabschnitten ausübt. Dabei wird dem Leiter des Havariekommandos weitestgehende fachliche Unabhängigkeit bezüglich der Einsatzführung eingeräumt. Die Einsatzkräfte des Koordinierungsverbundes Küstenwache werden uneingeschränkt kooperieren und sich im Wege der Auftragstaktik der einheitlichen Einsatzleitung des Havariekommandos unterstellen. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Bundeswehr sind durch Kooperationsvereinbarungen ebenfalls voll in die Arbeit des Havariekommandos einbezogen.

III. Ausschöpfung verfassungsrechtlicher Kooperationsmöglichkeiten zwischen Bund und Ländern

Bei der rechtlichen Konstruktion des Havariekommandos waren – ausgehend von der Vorgabe, die verfassungsrechtliche Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern nicht zu verändern – zwei Grundprobleme zu lösen:

² Unterzeichnet am 4.02.2003.

1. Bei dem Havariekommando darf es sich nicht um eine verfassungsrechtlich unzulässige Mischverwaltung handeln.

Dieses Problem löst § 5 der HKV durch Anwendung des in der jüngeren Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 63, 1: „Bezirksschornsteinfeger-Entscheidung“) anerkannten Prinzips der Organelihe: Der Leiter des Havariekommandos wird als Beschäftigter des Bundes von den Ländern beauftragt, in ihrem Zuständigkeitsbereich die Leitung in ihrem Namen auszuüben. Dabei bleiben die Länderzuständigkeiten unberührt.

Dies ist in dem hier gegebenen engen Bereich eines einheitlichen und koordinierten Vorgehens bei der Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Bekämpfung komplexer Schadenslagen nach Prüfung durch die Verfassungsressorts in Bund und Küstenländern und auch nach mittlerweile herrschender Meinung im juristischen Schrifttum (König DÖV 2002, 639, 645 f.) zulässig.

Die Einsatzführung erfolgt im Wege der Auftragstaktik (§ 9 Abs. 2 HKV). Im Einsatzfall alarmiert und führt der Leiter des Havariekommandos die ihm bereitgestellten Einsatzkräfte und -mittel. Er gibt die Ziele der Bekämpfung vor und erteilt den insoweit zuständigen Stellen Aufträge. Diese sind verpflichtet, die Aufträge zu erfüllen (§ 8 Abs. 3 HKV) und den Leiter des Havariekommandos mit regelmäßig aktualisierten Informationen zu versehen.

Das Havariekommando tritt daher nicht als Behörde gegenüber Dritten auf; erforderliche Verwaltungsakte – z.B. schiffahrtspolizeiliche Verfügungen – erfolgen im Rahmen der vom Havariekommando vorgegebenen Einsatzführung durch die zuständige Behörde, also z.B. durch das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt.

2. Die aus dem Demokratieprinzip (Art. 20 GG) folgende Verantwortlichkeit des zuständigen Fachministers als Spitze der Exekutive gegenüber dem Parlament für Handlungen in der Verantwortung des Leiters des Havariekommandos muss gewahrt bleiben.

Aus einsatztaktischen Gründen ist eine starke Stellung des Leiters des Havariekommandos bei der Einsatzführung dringend erwünscht. Darüber ist man sich auch in der internationalen Diskussion derartiger Fragen einig (vergl. *Lord Donaldson's Review of Salvage and Intervention and their Command and Control, 1999, 10, Rn. 10*: „*Ministers must back the man in control or sack him.*“). Daher war erwogen worden, den Leiter des Havariekommandos bei der Einsatzführung lediglich einer Rechtsaufsicht zu unterstellen. Nach verfassungsrechtlicher Prüfung wurde dieser Weg nicht weiter verfolgt. § 9 Abs. 3 HKV legt jedoch fest, dass die Vertragspartner „erklären,

dem Leiter des Havariekommandos im Einsatzfall weitestmögliche Unabhängigkeit einzuräumen.“

Damit ist der Weg beschrieben, die erwünschte starke Stellung des Leiters des Havariekommandos verfassungskonform auszugestalten.

IV. Zuständigkeit des Havariekommandos

a) Örtliche Zuständigkeit

Der Geltungsbereich der Vereinbarungen erfasst Gebiete außerhalb der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), soweit hier die Bundesrepublik Deutschland aufgrund internationaler Vereinbarungen Verpflichtungen zur maritimen Notfallvorsorge zu erfüllen hat, die deutsche AWZ, die deutschen Seewasserstraßen im Sinne des BWStrG und die großen Seeschiffahrtsstraßen Elbe, Ems, Nord-Ostsee-Kanal, Trave, Warnow und Weser.

b) Sachliche Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Havariekommandos im *Alltagsbetrieb* besteht aus der Wahrnehmung der Aufgaben des Maritimen Lagezentrums – hier werden auch die bisherigen Aufgaben von Zentralem Meldekopf und zentraler Meldestelle für Gefahrgüter nach der Anlaufbedingungsverordnung integriert – und den in § 6 Abs. 2 HKV dargestellten Aufgaben des *Kompetenzzentrums*.

Die sachliche Zuständigkeit im *Einsatzfall* knüpft an den Begriff der *komplexen Schadenslage* an. Diese liegt nach § 1 Abs.4 HKV vor, „wenn eine Vielzahl von Menschenleben, Sachgüter von bedeutendem Wert, die Umwelt oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet sind oder eine Störung dieser Schutzgüter bereits eingetreten ist und zur Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen oder eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erforderlich ist.“

Liegt eine komplexe Schadenslage vor, muss der Leiter des Havariekommandos die einheitliche Einsatzleitung übernehmen. Er hat darüber hinaus ein *Selbsteintrittsrecht*, wenn nach seiner Beurteilung eine komplexe Schadenslage unmittelbar bevorsteht. Zur *Vermeidung von negativen Kompetenzkonflikten* muss der Leiter des Havariekommandos darüber hinaus die Einsatzleitung übernehmen, wenn er von einem in seinem Zuständigkeitsbereich betroffenen Küstenland oder einem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt darum ersucht wird. Einsatzübernahme durch

den Leiter des Havariekommandos und Einsatzbeendigung sind förmlich zu erklären.

