

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

42. DEUTSCHER VERKEHRSGERICHTSTAG 2004

Veröffentlichung
der auf dem 42. Deutschen Verkehrsgerichtstag
am 29. und 30. Januar 2004 in Goslar
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

– 42. VGT 2004 –

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

42. DEUTSCHER VERKEHRSGERICHTSTAG 2004

Veröffentlichung
der auf dem 42. Deutschen Verkehrsgerichtstag
am 29. und 30. Januar 2004 in Goslar
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Zitierweise nach Jahrgang und Seite, z. B.: „Elsner, 42. VGT 2004, 35 ff.“

Die Durchführung des 42. Deutschen Verkehrsgerichtstages und die Drucklegung dieser Broschüre wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dem ACE, dem ADAC, dem Deutschen Anwaltverein und dem GDV unterstützt.

Die Programmgestaltung des Deutschen Verkehrsgerichtstages lag in den Händen eines Vorbereitungsausschusses, dem unter Vorsitz von Prof. Dr. Friedrich Dencker, Universität Münster, Institut für Kriminalwissenschaften, folgende Mitglieder angehörten:

Detlef Otto Bönke, Ministerialrat
Eva Borck, Oberstaatsanwältin a. D.
Hans-Jürgen Gebhardt, Justizrat, Rechtsanwalt
Michael Harald Jordan, Vorsitzender Richter am Landgericht a. D.
Dr. Eckhart Jung, ADAC, Juristische Zentrale
Christine Kramer, Ministerialrätin
Herbert Müller, Gothaer Allgemeine Vers.-AG
Klaus Labenski, Geschäftsführer
Reiner Lilie, Oberstaatsanwalt a. D.
Dr. Dietrich Steinicke, Ministerialrat a. D.
Wolfgang Vogt, Rechtsanwalt

Hamburg 2004

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 Verlags-GmbH,
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	17
Eröffnungsansprache	
des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Prof. Dr. Friedrich Dencker	22
Plenarvortrag	
„Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert – eine nationale und europäische Aufgabe“ Dr. h.c. Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	29
Referate:	
Arbeitskreis I:	
„Unfallrisiko Kleintransporter“	
1. Dipl.-Ing. Axel Elsner	35
2. Hans-Jürgen Schäfer	41
3. Dr. Ralf Scheibach, LL.M.	47
Arbeitskreis II:	
„Unfallursache Übermüdung“	
1. Dr. med. Wolfram Hell	55
2. Prof. Dr. Jürgen Zullely	65
3. Christian Döhler	77
Arbeitskreis III:	
„Motorradverkehr“	
1. Dipl.-Volkswirt Kai Assing	83
2. Peter Hübner	91
3. Dr. Michael Ludovisy	102
4. Dr.-Ing. Alexander Spörner	117
Arbeitskreis IV:	
„Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter“	
1. Peter Hentschel	131
2. Prof. Dr. Christoph Sowada	142
3. Dr. Michael Burmann	154

Arbeitskreis V:

„Neues Schadensersatzrecht in der Praxis“

1. Dr. Jochen Dobring	165
2. Jörg Elsner	174
3. Gertraud Morgenroth	183

Arbeitskreis VI:

„Autokauf/Leasing: Sachmängelhaftung nach der Schuldrechtsreform“

1. Joachim Otting	191
2. Ullrich May	199
3. Wolfgang Ball	213

Arbeitskreis VII:

„Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren“

1. Prof. Dr. Michael Brenner	241
2. Dipl.-Volkswirt Björn Dosch	261
3. Dr. Peter Ruidisch	275

Arbeitskreis VIII:

„Schiffskatastrophen – unvermeidlich?“

1. Axel Werbke	283
2. Jörg Heinrich	301
3. Prof. Werner Huth	316

Schlussvortrag

„Auftrag: Verkehrssicherheit“

Prof. Dipl.-Ing. Manfred Bandmann, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V. (DVR)	331
--	-----

Die Anzahl der erfassten Teilnehmer am 42. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2004 betrug 1591.

Sie gliederten sich nach Gruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	462	Richter	65
Versicherer	265	Mediziner, Psychologen	46
TÜV/DEKRA/Sachverständige	138	Berufsgenossenschaft	40
Automobilclubs/Verkehrswacht	115	Staats-/Anwälte	37
Polizei	80	Fahrlehrer	22
Firmen	77	Schifffahrt	20
Verwaltung	76	Sonstige Berufe	61
Medienvertreter	87		

ARBEITSKREISE, THEMEN, LEITER, REFERENTEN

- Plenarvortrag:** **Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert – eine nationale und europäische Aufgabe**
Dr. h.c. Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin
- Arbeitskreis I: Unfallrisiko Kleintransporter**
– Unfallgeschehen – Fahrzeugtechnik – Maßnahmen –
- Leitung: Christine Kramer, Ministerialrätin, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn
- Referenten: (1) Dipl.-Ing. Axel Elsner, Regierungsdirektor, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach
(2) Hans-Jürgen Schäfer, Leitender Ministerialrat, Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung NRW, Düsseldorf
(3) Dr. Ralf Scheibach, LL.M.,
Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), Frankfurt/M.
- Arbeitskreis II: Unfallursache Übermüdung**
– Sekundenschlaf – Prävention –
Medizinische und juristische Aspekte –
- Leitung: Prof. Dr. Roland Rixecker,
Präsident des Saarländischen Oberlandesgerichts, Saarbrücken,
- Referenten: (1) Christian Döhler, Rechtsanwalt, ADAC e.V., München
(2) Dr. med. Wolfram Hell,
Institut für Rechtsmedizin der Universität München, München
(3) Prof. Dr. Jürgen Zully, Universität Regensburg, Regensburg
- Arbeitskreis III: Motorradverkehr**
– Mobilitäts- oder Störfaktor? – Fahrverhalten – Unfallgefahren –
- Leitung: Christian Weibrecht, Regierungsdirektor, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn
- Referenten: (1) Kai Assing, Dipl.-Volkswirt,
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach
(2) Peter Hübner, Polizeihauptkommissar,
Polizeipräsidium Oberfranken, Bayreuth
(3) Dr. Michael Ludovisy, Rechtsanwalt, ADAC e.V., München
(4) Dr.-Ing. Alexander Spörner,
Europäisches Motorrad Institut, München
- Arbeitskreis IV: Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter**
– Zusammenhangstaten – Sperre –
Auswirkungen auf das Verwaltungsrecht –
- Leitung: Dr. Ingeborg Tepperwien,
Vorsitzende Richterin am Bundesgerichtshof,
4. Strafsenat, Karlsruhe
- Referenten: (1) Dr. Michael Burmann, Rechtsanwalt, Erfurt
(2) Peter Hentschel, Richter am Amtsgericht, Köln
(3) Prof. Dr. Christoph Sowada, Universität Rostock, Rostock

Arbeitskreis V:**Neues Schadensersatzrecht in der Praxis**

– Haftung – Schmerzensgeld – Sachschaden –

Leitung: Wolfgang Wellner, Richter am Bundesgerichtshof,
VI. Zivilsenat, Karlsruhe

Referenten: (1) Dr. Jochen Dobring, Vorstandsmitglied,
DEVK Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G., Köln
(2) Jörg Elsner, Rechtsanwalt, Hagen
(3) Gertraud Morgenroth, Vorsitzende Richterin am
Oberlandesgericht Zweibrücken, Zweibrücken

Arbeitskreis VI:**Autokauf/Leasing:****Sachmängelhaftung nach der Schuldrechtsreform**

– Mangel und Verschleiß – Nacherfüllung –
Umgehung der Haftung –

Leitung: Dr. Kurt Reinking, Rechtsanwalt, Köln

Referenten: (1) Wolfgang Ball, Richter am Bundesgerichtshof,
VIII. Zivilsenat, Karlsruhe
(2) Ullrich May, Rechtsanwalt, ADAC e.V. München
(3) Joachim Otting, Ass. Jur.,
freier Mitarbeiter der DEKRA Automobil GmbH, Stuttgart

Arbeitskreis VII:**Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren**

– City-Maut, Autobahngebühren und mehr? –
Umweltschutz – Privatisierung –

Leitung: Dr. Eckhart Jung, Rechtsanwalt, ADAC e.V., München

Referenten: (1) Prof. Dr. Michael Brenner,
Friedrich-Schiller-Universität Jena, Jena
(2) Björn Dosch, Dipl.-Volkswirt, ADAC e.V., München
(3) Dr. Peter Ruidisch, Ministerialrat, Bundesministerium für
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

Arbeitskreis VIII:**Schiffskatastrophen – unvermeidbar?**

– Technik – Rechtsfragen – Umsetzung –

Leitung: Prof. Dr. Peter Ehlers, Präsident des Bundesamtes
für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

Referenten: (1) Jörg Heinrich, Regierungsdirektor,
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel
(2) Prof. Werner Huth, Präsident des Verbandes
Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, Hamburg
(3) Axel Werbke, Ministerialrat a.D., Heidelberg

Schlussvortrag:**Auftrag: Verkehrssicherheit**

Prof. Dipl.-Ing. Manfred Bandmann, Präsident des
Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V. (DVR), Bonn

Empfehlungen des 42. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2004

Arbeitskreis I:

„Unfallrisiko Kleintransporter“

1. Nach Einschätzung des Arbeitskreises ist die in den letzten Jahren stetig gestiegene Zahl von Kleintransportern zwar unfallauffällig, ihre Unfallbeteiligung ist jedoch – auch auf Autobahnen – nicht überdurchschnittlich. Deshalb kann sich der Arbeitskreis derzeit der Forderung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen speziell für Kleintransporter (2,8 bis 3,5 t zGG) nicht anschließen.
2. Um die Sicherheit der Verkehrsteilnahme von Kleintransportern auf allen Straßen zu verbessern, fordert der Arbeitskreis:
 - Fahrerqualifizierung und -sensibilisierung (insbesondere Fahrzeugbeherrschung, Ladungssicherung und erhöhtes Unfallrisiko bei hohen Geschwindigkeiten);
 - verbesserte Fahrzeugsicherheit (z. B. stärkere Bremsleistung, ABS, Fahrdynamikregler, Airbags);
 - verbesserte Ladungssicherungstechnik (z. B. mehr Zurrpunkte, stabile Trennwand);
 - verstärkte Kontrollen sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften (insbesondere Sicherheitsabstand, streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gurtpflicht, Ladungssicherung und Überladung);
 - europaweite Einführung des EG-Kontrollgerätes ab 2,8 t zGG zur Überwachung vorgeschriebener Lenk- und Ruhezeiten;
 - Überprüfung, ob die geltenden Bußgeldregelsätze zu erhöhen und die Fahrverbotsregelungen strenger zu fassen sind.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt dringend den Einbau von Unfalldatenspeichern.

Arbeitskreis II:

„Unfallursache Übermüdung“

Übermüdung und Einschlafen am Steuer sind in der Öffentlichkeit wenig bewusste häufige Ursachen schwerer und vielfach tödlicher Verkehrsunfälle. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Arbeitskreis:

1. Verkehrsteilnehmer müssen noch stärker als bisher über das Unfallrisiko Übermüdung und die Anzeichen seines Eintritts sowie ihre damit verbundene Verantwortung unterrichtet werden. Solche Informationen müssen nicht nur Gegenstand der Fahrausbildung, sondern auch Inhalt von Aufklärungskampagnen und der Fortbildung vor allem von Berufskraftfahrern sein.
2. Die wissenschaftliche Erforschung der Ursachen, der Anzeichen und der Feststellung von Übermüdung im Straßenverkehr muss intensiviert und öffentlich gefördert werden.
3. Es sollten straßenbauliche Vorkehrungen (z.B. profilierte Markierungen) zur Vermeidung von übermüdungsbedingten Verkehrsunfällen getroffen werden. Technische Systeme, die Anzeichen von Übermüdung erkennen und den Fahrzeugführer warnen, sollten weiterentwickelt werden.
4. Die geltenden Lenk- und Ruhezeiten müssen insbesondere im Hinblick auf das nächtliche Leistungstief überdacht werden. Die dauerhaft manipulationssichere Dokumentation ihrer Einhaltung muss gewährleistet sein.
5. Es sollten effektivere Kontrollen zur Feststellung der Überschreitung der für LKW und Busse geltenden Lenk- und Ruhezeiten und der Übermüdung von Fahrzeugführern ermöglicht und durchgeführt werden.
6. Die Prüfung der gesundheitlichen Eignung nach der Fahrerlaubnisverordnung sollte sich auch auf die Objektivierung einer Schlafstörung erstrecken. Dazu müssen entsprechende Kriterien entwickelt werden.
7. Die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nach einem möglicherweise infolge von Übermüdung verursachten Verkehrsunfall sollte regelmäßiger Gegenstand der Ermittlungen sein. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten müssen konsequent verfolgt werden. Der Bußgeldrahmen sollte spürbar erhöht werden.
8. Ist ein Halter für die Überschreitung von Lenk- und Ruhezeiten verantwortlich, so sollte dies auch zum Gegenstand einer gewerberechtlichen Prüfung seiner Zuverlässigkeit gemacht werden.

Arbeitskreis III:

„Motorradverkehr“

Das Risiko, mit einem Motorrad tödlich zu verunglücken, ist immer noch achtmal höher als das für PKW-Insassen. Der Arbeitskreis hält deshalb folgende Empfehlungen für vordringlich:

1. Motorradfahrer reduzieren ihr Unfallrisiko, wenn sie sich so verhalten, dass sie in jeder Situation noch über Sicherheitsreserven verfügen. Ihnen wird dringend empfohlen, möglichst jährlich zu Beginn der Saison ein Sicherheitstraining für Motorradfahrer zu absolvieren. Sicherheitstrainings sind auf breiter Basis finanziell zu fördern.
2. Auch Autofahrer sind aufgefordert, auf die besonderen Fahreigenschaften von motorisierten Zweirädern zu achten. Hierauf ist in der Fahrschulausbildung verstärkt einzugehen.
3. Die Motorradindustrie, Medien und die Werbung sollten Elemente der Verkehrssicherheit in den Vordergrund stellen.
4. Motorräder aller Preissegmente sollten unbedingt mit ABS ausgerüstet werden. Dafür müssten finanzielle Anreize geschaffen werden. Die angekündigte Initiative der Bundesregierung zur obligatorischen Ausrüstung von Motorrädern mit ABS in Europa wird unterstützt.
5. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h für jugendliche Leichtkraftfahrer hat sich nicht bewährt und sollte aufgehoben werden.
6. Die von der EG-Kommission geplante Anhebung der Leistungsgrenze auf 35 kW für den Motorradführerschein und insbesondere eine zusätzliche Aufstiegsprüfung als Voraussetzung für das Führen schwererer Motorräder werden abgelehnt.
7. Künftig erteilte Fahrerlaubnisse der Klasse B (PKW) sollten aus Verkehrssicherheitsgründen nicht ohne zusätzliche Fahrschulausbildung zum Führen von Leichtkrafträdern berechtigen.
8. Besondere Gefahrenstellen, vor allem in Kurvenbereichen, müssen verstärkt durch Maßnahmen der Straßenbaubehörden – namentlich durch Unterfahrschutz an Schutzplanken – entschärft werden. Hierauf haben die Unfallkommissionen ihr besonderes Augenmerk zu richten.
9. Der Einsatz von Bitumen bei der Fahrbahnausbesserung ist zu vermeiden. Außerdem ist auf die strikte Einhaltung der technischen Regelwerke zur Griffbarkeit zu achten.
10. Der Arbeitskreis fordert geeignete Maßnahmen auf europäischer Ebene zur Geräuschreduzierung bei Motorrädern.

11. Länder und Polizei sind aufgefordert, eine effektive und flexible Verkehrsüberwachung – namentlich wegen der Schwierigkeiten bei der Identifikation des Fahrers und der zum Teil erheblichen Geschwindigkeitsverstöße – zu gewährleisten.
12. Der Motorradverkehr sollte bei künftigen Infrastrukturplanungen stärker berücksichtigt werden.

Arbeitskreis IV:

„Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter“

1. Der Arbeitskreis ist folgender Auffassung:

Nach geltendem Recht bezweckt die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) den Schutz der Verkehrssicherheit; die Bekämpfung allgemeiner Kriminalität stellt einen Schutzreflex dar.

Auch bei Straftaten der allgemeinen Kriminalität, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs begangen werden (sogenannte Zusammenhangstaten) kann daher der Strafrichter die Fahrerlaubnis nur dann entziehen, wenn sich aus der Tat ergibt, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen charakterlich ungeeignet ist, weil er bereit ist, seine kriminellen Interessen über die im Verkehr erforderliche Sorgfalt und Rücksichtnahme zu stellen.

2. Der Gesetzgeber sollte jedoch prüfen, ob dem Strafrichter bei schwerwiegenden Straftaten der allgemeinen Kriminalität, die unter Missbrauch der Fahrerlaubnis begangen werden, die Entziehung der Fahrerlaubnis ermöglicht werden kann.

3. Um ein effizienteres Vorgehen gegen ungeeignete Kraftfahrer zu ermöglichen, empfiehlt der Arbeitskreis weitere Untersuchungen darüber, unter welchen Voraussetzungen allgemeine Straftaten (z. B. Aggressionsdelikte) als Indizien für schwerwiegende Fahreignungsmängel gelten können.

4. Nach Auffassung des Arbeitskreises hindert § 9 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) die Verwaltungsbehörde nicht, eine Fahrerlaubnis, beschränkt auf die nach § 69 a Abs. 2 StGB ausgenommene Fahrzeugart, zu erteilen; der Gesetzgeber sollte dies jedoch durch eine Änderung der FeV klarstellen.

5. Die Sperrfristbestimmung durch den Strafrichter hat sich bewährt und soll nicht auf die Verwaltungsbehörden verlagert werden.

Arbeitskreis V:

„Neues Schadensersatzrecht in der Praxis“

1. Nach neuem Recht (§ 249 Abs. 2 Satz 2 BGB) wird bei der Regulierung von Verkehrsunfallsschäden die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) nur noch erstattet, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist.

Der Arbeitskreis empfiehlt, bei der Bestimmung des Wiederbeschaffungswertes des beschädigten Fahrzeuges den darin enthaltenen Mehrwertsteueranteil bei regelbesteuerten Fahrzeugen mit dem jeweils gültigen Regelsteuersatz (derzeit 16 %), bei differenzbesteuerten Fahrzeugen pauschal mit 2 % und bei Fahrzeugen, die z. B. wegen ihres Alters üblicherweise nur noch auf dem Privatmarkt erhältlich sind, mit 0 % anzusetzen. Die Einstufung hängt von den jeweils relevanten Marktverhältnissen ab.

2. Nach neuem Recht (§ 828 Abs. 2 BGB) sind auch Kinder zwischen dem vollendeten 7. und 10. Lebensjahr für den Schaden, den sie bei einem Unfall u.a. mit einem Kraftfahrzeug einem anderen zufügen, nicht verantwortlich. Nach Auffassung des Arbeitskreises gilt dies nach Sinn und Zweck des neuen Gesetzes jedenfalls nicht für die Beschädigung eines ordnungsgemäß abgestellten Fahrzeuges durch ein Kind.

Des Weiteren hält es der Arbeitskreis nicht für sachgerecht, die neue Haftungsprivilegierung von Kindern über eine Verschärfung der elterlichen Aufsichtspflicht (§ 832 BGB) oder eine Erweiterung der Billigkeitshaftung (§ 829 BGB) auszuhöhlen.

3. Nach neuem Recht (§ 253 BGB i. V. m. § 11 Satz 2 StVG) ist wegen einer Körperverletzung bei einem Verkehrsunfall Schmerzensgeld auch bei Gefährdungshaftung zu zahlen. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass die Ausgleichsfunktion des Schmerzensgeldes im Vordergrund steht und deshalb im Regelfall bei der Bemessung des Schmerzensgeldes nicht zwischen Gefährdungs- und Verschuldenshaftung zu differenzieren ist. Etwas anderes kann jedoch gelten, wenn es sich um ein grobes Verschulden handelt, z. B. ein besonders rücksichtsloses Verhalten.

Arbeitskreis VI:

„Autokauf/Leasing: Sachmängelhaftung nach der Schuldrechtsreform“

1. Nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ist ein unbenutztes Kraftfahrzeug nach einer mehr als zwölfmonatigen Standzeit nicht mehr fabrikneu. Deshalb fordert der Arbeitskreis, dass das Fertigungsdatum unverschlüsselt vom Hersteller in den Fahrzeugdokumenten angegeben wird.
2. Der Arbeitskreis würde es begrüßen, wenn als Orientierungshilfe zur Abgrenzung zwischen üblicher Beschaffenheit und Mangel statistische Daten erhoben, gesammelt und veröffentlicht werden.
3. Der Verkäufer soll nicht für einen ihm unbekannt gebliebenen Mangel haften, wenn er das Kraftfahrzeug in zumutbarer Weise untersucht und den Käufer auf das konkrete Mangelrisiko ausdrücklich aufmerksam gemacht hat.

Durch Allgemeine Geschäftsbedingungen kann dieses Mangelrisiko nicht auf den Käufer abgewälzt werden.

4. Die Beweislastumkehr des § 476 BGB gilt auch für gebrauchte Kraftfahrzeuge.
5. Beim Kraftfahrzeugkauf ist Erfüllungsort für die Nacherfüllung der Sitz des Verkäufers. Der Arbeitskreis weist darauf hin, dass die Transport- und Wegekosten vom Verkäufer zu tragen sind (§ 439 Abs. 2 BGB).
6. Hat der Verkäufer einen Fahrzeugmangel nicht zu vertreten, so kann er die Nacherfüllung wegen unverhältnismäßiger Kosten verweigern, wenn diese den Wert des Kraftfahrzeuges im mangelfreien Zustand übersteigen. Weitergehende Mängelansprüche des Käufers bleiben davon unberührt.

Arbeitskreis VII:

„Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren“

1. Verkehrsinvestitionen sollten auch zukünftig vorrangig haushaltsfinanziert bleiben.
2. In besonders begründeten Fällen kann eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch eine Maut in Betracht kommen. Dabei sollen die Mauteinnahmen der Verkehrsinfrastruktur zusätzlich zugute kommen unter Einschluss der Förderung moderner Verkehrsmanagementsysteme. Bei Erhebung der Maut und ihrer Verwendung sind ökologische Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen sind die verkehrsspezifischen Abgaben im europäischen Verkehrsbinnenmarkt zu harmonisieren.
2. Die Einführung einer City-Maut wurde kontrovers diskutiert, wobei Übereinstimmung bestand, dass ihrer Einführung derzeit erhebliche Bedenken und Schwierigkeiten entgegenstehen.
3. Angesichts der bei Einführung der Lkw-Maut deutlich gewordenen Risiken für den Datenschutz appelliert der Arbeitskreis an den Deutschen Verkehrsgerichtstag, das Thema „Datenschutz im Straßenverkehr“ auf der nächsten Veranstaltung zu beraten.

Arbeitskreis VIII:

„Schiffskatastrophen – unvermeidbar?“

Der Arbeitskreis begrüßt, dass die Empfehlungen des 39. und 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages zur Erhöhung der Schiffssicherheit aufgegriffen worden sind, bedauert aber, dass die Empfehlung des 28. Deutschen Verkehrsgerichtstages zur genaueren Bestimmung von Containergewichten bisher nicht umgesetzt wurde.

Weitere Maßnahmen hält der Arbeitskreis für dringend erforderlich:

1. Durchgreifende Verbesserungen lassen sich auf nationaler und regionaler Ebene allein nicht erreichen, sondern erfordern Regelungen und Verfahren der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), die für Schiffe unter allen Flaggen gelten. Die Flaggenstaaten müssen, damit sie ihren Sicherheitsverpflichtungen für Schiffe unter ihrer Flagge gerecht werden, selbst stärker zu Verantwortung gezogen werden, insbesondere durch ein verbindliches Auditverfahren der IMO. Das schließt eine wirksame Überwachung der Arbeit der Klassifikationsgesellschaften für die Flaggenstaaten ein.
2. Unerlässlich ist eine gelebte Sicherheitskultur durch ein partnerschaftliches Zusammenwirken von Verwaltung und Schifffahrtsgewerbe. Über die IMO ist eine weltweite Auswertung neuer Sicherheitserkenntnisse aus Seeunfalluntersuchungen sicherzustellen.
3. Bei den Reedereien muss stärker auf die Einhaltung ihrer Verpflichtungen zur Qualitätssicherung geachtet werden. Für die sichere Schiffsführung muss der Kapitän von administrativen Aufgaben entlastet werden.
4. Unabdingbar ist neben einer qualifizierten Ausbildung der Seeleute deren ständige Weiterbildung, insbesondere auch durch von den Reedereien zu veranlassende Schulungen und Einweisungen, um sie über neue Techniken und Erkenntnisse auf dem Laufenden zu halten.
5. Die maritime Verkehrssicherung muss das neue automatische Schiffsidentifikationssystem AIS konsequent zur landseitigen Überwachung der Schifffahrtswege und sensibler Seegebiete einsetzen. An Bord müssen AIS-Daten in der elektronischen Seekarte oder auf dem Radarschirm dargestellt werden. Auch für Kleinfahrzeuge wird eine AIS-Nutzung empfohlen.
6. Bei Containerschiffen sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, um bei der Stauung der Container sichere Stabilitätswerte zu gewährleisten und Containerverluste im schweren Wetter zu vermeiden; dazu gehören auch die Kontrolle des Laschens von Containern, die Entwicklung eines Wel-

lenradars, wirksame Tiefgangsmessanlagen und die stärkere Nutzung von Wetterinformationen und Routenberatung. Praxistauglichen Maßnahmen zur genauen Bestimmung von Containergewichten ist besondere Priorität einzuräumen.

7. Klassifikationsgesellschaften, Kaskoversicherer und Schiffssicherheitsbehörden müssen insbesondere bei Tank- und Massengutschiffen ein sehr viel stärkeres Augenmerk auf Festigkeitsprobleme, Verschleißerscheinungen und Korrosionsprobleme bei Doppelhüllenschiffen richten.

Begrüßungsansprache des Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft

Kay Nehm, Generalbundesanwalt beim Bundesgerichtshof, Karlsruhe

Als Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft begrüße ich Sie herzlich zum Deutschen Verkehrsgerichtstag 2004 in Goslar. Zum 42. Male treffen sich Verkehrsjuristen aller Sparten, Verwaltungsbeamte, Polizisten, Rechtsmediziner und Sachverständige aus vielen Ländern zu Europas größtem Verkehrskongress. Goslar ist damit zumindest für einige Tage das Mekka des Verkehrsrechts. Parallelen zur islamischen Hadsch sind nicht zu übersehen:

1. Der Termin – letzte Januarwoche – ist auf Jahrhunderte festgelegt.
2. In Goslar muss man einfach gewesen sein.
3. Die gastgebende Stadt müht sich immer wieder redlich, der zunehmenden Nachfrage nach Unterkünften Herr zu werden. Nur die Jahreszeit scheint uns bislang vor der Errichtung von Zeltstädten bewahrt zu haben.

So begrüße ich das Stadtoberhaupt, Herrn Oberbürgermeister Dr. Hesse. Ich danke Ihnen und Ihren Mitarbeitern für die vielfältige Unterstützung, ohne die ein jährlicher Kongress mit relativ bescheidenen Organisationsstrukturen nicht auf die Beine zu stellen ist. Mit Ihnen begrüße ich – nachdem das Regierungspräsidium der Verwaltungsreform zum Opfer gefallen ist – Herrn Landrat Kopischke.

Über viele Jahre hinweg haben wir uns daran gewöhnt, dass alles größer, perfekter und aufwändiger wird. Nun endlich beginnen wir zu begreifen, dass manches auf Pump, das heißt, auf Kosten der Folgegeneration bestellt worden ist. Der Abschied von gewohnten Wohltaten und Gebräuchen fällt nur dann nicht schwer, wenn es die jeweils anderen trifft. So bleibt es nicht aus, dass nach Schuldigen gesucht wird: die Politiker, die das alles zugelassen und befördert haben; seltsamerweise aber auch die Politiker, die dies nun zugeben und notgedrungen ändern müssen. Einer von ihnen, der derzeit auch sonst sein Päckchen zu tragen hat, ist heute unter uns. Ich begrüße den Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen Dr. Manfred Stolpe. Herr Minister, in der langen Reihe der Plenarredner hat es immer wieder Politiker aus Bund und Ländern gegeben. Stets hat dabei ein Moment der Unsicherheit mitgespielt, sei es, dass eine Zusage gänzlich zurückgezogen wurde, sei

es, dass plötzliche Ereignisse ein Auftreten in Goslar verhinderten. Ein Plenarredner hätte nach Meinung der Opposition verhindert sein sollen, ein anderer kam erst in allerletzter Minute. Wie würde es anno 2004 ausgehen?

Ich will gern gestehen: So viele Befürchtungen wie dieses Jahr habe ich noch nicht um einen Plenarredner gehabt. Umso mehr freue ich mich, dass Sie heute unter uns sein können. Neben der Vorfreude auf Ihren Plenarvortrag gilt es zugleich auch Dank abzustatten, Dank für die finanzielle Unterstützung, die Ihr Haus seit Jahren dem Deutschen Verkehrsgerichtstag zuteil werden lässt.

In den vier Jahrzehnten seines Bestehens hat sich der Deutsche Verkehrsgerichtstag über den Rahmen eines reinen Justiztreffens zu einer Veranstaltung aller am Verkehrsrecht interessierten Berufsgruppen entwickelt. Gleichwohl ist es das Bestreben der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft, den engen Bezug zu Staatsanwälten und Richtern nicht nur zu pflegen, sondern weiter auszubauen. Deshalb freue ich mich besonders, dass aus der Residenz des Rechts der Präsident des Bundesgerichtshofes, Herr Professor Dr. Hirsch, und mit ihm eine stattliche Anzahl von Bundesrichtern und Bundesanwälten – einige von Ihnen als Arbeitskreisleiter und Referenten – unserer Einladung gefolgt sind.

Ferner begrüße ich aus der Landesjustiz die Präsidenten der Oberlandesgerichte Isermann aus Braunschweig, Kramer aus Oldenburg, Dr. Macke aus Brandenburg, Oltrogge aus Celle und Prof. Rixecker aus Saarbrücken sowie die Generalstaatsanwälte Dehn aus Braunschweig, Finger aus Oldenburg, Range aus Celle und Rex aus Schleswig.

Die Landesregierung Niedersachsen wird vertreten durch den Justizstaatssekretär Dr. Oehlerking. Seien Sie uns herzlich willkommen!

Seit Jahren sind drei Behörden dem Deutschen Verkehrsgerichtstag besonders verbunden. Ich begrüße Prof. Kunz, Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen, Prof. Ehlers, Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie – zugleich wiederum bewährter Arbeitskreisleiter – sowie den kommissarischen Leiter des Kraftfahrtbundesamtes, Herrn Vizepräsidenten Zinke.

Die uns befreundeten Vereine sind ebenfalls hochrangig vertreten. Ich begrüße Prof. Bandmann, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, Dr. Grosse, Präsident des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Präsident Hardt, Deutsche Verkehrswacht, Herrn Rechtsanwalt Kilger, Präsident des Deutschen Anwaltvereins, die Vizepräsidenten des ADAC Dr. Oehm und von Scheven sowie den Präsidenten des ACE, Herrn Rose.

Ein besonderer Gruß gilt wiederum den anwesenden Trägern der Goslar-Medaille, an ihrer Spitze unserem Ehrenpräsidenten, Herrn Generalbundesanwalt a. D. Prof. Dr. Rebmann.

Zu unseren ständigen und gern gesehenen Gästen gehören auch die Angehörigen der Presse. Über 60 angemeldete Journalisten werden, so hofft jedenfalls der Veranstalter, nicht nur über die spektakulären Schlaglichter, sondern auch über die intensiven Diskussionen und Beratungen der Arbeitskreise zum Wohle der Verkehrssicherheit und der Verkehrsteilnehmer berichten.

Dass es nun zum 42. Male aktuell Berichtenswertes geben wird, ist das Verdienst unseres bewährten Vorbereitungsausschusses unter der Leitung des neuen Präsidenten des Verkehrsgerichtstages, Prof. Dr. Friedrich Dencker aus Münster. Herr Prof. Dencker, wir danken Ihnen, dass sie das Amt des Präsidenten aus den Händen von Herrn Dr. Macke übernommen haben. Die Akademie erhofft sich durch Ihr Engagement neben einer Fortsetzung der bewährten Linie zugleich eine weitere Öffnung zur Wissenschaft, ohne die auch im Verkehrsrecht manche Diskussion nur an der Oberfläche bleibt. In einer Bergbaustadt wie Goslar mag der Wunsch erlaubt sein: Mögen Sie tief schürfen, Glück auf!

Schließlich danke ich unseren Sponsoren: neben dem bereits genannten Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem ADAC, der Firma Van Ameyde, dem Automobilclub Europa, dem Beck-Verlag, dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, dem Deutschen Anwaltverein, dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft und dem Vogel-Verlag.

Einer der Vorzüge eines jährlichen Kongresses ist seine Aktualität. Alles, was der verkehrsrechtlichen Praxis auf den Nägeln brennt, wird gesammelt, gesichtet, formatiert und durch die Arbeitskreisleiter und die Referenten der acht Arbeitskreise zur Diskussion und Beschlussfassung aufbereitet.

Darüber hinaus hat auch immer wieder die ein oder andere Bemerkung in den Eröffnungsansprachen Anstöße zum Nachdenken oder zu vertiefter Erörterung in einem Arbeitskreis gegeben. Als Beispiel sei hier das Thema „Unfallrisiko Kleintransporter“ in den Eröffnungsansprachen des 41. Verkehrsgerichtstages und im diesjährigen Arbeitskreis I genannt.

Das dort angeschnittene Thema Ladungssicherheit verdient auch im weiteren Umfang unsere Aufmerksamkeit. Zu den gewohnten Ursachen von Verkehrsstörungen im morgendlichen Berufsverkehr, wie hohes Verkehrsaufkommen, Baustellen, Unfälle oder Witterungseinflüsse gesellt sich seit geraumer Zeit eine neue Stau- und Unfallursache: Die aufgrund mangelnder Sicherung verlorene Ladung.

Mittlerweile ähneln unsere morgendlichen Verkehrsnachrichten – von den Preisangaben abgesehen – immer mehr den Anzeigen gut sortierter Baumärkte: Werkzeuge, Hölzer aller Art, Steine, Dachziegel, Zementsäcke, Leitern, kürzlich sogar ein Polstersofa – in ihrer Vielfalt häufig nur als Gegen-

stände auf der Fahrbahn zu beschreiben – zeugen von einer mehr als flüchtigen Beladung und Sicherung vor Arbeitsbeginn.

Verkehrskontrollen und Unfallstatistiken bestätigen das Szenarium: Bei Kontrollen fielen etwa zwei von drei Lastkraftwagen durch unzureichende oder gar nicht gesicherte Ladung auf. So verwundert es nicht, dass rund 13 Prozent der Nutzfahrzeug-Unfälle auf Ladungsmängel zurückgeführt werden. Allein die Versicherungsschäden werden mit etwa 270 Millionen Euro jährlich beziffert. Abhilfe tut also dringend Not. Das gilt umso mehr, als der Berechnungsmodus der Lkw-Maut nach Gewichtsklassen zu immer leichteren Aufbauten verleitet, eine Sicherung leichteren Ladegutes durch stabile Bordwände somit immer weniger gewährleistet ist.

Das Thema Sparen lenkt auf ein Problem ganz anderer Art: die Qualität der Blutalkoholbestimmungen in Deutschland. Sie alle wissen, dass die 1,1-Pro-millegrenze der absoluten Fahrunsicherheit nach §§ 315 c, 316 StGB vom Bundesgerichtshof nach wissenschaftlichen Erkenntnissen und unter Berücksichtigung des Zweifelsatzes festgesetzt worden ist. Wesentliche Voraussetzung für diese Rechtsprechung war die nach den Richtlinien des Bundesgesundheitsamtes durchgeführte und durch Ringversuche gewährleistete Qualität der Blutalkoholbestimmung. Das einschlägige Verfahren gehört zu den standardisierten Messmethoden, für die der Bundesgerichtshof dem Richter Erleichterung in der Beweisaufnahme und in der Urteilsbegründung zugebilligt hat. Diese Marscherleichterung ist Ausdruck des Vertrauens in die Sicherheit im Regelfall. Das Vertrauen der Justiz korrespondiert mit dem Vertrauen der Beschuldigten und ihrer Rechtsvertreter und entlastet damit den privaten Geldbeutel wie die öffentlichen Kassen gleichermaßen.

Nun drohen Sparzwänge, dieses Vertrauen nachhaltig zu untergraben. Um geringfügiger Einsparungen willen werden private Institutionen ohne Rücksicht auf Qualitätskriterien mit der Blutalkoholbestimmung beauftragt. Auch wenn deren Resultate nicht von vornherein und pauschal disqualifiziert werden sollen: Erste Erfahrungen belegen, dass eine Vergabepaxis unter dem Diktat leerer Kassen die Vertrauensgrundlage beschädigt und Verwaltung wie Justiz mit Folgewirkungen belastet, die den vermeintlichen finanziellen Vorteil der öffentlichen Hand schnell zunichte machen.

Die Verdrängung der etablierten rechtsmedizinischen Institute begegnet nicht nur aus Gründen der Qualität und Rechtssicherheit, sondern auch unter Aspekten der wissenschaftlichen Forschung und Lehre erheblichen Vorbehalten. Die gesamtstaatliche Verantwortung erfordert, die Rechtsmedizin nicht der Mittel zu berauben, die sie für ihre vielfältigen Aufgaben von Opferbegutachtung bis zur Ermittlung der Todesursachen benötigt. Die Justiz sieht mit großer Sorge, dass die Schließung und Zusammenlegung rechtsmedizi-

nischer Institute nicht ohne Einfluss bleibt auf die Zahl der Obduktionen und damit auf die Aufhellung des Dunkelfeldes bei den Tötungsdelikten sowie auf die Qualität der Leichenschau. Die Vorstellung, mit der Reanimation eines Unfallopfers werde erst im Bestattungsinstitut begonnen, ist nach einer kürzlichen Meldung aus dem Bonner Raum jedenfalls keine reine Theorie.

Doch nun zurück zu den Lebenden und zum Verkehrsgerichtstag in Goslar: Ich wünsche allen Teilnehmern, den Arbeitskreisleitern, den Betreuern und den Referenten einen erfolgreichen Tagungsverlauf und viele kollegiale Begegnungen am Rande des 42. Verkehrsgerichtstages.

Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages

**Prof. Dr. Friedrich Dencker, Universität Münster,
Institut für Kriminalwissenschaften, Münster**

Der langjährige Präsident des Verkehrsgerichtstages, Richard Spiegel, hat in der Eröffnungsansprache zu einem früheren Verkehrsgerichtstag gesagt: „Jede Verkehrsvorschrift ist erfahrungsgemäß nur so viel wert, wie sie überwacht wird.“ Ich möchte an diesen Satz anknüpfend auf aktuelle Entwicklungen eingehen, die nicht nur – aber auch – das Verkehrsrecht betreffen.

Der französische Innenminister Sarkozy hat sich Zeitungsmeldungen zufolge an dieser Einsicht orientiert, um gegen Tempo- und Alkoholsünder auf Frankreichs Straßen anzugehen. Einer Zeitungsmeldung aus dem vergangenen Jahr zufolge haben die verschärften repressiven Maßnahmen in den ersten drei Monaten die Zahl der Verkehrstoten um 30 % reduziert. Eine uneingeschränkt erfreuliche Meldung, möchte man meinen. Indes lohnt es sich, die Zeitungsmeldung genauer zu betrachten. In ihr heißt es, der Minister habe sich mit seinem energischen Kampf gegen Straßenrowdies unbeliebt gemacht. Durch die repressiven Maßnahmen des Innenministeriums sei die Zahl der Verkehrsunfälle spürbar zurückgegangen – begrüßte nicht etwa, nein, beklagte vielmehr der Präsident der Vereinigung der Karosseriebauer im französischen Kfz-Mechanikerverband.

Eine solche Sicht der Entwicklung wirkt spontan eher überraschend. Sie zeigt aber lediglich in etwas unerwarteter Weise, dass offenbar auch positive Maßnahmen negative Kehrseiten haben. Es gibt kaum etwas kostenlos. Das ist eine alte Weisheit, wie sie etwa in dem Volksspruch festgehalten ist, kostenlos sei nur der Tod.

Die Kosten werden vielfach ausgeblendet, wenn über wünschenswerte Maßnahmen diskutiert wird, vor allem, wenn am Ende von Gesetzentwürfen zu den Kosten Stellung genommen wird. Wenn dort verniedlichend die Rede davon ist, das Gesetz führe zu keinen zusätzlichen Kosten oder zu nicht nennenswerten, so liegt dem ein ganz enger rein etatistischer Kostenbegriff zugrunde. Geht man von einem weiteren, nicht unbedingt nur finanziellen Kostenbegriff aus, sehen die Dinge vielfach ganz anders aus. Auf einige solcher verdrängter Kosten als Folge von Gesetzen und Gesetzentwürfen,

aber auch von Einzelentscheidungen will ich kurz eingehen, soweit sie den Bereich des Verkehrs und des Verkehrsrechts betreffen.

So könnte ich mir vorstellen, dass die härtere Gangart des französischen Innenministers nicht nur bei den Karosseriebauern Kosten durch Umsatzverluste verursacht hat, und natürlich bei den Verkehrsrowdies. Kosten dürften sicher auch bei Polizei und Justiz durch Zusatzarbeit angefallen sein – solche Maßnahmen kosten nun einmal zusätzliche Arbeit. Die Intensivierung polizeilicher Kontrollen ist jedenfalls nicht zugleich zu haben mit dem Abbau von Personal bei Polizei und Justiz.