IV. Allgemeine Aufbauorganisation

Das Havariekommando gliedert sich in seiner Funktion als Kompetenzzentrum im Alltagsbetrieb in das Maritime Lagezentrum und die weiteren Fachbereiche

- Fachbereich 2 : Schadstoffunfallbekämpfung See
- Fachbereich 3 : Schadstoffunfallbekämpfung Küste
- Fachbereich 4 : Brandschutz / Verletztenversorgung
- Fachbereich 5 : Bergung zur Gefahrenabwehr
- Fachbereich 6 : Öffentlichkeitsarbeit / Zentrale Dienste

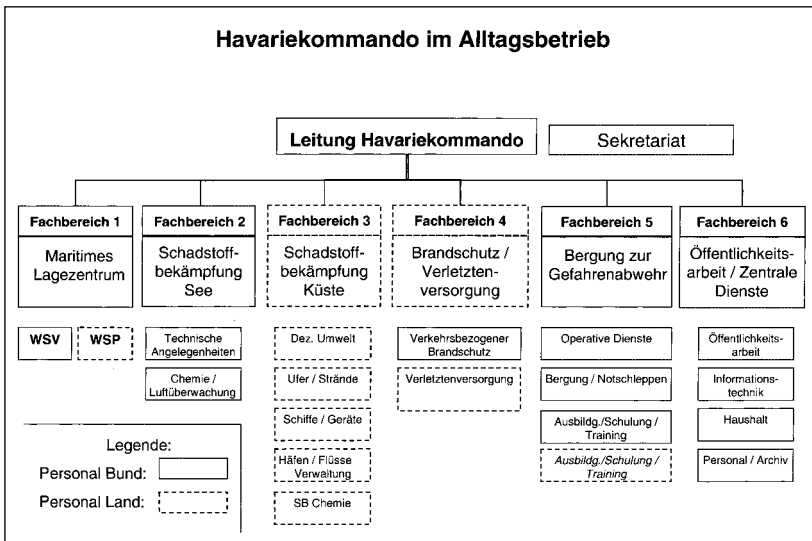


Schaubild 1

Von besonderer Bedeutung war in letzter Zeit die Frage der bundesseitigen Anbindung der Fach- und Dienstaufsicht über das Havariekommando. Hier ist der Bund der Forderung der Länder nachgekommen und hat ebenso wie diese die Fach- und Dienstaufsicht direkt dem Ministerium zugewiesen. Allerdings ergibt sich hieraus – bei dem dreistufigen Verwaltungsaufbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eine

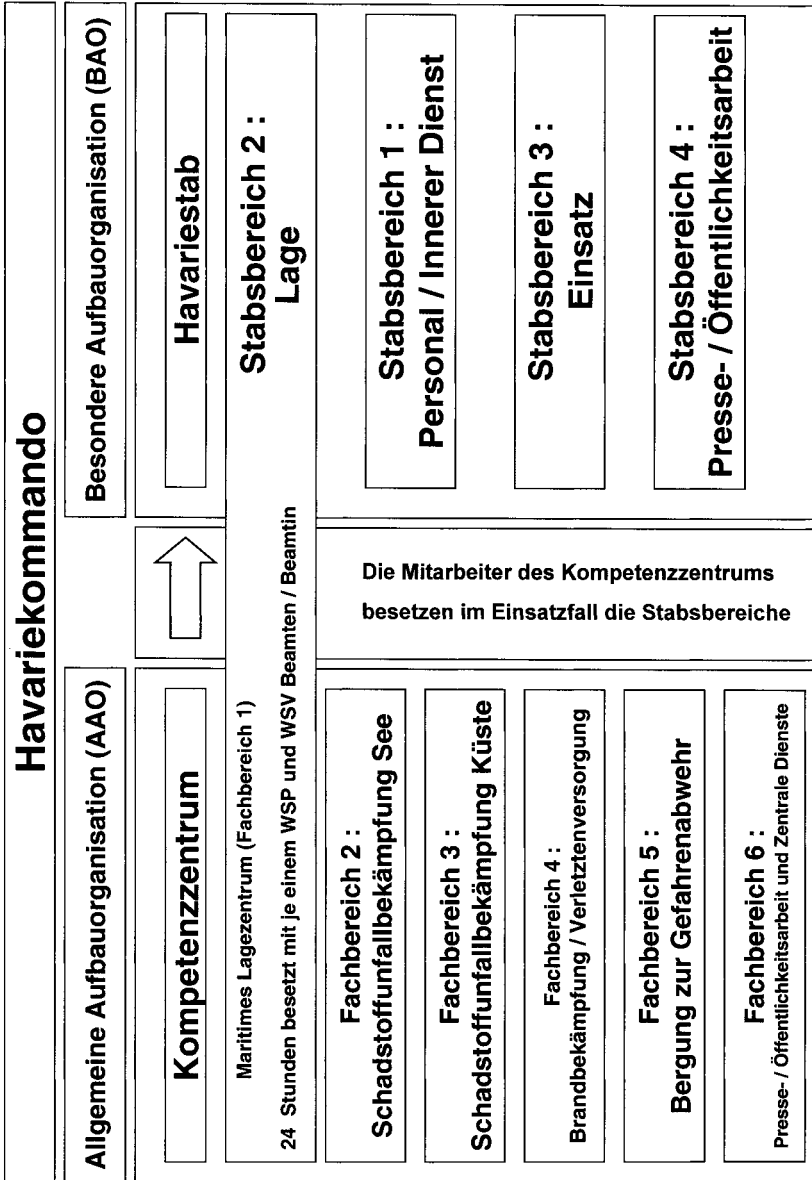


Schaubild 2

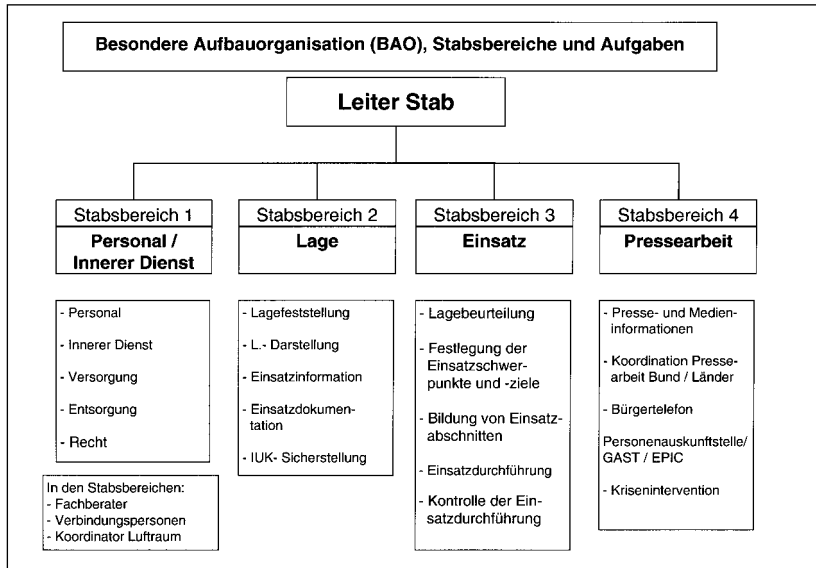


Schaubild 3

Besonderheit – kein Hierarchieverhältnis gegenüber den Wasser- und Schifffahrtsämtern.

IV. Besondere Aufbauorganisation im Einsatzfall

Im Einsatzfall wird das Havariekommando in der Stabsorganisation des Havariestabs tätig (§ 1 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. § 7 HKV). Von wesentlicher Bedeutung ist dabei, dass das Kompetenzzentrum mit seinen Fachbereichen und dem dort ständig tätigen Personal schnell zum Havariestab aufwächst, um dadurch eine unmittelbare Kommunikation und schnelle Entscheidungsfindung zu ermöglichen.

Die taktische Einsatzführung wird durchgängig vom Prinzip der schon angesprochenen Auftragstaktik bestimmt. Im Havariestab werden die Zielvorgaben erarbeitet. Lageangepasst werden Einsatzabschnitte gebildet. Die Gesamteinsatzleitung obliegt zentral der Leitung des Havariekommandos. Zur Koordinierung der seeseitigen Einsatzabschnitte wird ein Einsatzleiter Ort (ELO – engl. On Scene Coordinator = OSC) benannt und eingesetzt. Die Zielvorgaben werden an den ELO weitergegeben. Er übernimmt die lageangepasste Reihung und Weitergabe (Koordination) an die Ein-

satzabschnittsleiter und er ist für die seeseitige Gesamtkoordination verantwortlich. Der Einsatzabschnittsleiter übernimmt die Koordination der Kräfte innerhalb seines Einsatzabschnitts. Die Durchführungsverantwortung liegt bei den Kräften im Einsatzabschnitt.

V. Kostenregelungen

Bei den Kostenregelungen hat man sich maßgeblich an dem seit über 25 Jahren bewährten Muster der Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen orientiert. Nach § 10 trägt jeder Partner grundsätzlich seine Kosten selbst; das gilt insbesondere für Personalkosten. Kosten gemeinsamer Maßnahmen, also insbesondere von Übungen und Einsätzen, werden hälftig zwischen Bund und Ländern geteilt, bei den Ländern verteilt sich dies nach dem Schlüssel: Bremen 2,5 % , Hamburg 6 % , Mecklenburg-Vorpommern 8,5 % , Niedersachsen 18 % und Schleswig-Holstein 15 %. Der Bund stellt Diensträume und technisches Gerät zur Verfügung, die Länder erstatten ihm dafür eine Sachkostenpauschale. Forderungen gegenüber Dritten werden vom Bund auch im Namen der Küstenländer geltend gemacht und ggfs. gerichtlich durchgesetzt.

VII. Besondere Fragen – Ausblick

Mit dem Havariekommando wird erstmals eine einheitliche Organisation des Unfallmanagements mit monokratischer Führungsstruktur für alle schwerwiegenden Seeunfälle gemeinsam zwischen Bund und Küstenländern aufgebaut. Das „Durchgriffsrecht“ des Leiters des Havariekommandos über alle ihm unterstellten Einheiten des Bundes und der Küstenländer wird nach dem Prinzip der Auftragstaktik ausgeübt. Diese ist im Bereich des Katastrophenschutzes gängiges und bewährtes Führungsinstrument.

Jede noch so ausgefeilte Struktur ist nur so gut, wie die Beschäftigten, die in dieser Struktur organisiert sind. Im Havariekommando in Cuxhaven ist hochqualifiziertes und spezialisiertes Personal vorhanden, das in bestimmten Positionen nicht einfach zu rekrutieren war. Dieses Personal muss ständig aus- und fortgebildet und durch Übungen trainiert werden, um im Ernstfall beste Effektivität zu erbringen.

Die derzeitige Unterbringung in Räumlichkeiten des Wasser- und Schiffsamtes Cuxhaven ist vorläufig erfolgt, um die von allen Partnern gewünschte schnellstmögliche Arbeitsaufnahme in der neuen Struktur zu bewerkstelligen. Die endgültige Unterbringung in einem Gebäude sollte

auch bei äußerst knappen Haushaltsmitteln der besonderen Stellung des Havariekommandos gerecht werden, Weiterentwicklungsoptionen ermöglichen und mit gleichem Hochdruck, wie die Arbeitsaufnahme zum 1. Januar 2003, vorangebracht werden.

Mit dem Aufbau und der rechtlichen Konstruktion des Havariekommandos hat man bewusst auf weitaus ambitioniertere Vorschläge, wie z.B. dem Aufbau einer „Küstenwache“ nach US-Vorbild und den damit verbundenen Verfassungsänderungen verzichtet. Verfolgt wurde ein kooperativer und föderaler Ansatz, der durchaus noch Weiterentwicklungsmöglichkeiten bietet. Die jetzt gefundene Lösung muss in der Praxis Erfahrungen sammeln und danach bewertet werden, bevor Verfassungsänderungen ernsthaft diskutiert werden sollten.

Die rechtliche Weiterentwicklung durch weitere Vereinbarungen (insbesondere zu Notliegeplätzen und der Verletztenversorgung) muss energisch vorangetrieben werden.

Abschlussvortrag

EDV in Verkehrssachen

Prof. Dr. Maximilian Herberger,
Vorsitzender des Deutschen EDV-Gerichtstages,
Universität des Saarlandes, Saarbrücken

Drei Fragen zu Beginn

Lassen Sie mich mit drei provokativen Fragen beginnen:

- Gibt es eigentlich in Deutschland eine nennenswert große Gruppe von Juristinnen und Juristen, die über den Einsatz von EDV in Verkehrssachen (oder Gerichtssachen allgemein) wirklich begeistert ist?
- Begegnet man häufig der Meinung, EDV bei Gericht müsse aus grundsätzlichen (und nicht nur praktischen) Erwägungen heraus stattfinden?
- Stehen wir nicht oft vor dem Bild einer eher widerwilligen Akzeptanz dieser EDV-Dinge?

Jeder wird spontan seine eigene Antwort auf solche Fragen parat haben. Diese Antworten bilden die Lage ab, die man bei Überlegungen zum Thema „EDV in Verkehrssachen“ realistischerweise ins Auge fassen sollte.

Möglichkeiten und Notwendigkeiten

Wie bei jeder Reflexion mit Technikbezug ist es gut, am Anfang methodisch ein wenig über Möglichkeiten und Notwendigkeiten nachzudenken.