Umgekehrt heißt das aber auch: Baut man dort Personal ab, so programmiert man einen Zuwachs all der Unfälle und Verkehrsoffer vor, die auf entsprechend vermehrten Normverstößen beruhen. Diese einfache Gleichung in Erinnerung zu rufen, ist vielleicht nicht genehm, aber nötig in einer Zeit, in der Vokabeln wie „Bürokratieabbau“, „Verschlankung des Staatsapparates“ oder – schlichter und ehrlicher – Personalabbau und Sparen die öffentliche Diskussion bestimmen.

Ich kann das etwas konkreter verdeutlichen. Ein langjähriger Teilnehmer dieser Veranstaltung, Polizeibeamter, zeigt sich in einem Brief erfreut über die Behandlung wichtiger Themenfelder aus dem Lkw-Bereich in den Arbeitskreisen I und II. Ich zitiere aus seinem Brief:

Seine Dienststelle habe aufgrund entsprechender Verdachtslagen eine Vielzahl von Betrieben intensiv überprüft und dabei die Arbeitszeitbilder des betroffenen Fahrpersonals, aber auch Dispositionsabläufe und Verantwortungsstrukturen in den Betrieben ermittelt, was jeweils zu umfangreichen strafrechtlichen und ordnungsrechtlichen Ermittlungsverfahren geführt habe. Wörtlich: „Erschreckend ist hierbei die niedere Hemmschwelle der Fahrer, durch Betätigung hoch entwickelter technischer Manipulationseinrichtungen die Aufzeichnungen zu verfälschen oder aber durch unzulässigen falschen Namenseintrag in die Diagrammscheibe Urkundsdelikte zu begehen. Im Regelfalle werden diese Taten durch Unternehmensverantwortliche gefordert oder zumindest gedeckt. Derartige Tathandlungen, ergänzt durch unzulässige Vernichtung von Arbeitszeitnachweisen und unbefugten Eingriff in die versiegelten Aufzeichnungssysteme, aber auch in das Regelsystem des automatischen Geschwindigkeitsbegrenzers, sind Indikatoren für eine viel zu geringe Kontrolldichte und Kontrollqualität. Fälschungshandlungen dieser Güte werden leider nach unseren Erfahrungen bei Betriebskontrollen der Aufsichtsbehörden nicht, bei Verkehrskontrollen von Vollzugsbehörden äußerst selten erkannt.“ Der Schreiber teilt sodann bedauernd mit, dass das zuständige Bundesland im Zuge der aktuellen Verwaltungsreformen genau jene anerkannt erfolgreichen, hoch spezialisierten Dienststellen schwäche bzw.

ganz auflöse, die mit der entsprechenden Kontrollqualität arbeiteten. „Inso- weit zieht die Politik wohl am gleichen Strang wie die Initiatoren des Ver- kehrsgerichtstages, aber eben m.E. in eine andere Richtung.“

Der Zusammenhang zwischen Kontrolldichte und Verkehrssicherheit ist nun so einfach und nachvollziehbar, dass es sich kaum lohnt, dazu mehr zu äußern als vielleicht abschließend den Appell an die Politiker: Sie sollten nicht nach Art billiger Werbespots vorgeben, es sei etwas kostenfrei zu haben – die Kosten von Kostendämpfungsprogrammen sollten nicht verschwiegen, ver- dunkelt oder verniedlicht werden.

Das zu fordern, sehe ich besonderen Anlass, soweit es um den Bereich geht, auf den ich etwas ausführlicher eingehen will, den der Gerichtsbarkeit. Der Gesetzgeber hat mit der Schuldrechtsreform und dem Schadens- rechtsänderungsgesetz allerlei Probleme geschaffen, die in der Praxis von Handel, Versicherern, Verbraucherverbänden, von Anwaltschaft und Gerich- ten erst einmal bewältigt werden müssen. Die Arbeitskreise V und VI werden sich mit Teilaspekten dessen zu beschäftigen haben, die besonders wichtige Themen betreffen. Was geschieht da eigentlich?

Der Gesetzgeber ändert Regeln, mit denen vorgezeichnet wird, wie bestimmte Interessenkonflikte inhaltlich zu lösen seien, Konflikte zwischen Käufer und Verkäufer, Schädiger und Geschädigtem usw. Letztlich um nichts anderes als um die genauere Bestimmung solcher Konfliktlösungslinien geht es im Übrigen beim Thema des Arbeitskreises IV – welche Regeln gelten für den Konflikt zwischen dem Interesse am Erhalt der Fahrerlaubnis auch der straffällig Gewordenen und denjenigen in dem Arbeitskreis genauer zu betrachtender staatlicher Interventionsbedürfnisse? Stets geht es um Kon- fliktheregelungen.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, einen Konflikt auszutragen. An einem Ende einer Skala von höchst erwünscht bis höchst unerwünscht steht eine friedliche Einigung der Konfliktparteien untereinander, am anderen Ende der Einsatz von Gewalt oder gar Waffen. Unfriedliche Entscheidungen von Kon- flikten sind besonders im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr ein Ereig- nis, das möglichst selten geschehen sollte, ganz gleichgültig, ob es eine gewaltsame Erzwingung der Vorfahrt betrifft, das Bedrohen desjenigen Fahrers mit der Pistole, der einen so lange am Überholen gehindert hat, oder die Auseinandersetzung über den Kauf eines gebrauchten Fahrzeuges, bei dem der Käufer sich als Opfer eines Betrugses fühlt.

Wir haben eine – alles in allem – recht erfolgreiche Tradition friedlicher Kon- fliktheregelung entwickelt und ihr Kernstück ist bislang unser Justizsystem. Auch dort, wo es nicht zu Gerichtsverfahren kommt, auch dort, wo – etwa in Schiedsgerichten oder Vermittlungsverfahren anderer Art – ein Weg an den

Gerichten vorbei gesucht wird, ist das Wissen um ihre Existenz und sind ihre Entscheidungen maßgebliche Basis für die friedliche Bereinigung von Konflikten.

An eben diesem erprobten Institut für eine friedliche Konfliktbeilegung wird neuerdings in immer kürzeren Abständen und mit einer beängstigenden Bedenkenlosigkeit von Seiten der Politik, besonders auch des Gesetzgebers, eine sozusagen ständige, stets stückweise betriebene Abbrucharbeit vorgenommen.

So ist z.B. gerade erst durch die sogenannte ZPO-Reform in Zivilsachen die Berufung weitgehend und folgerichtig die Revision zum Bundesgerichtshof als reguläres Rechtsmittel fast ganz abgeschafft worden. Letzteres gilt jedenfalls dann, wenn die Zivilsenate des Bundesgerichtshofs die Zulassungsvoraussetzungen ebenso restriktiv handhaben, wie bisher die Oberlandesgerichte die Zulassung der Rechtsbeschwerde gegen die Urteile der Amtsgerichte bei geringeren Ordnungswidrigkeiten.

Mich beunruhigt etwa die nach ersten Urteilen zu dieser neuen Prozessrechtslage sich abzeichnende Regelpraxis, nach der ein einzelner Richter, sei er auch erst im zweiten Berufsjahr tätig, praktisch letztinstanzlich darüber entscheidet, ob das Schmerzensgeld, das einem bei einem Unfall Schwerverletzten zusteht, 30.000, 40.000 oder 50.000 € betragen soll. Weiterhin halte ich es bereits für schwer verantwortbar, dass eben ein solcher Einzelrichter der einzige reguläre Spruchkörper ist, der die Beweiswürdigung bei einem komplizierten Verkehrsunfall vornimmt, nicht beraten durch andere Mitrichter, nicht wirklich kontrolliert durch eine Berufungsinstanz, und das auch bei Unfallsachen, an deren Regulierung Existenzen hängen.

Noch bevor aber die Konsequenzen dieser drastischen Beschneidung des bürgerlichen Rechtsschutzes überhaupt voll sichtbar und forensisch recht verarbeitet sind, gibt es im Gesetzgebungsverfahren drei verschiedene Gesetzentwürfe, je einen von Regierung, Bundesrat und der größten Oppositionspartei, die in einem Punkt konvergieren: in dem Bestreben nämlich, diesem einen, einzigen Zivilrichter auch diese Arbeit noch mehr oder minder abzunehmen, mit der Folge, dass Beweisaufnahme oder -würdigung oder beides im Zivilprozess dann weitgehend nicht mehr stattfinden, wenn über dieselbe Sache – was immer das sei – bereits ein gerichtliches Urteil als Strafurteil oder Urteil in einer Ordnungswidrigkeitensache ergangen ist.

Die Überschriften zu zweien der Entwürfe enthalten das Wort „Beschleunigung“, die dritte spricht von „Modernisierung“ der Justiz. Zu befürchten ist, dass von einer Beschleunigung der Justiz jedenfalls in Strafsachen nicht wird die Rede sein können, weil nunmehr der Kampf um die Details der Tatsachen dort eine ganz andere Brisanz erhält als bisher. Von Justizmodernisierung in

diesem Zusammenhang zu sprechen, ist deswegen besonders apart, weil eben ein solches Modell der Bindung der Zivilgerichte an die Feststellungen der Strafgerichte im 19. Jahrhundert verworfen wurde. Dies geschah nach gründlichen Beratungen – die gab es damals noch vor wichtigen Gesetzen – bei der Schöpfung der ZPO. Selbst wenn aber das Ziel der Beschleunigung der Justiz alles in allem erreicht werden würde, geschähe dies im Wesentlichen schlicht dadurch, dass man zukünftig mit dem Verdächtigen, schlicht gesprochen, „kurzen Prozess“ macht. So soll nach einem Entwurf z.B. der normale Angeklagte einer Straßenverkehrsgefährdung, eines unerlaubten Entfernens vom Unfallort oder einer Trunkenheitsfahrt praktisch kein Rechtsmittel mehr gegen eine Verurteilung durch den Amtsrichter haben; die so genannte Annahmberufung soll für alle Fälle gelten, in denen die Sanktion nicht höher ist als 90 Tagessätze Geldstrafe und eine Fahrerlaubnisperre von 9 Monaten. Die Revision soll in solchen Fällen ganz abgeschafft werden. Im Übrigen soll gegen die Urteile der Amtsgerichte in Strafsachen nach zweien der Entwürfe nur noch wahlweise entweder Berufung oder Revision als Rechtsmittel ergriffen werden können. Das Gutachten über die Effektivität des bisherigen Rechtsmittelsystems in Strafsachen durch das Max-Planck-Institut wird offenbar schlicht nicht zur Kenntnis genommen.

Einer der beteiligten Rechtspolitiker schließt seine Bemerkungen zu einem dieser Entwürfe mit der Bemerkung ab, „das allgemein akzeptierte Bemühen um die Effektivität staatlichen Handelns“ konkretisiere „sich auf dem Gebiet der Justiz in der Beschleunigung gerichtlicher Verfahren“, und: „diesem Ziel kann und darf sich keiner entziehen. Reflexhafte Abwehr zur Sicherung des »verfahrensmäßigen Besitzstands« ist auch an dieser Stelle unangebracht und ohne Perspektive.“

Das ist sprachlich deutlich genug und macht Freude. Es ermutigt geradezu zur aktiven Beteiligung des Bürgers an der Fortbildung des Rechts. Jeder Versuch, Bedenken gegen solche Vorhaben zu äußern, wird zielsicher vorab etikettiert - es handelt sich um „reflexhafte Abwehr“.

Nun denn, ich habe auch einen Reflex bei unseren Rechtspolitikern entdeckt: Bei jedem neuen Anlauf zum weiteren Absenken bisheriger Rechtsschutzstandards wird die Angabe des Ziels (Beschleunigung, Effektivität, Modernisierung) reflexhaft verbunden mit dem Zusatz „unter Wahrung der rechtsstaatlichen Qualität“ o.ä. So benennen zwei der Entwürfe ihre Ziele mit der Beschleunigung und Straffung der „Gerichtsverfahren ohne Beeinträchtigung der Wahrheitsfindung und der berechtigten rechtsstaatlichen Interessen der Bürger“ bzw. „unter Wahrung rechtsstaatlicher Erfordernisse“; dem dritten geht es darum, Gerichtsverfahren „zu vereinfachen, effektiver und flexibler zu gestalten, ohne rechtsstaatliche Standards zu beeinträchtigen.“ So viel zum Reflexhaften.

Dieser politischen Lyrik entspricht es, wenn es zum Punkt „Kosten“ inhaltlich übereinstimmend heißt, Kosten seien „nicht zu erwarten“ bzw. die Maßnahmen würden „sich kostenmindernd auswirken“. Das kann allenfalls richtig sein, wenn man einen ganz engen Kostenbegriff zugrunde legt. Betrachtet man als Kosten hingegen auch die Verluste an Rechtsstaatlichkeit und Rechtsschutzstandard, so kommt der routinierte Spruch, das alles geschehe unter „Wahrung rechtsstaatlicher Erfordernisse“ bzw., „ohne rechtsstaatliche Standards zu beeinträchtigen“, dem Versprechen gleich, den Bürger zwar zu waschen, ihn aber nicht nass zu machen.

Nochmals: Es gibt nichts kostenlos, schon gar nicht den Abbau an justiziellem Rechtsschutz. Nun gibt es freilich – leider – einen bedeutsamen Unterschied zwischen realen Bauwerken und sozialen Konstruktionen. Würde die öffentliche Hand beim Bau eines Gerichtsgebäudes oder einer Brücke im Zuge eines Kostendämpfungsprogramms etwa die vom Statiker errechneten Mengen an benötigten Stahlbeton deutlich unterschreiten, käme es über kurz oder lang zum sichtbaren und greifbaren Unglück, zum Zusammensturz des betreffenden Bauwerks. Bei sozialen Konstruktionen geht das nicht so schnell, nicht so dramatisch und, vor allem, nicht so eindeutig auf bestimmte Verantwortlichkeiten rückführbar. Solche Konstruktionen und Systeme verkümmern weniger spektakulär und allmählich. Irgendwann aber wird unübersehbar, dass und wenn etwas nicht mehr funktioniert. Nach dem Schock der Pisastudie – ich fürchte, manche haben ihn schon wieder aus den Gliedern geschüttelt – wagt jedenfalls kein Politiker mehr zu behaupten, die Vernachlässigung des Schul- und Bildungssystems sei – etwa – „unter Wahrung pädagogischer Erfordernisse“ oder „ohne Beeinträchtigung der Ausbildung und der berechtigten Interesse der Bürger an qualifizierten Ausgebildeten“ der verschiedenen Ausbildungszweige geschehen. Es ist auch allgemein bewusst geworden, dass der Ausbildungsstandard der Bevölkerung ein wichtiger Standortfaktor für den vielberufenen Standort Deutschland ist.

Nichts anderes gilt letztlich für das funktionierende Justizsystem – es ist wichtig nicht nur für das Rechtssicherheitsgefühl der Bürger, es ist auch ein wesentlicher Standortfaktor. Die Konflikte werden nicht verschwinden, wenn man den Konfliktlösungsmechanismus Justiz abbaut. Verändern wird sich jedoch die Art der Konfliktregulierung, und das sicher nicht zum Besseren.

Zum Thema Reduzierung der Kosten der Justiz im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr hat ein Arbeitskreis des letztjährigen Verkehrsgerichtstages in erstaunlicher Einhelligkeit Empfehlungen für die allgemeine Einführung von Unfalldatenschreibern (UDS) erarbeitet. Auch eine solche gesetzgeberische Maßnahme wäre natürlich nicht kostenfrei. Die – relativ geringen – Kosten, die bei der Einführung einer allgemeinen UDS-Pflicht zusätzlich beim Erwerb des neuen Kfz anfielen, wären indes offen ausgewiesen, sie würden den

Staatshaushalt nicht belasten, und sie würden, was Recht und Gerechtigkeit betrifft, nicht nur zu einer erheblichen Entlastung des Justizsystems führen, nicht nur zu Vereinfachung und Effektivität der Gerichtsverfahren, sondern auch zu einer deutlich erhöhten Richtigkeitsgewähr für die Entscheidungen im Einzelfall, gehe es um gerichtliche oder – wie zu wünschen und dann auch in den meisten Fällen zu erwarten – außergerichtliche.

Sehr geehrter Herr Minister Stolpe, Sie sehen, ich nutze Ihre Anwesenheit schamlos dafür aus, ein Anliegen des Verkehrsgerichtstages in Erinnerung zu rufen, ein Anliegen im übrigen, das mir deutlich wichtiger erscheint, als die Sache mit dem „Führerschein ab 17“, die so erstaunlich viel öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat. Aber wann hat man auch schon einmal den verantwortlichen Minister so vor sich, dass er sich einem solchen Appell – jedenfalls akustisch – nicht entziehen kann. Wir freuen uns, dass Sie zu uns gekommen sind und sind Ihnen dankbar dafür.

Bitte erlauben Sie mir noch einen kurzen Satz zu unserem Arbeitskreis VII über die „Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren - Citymaut, Autobahngebühren und mehr?“ Dieser Arbeitskreis ist nicht eingerichtet worden, um Sie mit den Stichwörtern „Maut“ und „Autobahngebühr“ zu ärgern. Der Vorbereitungsausschuss hat dieses Thema nach dem publizistischem Erfolg der Londoner-City-Maut für wichtig genug gehalten. Das geschah zu einer Zeit, als der Name „Toll Collect“ außerhalb Ihres Ministeriums nur ganz wenigen Leuten geläufig war. Ich darf Sie jetzt bitten zu Ihrem Vortrag über „Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert – eine nationale und europäische Aufgabe“.

Plenarvortrag:

Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert – eine nationale und europäische Aufgabe

Dr. h.c. Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen, Berlin

Sehr geehrte Herren Präsidenten, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte mich ganz herzlich für die Einladung bedanken.

Da schwingt auch ein subjektiver Faktor stark mit: Ich bin das erste Mal in meinem Leben in der Kaiserpfalz. Ich wusste natürlich von klein auf, dass es sie gibt. Aber ich war teilungsbedingt verhindert, hierher zu kommen. Und danach war ich 12 Jahre als Vorarbeiter in einem schwierigen ostdeutschen Land eingesetzt und habe mich darum gekümmert, dass wir ca. 33 bis 34 Industriestandorte halten konnten. Ich habe auch ein paar Niederlagen dabei hinnehmen müssen. Jedenfalls fand ich nicht die Zeit, einmal über den Harz hierher nach Goslar zu kommen. Jetzt bin ich hier und sehr beeindruckt, was nicht so oft passiert.

Der heutige Besuch ist für mich eine willkommene Gelegenheit, dem Deutschen Verkehrsgerichtstag meinen Dank und meine Anerkennung auszusprechen. Ihre Arbeit, die ich schon seit Jahren verfolge, ist mir in den letzten Monaten besonders wichtig geworden. Mich beeindruckt, wie dicht Sie an den Themen sind und gleichzeitig stets ein Stück weiter denken. Und so besteht kein Zweifel daran, dass heute in unseren beiden Dienstsitzen in Berlin und Bonn eigentlich nicht viel passieren wird, denn die wichtigen Leute haben sich alle hier versammelt. Das zeigt, dass die Arbeit des Verkehrsgerichtstages für uns unverzichtbar ist.

Sie haben mir ein Thema vorgeschlagen, über das man normalerweise zwei bis drei Stunden reden müsste. Das werde ich nicht tun, aber ich will Ihnen gerne von meinen wichtigsten Erfahrungen der letzten 15 Monate berichten. Zu diesen Erfahrungen gehört, dass Verkehrspolitik heutzutage keine nationale Politik mehr sein kann.

Wir werden bei allem, was wir uns in Deutschland vornehmen, immer darauf achten müssen, dass wir in einem festen europäischen Verbund sind. Wir werden uns an den Notwendigkeiten und Möglichkeiten orientieren müssen, die es in Europa gibt. Wir werden allerdings unsere deutschen Vorstellungen offensiver in die europäische Verkehrspolitik einbringen müssen. Kleinere und

zum Teil sehr viel kleinere Mitgliedstaaten der EU sind da sehr viel heftiger unterwegs als wir. Vielleicht sollten wir auch in diesem Zusammenhang stärker auf Ihre Erfahrungen und Ihre Erwartungen setzen.

Mobilität ist ein unverzichtbarer Entwicklungsfaktor unserer Gesellschaft und dies gerade für ein Export- und Transitland wie Deutschland. Es ist geradezu eine Überlebensnotwendigkeit, diese Mobilität zu gewährleisten.

Ganz vorsichtige Zahlen sagen einen Zuwachs von 64 % im Güterverkehr und 25 % im Personenverkehr in den kommenden Jahren voraus. Und dabei sind die Daten, die sich aus der Osterweiterung der Europäischen Union ergeben, noch gar nicht sicher vorherzusagen. Natürlich wissen wir, dass es beim Verkehrswachstum nicht gleich einen ganz großen Anstieg geben wird. Natürlich wissen wir, dass die Wirtschaftskraft in den Beitrittsländern zurzeit noch relativ schwach ist. Aber man muss zehn Jahre weiter denken. Verkehrspolitik heißt, *mindestens* zehn Jahre weiter zu denken. Ich gehe davon aus, dass das Verkehrswachstum noch eine ganz entscheidende Rolle spielen wird. Wir werden uns darauf einzurichten haben. Zu berücksichtigen sind die Verkehrswege, die Straßen, die Schienen, die Binnenwasserwege, auch die Seeschifffahrt, die Luftfahrt, die entscheidend dazu beitragen, dass es zu einem wirtschaftlichen, zu einem kulturellen und auch zu einem sozialen Austausch der Länder kommen kann.

Die Verkehrswege haben die Mobilität zu gewährleisten, sie haben einen hohen Beitrag zu leisten für Wachstum und für Beschäftigung. Und man soll auch nicht unterschätzen, welche Bedeutung die Mobilität für die individuellen Freiräume und Entwicklungsmöglichkeiten der Menschen hat. Natürlich ist zu beachten, dass Mobilität nicht nur vom Straßen- oder vom Schienenwegebau und dem weiteren Ausbau der Wasserwege, der Seehäfen und der Flughäfen abhängt, sondern dass wir uns mehr und mehr darauf einstellen müssen, die Verkehrsträger miteinander zu vernetzen. Die Möglichkeiten der Integration müssen wir stärker nutzen. Vorsichtige Schätzungen besagen, dass durch den optimalen Einsatz von Verkehrsleittechnik bis zu 25 % zusätzlicher Mobilitätskapazitäten erschlossen werden können.

Aber Mobilität muss auch *sicher* sein. Mobilität ohne Sicherheit ist inakzeptabel. Und die Verkehrssicherheitsarbeit gehört deshalb auch zu den wichtigsten Anliegen der Verkehrspolitik. Sie ist allerdings eine Aufgabe, die man nun wirklich nicht allein durch Gesetze, durch Administration oder durch politische Ansprachen lösen kann. Dazu braucht es Partner, die sich einschalten, die mitdenken, die vordenken, die notfalls Druck machen, wenn die Politik mit ihren Maßnahmen nicht richtig vorankommt. Deshalb bin ich froh und dankbar, dass wir mit dem Verkehrsgerichtstag eine Institution haben, die der Politik Hilfestellung, aber auch Anstöße für die Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts gibt.

Die Politik verdankt den Deutschen Verkehrsgerichtstagen viele wichtige Anregungen und Vorschläge. Beispielhaft ist hier Ihr Drängen darauf zu nennen, den Gefahrengrenzwert in § 24a StVG auf 0,5 Promille zu senken. Aber auch die Zulassung der Atemkoholanalyse war ein wichtiger Anstoß, der ebenfalls in staatliches Handeln umgesetzt wurde. Der Erfolg gibt uns recht: Unfälle unter Alkoholeinwirkung sind in den letzten Jahren spürbar zurückgegangen. Man muss es schlicht sagen: Hier haben die gesetzlichen Maßnahmen eine ganz entscheidende Rolle gespielt.

Ein weiteres Beispiel ist ganz aktuell: Wir werden in zwei Monaten Änderungen von Vorschriften in Kraft setzen, die den Straßenverkehr und die Personenbeförderung betreffen. Auch das geht auf Forderungen des Verkehrsgerichtstages zurück. Rechtsverstöße im Lkw- und im Reisebusverkehr werden rechtzeitig zur Reisesaison schärfer sanktioniert. Gerade im Reisebusverkehr ist das ein aktuelles Anliegen, wie die letzten schrecklichen Unfälle gezeigt haben. Der unmittelbare tragische Anschauungsunterricht, den ich mit den Kollegen aus unserem Ministerium erlebt habe, ist eine massive Motivation und zugleich eine Bestätigung der Ermahnungen, die auch von Ihnen in diesem Feld gekommen sind. Ich bin der Meinung, dass wir mit dem Bus einerseits ein außerordentlich sicheres Verkehrsmittel haben, dass wir andererseits aber auch wirklich alles tun müssen, um diese Einschätzung halten zu können. Unter anderem geht es um die Idee eines Gütesiegels. Die stammt gar nicht von uns, sie kommt von den Verbänden. Wir versuchen dies zu unterstützen, denn ein solches Siegel könnte erheblich dazu beitragen, dass auch aus der Wirtschaft heraus größere Anstrengungen für mehr Sicherheit unternommen werden. Der Wettbewerb der Busunternehmen ist zweifellos hart, doch Fragen der Sicherheit und des Schutzes der Menschen, die sich dem Bus anvertrauen, sind vorrangig.

Wir haben ein anderes Thema, das auch auf Ihrer Tagesordnung ist und das uns sehr beschäftigt. Es geht um die Frage der Kleintransporter und die bittere Realität, dass sie in einem ganz erheblichen Maße in Unfälle verwickelt sind. Beladene Kleintransporter entwickeln selbst bei gesicherter Ladung ein Fahrverhalten, das man nicht erwartet. Hier ist ein Gefährdungspotenzial, das viele Nutzer unterschätzen, insbesondere Nutzer, die kurzfristig ein solches Fahrzeug beschaffen, um z. B. umzuziehen oder Großmutter's Klavier zu holen. Diese Fahrer geraten in Situationen, die verheerende Folgen haben können. Bei der Unfallanalyse gibt es im Augenblick noch unterschiedliche Ansichten, so dass wir eine detaillierte wissenschaftliche Analyse in Auftrag gegeben haben. Wir rechnen demnächst mit einem Ergebnis und werden dann mit den Ländern, mit den Fachleuten und, wie ich hoffe, auch mit Ihnen über Schlussfolgerungen sprechen. Ich setze auch darauf, dass die Tagung bereits Impulse geben wird, in welche Richtung man sich bewegen sollte.

Bussicherheit und die Sicherheit bei der Nutzung von Kleintransportern sind für uns jedenfalls Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit. Ich bin dankbar, dass Sie in beiden Feldern wieder einmal Schrittmacher sind. Ich bin gespannt, was Sie uns dazu noch sagen werden.

Dass die Einigung Europas im Bereich der Mobilität und des Verkehrs auch eine Menge von Fragen aufwirft und Probleme mit sich bringt, ist Ihnen vertraut. Dabei gilt es immer wieder, das europäische Recht zu achten und zu gestalten. Harmonisierung von verhaltensrechtlichen Vorschriften ist eine spannende Herausforderung, aber auch kein leichtes Unterfangen, denn allzu häufig zeigt sich, dass die Mitgliedstaaten sehr unterschiedliche Sicherheitsphilosophien verfolgen. Doch gute Beispiele zeigen, dass die Mühe sich lohnt. Es ist gelungen, mit der Gurtrichtlinie das in Deutschland bereits bestehende hohe Sicherheitsniveau europaweit festzuschreiben. Gleichwohl können wir uns noch überhaupt nicht zufrieden geben, denn diese Richtlinie soll ja besonders Kinder bei der Mitfahrt in den Autos schützen. Tatsache ist aber, dass auch im letzten Jahr europaweit noch einmal die Zahl der getöteten Kinder im Pkw zugenommen hat. Wir können bei den allgemeinen Zahlen immer wieder sagen, es verbessert sich, die Zahl der Verkehrstoten verringert sich. Aber da ist ein Teilbereich, bei dem ganz offenbar nachgefasst werden muss und bei dem wir uns in unserer Arbeit gefordert fühlen.

Mit Verkehrssicherheit, man kann schon fast sagen mit Menschenrechten, hat die Frage des Wochenendfahrverbotes zu tun.

Da haben wir eine schwierige Front zu halten, weil die zentrale Lage Deutschlands es mit sich bringt, dass alle möglichst rund um die Uhr durch Deutschland durchfahren wollen und unser Wochenendfahrverbot als eine grobe Störung und wirtschaftliche Behinderung ansehen. Wir haben vor wenigen Wochen ein Gefecht gewonnen. Einige gute Freunde aus der Nachbarschaft haben uns dabei unterstützt - manche sogar gegen eigene Überzeugung. Dafür gibt es ja Gott sei Dank auch immer Kompensationsmöglichkeiten in Europa. Ich bin mir ganz sicher, dass diese Frage uns weiter beschäftigen wird.

Meine Damen und Herren!

Die verschiedenen Herausforderungen, denen wir in Europa nicht zuletzt auch im juristischen Bereich begegnen, dürfen aber den Blick auf das nicht verdecken, was Europa jetzt bedeutet. Was hätte man vor 15 Jahren für Vorstellungen gehabt, wenn man gefragt worden wäre, was Europa ist und was Europa werden kann. Jetzt sind wir an einem Punkt, wo Europa wirklich zusammen kommt und wichtige europäische Länder unserem Verbund der Europäischen Union beitreten. Die Erwartungen sind groß, und auch die Unsicherheiten sind groß. 25 Mitgliedstaaten, etwa 450 Millionen Menschen, sind

eine riesige Herausforderung. Ich glaube, wir können sie bewältigen. Und wir können sie am besten bewältigen, wenn wir das nicht nur in allgemeinen Redensarten beschwören, sondern wenn wir uns in den einzelnen Feldern zusammenraufen und gemeinsam etwas in die Wege leiten, um zu guten Ergebnissen zu kommen. Das Feld der Verkehrspolitik gehört ganz sicher dazu. Da sind Millionen Menschen berührt, da kann man zeigen, dass Gemeinsamkeit aufgebaut werden kann. Wir müssen die Chance dieser Erweiterung nutzen, wir müssen sie auch nutzen für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands, die sich aus der Vergrößerung der Europäischen Union ergibt. Wir haben schon heute enge wirtschaftliche Verflechtungen zu den Beitrittsländern. Die deutsche Wirtschaft ist in den Beitrittsländern ganz stark präsent und darüber hinaus wird dort in einer für mich immer wieder beeindruckenden Weise auf Deutschland geschaut. Die positiven Erwartungen richten sich darauf, dass Deutschland schon rund 40 % des Handels der Union mit den Beitrittsländern abwickelt. Die mittel- und osteuropäischen Staaten gehören schon jetzt zu unseren wichtigsten Handelspartnern. Wir bereiten uns in unserem Ministerium auf diese Zusammenarbeit intensiv vor. Wir betreuen das weite Feld des Verkehrs, die Bauwirtschaft, den Wohnungsbau und Stadtentwicklung und auch den Transformationsprozess bezogen auf Ostdeutschland. Das ist eine breite Palette von interessanten Themen.

In diesem Zusammenhang haben wir darauf zu achten, was die EU-Osterweiterung für Ostdeutschland und für ostdeutsche Unternehmen bedeutet. Hier gibt es zum Glück eine ganze Reihe von sehr guten Entwicklungen. Obwohl das Thema Ostdeutschland überwiegend als Jammer- und Lamentierthema dasteht, sieht die Wirklichkeit anders aus. Wir haben auch in Ostdeutschland Wachstumsregionen, wir haben Unternehmerinnen und Unternehmer, die versuchen, ihre Chancen zu nutzen. Und das spielt eine große Rolle für die Erschließung des wachsenden mittel-/osteuropäischen Marktes. Verbindungen, Traditionen, auch Sprachkenntnisse sind hier zum Teil bereits eine erhebliche Hilfe. Die Schlüsselfrage ist, ob die Osterweiterung ein Anschlag, ein Impuls, eine Verbesserung der Wirtschaftssituation in Ostdeutschland ist, oder ob die Entwicklung über Ostdeutschland hinweggeht und sich damit die Chancen und Möglichkeiten verschlechtern. Wir wollen darauf achten, dass der Prozess der Erweiterung der Europäischen Union ein positiver Wirkungsfaktor zur Stärkung ganz Deutschlands wird.

Die Verkehrsinfrastruktur ist dabei ein wichtiger Entwicklungshebel. Und so sind Projekte gestaltet worden, die auch von europäischer Bedeutung sind. Ich möchte die Küstenautobahn A 20 als ein Beispiel nennen. Hier entsteht bereits ein Arm, der sich bis hinein ins Baltikum verlängern lässt. Für die europäische Verkehrsinfrastruktur sind die Transeuropäischen Netze eine

wichtige Aufgabe. Sie zielen darauf ab, die einzelnen nationalen Stückwerke von Verkehrslinien in ein grenzüberschreitendes Gesamtnetzwerk zu integrieren, vorrangig zunächst einmal orientiert auf Straße und Schiene, aber auch auf die Wasserstraßen. Deutschland hat bei seiner letzten EU-Ratspräsidentschaft gerade diesen Bereich stark unterstützt und dafür Sorge getragen, dass in den nächsten Jahren etwa 4,6 Mrd. Euro in die Transeuropäischen Netze fließen.

Wir haben in unserer eigenen Planung – der neue Bundesverkehrswegeplan ist gerade in der Parlamentarischen Beratung – vorgesehen, dass 150 Milliarden Euro für Erhalt, Aus- und Neubau von Bundesverkehrswegen bis zum Jahr 2015 zur Verfügung stehen. Darin sind die verschiedenen Europaprojekte fest verankert. Wir werden diese Mittel brauchen. Das ist für die gesamte Entwicklung Deutschlands von Bedeutung.

Verkehrswege verbinden Regionen. Aber damit Menschen zueinander finden, braucht es mehr als nur Straßen und Schienen. Es braucht weitergehende Arbeit, wir brauchen kulturelles, politisches und nicht zuletzt auch zwischenmenschliches Miteinander über Ländergrenzen hinweg. Um die Verständigung über gemeinsame Werte und Ziele und um das Verständnis für die regionalen Besonderheiten werden wir uns auch in Deutschland intensiv bemühen. Ich bin froh, dass es viele Unternehmen und Verbände, auch viele Einzelpersonlichkeiten gibt, die sich dafür engagieren. Eine Aussage von Wolfgang Thierse finde ich passend. Er sagte: „Es wird nicht darum gehen, Verschiedenheiten zu nivellieren, sondern darum, mit ihnen nutzvoll und konstruktiv umzugehen.“ Das ist, glaube ich, eine Linie, der man durchaus folgen kann. Wenn wir das vor dem Hintergrund der Verständigung über gemeinsamen Werte und Ziele hinbekommen, dann ist Europa auf dem richtigen Wege. Und ich freue mich, dass wir hier eine große Zahl von Persönlichkeiten haben, die an diesem Werk mitbauen.

Ich danke für Ihre Geduld und wünsche Ihnen eine erfolgreiche Tagung.

Unfallrisiko Kleintransporter

– Unfallbeteiligung von Kleintransportern –

Dipl.-Ing. Axel Elsner, Regierungsdirektor,
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach

1. Ausgangslage

Die Unfallbeteiligung von Kleintransportern hat in den vergangenen Jahren ähnlich wie der Bestand stark zugenommen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat daher die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, das Unfallgeschehen der Kleintransporter auf der Basis der Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik vertiefend zu analysieren. Betrachtet wurden schwerpunktmäßig die Kleintransporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t bis 3,5 t. Als Vergleichsgruppen werden Kleintransporter bis 2,8 t und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t herangezogen, für einzelne Fragestellungen auch die Gruppe der Pkw. In die Analyse einbezogen wurden alle polizeilich erfassten Unfälle mit Personenschaden.

2. Bestandsentwicklung und Entwicklung der Unfallbeteiligung 1996 – 2002

Die Entwicklung des Bestandes und der Unfälle der Jahre 1996 bis 2002 ergibt, dass Kleintransporter der Gewichtsklasse über 2,8 t bis 3,5 t unfallauffällig geworden sind. Ihre Unfallbeteiligung hat sich bis 2001 gegenüber 1996 auf 5.273 beteiligte Fahrzeuge verdreifacht, während sich im gleichen Zeitraum der Bestand dieser Fahrzeuggruppe etwa verdoppelt hat (Bild 1). Nach einem kontinuierlichen Anstieg der Unfallzahlen bis 2001 konnten im Jahr 2002 erstmals Rückgänge bei Unfall- und Verunglücktenzahlen beobachtet werden, während der Bestand um weitere 16 % anstieg. Auf den Bestand bezogen, bedeutet dies von 1996 bis 2002 eine Erhöhung der Unfallbelastung um rd. 23 %. Die Zahl der Getöteten ist von 50 im Jahr 1996 auf 132 im Jahr 2001 angestiegen und ging im Jahr 2002 auf 120 zurück. In nahezu allen Bereichen unterscheidet sich die Unfallentwicklung der Gruppe der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t von den Vergleichsgruppen. Im Wesentlichen sind die Zunahmen der Bestandszahlen, der Unfallbeteiligung und der Getötetenzahlen stärker ausgeprägt als bei den Kleintransportern der Gewichtsklassen unterhalb 2,8 t und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t. Innerhalb der Gruppe der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t liegt der Schwerpunkt des Unfallgeschehens bei Fahrzeugen mit geschlossenem Kasten, während

Kleintransporter mit offenem Kasten deutlich geringere Zuwachsraten aufweisen.

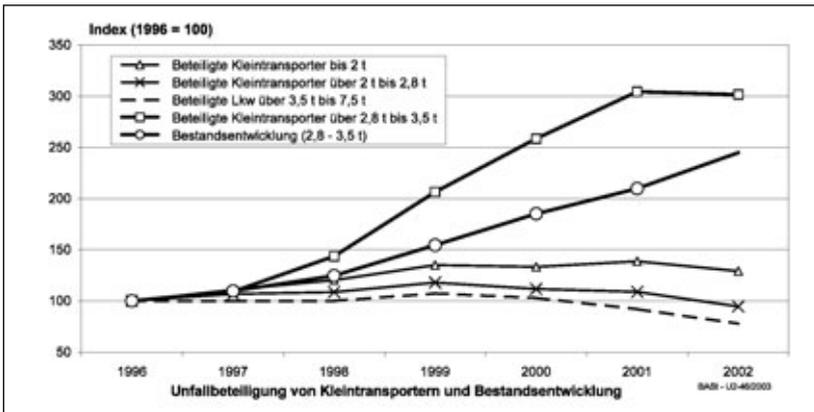


Bild 1: Entwicklung der Unfallbeteiligung und des Bestandes 1996 bis 2002

Der Anteil der unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t an allen Unfallbeteiligten lag im Jahr 2002 mit 5.223 bei 0,7 %, der Anteil der Verunglückten bei 1,5 % und davon der Getöteten bei 1,8 % (Bild 2).

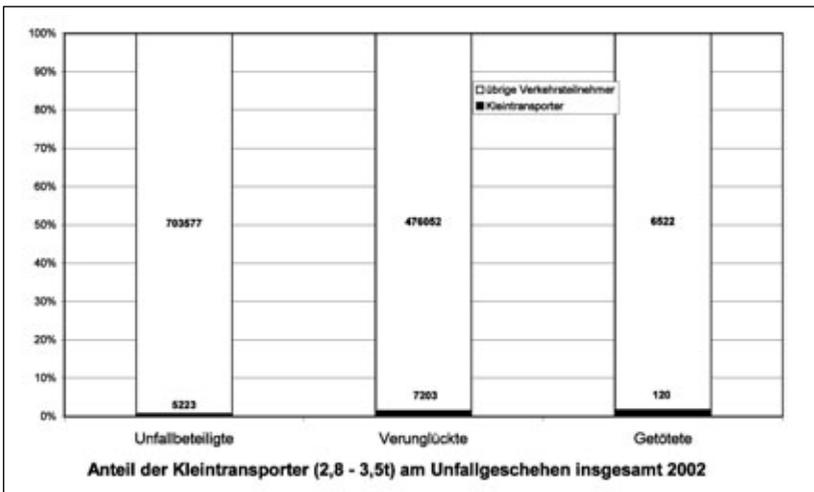


Bild 2: Anteile der unfallbeteiligten Kleintransportern und der dabei Verunglückten an allen Unfällen mit Personenschaden 2002

3. Analyse der Unfallstrukturen der Kleintransporterunfälle

Die meisten unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t wurden 2002 mit einem Anteil von 55 % innerorts registriert, gefolgt von Landstraßen (31 %) und Autobahnen (14 %, siehe Bild 3). Bei allen Unfallbeteiligten liegt der Innerortsanteil bei ca. 67 %, auf Landstraßen bei 26 % und auf Autobahnen bei rd. 7 %. Damit sind höhere Anteile bei Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t auf Landstraßen und Autobahnen erkennbar. Der größte Anteil der Getöteten und Schwerverletzten tritt mit 43 % auf Landstraßen auf, gefolgt von Innerortsstraßen mit 34 % und Autobahnen mit 23 %. Daraus wird deutlich, dass die Unfallschwere außerorts besonders hoch ist.

Der Anteil der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t als Hauptverursacher ist mit insgesamt 65 % (auf Autobahnen 61 %) höher als der Hauptverursacheranteil der Vergleichsgruppen. Am deutlichsten tritt hierbei die Altersgruppe der 18- bis 24jährigen Fahrzeugführer in Erscheinung.

Häufigste Unfallursache ist mit 21,8 %, auf Autobahnen 39 %, nicht angepasste Geschwindigkeit, während bei den Vergleichsgruppen (Kleintransporter über 2 t bis 2,8 t und Lkw über 3,5 bis 7,5 t) unzureichender Abstand die häufigste Unfallursache ist. Auf Autobahnen ist bei allen Gruppen nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache. Zur tatsächlich zum Unfallzeitpunkt gefahrenen Geschwindigkeit liegen in der Unfallstatistik allerdings keine Informationen vor.