Im Reich der Möglichkeiten ist ein Aspekt sehr wichtig: Möglichkeiten dürfen wir nur ergreifen, wenn wir gute Gründe dafür haben, sie zu ergreifen. Wenn es solche guten Gründe gibt, dann kann sich die Situation sogar zu einer Notwendigkeit verdichten. Anders formuliert (und vom Sinn des Wortes „Notwendigkeit“ her gedacht): Wenn es irgendeine „Not zu wenden“ gilt.

Sehen wir uns im Bereich der Verkehrssachen einer solchen Lage gegenüber? Viele der Beteiligten empfinden manche Situationen als notstandsartig, was gewiss überwiegend nichts mit dem fehlenden Engagement der Beteiligten zu tun hat. Aber die Fülle der massenhaften Geschäftsvorfälle, die über die Justiz hereinbricht, der sich daraus hier und da ergebende Rückstau, das hat schon etwas Bedrohliches. Und es ist wahrscheinlich nicht übertrieben, wenn man in diesem Zusammenhang das Wort „Not“ bemüht. Verspätungen

und Stau auf der „Gerichtsautobahn“, um in der Verkehrsterminologie zu bleiben, sind Bedrohungen, denen man sich stellen muss, vor allen Dingen, wenn man die Akzeptanz des Justizsystems sichern will.

Die Methode der Betrachtung

Wie könnte man sich unserer Fragestellung in methodisch-reflektierter Weise nähern? Ich möchte das versuchen in der Weise, wie sie der französische Philosoph Roland Barthes, Mitglied des Collège de France, empfohlen hat. Er hat sein ganzes philosophisches Leben lang dem Verkehr seine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Dabei war er der festen Überzeugung, die Welt sei ein Zeichensystem, in dem man wie in einem Buch lesen könne. Ein in diesem Sinne besonders aussagekräftiges „Buch“ sei der Verkehr.

Zentrale Eigenschaften des Phänomens „Verkehr“:

Versuchen wir also einen ersten phänomenologischen Zugang von der Struktur her. Was können wir an Verkehr und Verkehrssachen „ablesen“? Verkehrssachen sind „Sachen des Verkehrs“. Das sagt uns schon das Wort. Sie folgen also in dieser Sichtweise (und ich halte das für eine legitime Sichtweise) dem Verkehr als eine Art Epi-Phänomen und teilen deshalb vermutlich zentrale Eigenschaften mit dem Verkehr. Richten wir also demgemäß unseren „lesenden Blick“ zuerst auf das Phänomen „Verkehr“. Was fällt auf, wenn man den Verkehr aus einem gewissen reflexiven Abstand heraus in dieser Weise betrachtet?

Massenhaftigkeit

Da ist erstens die Massenhaftigkeit. Verkehr ist ein Massenphänomen. Auch gerade der oft missverständlich so genannte Individualverkehr kommt ja massenhaft vor, worin wiederum sein Problem liegt.

Gleichförmigkeit

Dann ist da zweitens die Gleichförmigkeit. Aus dem erwähnten reflexiven Abstand heraus kommt es nicht mehr auf die individuelle Automarke an. Alle Fahrzeuge, ob Luxuslimousine oder Kleinwagen, verschmelzen für die Abstraktion zu einem Verkehrsstrom, der an unserem analytischen Auge vorbeizieht.

Geschwindigkeit

Und drittens ist da die Geschwindigkeit als beim Verkehr wesentlich mitgedachte Eigenschaft, nicht immer als faktisch gegebener Zustand, aber doch

als „Wille und Vorstellung“. Wenn wir vom „stehenden Verkehr“ sprechen, so hat das ein wenig den Charakter eines Widerspruchs in sich, denn der Wunsch nach angemessener Geschwindigkeit bei der Überbrückung von Entfernungen ist für uns geradezu „verkehrswesentlich“.

Zentrale Eigenschaften der Verkehrssachen

Die Eigenschaften Massenhaftigkeit, Gleichförmigkeit und Geschwindigkeit (als Zielvorgabe) teilen die Verkehrssachen mit dem Verkehr, der Verkehr vererbt ihnen gewissermaßen diese Eigenschaften und drückt Ihnen so seinen Stempel auf.

Massenhaftigkeit

Erstens treffen wir die Massenhaftigkeit an. Wie wir alle wissen, haben die Fälle in Verkehrssachen massenhafte Ausmaße angenommen. Das System ächzt förmlich unter der Flut dessen, was auf es einströmt, und vielerorts sind die Grenzen der Belastbarkeit erreicht, wenn nicht gar überschritten.

Gleichförmigkeit

Zweitens sehen wir auch hier Gleichförmigkeit am Werk. Die Fälle in Verkehrssachen sind in viel stärkerem Maße als in manchen anderen Gebieten gleichartig. Typische Situationen kehren immer wieder. Im Zentrum steht der Verkehrsunfall, und das gibt den Verkehrssachen ein ganz eigenes Gepräge.

Geschwindigkeit

Drittens begegnen wir bei den Verkehrssachen der Geschwindigkeit im gleichen Sinne wie eben beim Verkehr als anerkannter Stellgröße, an der man sich zu orientieren hat.

Das Versprechen der EDV: Mehr, gleichartiger und schneller

Wenn wir nun drei zentrale vergleichbare Charakteristika beim Verkehr und bei den Verkehrssachen in Gestalt von Massenhaftigkeit, Gleichförmigkeit und Geschwindigkeit (als Ziel) entdeckt haben, dann freuen sich natürlich die Verfechter der EDV und sagen: Das ist genau der Anwendungsfall für die EDV. Sie ist blendend geeignet, mit Massenhaftigkeit fertig zu werden. Sie garantiert eine gleichförmige Behandlung der Dinge, und schnell ist sie außerdem. Mit EDV können wir mehr erledigen, wir können es gleichartiger tun und schneller noch dazu.

Das ist das Versprechen der EDV, das wir überall hören, und deswegen stehen in dieser Situation natürlich sofort überall EDV-Geräte in den einschlägig betroffenen Organisationen.