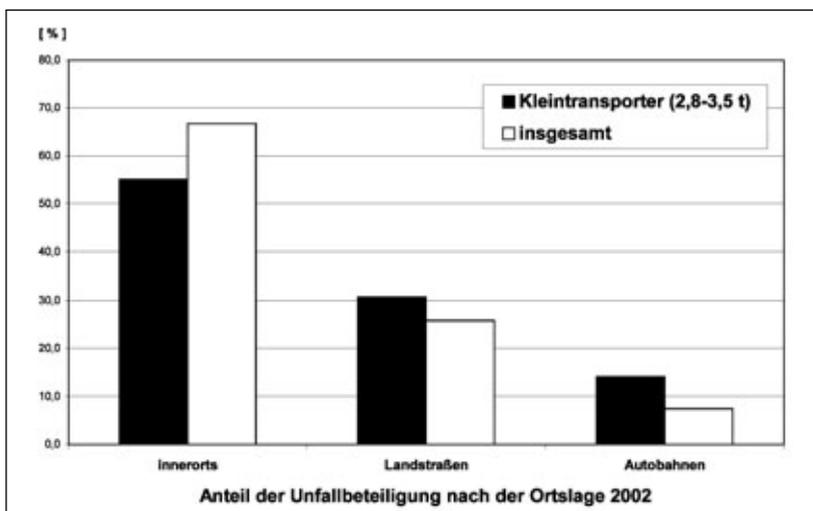


Bild 3: Anteil der Unfälle mit Personenschaden insgesamt und unter Beteiligung von Kleintransportern nach der Ortslage (Unfälle mit Personenschaden 2002)

4. Kleintransporterunfälle auf Autobahnen

Auf Autobahnen waren Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t an allen Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2002 mit rd. 1,5 % beteiligt. Der Anteil der dabei verunglückten Personen (Getöteten und Verletzten) lag bei 3 %, der Anteil der Getöteten bei 3,2 % (Bild 4). Auch auf Autobahnen wurden 2002 erstmals rückläufige Zahlen beobachtet. Die Zahl der unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t ist um 0,9 % auf 738 gesunken, die Zahl der Getöteten bei diesen Unfällen von 38 auf 27 sogar um fast 30 %. Damit stellt sich die Gruppe der Kleintransporter günstiger dar als die der Vergleichsgruppen und aller Autobahnunfälle. Bei diesen hat sich die Zahl aller Getöteten auf Autobahnen 2002 sogar um 11,3 % von 770 im Jahr 2001 auf 857 erhöht. Eine wesentliche Ursache dieses Anstiegs ist auf die überdurchschnittliche Zunahme der Unfallbeteiligungen schwerer Lkw über 7,5 t zurückzuführen.

Auf Autobahnen sind 21,8 % aller Unfälle unter Beteiligung von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t Alleinunfälle. Der Anteil der Pkw-Alleinunfälle ist mit 24,3 % leicht höher. Daher kann die Annahme, dass Unfälle von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t in stärkerem Maße ohne Fremdbeeinflussung geschehen, nicht bestätigt werden. Dies gilt auch hinsichtlich des Unfalltyps „Fahrunfall“, der Unfälle durch Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug beschreibt.

Der Wirkungsbereich eines in der Diskussion befindlichen Tempolimits für Kleintransporter auf Autobahnen liegt im Bereich von Abschnitten des BAB-Netzes ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen. Mehr als ein Drittel der unfallbeteiligten Kleintransporter und mehr als die Hälfte der bei diesen Unfällen Getöteten sind in Abschnitten mit bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen (einschl. Baustellen) zu verzeichnen (Bild 5). Zur tatsächlich zum Unfallzeitpunkt gefahrenen Geschwindigkeit liegen in der Unfallstatistik zwar keine Informationen vor, jedoch würden die Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits für Kleintransporter auf Autobahnen nach den vorliegenden Analysen nur einen geringen Anteil der Unfälle von Kleintransportern und der dabei Verunglückten betreffen.

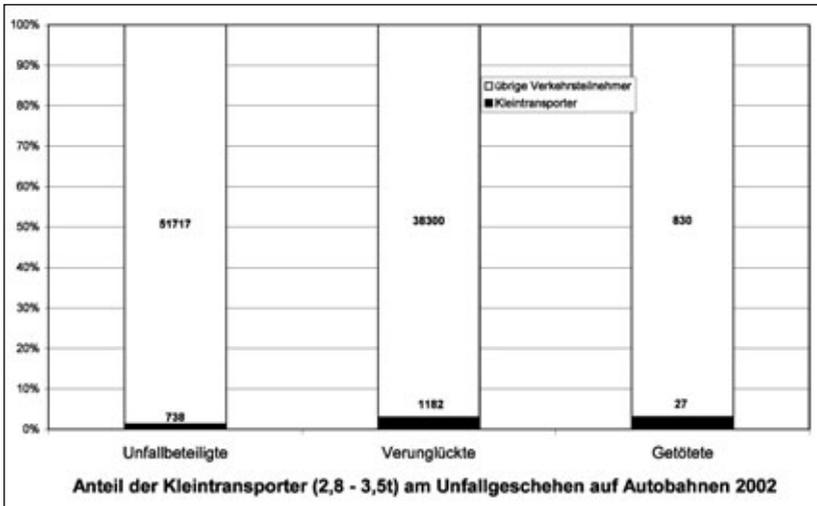


Bild 4: Anteile der unfallbeteiligten Kleintransportern und der dabei Verunglückten an Unfällen mit Personenschaden auf Autobahnen 2002

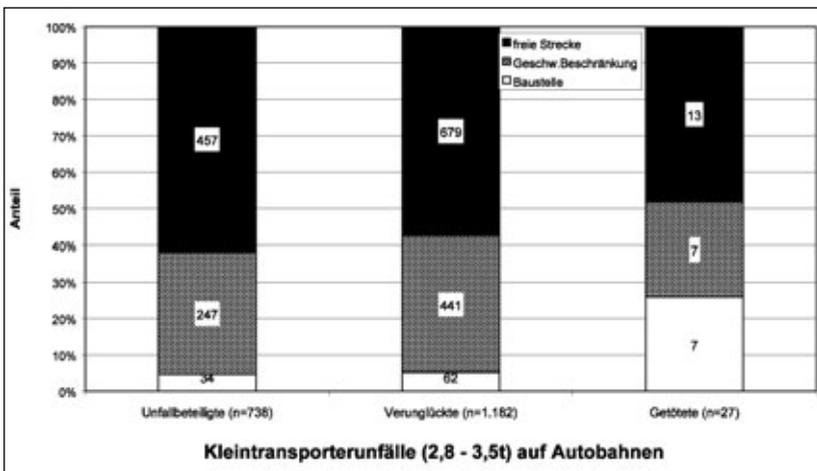


Bild 5: Anteile der Unfallbeteiligung, Verunglückten und Getöteten auf Autobahnabschnitten mit und ohne Geschwindigkeitsbeschränkung 2002

5. Zusammenfassung und Ausblick

Absolute Unfall- und Verunglücktenzahlen haben nur eine eingeschränkte Aussagekraft für den Vergleich des Unfallgeschehens einzelner Fahrzeuggruppen. Für eine Risikobetrachtung ist die fahrleistungsbezogene Risikobetrachtung vertiefend zu analysieren. Erste Erkenntnisse deuten auf eine im Vergleich zu Pkw ähnliche fahrleistungsbezogene Unfallbeteiligungsrate von Kleintransportern über 2,8 bis 3,5 t hin.

Aus den derzeit vorliegenden Analysen der Unfallbeteiligung von Kleintransportern lassen sich folgende Ergebnisse ableiten:

- In der Gruppe der Kleintransporter sind Fahrzeuge der Gewichtsklasse von 2,8 t bis 3,5 t unfallauffällig geworden.
- Die Unfallbeteiligung dieser Kleintransporter ist – bezogen auf das gesamte Unfallgeschehen (auch auf Autobahnen) – gering.
- Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits für Kleintransporter (2,8 t bis 3,5 t) auf Autobahnen würden nur einen geringen Anteil der Unfälle von Kleintransportern und der dabei Verunglückten betreffen.
- Das auf die Fahrleistung bezogene Unfallrisiko von Kleintransportern (2,8 t bis 3,5 t) ist auch im Vergleich zu Pkw nicht überdurchschnittlich.

Die detaillierten Ergebnisse der BAST-Untersuchung umfassen eine detaillierte Strukturanalyse der Autobahnunfälle des Jahres 2002 und werden etwa Mitte 2004 veröffentlicht werden.

Unfallrisiko Kleintransporter

– Unfallgeschehen – Fahrzeugtechnik – Maßnahmen –

Hans-Jürgen Schäfer, Leitender Ministerialrat,
Leiter der Gruppe Straßenverkehr, Verkehrssicherheit,
im Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen

1. Unfallursache überhöhte Geschwindigkeit

Jeder kennt die Situation: Auf dem Überholstreifen der Autobahnen nähert sich von hinten ein Kastenwagen mit unerwartet hoher Geschwindigkeit und fährt dicht auf. Viele Autofahrer fühlen sich bedrängt, manche reagieren erschreckt und fehlerhaft. Die Beschwerden über solche rasenden und drängelnden Fahrzeuge halten an.

Dieses subjektive Gefühl der Bedrohung findet seine objektive Bestätigung in der amtlichen Unfallstatistik. Danach ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, an denen Kleintransporter beteiligt waren, besorgniserregend angestiegen.

Nach dem 1. Zwischenbericht zur Unfallbeteiligung von Kleintransportern der Bundesanstalt für Straßenwesen vom August 2003 hat sich der Bestand der Kleintransporter zwischen 2,8 und 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (zGG) verdoppelt, seit 1997 die für LKW geltende Gewichtsgrenze entsprechend angehoben worden ist und damit die Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h auf Autobahnen entfiel. Die Unfallbeteiligung dieser Fahrzeuge hat sich im Zeitraum 1996 bis 2002 überproportional mehr als verdreifacht.

Die kleineren Fahrzeuge unter 2,8 t zGG sind in der Unfallstatistik vergleichsweise wenig auffällig. Dies gilt auch für größere Transporter über 3,5 t zGG, die überdies nach dem Beschluss des Bayerischen Obersten Landesgerichts vom 23.07.2003 (ARS 2003, 451) praktisch heute schon – im Vorgriff auf eine gesetzliche Regelung – der für Lkw bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h unterliegen.

Die nicht angepasste Geschwindigkeit und der in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit unzureichende Abstand sind die beiden Hauptursachen der Unfälle mit Kleintransportern in der hier allein interessierenden Gewichtsklasse über 2,8 t bis 3,5 t. Beide Unfallursachen zusammen haben auf Autobahnen einen Anteil an den Ursachen insgesamt von deutlich mehr als 50 %, ein Anteil, wie er auch für Pkw festzustellen ist. Kleintransporter sind Pkw-ähnlich und werden ganz offensichtlich wie Pkw gefahren.

Die Unfallschwere ist allerdings bei der Beteiligung von Kleintransportern deutlich größer als bei Pkw. Da die meisten Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten sich außerorts ereignen, liegt die Vermutung nahe, dass das andere Fahrverhalten der Kleintransporter bei höheren Geschwindigkeiten die Unfallschwere beeinflusst. So erfordern der hohe Schwerpunkt und die Wind-Anfälligkeit der Kastenwagen sowie das größere Gewicht im beladenen Zustand eine besondere Fahrzeugbeherrschung und eine Fahrweise, die sich ganz wesentlich von der üblicher Pkw unterscheiden. Erschwerend kommt hinzu, dass viele Unfallverursacher der besonderen Risikogruppe der jungen männlichen Fahrer im Alter von 18–24 Jahre angehören, die nicht nur überhaupt risikobereit sind und wenig Fahrerfahrung besitzen, sondern die zum Teil auch nur gelegentlich Kleintransporter fahren. Die einzige Voraussetzung zum Fahren von Kleintransportern bis zu 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht ist die Fahrerlaubnis der Klasse B.

Die Erfahrungen bei der Unfallaufnahme mit Kleintransportern veranlasste die Autobahnpolizei Köln, seit dem 01.01.2001 hierfür eine besondere Statistik anzulegen. Danach ist die Zahl der Unfälle unter Beteiligung dieser Fahrzeuge auf den Autobahnen des Regierungsbezirks Köln im Jahr 2003 gegenüber 2001 um 87 % angestiegen, die der Unfälle mit Personenschaden um 52 %. Von allen Kleintransporterunfällen hat sich fast die Hälfte (49 %) auf Autobahnstrecken ohne Geschwindigkeitsbeschränkung ereignet.

Auf den mit 100 km/h begrenzten Strecken hat die Autobahnpolizei Köln bei Radarkontrollen im Februar 2003 bei Kleintransportern im Durchschnitt eine Überschreitung um 41,05 km/h, bei Pkw um 39,33 km/h festgestellt. Der schnellste Kleintransporter fuhr mit 170 km/h, also 70 km/h zu schnell. Ein ähnliches Bild ergab sich bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h: Hier fuhr der schnellste Kleintransporter mit 165 km/h immerhin 85 km/h zu schnell.

Die Auswirkungen der überhöhten Geschwindigkeit auf Entstehen und Folgen der Unfälle mit Kleintransportern wird durch die im November 2003 vorgestellte Studie des Verkehrstechnischen Instituts der Deutschen Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) bestätigt (Gwehenberger/Meewes, Unfallrisiko von Kleintransportern, NZV 2004,13). Grundlage der Studie war eine vertiefende Analyse aller Kleintransporterunfälle mit schwerem Personenschaden in Bayern aus dem Jahr 2001. Die Unfallforscher ermittelten Hergang, Ursachen und Folgen von 608 schweren Unfällen. Auch in dieser Untersuchung hat sich das Segment der Fahrzeuge über 2,8 t bis 3,5 t zGG als auffällig herausgestellt. Bei gut einem Viertel der Unfälle auf Autobahnen betrug die Geschwindigkeit unmittelbar vor dem Unfall mehr als 120 km/h. In diesen hohen Geschwindigkeitsbereichen hatten die Fahrer der Kleintransporter in über 90 % der Fälle Schuld am Unfall. Der

Anteil der jungen Fahrer (18–24 Jahre) war deutlich höher als der an Unfällen mit geringeren Fahrgeschwindigkeiten. Die Unfallfolgen nahmen bei Geschwindigkeiten über 120 km/h erwartungsgemäß deutlich zu. Die Zahl der getöteten Insassen war dreimal so hoch wie bei niedrigeren Geschwindigkeiten.

2. Einführung eines Tempolimits von 120 km/h für Kleintransporter

Schon der 40. deutsche Verkehrsgerichtstag 2002 hat den Gesetzgeber aufgefordert, das Unfallrisiko wegen der hohen Geschwindigkeiten von Kleintransportern durch geeignete Mittel deutlich zu begrenzen. Auf der Grundlage der jetzt vorliegenden Erkenntnisse, die den Einfluss der nicht angepassten Geschwindigkeit auf Zahl und Schwere der Unfälle belegen, erscheint die Einführung einer gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h für Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht notwendig. Sie muss die Fahrzeuge erfassen, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zum gewerblichen Transport von Gütern bestimmt sind. Ein solches Tempolimit ist ein vertretbarer Kompromiss zwischen den Anforderungen der Verkehrs- und der Sicherheit und den Bedürfnissen der Wirtschaft nach schnellen und flexibel einsetzbaren Transportern. Die Reisezeitverluste liegen im Allgemeinen nur im Minutenbereich und fallen gegenüber dem besonderen Unfallrisiko bei hohen Geschwindigkeiten nicht ins Gewicht.

Die bei Kontrollen im fließenden Verkehr nicht zu treffende Feststellung, ob es sich um ein Fahrzeug der fraglichen Gewichtskategorie mit der Bestimmung zum gewerblichen Gütertransport handelt, macht ihre besondere Kennzeichnung erforderlich. Hierzu bietet sich die Anbringung eines Geschwindigkeitsschildes nach § 58 StVZO mit dem Aufdruck 120 auf der Vorder- und Rückseite des Kleintransporters an. Selbstverständlich kann die Kennzeichnung nur für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge verpflichtend eingeführt werden. Deshalb ist sie in der StVZO (in § 58) und nicht in der StVO anzuordnen. Sie verpflichtet den Halter und nicht den Fahrer. Für diesen besteht immerhin aber die Pflicht des § 23 Abs. 1 S. 2 StVO, dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug vorschriftsmäßig, also mit einer Plakette, gekennzeichnet ist.

Das Tempolimit als nationale Verhaltensvorschrift gilt dagegen auch für die im Ausland zugelassenen und nach ihrer Bauart und Einrichtung für den gewerblichen Gütertransport bestimmten Kraftfahrzeuge.

3. Fahrzeugtechnische Maßnahmen

Die Einführung eines Tempolimits sollte flankiert werden durch die Forderung an die Fahrzeughalter, ihre Kleintransporter mit einem automatischen Ge-

schwindigkeitsbegrenzer auszurüsten. Ein solcher Eingriff in das Motormanagement macht die Fahrzeuge nicht nur sicherer, sondern erhöht auch ihre Wirtschaftlichkeit durch geringeren Treibstoffverbrauch, geringeren Bremsenverschleiß und geringeren Reifenabrieb. Eine obligatorische Einführung durch nationale Regelung ist mit EU-Recht nicht vereinbar. Deshalb sollte die Richtlinie 92/24/EWG über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen oder vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen auf leichtere Nutzfahrzeugklassen über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht ausgedehnt werden.

Ebenso ist die Ausrüstung der Kleintransporter mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) zur Kippstabilisation eine wichtige Maßnahme der Unfallvermeidung. Nach den bereits erwähnten Feststellungen des Verkehrstechnischen Instituts ist fast jeder 5. Unfall mit schwerem Personenschaden ESP-relevant, auf den Autobahnen sogar jeder 3. Die größten Wirkungen hat ESP im Geschwindigkeitsbereich unter 120 km/h, in dem plötzliche Brems-, Lenk- und Ausweichmanöver gerade den beladenen Kleintransporter ausbrechen lassen. Bei höheren Geschwindigkeiten überwiegt die kinetische Energie die positiven Aspekte des ESP. Die Fahrzeugindustrie sollte alle neuen Kleintransporter serienmäßig mit ESP ausrüsten. Die Kosten sind verhältnismäßig gering, da die Bremsen der Fahrzeuge im Zusammenhang mit ABS bereits elektronisch angesteuert werden. Die technische Sicherheit der Fahrzeuge ist für die Hersteller im Wettbewerb um die Kunden ein nicht zu unterschätzendes verkaufsförderndes Argument.

Viele Unfälle ereignen sich, weil die Fahrer der Kleintransporter übermüdet sind. Zwar finden auch auf sie die Lenk- und Ruhezeiten der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nach § 6 der Fahrpersonalverordnung Anwendung. Da ein EG-Kontrollgerät für diese Fahrzeugklasse aber nicht obligatorisch ist, genügen Aufzeichnungen, die in der Praxis kaum zu überwachen sind. Deshalb sollte durch nationale Regelung ein EG-Kontrollgerät in alle Kleintransporter über 2,8 t verbindlich eingebaut werden. Die Verordnung EWG Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, die ein Kontrollgerät erst ab 3,5 t fordert, lässt in Art. 3 Abs. 4 eine nationale Abweichung für den Binnenverkehr zu.

4. Ladungssicherung

Nicht oder nur unzureichend gesicherte Ladung und ungünstige Ladungsverteilung haben bei abrupten Fahrmanövern ein hohes Gefahrenpotenzial. Die dabei auftretenden Fliehkräfte können bewirken, dass das Ladegut herab fällt und den nachfolgenden Verkehr gefährdet, dass es verrutscht und die Stabilität des Fahrzeugs beeinträchtigt oder dass es die Folgen eines aus anderen Gründen eintretenden Unfalls erheblich erschwert. Der Hauptgrund für

schlechte Sicherung ist schlichte Unkenntnis. Die wenig konkrete Forderung in § 22 Abs.1 Satz 1 StVO, die „Ladung verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen besonders zu sichern“, lässt es geboten erscheinen, die Normpflicht im Hinblick auf ihre Wirkungen zu konkretisieren. Den Rechtsanwendern sollte es dagegen weiterhin überlassen bleiben, die Methoden einer wirkungsvollen Ladungssicherung zu bestimmen. Hierzu ist auf die anerkannten Regeln der Technik zu verweisen, wie sie in den VDI-Richtlinien 2700 ff. niedergelegt sind.

Die Fahrzeug- und die Aufbautenhersteller sind gefordert, durch belastbare Trennwände zum Fahrerhaus und andere Laderaumbegrenzungen sowie durch Einbauten und Einrichtungen eine ausreichende Ladungssicherung im Fahrzeug überhaupt erst zu ermöglichen.

5. Fahrsicherheitstraining

Neben der Geschwindigkeit haben das Gewicht der Ladung und die Höhe ihres Schwerpunkts erhebliche Auswirkungen auf das Fahrverhalten und die Fahrzeugstabilität. Fahrer, die die physikalischen Gesetzmäßigkeiten nicht kennen, sind ein Risiko auf den Straßen. Sie schätzen die Fliehkräfte in den Kurven oder die Bremsverzögerung insbesondere auf nasser Fahrbahn falsch ein. Hier kann ein besonderes Sicherheitstraining vorhandene Defizite aufarbeiten. Dabei sind auch die negativen Folgen von Überladungen auf Reifen, Bremsen und Fahrwerk zu thematisieren.

Des Weiteren müssen in den Trainings Strategien gegen die Seitenwindempfindlichkeit der hohen Kastenaufbauten und die mangelnde Rundumsicht, insbesondere die fehlende Sicht nach hinten, gelehrt werden. Wichtig sind eigene Fahr-Erfahrungen, die eben nur mit einem Kleintransporter gesammelt werden können. Dies alles in die Fahrschulausbildung für die Klasse B zu integrieren, würde eine Überforderung sowohl der Fahrschüler als auch der Fahrschulen bedeuten. Überdies ist die theoretische und praktische Schulung im Rahmen eines Sicherheitstrainings stets erst nach Erwerb einer gewissen Fahrerfahrung für den jungen Fahranfänger sinnvoll.

Zur Fahrerqualifikation gehören Informationen über die Gefahren mangelnder Ladungssicherung und auch, mit welcher Technik und mit welchen Mitteln das Ladegut sicher zu verstauen ist. Die Fahrer von Kleintransportern sollten in speziellen Trainings auf ihre verantwortungsvolle Aufgabe vorbereitet werden.

6. Aufklärung

Jeder Inhaber der Fahrerlaubnis Klasse B darf Kleintransporter bis 3,5 t zGG fahren. Jedem muss bewusst sein, dass sich solche Fahrzeuge zwar wie PKW

fahren, dass sie aber wegen ihrer Aufbauten und insbesondere ihrer Gesamtmasse im beladenen Zustand ein erhebliches Gefahrenpotenzial aufweisen. Gezielte Informationskampagnen für die Unternehmen und ihre Fahrer über verkehrssicheres Fahren, die richtige Ladungssicherung und Ladungsverteilung sowie die Grenzen der Fahrphysik können helfen, die Sensibilisierung für die Gefahren zu steigern und so das Unfallrisiko zu senken. Die Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstands sollte besonders thematisiert werden.

Nach den Feststellungen der Polizei legen viele Fahrer von Kleintransportern nicht die vorgeschriebenen Sicherheitsgurte während der Fahrt an. Von dieser Rechtspflicht sind sie nach § 21 a Abs. 1 S. 2 Nr. 2 StVO nur im Haus-Haus-Verkehr im Auslieferungsbezirk ausgenommen. In die Informationskampagnen sollten deshalb Hinweise auf den Nutzen der Rückhalteeinrichtungen bei Unfällen einbezogen werden.

7. Ein Bündel von Maßnahmen

In die Unfallstatistik gehen unterschiedliche Ursachen ein, die das hohe Risiko beim Fahren von Kleintransportern belegen. An diesen Ursachen muss angesetzt werden, wenn es gelingen soll, die Zahl der Unfälle deutlich zu senken. Nicht eine Regelung allein ist zielführend, sondern nur ein ganzes Bündel sich ergänzender und verstärkender Maßnahmen.

Das heißt auch, dass keine Maßnahme ausgeschlossen werden darf, die sich als wirksam erwiesen hat. So kann die Notwendigkeit eines Tempolimits von 120 km/h nicht etwa mit Hinweis auf eine bessere Fahrerqualifizierung entkräftet werden. In einem Fahrsicherheitstraining wird gerade nicht die Beherrschung hoher Autobahngeschwindigkeiten gelehrt. Dies gilt auch für die erwähnten fahrzeugtechnischen Verbesserungen, denn sie sollen ein sicheres Fahren in kritischen Situationen vor allem innerorts und außerorts auf den Landstraßen ermöglichen, wo die meisten Unfälle passieren.

Zu bedenken bleibt auch, dass ein Tempolimit die einzige schnell wirkende Maßnahme ist: Es wird Jahre dauern, ehe ein wesentlicher Teil der Fahrer geschult ist. Immerhin haben wir in der Kategorie der Kleinlastler über 2,8 t bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht einen Bestand von rd. 400.000 Fahrzeugen und noch viel mehr Fahrer. Da auch die Fahrer der kleineren und größeren Fahrzeuge geschult werden müssen, reichen die vorhandenen Kapazitäten nicht aus, um kurzfristige Sicherheitseffekte zu erreichen. Auch die Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik, insbesondere in der Fahrdynamik und bei den Bremsen, können nur in neue Fahrzeuge eingebaut werden, so dass sie auf die Unfallentwicklung des Fahrzeugbestandes sich zunächst nicht positiv auswirken.

Unfallrisiko Kleintransporter

Dr. Ralf Scheibach, Leiter der Rechtsabteilung,
Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), Frankfurt/M.

1. Einleitung

Das Unfallgeschehen von Kleintransportern – vor allem im Gewichtsbereich 2,8–3,5 t zulässiges Gesamtgewicht – ist derzeit Gegenstand der Diskussion der Verkehrsminister der Länder und des Bundes, u.a. mit einer Forderung nach einem Tempolimit, und findet zunehmend Resonanz bei den Medien. Die Diskussion wird emotional geführt und vielfach wird dabei die tatsächliche Faktenlage in der Argumentation nur unzureichend berücksichtigt.

Es soll daher im folgenden Referat aufgezeigt werden, dass ein Tempolimit auf Autobahnen für das wichtige Fahrzeugsegment der Kleintransporter keinesfalls aus den bisherigen Erkenntnissen vorliegender Studien für dieses Fahrzeugsegment begründbar ist. Vielmehr soll verdeutlicht werden, dass die seitens der Verbände, der Industrie und des Transportgewerbes bereits eingeleiteten oder evtl. noch um einzelne gesetzliche Rahmenbedingungen zu ergänzenden Maßnahmen durchaus geeignet sind, das Unfallrisiko in diesem Segment weiter wirkungsvoll zu reduzieren.

Es soll ferner aufgezeigt werden, dass ein Tempolimit auf Autobahnen auch kein zielführender Ansatz ist und im Gegenteil mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit verbunden wäre.

2. Wirtschaftliche Bedeutung des Kleintransporters

Der Transporter ist für unsere Wirtschaft und das tägliche Leben heute selbstverständlich und unverzichtbar geworden. Er liefert pünktlich und an jeden Ort die verschiedensten Waren für den privaten Haushalt, für den Einzelhandel genauso, wie für Industrie und Handwerk. Der Transporter ist die notwendige Existenzgrundlage für viele Hunderttausende von Beschäftigten. Der Flexibilität, Variabilität und Anpassungsfähigkeit sind beim Transporter keine Grenzen gesetzt. Insbesondere die deutschen Hersteller bieten für jeden Einsatzzweck die passende Lösung an.

Der Kleintransporter ist ein Produkt von Fahrzeugherstellern und ihren Zulieferern, die mit über 500 Unternehmen gemeinsam im VDA organisiert sind. Die moderne technische Auslegung von Kleintransportern ist ein Beispiel für die erfolgreiche Kooperation zwischen den einzelnen Fahrzeugherstellern und bestimmten Teile- und Systemherstellern. Gerade im Bereich der

Sicherheitstechnologie, wie z.B. bei Bremssystemen, Reifen oder Airbags, haben deutsche Zulieferer Schrittmacherfunktion im weltweiten Wettbewerb. Diese Sicherheitstechnologie ist auch schon in den Kleintransportern seit Jahren als Serienausstattung eingeführt.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Fahrzeugsegments wächst stetig. Im vergangenen Jahr wurden gut 180.000 Transporter bis 3,5 t Gesamtgewicht in Deutschland produziert; das ist über die Hälfte der in Deutschland hergestellten Nutzfahrzeuge insgesamt. Davon gingen mehr als zwei Drittel ins Ausland. Die Technologie „Made in Germany“ mit ihrem hohen Sicherheitsstand ist also auch im Ausland sehr gefragt. Unser inländischer Marktanteil in dieser Klasse liegt bei 60 Prozent.

3. Einschätzung der Ergebnisse von Unfallstudien

Um zielgerichtete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern ergreifen zu können, ist zunächst eine differenzierte Analyse der tatsächlichen Unfallursachen unumgänglich. Hier sind in letzter Zeit zahlreiche Studien in Auftrag gegeben worden. Die bislang bekanntgewordenen vorläufigen Ergebnisse der Studien von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der GIDAS belegen jedoch, dass kein Zusammenhang zwischen der Einführung eines Tempolimits und der Reduktion des Unfallrisikos von Kleintransportern hergestellt werden kann.

a) BASt-Studie¹

In der Tat hatte sich die Unfallbeteiligung von Kleintransportern 2002 gegenüber 1996 erhöht. Gleichermaßen hatte sich in diesem Zeitraum jedoch auch der Bestand dieser Fahrzeuggruppe erhöht. Darüber hinaus bringen die vorgetragenen Ergebnisse der BASt-Studie klar zum Ausdruck, dass absolute Unfallzahlen nur eine eingeschränkte Aussagekraft für das Unfallgeschehen einzelner Fahrzeuggruppen haben. Für die tatsächliche Risikobetrachtung ist es vielmehr erforderlich, die Fahrleistungen der einzelnen Fahrzeugsegmente zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für die Gruppe der Kleintransporter, für die anzunehmen ist, dass mit ihnen höhere Fahrleistungen als in anderen Fahrzeugsegmenten erbracht werden. Ergänzt um die noch ausstehenden Ergebnisse der Fahrleistungserhebung ergibt sich hieraus eine vergleichbare Entwicklung des Unfallrisikos zu anderen Fahrzeugsegmenten.

¹ Siehe Elsner, in diesem Band S. 35

Bemerkenswert ist weiterhin – und hier zeigen sich insbesondere die nachhaltigen Anstrengungen der Fahrzeughersteller, die zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit beigetragen haben – dass sich am aktuellen Rand der Unfallentwicklung für das Jahr 2002 ein absoluter Rückgang der Unfallbeteiligung der Kleintransporter über 2,8–3,5 t sowie der Zahl der Getöteten – insbesondere auch bei Autobahnunfällen – ergab. Dies ist umso bedeutsamer, als der Fahrzeugbestand im gleichen Zeitraum um weitere 16 Prozent zugelegt hat. Für das Jahr 2003 gibt es keinen Grund anzunehmen, dass sich der positive Trend des Jahres 2002 im vergangenen Jahre umgekehrt hat, zumal die nunmehr veröffentlichten Unfall-Ergebnisse der BAST zeigen, dass 2003 die Zahl der auf Autobahnen Getöteten um voraussichtlich 1 Prozent zurückgegangen ist.

Die Zahl der 2002 bei Kleintransporterunfällen über 2,8–3,5 t Getöteten ging gegenüber dem Vorjahr um 9 Prozent von 132 auf 120 deutlich zurück. Diese Tendenz gilt auch für die Entwicklung der Unfälle von Kleintransportern auf Autobahnen im Jahre 2002. Die Zahl der unfallbeteiligten Kleintransporter über 2,8–3,5 t ist um 7,9 Prozent auf knapp 740 gesunken. Die Zahl der Getöteten bei diesen Unfällen ging erheblich von 38 auf 27 und damit um knapp 30 Prozent zurück. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mehr als ein Drittel der unfallbeteiligten Kleintransporter und mehr als die Hälfte der dabei Getöteten in Abschnitten mit bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen (inkl. Baustellen) zu verzeichnen sind. Zudem geht aus der BAST-Untersuchung hervor, dass sich bei den Autobahnunfällen im Jahr 2002 die Gruppe der Kleintransporter günstiger entwickelt hat als die Vergleichsgruppen.

Werden lediglich Autobahnbereiche ohne bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen betrachtet – und nur diese sind im Zusammenhang mit dem diskutierten Tempolimit relevant – ergeben sich für das Unfallgeschehen von Kleintransportern auf Autobahnen folgende Schlussfolgerungen:

- An Autobahnunfällen mit Personenschaden im Bereich nicht geschwindigkeitsbegrenzter Streckenbereiche waren Kleintransporter in weniger als 500 Fällen beteiligt (2 % aller BAB-Unfälle mit Personenschaden).
- Auf Autobahnabschnitten ohne bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen waren an Unfällen mit Todesfolge Kleintransporter in 13 Fällen beteiligt (1,5 % Anteil an sämtlichen auf BAB Getöteten).

Darüber hinaus ist hervorzuheben, dass die BAST als häufigste Unfallursache auf allen Straßenkategorien mit 22 Prozent nicht angepasste Geschwindigkeit (auf Autobahnen sogar 39 Prozent) ermittelt hat. Bei den Vergleichsfahrzeuggruppen war dies „unzureichender Abstand“. Betrachtet man jedoch die Autobahnunfälle, so fällt auf, dass bei allen Fahrzeuggruppen „nicht angepasste Geschwindigkeit“ die Hauptunfallursache ist. Hierbei ist insbesondere

hervorzuheben, dass bei Pkw-Unfällen der Anteil mit 37,5 Prozent nur geringfügig niedriger liegt als bei den Unfällen mit Personenschäden beteiligten Kleintransportern zwischen 2,8 und 3,5 t (39 Prozent).

b) GDV-Untersuchung²

Die Erkenntnisse des GDV, der im Herbst des vergangenen Jahres die ersten Ergebnisse seiner Untersuchungen präsentiert hat, deuten ebenfalls eindeutig darauf hin, dass ein maßgeblicher Unfallschwerpunkt im Bereich der zum Teil sehr jungen und risikobereiten Fahrer liegt. Weiterhin weisen die Unfallmerkmale „Übermüdung“ und „Sekundenschlaf“ sowie „Ablenkung“ und „Unaufmerksamkeit“ auf die Notwendigkeit einer stärkeren Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten hin. Die Unfallursachen „Überladung“ und „Überladungsfehler“ verdeutlichen die Wichtigkeit von Ladungssicherungseinrichtungen und mehr noch die Kenntnisse zum richtigen Einsatz von Ladungssicherungsmitteln. Auch der maßgebliche Unfallschwerpunkt „Rückwärts Fahren im Innerortsbereich“ weist auf ein Defizit im Schulungsbereich hin.

Auch der GDV kann nicht hinreichend den sachlogischen Zusammenhang zwischen einem Tempolimit und einer signifikanten Reduktion des Unfallgeschehens darstellen. Lediglich 15 Prozent aller untersuchten Unfälle, so die Zahlen des GDV, finden auf Autobahnen statt. Von diesen Autobahnunfällen mit schwerem Personenschaden (13 Getötete) ereignete sich laut GDV nur ein Viertel bei einer Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometern oder darüber. Auch bei diesen Unfällen standen als Ursache im Vordergrund: schuldhaftes Verhalten der (jungen, vielfach unter 24-jährigen) Fahrer, Übermüdung und Sekundenschlaf, Ablenkung und Unaufmerksamkeit, Überladung und fehlende Ladungssicherung.

c) GIDAS-Untersuchung

Auch nach der GIDAS-Datenerhebung (German-In-Depth-Accident Study) von 2003 kann eine zwingende Verbindung zwischen einem Tempolimit und einer Reduzierung der Unfallzahlen bei Transportern nicht hergestellt werden. Bei dieser Untersuchung wurden Verkehrsunfälle im Zeitraum von 1999 bis 2003 einbezogen. Hauptunfallursachen waren danach vor allem Fahrfehler, wie z.B. unzureichender Sicherheitsabstand, unangepasste Geschwindigkeit (etwa im Baustellenbereich), Abbiegefehler oder Missachtung der Vorfahrt. Diese Fehler führen jedoch auch unabhängig von einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung zu Unfällen. Dies wird dadurch bestätigt, dass sich die ausgewerteten Transporterunfälle in 97 Prozent aller Fälle im Geschwindig-

² S. Gwehenberger/Meewes, Unfallrisiko von Kleintransportern, NZV 2004, S.12ff.

keitsbereich bis 120 km/h ereignet haben. Auch in Bezug auf die Unfallschwere zeigt sich, dass diese bei Unfällen auf Außerortsstraßen größer ist als bei Unfällen auf Autobahnen.

d) Qualifizierungsoffensive von ADAC, DVR, VDA und VDIK

Vor diesem Hintergrund haben der ADAC, der VDA und der VDIK sowie der DVR die Idee einer Qualifizierungsoffensive für Kleintransporter entwickelt und diese bereits Mitte des Jahres 2003 dem Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe und der Öffentlichkeit im ADAC-Fahrsicherheitszentrum in Linthe vorgestellt. Die Qualifizierungsoffensive setzt direkt bei den Fahrern von Kleintransportern an, um sie für potentielle Gefahren zu sensibilisieren und so das Unfallrisiko weiter zu verringern.

Um eine möglichst große Nachhaltigkeit dieser Gemeinschaftsinitiative sicherstellen zu können, haben die Hersteller zum Beginn dieser Aktion ihren aktiven Beitrag geleistet und im Laufe des Jahres 2003 ihren Kunden beim Neuwagenkauf entsprechende Schulungsprogramme des ADAC und anderer Kompetenzpartner kostenlos angeboten. Auch die Arbeitgeber im Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienste stehen zu ihrer Qualifizierungsverantwortung, insbesondere im Hinblick auf Fahrerschulung und Ladungssicherung. Dies haben sie mit ihrer gemeinsamen Presseerklärung vom Oktober 2003 noch einmal nachdrücklich unterstrichen und Empfehlungen für Schulungsangebote für ihre Unternehmen ausgesprochen. Auch die Verkehrskonferenz hat sich dafür ausgesprochen, die „Qualifizierungsoffensive Kleintransporter“ fortzuführen und weiter zu intensivieren.

4. Fahrzeugtechnische Entwicklungen

Die deutsche Nutzfahrzeugindustrie verfolgt die Entwicklung des Unfallgeschehens von Kleintransportern mit hoher Aufmerksamkeit und wird auch weiterhin engagiert ihren Beitrag zur nachhaltigen Reduktion der Unfallzahlen und -folgen leisten.

Die Hersteller von Transportern haben die aktive und passive Sicherheit ihrer Fahrzeuge in den letzten Jahren deutlich erhöht. Moderne Kleintransporter sind mit zahlreichen Sicherheitsfeatures ausgestattet. Im Bereich elektronischer Sicherheitssysteme sind heute bereits alle Transporter deutscher Hersteller im Segment bis 3,5 t serienmäßig mit Servolenkung und Anti-Blockier-System (ABS) ausgerüstet. Das Transporter-Cockpit entspricht den neuesten ergonomischen Erkenntnissen und erleichtert damit dem Fahrer die Arbeit. Airbags, besonders stabile Rahmen- und Kabinenkonstruktionen sowie individuell verstellbare Sicherheitsgurte verbessern in vielen Modellen

die Sicherheit der Insassen. Die Ladungssicherung wurde durch zahlreiche Innovationen im Laderaum deutlich gesteigert. Dadurch kann das Transportgut optimal gesichert werden. Schließlich wird die Verbesserung der Bremsen und Reifen, die bereits heute Pkw-ähnliche Standards aufweisen, ebenfalls von der Industrie vorangetrieben.

Die Fahrzeughersteller arbeiten intensiv an weiteren Verbesserungen. Sicherheit macht aber vor Landesgrenzen nicht halt. Daher fordert die Industrie nachdrücklich, dass alle Hersteller in Europa in diesem Bereich gemeinsam handeln. Die im VDA vertretenen Hersteller setzen sich dafür ein, dass leichte Nutzfahrzeuge europaweit serienmäßig mit Anti-Blockier-Systemen (ABS), Fahrerrairbags sowie Ladungssicherungseinrichtungen ausgerüstet werden. Noch bestehende Wegfalloptionen für diese Sicherheitsfeatures sollten aufgehoben werden. Die deutschen Hersteller werden in diesem Bereich eine Vorreiterrolle übernehmen und dies bis 2006 für die in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge zwischen 2,8–3,5 t verbindlich umsetzen.

5. Vorrang von deutschem/europäischem Zulassungsrecht

Nicht nur aus Gründen der erforderlichen rechtlichen Kongruenz zwischen Zulassungs- und Verhaltensrecht im Straßenverkehr, sondern auch aus Gründen der auf europarechtlicher Ebene vorgenommenen Einstufung der in Rede stehenden Fahrzeuge ist zu fragen, inwiefern zwingendes Zulassungsrecht durch Regelungen der StVO bzw. durch dessen Auslegung in der Rechtsprechung ausgehebelt werden kann.

Der jüngst erlassene Beschluss des Bayerischen Obersten Landesgerichts vom 23.7.2003, der nur Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t betrifft, wirft in der Tat die grundsätzliche Frage auf, ob die Anwendung von verhaltensrechtlichen Vorschriften ungeachtet der zulassungsrechtlichen Einordnung des Fahrzeugs erfolgen kann und soll. Offenbar sollte hier Abhilfe in einer Situation geschaffen werden, wo vielmehr der (europäische) Gesetzgeber gefordert wäre³. Da das Recht der Typgenehmigung und damit die Basis der Kfz-Zulassung auf EU-Richtlinien beruht, ist vernünftigerweise dort auch ggf. die Lösung zu suchen. Solange diese Rechtsänderung nicht erfolgt, sollte auf nationaler Ebene nicht versucht werden, Sonderregelungen über das Verhaltensrecht einzuführen. Dies gilt nicht nur für die Rechtsprechung, sondern auch für eine eventuelle Änderung der StVO.