Eine Zwischenüberlegung

An diesem Punkt muss man sich in Gedanken etwas zurücklehnen, denn es hat sich bereits ein erstes Risiko realisiert. Man muss genau zuschauen, was hier passiert ist: Eine faktische Lage ist vorhanden, ein Versprechen wird gegeben, enorme Investitionen folgen. Aber wie ist es in einem strengen Sinne zu rechtfertigen, dass man die EDV dort einsetzt? Was gibt uns das Vertrauen, den EDV-Versprechungen zu glauben? Wenn man die Frage so stellt, verändert sich die Welt. Deshalb sollte man dieses zentrale kritische Prinzip vielleicht öfter aufrufen, als wir es in derartigen Zusammenhängen gewöhnlich tun. Das Prinzip kann auf einen einfachen Nenner gebracht werden: Notwendigkeiten ergeben sich nicht „von selbst“. Erst gemessen an normativen Vorgaben, die ihrerseits zu rechtfertigen sind, erweist sich der Einsatz von irgendetwas als notwendig. Das gilt nicht nur für die EDV, sondern für jede Technologie, das gilt für jedes Instrument. Der vorschnelle Kurzschluss „Weil das Instrument da ist, muss es auch benutzt werden“, ist ein Kurzschluss, ein gefährlicher normativer Kurzschluss: Der Fehlschluss vom Sein auf's Sollen, wie die Philosophen sagen. Oder wie es einmal in Bonner Zeiten ein Beamter beim Ministeriumskarneval in einer Büttenrede thematisiert hat: Weil die Kartoffeln da sind, müssen sie gegessen werden. Richtig ist demgegenüber: Nur wenn wir Hunger haben und die Kartoffeln das geeignete Mittel sind, unseren Hunger zu stillen, dann müssen sie gegessen werden, ansonsten nicht, schon gar nicht bloß, weil sie da sind.

Das bedeutet: Wir brauchen, wenn wir die EDV in der aktuellen Situation der Verkehrssachen als Nothelfer aufrufen wollen, eine normative Rechtfertigung. Man könnte eine solche Rechtfertigung über die Ziele „mehr, gleichartiger und schneller“ versuchen. Das wäre aber nicht die fundamentalste Rechtfertigung, die möglich ist. Man kann nämlich (zur Verblüffung mancher) die Gerechtigkeit aufrufen, um zu zeigen, dass die drei Aspekte, die wir besprochen haben (Massenhaftigkeit, Gleichmäßigkeit und Geschwindigkeit) mit Gerechtigkeit zu tun haben und von daher sehr grundsätzlich gerechtfertigt werden können.

Postulate der Gerechtigkeit

Massenhaftigkeit

Beginnen wir mit der Massenhaftigkeit. Gerechtigkeit ist für *alle* da. Und wenn die Gesamtheit derjenigen, die Gerechtigkeit für sich erwarten dürfen, eine

große Zahl darstellt, dann ist Gerechtigkeit eine Massenware, auch wenn das befremdlich klingt. In diesem Sinne ist die Gesetzes- und Rechtssprechungsinformation gleichfalls für alle da. Deswegen hatte der EDV-Gerichtstag vor einigen Jahren das Motto „Freies Recht für freie Bürger“ und letztes Jahr das Motto „Freie Rechtsprechung für freie Bürger“. Das ist also alles für alle da, und wenn es eine knappe Ressource geworden sein sollte, dann haben wir ein Gerechtigkeitsproblem. Dies besonders dann, wenn Justiz eine knappe Ressource geworden sein sollte.

Übrigens erinnert die Gerechtigkeitsmaxime des „*sum cuique tribuere*“ genau an diesen Gedanken: Wenn es gilt, jedem das zu geben, was ihm zusteht, dann sind *alle* hinsichtlich der zu verteilenden Gerechtigkeit „anspruchsberechtigt“. Und wenn jeder Anspruch auf diese Art von Gerechtigkeit hat und die Justiz unter dem Postulat steht, solche Gerechtigkeit zuzusprechen, dann kann man, wiederum mit einem zunächst befremdlich erscheinendem, aber in der Sache treffendem Ausdruck sagen: Beim Gerechtigkeitsdialog geht es um Massenkommunikation. In diesem Zusammenhang melden sich altüberkommene Metaphern mit zu Wort. Das alte Testament spricht von der Gerechtigkeit als einem Strom, der sich durch das Land ergießen soll. Man könnte (in unserem heutigen Kontext) sagen: Wie ein Verkehrsstrom.

All das bedeutet nun normativ folgendes: Wenn wir die massenhafte Verwaltung von Gerechtigkeit – an dem Wort Verwaltung sollte man sich nicht stören, die Engländer sprechen treffend von „administration of justice“ –, wenn wir also diese massenhafte Verwaltung von Gerechtigkeit ohne EDV nicht sicherstellen können, und einiges spricht dafür, dass die EDV hier diese dienende Rolle übernehmen kann (ich betone *dienende Rolle*), dann ist der EDV-Einsatz aus Gründen der Gerechtigkeit geboten. Auf diese Weise verliert der Gedanke „Sollen wir EDV einführen?“ den bloß praktischen Hintergrund. Die Frage ist nicht mehr nur: Sollen wir irgendwo und irgendwann irgendwelche Maschinen hinstellen? Sondern hier existiert jetzt ein fundamentaler Gedanke, dem gegenüber EDV-Kritiker ein alternatives, genauso geeignetes Instrument benennen müssten. Es verlagert sich so die Argumentationslast zwischen EDV-Kritikern und EDV-Befürwortern in einer folgenreichen Weise. Voraussetzung dafür ist aber immer, dass die EDV-Befürworter sich der Mühe unterziehen, den Versuch einer fundamentalen Rechtfertigung zu wagen.

Gleichförmigkeit

Der nächste Punkt bei der Betrachtung von Verkehr und Verkehrssachen war die Gleichförmigkeit. Hier liegt der Brückenschlag zur Gerechtigkeit sehr nahe. Wie wir wissen, hat die Gerechtigkeit nach einem altüberlieferten Verständnis zwei Aspekte: den Aspekt der materialen Gerechtigkeit und den

Aspekt der formalen Gerechtigkeit. Materiale Gerechtigkeit als „*sum cuique tribuere*“ will jedem das geben, was ihm seinem Eigenwert nach zusteht. Formale Gerechtigkeit strebt die Gleichbehandlung gleicher Fälle an, bei uns ja auch ein Prinzip des positiven Verfassungsrechts. Die Forderung war aber schon von alters her anerkannt. Cicero beschrieb sie wie folgt: *valeat aequitas quae in paribus causis paria iura desiderat* (es soll die *aequitas* gelten, die für gleiche Sachverhalte gleiche Rechtsfolgen verlangt). Diesem Verständnis nach ist Gleichförmigkeit ein Gerechtigkeitsprinzip. Und wenn nun (der gedankliche Rhythmus wiederholt sich), EDV prinzipiell geeignet ist, einen nennenswerten Beitrag zur gleichförmigen Behandlung von Fällen zu leisten, ist sie erneut als Gerechtigkeitsnotwendigkeit erwiesen. Und auch dafür spricht einiges. Die Gleichbehandlung gleicher Fälle setzt nämlich z.B. voraus, dass wir eine Übersicht über die anderen entschiedenen Fälle haben, in der Zeit rückwärts und in dem Zeitpunkt, in dem wir zu entscheiden haben, gewissermaßen horizontal. Und das ist angesichts der Vielzahl der entschiedenen Fälle nur mit leistungsfähigen Informationssystemen möglich, so dass sogar die Datenbanken einen Gerechtigkeitsbezug haben.

Mir wurde übrigens gestern in gemütlicher Runde berichtet, dass ein verwandter Gedanke mit ein Gründungsimpuls für den Verkehrsgerichtstag gewesen sei. Die Gründungsväter aus Hamburg seien sich des Problems der Rechtsprechungsgeographie im Verkehrsrecht sehr bewusst gewesen. Dem hätten sie im Sinne der Gleichförmigkeit der Rechtspflege durch verbesserte Information entgegenwirken wollen.

Geschwindigkeit

Gerechtigkeit und Geschwindigkeit. Manche fragen da: Was hat Gerechtigkeit mit Geschwindigkeit zu tun? Mehr, als man zunächst vermutet. Das englische Recht erinnert mit einer sprichwörtlichen Formel daran: *justice delayed is justice denied*. Die zu spät zugesprochene Gerechtigkeit, das zu spät zugesprochene Recht kann ein Zustand von Rechtsverweigerung sein. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hatte verschiedentlich Gelegenheit, daran zu erinnern. Auch in der lateinischen Formel „*bis dat qui cito dat*“ (doppelt gibt, wer schnell gibt), klingt die gleiche Erkenntnis an. Der Zeitablauf entwertet die Dinge, die nicht rechtzeitig gewährt werden. Und da wir nicht unbegrenzt Zeit haben, ist zu spät zugesprochene Gerechtigkeit im Grenzfall keine Gerechtigkeit mehr, sondern Unrecht. Wenn man versucht, sich in dieser Hinsicht ein wenig an der aktuellen Verkehrsterminologie zu orientieren, könnte man (etwas gewagt, aber sachlich nicht falsch) sagen: Gerechtigkeit ist ein just-in-time-Konzept. Und wiederum folgt nun: Wenn EDV einen wesentlichen Beitrag zur Beschleunigung der Rechtspflege leisten kann, ist ihr Einsatz aus Gründen der Gerechtigkeit geschuldet. Dass EDV

einen solchen Beitrag leisten kann (als Potentialität), steht fest. Sie tut es aber nicht immer. Genauso gut wie bei den vorher erwähnten Punkten steht nur die *prinzipielle* Eignung der EDV für die Erreichung dieser Ziele fest. Sie ist nicht *per se* eine Garantie für die Erreichung dieser Ziele. Das führt jetzt zu der entscheidenden Problematik: Es geht nicht um EDV „an sich“, sondern um effiziente EDV, um EDV, für die man nachweisen kann, dass sie in der konkreten Art ihrer Implementation die Rolle zu spielen geeignet ist, die sie aus den erwähnten normativen Gründen spielen *muss* (nicht nur *darf*, wie manche meinen).

Die Grenzlinie zwischen effizienter und ineffizienter EDV

EDV kann (wie eben gesagt) ihr Versprechen in Richtung Massenhaftigkeit, Gleichförmigkeit und Geschwindigkeit nicht gewissermaßen automatisch halten, sondern nur, wenn sie in effiziente Systemabläufe eingebettet ist. Falls dies nicht geschieht, stellen sich Effekte wie etwa ein Bearbeitungsstau in der EDV ein: Die Masse der eingehenden Fälle kann nicht adäquat in der nötigen Zeit abgearbeitet werden. Wenn einige das „World Wide Web“ als „world wide wait“ bezeichnen, erinnert das daran, dass dort in manchen Implementationszenarien nicht skalierender Systeme Ineffizienz existiert (was mit den für das WWW geltenden Standards nichts zu tun hat). Verfahren können also, so paradox das klingt, durch EDV-Einführung langsamer als vorher werden. Es gab dafür vor geraumer Zeit bei einem ersten Anlauf hin zu einem automatisierten Mahnverfahren ein aussagekräftiges Beispiel.

Wir begegnen auch ineffizienten Informationssystemen, die es geradezu unmöglich machen, relevante Informationen zu finden. Die Gleichförmigkeit der Behandlung leidet dann durch diese ineffizienten Informationssysteme.

Es gilt also zu unterscheiden (und das ist die zentrale Grenzlinie) zwischen schlecht implementierter EDV und effizient implementierter EDV. Wie man diese Unterscheidung im Vorhinein treffen kann, ist nicht leicht zu erkennen. Sicher ist trivialerweise: Im Nachhinein weiß man immer Bescheid. Das Prinzip, „An ihren Früchten sollt ihr sie erkennen“, funktioniert verlässlich. Aber das ist natürlich kein Planungsprinzip. Man will vielmehr von vornherein das eine vom anderen unterscheiden können. Hier liegt das eigentliche Planungsproblem, das überhaupt nicht zutage tritt, wenn man meint, EDV-Einführung sei für sich genommen ein Wert.

Es lässt sich jetzt hier kein Planungsszenario demonstrieren, das gewissermaßen automatisch dazu führt, von vornherein ineffiziente EDV zu erkennen. Trotzdem gibt es auf diesem Gebiet vielversprechende Indikatoren. Diese laufen im Kern darauf hinaus, bestimmte Fragen zu stellen und bei

Fehlen einer planerischen Antwort auf diese Fragen das betreffende EDV-Szenario mit Misstrauen zu betrachten. Die folgenden Fragebeispiele sollen verdeutlichen, was damit methodisch gemeint ist.

Sind nachweislich Vorteile des Neuen gegeben?

Eine Art von Anfrage muss immer sein, ob das vorgeschlagene EDV-System nachweislich Vorteile gegenüber den bisherigen Arbeitsabläufen aufweist. Stellt man diese Frage beispielsweise für manche Vorschläge zur Implementation der elektronischen Akte, so wird man erkennen, dass verschiedene Nachteile im Vergleich zur traditionellen Akte zu beobachten sind. Ein Aspekt dieser Art ist das Intuitiv-Einleuchtende des Umgangs im Vergleich zwischen dem „alten“ und dem „neuen“ Medium. Hier schneidet bisher manche elektronische Akte schlechter ab. Diese Nachteile könnte man beseitigen. Wenn man sie nicht beseitigt, hat man von vornherein eine ineffiziente Technologie implementiert.

Wurde an die Dauerhaftigkeit des Neuen gedacht?