³ Siehe Kramer, Anmerkungen zum Sprinterbeschluss, VD 10/03, S.268.

6. Ableitung von Handlungsempfehlungen

Um eine nachhaltige Reduktion der Unfallzahlen von Kleintransportern zu erzielen, müssen die Maßnahmen gezielt an den Unfallursachen ansetzen. Insofern gilt es, als eine zentrale Säule eines breit angelegten Maßnahmenpaketes die bereits angeführten *Qualifizierungsanstrengungen* mit allem Nachdruck weiter fortzuführen.

Darüber hinaus werden die im VDA vertretenen Hersteller die *Technik* von Kleintransportern und die oben genannten Sicherheitsfeatures (s. Abschnitt 4) konsequent weiterentwickeln.

Unterstützend sollten jedoch auch seitens des *Gesetzgebers* und der *Verwaltung* weitere Maßnahmen ergriffen werden. Hierzu gehören:

- hinreichende *Kontrollen* der Einhaltung von örtlich vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen, des vorgeschriebenen Mindestabstandes der Ladungssicherungsvorschriften, der Lenk- und Ruhezeiten sowie der Angurtpflicht für Fahrer von kleinen Lkw.
- die Integration von *Schulungseinheiten* zur *Ladungssicherung* in die *Fahrrerausbildung*, deren Einführung seitens des Gesetzgebers geprüft werden sollte.
- möglicherweise auch eine jährliche *Sicherheitsprüfung* von Kleintransportern (2,8–3,5 t zGG), insbesondere mit Blick auf Bremsen und Reifen (bislang alle 24 Monate eine Hauptuntersuchung).

7. Negative Implikationen eines Tempolimits

Wie aufgezeigt werden konnte, kann derzeit kein hinreichender Sachzusammenhang zwischen einem Tempolimit und einer signifikanten Reduktion der Unfallzahlen gezogen werden. Ein Tempolimit würde nicht zur Problemlösung beitragen können, sondern hätte vielmehr weitreichende negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Auf Autobahnen bestehen bereits zwei Geschwindigkeitskategorien, zum einen die nicht begrenzten PKW und zum anderen die schweren Nutzfahrzeuge, die auf 80 km/h beschränkt sind. Käme nun eine dritte Kategorie in der Größenordnung von 120 km/h hinzu, würde dies zu einer signifikanten Zunahme von Spurwechseln bzw. Überholvorgängen und damit zu einer Behinderung und Gefährdung des PKW-Verkehrs führen, in dem die Transporter derzeit „mitschwimmen“ können. Damit würde die Kapazität der ohnehin knappen Straßeninfrastruktur weiter eingeschränkt und das Unfallrisiko in diesem Bereich weiter erhöht. Eine Vermehrung der Geschwindigkeitsbeschränkungen würde zudem die Akzeptanz von solchen Beschrän-

kungen allgemein eher senken als heben. Verständlich wäre ein so kompliziertes System für die Berufs- wie Gelegenheitsfahrer (von Kleintransportern) kaum. Ferner ist nicht auszuschließen, dass es zur Umgehung einer Geschwindigkeitsbeschränkung entweder durch eine Ablastung der Fahrzeuge durch das Gewerbe kommt oder direkt auf das Segment unter 2,8 t zZG zurückgegriffen wird. Das heißt, es würde zu einem weiteren deutlichen Anstieg der Zahl der Fahrzeugbewegungen kommen.

Weiterhin kann nicht angenommen werden, dass auf ansonsten unbeschränkten Autobahnabschnitten zulasten einer bestimmten Fahrzeugklasse polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen effizient durchgeführt werden könnten. Vielmehr würde hier der Aufwand des Personaleinsatzes außer Verhältnis zum möglichen Erfolg stehen. Offen muss die Frage bleiben, wie die gewerblich genutzten Kleintransporter, die auch privat zu nutzen sind und dann keiner Geschwindigkeitsbegrenzung unterworfen wären, fehlerfrei zu identifizieren wären.

8. Fazit

Zusammenfassend lässt sich zunächst festhalten, dass die Unfallbeteiligung der Transporter trotz zunehmender Anteile an Fahrzeugbestand und Fahrleistungen seit 2002 rückläufig ist. Weiterhin kann festgestellt werden, dass die bisherigen Ergebnisse verschiedener Studien keinen eindeutigen Zusammenhang zwischen einem Tempolimit auf Autobahnen für Kleintransporter und einer signifikanten Reduktion der Unfallzahlen zulassen. Es ist lediglich erkennbar, dass das Fehlverhalten der Fahrer denen anderer Fahrzeugkategorien gleicht, dass z.B. vor allem aufgrund unangepasster Geschwindigkeit Unfälle verursacht werden.

Ein Tempolimit auf Autobahnen, wie von mancher Seite für Transporter gefordert, wäre das völlig falsche Instrument, würde an der falschen Stelle ansetzen und wäre ein Weg in die Sackgasse. Vielmehr müsste den bereits begonnenen und noch umzusetzenden Maßnahmen nunmehr auch eine angemessene Zeit gegeben werden, um ihr Potential zu entfalten. Insbesondere sollte es im Verlauf der weiteren Diskussion seitens der Politik zu keiner Vorfestlegung auf ein Tempolimit kommen, bevor nicht die endgültigen Ergebnisse der BASt-Studie sorgfältig ausgewertet worden sind. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist für die verkehrssicherheitspolitische Diskussion wichtig, dass die bereits eingeleiteten Maßnahmen fortgeführt und ggf. durch weitere gesetzliche Maßnahmen flankiert werden. Die Industrie sieht hier ihre Verantwortung mit Maßnahmen im technischen und humanen Bereich.

Unfallursache Übermüdung

– Auftreten und Prävention von Müdigkeitsunfällen im Straßenverkehr –

Dr. med. Wolfram Hell, Institut für Rechtsmedizin, Medizinisch-Biomechanische Unfallanalyse MBU, Ludwig-Maximilians-Universität, München

1. Einschlafen als Unfallursache

Bisher wurde angenommen, dass Einschlafen am Steuer eine weniger bedeutende Unfallursache für tödliche Autounfälle sei. Das Problembewusstsein war und ist auch heute noch sehr eingeschränkt. Deshalb fand bisher auch nur wenig Forschungsaktivität auf diesem Gebiet statt. Auch werden in der Öffentlichkeit immer wieder Reisebusunfälle mit teilweise dramatischen Folgen präsent.

2. Bundesautobahn-Studie

Das Institut für Fahrzeugsicherheit des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) führte im Auftrag des bayerischen Staatsministeriums des Innern eine Totalerhebung aller Unfälle mit Getöteten, die sich 1991 auf Autobahnen des Freistaats Bayern ereignet hatten, durch.

Die retrospektive Unfallanalyse von 204 Unfällen mit 242 Getöteten, das entspricht etwa 20 % aller tödlichen Unfälle auf Autobahnen in Deutschland, wurde 1993 abgeschlossen. Es ergab sich, dass ca. 24 % aller Unfälle vermutlich durch Einschlafen des Fahrers verursacht worden waren.

2.1 Unfallauslösende Ereignisse

Einschlafen am Steuer stellt demnach mit 24 % eine viel häufigere Unfallursache dar, als bislang angenommen. Bei Betrachtung der Frage, welches Ereignis den Unfall ausgelöst hat, wurden weitere 11 % der Unfälle durch Ablenkung und Unaufmerksamkeit verursacht. In 3 % konnte ein akutes medizinisches Ereignis (epileptischer Anfall, Herzinfarkt, Diabetes mellitus), welches die Wahrnehmungsfähigkeit kurzzeitig einschränkte, ausfindig gemacht werden. Insgesamt wurden 38 % aller tödlichen Unfälle auf Autobahnen als sogenannte Vigilanzunfälle (Aufmerksamkeitsstörung) eingestuft.

Andere unfallauslösende Faktoren bestanden zu 46 % in der Kategorie Fehleinschätzung, z.B. von Witterung, der Straßenführung, der Fahrdynamik des eigenen Fahrzeugs oder des vorausfahrenden Fahrzeugs.

Selbst diese Gruppe könnte ebenso durch reduzierte Konzentration beeinflusst sein, d.h., „Schlafen mit offenen Augen“ kann zu einer Fehleinschätzung führen. Hier stößt die retrospektive Unfallanalyse jedoch an ihre Grenzen, da häufig die Fahrzeuginsassen nicht mehr aussagefähig sind.

Da reduzierte Vigilanz nicht immer von Müdigkeit oder Einschlafen zu trennen ist und bei der Kategorie Fehleinschätzung auch reduzierte Vigilanz mitursächlich sein kann, lassen sich im weitesten Sinne ca. zwei Drittel aller Unfälle mit verringerter Aufmerksamkeit erklären.

Unvorhersehbare Ereignisse wurden in 11 % der Unfälle beobachtet (z.B. Wild, Panne, Geisterfahrer oder Suizid).

Weitere 5 % der Auslösefaktoren für tödliche Unfälle auf Autobahnen gehen auf das Konto von technischen Mängeln am Fahrzeug, hauptsächlich Reifenpannen (Diagramm 1).

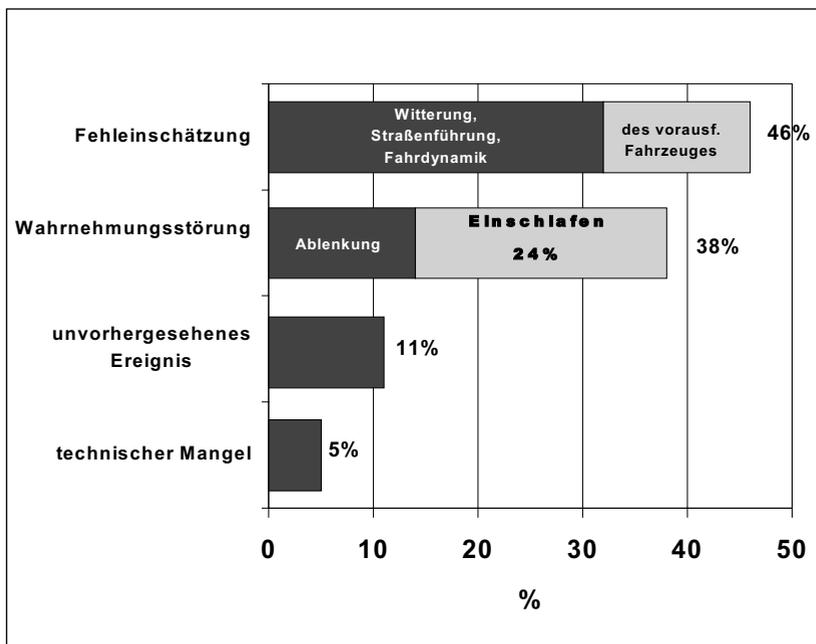


Diagramm 1: Unfallauslösende Ereignisse BAB Unfälle mit Getöteten

2.2 Begleitumstände der Einschlafunfälle

Weiterhin wurden begleitende Auffälligkeiten, die sich auf den Fahrer, das Fahrzeug und das Umfeld beziehen, ausgewertet, um typische Unfallsituationen aufzudecken.

Die am häufigsten gefundenen begleitenden Auffälligkeiten für Einschlafunfälle sind in Diagramm 2 dargestellt.

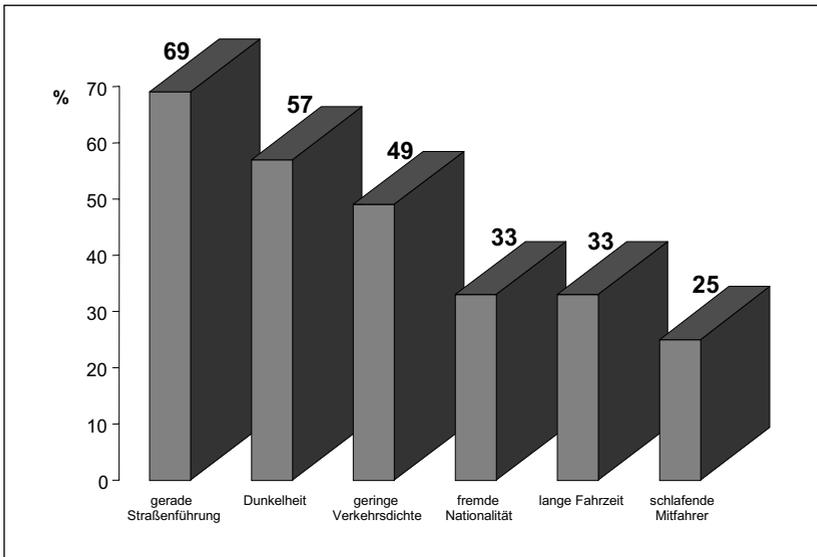


Diagramm 2: Begleitende Auffälligkeiten bei Einschlafunfällen

69 % der Einschlafunfälle fanden bei gerader Straßenführung statt, in 57 % war es dunkel. In fast der Hälfte der Fälle war die Verkehrsdichte sehr gering. Außerdem waren die Parameter fremde Nationalität, lange Fahrzeiten und schlafende Mitfahrer deutlich überrepräsentiert.

Berufskraftwagenfahrer waren in 22 % der Einschlafunfälle verwickelt, was auch ungefähr ihrem Anteil am anderen Unfallgeschehen entsprach.

Das bedeutet: Monotone Situationen, verbunden mit langer Fahrzeit und schlafenden Mitfahrern, stellen eine der häufigsten Unfallursachen für tödliche Autobahnunfälle dar.

Als Beispiel dazu ein Vigilanzunfall (Bild 1): Ein PKW-Fahrer kam am frühen Morgen nach längerer Fahrzeit von der Straße ab. Erst sieben Stunden später,

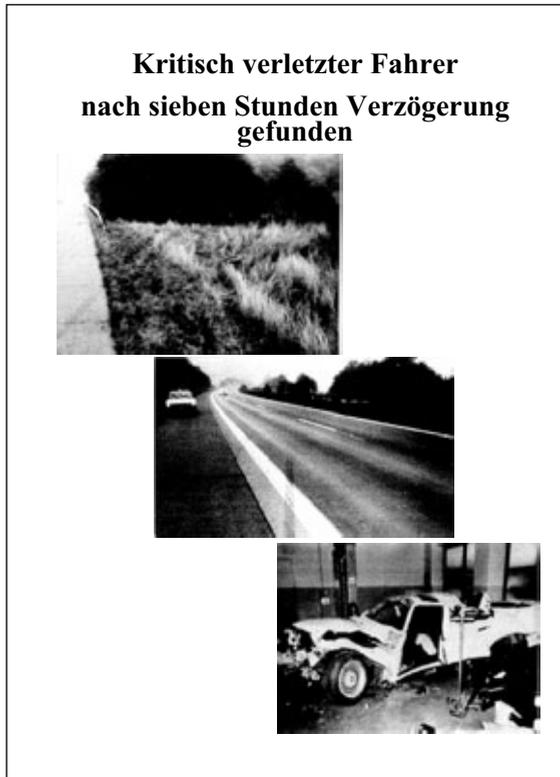


Bild 1: Beispiel eines Einschlafunfalls

bei Tageslicht, wurde er von Straßenbauarbeitern gefunden. Hier hätte ein modernes automatisches Notrufsystem (über Mobiltelefon GSM und GPS) die Rettungszeit erheblich verkürzen können.

2.3 Zeitliches Auftreten von Einschlafunfällen

Die unerwartete Häufung von Einschlafunfällen im Analysematerial führte zur Zusammenarbeit mit dem Schlafforscher Prof. Dr. Jürgen Zulley, Bezirkskrankenhaus Regensburg. Dort wurden die Unfälle gemeinsam, auch aus Sicht der Schlafforschung, analysiert.

Im Verlauf eines Jahres ereigneten sich die meisten Unfälle in der Zeit von Mai bis Oktober, vor allem im August. Innerhalb der Woche gibt es einen deutlichen Gipfel am Samstag. Von Freitag bis Samstag passierten fast 40 % aller Unfälle.

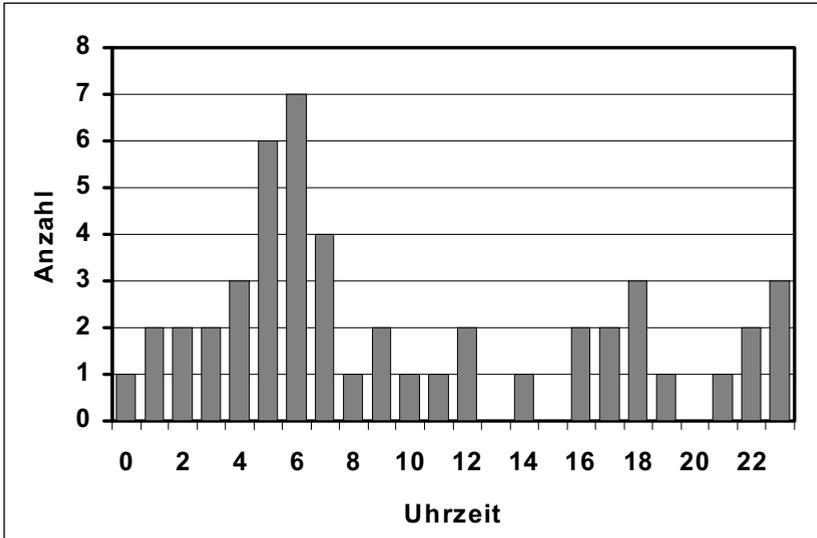


Diagramm 3: Tageszeitverteilung der Einschlafunfälle

Über den Tag verteilt geschahen zwischen 5:00 und 6:00 Uhr morgens die meisten Einschlafunfälle. Insgesamt ereigneten sich in den 10 Std. der Nacht (21:00 Uhr bis 7:00 Uhr) gleichviel Unfälle bei deutlich geringerer Verkehrsdichte wie in den 14 Std. tagsüber (Diagramm 3).

Die weitere Analyse zeigte einen interessanten Alterszusammenhang (Diagramm 4): Die meisten Unfälle älterer Fahrer (d.h. Alter über 45 Jahre) geschahen tagsüber, besonders in den Nachmittagsstunden mit einem Maximum um 19:30 Uhr abends. Junge Fahrer dagegen sind zu diesen Zeiten im Unfallmaterial kaum vertreten. Ihre Einschlafunfälle fanden überwiegend nachts statt, mit einem Maximum um 5:30 Uhr morgens.

Obwohl keine Statistiken zur altersabhängigen Fahrleistung vorlagen, könnte dieses Phänomen mit den Ergebnissen aus Bunkerversuchen des Max-Planck-Instituts in Andechs erklärt werden.

Abgeschottet von der Außenwelt, ohne Information über Datum und Tageszeit, entwickeln junge Menschen trotzdem einen regelmäßigen Schlafrhyth-

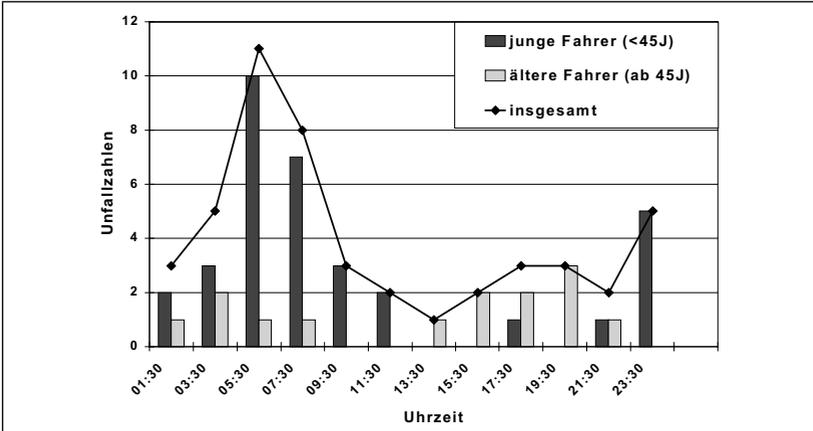


Diagramm 4: Tagesverteilung in Abhängigkeit vom Alter

mus, bei dem sich je eine Schlaf- und eine Wachperiode pro Tag abwechseln. Dieses wird monophasisch genannt. Im normalen Leben könnte daher ein damit verbundener erhöhter nächtlicher Schlafdruck dafür verantwortlich sein, dass junge Fahrer während einer Nachtfahrt schwerer wach bleiben können.

Ältere Personen hingegen zeigen im Versuch ein sogenanntes polyphasisches Schlafmuster. Das nächtliche Schlafbedürfnis ist reduziert, dafür treten über den Tag verteilt immer wieder kürzere Schlafepisoden auf (Nachmittags-schlaf, Siesta; Diagramm 5).

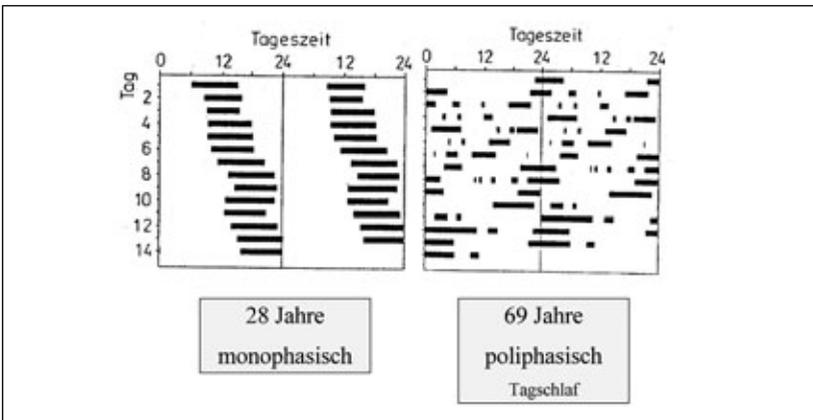


Diagramm 5: Schlafmuster im Schlaflabor

2.4 Vorerkrankungen

Die meisten Unfälle kommen durch Schlafdeprivation zustande (zu wenig Schlaf). Sogenannte Schlaf-Krankheiten – Narkolepsie (Schlafanfälle) und Apnoe (Sauerstoffmangel beim Schlafen, deshalb verstärktes tägliches Schlafbedürfnis) – haben in der Literatur als unfallauslösender Faktor nur einen geringen Stellenwert (0,1 %).

Nur in einem Fall wurde in der retrospektiven Unfallanalyse eine sogenannte Narkolepsie eines Berufskraftfahrers angenommen. In den anderen 48 Unfällen mit Einschlafen als vermuteter Ursache konnte keine medizinische Vorerkrankung erkannt werden.



Bild 2: Einschlafunfall eines jungen Fahrers

Zwei weitere Beispiele für Vigilanzunfälle sind im Bild 2 und 3 dargestellt: Bild 2 zeigt einen typischen Einschlafunfall eines 18-jährigen Fahrers. Hier sind zwei Jugendliche abends aus Italien kommend die Nacht durchgefahren. Nach 8 Std. Fahrzeit ist der Fahrer dann 30 km vor dem Ziel (bei schlafendem Beifahrer) eingeschlafen, nach rechts von der Straße abgekommen und mit der Beifahrerseite gegen einen Baum geprallt. In diesem Fall trifft die angenommene Unfallursache „Einschlafen“ zu, weil der Fahrer überlebte und über sein Problem, wach zu bleiben, berichtete.

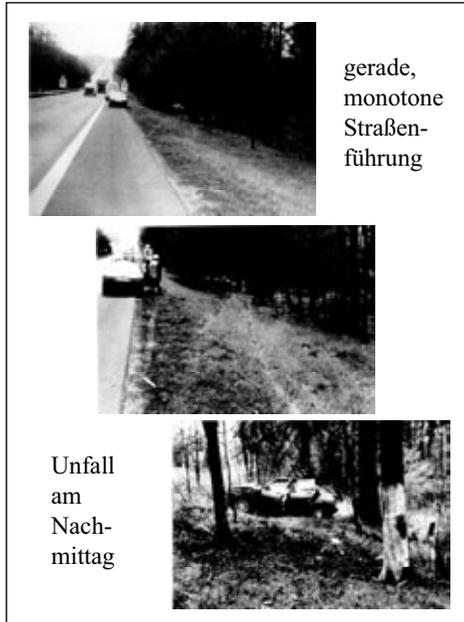


Bild 3: Einschlafunfall eines älteren Fahrers

Im 2. Beispiel hatte ein älterer Fahrer eine Tagschlafepisode am Nachmittag. Im Bild 3 oben sieht man die gerade, monoton verlaufende Straße. Der Fahrer ist von der Straße abgekommen und gegen einen Baum geprallt.

3. Mögliche Gegenmaßnahmen

Da jeder Autofahrer mit dem Problem des Einschlafens am Steuer konfrontiert ist, stellt sich die Frage nach wirksamen Gegenmaßnahmen. Bislang sind noch nicht alle technisch möglichen Maßnahmen geprüft und als erfolgversprechend bewertet.

3.1 Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit

Das Problem des Einschlafens am Steuer muss deutlich mehr bewusst gemacht werden. Dabei sollte auch auf die Tagesschläfrigkeit hingewiesen werden, denn Einschlafunfälle beschränken sich nicht auf die Nachtstunden.

Die Mitfahrer sollten darauf hingewiesen werden, dass auch sie ganz entscheidend dazu beitragen können, den Fahrer nicht mit ihrer Müdigkeit anzustecken, sondern seine Fahrtüchtigkeit zu erhalten. Andere Länder wie Australien sind auf diesem Gebiet schon wesentlich weiter (Bild 4).



Bild 4: Beispiel einer australischen Öffentlichkeitskampagne

3.2 Sichere Fahrbahnränder

Wenn Fahrzeuge z. B. wegen Einschlafen des Fahrers von der Fahrbahn abkommen, können die Unfallfolgen beim Aufprall auf vorhandene Hindernisse am Fahrbahnrand (z. B. Bäume) durch passive Schutzeinrichtungen um mehr als 50% reduziert werden. Darüber hinaus besteht bei hindernisfreien Fahrbahnrändern ein noch größeres Sicherheitspotenzial: ca. 80% der Getöteten können bei solchen „forgiving road sides“ vermieden werden.

3.3 Straßenbauliche Maßnahmen

Weiterhin wird versucht, mit straßenbaulichen Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche die Anzahl tödlicher Unfälle, die durch Einschlafen am Steuer bedingt sind, zu reduzieren.

Straßenbauliche Veränderungen, wie z. B. sog. Rumble Strips (quergewebte Fahrbahnrandbegrenzungen), werden in USA, Spanien und England, sowie auf wenigen bundesdeutschen Straßen eingesetzt. Kommt das Fahrzeug von der Spur ab, wird der Fahrer bei Überfahren der Begrenzung durch das Geräusch und das Holpern des Wagens gewarnt. Allerdings muss die Wirksamkeit solcher Maßnahmen noch geprüft werden.

3.4 Technische Maßnahmen

In Fahrzeugen können Lidschlussensoren eingesetzt werden, welche anhand der Geschwindigkeit des Lidschlusses Müdigkeit detektieren können. Hierzu misst eine Hochgeschwindigkeitskamera via Infrarot und es können nach Personennormierung (5-10 Min. Autobahnfahrt) 3-4 Müdigkeitsstadien unterschieden werden.

Ein solches System hat keine Beweisqualität, kann aber dem Fahrer Empfehlungen geben, eine Pause einzulegen.

Ein anderes System ist die Roadside Camera, welche den Straßenrand fokussiert und bei Überschreitung Warnsignale gibt.

Ein Lenkausschlag-Sensor misst mit einem Algorithmus bestimmte, immer träger werdende Lenk-Korrekturen, ist aber bislang noch nicht serienreif.

Ein amerikanisches System misst den Öffnungsgrad der Augen (Perclos), hier ist es aber nach Expertenmeinung für den Fahrer fast schon zu spät, um Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Ideal wäre ein einfacher Fahrerconditionstest, der auch durch die Polizei durchzuführen wäre. Bislang gibt es aber noch kein valides Verfahren, da hier keine Norm und Grenzwerte vorliegen. Zurzeit kann man mit 10 Minuten Zeitaufwand nur „extrem übermüdete“ Fahrer von „normalen“ Fahrern unterscheiden.

LITERATURVERZEICHNIS

1. K. Langwieder, A. Sporer, W. Hell:
„Struktur der Unfälle mit Getöteten auf Autobahnen in Bayern im Jahr 1991“, HUK-Verband, Büro für Kfz-Technik München, 1994.
2. J. Zulley, T. Crönlein, W. Hell, K. Langwieder:
„Fatal highway accidents mainly caused by falling asleep“, Stress Research Reports, p104, WHO Psychosocial Center, Stockholm, Sweden, 1994.
3. J. Zulley, T.A.M. Crönlein, Hell W., Langwieder K.:
„Einschlafen am Steuer, Hauptursache schwerer Verkehrsunfälle“, Chronobiologische Grundlagen der Schlafmedizin, Deutsche Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin, 1994.
4. D. Dinges, K. Gillen, G. Ott:
„Accidents, Sleepiness and Work Hours – A Review“, Unit for Experimental Psychiatry / Center for Sleep and Respiratory Neurobiology University of Pennsylvania School of Medicine, Philadelphia, Pennsylvania, USA.
5. E. Haen, J. Zulley, R. Lund, T. Roenneberg, Biologische Rhythmen in der Medizin! – Na und ?, Chronomedizin – Bio. Rhythmen, Seite 273, 1994.
6. J. Kubitzki: „Müdigkeit und Müdigkeitsmessung in Verkehr und Transportwesen“, ASS Studie für GDV Institut für Fahrzeugsicherheit Dezember 2000.

Unfallursache Übermüdung

– Einschlafen am Steuer –

Prof. Dr. Jürgen Zulley, Dipl. Psych. Roland Popp,
Schlafmedizinisches Zentrum der Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie
der Universität am Bezirksklinikum, Regensburg

Einleitung

Einschlafen am Steuer ist ein völlig unterschätztes Risiko. Nach einer Studie in Bayern waren 25 % der schweren Verkehrsunfälle auf Autobahnen auf Einschlafen am Steuer zurückzuführen und insgesamt ist die weitergefasste Zahl übermüdungsbedingter Unfälle auf über 50 % anzusetzen. Eine britische Studie, in der 4.621 männliche Lkw- und Pkw-Fahrer befragt wurden, zeigte, dass 29 % der Fahrer angaben, im Laufe des letzten Jahres am Steuer beinahe eingeschlafen zu sein. In Übereinstimmung mit weiteren Studien zum Unfallzeitpunkt zeigt sich, dass am frühen Morgen die meisten übermüdungsbedingten Unfälle auftreten.

Weitere Faktoren, die Müdigkeit bedingen, sind Fahrdauer, Schlafdefizit, mögliche Schlafstörungen, Medikamente und situative Faktoren. Zu letzteren gehören vor allem monotone Bedingungen, wie sie beim Fahren auf längeren Strecken, so auf Autobahnen, auftreten können.

Von großem Interesse, sowohl wissenschaftlich, wie auch juristisch, ist die Frage, ob Müdigkeit subjektiv wahrnehmbar ist. Verschiedene Studien zeigen, dass die Müdigkeit nicht schlagartig einsetzt, sondern dass sie ein Prozess ist, dessen Entwicklung für den Betroffenen durchaus vorhersehbar ist.

1. Ursachen der Müdigkeit

Die meisten müdigkeitsbedingten Unfälle im Straßenverkehr ereignen sich nach längerem *Schlafmangel* oder in den *frühen* Morgenstunden.

Der frühe Morgen ist für unsere Leistungsfähigkeit besonders kritisch, da wir zur biologisch „falschen“ Zeit, d. h. entgegen unserem inneren biologischen Rhythmus, aktiv sind.

1.1 Biologische Rhythmen

Die meisten Lebensfunktionen des Menschen sind durch einen rhythmischen Verlauf gekennzeichnet. Beispielhaft seien der Pulsschlag, der Schlaf und der

Menstrualzyklus der Frau genannt. Für den Menschen sind die Änderungen über den Tag von besonderer Relevanz. Durch den 24-Stunden Tag, der durch die Erdrotation vorgegeben wird, sind wir ständig rhythmischen Veränderungen ausgesetzt. Der menschliche Organismus hat sich diesen regelmäßigen Änderungen der Umwelt angepasst. Diese Einordnung in das äußere Zeitprogramm besteht in der Entwicklung biologischer, dem Organismus innewohnender Zeitprogramme, die denen der Umwelt entsprechen. Dieser Betrachtungsweise hat sich der Forschungsbereich der Chronobiologie mit der Untersuchung des zeitlichen Verlaufs biologischer Funktionen und im Besonderen ihres periodischen Verhaltens gewidmet. Der eindrücklichste 24-Stunden-Rhythmus ist der tägliche Wechsel von Schlafen und Wachen (Zulley, Knab, 2003).

1.2 Das Mittagstief

Neben dem 24-stündigen Wechsel ist der menschliche Organismus weiteren zeitlichen Änderungen ausgesetzt, was sich in regelmäßigen mehrfachen Veränderungen vieler Funktionen über den Tag hinweg ausdrückt. Physiologische Variablen, wie Körpertemperatur und orthostatische Kreislaufreaktion, psychologische Messgrößen, wie subjektive Wachheit und Leistungsfähigkeit, und das Schlaf-Wach-Verhalten sind hiervon betroffen. Beispielsweise zeigt sich in der Leistungsfähigkeit nach einem morgendlichen Hoch gegen 13.00 bis 14.00 Uhr ein deutliches Tief. Der spätere Nachmittag ist gekennzeichnet durch ein Hoch, welches dann in das nächtliche Tief übergeht. Es handelt sich hierbei um ein biologisches Zeitprogramm des Organismus, welches neben der dominierenden 24-Stunden Periodik auch noch eine 12-Stunden Periodik aufweist. Diese Schwankungen werden nicht durch äußere Ereignisse, wie beispielsweise Mahlzeiteneinnahme, erzeugt, können aber durch diese verstärkt werden. Die vorhandenen interindividuellen Unterschiede im Auftreten dieser Zeitpunkte sind relativ klein im Vergleich zu der gesamten Periodik (Zulley, Knab 2003).

1.3 Der Schlaf

Der Schlaf findet überwiegend in Zeiträumen statt, die von der zirkadianen Periodik vorgegeben werden. Dies ist vor allem der Zeitraum um das zirkadiane Temperaturminimum (nachts gegen 3.00 bis 4.00 Uhr). Viele andere Funktionen zeigen hier, wie bereits oben beschrieben, ebenfalls Maximal- bzw. Minimalwerte. Dies betrifft z. B. den Zeitpunkt geringster Konzentrationsfähigkeit, der Befindlichkeitsverschlechterung, erhöhter Kreislaufstabilität und verstärkter Schmerzwahrnehmung. Der zeitliche

Zusammenhang dieser Verläufe weist darauf hin, dass dieser Zeitraum durch ausgeprägte Funktionsineffektivität und Labilität der verschiedenen Organsysteme gekennzeichnet ist, der optimalerweise mit Schlaf überbrückt wird. Gleichzeitig werden Funktionen zu diesem Zeitpunkt maximal tätig (Verdauungsfunktionen, Hormonausschüttungen), die mit gleichzeitiger anderweitiger Aktivität nicht vereinbar sind. Hierin könnte eine der Funktionen des Schlafes liegen: Überbrückung eines Zeitraumes, der für die Interaktion mit der Umwelt ineffektiv ist und gleichzeitig die Möglichkeit zur Aktivierung von regenerativen Funktionen, die mit motorischer Aktivität inkompatibel sind.

1.4 Störungen des Rhythmus

Wird auf die biologisch vorgegebenen Rhythmen keine Rücksicht genommen, führt dies zu Störungen im Gesamtbild des Menschen. Passten sich zum Beispiel Versuchspersonen mit ihrem Schlafen und Wachen nicht an die vom zirkadianen System vorgegebene Zeit an, so kam es zu Schlafstörungen, wenn zur „falschen“ Zeit versucht wurde zu schlafen, und zu Stimmungs- und Vigilanzverschlechterungen an den Tagen, wo sie zur „falschen Zeit“ wach waren. Einen solchen, durch die Lebensbedingungen erzwungenen Zustand im Alltag erleben vor allem Schichtarbeiter, aber auch Reisende nach Zeitzoneflügen (Jet-lag) und nach Veränderungen des gewohnten Tagesablaufes (längere Reisen, Nachtfahrten). Auch gestörter oder zu wenig Schlaf verändern den biologischen Rhythmus und können zu Tagesmüdigkeit führen, die vor allem in monotonen Situationen, wie beim Autofahren, gefährlich werden könnte (Zulley, Knab 2003).

1.5 Der Autofahrer

Bei längeren Autofahrten ist die Konzentrationsfähigkeit über einen längeren Zeitraum erforderlich, wobei auf die biologischen Tiefs keine Rücksicht genommen wird. So ist es alles andere als verwunderlich, dass infolge der Nichtbeachtung der Rhythmen die Verkehrsunfälle zunehmen. Die Mehrzahl der schweren Verkehrsunfälle auf Autobahnen wird durch Einschlafen am Steuer verursacht. Der Zeitpunkt dieser Unfälle zeigt eine deutliche Tagesverteilung mit Spitzenwerten in den frühen Morgenstunden sowie nachmittags gegen 14.00 Uhr. Diese Zeitpunkte entsprechen den biologischen „Tiefs“. Diese Unfälle sind die Folge davon, dass versucht wurde, über das „Tief“ hinweg zu funktionieren. Wissenschaftliche Untersuchungen, die Zusammenhänge zwischen Fehlern, Tageszeit und Müdigkeit aufdecken, sind nicht neu. Aber sie haben bisher wenig Beachtung gefunden.

Dies mag daran liegen, dass sie meistens unkritisch unter dem Begriff „menschliches Versagen“ eingeordnet wurden und somit als eher „schicksalhaft“ und damit unbeeinflussbar hingenommen wurden. Weiterhin fehlte wohl ein Überblick über die tatsächliche Häufigkeit, mit der diese Ursachen Fehler verursachen. Hierzu zählt sicher auch, dass im Sinne eines „Vorurteils“ Übermüdung als Ursache unterschätzt wurde, wie die im Folgenden aufgeführte Studie über Autobahnunfälle ergab. Befragungen der Polizei unmittelbar nach dem Unfall ergaben, dass 8 % der Unfälle auf Übermüdung zurückzuführen waren. Die sorgfältige Analyse einer Expertenkommission kam auf einen wesentlich höheren Anteil. Die häufigste Einzelursache dieser Unfälle war „Einschlafen am Steuer“ mit 24 % aller schweren Autobahnunfälle. Die tatsächliche Zahl einschlafbedingter Unfälle dürfte höher liegen, da zwischen Müdigkeit und tatsächlichem Einschlafen schwer zu unterscheiden ist. Im weitesten Sinne lassen sich fast 2/3 aller untersuchten Unfälle mit einer verringerten Aufmerksamkeit erklären.

Die weitere Analyse ergab einen deutlichen Alterseffekt. Ältere Fahrer verursachten einschlafbedingt häufiger schwere Unfälle tagsüber, während jüngere Fahrer mehr für die Nachtunfälle verantwortlich waren. Der Gipfel der Unfälle älterer Fahrer lag etwa bei 18.00 Uhr, das Maximum der Unfälle jüngerer Fahrer gegen 6.00 Uhr. In den Altersunterschieden drückt sich möglicherweise der höhere nächtliche Schlafdruck jüngerer Fahrer aus, wie auch die verringerte tagesperiodische Verteilung des Schlafdrucks bei den älteren Fahrern mit reduziertem nächtlichen Schlafbedürfnis (Langwieder et al., 1994; Zulley et al., 1995; Zulley, Knab, 2003).

1.6 Wachdauer und weitere Faktoren

Neben der Tageszeit spielt auch die Dauer der Wachzeit eine wichtige Rolle bezüglich der Müdigkeit. Je länger eine Person wach ist, umso größer wird die Müdigkeit, verringert sich die Leistungsfähigkeit, erhöht sich das Unfallrisiko. Ein kritischer Wert scheint hier die Dauer von 9 Stunden zu sein. Bei längerer Wachdauer steigen die Unfallzahlen deutlich an.

Weitere Ursachen für Müdigkeit sind vor allem Monotonie, wie die bayेरische Unfallstudie über die Verursachung der schweren Unfälle auf den Autobahnen zeigen konnte. Gerade unter sogenannten monotonen Bedingungen wirkt sich die Müdigkeit sehr viel stärker auf Aufmerksamkeit und Leistungsfähigkeit aus. Auf diesen Punkt soll in diesem Zusammenhang nicht weiter eingegangen werden. Dies betrifft auch die Faktoren Medikamente, Alkohol und Drogen.

1.7 Schlafstörungen

Verschiedene Studien konnten auf die Folgen gestörten Schlafes hinweisen. Folgende Zahlen wurden für Menschen, die unter Schlafmangel leiden, genannt:

- 50% schlafen in monotonen Situationen ein.
- 60% haben Erinnerungslücken.
- 25%-ige Reduktion der Arbeitsleistung.
- 7-fach höhere Wahrscheinlichkeit für Verkehrsunfälle.

Die Ursache des Schlafmangels ist meist eine Schlafstörung. Störungen des Schlafes führen zu einem Schlafdefizit mit verminderter Leistungsfähigkeit am Tage. Bei einigen Formen von Schlafstörungen muss dem Betroffenen nicht bewusst sein, dass es eine Störung des nächtlichen Schlafes ist, die zu seiner erhöhten Tagesmüdigkeit führt. Hierzu zählen vor allem die Schlaf-Apnoe und das Restless-Legs-Syndrom. Die obstruktive Schlafapnoe ist die häufigste Ursache für Tagesmüdigkeit und führt unbehandelt zu einem deutlich erhöhten Risiko für Schlaganfälle und Herzinfarkte (Zulley, Knab, 2003).