Man muss sich planerisch immer der Frage der Dauerhaftigkeit der Dinge widmen, was vielfach nicht geschieht. Auch das ist ein Planungsprinzip zur Unterscheidung von effizienter und nicht-ineffizienter EDV. Prinzipiell kann man festhalten: Nicht-effizient ist EDV, wenn ihr Planungshorizont vom Design her nicht weit genug in die Zukunft reicht. Ein paar Stichworte dazu: Das Papier (säurefrei) hat immer noch die größte Dauerhaftigkeit aller Speichermedien. Vielleicht haben Sie irgendwo in der Familie noch alte 5¹/₄“-Disketten. Wo soll man die noch lesen? Zum zehnten Geburtstag des EDV-Gerichtstages hat Golasowski einen Vortrag gehalten, bei dem er am Beispiel alter EDV-Geräte aus dem Gründungsjahr des EDV-Gerichtstages demonstrierte, wie sich die Frage der Dauerhaftigkeit von Wissen und Information praktisch darstellt. Fragen wir also bei jedem EDV-Projekt (selbstverständlich auch bei der elektronischen Akte), ob die Nachhaltigkeit bedacht worden ist.

Ist die Handhabbarkeit des Neuen bedacht worden?

Ein Anschauungsbeispiel in Sachen Handhabbarkeit liefert die digitale Signatur. Dass man diese Technologie braucht, steht fest (das hat übrigens gleichfalls mit der eben erwähnten elektronischen Akte zu tun, weil jeder Eintrag und jede Änderung authentisch zur elektronischen Akte gebracht werden muss). Trotzdem gibt es bei der Implementation der digitalen Signatur Zustände, die der notwendigen leichten Beherrschbarkeit dieser Basistechnologie im Wege stehen. Dies deutet darauf hin, dass die gegenwärtige Implementierung vielleicht nicht die optimale ist. Dass der Gesetzgeber für diesen Zustand mit kausal war, macht die Lage nicht besser.

Verkehr als EDV-System

Halten wir also fest: Die EDV ist prinzipiell verkehrssachenkonform, sie ist aber auch verkehrskonform. Machen wir die Gegenprobe: Könnten wir uns den Verkehr ohne EDV vorstellen? Wohl kaum. Der Verkehr kann in seinen Funktionen der Massenhaftigkeit, der Gleichförmigkeit und der Geschwindigkeit ohne EDV gar nicht mehr aufrechterhalten werden. Da sage ich jetzt einige Selbstverständlichkeiten, aber Selbstverständlichkeiten müssen manchmal ausgesprochen werden, um ein systematisches Gerüst zu vervollständigen. Deshalb ein paar Stichworte dazu: Autos sind mittlerweile „rollende Informationssysteme“. Vernetzte Informationssysteme steuern den Verkehr. Geo-Informationssysteme dienen der Navigation. Zugespitzt: Der Verkehr ist selbst ein EDV-System geworden.

Chancen und Risiken

Nach diesem Versuch der Grundlegung nun noch ein Blick auf Chancen und Risiken.

Da ist zunächst eine kleine Vergewisserung über die Begriffe „Chance“ und „Risiko“ erforderlich. Es ist nämlich so, dass alles, was uns als Chance entgegnet, uns janusköpfig auch als Risiko anschaut. Chancen und Risiken sind deshalb zwei Seiten derselben Medaille. Wenn man das vergisst und nur über die Chancen der EDV redet, ohne gleichzeitig die Risiken im Blick zu behalten, übersieht man Wesentliches (umgekehrt gilt selbstverständlich das-selbe). Beides zusammen ergibt erst das komplette Bild. Deshalb seien jetzt beispielartig einige der entscheidenden Chancen- und Risikothemen benannt.

Die Vernetzung

Informationssysteme begegnen uns heute vernetzt. Das ist sogar ein zentrales Prinzip. Man sieht darin prinzipiell einen Fortschritt, was richtig ist. Es gibt also keine isolierten Informationsinseln mehr. Stattdessen haben wir es mit einem Datenaustausch zwischen heterogenen Applikationen über weltweite Netze zu tun. Das Internet und die Vision eines „semantic web“, eines mit Bedeutung versehenen Netzes, das den Informationsaustausch erleichtert, wird uns vom W3C-Konsortium sehr konkret vor Augen geführt. Das war von vornherein eine der Grundideen von Tim Berners-Lee, neben Robert Caillau einem der beiden „Väter“ des World Wide Web. Tim Berners-Lee ist davon überzeugt, dass diese Technologie in sich keinen Sinn hat, sondern dass ihr erst ein Sinn gegeben werden muss. Sinn hat mit Bedeutungen zu tun, und diese Bedeutungen müssen in der Technologie des World Wide Web verankert werden. Das ist im Moment eines der spannendsten Rechtsinformatik-

Themen. Die deutsche juristische Welt hat dieses Thema noch nicht gebührend wahrgenommen. Insoweit stellen wir uns gegenwärtig ein wenig als Insel dar. Sollten diese Stichworte allzu kryptisch wirken, bieten sich zur Vertiefung als große Bibliothek die Webseiten des W3-Konsortiums an.

Der kooperative Zusammenhang

Die EDV-Einzelsysteme sind heute Teil eines kooperativen Gesamtzusammenhanges (und nur noch so adäquat zu begreifen). Das ist eine Chance, es ist aber auch (zugleich) ein zentrales Risiko. Es gilt, eine Architektur zu finden, in der diese Chancen und Risiken ausbalanciert sind. Dieses Postulat entzieht sich der Logik eines „entweder/oder“. Man erlebt im Gegensatz dazu viele EDV-Diskussionen, die in einem strengen Sinne als entweder/oder-Diskussionen strukturiert sind. Das führt methodisch von vornherein in die Irre. Sinn dieses Vortrags war es zu zeigen, dass die EDV in Verkehrssachen benötigt wird, aber nicht für sich allein, nicht in beliebiger Implementierung, und dass es gilt, ein Gleichgewicht zwischen divergierenden Erwartungen und Zielsetzungen zu finden. Wenn dieses Vorzeichen vor den Diskussionen um EDV in der Justiz stünde, von vornherein und immer, wäre viel gewonnen.

Die Sprache der Bilder

Ein weitere Mischung von Chance und Risiko ist der Umgang mit Bildern. Hier vor dem Saal war eine interessante Technologie zu sehen, die der optischen Rekonstruktion von Verkehrsunfallsituationen dient. Bei der Betrachtung meldet sich wiederum die Dialektik (im klassischen Sinne) zu Wort: Einerseits begegnen wir einer nützlichen Technologie, einer Chance. Aber auch das Risiko liegt nicht fern. Die Bilder gewinnen nämlich, wie wir alle wissen, ihre eigene Wirkmächtigkeit. Demgemäß leben wir, da wir uns diesem Prinzip unterworfen haben, in einem Zeitalter der Visualisierung. In amerikanischen Verkehrsgerichtssachen werden Verkehrsunfälle in der Rekonstruktion als Filme vorgeführt. Die Illusion, die damit einher geht, ist in vielen Fällen die, das sei die Wirklichkeit, man hole sozusagen die Wirklichkeit durch das Bild in den Gerichtssaal. Dem ist nicht so. Das Bild ist Abbild, und nicht die Wirklichkeit. Die Bilder folgen einer eigenen suggestiven Rhetorik. Mein Saarbrücker Kollege Kroeber-Riel hat dazu das Standardwerk „Visuelle Kommunikation“ geschrieben. Wenn wir alles das nicht (mehr) wissen und nicht kritisch einfangen, dann findet ein Technikeinsatz statt, der im Kern gefährlich ist, weil er in seinen Folgewirkungen nicht durchschaut wird. Da dieser Trend zur Visualisierung im Gerichtsverfahren bei uns jetzt noch nicht übermächtig ist, haben wir die Chance, uns in einer Art vorbereitender Reflexion darauf einzustellen. Vielleicht wäre das für den Verkehrsgerichtstag und den EDV-Gerichtstag ein gemeinsames Thema: Die Bildersprache in Verkehrssachen.

Das blinde Vertrauen

Das letzte Risiko, das ich ansprechen möchte, ist ein Fundamentalarisiko. Man könnte es „Das Risiko des blinden Vertrauens“ nennen. Diese Stimmungslage ist besonders gefährlich, weil sie sich bei (scheinbar) funktionierender EDV nahezu von selbst einstellt. Der EDV, die manifesterweise nicht funktioniert, vertraut man nicht. Da liegt vielleicht gar kein so großes Risiko. Aber wenn die EDV scheinbar „glatt läuft“, dann meint man, alles sei in Ordnung. Dem muss aber nicht so sein. Deswegen hat sich in der Informatik eine Forschungsrichtung entwickelt, die sich mit „trusted computing“ befasst. Die Kernfrage lautet: Was gibt uns eigentlich die Gewissheit, dass wir scheinbar funktionierender EDV vertrauen dürfen? Das ist ein Informatikthema, und das sollte auch für uns ein Thema sein: „Blindes Vertrauen als Risiko“. Ein kleines Beispiel kann veranschaulichen, wo das Problem liegt. Man hatte vor geraumer Zeit in den USA Taschenrechner falsch programmiert, sie Schulkindern gegeben und dann gewartet, wann sich jemand melden und sagen würden, dass mit dem Taschenrechner etwas nicht in Ordnung sei. Erst bei etwa 25% Abweichung der angezeigten Ergebnisse von den richtigen meldeten sich einige Kinder (sehr zögerlich). Diese Situation ist nicht nur in dieser künstlich provozierten Situation da. Wer sich gewissermaßen im „Normalbetrieb“ damit vertraut machen will, ziehe einmal auf einem Taschenrechner die Wurzel aus einer Zahl wie z.B. 3 und quadriere dann das Ergebnis. Es müsste die Ausgangszahl herauskommen, was aber nicht immer der Fall ist. Das deutet darauf hin, dass die interne Arithmetik des Rechners eine andere ist, als es die strenge formale Mathematik in diesem Fall verlangt. Es bleibt die beunruhigende Frage: Welchem Ergebnis vertrauen wir?

Übernimmt die Maschine?

Was erwartet uns am Ende in dieser Lage? Die mögliche Konsequenz ist ernst. Es droht der Verlust der eigenen kritischen Beurteilungskompetenz: Die Maschine übernimmt. Ich befürchte, dass in weiten Teilen unseres gesellschaftlichen Lebens dieser Zustand bereits eingetreten ist. Machen wir ein Gedankenexperiment. Nehmen wir jemandem die EDV-Maschine weg: Wäre man noch in der Lage, die gestellte Aufgabe ohne die Maschine zu vollziehen? Zu diesem Thema hat ein Science-Fiction-Autor sich eine aussagekräftige Geschichte ausgedacht: Irgendwann in einem künftigen Jahrtausend strandet ein Riesenraumschiff irgendwo in der Galaxis. Der Computer ist kaputt. Der Rückkehrkurs kann nicht mehr berechnet werden. In dem Raumschiff befinden sich Tausende von Leuten. Sie bereiten sich auf den nahen Tod vor, bis dann einer sagt, man konnte doch früher Bahnen auch ohne Maschinen berechnen. Und dann baut die Mannschaft eine Organisation, in der jeder kleine Teilaufgaben berechnet, sie dem nächsten weiterreicht, und am Ende

haben sie den Rückkehrkurs berechnet. Aber, sagt der Autor, was wäre, wenn niemand mehr hätte rechnen können? Das ist eine reale Gefahr. Und damit nähern wir uns als letztem Stichwort der Frage der Grenzen.

Die Grenzen

Bei der Betrachtung der Grenzen sind das eine die Grenzen des Instruments. Jedes Instrument hat Grenzen, die es auszuloten gilt. Doch jenseits dieser überall gegebenen instrumentellen Grenzen wird bei manchen Werkzeugen (der Computer ist vielleicht ein prototypisches Werkzeug dieser Art) ein Zustand erreicht, in dem es an einer äußersten Grenze um die menschliche Selbstbehauptung geht. Das ist in unserem Kontext der Fall, wenn das Mündel EDV Vormund werden will oder wenn der EDV-Besen sich dem Befehl, „Geh dorthin, wo du gewesen“, nicht mehr fügen will. Es lässt sich aus diesem Prinzip der menschlichen Selbstbehauptung gegenüber dem Werkzeug bei verständiger Anwendung sehr viel für die Beurteilung von EDV-Projekten gewinnen. Zum Beispiel müsste ein Satz wie, „Die EDV erlaubt das nicht“, sofort dazu führen, dass man die Frage thematisiert, ob hier das Instrument den Wunsch signalisiert, die Herrschaft zu übernehmen. Wir sollten uns eine hellsichtige Wahrnehmungsfähigkeit für derartige Situationen bewahren und die Mühe (ich unterstreiche: die Mühe) auf uns nehmen, die damit verbunden ist, das prinzipiell hilfreiche Instrument (auf das wir unbedingt angewiesen sind) nicht zu unserem Meister werden zu lassen.