2. Wahrnehmung der Müdigkeit

Die subjektive Wahrnehmung des Einschlafens ist Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen. Der Einschlafprozess ist kein punktueller Vorgang, sondern ein Kontinuum, welches eine exakte Definition, ab wann jemand schläft, nicht zulässt. Hier lassen sich nur Veränderungen auf verschiedenen Ebenen beschreiben. Folgende Symptome der Müdigkeit werden beschrieben:

Augen:

- Brennen/Tränen der Augen,
- Schwere der Augenlider,
- Probleme des Scharfsehens.

Körper:

- Schweregefühl im Kopf,
- Schweregefühl in den Beinen,
- Rückenschmerzen,
- Allgemeine Kraftlosigkeit,
- Frösteln,
- Bewegungsdrang,
- Gähnen.

Kognition/Emotion:

- Konzentrationsmangel,
- Geräuschempfindlichkeit,
- Interesselosigkeit,
- Reizbarkeit,
- Herabgesetzte Kommunikationsbereitschaft.

Wichtig bleibt anzumerken, dass es mit der Müdigkeit, die dem eigentlichen Einschlafen vorausgeht, bereits zu einer deutlichen Leistungsminderung kommt, die für das Autofahren von Bedeutung sein kann. Anfänglich stellt sich eine Verminderung vor allem der Daueraufmerksamkeit ein, die häufig nicht erkannt wird. Verzögerte Reaktionen, körperliche Schwere, wie auch zunehmende Probleme beim Fokussieren oder Doppelbilder können auftreten. Bei Symptomen, wie Augenbrennen, Schwere der Augenlider, ist die Müdigkeit bereits sehr weit fortgeschritten. Bei Schwierigkeiten, die Fahrspur einzuhalten, befinden wir uns bereits in einem extremen Zustand der Müdigkeit.

Das Einschlafen wird durch eine sogenannte „hypnagoge Phase“ eingeleitet, einem Übergangsstadium zwischen Wachen und Schlafen. Hier kommt es zu einem Kontrollverlust über geordnete Gedankenabläufe, Verlust der Orientierung in Raum und Zeit, sowie ganz allgemein zu Bewusstseinsveränderungen. In dieser Phase können auch kurzfristige EEG-Veränderungen festgestellt werden, die mit dem Begriff *Mikroschlaf* oder *Sekundenschlaf* bezeichnet werden. Diese sind keine eigentlichen Schlafepisoden, sondern kurzfristige Wahrnehmungsausfälle (Horne, Reyner, 1995).

Zu unterscheiden ist zwischen Müdigkeit und Schläfrigkeit. Auch wenn diese Begriffe nicht eindeutig zugeordnet sind, bezeichnet Schläfrigkeit eine erhöhte Einschlafbereitschaft und Müdigkeit eine reduzierte Leistungsfähigkeit. Letzteres wird auch als Erschöpfung bezeichnet. Müdigkeit ist nicht gleichbedeutend mit Schläfrigkeit. Verringerte Leistungsfähigkeit muss nicht mit erhöhter Einschlafbereitschaft zusammenhängen. Ein erschöpfter Mensch kann innerlich so unruhig sein, dass er nicht einschläft, seine Leistungsfähigkeit ist aber reduziert. Umgekehrt kann ein hellwacher Mensch willentlich sehr schnell einschlafen, wenn er fähig ist, zu entspannen.

Erhöhter Einschlafdruck (Schläfrigkeit) führt in der weiteren Folge zu plötzlichen Einschlafattacken, gegen die sich der Betroffene oft nicht mehr wehren kann (imperative Einschlafattacken). Müdigkeit führt zu Vigilanz- und Konzentrationsproblemen, die eine Intoleranz von monotonen Situationen zur Folge haben. Hierbei ist vor allem die Daueraufmerksamkeit reduziert und die Tagesbefindlichkeit eingeschränkt. Es kann, muss aber nicht zu einer erhöhten Einschlafbereitschaft kommen.

Müdigkeit und Schläfrigkeit sind keine einheitlichen Konstrukte, sondern erfassen verschiedene Aspekte. Sie können auf unterschiedlichen Ebenen erfasst werden und zeigen eine intra- und interindividuelle Variabilität (Zulley, Knab, 2004).

Experimente weisen darauf hin, dass dem Einschlafen am Steuer (Fahr Simulator) immer Symptome der Schläfrigkeit/Müdigkeit in genügendem zeitlichen Abstand (45 Min.) vorausgingen, die subjektiv erkennbar waren. Das tatsächliche Risiko „einzuschlafen“ wurde von Fahrern, die sich als müde bewerteten, deutlich unterschätzt (aus: Reyner, Horne, 1998).

3. Auswirkungen der Müdigkeit

Müdigkeit und erhöhte Einschlafbereitschaft führen zu einer Abnahme der Aufmerksamkeit, d.h. auf Ereignisse kann nicht schnell genug reagiert werden. Leistungseinbußen bei Reaktionstests, beim Problemlösen, bei der Aufmerksamkeit und beim Kopfrechnen wurden festgestellt. Die besonderen Probleme ergeben sich bei monotonen Aufgaben. Eine Leistungssteigerung durch Motivation wirkt nur kurzfristig. Kurzzeitig kann es zu Wahrnehmungsausfällen kommen (Sekundenschlaf). Weiterhin zeigt sich eine verschlechterte Stimmung, die sich z.B. in Reizbarkeit, Irritierbarkeit und Überreaktionen äußert. Letztendlich kann die Müdigkeit zum unkontrollierbaren Einschlafen führen.

Für den Autofahrer zeigen sich unter Müdigkeit Fahrfehler aufgrund verminderter Leistungsfähigkeit durch:

- verlangsamtes Reagieren,
- unkoordiniertes Abstandhalten, zu nahes Auffahren,
- gröberes Lenkverhalten,
- Abkommen von der Fahrbahn (-spur).

Automatisierte Handlungsabläufe können aber trotz erhöhter Müdigkeit mitunter noch geleistet werden (Drücken der „Tote-Mann-Taste“). Häufig findet sich trotz der Wahrnehmung der Müdigkeit eine Überschätzung der Fahrtauglichkeit (Zulley, Knab, 2004).

4. Messung der Müdigkeit

Versuche, Müdigkeit objektiv zu erfassen, gibt es bereits seit einiger Zeit. Vor allem aus den USA wurden Verfahren vorgestellt, die entweder die Abdeckung der Pupille durch das Augenlid oder die Frequenz des Lidschlusses messen.

Auch die Veränderung der Pupillengröße wird erfasst. Allen Verfahren ist gemeinsam, dass sie keine Aussage darüber machen können, ob die betreffende Person zu müde zum Autofahren ist. Möglicherweise sind Verfahren, die die tatsächliche Reaktionsfähigkeit über längere Zeit unter monotonen Situationen erfassen, besser geeignet zur Feststellung der Müdigkeit, als Messungen der physiologischen Veränderungen.

Die Erfassung der Tagesschläfrigkeit kann in verschiedenen Situationen unter verschiedenen Gesichtspunkten durchgeführt werden:

- „*Fit-for-duty-test*“ Überprüfung einer Vigilanzminderung vor Fahrtbeginn;
- „*Müdigkeitskontrollen*“ am Straßenrand;
- „*On-line-Monitoring*“ Automatisches Erkennen erhöhter Schläfrigkeit beim Fahren.

Als etablierte Verfahren in der Schlafmedizin werden unterschiedliche Konstrukte erfasst:

- Erfassung der grundsätzlichen *Einschlafwahrscheinlichkeit* (sleep propensity) in verschiedenen „passiven“ Alltagssituationen mittels Fragebogen,
- *Leistungseinbußen* unter monotonen Bedingungen
- unmittelbare *Einschlafbereitschaft/Einschlaflatenz* unter standardisierten Bedingungen.

Die direkte Einschlafbereitschaft kann mittels des „Multiplen-Schlaf-Latenz-Tests“ (MSLT) erfasst werden. Dieses Standardverfahren in der Schlafmedizin untersucht die *Einschlafbereitschaft* unter genau festgelegten Bedingungen im Schlaflabor. Der Proband legt sich 5mal am Tag zum Einschlafen ins Bett, in einem ruhigen, abgedunkelten Raum. Gemessen wird der Zeitraum bis zum Einschlafen. Dieser Wert wird als Maß für die Einschlafbereitschaft herangezogen (Geisler et al., 2000).

Wesentlich näher an der Situation des müden Autofahrers ist der „Multiple Wachbleibetest“ (MWT). Dieser untersucht die Fähigkeit, wach bleiben zu können. Der Patient sitzt in einem Liegestuhl, in einem ruhigen, abgedunkelten Raum mit der Instruktion: „Bleiben Sie ruhig sitzen und versuchen Sie wach zu bleiben“. Hierdurch kann festgestellt werden, ob der Proband trotz Müdigkeit und monotoner Situation dem Einschlafen widerstehen kann.

Eine weitere Möglichkeit der Erfassung der Müdigkeit ist eher indirekter Art, indem die physiologischen Prozesse, die im Zusammenhang mit Ermü-

dung stehen, erfasst werden. Folgende Registrierungen können durchgeführt werden:

- EEG-Veränderungen (Alpha- und Deltabereich),
- EMG-Veränderungen / Muskeltonus,
- Herzfrequenzvariabilität, Hautwiderstand,
- Augen- und Pupillenreaktionen - Lidschlagverhalten (Dauer & Blinzverhalten),
- Pupillometrie.

Weitere Systeme, die eine Vielzahl weiterer Funktionen erfassen können (sog. Fahrerassistenzsysteme) sind in der Entwicklung.

Probleme der Testverfahren sind:

- Standardisierung fehlt / mangelnde Normierung / *unzureichende Validierung*.
- Objektivierbarkeit der Tagesschläfrigkeit / unscharfe Terminologie.
- Widerspruch Aufmerksamkeitstestung – Fahrsimulator.
- Keine Erfahrung mit Testbatterien und psychologischen Tests.
- Anfälligkeit von Tests gegenüber Manipulationen / Motivation.

„Alle in der letzten Zeit entwickelten Techniken zur fahrtbegleitenden Messung von Wachheit, Müdigkeit oder Vigilanz des Fahrers befinden sich zwar im Stadium von Prototypen, werden validiert oder bereits ins Fahrzeug eingebaut. Ihre tatsächliche Effektivität, Praktikabilität und Akzeptanz ist bislang allerdings nicht belegt, weder wissenschaftlich noch praktisch“ (Dinges et al., 1998, S. 16-17).

5. Gegenmaßnahmen bei Müdigkeit am Steuer

Häufig wird der Beginn einer Autofahrt in die Abend- oder Nachtstunden gelegt, um der hohen Verkehrsdichte während des Tages auszuweichen. Hierdurch setzt sich der Fahrer aber der Gefahr aus, über sein biologisches Tief hinweg fahren zu wollen. Er meint also, einer Gefahr auszuweichen (Verkehrsdichte), begibt sich aber dabei in ein viel größeres Risiko (toter Punkt) wie die oben erwähnten Untersuchungen zeigen. Aus diesem Grunde ist von Nachtfahrten abzuraten, gerade bei jüngeren Fahrern.

Grundsätzlich ist es wichtig, unabhängig, ob am Tage oder in der Nacht, auf die Bedeutung von Pausen hinzuweisen. Bereits kurze Nickerchen (z.B. 10 Minuten), die im Auto auf dem Rastplatz gehalten werden, zeigen einen deutlichen Erholungswert. Dieser Erholungsschlaf muss aber zum Zeitpunkt der beginnenden Müdigkeit genommen werden und nicht erst dann, wenn der Fahrplan eine Pause zulässt.

Bei Müdigkeit wird häufig auf aktivierende und stimulierende Maßnahmen zurückgegriffen, um einer erhöhten Schläfrigkeit entgegenwirken zu können. Diese führen meist zu einer Erhöhung des Arousal-Niveaus und sollen dadurch schläfrigeitsbedingte Leistungseinbußen bekämpfen. Diese modulierenden Einflussfaktoren auf die Tagesschläfrigkeit umfassen pharmakologische Stimulanzen, Licht, Temperatur und Duftstoffe. Einigen dieser Faktoren wird keine im engeren Sinne spezifische Arousal-Funktion zugeschrieben, jedoch zeigen viele Studien, dass diese das Erregungsniveau, vor allem nach Schlafentzug und unter monotonen Bedingungen, deutlich modifizieren können.

Von Autofahrern werden folgende Gegenmaßnahmen, die als hilfreich gegen Schläfrigkeit bewertet wurden, genannt (Mehrfachnennungen waren möglich):

Gegenmaßnahmen	Häufigkeit der Nennungen
– Fenster öffnen, um frische Luft zu bekommen	68 % ,
– anhalten und einen Spaziergang machen	57 %,
– Radio hören	30 %,
– mit dem Beifahrer sprechen	25 %,
– Kaffee trinken	14 %,
– andere Maßnahmen	15 %.

Weiterhin wurde genannt: Singen, Essen, sich das Gesicht waschen, Coffein-Tabletten einnehmen oder den Sitz in eine aufrechte, aber unbequeme Stellung bringen (ten Thoren, Gundel, 2003).

Von der Schlafmedizin werden folgende Gegenmaßnahmen empfohlen:

- *Einhaltung der Lenkzeiten* – Beachtung der Tages- (Nacht) zeit.
- *Sofort Pause machen.*

Gegenmaßnahmen während der Fahrt sind nur sehr kurz wirksam (frische Luft, laute Musik).

- *Schlafen.*
Dauer hängt u.a. von Tageszeit, Fahrtdauer, Sitzverhältnissen ab. Min. 4 min, max. 20 min.
- *Koffein.*
Wirkt nach 30 min für ca. 30 min.
- *Körperliche Übungen.*
Leichtes Training wirkt 15 min.

6. Forderungen:

Die wohl effektivste Gegenmaßnahme bei Müdigkeit am Steuer ist es, möglichst sofort eine Pause einzulegen, kurz zu schlafen und anschließend mittels körperlicher Bewegung den Kreislauf in Schwung zu bringen. Hierzu ist es allerdings erforderlich, dass die Betroffenen über die Gefahren der Müdigkeit am Steuer und über geeignete Gegenmaßnahmen informiert werden. Es bleibt zu überlegen, in welcher Form verstärkt Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden kann, um auf die unterschätzte Gefahr der Übermüdung am Steuer hinzuweisen. Weiterhin ist an die Durchführung von Seminaren zu denken, in denen Autofahrer in der Wahrnehmung von Müdigkeitssymptomen und Durchführung von geeigneten Gegenmaßnahmen unterrichtet werden (<http://www.alertness-management.de>). Bei Berufskraftfahrern sind medizinische Screening-Untersuchungen in Betracht zu ziehen, die das Risiko einer erhöhten Müdigkeit, bedingt durch Schlafstörungen, minimieren sollen.

Folgende Empfehlungen sollten beachtet werden:

- Beachtung der Tageszeit bei der erlaubten Lenkzeit,
- Screening bei Berufskraftfahrern mit Tagesmüdigkeit bezüglich Schlaf-Apnoe,
- Schulung von Berufskraftfahrern,
- Informationskampagnen, um auf das Risiko hinzuweisen,
- weitere Forschung und Entwicklung für Schlafmedizin – Testentwicklung,
- Maßnahmen des Gesetzgebers – Schulung – Öffentlichkeitsarbeit.

LITERATUR:

1. Dingus DF, Mallis MM, Maislin G, Powell JW (1998) Evaluation of Techniques for Ocular Measurement as an Index of Fatigue and as the Basis for Alertness Management. National Highway Traffic Safety Administration, Washington (unter: <http://www.itsdocs.fhwa.dot.gov/jpodocs/edlbrow/7DO1!.pdf>).
2. Geisler P, Popp R, Wichniak A, Zulle J (2000) Der pupillographische Schläfrigkeitstest und andere Maße der Tagesmüdigkeit (MSLT, Vigilanztest, ESS) *Psychiat Prax* 2000; 27 S21-S22.
3. Horne JA, Reyner LA (1995) Driver Sleepiness. *J Sleep Res.* 4 Suppl. 2: 23-29.
4. Langwieder K, Spornier A, Hell W (1994) Struktur der Unfälle mit Getöteten auf Autobahnen in Bayern im Jahr 1991. HUK-Bverband, Büro für Kfz-Technik, München.
5. Reyner LA, Horne J (1998) Falling asleep whilst driving: are drivers aware of prior sleepiness? *Int J Legal Med* 111,(3): 120-123.
6. Ten Thoren C, Gundel A (2003) Müdigkeit als Unfallursache im Stadtbereich – eine Befragung von Unfallbeteiligten. *Somnologie* 7: 125-133.
7. Zulle J, Crönlein T, Hell W, Langwieder K. (1995) Einschlafen am Steuer: Hauptursache schwerer Verkehrsunfälle. *WMW* 17/18: 473.
8. Zulle J, Knab B (2003) *Unsere Innere Uhr*. Herder, Freiburg.
9. Zulle J, Knab B (2004) *Wach und fit*. Herder, Freiburg.

Unfallursache Übermüdung

– Juristische Aspekte –

Rechtsanwalt Christian Döhler, ADAC e.V., München

Bereits beim 36. Verkehrsgerichtstag im Jahre 1998 hat der damalige Präsident Dr. Macke das Problem „Übermüdung im Straßenverkehr“ in seiner Eröffnungsansprache thematisiert. Dort heißt es: „Die Strecken, die die LKW-Fahrer unterwegs sind, sind noch weiter, die Übermüdungsgefahr ist dementsprechend noch größer geworden“. Wie aktuell diese Aussage noch sechs Jahre später, im Jahre 2004, ist, zeigen die Ereignisse aus jüngster Zeit: Nicht nur die fast täglich der Presse und den Medien zu entnehmenden schweren LKW-Unfälle, sondern auch die verheerenden Busunglücke des vergangenen Jahres, bei denen zahlreiche Verletzte und Getötete zu beklagen waren, alarmieren. Von der unstreitig hohen Dunkelziffer, insbesondere bei PKW-Unfällen, ganz zu schweigen.

Nachdem sich meine Vorredner mit den vielfältigen Fragen der medizinischen und technischen Aspekte der Übermüdung im Straßenverkehr befasst haben, möchte ich nun das Thema in juristischer Hinsicht beleuchten. Dabei gilt es, zwischen dem Fahrerlaubnis- sowie dem Strafrecht einerseits und dem Versicherungs- und Haftungsrecht andererseits zu unterscheiden.

Ausgangspunkt der verkehrsrechtlichen Überlegungen ist zunächst die Fahrerlaubnisverordnung (FeV).

Wie festgestellt, kann das Problem „Übermüdung“ einmaliger Natur sein, es kann jedoch auch einem Krankheitsbild entspringen. Ist das Letztgenannte der Fall, stellt sich stets die Frage nach der Eignung eines Kraftfahrers zum Führen eines Kraftfahrzeugs. Nach § 11 FeV müssen Bewerber um die Fahrerlaubnis die hierfür notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllen. Diese sind demnach nicht erfüllt, wenn eine Erkrankung oder ein Mangel nach Anlage 4 oder 5 zur FeV vorliegt, wodurch die Eignung oder die bedingte Eignung zum Führen von Kfz ausgeschlossen wird. Neben zahlreichen anderen Mängeln und Krankheiten ist in dieser Anlage 4 u. a. die Schlafapnoe benannt. Liegt eine unbehandelte Schlafapnoe mit ausgeprägter Vigilanzbeeinträchtigung vor, so ist eine Eignung bei Bewerbern aller Fahrerlaubnisklassen zu verneinen. Eine behandelte Schlafapnoe führt dagegen zur Bejahung der Eignung. Dies gilt allerdings nur für Führerscheinbewerber.

Bei Fahrerlaubnisverlängerungen, wie sie die FeV für die Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1 und D1E (Lkw- und Busführerscheine) bei Kraftfahrern vorsieht, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gilt die Anlage 5 der FeV, die

bestimmte ärztliche Untersuchungen vorsieht, die Schlafapnoe aber nicht benennt. Eine Aufnahme des Kriteriums Schlafapnoe in die ärztliche Untersuchung sollte allerdings überdacht werden, geht es doch um Führerscheinerlängerungen für die Gruppe der über 50jährigen LKW- und Busfahrer. Diese gelten jedoch gerade im Hinblick auf Übermüdung als Risikogruppe, da sie häufig übergewichtig sind sowie unter Stress und Schlafmangel leiden.

Nach § 2 FeV darf derjenige Kraftfahrer, der sich infolge körperlicher oder geistiger Mängel nicht sicher im Verkehr bewegen kann, am Verkehr nur teilnehmen, wenn Vorsorge getroffen ist, dass er andere nicht gefährdet. Als typischer Fall einer derartigen körperlichen oder geistigen Mangelerscheinung gilt, neben körperlichen Handicaps und anderen Defiziten, die Übermüdung. Von der Übermüdung zu unterscheiden ist die bloße Ermüdung. Da Übermüdung häufig, wie bereits gehört, zu einer fehlerhaften Fahrweise führt, darf derjenige, der deutliche Anzeichen von Übermüdung spürt und sich damit nicht mehr fahrtüchtig fühlt, nicht mehr weiterfahren. Er muss entweder eine Pause einlegen oder das Lenkrad einem anderen Fahrer übergeben. Tut er dies nicht und fährt er trotz erkennbarer Übermüdung weiter, verstößt der Kraftfahrer gegen § 2 FeV. Dieser Verstoß stellt eine Ordnungswidrigkeit dar und kann mit einem Bußgeld von 25 € geahndet werden. Angesichts der von einer „Übermüdung“ ausgehenden Gefahren ist das ein Betrag, über dessen Höhe durchaus nachgedacht werden sollte. Wenn in der Praxis zudem eher selten Bußgelder verhängt werden, liegt das zum einen an mangelnden Kontrollen, zum anderen aber auch an fehlenden Möglichkeiten zur Überprüfung einer Übermüdung vor Ort. Dennoch sollte durchaus jedem Autofahrer bewusst sein, dass neben der Unfallgefahr, die durch das Fahren trotz Übermüdung entsteht, auch ein Bußgeld droht.

Aber ausschließlich die Kraftfahrzeugführer mit einem Bußgeld zu belegen, ist sicherlich zu kurz gesprungen. In diesem Zusammenhang sollte nämlich auf keinen Fall unerwähnt bleiben, dass sicherlich das Thema „Übermüdung“ zwar primär den eigenverantwortlichen Kraftfahrer betrifft, aber häufig auch den Halter angeht. In Zeiten eines immer weiter steigenden Wettbewerbs im gewerblichen Güter- und Reiseverkehr sind es leider häufig immer wieder die Halter, insbesondere einige Expeditions- und Busunternehmer, die eine Überbeanspruchung ihrer Fahrer nicht nur tolerieren, sondern zum Teil sogar fordern und dabei unter Missachtung der geltenden Regelungen zur Lenk- und Ruhezeit sogenannte „Vorfälle wegen Übermüdung“ geradezu provozieren. Der Fahrer selbst ist dann häufig nur das „Opfer“, wird er sich doch eher selten den Anordnungen seiner Firma bzw. seines Chefs, z. B. noch eine zusätzliche Fahrt zu übernehmen, widersetzen und damit möglicherweise seinen Job in Gefahr bringen. Sowohl Halter als auch Fahrer leben frei nach dem Motto: Es wird schon gut gehen!

Leider ist dies jedoch nicht immer der Fall, wie die Ereignisse der vergangenen Monate und die fast täglichen Unfallberichte in den Medien zeigen. Hier muss ganz deutlich ein Zeichen gesetzt werden, neben den Fahrern verstärkt auch die Halter in die Verantwortung zu nehmen. Die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten, die eigentlich selbstverständlich und zudem ein wirksames Mittel gegen Übermüdung sein sollte, muss noch stärker kontrolliert werden. Keinesfalls dürfen diese für die Verkehrssicherheit unabdingbaren Kontrollen aus finanziellen Erwägungen eingeschränkt werden. Verstöße müssen konsequent verfolgt werden und der Bußgeld- und Strafraum muss ausgeschöpft werden, und zwar nicht nur beim Fahrer, sondern auch beim Halter. Kommt es zu einem Unfall, bei dem Übermüdung als Ursache anzusehen ist, muss konsequent die Verantwortlichkeit des Halters für diesen Unfall geprüft und, sofern eine Ursächlichkeit wie z. B. die angeordnete permanente Überbeanspruchung des Fahrers, gegeben ist, strikt vorgegangen werden.

Dies muss sowohl für den LKW- als auch für den Busbereich gelten. Bei Busreisen sollte ein noch strengerer Maßstab gelten, geht es doch hier nicht „nur“ um Sachschaden, sondern fast immer auch um schwere oder gar tödliche Verletzungen, insbesondere der Fahrgäste.

In strafrechtlicher Hinsicht hat der Fahrer in der Regel nur dann Konsequenzen zu erwarten, wenn es zum Unfall kommt. Der Straftatbestand des § 315 c StGB sieht u. a. vor, dass derjenige, der im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher zu führen, und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, mit Geldstrafe oder mit Freiheitsstrafe bestraft wird. Zur Anwendung dieser Strafvorschrift kommt es allerdings nur, wenn nicht nur ein „Übermüdungs-Vorfall“, meist ein Verkehrsunfall, zu verzeichnen ist, sondern auch dem Fahrer der Vorwurf gemacht werden kann, sich dieser Übermüdung bewusst gewesen zu sein.

Dass im strafrechtlichen Bereich nicht nur eine Geldstrafe, sondern durchaus auch eine Freiheitsstrafe drohen kann, zeigt eine aktuelle Entscheidung des BayObLG vom 18. August 2003 (NJW 2003, 3499). Darin heißt es: „Fährt ein LKW-Fahrer, der seine Übermüdung erkannt hat, infolge Sekundenschlafs ungebremst in ein Stauende und werden dabei andere Verkehrsteilnehmer getötet und verletzt, so kann eine Freiheitsstrafe von mehr als einem Jahr nicht mit der Erwägung ausgeschlossen werden, eine derart hohe Strafe komme in der Regel nur bei Unfällen auf Grund alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit in Betracht.“ Dieser strafrechtlichen Konsequenz eines Übermüdungsunfalls dürften sich zahlreiche Autofahrer nicht bewusst sein, ist

ihnen doch der § 315 c StGB, soweit überhaupt, tatsächlich meist nur bekannt als Strafvorschrift im Hinblick auf alkoholbedingte Verkehrsunfälle.

Aber nicht nur eine Verstärkung der Kontrollen, eine konsequente Ahndung etwaiger Verstöße sowie ärztliche Untersuchungen erweisen sich als notwendig, sondern auch die Förderung des Problembewusstseins jedes einzelnen Kraftfahrers im Hinblick auf das Thema „Übermüdung“ und deren Gefahren. Ein erster Schritt wäre aus meiner Sicht die Einbeziehung des Themas in die Fahrschulausbildung, wobei wohl insbesondere eine Integration in den theoretischen Ausbildungsteil in Betracht zu ziehen ist. Da jedoch von dem Problem „Übermüdung“ häufig nicht die Fahranfänger betroffen sind, in der Regel sind dies die klassischen Fahrschüler, muss aber insbesondere bei den „älteren“ und erfahrenen Kraftfahrern, und hier vor allem bei den Berufskraftfahrern, angesetzt werden. Dies könnte im Rahmen der „freiwilligen“ Aus- und Weiterbildung der Kraftfahrer geschehen, insbesondere durch die Einbeziehung des Themas in die Fahrsicherheitstrainingsprogramme, wie sie z. B. vom ADAC und dem DVR angeboten werden und heute schon einen ganz wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten. Dies kann zum einen über die Vermittlung theoretischer Informationen geschehen, zum anderen aber sicherlich auch über entsprechende Simulationen, denn es ist hinlänglich bekannt, dass der Lernerfolg sich oft erst mit dem eigenen Erleben einer konkreten Situation einstellt.

Zusätzlich muss dem Problem durch eine verstärkte allgemeine Aufklärung über Gefahren und Risiken einer Übermüdung entgegengewirkt oder zumindest das Problembewußtsein der Verkehrsteilnehmer geschärft werden. Selbstverständlich spielen dabei die Berichterstattung der Medien, z. B. diejenige über diesen Arbeitskreis, sowie die Aufklärungsarbeit und etwaige Kampagnen der Automobilclubs, der Verbände und der Polizei eine wichtige Rolle. Insoweit ist auch dafür zu danken, dass dieses Thema ebenso auf die Tagesordnung des diesjährigen Verkehrsgerichtstages gesetzt wurde wie das Problem „Kleintransporter“, bei dem es ebenfalls um wichtige Fragen der Verkehrssicherheit, insbesondere im gewerblichen Güterverkehr, geht.

Das Thema „Übermüdung“ stellt jedoch auch seit Jahren in versicherungsrechtlicher Hinsicht ein Problem dar. Insbesondere im Bereich der Kaskoversicherung führt die festgestellte Unfallursache „Übermüdung“ sehr häufig zur Leistungsfreiheit des Versicherers. Steht fest, dass ein Unfall grob fahrlässig herbeigeführt wurde, so liegt nach § 61 VVG ein Ausschluss der Leistungspflicht vor. Bei Übermüdung ist dies immer der Fall, wenn dem Kraftfahrer nachgewiesen werden kann, sich über deutlich erkennbare Anzeichen einer Übermüdung hinweggesetzt zu haben. Der äußerst umfangreichen Rechtsprechung zufolge reicht das Erkennen, „nur müde“ zu sein, nicht aus, eine

grobe Fahrlässigkeit zu bejahen. Dafür, dass einem sog. „Sekundenschlaf“ wahrnehmbare deutliche Zeichen von Übermüdung vorausgehen, besteht nach Ansicht der Rechtsprechung kein Erfahrungssatz. Dem Kraftfahrer muss *bewiesen* werden können, dass er sich über deutliche Anzeichen der Übermüdung hinweggesetzt hat, was sich in der Praxis als schwierig erweist.

Behauptet der Kraftfahrer, er habe zum Unfallzeitpunkt an einer ihm unbekanntem Schlafapnoe gelitten, so muss er dies beweisen. Vermag er diesen Beweis nicht zu führen, so ist der Versicherer nach § 61 VVG von der Leistung frei.

Stets kommt es ganz entscheidend auf die Angaben des Versicherungsnehmers bzw. Fahrers gegenüber der Polizei und seinem Kaskoversicherer an. Hier wähen sich etliche Versicherungsnehmer in einem Dilemma: Einerseits möchten sie naturgemäß den Schaden an ihrem Kraftfahrzeug ersetzt bekommen, dazu müsste die Übermüdung und der Umstand, diese zuvor deutlich erkannt zu haben, verschwiegen werden. Der Kraftfahrer müsste sich darauf berufen, nicht mehr zu wissen, warum er z. B. von der Fahrbahn abgekommen ist. Andererseits ist der Versicherungsnehmer selbstverständlich zu wahrheitsgemäßen Angaben gegenüber seinem Kaskoversicherer verpflichtet und muss daher die Umstände des Unfalles exakt angeben und dazu gehört es auch, die Übermüdung und deren vorherige Erkennbarkeit einzuräumen.

Helfen würde hier nur ein Verzicht der Kaskoversicherer auf den Einwand der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles: eine Forderung, die bereits beim 38.Verkehrsgerichtstag im Jahre 2000 an dieser Stelle erhoben wurde, die aber bislang noch nicht von allen Versicherern in die Praxis umgesetzt worden ist. Seinerzeit empfahl der befasste Arbeitskreis den Versicherern, folgende Klausel in die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) aufzunehmen:

„Der Versicherer verzichtet in der Voll- und Teilversicherung dem Versicherungsnehmer gegenüber auf den Einwand der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles. Er ist berechtigt, seine Leistung in einem dem Grade des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Ausgenommen von dem Verzicht sind die grob fahrlässige Ermöglichung des Diebstahls des Fahrzeugs oder seiner Teile und die Herbeiführung des Versicherungsfalles infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel.“

Das Problem „Übermüdung“ wäre ein guter Grund, die Forderung zu erneuern und sogar zu erweitern:

Derzeit sieht beim Berufskraftfahrer die Situation nach einem Übermüdungsunfall so aus, dass er, je nach Fallkonstellation und Versicherungsbedingungen, entweder von seinem Arbeitgeber oder von der Kaskoversicherung auf Ersatz des Fahrzeugschadens in Anspruch genommen werden kann: gerade bei LKW-Unfällen eine nicht unerhebliche finanzielle Belastung, deren Ersatz die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Berufskraftfahrers in der Regel sprengt. Zwar gelten die Grundsätze der vom Bundesarbeitsgericht entwickelten Arbeitnehmerhaftung, aber beim Vorliegen grober Fahrlässigkeit hat meist der Arbeitnehmer das Nachsehen und muss den entstandenen Schaden in vollem Umfange oder zumindest in großen Teilen ersetzen. Durch einen Verzicht auf den Einwand der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalls, auch gegenüber dem Fahrer, würde diesen Regressansprüchen die Grundlage entzogen. Der Arbeitgeber würde seinen Schaden vom Kaskoversicherer ersetzt bekommen und könnte allenfalls bei seinem Arbeitnehmer die mit der Kaskoversicherung vereinbarte Selbstbeteiligung sowie die Mehrprämie regressieren. Ein, wie ich finde, durchaus überlegenswerter und sozial ausgewogener Lösungsansatz, der zudem helfen würde, gerichtliche Auseinandersetzungen zu vermeiden.

Abschließend sei noch auf einen weitgehend unbekanntem Aspekt des Problemkreises „Übermüdung“ hingewiesen: Auch den Beifahrer kann nach § 9 StVG eine Mitschuld treffen, wenn er sich zu einem erkennbar übermüdeten Kraftfahrer ins Auto setzt. Im Falle eines Unfalles muss er daher gegebenenfalls Kürzungen beim Schadensersatz hinnehmen. Ein Problem, das sicherlich durch andere Maßnahmen als die Aufklärung über diese Konsequenz nicht gelöst werden kann.

Auch die dargestellten juristischen Aspekte zeigen, dass das Thema „Übermüdung“ alle Verkehrsteilnehmer angeht und deshalb Lösungsansätze gefunden werden müssen, um die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern.

Motorradverkehr

– Unfallgeschehen von Motorradfahrern –

Dipl.-Volksw. Kai Assing,
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Im Jahre 2002 ereigneten sich 36.581 Unfälle mit Personenschaden, an denen mindestens ein Motorrad (Kraftrad oder Leichtkraftrad) beteiligt war, insgesamt verunglückten dabei 43.413 Personen. Von allen verunglückten Personen wurden 986 getötet, 12.757 schwer- und 29.670 leichtverletzt. In 93% der Fälle (913) war die getötete Person der Motorradfahrer oder sein Beifahrer selbst.

Die Entwicklung der Unfallzahlen seit 1995 (Bild 1) zeigt relativ konstante Werte. Die meisten Unfälle in dem hier betrachteten Zeitraum wurden im Jahr 1999 mit 41.801 Unfällen mit Personenschaden festgestellt. Gegenüber dem Ausgangsjahr 1995 hat sich die Zahl der Unfälle im Jahr 2002 um 1% erhöht. Auch die Anzahl der getöteten Motorradnutzer hat sich im Jahresvergleich 1995 zu 2002 nicht verändert, jedoch sind Schwankungen der Unfall- und Getötetenzahlen einzelner aufeinanderfolgender Jahre erkennbar. Dadurch, dass das Motorradfahren in Deutschland zu einem großen Teil aus Freizeitverkehr besteht, wirken sich u.a. Witterungsbedingungen stärker auf das Nutzungsverhalten und somit auf die Gesamtjahresfahrleistung von Motorrädern aus, als dies z.B. beim Pkw der Fall ist. Hierdurch lässt sich ein Teil der Schwankungen in der zeitlichen Entwicklung von Motorradunfällen und der dabei verunglückten Personen erklären.

Im Vergleich zum Durchschnitt aller Unfälle mit Personenschaden weisen Motorradunfälle eine deutlich höhere Unfallschwere auf. Ausgedrückt in volkswirtschaftlichen Kosten für Personenschäden je Unfall betrug die mittlere Unfallschwere bei Motorradunfällen im Jahr 2002 durchschnittlich 64 Tsd. Euro je Unfall. Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden insgesamt betrug die durchschnittliche Unfallschwere 47 Tsd. Euro.

Des Weiteren ist Motorradfahren durch ein besonders hohes individuelles Risiko geprägt. So ist das fahrleistungsbezogene Risiko, mit einem Motorrad tödlich zu verunglücken, mehr als achtmal höher als das für Pkw-Insassen. Im Jahr 2002 kamen – statistisch gesehen – 66 getötete Motorradnutzer auf eine Milliarde Motorrad-Kilometer. Das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall als Pkw-Insasse getötet zu werden, lag hingegen bei rund 8 Getöteten je einer Milliarde Fahrzeugkilometer.

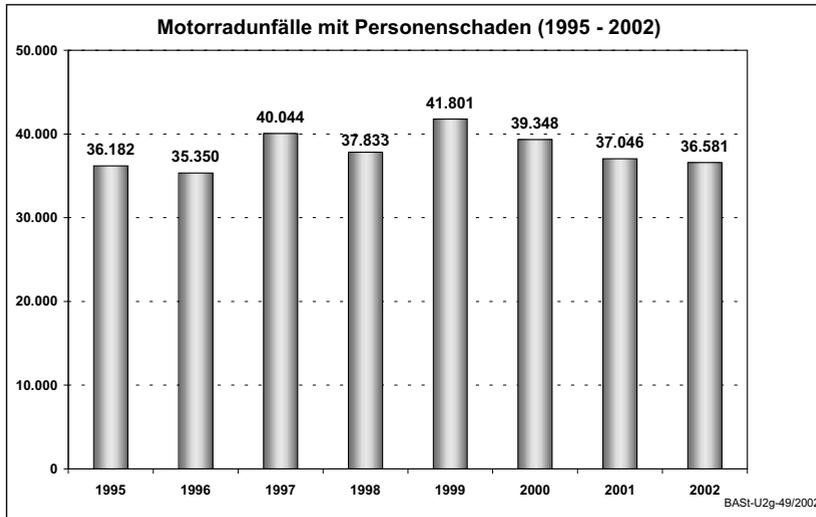


Bild 1: Motorradunfälle mit Personenschaden (1995 - 2002)

Betrachtet man die Entwicklung der Unfall- und Getötetenzahlen vor dem Hintergrund der Bestandsentwicklung bei Motorrädern (Bild 2), so sind die Unfallzahlen hinter der Entwicklung des Motorradbestandes zurück geblieben. Der Bestand an Motorrädern ist von 1995 bis zum Jahr 2002 von ca. 2,3 Mio. um ca. 57 % auf über 3,5 Mio. Motorräder angestiegen. Hierbei ist die Teilgruppe der Leichtkrafträder in diesem Zeitraum auf über das Dreifache angestiegen. Die 639.177 im Jahr 2002 registrierten Leichtkrafträder machen somit einen Anteil von knapp 18 % aller Motorräder aus (1995: 9 %). Grund für die starke Zunahme an Leichtkrafträdern ist nicht zuletzt die gestiegene Attraktivität dieser Klasse seit der Anpassung der Leistungsgrenze im Rahmen der EU-Harmonisierung im Jahr 1996 auf 11 kW und der Wegfall der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (mit Ausnahme der Fahrer unter 18 Jahren). Besonders hoch ist die Zunahme des Bestandes in der Altersgruppe ab 35 Jahren, da mit einem vor dem 1. April 1980 ausgestellten Führerschein der Klasse 3 (Pkw) diese Leichtkrafträder auch ohne eine gesonderte Fahrerlaubnisprüfung gefahren werden dürfen.

Vergleicht man die relativ konstante Zahl von Motorradunfällen und der dabei Verunglückten mit den entsprechenden Werten aller Straßenverkehrsunfälle insgesamt, so ist die Bedeutung der Motorradunfälle merklich gestiegen. Die Anzahl aller Unfälle mit Personenschaden hat von 1995 bis 2002 um 7 % abgenommen und die Anzahl der insgesamt in Folge eines Straßenverkehrsunfalls ums Leben gekommenen Personen sogar um 28 % (Bild 3).

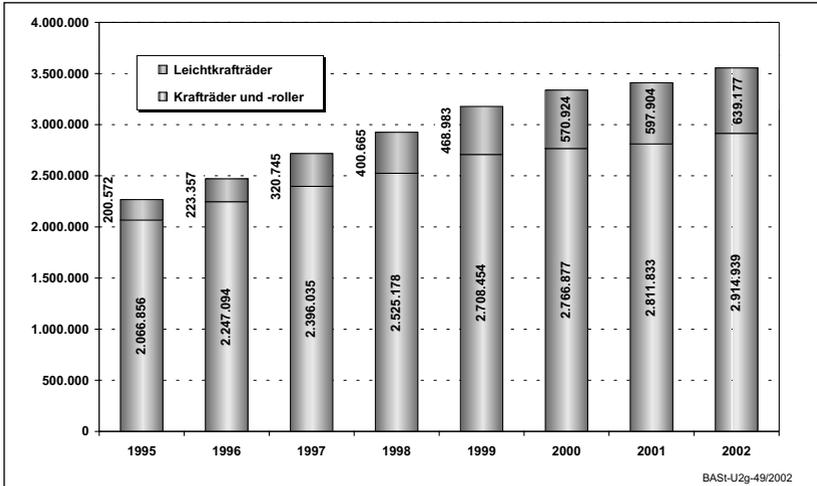


Bild 2: Bestand an Motorrädern (1995 - 2002)

Obwohl sich die Anzahl der Getöteten bei Motorradunfällen im Jahresvergleich kaum verändert hat, ist deren Anteil an den insgesamt im Straßenverkehr tödlich verunglückten Personen somit von 10,5 % im Jahr 1995 auf 14,4 % im Jahr 2002 fast kontinuierlich angestiegen.

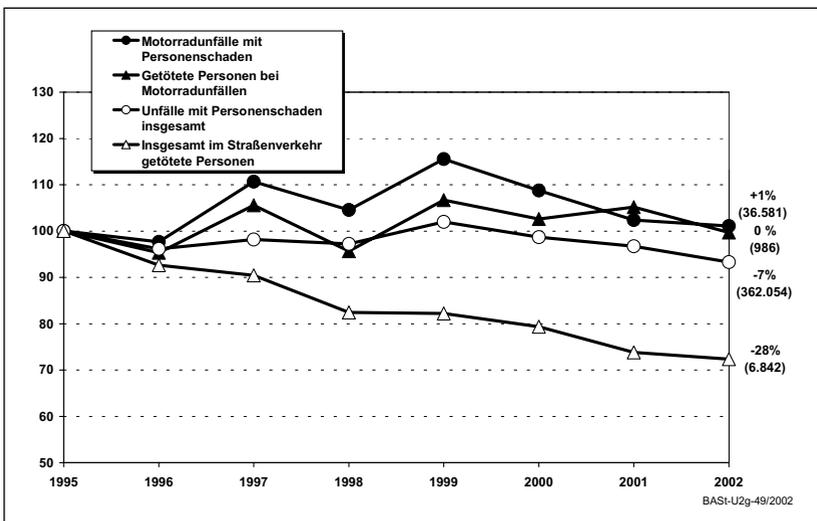


Bild 3: Motorradunfälle und Unfälle mit Personenschaden insgesamt (1995 - 2002)

Auch die Gesamtzahl der Unfallbeteiligungen von Motorradfahrern hat sich seit 1995 kaum verändert (+1 %). Es zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede, wenn man die Entwicklungen in den einzelnen Altersgruppen betrachtet. In den Altersgruppen unter 35 Jahren lag die Zahl der Unfallbeteiligungen im Jahr 2002 durchweg niedriger als im Jahr 1995. Die Anzahl der Unfallbeteiligungen in den beiden Altersgruppen unter 21 Jahren ist allerdings erst im Jahr 1999 unter den Ausgangswert von 1995 gesunken (Bild 4).

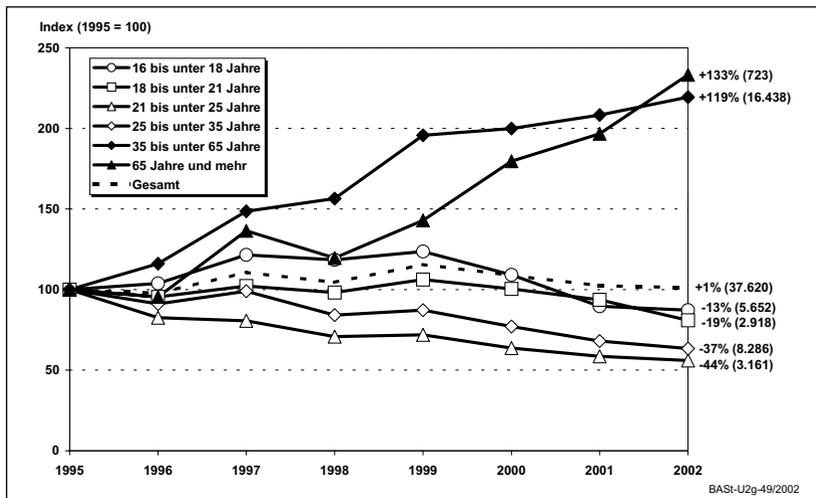


Bild 4: Beteiligte Motorradfahrer an Unfällen mit Personenschaden nach Altersgruppen (1995 - 2002)

Einen starken Anstieg der Unfallbeteiligungen auf mehr als das Doppelte des Ausgangswertes haben die Altersgruppen ab 35 Jahren zu verzeichnen. Dies muss allerdings auch vor dem Hintergrund einer Bestandszunahme an Motorrädern von +141% in der Altersgruppe von 35 bis unter 65 Jahren und +246% in der Altersgruppe ab 65 Jahren gesehen werden. Somit ist das bestandsbezogene Risiko dieser Gruppen zwar gesunken, jedoch kann die tatsächliche Nutzungshäufigkeit der Motorräder nicht zur Risikobewertung herangezogen werden, da hierzu keine verlässlichen Daten verfügbar sind.

Knapp ein Viertel aller Motorradunfälle im Jahr 2002 waren Alleinunfälle (8.251). In 56 % der Fälle (4.659) wurde dabei „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ von der Polizei als Unfallursache festgestellt. Die zweithäufigste Unfallursache ist die Kategorie „andere Fehler beim Fahrzeugführer“, sie wurde bei insgesamt 3.170 Alleinunfällen (38 %) als Unfallursache angegeben (Bild 5).

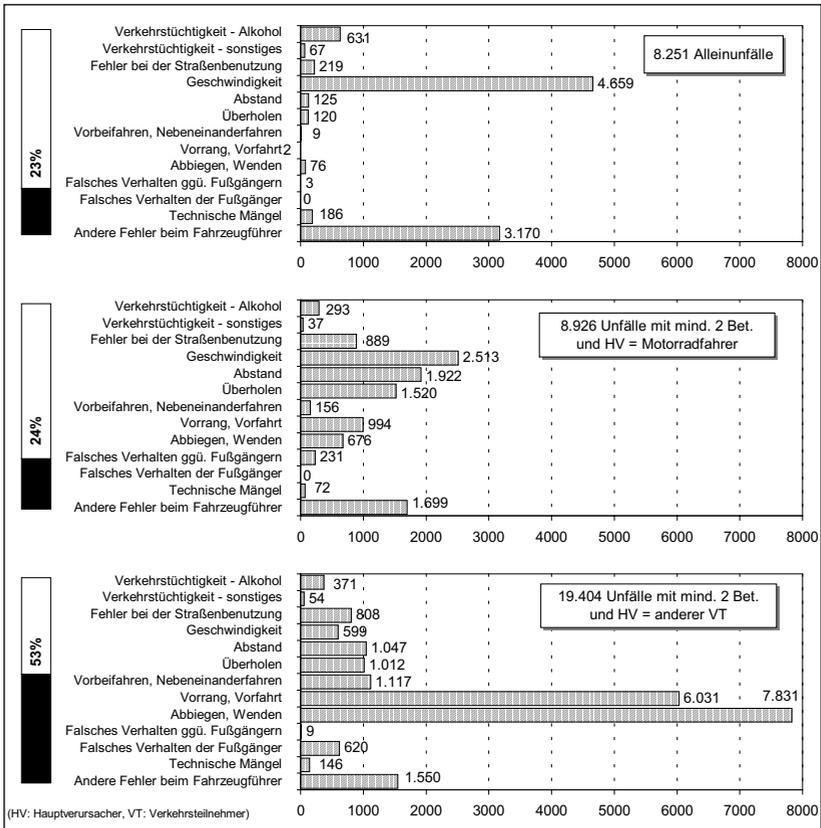


Bild 5: Unfallursachen bei Motorradunfällen mit Personenschaden nach dem Hauptverursacher (2002)

Bei Motorradunfällen mit mehreren Beteiligten lassen sich die Hauptunfallursachen danach unterscheiden, ob die Verursachung des Unfalls beim Motorradfahrer oder bei einem anderen Verkehrsteilnehmer liegt. In den Fällen, bei denen der Motorradfahrer den Unfall verursacht hat, wurden am häufigsten die Unfallursachen „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ (28 %), „zu geringer Sicherheitsabstand“ (22 %) und „Fehler beim Überholen“ (17 %) genannt. Insgesamt machten diese Unfälle einen Anteil von 24 % aller Motorradunfälle im Jahr 2002 aus.

Eine besondere Problematik des Motorradverkehrs wird deutlich, wenn die Unfallursachen der Fälle betrachtet werden, bei denen nicht der Motorrad-

fahrer, sondern ein anderer Unfallbeteiligter von der Polizei als Hauptverursacher festgestellt wurde (2002: 19.404 Fälle = 53 %). Die Unfallursachen „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren und Einfahren“ (40 %) sowie „Fehler beim Beachten der Vorfahrt- und Vorrangregelungen“ (31 %) weisen darauf hin, dass Motorradfahrer häufig schlechter wahrgenommen bzw. falsch eingeschätzt werden.

Die Entwicklung der an Unfällen beteiligten Motorräder nach deren Motorleistung zeigt Zuwächse bei den Motorrädern bis zu 11 kW und bei schweren Maschinen ab 75 kW. In Bild 6 sind die Anteile der einzelnen Leistungsklassen bei Unfällen mit Getöteten im Zeitraum von 1995 bis 2002 dargestellt. Hatte die Leistungskategorie der Leichtkrafträder (bis 11 kW) im Jahr 1995 noch einen Anteil von knapp 6 % (N = 58) an allen Unfällen mit Getöteten so ist dieser Anteil bis zum Jahr 2002 auf 14 % (N = 139) angewachsen. Insbesondere in der Klasse der stärkeren Leichtkrafträder von 8 bis 11 kW hat der Anteil stark zugenommen.

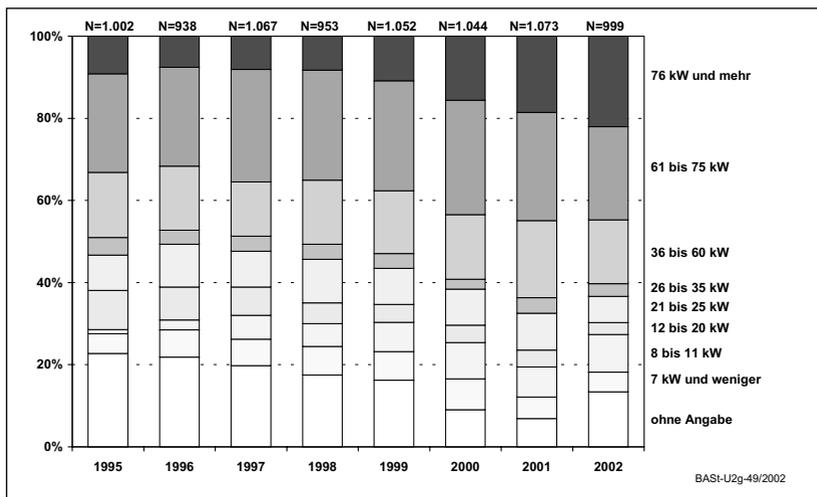


Bild 6: An Unfällen mit Getöteten beteiligte Motorradfahrer nach der Leistungsklasse der Motorräder (1995 - 2002)

Die zweite Gruppe, in der sich deutliche Veränderungen zeigen, sind die Motorräder mit einer Leistung ab 75 kW. Betrug der Anteil der Beteiligten an tödlichen Motorradunfällen mit solchen Motorrädern im Jahr 1995 noch 9 %, so hat sich dieser bis zum Jahr 2002 (22 %) mehr als verdoppelt. Bis zum Jahr 1994 galt eine freiwillige Selbstverpflichtung der Motorradindustrie, keine Motorräder über 75 kW anzubieten. Seit der Aufhebung dieser Selbstver-

pflchtung hat auch der Bestand in dieser Leistungsklasse starke Zuwächse zu verzeichnen.

Auf Außerortsstraßen (ohne Autobahnen) werden die schwersten Unfallfolgen bei Motorradunfällen festgestellt. Dies ist insbesondere auf die höheren gefahrenen Geschwindigkeiten im Vergleich zu Innerortsunfällen zurückzuführen. Gegenüber Autobahnen wird das Gefahrenpotential für Motorräder auf Außerortsstraßen durch Kurven und Kreuzungen erhöht. So ereignete sich der Großteil der Motorradunfälle zwar innerorts und nur etwa ein Drittel auf Landstraßen, jedoch kamen auf Landstraßen im Jahr 2002 über 70 % aller bei Motorradunfällen getöteten Personen ums Leben (Bild 7). Auf Landstraßen ereignen sich zudem die meisten Alleinunfälle mit Motorrädern. Insgesamt waren im Jahr 2002 mehr als ein Drittel (37%) der Landstraßenunfälle mit Motorrädern Alleinunfälle.

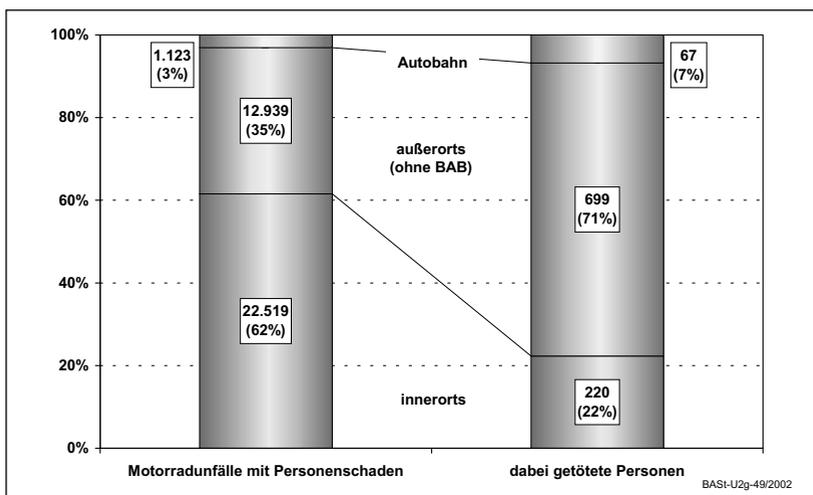


Bild 7: Motorradunfälle mit Personenschaden und bei Motorradunfällen getötete Personen (2002)

Je nach der Ortslage unterscheiden sich auch die Motorradunfälle bezüglich der Unfalltypen. Im Innerortsbereich handelt es sich dabei in erster Linie um Unfälle an Kreuzungen oder anderen Knotenpunkten. Etwa die Hälfte der Innerortsunfälle sind Abbiegen- bzw. Einbiegen-Kreuzen-Unfälle (Bild 8).

Auf Landstraßen ist der am häufigsten aufgetretene Unfalltyp der Fahrnfall (2002: 38 %). Unter diesen Unfalltyp, bei dem der Fahrer die Kontrolle über

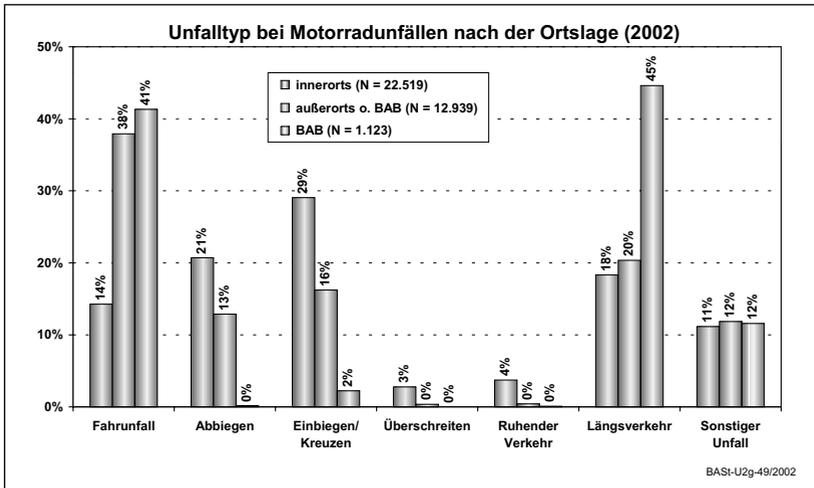


Bild 8: Motorradunfälle mit Personenschaden nach Ortslage und Unfalltyp (2002)

sein Fahrzeug verloren hat, fällt auch der Großteil der Motorrad-Alleinunfälle. Knotenpunktsunfälle haben auf Landstraßen einen Anteil von 29 % (2002). Dieser Anteil ist zwar geringer als der auf Innerortsstraßen, jedoch sind hier aufgrund der höheren gefahrenen Geschwindigkeiten die Unfallfolgen schwerwiegender.

Autobahnunfälle mit Motorrädern sind fast ausschließlich Fahrnfälle oder Unfälle im Längsverkehr. Zusammen machen diese beiden Unfalltypen 86 % (2002) aller Autobahnunfälle mit Motorrädern aus, wobei der Anteil der Längsverkehrsunfälle mit 45% leicht über dem der Fahrnfälle (41 %) lag.

Motorradverkehr

– Polizeiliche Zielgruppen – Repression – Prävention –

Peter Hübner, Polizeihauptkommissar, Polizeipräsidium Oberfranken (Bayern), Abteilung Einsatz/Sachgebiet Verkehr, Bayreuth

1. Einleitung

Motorradfahren steht heute für Freizeitvergnügen, Action und Spaß an der Geschwindigkeit. Besonders landschaftlich reizvolle Gegenden mit kurvenreichen Strecken werden bei schönem Wetter von Hunderten von Motorradfahrern – oft in Gruppen – als Ausflugsziel ausgewählt.

Hauptanreize bilden *positive Gefühle* (Fahrspaß, Freiheit, Abenteuer, Naturerlebnis), *fahrdynamische Aspekte* (Erleben von Beschleunigung, Geschwindigkeit und Kurvenfahrten), *Leistungsaspekte* (Maschinenbeherrschung, Fahren im Grenzbereich) und speziell bei den Motorradfahrern, wie bei keiner anderen Gruppe, *soziale Aspekte* (Gruppenerlebnis, Anerkennung bei Gleichgesinnten).

Die Zulassungszahl der Motorräder hat sich von 1991 mit 1.400.000 Motorrädern auf über 3.600.000 Fahrzeuge um 156 % kontinuierlich erhöht. Nach allen bisherigen Prognosen wird dieser Trend auch in den nächsten Jahren anhalten.

Die Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder ist im vergangenen Jahr in Bayern durch einen Anstieg von 161 (im Jahr 2002) auf 202 getötete Motorradfahrer bzw. Mitfahrer (+ 25,5%) gekennzeichnet.

1.1. Lagebeurteilung aus polizeilicher Sicht

Ausgangspunkt jeden polizeilichen Handelns ist eine Lagebeurteilung. Die Übersicht über die bundesweite Verkehrsunfallstatistik von Motorradunfällen ist vom ersten Vortragenden des Arbeitskreises (ASSING) ausführlich dargestellt worden.

Für den *gesamten polizeilichen* Ansatz ist nicht nur die Analyse *WO* und *WANN* ein Verkehrsunfall mit Motorradbeteiligung passiert, sondern auch der Aspekt, *WER verursacht den Verkehrsunfall*, wichtig. Während vorrangig repressive Maßnahmen auf der Verkehrsunfallanalyse beruhen, ist dazu ergänzend und vor allem für präventive Ansätze eine *genaue Definition der Zielgruppe* für erfolgversprechende Maßnahmen Voraussetzung.

1.2. Bestimmung und Definition der polizeilichen Zielgruppe

Die große Gruppe der Motorradfahrer stellt – polizeilich gesehen – kein größeres Problem als andere Verkehrsteilnehmer dar. Umso schwieriger ist es, die Schwerpunkte, Altersstrukturen und Unfallursachen feststellen zu können.

Für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit ist es notwendig und zweckdienlich, die problembehaftete polizeiliche Zielgruppe der Motorradfahrer eindeutig zu definieren.

Die polizeiliche Zielgruppe ist zu bestimmen nach:

Nutzer:

- Geschlecht,
- Fahrer/Beifahrer,
- Alter,
- Fahrpraxis,
- Fahrvermögen und
- Unfallursachen.

Motorrad:

- Typ,
- Leistung,
- Alter der Kfz.

Um einen einheitlichen Sprachgebrauch zu verwenden, habe ich nach dem o.g. Raster folgende Zielgruppen definiert:

a) SPEED-BIKER:

Männlicher Motorradfahrer zwischen 25 und 45 Jahren mit einem Motorrad meist *über 72 kW*. Fahrten in verkehrsarmen Zeiten, um sich an der eigenen Fahr- und Leistungsgrenze zu bewegen, z. B. nach Arbeitsschluss unter der Woche oder am Sonntagvormittag, jeweils bei „normalem Motorradwetter“. Sehr hohe Kilometerleistung. Sehr gute Beherrschung des Motorrads. Versucht ständig *am Limit* (Geschwindigkeit und Beherrschung der Maschine) zu fahren, dadurch im Grenzbereich keine Sicherheitsreserve mehr. „*Unbelehrbar!*“

b) BUILDING-BIKER:

Männlicher Motorradfahrer zwischen 25 bis 50 Jahren. Benutzt das Motorrad zur Selbstverwirklichung und -darstellung. Durchschnittliche Kilometerleistung. Fährt zwar nicht mit weit überhöhter Geschwindigkeit, aber durch Fahren im *eigenen Grenzbereich keine Sicherheitsreserve* vorhanden.

c) *LEARNER-BIKER*:

Motorradfahrer/-in aller Altersgruppen, Fahranfänger, besitzt erst seit *kurzer Zeit (2 Jahre)* eine Fahrerlaubnis. Noch *Defizite* im fahrpraktischen Bereich. Tendenz zu Gruppe a) oder b) wird hier entwickelt.

d) *BEGINNER-BIKER*:

Meist männlicher Fahrer, dem die Fahrpraxis noch fehlt oder der sich diese für die neue Maschine noch nicht angeeignet hat. Fängt wieder mit dem Motorradfahren an oder erwirbt eine wesentlich PS-stärkere Maschine.

Es gäbe sicherlich die Möglichkeit, weitere Einzelgruppen zu definieren. Für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit sind aber nur die vier genannten Gruppen für die Schwerverletzten und Toten verantwortlich.

1.3. Spannungsfelder

In Zeiten knapper Kassen sind auch im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit konkret Prioritäten nach dem Verkehrsunfallgeschehen zu setzen und vorrangig Verkehrsunfälle mit Toten und Schwerverletzten zu bekämpfen und zu bearbeiten. Bei solch konzentrierter Form eines Aufgabenbereiches ergeben sich darüber hinaus verschiedene Spannungsfelder:

1.3.1. *Biker vs Anwohner*

Die Problemgruppe der *BUILDING-BIKER* ist zwar nicht an Verkehrsunfällen wesentlich höher beteiligt als die anderen Zielgruppen, sie stellt wegen der zum Teil erheblichen Lärmbelästigung der Anwohner durch ihre „selbstdarstellende“ Fahrweise gerade in den o. g. Ausflugsgebieten ein Problem dar. Durch die Fahrweise (10 – 20mal eine Strecke mit vielen „Zuschauern“ abfahren) soll Aufmerksamkeit erregt werden.

Als Hauptproblemgruppe ragt aber deutlich die Zielgruppe der *SPEED-BIKER* in diesem Bereich hervor. Diese Gruppe beherrscht das Motorradfahren, sehr häufig fahren sie zur Verbesserung der eigenen Fahrtechnik die gleiche Strecke mit jeweils höherer Geschwindigkeit mehrmals auf und ab, und stellen dadurch ebenfalls ein erhebliches Lärmpotenzial dar.

1.3.2. *Biker vs andere Verkehrsteilnehmer*

Als Zielgruppe Nummer 1 ragen deutlich die *SPEED-BIKER* hervor. Sie beherrschen zwar das Motorradfahren, aufgrund des „Testing the Limits“ wird aber jeglicher „Sicherheitsaspekt“ außer Kraft gesetzt. Von der Wahrnehmung durch andere Verkehrsteilnehmer stehen sie aufgrund ihrer Verhaltensweisen

und sehr häufig rücksichtslosen Fahrweise als Negativbeispiel an erster Stelle.

1.3.3. Biker vs Straßen- und Verkehrsbehörden

Die Motorradfahrer nehmen für sich ganz selbstverständlich in Anspruch, einwandfreie Streckenabschnitte ohne Schlaglöcher, Fahrbahnrisse oder Bitumenvergüsse vorzufinden und erwarten für ihre „Lieblingsstrecken“ ein hohes Sicherheitsniveau.

Die Straßen- und Verkehrsbehörden befinden sich diesbezüglich in einem Spannungsfeld. Besorgnis und Argumente der betroffenen Anwohner sind ernst zu nehmen und Maßnahmen zu treffen, welche die vermeidbaren Belästigungen abstellen.

Auf der anderen Seite besteht zweifelsfrei die Verpflichtung und Aufgabe, unabhängig von Schuldfragen Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten, wenn Verkehrssicherheitsdefizite eindeutig erkennbar sind, und damit diesen Motorradtourismus auch mit diesen negativen Erscheinungsformen zu fördern.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit ist eine differenzierte Betrachtungsweise notwendig. Unstrittig ist, dass in Bereichen mit hohem Unfallgeschehen vorrangig nach Lösungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – auch der Sicherheit der Motorradfahrer – zu suchen und Maßnahmen nach wirtschaftlich vertretbaren Grundsätzen zu realisieren sind.

2. Repression

Die Zielgruppe der Motorradfahrer stellt für die polizeiliche Verkehrsüberwachung, speziell für die beweissichere Ahndung, besonders hohe Ansprüche an die Qualität der Einsatzmaßnahmen.

Das zu realisierende Ausmaß an polizeilicher Überwachung geht mit der einer bestimmten Wahrscheinlichkeit der Entdeckung einer Regelverletzung einher. Diese sog. „objektive Entdeckungswahrscheinlichkeit“ schlägt sich bei den Motorradfahrern in einer sog. „subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit“ nieder.

Mit keinem anderen Verkehrsmittel kann man sich dem polizeilichen Zugriff so leicht entziehen. Dies bedeutet im Gegenschluss die Notwendigkeit einer wesentlich zielgerichteteren und intensiveren Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der polizeilichen Einsätze.

Die Erhöhung des Unsicherheitsfaktors, Steigerung der subjektiven Kontrollerwartung, ist einer der wichtigsten Faktoren für die Effektivität polizei-

licher Maßnahmen. Daraus resultiert auch die Forderung nach Flexibilität in der Verkehrsüberwachung.

Die qualifizierte Anzeigenaufnahme und damit einhergehende hohe Sanktionierung sind weitere wichtige Faktoren, die einen entscheidenden Einfluss auf den Abschreckungseffekt ausüben.

Einzelne Streckenüberwachungen und -sperrungen sind wegen der Größe landschaftlich reizvoller Gegenden und der Ausweichmöglichkeiten auf eine Vielzahl von attraktiven Straßenabschnitten aus verkehrspolizeilicher Sicht ungeeignet.

Motorradunfälle sind im polizeilichen Lagebild im allgemeinen Verkehrsunfallgeschehen integriert, d. h. in der Regel ohne erkennbare zielgruppenspezifische Besonderheiten im gesamten Zuständigkeitsbereich.

Die Bekämpfung erfolgt im Rahmen der Alltagsorganisation in der Regel mit Standardmaßnahmen, ausgerichtet nach Hauptunfallursachen, Ort und Zeit, soweit bauliche Abhilfemaßnahmen nicht möglich bzw. angezeigt sind.

Wenn regionale motorspezifische Schwerpunkte erkennbar sind, wie z. B. im Bereich eines touristischen Ausflugsziels (Fränkische Schweiz), müssen die polizeilichen Einsatzmaßnahmen intensiviert und modifiziert werden.

Polizeiliche Maßnahmen

Das polizeiliche Einsatzkonzept darf sich nicht an der Struktur der Polizei, sondern muss sich an der Unfallsituation ausrichten. Der Bereich muss zunächst nach den dazugehörigen Gemeindegebieten genau festgelegt werden (für spätere Datenauswertungen notwendig). Dann sind Unfallschwerpunkte/-strecken festzustellen und zu bewerten. Sehr häufig ergibt sich eine bereichsübergreifende Streckenfestlegung.

Das Erreichen des Ziels einer spürbaren und nachhaltigen Verringerung der Häufigkeit und Schwere von Motorradunfällen an auffälligen Streckenabschnitten ist hinsichtlich der Wirksamkeit von Maßnahmen durch eine Betrachtung des Unfallgeschehens im Zeitraum nach der Umsetzung von Maßnahmen zu überprüfen (Controlling).

Nur wenn die nachfolgenden Punkte genau definiert werden, ist eine gezielte Bekämpfung der Unfälle möglich.

1. Voruntersuchung (gesamter Untersuchungsraum):

- Sonderauswertung der Motorradunfälle,
- (Mehrjahres-Unfalltypensteckkarte),

- Erkennung unfallauffälliger Bereiche,
- Rangfolge der Dringlichkeit festlegen.

2. *Detailuntersuchung* (dringlichste Strecken):

- Analyse der Unfallursachen,
- Analyse der örtlichen Randbedingungen,
- Beschreibung des Verbesserungspotenzials bzgl. der Verkehrssicherheit von Motorradfahrern.

3. *Maßnahmenentwicklung und -umsetzung*

- Auswahl möglicher Maßnahmen,
- Erstellung eines Maßnahmenkonzeptes,
- Abstimmung mit den Beteiligten,
- Genaue Festlegung der Maßnahmen vor Ort,
- Realisierung.

4. *Nachher-Untersuchung*

- Unfallanalyse für den Nachher-Zeitraum,
- Bewertung der Wirksamkeit.

Grundlage einer fundierten Verkehrssicherheitsarbeit ist ein *aktuelles, problemorientiertes Verkehrslagebild* auf Basis eines umfassenden Datenbestandes (Kurz-/Langzeit-entwicklung).

Die Polizei hat als Institution die *Möglichkeit, die Eindämmung der Unfallzahlen mit Kontrollen gezielt zu fördern*. Interessanterweise ist eine recht breite Mehrheit der Motorradfahrer für mehr Kontrollen, die aber nicht schikanös oder kleinlich sein dürfen, sondern die echten Raser herausfiltern sollen. Deshalb ist eine Informationspolitik nach außen, aber auch nach innen notwendig (Presse-Infos, Vorstellung Kontrollergebnisse, Herausstellen von Unfallschwerpunkten). Zeitgerechte und gezielte Fortbildung aller eingesetzten Beamten ist für eine Überwachung unerlässlich.

Aus einsatztaktischen Überlegungen sind die Vor- und Nachteile der verschiedenen Kontrollarten zu beachten:

Stationäre Überwachung	<ul style="list-style-type: none"> • Ununterbrochene Überwachung der Geschwindigkeit möglich • Wirksamkeit ist nicht zeitlich beschränkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung des Kennzeichens (Heckfoto) erforderlich, dadurch hoher technischer Aufwand • hohes Vandalismusrisiko • aufwändige Identifikation des Fahrers (u. U. Vergleichsgutachten erforderlich) • Überwachung eines bestehenden Überholverbotes ist nicht möglich • nur punktuelle Wirkung
Mobile Überwachung „ohne Anhalten“	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsüberwachung an wechselnden Stellen im Straßennetz möglich • Überwachung eines bestehenden Überholverbotes möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Anfertigung von Heckfotos erforderlich, dadurch jedoch hoher technischer Aufwand • aufwändige Identifikation des Fahrers • Wirksamkeit ist eingeschränkt
Mobile Überwachung „mit Anhalten“	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsüberwachung an wechselnden Stellen im Straßennetz möglich • Eine Erfassung des Kennzeichens durch Heckfoto ist nicht erforderlich • sofortige und eindeutige Identifikation des Fahrers, damit geringerer Auswertungsaufwand • Überwachung eines bestehenden Überholverbotes möglich • großer Verunsicherungsfaktor • Verkehrserzieherischer Moment 	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Personalaufwand durch zusätzliche Anhalteposten • gewisse Nachhaltigkeit in Bezug auf die Intensität ist gegeben
Mobile Überwachung „aus dem Fließverkehr“ (Nachfahren mit Video)	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsüberwachung im fließenden Verkehr • Überraschende Anhaltung, sofortige und eindeutige Identifikation des Fahrers • Überwachung eines bestehenden Überholverbotes möglich • hohe Qualität des Verstoßes • erheblicher Verunsicherungsfaktor 	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Auswertungsaufwand • geringe Anzahl von Verstößen

Bei der Hauptzielgruppe der *unbelehrbaren SPEED-BIKER* verpuffen durch Absprachen über moderne Kommunikationsmittel die verkehrspolizeilichen Überwachungsmaßnahmen fast wirkungslos (z. B. Mitteilungen über Handy oder per SMS über Kontrollstellen).

Den Vorteilen der mobilen Überwachung mit Anhaltung ist der Vorzug einzuräumen. Der Einsatz modernster Handlaserpistolen und die Identitätsfeststellung sind für eine erfolgreiche Anzeigenerstattung von zentraler Bedeutung. Nur durch eine *hohe Überwachungsichte* ist eine permanente Verunsicherung zu erzielen.

Bei allen repressiven Maßnahmen sollte aufgrund des hohen personellen und logistischen Aufwandes und nicht zuletzt wegen der Akzeptanz bei den „anderen“ Bikern der Schwerpunkt auf die Verfolgung der „Spitzenwerte“ gelegt werden. Auf „kleinere“ Verstöße kann im Rahmen des Opportunitätsprinzips verzichtet werden.

Erfahrungen der oberfränkischen Polizei in der Fränkischen Schweiz bestätigten den Erfolg der o.g. Maßnahmen. Gerade die positive Resonanz bei den „normalen“ Bikern und den Anwohnern war zum Teil überraschend.

3. Prävention

3.1. Maßnahmen

Bei der Analyse der Verkehrsunfälle werden häufig festgestellt

- die Selbstüberschätzung als Alleinfahrer,
- der Gruppenzwang,
- psychische und
- physische Schwierigkeiten.

Der *SPEED- oder BUILDING-BIKER* wird sich nur sehr schwer mit Präventionsmaßnahmen dazu bewegen lassen, seine Einstellung oder sein Fahrverhalten zu ändern. Auch Appelle über oder vom sozialen Umfeld haben regelmäßig keinen oder nur einen geringen Erfolg.

Wenn die Repression, wie dargestellt, auf die beiden Hauptproblemgruppen abzielt, ist mit einer *hohen Akzeptanz* der begründeten Maßnahmen in der gesamten Bevölkerung zu rechnen. Dies sollte auch bei einer zielgerichteten Medienarbeit seinen Niederschlag finden.

Nach Erkenntnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen ist ein erhöhtes Unfallrisiko bei Fahranfängern (unabhängig vom Lebensalter) oder Wiedereinsteigern innerhalb der ersten zwei Jahre festzustellen. Um in der Präven-

tion die bei der Analyse festgestellten Probleme gezielt anzugehen, ist ein *qualifiziertes Fahrsicherheitstraining* (einmal jährlich) *zum Saisonbeginn* unbedingt erforderlich. Gerade bei den Motorradfahrern ist nämlich, wie bei keiner anderen Gruppe im Straßenverkehr, ein *ständiges Wiederauffrischen* der Fähigkeiten zum Saisonauftakt notwendig, um in Gefahrensituationen richtig reagieren zu können.

3.2. Konzentrierte Anspracheformen

Mit flächendeckenden und zielgerichteten präventiven Maßnahmen ist die *gesamte Motorradsaison* (März bis November) abzudecken.

In Bayern wird im Jahr 2004 bereits zum vierten Mal die Motorradsternfahrt nach Kulmbach unter dem Motto „*ANKOMMEN STATT UMKOMMEN*“ veranstaltet. In Zusammenarbeit mit dem Landesverband Bayerischer Fahrlehrer e. V., dem Radiosender „Antenne Bayern“, der Stadt Kulmbach und vielen anderen Organisationen und Verbänden führt das Bayerische Staatsministerium des Innern diese Veranstaltung durch. Im Jahr 2003 nahmen trotz strömenden Regens 12.000 Biker teil.

Der Veranstaltung vorgeschaltet ist ein bayernweites Angebot zum Fahrsicherheitstraining unter dem Stichwort: „*Woche des Fahrsicherheitstrainings*“.

Bei der Sternfahrt fahren aus über 20 Startorten aus ganz Bayern unter der Anleitung und Begleitung von über 100 Fahrlehrern, 40 Polizeikradfahrern und 15 BRK-Kradfahrern die Motorradfahrer in Gruppen von bis zu 20 Bikern, nach einem obligatorischen „Warm up“ und Informationen zum Gruppenfahren nach Kulmbach. Dort treffen sich alle Sternfahrer und alle anderen Biker zu einer Stadtrunde und einem anschließenden Besuch der Hauptveranstaltung.

Ursprünglich als öffentlichkeitswirksame Veranstaltung ins Leben gerufen, ist die Sternfahrt zu einer Präventionsveranstaltung gewachsen, die mit *Fahrsicherheitstrainings im Vorfeld, begleiteten Gruppenfahrten, Informationen über die aktuelle Technik und Neuheiten im Zweiradbereich* viele wichtige verkehrserzieherische Elemente umfasst. Daneben spielt die Kommunikation zwischen den Bikern und mit anderen Verkehrsteilnehmern eine wichtige Rolle bei der Veranstaltung. Durch diese Qualitätssteigerung konnte das Medieninteresse und die Öffentlichkeitswirksamkeit gesteigert werden.

Im weiteren Verlauf der Saison werden durch regionale Veranstaltungen und der Unterstützung von anderen Veranstaltungen der Motorradszene durch Kradfahrer der Polizei oder Info-Stände weitere Präventionsmaßnahmen durchgeführt.

3.3. Zusammenarbeit der Verkehrs-, Straßenbau- und Polizeibehörden in den Unfallkommissionen

Fahrphysikalisch oder -psychologisch stellen Streckenabschnitte an Pkw- und Motorradfahrer höchst unterschiedliche Anforderungen.

Dies gilt in gleichem Maße für *straßenbauliche Bedingungen*, was besonders am Beispiel der Schutzplanken oder der Reibwerte des Asphaltbelages deutlich wird.

Zusammengefasst stellt sich die Situation wie folgt dar: Einflussgrößen liegen vor

- *beim Fahrer* (Informationsaufnahme und Informationsverarbeitung),
- *beim Fahrzeug* (Kraftschlussbeiwert, Antriebs- und Bremskräfte, Fahrverhalten),
- *beim Fahrraum* (Straße, Fahrbahndecke, Umgebung außerhalb der Fahrbahn).

Grundsätzlich besteht für alle Bereiche mit hohem Verkehrsunfallgeschehen die Verpflichtung und Aufgabe, unabhängig von Schuldfragen Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten, wenn Verkehrssicherheitsdefizite eindeutig erkennbar sind. Den bundesweit installierten Verkehrsunfallkommissionen kommt bei dieser Aufgabe eine zentrale Bedeutung zu. Sie haben die Aufgabe, nach Lösungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – auch der Sicherheit der Motorradfahrer – zu suchen und Maßnahmen nach logistischen und wirtschaftlich vertretbaren Grundsätzen zu realisieren.

Die Technik ist einem ständigen Wandel unterworfen, und stellt deshalb die Mitarbeiter der Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden vor *immer höhere Qualifikationsansprüche* im Umgang mit neuen Techniken und Materialien im Einsatz für einen sicheren Straßenraum.

Eine unentbehrliche Koordination zwischen Unfallauswertung, Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten und verstärkten Kontrollen ist notwendig, um eine qualifizierte Verbesserung der Sicherheit für Motorradfahrer herbeizuführen.

3.4. Kooperation von Verbänden und Institutionen innerhalb eines Expertengremiums

Bei der *Erkennung von Gefahrenstellen* für Motorradfahrer sollten Expertengremien den Unfallkommissionen vorgeschaltet sein.

Die Mitglieder der Unfallkommissionen sollten in diesen Expertengremien mit Fachverbänden und anderen Institutionen bei *Verkehrsschauen* bekannte

Gefahrenstellen in Augenschein nehmen und bereits im Vorfeld (vor Bildung eines Unfallschwerpunktes) geeignete Maßnahmen zur Beseitigung einleiten.

Das Potenzial der Fachkompetenz der Motorradfahrer sollte von den Behörden genutzt werden. Eine wertvolle Unterstützung zur Erlangung dieser Informationen könnte durch die Nutzung des Internets geschehen. Der von verschiedenen Motorradverbänden vorgeschlagene *Meldebogen* über Gefahrenstellen sollte auf diesem Weg den Expertengremien als Informationsquelle dienen.

3.5. Öffentlichkeitsarbeit

Eine geeignete Medienberichterstattung und zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit steigert die *Wirksamkeit* der polizeilichen Überwachungsmaßnahmen durch die *Erhöhung des subjektiven Entdeckungsrisikos*. Wesentlich ist dabei, dass die Öffentlichkeitsarbeit und die intensiviertere polizeiliche Überwachungstätigkeit *„Hand in Hand gehen“*.

Im Umkehrschluss kann man bei intensiverter Öffentlichkeitsarbeit, ohne entsprechende Intensivierung der polizeilichen Überwachungsaktivität kaum nachhaltige Effekte erwarten.

Alle Verkehrsteilnehmer, und besonders die Pkw-Fahrer als Hauptunfallgegner, sind zum Saisonauftakt gezielt mit Werbekampagnen zu sensibilisieren.

4. Resümee

Nur wenn es gelingt, die *repressiven und präventiven Maßnahmen zielgerichtet zu bündeln*, wird dies zu einer positiven Bewusstseinsbildung der Biker führen.

Gemeinsames Hauptziel von allen *„Verantwortlichen“* und den Beteiligten muss es sein, ein Mehr an *„Sicherheitsreserve“* sowohl beim Motorradfahrer, als auch beim Fahrzeug und dem gesamten Umfeld zu erzeugen.

Motorradverkehr

– Mobilitäts- oder Störfaktor – Fahrverhalten – Maßnahmen

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

I. Einleitung

Der Arbeitskreis hat sich zum Ziel gesetzt, Ansätze zur Verbesserung der immer noch dramatischen Unfallstatistik im Bereich der Zweiradfahrer aufzuzeigen. Die derzeitige statistische Unfallentwicklung als bekannt vorausgesetzt, soll sogleich auf folgende juristische Aspekte näher eingegangen werden:

1. Neue Führerscheinregelungen im Rahmen der 3. EU-Führerscheinrichtlinie, genauer bezeichnet „Vorschlag für eine Richtlinie .../... EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein“.
2. Motorradfreundlicher Straßenbau und Verkehrssicherungspflichten – Infrastrukturmaßnahmen.
3. Streckensperrungen“ aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen oder als Maßnahme gegen den „Störfaktor“ Motorrad.
4. Sicherere „Mobilität“ mit ABS.

II. Neue Führerscheinklassen als Beitrag zur Verkehrssicherheit

Im Zuge der 3. EG-Führerscheinrichtlinie soll folgende neue Klasseneinteilung eingeführt werden.

- *Klasse AM*: zwei- und dreirädrige „Mopeds“, max. 45 km/h, max. 50 ccm, Leistung max. 4 kW;
- *Klasse A1*: Leichtkrafträder, max. 125 ccm, Leistung max. 11 kW mit Verhältnis Leistung/Gewicht $<0,1$ kW/kg;
- *Klasse A2*: Krafträder, Leistung max. 35 kW mit Verhältnis Leistung/Gewicht $<0,2$ kW/kg und keine Abwandlung einer Fahrzeugausführung, deren Motorleistung mehr als doppelt so hoch ist;
- *Klasse A*: Krafträder.

Die neue *Klasse AM* setzt ein Mindestalter von 16 Jahren voraus sowie eine theoretische Prüfung. Inhaltlich wird damit die nationale Klasse M harmonisiert, was nur zu begrüßen ist.

Für die *Klasse A1* (Mindestalter 16 Jahre) ist weiterhin eine theoretische und praktische Prüfung Voraussetzung.

Der Erwerb der neuen *Klasse A2* ist frühestens mit 18 Jahren möglich; erforderlich ist auch hier eine theoretische und praktische Prüfung.

Bei der *Klasse A* (Fahrzeuge ohne Leistungsbeschränkung) ergibt sich eine Zweiteilung. Fahrzeuge der Klasse A dürfen geführt werden mit Erreichen des 21. Lebensjahres und mindestens dreijähriger Erfahrung mit einem Fahrzeug der Klasse A2 (stufenweiser Zugang). Nach derzeit geltender Rechtslage werden lediglich zwei Jahre Führerscheinbesitz vorausgesetzt. Gemeinsam ist der alten und der neuen Regelung, dass in beiden Fällen von zwei- bzw. dreijähriger „Erfahrung“ mit Motorrädern der Klasse A2 ausgegangen wird. Nach der geplanten Neuregelung soll zusätzlich zum bloßen Besitz der Klasse A2 nun noch eine beschränkte praktische Prüfung zum Abschluss der dreijährigen Erfahrungszeit hinzukommen.

Würde man die in diesem Zusammenhang häufig angeführten Sicherheitsaspekte konsequent weiterverfolgen, ergäbe sich durchaus ein Betätigungsfeld für „begleitende“ Maßnahmen. Da die tatsächliche Fahrleistung nicht wirklich nachweisbar ist, wären Sicherheitstrainings eine geeignete „Erfahrung“ für Inhaber der Klasse A2. Auch wenn schon oft gefordert und von den Versicherern ebenso oft mit vielerlei Argumenten abgelehnt: Versicherungsanreize für absolvierte Fahrer- und Sicherheitstrainings in Form von Prämiengestaltung wären im Interesse der Verkehrssicherheit hilfreich.

Des Weiteren kann die Klasse A (leistungs-)unbeschränkt mit Erreichen des 24. Lebensjahres erworben werden (sog. Direkteinstieg). Die Diskussion um das Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen des derzeit noch geltenden Mindestalters von 25 Jahren für den Direkteinstieg soll hier nicht näher vertieft werden.

Unter Sicherheitsaspekten akzeptabel ist die neue Klasse A2 (bis max. 35 kW) und der „Aufstieg“ in die (unbeschränkte) Klasse A mit 21 Jahren, dreijähriger „Erfahrung“ *und* einer beschränkten praktischen Prüfung. Zumindest der Richtlinienentwurf sieht hierin ein Instrument gegen die derzeitige Praxis der Herstellung leistungsbegrenzter Kraftfahräder „mit Merkmalen, die nicht mit der verminderten Leistung im Einklang stehen“ und darüber hinaus „auch vor der Fahrt manipuliert werden“ können. Dieser Aspekt gehört mehr in den technischen, fahrdynamischen Bereich, weshalb ich hierzu bewusst keine Aussage treffen möchte. Wichtiger erscheint mir jedoch die angedachte Einführung einer beschränkten praktischen Prüfung. Über Ausgestaltung und Inhalte einer solchen „beschränkten“ Prüfung muss diskutiert werden, insbesondere mit dem Fahrlehrerverband. In jedem Falle sollten aber auch die Kosten für diese Zusatzprüfung in „beschränktem“ Rahmen bleiben. Ziel muss neben den Bestrebun-

gen nach mehr Sicherheit und weiterer Qualitätssteigerung der Zweiradausbildung auch sein, die Fahrausbildung nicht fortlaufend zu verteuern und somit gerade bei jüngeren Interessenten Zugangshemmnisse aufzubauen.

Etwas zwiespältig erscheint der Vorschlag aus Brüssel, bei sog. *Leichtkrafträdern* der Klasse A1 die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h für Leichtkrafträder, die von 16- und 17-Jährigen gefahren werden dürfen, entfallen zu lassen. Auch wenn der Zulassungsboom dieser Fahrzeugklasse (plus 219 % von 1995 bis 2002, Quelle: *Weibrecht*, demnächst in VD 2004) nicht nur auf Zunahmen im Feld der jugendlichen Fahrer/-innen zurückzuführen ist, zeigt diese Entwicklung aber deutlich, dass Veränderungen der fahrerlaubnisrechtlichen Rahmenbedingungen in diesem Fahrzeugsegment große Risiken für das Unfallgeschehen bergen.

Ebenso umstritten ist die immer wieder im Zusammenhang mit der Klasse A1 diskutierte Frage des Einschlusses von 125iger-Fahrzeugen (hierzu zählen auch Roller) in die Klasse B. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollten 125iger-Fahrzeuge grundsätzlich nicht automatisch von der Klasse B mit umfasst sein. Die in Deutschland aus einer Besitzstandsregelung resultierende Berechtigung, mit einer Fahrerlaubnis der alten Klasse 3, soweit vor dem 1. April 1980 erworben, 125iger-Fahrzeuge führen zu dürfen, war und ist immer wieder Anlass für Forderungen einer generellen Einbeziehung in die Klasse B.

Es gibt jedoch eine Vielzahl diskussionswürdiger Ansätze. Voraussetzung zum Führen der 125iger-Fahrzeuge ist auch nach dem neuen Richtlinienentwurf zunächst der Erwerb der Fahrerlaubnisklasse A1 ab dem 16. Lebensjahr.

Daneben sind Modelle diskussionswürdig, die einen Einschluss von Leichtkrafträdern in die Klasse B nach einer z.B. 3-jährigen Fahrpraxis der Klasse B vorsehen. Denkbar sind weiter etwa erforderliche Fahrertrainings sowie eine verkürzte praktische Ausbildung – ähnlich der „beschränkten“ praktischen Aufsprüfung von Klasse A2 nach Klasse A.

Mit derartigen Lösungen kämen auch Inhaber der alten Klasse 3 (nach dem 1. April 1980 erworben) in den Genuss der Berechtigung, 125iger-Fahrzeuge führen zu dürfen. Eine gewisse Angleichung an europäische Nachbarländer wäre in diesem Zusammenhang so ebenfalls möglich. In jedem Falle wäre aber sichergestellt, dass Leichtkrafträder nicht von Fahrzeugführen ohne jedwede praktische Vorbereitung gefahren werden.

III. Motorradfreundlicher Straßenbau und Verkehrssicherungspflicht

Oft werden von Motorradfahrern unzureichende Straßenzustände kritisiert (Stichworte wie „Bitumenflickerei“ oder „Risiko Schutzplanke“). In sehr vielen

Fällen stehen erschütternde Einzelschicksale hinter den polizeilichen Unfallberichten.

Dankenswerter Weise hat das BMVBW gemeinsam mit zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder diese Thematik aufgegriffen. Es wurden detaillierte Informationsmaterialien zur fachgemäßen Verarbeitung bestimmter Baustoffe bei Erhaltungsmaßnahmen entwickelt.

Um nur einige aktuelle Werke zu nennen:

Das „Merkblatt für griffigkeitsverbessernde Maßnahmen an Verkehrsflächen aus Asphalt“ beschreibt für die zuständigen Straßenbauverwaltungen umfassend die Ausführung einzelner technischer Verfahren. Zur fachgerechten Sanierung von Fahrbahnrisen stehen in Absprache mit dem BMVBW die „Hinweise für die Sanierung von Rissen sowie schadhafte Nähten und Anschlüssen in Verkehrsflächen aus Asphalt“ der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen zur Verfügung.

Das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) hat mit seinem Praxisheft Zweiradsicherheit Nr. 6 „Motorradfreundlicher Straßenbau“ ebenfalls hilfreiche Vorschläge unterbreitet. Zum Thema Schutzplanken sei bereits an dieser Stelle auf das sog. „Euskirchener Modell“ (mehr dazu später) hingewiesen. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch die Intensivierung von Forschungsvorhaben und die zunehmende Ausrüstung der Schutzplankenpfosten mit Protektoren.

Führt man sich die aus alledem gewonnenen Erkenntnisse vor Augen, könnte man meinen, in Deutschland würde alles nur Erdenkliche zur Sicherheit der Zweiradfahrer getan. Doch in die Realität zurück gelangt, stellt man fest, dass Theorie und Praxis in auffälliger Weise auseinanderfallen. Dies ist nicht nur Folge knapper Haushaltsmittel und leerer Kassen bei den verantwortlichen Straßenbaulasträgern.

Mitursächlich erscheint m.E. eine nicht konsequente oder doch zumindest nicht immer nachvollziehbare, keine deutlichen Signalwirkungen setzende Rechtsprechung im Bereich der „Verkehrssicherungspflichten“ und das Fehlen spezieller Verkehrssicherheitsgesetze.

Wer dies sofort in Abrede stellen möchte, bedenke die nahezu ausschließlich eine Haftung der Straßenbaulasträger ablehnenden Urteile gegenüber klagenden Motorradfahrern und vergleiche dies mit der ständigen Rechtsprechung zur Haftung von Haus- und Grundstückseigentümern für alle erdenklichen verkehrssichernden Versäumnisse bis hin zu schiefsitzenden Gehwegplatten oder glatten Treppenaufgängen, auf denen dann nicht nur der Postbote zu Fall kommt.

Auch bei Fragen einer etwaigen strafrechtlichen Verantwortung der Straßenbaulasträger sieht es nicht anders aus.

Beispielhaft der Auszug einer strafrechtlichen Einstellungsverfügung aus dem Sommer 2003 (Staatsanwaltschaft Köln, Az. 83 Js 292/03):

„Zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für einen strafrechtlich relevanten Sachverhalt liegen nicht vor.

Um gegen den verantwortlichen Straßenbaulasträger – der hier allein in Betracht kommt – wegen fahrlässiger Körperverletzung einschreiten zu können, müsste es konkrete Hinweise für eine objektive Pflichtwidrigkeit geben. Der Verantwortliche hätte dadurch, dass er es unterließ, um die Schutzplankenpfosten einen Kunststoffschutz zu montieren, seine Verkehrssicherungspflicht verletzen und die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lassen müssen. Grundsätzlich muss der Straßenbaulasträger, dem die Verkehrssicherungspflicht obliegt, dafür Sorge tragen, im Rahmen des Zumutbaren und unter Berücksichtigung seiner Leistungsfähigkeit die Straßen in einem verkehrsgerechten Zustand zu halten und dabei die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Dazu gehört auch das Aufstellen von Schutzleitplanken. Selbst wenn es vermehrte Anregungen des ADAC für die Verwendung von Kunststoffschutzpfosten gibt, spricht dies allein nicht gegen eine technische Eignung der vorhandenen Leitplanken.“

Der Geschädigte in diesem Verfahren ist ein seit dem Unfall querschnittgelähmter Motorradfahrer, der mit ca. 40 bis 50 km/h außerorts in einer langgezogenen Kurve zu Fall kam und sich an der ungesicherten Schutzplanke diese Verletzungen zugezogen hat.

Ich möchte den Unfall unkommentiert lassen. Interessant ist aber, dass in der Einstellungsverfügung von „allgemein anerkannten Regeln der Technik“ gesprochen wird, die sich nach offensichtlicher Auffassung des Verfassers in dem „Aufstellen von Schutzplanken“ erschöpfen. Auch der Hinweis auf „Anregungen des ADAC“ lässt beim Leser zumindest die Vermutung zu, dass den ermittelnden Beamten sehr wohl bekannt war, dass es technisch bessere und sicherere Lösungen für diese Schutzbeplankung gegeben hätte.

Nur fließen diese genannten „Anregungen des ADAC“ ebenso wenig in die Beurteilung der „im Verkehr erforderlichen Sorgfalt“ ein, wie die zuvor benannten technischen Merkblätter und Hinweise anerkannter Organisationen und des BMVBW zur sicheren Gestaltung der Straßen bei der Bewertung der „allgemein anerkannten Regeln der Technik“.

Es wird Zeit, dass sich die Verantwortlichen im Straßenbau nicht mehr nur an den Mindestanforderungen messen lassen müssen, sondern wie in anderen Bereichen auch, an dem derzeit technisch Machbaren. Ein behan-

delnder Arzt wird auch nicht danach beurteilt, welche Behandlung irgendwann einmal die beste war, sondern danach, was im Zeitpunkt der konkreten Behandlung möglich ist.

Nachfolgend soll der Focus mehr auf zivilrechtliche Fragen gelenkt werden.

Allgemeine Regeln für Intensität und Umfang der Verkehrssicherungspflichten gibt es nicht. Dazu ist ihr Anwendungsgebiet zu weit. Die Umstände des Einzelfalles prägen die Anforderungen an das pflichtgemäße Verhalten. Grundsätzlich können nur solche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr verlangt werden, die dem Verkehrspflichtigen zumutbar sind. Es ist (mit Recht) festzustellen, dass die Rechtsprechung dazu neigt, bei Eintritt eines Schadens auch ein Verschulden des Verkehrspflichtigen anzunehmen, wenn der Sicherungspflichtige nicht alles Erforderliche getan hat, wenn er also den Standard nicht erfüllt hat, der nach den jeweils geltenden Regeln der Technik zur Gefahrenabwehr vorgesehen ist.

Diskutiert werden muss an dieser Stelle, wer oder was diese „Regeln der Technik zur Gefahrenabwehr“ zukünftig in einem immer maroder werdenden Straßennetz definiert. Es geht hierbei nicht nur um Schutzplanken, sondern um unsachgemäße Straßensanierungsarbeiten mit Bitumenmaterial und Rollsplitt oder um Bankettinstandsetzungen mit lediglich angeschüttetem Kies etc.

Welche Maßnahmen erforderlich sind, hängt von den Verhältnissen im Einzelfall ab. Es gibt keine gesetzliche Vorschrift, die besagt, dass bei Einhaltung bestimmter Maßnahmen die Verkehrssicherungspflicht als erfüllt und der Pflichtige als befreit anzusehen ist. Allgemein hat der Pflichtige diejenigen Maßnahmen zu treffen, die objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind, um eine Gefahr abzuwenden. Die Auswahl unter mehreren für diese Ziele in gleicher Weise tauglichen Mitteln ist eine Frage des Ermessens (vgl. ausführlich Kodal/Krämer, Straßenrecht, 5. Aufl., München 1995, Seite 1301, Rn. 48).

Hier muss wiederum diskutiert werden, wie man verfahren soll, wenn fortlaufend verbesserte Verfahren in Betracht kommen. Zumindest für neu durchzuführende Arbeiten müssen aktuelle Erkenntnisse umgesetzt werden. Anderenfalls wird der zuvor beschriebene Ermessensspielraum bei der Auswahl tauglicher Mittel ad absurdum geführt. Ermessen ausgeübt hat nur derjenige, der sich zunächst der bloßen Existenz anderen Möglichkeiten, ihrer Vorteile und auch der Kosten bewusst war.

Es muss daher sichergestellt werden, dass neue Erkenntnisse und sachverständige Empfehlungen vom Verkehrssicherungspflichtigen berücksichtigt werden müssen; dann aber auch nicht von staatlicher Seite – wie im zuvor beschriebenen Einstellungsbeschluss einer Staatsanwaltschaft – als „vermehrte Anregungen des ADAC“ oder sonstiger Institutionen beiseite geschoben werden.

Interessant ist die schon ältere Diskussion in der Literatur zur Frage eines *Verkehrssicherungsanspruchs*. Vereinzelt haben ordentliche Gerichte Klagen auf verkehrssichere Herstellung eines öffentlichen Weges stattgegeben. Desgleichen wurde im Schrifttum vereinzelt ein Verkehrssicherungsanspruch behauptet (ausführlich m.w.N. Kodal/Krämer, a.a.O., Seite 1286, RdNr. 21 ff.). Dies würde bedeuten, dass eine bestimmte gerichtlich überprüfbare Maßnahme als einzige oder doch zumindest als am besten geeignet einklagbar wäre. Der Weg zur sachverständigen Begutachtung einer geforderten Verkehrssicherungsmaßnahme wäre frei.

Bedauerlicher Weise wurde eine solche Annahme bislang überwiegend abgelehnt, mit der Argumentation, ein solcher Anspruch würde in die öffentlich-rechtlichen Aufgaben (Stichwort Verkehrssicherungspflicht als „Amtspflicht“) eingreifen und damit die zuvor beschriebene Wahl des Mittels durch den Verkehrssicherungspflichtigen (Stichwort „Ermessensspielraum“) beseitigen. Es könnte sich fast der Verdacht aufdrängen, als schütze die Jurisprudenz die leeren Kassen der Straßenbulasträger.

Der Inhalt der *Straßenverkehrssicherungspflicht* geht – mangels eines Anspruchs auf eine bestimmte Maßnahme – dahin, die Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, möglichst gefahrlos zu gestalten und im Rahmen des Zumutbaren alles zu tun, um etwaigen Gefahren zu begegnen. Diese Pflicht ist nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen zu beurteilen. Bei Nichtanwendung der gebotenen Sorgfalt ergibt sich, worauf ich – weil allseits bekannt – nicht näher eingehe, die Haftung aus § 823 BGB (§§ 89, 31 BGB), u.U. aus § 839 BGB, Art. 34 GG.

Nach der Rechtsprechung muss der Sicherungspflichtige „alle, aber auch nur solche Gefahren beseitigen und nötigenfalls vor ihnen warnen, die ein sorgfältiger Verkehrsteilnehmer bei zweckentsprechender Benutzung der Straße nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann“ (OLG Hamm DAR 1999, 70 mit Hinweis auf BGH DAR 1980, 363). Zurückkommend auf den eingangs geschilderten Unfall des Motorradfahrers bleibt anzumerken, dass sich dieser mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h „sorgfältig“ verhalten hat. Zivilrechtlich bedeuten die Grundsätze der Rechtsprechung, dass ihn das abstrakte Wissen um die Gefährlichkeit der Schutzplanken um Schadensersatzansprüche bringt; eine Beseitigungs- oder Veränderungspflicht hinsichtlich der Schutzplanken besteht ja gerade nicht.

Halten wir also fest:

Ein *Verkehrssicherungsanspruch* besteht nicht. Ansprüche aus unterlassenen Sicherungsmaßnahmen bestehen solange nicht, wie sich der Straßenbulasträger auf sein Auswahlermessen mehrerer möglicher Maßnahmen berufen kann, ohne dabei neue Erkenntnisse anerkannter Organisationen ein-

beziehen zu müssen, solange diese nicht als Standards gesetzlich verbindlich vorgeschrieben sind. Lässt man das leidige Argument leerer Kassen einmal für die anschließende Diskussion außer Betracht, bedeutet dies, anders ausgedrückt:

Es ist unter Verkehrssicherungsaspekten rechtlich möglich, „sehenden Auges“ Gefahrenstellen zu belassen.

Dies erscheint vielleicht dem einen oder anderen Zuhörer zu provokativ formuliert, trifft aber genau den Fall des an der Schutzplanke verunglückten Motorradfahrers. Die Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft schließt mit den Worten: „Verbindliche Vorschriften, die einen derartigen Schutz für Leitplanken schon heute vorsehen, fehlen. Eine pflichtwidrige Unterlassung im Sinne einer Fahrlässigkeitstat ist somit nicht ersichtlich.“

Es müssen daher Wege gefunden werden, den sog. Stand der Technik dahingehend zu verändern und festzuschreiben, dass auch die Rechtsprechung von einem eingeschränkten Ermessen der Straßenbausträger zu überzeugen ist.

Der konstruktive Dialog der letzten Jahre mit zuständigen Behörden hat geholfen, an vielen Stellen Gefahrstrecken für Motorradfahrer zu entschärfen.

– Schutzplanken

Auf die Anbringung von scharfkantigen Schutzplanken muss im Sinne der Risikominderung im Straßenverkehr verzichtet werden. Der ADAC hat wiederholt gefordert, die zahllosen, nicht zwingend notwendigen Schutzplanken im Interesse der Sicherheit von Motorradfahrern zu entfernen. Keinesfalls sollen dabei Schutzplanken ohne vorherige Prüfung ihrer Erforderlichkeit entfernt werden. Schließlich sind sie angesichts der Unfallstatistik (jeder vierte Verkehrstote im Jahr 2002 starb durch die Kollision mit einem Baum) in vielen Fällen lebensrettend. An die Verantwortlichen sei aber nochmals der Appell gerichtet: Nehmen Sie das Angebot des ADAC an und führen Sie mit unserer Hilfe fachkundige „Schutzplankenbegehungen“ durch. Unnötige und damit Motorradfahrer gefährdende Planken sind zu entfernen. Ganz nebenbei entfallen damit auch Unterhaltungskosten in nicht unerheblichem Maße.

Bei unverzichtbaren Schutzplanken sollten diese je nach Erforderlichkeit mit ummantelten Pfosten ausgerüstet, besser noch mit zusätzlichen Beplankungen versehen sein. Diese neuen Schutzplankensysteme haben sich in der wissenschaftlichen und praktischen Erprobung bereits bewährt. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang das *Euskirchener Modell*. Die auslösende Idee für dieses System stammte wohl aus Frankreich, was zeigt, das Deutschland in der Zweiradsicherung zumindest bislang nicht führend ist. Es ist also mehr machbar.

Die Lösung der rheinischen Behörde erscheint ebenso wirksam wie kostengünstig. An schon bestehenden Einfachbeplankungen wird ein nachträglicher Unterfahrschutz „Typ Euskirchen“ aus dünnem Stahlblech montiert. Er wird pro 4-Meter-Abschnitt nur mittels zweier Aufhängelaschen an der bestehenden Schutzplanke, nicht am Pfosten, befestigt. Die hierzu benötigten Bohrungen sind ohnehin vorhanden. Die Montage ist somit einfach und schnell durchzuführen. Auch die korrosionsschützende Verzinkung der alten Planke wird so nicht beschädigt. Das vollständig elastisch aufgehängte System federt in ganzer Länge nach und kann daher Verformungsenergie besonders gut aufnehmen. In Längsrichtung gibt es keine Lücken oder Vorsprünge, ein in spitzem Winkel anprallender Motorradfahrer kann an der unteren Planke entlanggleiten, ohne hängen zu bleiben. Die Bewegungsenergie wird langsamer abgebaut, die Verletzungsrisiken dadurch deutlich gesenkt. Aus finanzieller Sicht besticht diese Lösung mit geschätzten Kosten in Höhe von 14 bis 18 € pro laufendem Meter. Wegen der Nachrüstbarkeit dieses Systems können die alten Planken weiter verwendet werden.

In Nordrhein-Westfalen besteht laut den Initiatoren des „Euskirchener Modells“ bereits ein ministerieller Hinweis, diesem Modell bei der Planung von Schutzmaßnahmen besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Es besteht sogar schon Hoffnung auf einen ministeriellen Erlass zur Einführung des Systems für Anfang 2004. Die Bundesanstalt für Straßenwesen ist ebenfalls eingebunden. Ein Untersuchungsbericht wird in Kürze erwartet.

In haftungsrechtlicher Hinsicht erlangt dieser neue Stand der Technik spätestens mit der endgültigen Freigabe aus den zuvor dargelegten Aspekten der Verkehrssicherungspflicht große Bedeutung. Zumindest dürfte der Ermessensspielraum der Behörden zugunsten eines lebensrettenden Systems eine gewisse Einschränkung erfahren.

– Fahrbahnschäden und Fahrbahnausbesserungen

Mangelhafte Fahrbahnausbesserungen sind für Motorradfahrer wesentlich gefährlicher als für Pkw-Fahrer. Ausbesserungsmaßnahmen werden oft unter Verwendung von *Bitumen* durchgeführt. Häufig leiden hierunter im Vergleich zur entsprechenden Asphaltoberfläche die Haftreibwerte. Die großflächige oder häufige Ausbesserung ganzer Straßenteile führt so automatisch zu einer drastischen Reduzierung des Haftreibbeiwertes der Fahrbahnoberfläche mit fatalen Folgen für Zweiradfahrer.

In den Merkblättern für die Erhaltung und Instandsetzung von Asphaltstraßen werden Ausbesserungsverfahren unter Verwendung von Bitumen ausschließlich für lokal begrenzte Schäden (Risse, Fuge etc.) empfohlen. Die Praxis sieht leider anders aus. An vielen älteren Straßenabschnitten, insbe-

sondere in ländlichen Bereichen und damit auf gerade von Zweiradfahrern bevorzugten Strecken, werden Ausbesserungen mit Bitumen großflächig vorgenommen. Die gespritzte Bitumenoberfläche wird zwar direkt nach der Instandsetzung mit Splitt abgestreut und gewalzt, um eine erhöhte Griffigkeit zu gewährleisten. Jeder Auto- und Motorradfahrer weiß aber, dass diese Art der Oberflächenbehandlung nicht lange vorhält und schon nach kurzer Zeit diese Stellen wegen ihrer Glätte extrem gefährlich sind.

Derartig großflächige, bei Nässe nicht erkennbare und spiegelglatte „Bitumenstellen“ bleiben oft monatelang – im schlimmsten Fall bis zur nächsten Flickschusterei nach entsprechenden Winteraufbrüchen – unbeachtet. Und dies, obwohl allen Verantwortlichen bekannt ist, dass Fahrbahnreparaturen unter Verwendung von Bitumen nur als Zwischenlösung gelten.

Es ist nur schwer nachvollziehbar, dass die Rechtsprechung bislang noch kein besonderes Augenmerk auf hieraus resultierende Haftungsaspekte gelegt hat. Auch die Polizei ist hier gefordert. In den Unfallaufnahmeprotokollen und damit in der Unfallstatistik erscheint nahezu ausschließlich der Hinweis „unangepasste Geschwindigkeit“. Der ADAC hat bereits wiederholt auf das Unfallrisiko mangelnder Haftreibungswerte vieler Fahrbahnen hingewiesen, nicht nur für Zweiradfahrer, für diese aber mit noch fataleren Folgen. Unfallgeschädigten ist daher nur zu empfehlen, in für sie nicht verständlichen Fällen „unangepasster Geschwindigkeit“ gemeinsam mit ihrem Anwalt der Straße und ihrem Zustand sozusagen auf den Grund zu gehen.

Doch auch andere Instandhaltungsarbeiten bergen für Zweiradfahrer Risiken. In diesem Zusammenhang ist allerdings eine eindeutige Rechtsprechungstendenz zugunsten geschädigter Verkehrsteilnehmer festzustellen. Einige Beispiele:

Die Verkehrssicherungspflicht ist verletzt, wenn *Fahrbahnrichtungspfeile* zwecks Demarkierung mit grauer Farbe überstrichen werden und dadurch insbesondere für Motorradfahrer erhöhte Rutschgefahr besteht (OLG Hamm DAR 1999, 70).

Rollsplitt birgt ebenfalls erhebliche Gefahren für Motorradfahrer. Kommt ein Zweiradfahrer auf einem Streckenabschnitt, der mit dem Hinweis auf Rollsplitt gekennzeichnet ist zu Fall, haftet der Straßenbaulastträger nicht wegen einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Durch das Hinweisschild „Rollsplitt“ ergibt sich bereits eine unmissverständliche Warnung dahingehend, dass mit der mangelnden Bodenhaftung des Zweirades zu rechnen ist. Eine Beschränkung auf 30 km/h ändert an diesem Ergebnis auch dann nichts, wenn der Motorradfahrer „irreführt“ auf diese Geschwindigkeitsangabe vertraut hat. Die Geschwindigkeitsbeschränkung verbietet lediglich eine Überschreitung. Sie besagt aber nichts dazu, dass die jeweilige Straße durch jeden Fahrer mit

jeder Art von Fahrzeug zu jeder Zeit bis an die Grenze der zulässigen Höchstgeschwindigkeit befahren werden darf (OLG Düsseldorf SP 1997, 355). Ein Urteil, gleichbedeutend mit einer grundsätzlichen Haftungsfreizeichnung für alle Fälle von Rrollsplitt, gleich in welcher Form und Masse aufgetragen. Wer als Zweiradfahrer hier weiterfährt, verliert u.U. haftungsrechtliche Ansprüche.

Fehlt es dagegen an einer durch frisch aufgebrachtten Straßensplitt entstandenen Gefahrenstelle an einem Warnschild und ist der Straßenbaulastträger auch seiner *sekundären Kontrollpflicht* hinsichtlich der Einhaltung bzw. der Dauer der Gefahrbeseitigungszuständigkeit des Straßenbauunternehmers nicht nachgekommen, haftet der Straßenbaulastträger aus Art. 34 GG i.V.m. §§ 823, 839, 847 a.F. (jetzt § 253) BGB i.V.m. dem jeweiligen Landesstraßengesetz für einen Unfall eines Motorradfahrers, der auf dem Splitt zu Fall kommt (OLG Celle NVvZ-RR 1998, 481).

Interessant ist in diesem Zusammenhang noch, dass der Straßenbaulastträger und der Bauunternehmer nebeneinander für die Verkehrssicherheit im Bereich einer Straßenbaustelle verantwortlich sind, wenn der Straßenbaulastträger dem Bauunternehmer die Verkehrssicherung durch Vertrag übertragen hat (so bereits BGH NJW 1982, 2187). Dies hat eine zur gesamtschuldnerischen Haftung führende Sicherungspflicht des Bauunternehmers zur Folge, wenn dieser bei seinen Bauarbeiten (auch durch Subunternehmer) Gefahren für den öffentlichen Verkehr geschaffen hat, ohne die zur Abwehr der Gefahren notwendigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen.

Ist die Baustelle geräumt und dem Verkehr wieder zugänglich gemacht, haftet der Bauunternehmer den Verkehrsteilnehmern nicht mehr aus einer Verkehrssicherungspflichtverletzung. Gefahrenzustände, die sich alsdann noch aus der teilweisen Nichtausführung oder der mangelhaften Ausführung der Bauarbeiten ergeben, unterliegen daher nicht mehr seinen Sicherungspflichten gegenüber Dritten (LG Aachen NVvZ-RR 1992, 394; vgl. aber auch OLG Hamm NJW-RR 1987, 1507). Eine Besonderheit, auf die der etwaige Ansprüche durchsetzende Anwalt achten muss.

Zu dieser Thematik abschließend angemerkt: Allen mit dieser Materie befassten Straßenbauämtern sei die Lektüre des „Praxisheft Zweiradsicherheit 6 – Motorradfreundlicher Straßenbau“ (herausgegeben vom ifz) dringend empfohlen. Es hilft bei der korrekten auf Ermessen gestützten Entscheidungsfindung, welche Maßnahme als geeignet anzusehen ist.

IV. Streckensperrungen als *ultima ratio*?

Streckensperrungen für bestimmte Fahrzeugarten, insbes. für Motorräder sind in der Praxis äußerst umstritten, und um das Ergebnis vorwegzunehmen, in der Regel auch abzulehnen.

Die Streckensperrung muss nach bestehender Rechtsprechung auf straßenrechtlichen Gründen beruhen. Es muss eine begründete Gefahr für das geschützte Gut Sicherheit und Ordnung des Verkehrs vorliegen. Die Grundnorm für alle Streckensperrungsanlässe liefert § 45 StVO. Nach Abs. 1 können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen/Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 liefert hierzu mit der Aussage „hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen“ leider nur einen nicht näher definierten Rechtsbegriff und damit für die Behörden einen weiten Ermessensspielraum.

Hervorzuheben sind drei Urteile, aus denen sich Grundsätze für die Praxis ableiten lassen:

1. BayVGH BayVBl. 1986, 754 (Aufhebung der Streckensperrung Sudelfeld)

Nach dieser Entscheidung schließt das Grundrecht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit das Recht ein, die Bundesfernstraßen und Landstraßen auch mit Motorrädern zu benutzen. Eine generelle Verkehrssperre einer Bergstrecke für Motorräder ist nur unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zulässig. Das Gericht hatte der Anfechtungsklage zur Aufhebung der Streckensperrung stattgegeben, weil es an einer ordnungsgemäßen Ermessensausübung gem. § 45 StVO fehlte. Es wurde dargelegt, dass eine besondere, durch Motorräder herbeigeführte Gefahrenlage nicht feststellbar war. Weiter wurde festgestellt, dass gegen Verkehrsordnungswidrigkeiten die Polizei einzuschreiten hat und personelle Schwierigkeiten der Polizei keinen Entlastungsgrund darstellen. Im Übrigen urteilte das Gericht, dass Verkehrsverbote gegenüber Motorradfahrern einen übermäßigen Eingriff in die Bewegungsfreiheit einer ganzen Gruppe von Verkehrsteilnehmern darstellen.

Mit dem nötigen Augenmaß betrachtet, bietet dieses Urteil quasi einen Leit-faden für die behördliche Entscheidungsfindung, gleich mit entsprechenden Begründungshilfen.

2. BVerwG, Urteil vom 23.3.1990, Az. 3 B 25.90:

Das Bundesverwaltungsgericht lehnte die Beschwerde von Streckensper-ungsgegnern mit folgenden Gründen ab:

Bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen bleibt der Behörde nach § 45 StVO ein Ermessensspielraum, ob und wie sie eingreifen will. Der Ermes-sensspielraum ist nur beschränkt gerichtlich nachprüfbar. Etwaige Ansprüche der Betroffenen beziehen sich nur auf ermessensfehlerfreie Entscheidungen

der Behörde. Ob die Voraussetzungen einer Sperrung gemäß § 45 StVO vorliegen, und ob der darauf gestützte behördliche Eingriff erforderlich ist, unterliegt dagegen in vollem Umfang der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung.

3. OVG Münster NZV 1996, (Versuchsweise Straßensperrung)

Für die Praxis von besonderer Bedeutung ist die Entscheidung des OVG Münster. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO konkretisiert den Anwendungsbereich der Generalklausel des §45 Abs. 1 Satz 1 StVO in bezug auf deren tatbestandliche Voraussetzungen, dass ein Einschreiten zur Abwehr der festgestellten konkreten Gefahr geeignet und erforderlich ist. Die Vorschrift setzt nicht voraus, dass die zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens oder der Verkehrsabläufe eingesetzte Versuchsmaßnahme als endgültige Regelung rechtmäßig angeordnet werden darf. Sie verlangt nur die Eignung und Erforderlichkeit des Verkehrsversuchs zur Erreichung des angestrebten Ermittlungsziels.

Diese Entscheidung entspricht durchaus den praktischen Bedürfnissen. Denn wenn eine Gefährdung für eines oder mehrere der in § 45 StVO bezeichneten Schutzgüter festgestellt worden ist, kann eine effektive Bewältigung der dadurch entstandenen Verkehrsprobleme regelmäßig nur auf der Grundlage einer möglichst exakten Ursachenforschung erfolgen.

Die Entscheidungen verdeutlichen, dass die verkehrsplanerischen Belange, besser Interessenabwägungen, durch den Schutz individueller Mobilität wesentlich vorstrukturiert sind. Ich stimme aber *Röthel* (Individuelle Mobilität in der Interessenabwägung, NZV 1999, 63) uneingeschränkt zu, wenn sie die individuellen Verkehrsbedürfnisse nur zum „Kreis relativer Belange“ zählt, die im Einzelfall in der verkehrsplanerischen Interessenabwägung durchaus hinter gegenläufigen Gemeinwohlbelangen, wie etwa dem Gesundheitsschutz der Anwohner oder der Verkehrssicherheit, zurücktreten können.

Derartige Restriktionen für zahllose gesetzestreue Verkehrsteilnehmer wegen weniger unvernünftiger Fahrer/innen dürfen erst in Erwägung gezogen werden, wenn zuvor alle erzieherischen, technischen und vor allem vollzugs-polizeilichen Maßnahmen erfolglos geblieben sind. Streckensperrungen sind immer nur das denkbar schlechteste und letzte Mittel. In jedem Fall ist aber legitim, derartige Entscheidungen notfalls gerichtlich überprüfen zu lassen.

Die Behörden sind zu mehr Augenmerk auf den Grundsatz der Gleichheit aufgefordert. Nach neueren Erkenntnissen bestehen keine so signifikanten Unterschiede in der Straßennutzung zwischen Pkw oder Motorrädern mehr. Verwunderlich ist, dass für Strecken mit extrem hoher Pkw-Unfallhäufigkeit Sperrungen als Maßnahme zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit (richtiger Weise) nicht in Erwägung gezogen werden. An solchen Strecken beste-

hen unerklärlicher Weise weniger Überwachungsprobleme infolge Personalmangels. Verkehrsberuhigung zu Lasten eines bestimmten Verkehrsmittels ist unverhältnismäßig und daher unzulässig.

Abhilfe schafft neben mehr Verkehrsüberwachung nur der Appell an gegenseitige Rücksichtnahme.

Bauliche Eingriffe, wie Quer- oder Längsfräsungen der Fahrbahnen mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung, führen nur zu erhöhter Unfallgefahr und sind allein schon aus Haftungsgründen abzulehnen.

V. Fahrzeugsicherheit – Ein Plädoyer für Anti-Blockier-Systeme

Nach allgemeinen Erkenntnissen wird der Sicherheitsgewinn von ABS-Systemen bei Zweirädern sehr hoch eingeschätzt. Nicht nachvollziehbar ist, dass es bislang nur einen Hersteller gibt, der – offensichtlich von der ansonsten geführten Kostendiskussion über ABS im unteren oder mittleren Preissegment unbeeindruckt – für alle seine produzierten Fahrzeuge ABS optional anbietet.

Ebenso wie seiner Zeit im Pkw-Bereich ist eine strikte Ausrüstungsverpflichtung allseits nicht gewünscht. Derartige Reglementierungen passen nicht in die heutige gesellschaftliche Landschaft, in der ein Höchstmaß an Selbstverantwortung des Einzelnen einen hohen Stellenwert genießt.

Solange aber viele Hersteller in der Werbung für ihre Fahrzeuge ausschließlich auf maximierte Leistung abstellen und dem Kunden so suggerieren, Motorradfahren bereite nur dann Freude an vermeintlicher Freiheit, wenn dies unter Ausnutzung von Sekundenbruchteilen bei Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit geschehe, wird sich bei den Kunden und insbesondere bei vielen jungen Fahrern und Fahrerinnen kein Umdenken erreichen lassen.

Gefordert sind weitere Aufklärungskampagnen, ähnlich der Aktion „Besser Bremsen“. Gefordert sind an dieser Stelle aber auch einmal mehr die Versicherer. Sie sollten darüber nachdenken, ob nicht entsprechende Prämienanreize für ABS-Fahrzeuge realisierbar wären; nicht nur im Haftpflichtbereich, sondern auch im Kaskobereich.

Fahrzeuge mit ABS sind derzeit in der Anschaffung wesentlich teurer, eine Vollkaskoversicherung daher in vielen Fällen notwendig oder zumindest sinnvoll. Die Unfallstatistik weist viele Unfälle als sog. Alleinunfälle aus – Schadensereignisse, die u.U. durch eine Vollkaskoversicherung abgedeckt werden könnten. Es mag eine gewagte These sein: Vielleicht würden sich mehr Kunden für zweifelsohne teurere Fahrzeuge mit ABS entscheiden, wenn sie ihre Fahrzeuge zu bezahlbaren Prämien kaskoversichern könnten.

Es macht keinen Sinn, dass ein mit allen erdenklichen Sicherheitsausstattungen versehener „Großtourer“ in erster Linie wegen der höheren PS-Leistung extrem teurer zu versichern ist, als eine vielleicht kleinere Maschine ohne entsprechende Sicherheitsausrüstung.

Die Versicherer werden erwidern, dass derartige Wünsche nicht realisierbar sind. Aus heutiger Sicht vielleicht. Was hindert aber die Versicherungswirtschaft daran, zukünftig auch für Zweiräder ein dem Pkw vergleichbares Typklassensystem aufzubauen? Ich bin sicher, dass die Unfallhäufigkeit nicht nur allein von der PS-Zahl abhängt, sondern auch vom jeweiligen Fahrzeugtyp (Sportler, Chopper, Tourer etc.).

Motorradverkehr

– Passive und aktive Sicherheit – Mobilitäts- oder Störfaktor –

Dr.-Ing. Alexander Sporner, Europäisches Motorrad Institut (EMI), München

Seit über 25 Jahren, also einer Zeit, in der sich die Unfallforschung in erster Linie auf den Pkw konzentrierte, ist es auch ein Ziel der Schadenverhütungsarbeit der Deutschen Versicherer, die Verkehrssicherheit der motorisierten Zweiräder zu verbessern. Unter unserer Leitung fanden die ersten realen Crashversuche mit Motorrädern in Deutschland statt, die ersten Versuche mit speziellen Motorradairbags und im Moment leistet unsere Kampagne „besser-bremsen“ einen deutlichen Beitrag zu mehr Sicherheit.

Die Grundlage der Forschungstätigkeit waren die Unfallakten aller deutschen Autoversicherer, aus denen die Informationen über Unfallablauf, Verletzungen, Schadensbilder und Randbedingungen entnommen werden konnten. Erst die Kenntnis des realen Unfallgeschehens erlaubt eine kompetente Forschungsarbeit zu diesem sehr komplexen Thema.

Zu allen Bereichen der passiven Sicherheit – d.h. die Unfallfolgen zu verringern – und der aktiven Sicherheit – d.h. den Unfall zu vermeiden – hat das ehemalige Institut für Fahrzeugsicherheit umfangreiche Studien durchgeführt, aus denen ich Ihnen einige Ergebnisse zu den heutigen Themen vorstellen möchte. Sie sollen auch als Grundlage für weiterführende Diskussionen gelten. In der Zukunft werden diese Arbeiten vom Europäischen Motorrad Institut EMI weitergeführt.

Passive Sicherheit bei Motorrädern

Im Gegensatz zum Pkw sind die Möglichkeiten, den Benutzer zu schützen, beim Motorrad eingeschränkt. Dies liegt in erster Linie an der unterschiedlichen physikalischen Verbindung von Fahrer und Fahrzeug. Während der Pkw-Insasse durch einen Gurt fixiert ist und daher von einer konstruktiv beeinflussten Verzögerung des Fahrzeuges profitieren kann, ist der Motorradaufsasse nicht mit seinem Fahrzeug verbunden.

Sehr deutlich kann man diesen Unterschied durch folgende Grafik veranschaulichen. Vor ca. 8 Jahren wurden die auch von uns mitentwickelten Sicherheitselemente für den Pkw im Straßenverkehr eingeführt. Dies waren vor allem bessere Gurtführungen, der Einsatz des Airbags und die weiter verbesserte Verformungscharakteristik der Fahrzeuge. Im Verlauf der Kurve der getöteten Insassen ist ein deutlicher Rückgang zu erkennen.

Beim Motorrad können wir leider keine Veränderung feststellen und die Schwankungen sind als „Rauschen“ zu interpretieren. Ein klarer Hinweis, dass es hier noch Potentiale zu wecken gilt!

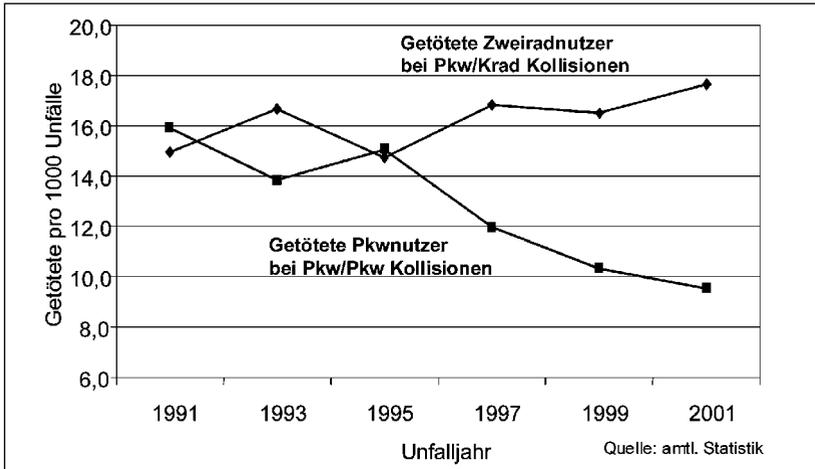


Bild 1: Auswirkung der passiven Sicherheit bei Pkw und Motorrad

Viele Versuche wurden unternommen, diese fehlende passive Sicherheit beim Motorrad zu realisieren, zum Beispiel den guten Erfolg des Sicherheitsgurtes auf das Motorrad zu übertragen. Dies war leider zum Scheitern verurteilt, da die Kinematik des Zweiradfahrers ein wesentlicher Bestandteil seiner Risiken ist.

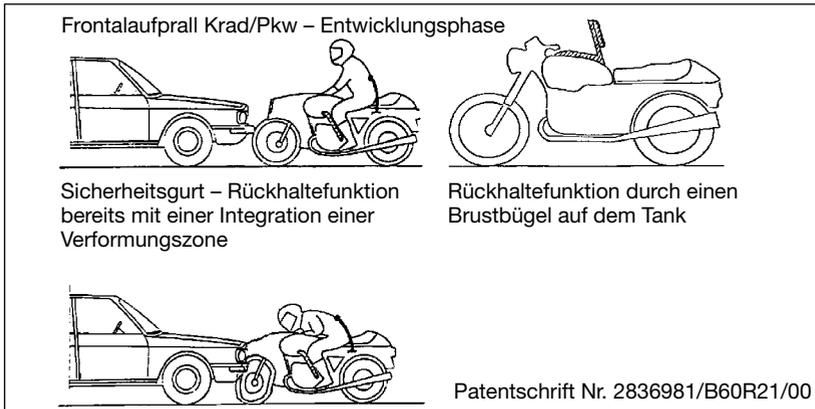


Bild 2: Erste Versuche der passiven Sicherheit mit Rückhaltesystemen

Die Bewegungsfreiheit des Motorradfahrers ist zum einen für die Beherrschung des Fahrzeuges im Straßenverkehr wichtig, sie kann zum andern aber auch als passives Element verstanden werden.

Eingehende Untersuchungen über die Verletzungsentstehung haben eine deutliche Verringerung der Verletzungsschwere gezeigt, wenn der Motorradfahrer bei der Kollision über den Unfallgegner hinweggeschleudert wird. Besonders deutlich wurde dies bei Fahrern von Enduromaschinen, die auf Grund ihrer höheren Sitzposition bereits gute physikalische Randbedingungen für einen Überflug bereitstellen.

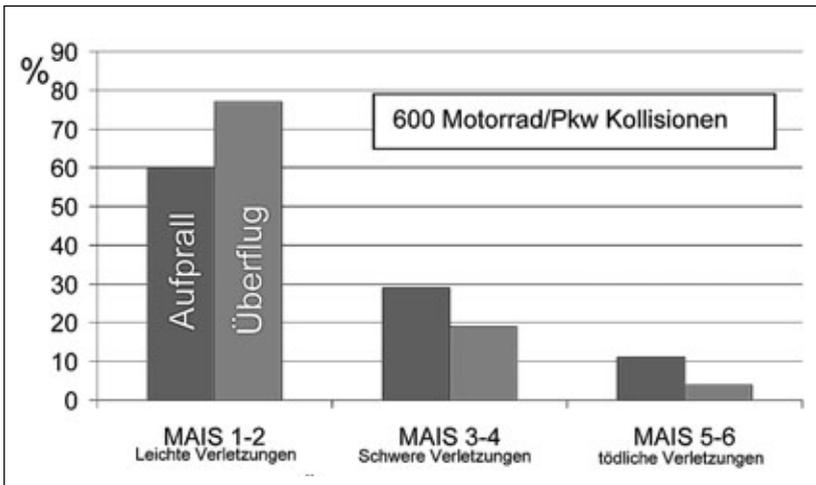


Bild 3: Verletzungsreduzierung durch Überflug

Die Optimierung der Bewegungsbahn steht daher im Vordergrund der Bemühungen, die passive Sicherheit zu verbessern.

Sehr schnell hat man auch erkannt, dass Einzellösungen beim Motorrad nicht funktionieren können. Das beste Beispiel dazu ist der Vorstoß der Engländer Anfang der 90er Jahre, als der Beinschutz fast Eingang in die Gesetzgebung fand.

Der Grund, warum dieser Versuch, ein passives Sicherheitselement einzuführen, misslang, war die Tatsache, dass die Verletzungsentstehung beim Motorradunfall sehr komplex ist. Eine Lösung wie der Beinschutz kann zwar in Einzelfällen Verbesserungen zeigen – wenn man aber die Gesamtverletzungsrisiken betrachtet, so erhöht sich das Risiko für Kopfverletzungen signifikant. Sehr deutlich lässt sich bei einem simulierten Bewegungsablauf



Figure 1.
Side View of Motorcycle with UKDLP



Figure 2.
Front View of Motorcycle with UKDLP

Bild 3: Beinschutz (United Kingdom Draft Leg Protektor)

(Crashversuch) mit einem UKDLP die Oberkörperrotation erkennen, die einer gewünschten verletzungsärmeren Bewegungsbahn entgegensteht.

Eine Möglichkeit, diese ungünstige Bewegungsbahn zu verbessern, liefert ein spezieller, auf das Motorrad angepasster Airbag.

1987 wurden vom damaligen „Büro für Kfz-Technik des HUK-Verbandes“ die ersten Versuche mit zwei fahrenden Kollisionspartnern unternommen und



Bild 5: Airbag im realen Crashversuch

es konnte eine deutliche Verbesserung des Verletzungsbildes nachgewiesen werden. Dabei muss der Airbag, zusätzlich zur Abpolsterung bzw. Rückhaltefunktion wie beim Pkw, die Aufgabe der Flugbahnbeeinflussung übernehmen. Die negative Oberkörperrotation kann damit kompensiert werden.

Warum der Airbag bis heute noch nicht Eingang in die Zubehörliste gefunden hat, liegt an verschiedenen Gründen. Technisch sind alle Probleme zu meistern, aber Akzeptanz und Produkthaftungsängste haben die Entwicklung nicht über das Versuchsstadium hinauskommen lassen.

Das Ziel der Suche nach passiven Sicherheitselementen lässt sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Rückhaltesysteme auf dem Motorrad versprechen keinen Erfolg.
- Eine Einflussnahme auf die Bewegungsbahn kann die Unfallfolgen positiv beeinflussen, sie muss bei der Entwicklung von Airbagsystemen, aber auch bei der Gesamtkonstruktion des Motorrades berücksichtigt werden.
- Einzellösungen müssen immer im Zusammenhang mit der komplexen Kinetik eines verunglückenden Motorradfahrers gesehen werden.
- Neben dem Fahrzeug müssen persönliche Schutzausrüstung (Helm, Anzug, Stiefel) und die Entschärfung des Umfeldes (Leitplanken) mit dazu beitragen, die Verletzungen zu reduzieren.

Aktive Sicherheit für Motorräder

Den Unfall erst gar nicht zu erleiden, ist das Ziel der aktiven Sicherheitselemente bzw. der Arbeit in diesem Bereich. Klammert man bei dieser Betrachtung alle Unfälle aus, bei denen der Motorradfahrer bewusst seine Fähigkeiten überschreitet und durch fehlende Fahrzeugbeherrschung bzw. Überschätzung verunglückt, ergeben sich durchaus Verbesserungsmöglichkeiten, die dem Großteil der vernünftigen Motorradfahrer zu Gute kommen können.

Gerade im Innerortsverkehr steht der Motorradfahrer vor großen Problemen, da er häufig übersehen oder falsch eingeschätzt wird.

Die Verteilung der Hauptverursacher aus der aml. Statistik macht dies deutlich.

In einer Studie über Motorradunfälle, bei denen der Motorradfahrer nicht als 01 (Hauptverursacher) beteiligt war, haben wir die Schwerpunkte der Konfliktsituationen herausgearbeitet und versucht, Ratschläge für die Motorradfahrer zu erarbeiten. Ein wichtiger Teil dieser Aktion war, Verständnis zwischen den unterschiedlichen Verkehrspartnern zu wecken, da nicht einmal 10% aller

Kollisionen zwischen Pkw und Motorrad				
	Unfälle	Krad 01	Pkw 01	Anteil Motorrad als Hauptverurs.
INNERORTS				
1994	15385	4022	11363	26,1
2000	16189	4038	12151	24,9
AUSSERORTS				
1994	5722	2231	3491	39,0
2000	6237	2307	3930	37,0
IN u. AUS				
1994	21107	6253	14854	29,6
2000	22426	6345	16081	28,3

Bild 6: Hauptverursacher bei Kollisionen zwischen Pkw und Motorrad

Verkehrsteilnehmer einen Zweiradführerschein für Motorräder haben und dementsprechend schlecht über die Eigenheiten eines Zweiradfahrzeuges informiert sind. Ein Broschüre und ein Video zu diesem Thema werden in Zusammenarbeit mit dem Institut für Zweiradsicherheit immer noch verteilt.

Ein zweiter großer Bereich der aktiven Fahrsicherheit ist unsere laufende Aktion „besser-bremsen“:

Seit dem Jahr 2000 zeigen wir die Vorteile des Antiblockiersystems für Motorräder, das sich grundlegend von den Systemen im Pkw unterscheidet. Beim Pkw steht die Möglichkeit des Lenkens während einer Bremsung im Vordergrund. Beim Motorrad ist der Hauptaspekt die Vermeidung eines Sturzes. Anders als beim Pkw hat ein Einspurfahrzeug keine Stabilität außer der, die durch Kreiselkräfte erzeugt wird. Fällt diese durch ein blockiertes Vorderrad weg, so fehlen auf Grund der Lenkeinflüsse ca. 80% der Stabilität und ein Sturz ist unausweichlich. Öffnet der Zweiradfahrer wieder die Bremse, um den Sturz zu vermeiden, so verschenkt er lebensnotwendigen Bremsweg. Beide Alternativen verschlechtern seine Aussichten, den Unfall zu vermeiden oder weniger schnell zu kollidieren, erheblich.

Einigen Fahrzeugherstellern war diese Problematik klar und ab 1988 konnten die ersten ABS-Motorräder gekauft werden. Leider fanden sie bei den Motorradfahrern wenig Akzeptanz.

Die Unfalluntersuchungen, die als Grundlage der Kampagne dienten, zeigten eine klare Verbesserung des Unfallablaufes, wenn es nicht zu einem Sturz kommt.

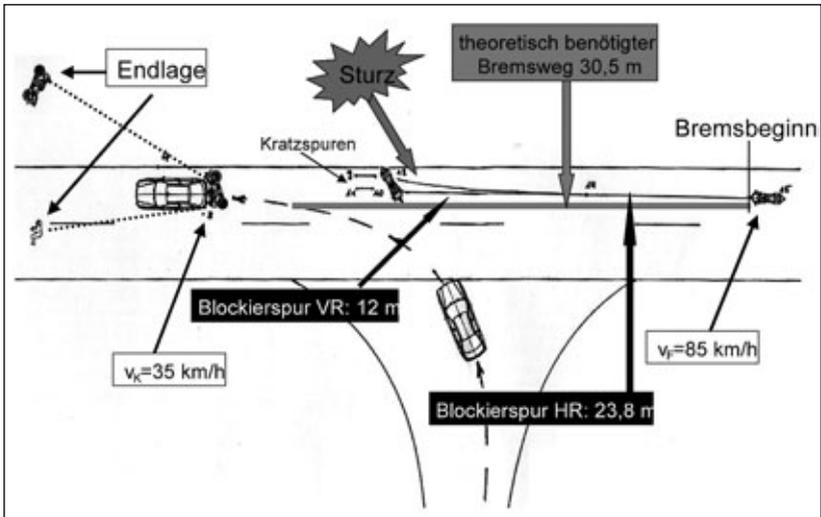


Bild 7: Unfallskizze mit Alternativberechnung mit ABS

In diesem Beispiel wurde dem Motorradfahrer die Vorfahrt von einem in seine Fahrtrichtung einbiegenden Pkw genommen. Durch die dadurch erfolgte Notbremsung des Motorradfahrers blockierte sein Vorderrad und es kam zu einem Sturz. Im Verlauf dieses Sturzes rutschte der Motorradfahrer gegen den Pkw und verletzte sich dort tödlich.

Rekonstruiert man diesen Fall mit einer Bremsverzögerung von $8,5 \text{ m/s}^2$, die für eine ABS Bremsung leicht erreichbar ist, so wäre es zu keiner Berührung gekommen.

Fazit für den Bereich aktiven Sicherheit:

- Besonders bei Kreuzungsunfällen ist die Gefahr, dass der Motorradfahrer übersehen wird, sehr groß. Dementsprechend liegt sein Hauptverschuldungsanteil nur bei ca. einem Drittel.
- Neue technische Systeme zur Erkennung solcher gefährlichen Situationen sollten bei der Entwicklung im Pkw-Bereich berücksichtigt werden.
- Spezielle Schulungen über die Gefahrenmomente und die Probleme unterschiedlicher Verkehrspartner sind nötig.
- Die Fahrzeugtechnik kann und muss weiter verbessert werden, besonders im Bereich der Motorradbremsen. Dabei muss die Akzeptanz dieser Antiblockiersysteme bei den Motorradfahrern geweckt werden.

- Neue Systeme zur besseren Kontrolle der Leistung von Motorrädern sollten angedacht werden (Schlupfregelung, Motormanagement).

Mobilitätsfaktor

Auf diese Überschrift der Veranstaltung möchte ich besonderes eingehen, da beide angesprochenen Themen – Mobilitäts- oder Störfaktor – interessant und für die weitere Entwicklung des motorisierten Zweirades von Bedeutung sind.

Mobilität ist das Ziel unserer Gesellschaft, seit es möglich ist, mit motorisierten Hilfsmitteln von A nach B zu kommen. Die Folge, die wir im Moment erleben, ist, dass unsere Innenstädte, wenn sie nicht ganz gesperrt sind für den Individualverkehr, doch zumindest sehr stark durch motorisierte Hilfsmittel frequentiert sind.

Ein Vorschlag, diese Situation zu verbessern, wurde von uns 1993 im VDI Bericht Nr. 1025 vorgestellt. Es handelte sich dabei um ein sogenanntes „neues motorisiertes Zweirad“ NMZ, das sich von jüngsten Modellen süddeutscher Zweiradhersteller unterschied. Im Vordergrund standen die Mobilität im innerstädtischen Betrieb, der Wetterschutz, die einfache Bedienung sowie der ökologische und ökonomische Aspekt.



Bild 8: HONDA CANOPY, 1990 vorgestelltes Stadtfahrzeug

In Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Graz wurden Eigenschaften eines neuartigen Fahrzeuges sowie Möglichkeiten der Verbesserung der Infrastruktur einer Stadt, die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, der Umweltgedanke und die Sicherheit analysiert.

Folgende Ergebnisse wurden in Abhängigkeit von drei unterschiedlichen Szenarien erarbeitet, die sich in der Anpassung der Infrastruktur unterscheiden: Einmal nur in besserer Wegeführung für NMZ, einmal in verbesserter Parkraumbewirtschaftung für NMZ und als letztes in der Einführung eines Fahrverbotes für Fahrzeuge mit Verbrennungskraftmotoren.

In Abhängigkeit von diesen Szenarien konnten folgende Ergebnisse erarbeitet werden:

- Es ergibt sich eine Verkehrsmittelverlagerung von 7% bis 8,9% auf das neue motorisierte Zweirad.
- 3,5 % bis 5,1 % der Pkw-Fahrer würden auf das NMZ wechseln.
- Mit einem NMZ werden hauptsächlich Wege zwischen 3 und 10 Kilometern zurückgelegt.
- Außerdem wurden positive Auswirkungen im Bereich der Verkehrsraumnutzung, der Emissionen und des Energieverbrauches festgestellt.

Dieser Gedanke, ein neuartiges Fahrzeug zu entwickeln und damit die Probleme der Innenstädte zu lösen, ist nicht neu. Realisiert wurde aber noch kein Konzept, obwohl die Entwicklung des Straßenverkehrs immer mehr in diese Richtung läuft. Einer der wesentlichen Punkte, ein solches Konzept erfolgreich einzuführen, liegt wie vieles andere auch in der Mentalität der Benutzer von Einspurfahrzeugen. Versuche, ein sportliches und zugleich sicheres Motorrad an den Mann zu bringen, sind gescheitert. Heute kann man sagen, dass die Motorradfahrer nicht von diesem neuen Konzept überzeugt werden konnten und die Umsteiger vom Pkw zu sehr die motorradspezifischen Eigenschaften fürchteten. Einige Rollerfahrer haben diese neuartige Konzeption angenommen, dies war aber aus der Sicht der Gesamtkonstruktion zu wenig.

Trotzdem halte ich es nach wie vor für wichtig und auch für realistisch, diesen Gedanken weiter zu verfolgen. Dazu müssen folgende Randbedingungen erfüllt werden:

- Erleichtern der Zulassungsbedingungen für neuartige Fahrzeuge. Überarbeiten von veralteten Vorschriften der StVZO.
- Anpassung der Ausbildungskonzepte an NMZ.
- Gezielte positive Öffentlichkeitsarbeit der einschlägigen Medien.

- Freigabe von Sonderfahrstreifen (z.B. BUS/Taxispuren) für diese Art von neuen motorisierten Zweirädern.
- Öffnung von gesperrten Fahrbereichen auf Grund emissionsbedingter Sperrung für NMZ.
- Schaffung von speziellen Parkbereichen für NMZ.
- Erhöhung der Akzeptanz für umweltschonende Fahrzeuge im Stadtverkehr.

Störfaktor?

Kommen wir zum letzten Punkt der Betrachtungen über den Motorradverkehr, dem Störfaktor oder was als solcher empfunden wird. Mit Sicherheit ist vielen Pkw-Fahrern der schnellere und wendigere Motorradfahrer ein Dorn im Auge. Aus unseren Untersuchungen kennen wir viele Fälle, in denen der Motorradfahrer absichtlich durch einen anderen Verkehrsteilnehmer in eine gefährliche Situation gebracht wurde. Interessanterweise sind die schwächeren Rollerfahrer öfter solchen Attacken ausgesetzt als die Motorradfahrer, die anscheinend schneller auf solche Angriffe reagieren können.

Qualitative Aussagen lassen sich zu diesem Phänomen nicht aufstellen, da die Ermittlung dieses Merkmales eines Unfalles äußerst schwierig ist. Einzelfälle sind aber bekannt und es stellt sich sofort die Frage, ob der Motorradfahrer nicht selbst schuld ist an dieser ihm gegenüber zum Ausdruck gebrachten Aggression.

Mit Sicherheit gibt es einen Anteil von Motorradfahrern, die jenseits aller Vernunft am Straßenverkehr teilnehmen. Ein gutes Beispiel sind die „suicide rides“ in Paris und der „ghostrider“ in Schweden.

Der Hauptanteil der Motorradfahrer wird sich aber nicht solchen Risiken aussetzen. Trotzdem ist die Gefahr durch die Leistung der heutigen modernen Motorräder nicht zu unterschätzen.

Wirft man zuerst einen Blick auf die Unfälle mit Getöteten und die dabei beteiligten Altersklassen, ergibt sich ein Schwerpunkt bei den 21- bis 25-jährigen und den älteren Motorradfahrern ab 40 Jahren.

Dies bestätigt die schon bekannten Risikogruppen, einmal die jugendlichen Motorradfahrer und zum anderem, die immer größer werdende Gruppe der über 40-jährigen. Es zeigt aber auch, dass der Stufenführerschein das hohe Risiko der jugendlichen Motorradfahrer anscheinend um 2 Jahre verschoben hat.

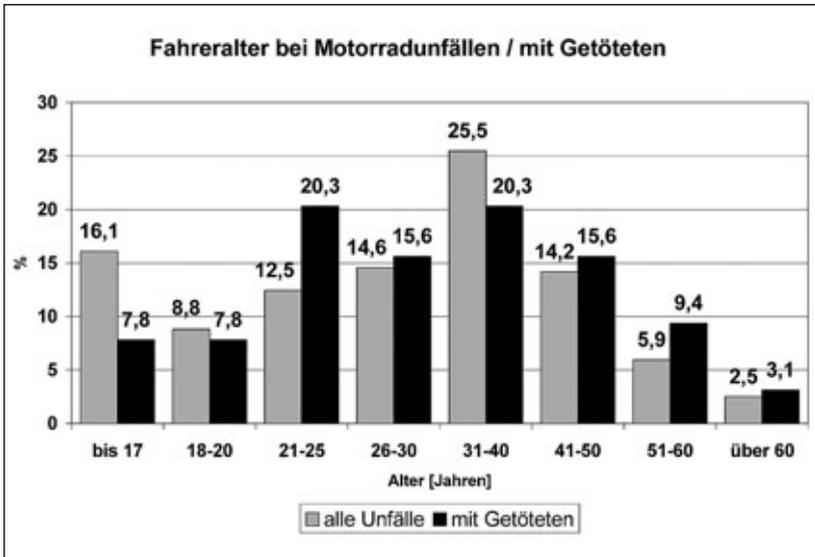


Bild 9: Altersverteilung und Schwere des Unfalles

Eine differenzierte Betrachtung erlaubt die Darstellung der Altersgruppen und die beim Unfall aufgetretene Kollisionsgeschwindigkeit. Dabei ist zu beachten, dass die Annäherungsgeschwindigkeit sich abhängig von der Bremsverzögerung vor der Kollision unterscheidet. Für die Aussage innerhalb der Altersgruppen ist dieser Unterschied aber zweitrangig.

Deutlich ist die höhere Kollisionsgeschwindigkeit in der Altersgruppe 21 bis 25 Jahre zu erkennen. Mit der Aussage der vorangegangenen Grafik lässt sich dies gut erklären, da diese Gruppe die Leistung eines Motorrades eben ausfährt und dadurch in die Risikozone fährt.

Bei der Alterklasse der über 40-jährigen dagegen zeigt sich kein so deutlicher Einfluss der Geschwindigkeit. Hier hat die Unfallforschung noch keine Erklärung und es ist dringend notwendig diese spezielle Unfallgruppe hinsichtlich ihrer Risikoschwerpunkte zu untersuchen.

Eine Besonderheit des Motorrades ist seine Vielfältigkeit. In ein und derselben Hubraum- oder Leistungsklasse finden sich unterschiedliche Fahrzeugtypen, vom Supersportler bis hin zum Chopper oder Roller. Auch diese Besonderheit muss bei der Betrachtung der unterschiedlichen Risiken beachtet werden.

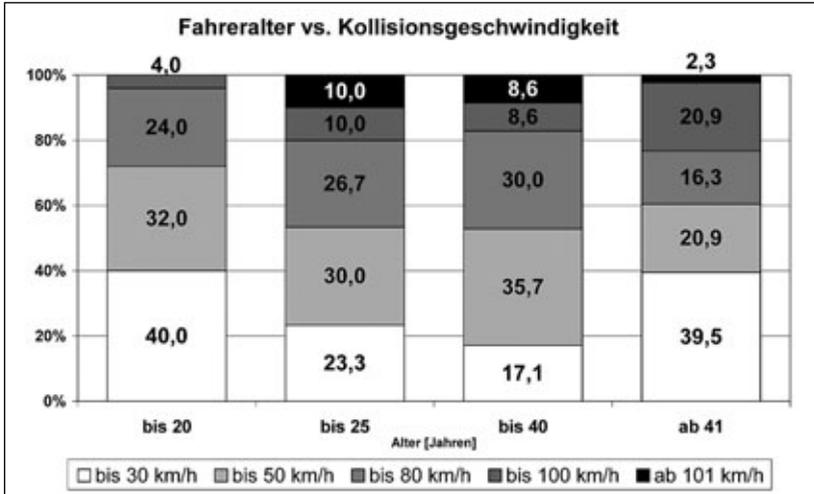


Bild 10: Fahreralter und Kollisionsgeschwindigkeit

Bei der Definition der einzelnen Typen wurden folgende Motorräder klassifiziert:

- Sportmotorräder,
- Chopper,
- Enduro,
- Tourer,
- Klassik oder „naked“,
- Roller.

Es gibt keine amtliche Definition dieser Fahrzeugkategorien. Darum sollte an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass in Zukunft eine einheitliche Beschreibung in einer Expertengruppe verfasst werden sollte.

In unserem Fall wurde die Erfahrung unserer Motorrad fahrenden Ingenieure verwendet, um die Einstufung vorzunehmen. Wie wichtig es ist, eine solche Unterteilung aufzustellen, zeigt ein Vergleich zweier gleich starker Motorräder, einmal als Sportmotorrad und einmal als Tourer bzw. Chopper. Nach den Unfalldaten unserer Datenbank liegt das Unfallrisiko bei Sportmotorrädern ca. 1,5-mal höher, einen Unfall zu erleiden.

Dies führt zu der Frage, ob es nicht zu überlegen wäre, die unterschiedlichen Risiken mit dem Fahrzeugtyp in Verbindung zu bringen. Für viele Motor-

radfahrer würde eine Berücksichtigung des Fahrzeugtyps eine Reduzierung ihrer Prämien bedeuten.

Damit ergibt sich ein weiterer Bedarf, innerhalb einer Expertengruppe eine Typklasseneinteilung zu erarbeiten und gleichzeitig die Verwendbarkeit für die amtliche Statistik zu berücksichtigen.

Ein Einwand, der in diesem Zusammenhang immer wieder gebracht wird, ist der Einfluss des Fahrers. Natürlich hängt das höhere Risiko junger Motorradfahrer und das verwendete Motorrad zusammen. Dies ist aus dem folgenden Bild zu entnehmen:

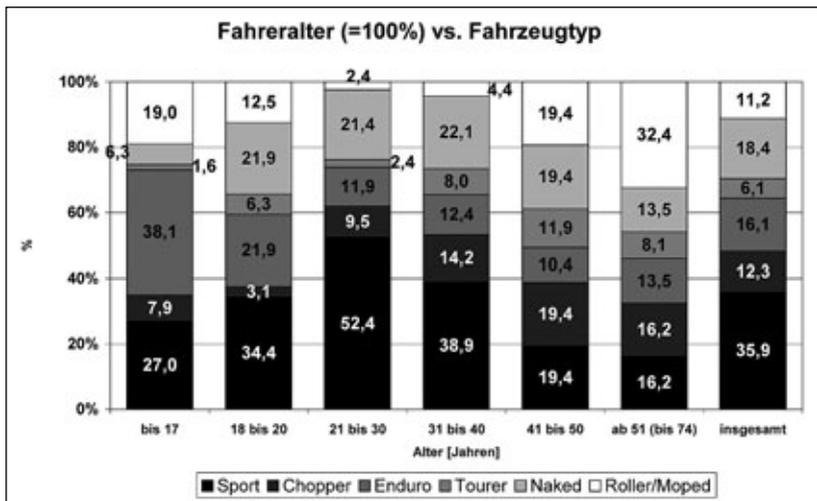


Bild 11: Fahreralter und Fahrzeugtyp

Über die Hälfte aller 21- bis 25-jährigen Motorradfahrer verunglücken mit einem Sportmotorrad. Ab 40 Jahre nimmt dieser Anteil deutlich ab. Vergleicht man diese Darstellung mit dem Risiko, getötet zu werden, so könnte das erhöhte Risiko in der Altersklasse 21 bis 25 Jahre mit dieser Fahrzeugtypenverteilung im Zusammenhang stehen. Weitere vertiefende Untersuchungen sind hier erforderlich.

Lassen Sie mich zum Abschluss noch eine Problematik ansprechen, nämlich die neuesten Vorschläge der Europäischen Kommission bezüglich der Neureglung des Führerscheins. Einen Punkt bitte ich Sie unter dem Blickwinkel der gerade gehörten Unfallgefahren zu betrachten. Nach dem erwähnten Vorschlag soll das Motorrad für die Einstiegsklasse in den Motorradführerschein, eine Leistung von 35 kW oder 47,6 PS haben. Bisher lag die

Grenze bei 25 kW oder 34 PS. Man schreibt zwar ein Mindestgewicht von 175 kg vor, aber auch mit dieser Einschränkung handelt es sich bei diesem Motorrad um ein sehr leistungsstarkes Fahrzeug.

Die Unfallbeteiligung nach der amtlichen Statistik, aber auch die Daten des GDV zeigen eine hohe Beteiligung im Bereich 21-37 kW. In diesen Bereich würden in Zukunft die Fahranfänger fallen. Aus diesem Grund sollte dringend überdacht werden, ob ein solch leistungsstarkes Motorrad der richtige Weg innerhalb des Stufenführerscheines ist.

Dieses Problem kann national bearbeitet werden, aber es zeigt auch ganz deutlich den Einfluss der europäischen Gemeinschaft und dies führt zu einer ganz klaren Forderung für die Zukunft: Wenn die sehr schwierige Suche nach Verbesserungen auf dem Gebiet der Sicherheit motorisierter Zweiräder Erfolg haben soll, dann muss eine übergreifende, d.h. aus mehreren Ländern kommende Expertengruppe das Thema wieder aufgreifen, wie es 1993 geschehen ist. Damals hat das European Experimental Vehicles Committee (EEVC) ein Grundlagenpaper erarbeitet, das heute durch die verbesserte Technik und neue Erkenntnisse wiederbelebt werden muss.

Folgende Schwerpunkte müssen von dieser Expertengruppe bearbeitet werden:

- Die passive Sicherheit ist auf dem Motorrad immer noch nicht zufriedenstellend realisiert worden.
- Die Motorradtechnik darf nicht nur in Richtung Leistungssteigerung entwickelt werden sondern es müssen auch alle Systeme der aktiven Sicherheit, wie z.B. Fahrerassistenz beim Motorrad, integriert werden.
- Motorradfahrer verunglücken am schwersten bei Alleinunfällen und an diesen sind sie in den meisten Fällen selbst schuld
- Kreuzungsunfälle dominieren innerorts, wobei die Hauptschuld beim Unfallgegner liegt.
- In den letzten Jahren ist eine Zunahme der Kollisionsgeschwindigkeit bei Motorradunfällen zu beobachten.
- Diese Zunahme der Geschwindigkeit ist eine Folge der immer beliebteren Sport- und Supersportmotorräder.
- Aktive Sicherheitselemente, wie z.B. Antiblockiersysteme, müssen zuerst auf diesen gefährdeten Maschinen realisiert werden, um einen Rückgang der Unfallzahlen zu erreichen.
- Die ökonomischen und ökologischen Vorteile des Einspurfahrzeuges müssen vermehrt in die Städteplanung und Gesetzgebung einfließen.

Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter – Voraussetzungen für die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis unter Berücksichtigung der jüngsten Rechtsprechung des BGH –

Peter Hentschel, Richter am Amtsgericht, Köln

1. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis ist keine Strafe.

Eine gesetzeskonforme Anwendung der §§ 69 und 69a StGB über die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis setzt zunächst zwingend voraus, dass der Blick auf die Rechtsnatur dieser Maßnahme niemals verloren geht. Vor allem bei der älteren Rechtsprechung in den ersten Jahren nach Inkrafttreten des 1. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19.12.1952¹ entsteht der Eindruck, dass dies vielfach nicht ausreichend beachtet und die Grenze zwischen Strafe und Maßregel der Besserung und Sicherung nicht immer klar gezogen wurde.

Nur so ist es z. B. zu verstehen, dass etwa das OLG Hamm noch in einem fast 20 Jahre nach Einführung der Maßregel ergangenen Urteil² ausführt, zu beachten sei auch, dass der vom Entzug der Fahrerlaubnis für den Täter *und die Allgemeinheit* ausgehende Abschreckungseffekt erhalten bleibe. Hier wird ein dem Maßregelrecht fremder Strafzumessungsgesichtspunkt in rechtlich unzutreffender Weise als Kriterium für eine Entscheidung im Zusammenhang mit der Verhängung der *Maßregel* der §§ 69, 69a StGB herangezogen. Auch das LG Hamburg spricht in einem Urteil vom 17.1.1985³ zumindest missverständlich davon, dass in die Überlegungen zur Dauer der Sperrfrist „*darüber hinaus generalpräventive Gesichtspunkte ... einzubringen*“ seien.

Die Vermengung von Aspekten, die ausschließlich zur Strafzumessung gehören, mit den Anforderungen, die an die Anordnung der Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung zu stellen sind, hängt vermutlich mit der Erkenntnis zusammen, dass gerade die Entziehung der Fahrerlaubnis den Täter vielfach sehr viel härter trifft, als selbst eine hohe Geldstrafe, was die Versuchung fördert, das Unrecht einer Straftat mit einem Ausschluss des Täters vom Kraftfahrzeugverkehr zu sühnen und die Maßnahme gewissermaßen wie ein Fahrverbot anzuwenden. Das ist ja auch der Grund für die in jüngster Zeit erörterten Vorschläge, die Nebenstrafe des Fahrverbots in eine Hauptstrafe umzuwandeln und womöglich auch bei kriminellen Straftaten, die nicht im

1 BGBl. I S. 832.

2 OLG Hamm NJW 1971, 1618.

3 LG Hamburg Blutalkohol 1985, 334.

Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs stehen, zur wirksameren Ahndung zu verhängen.

Derartigen Erwägungen ist jedoch die Maßregel des § 69 StGB nicht zugänglich. Denn die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis dient nicht der Sühne begangenen Unrechts, weswegen z. B. – obwohl dies immer wieder von Angeklagten und Verteidigern beantragt wird – eine gebotene Fahrerlaubnisentziehung auch nicht durch erhöhte Geldstrafe ersetzt werden darf. Richtig ist, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis vor allem auch vom Verurteilten häufig als Strafe empfunden wird. Sie tritt auch durchaus insofern in die Nähe einer Strafe, als sie – wie diese – auch das Ziel der Besserung des Verurteilten verfolgt⁴. Dennoch kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis als Maßregel der Besserung und Sicherung anzuwenden ist⁵.

2. Das Merkmal „Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs“ in § 69 StGB

Nach § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB setzt ja die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter voraus, dass der Täter die Straftat „*bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs*“ begangen hat.

Auch eine missverständliche Formulierung in der amtlichen Begründung zum 1. Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs mag zu einer vor allem in den ersten Jahren nach Einführung der Maßregel zu beobachtenden Fehlentwicklung beigetragen haben. Dort wird u. a. wörtlich ausgeführt: „*Eine Tat steht beispielsweise dann im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs, wenn der Täter sich mit dem Kraftfahrzeug an den Tatort begeben oder wenn er es benutzt hat, um nach der Tat die Beute wegzuschaffen.*“⁶ Diese Formulierung ist zumindest unvollständig und jedenfalls nur unter zusätzlicher Berücksichtigung von Sinn und Zweck der Maßregel des § 69 StGB als Kriterium geeignet⁷.

Nach einer sowohl in der Rechtsprechung als auch im Schrifttum verwendeten Definition ist eine Zusammenhangstat im Sinne des § 69 Abs. 1 Satz 1

4 Vgl. OLG Koblenz VRS 47, 416; vgl. auch *Geppert*, Die Bemessung der Sperrfrist bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis, Strafrechtliche Abhandlungen, Neue Folge, Band 3, Berlin 1968, S. 86 (im Folgenden zit.: „*Geppert*, Sperrfrist“); *Bruns*, Strafzumessungsrecht, 2. Aufl., 1974, S. 225, 228.

5 Vgl. BGH NZV 2003, 46; 2003, 199.

6 Zitiert nach *Arndt/Guelde*, Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs, Düsseldorf 1953, S. 65. 7 Näher dazu: *Hentschel*, Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot, 9. Aufl. 2003, Rdnr. 580 ff.

StGB u. a. dann gegeben, wenn das Fahrzeug als Fortbewegungsmittel zur Vorbereitung, Durchführung, Ermöglichung, Verdeckung oder Ausnutzung der Straftat dient⁸. Ohne zusätzliche Berücksichtigung des Maßregelzwecks besteht bei Zugrundelegung dieser Definition die Gefahr einer über diesen Zweck hinausgehenden, sachlich nicht gerechtfertigten extensiven Anwendung des § 69 StGB im Sinne einer Bestrafung des Täters mit dem Entzug seiner Fahrerlaubnis.

Wird der Maßregelzweck vernachlässigt, so wäre unter Zugrundelegung der genannten Definition z. B. die Entziehung der Fahrerlaubnis möglich, wenn der Täter etwa zur Auskundschaftung der örtlichen Gegebenheiten zur Vorbereitung eines geplanten Bankraubs ein Kraftfahrzeug benutzt, selbst wenn er bei der Tatausführung gar kein Kraftfahrzeug geführt hat.

3. Zweck der Maßregel des § 69 StGB

Nachdem also eine Begriffsbestimmung der Zusammenhangstat im Sinne des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB nur unter Berücksichtigung von Sinn und Zweck der im Jahre 1952 eingeführten Maßregel möglich ist, muss nachdrücklich daran erinnert werden, dass der alleinige Zweck der Maßregel darin besteht, solche Kraftfahrer vom Verkehr auszuschalten, die durch eine rechtswidrige Tat ihre mangelnde Eignung als *Kraftfahrer* bewiesen haben⁹. Das folgt ja auch aus dem Wortlaut des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB, wonach dem Täter die Fahrerlaubnis zu entziehen ist, wenn sich aus der Tat ergibt, dass er „zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.“

Im Übrigen dient die Maßregel ausschließlich der Sicherung der Allgemeinheit vor weiteren Gesetzesverletzungen durch den Täter¹⁰, solange dessen Ungeeignetheit besteht. Wie schon erwähnt, dient sie also weder der Sühne und dem Unrechtsausgleich noch der Allgemeinabschreckung.

Dabei kann es keinem Zweifel unterliegen, dass das 1. Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs, das die Maßregel eingeführt hat, nicht den Schutz

8 BGH NStZ 2001, 477; NJW 1969, 1125; VRS 36, 265; VM 1967, 1 Nr. 1; BayObLG VRS 69, 281; Cramer MDR 1972, 558; OLG Hamm DAR 1999, 178; OLG Stuttgart NJW 1973, 2213; krit. zu dieser Definition Kulemeier, Fahrverbot (§ 44 StGB) und Entzug der Fahrerlaubnis (§§ 69 ff. StGB), Kriminalwissenschaftliche Abhandlungen, Band 26, Lübeck, 1991, S. 69; NZV 1993, 212 (213).

9 Vgl. BGH NJW 1962, 1211; BayObLG DAR 1992, 364 Nr. 6 (bei *Bär*); Blutalkohol 1972, 279; OLG Schleswig DAR 1967, 21; Geppert, Sperrfrist, a. a. O. S. 63, 83.

10 Vgl. BGH NJW 1954, 1167; 1954, 1536; 1955, 557; 1961, 683; 1961, 1269; VRS 29, 14; BGH bei Martin DAR 1969, 141; vgl. auch OLG Düsseldorf NJW 1961, 979; OLG Köln NJW 1960, 2255; Geppert, Sperrfrist, S. 83.

der Allgemeinheit z. B. gegen Eigentumsdelikte, gegen Sexualstraftaten¹¹ oder die Bekämpfung der Rauschgiftkriminalität zum Ziel hatte, sondern eben die Sicherung des *Straßenverkehrs*, also den Schutz gegen Verkehrsteilnehmer, die zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet und gerade deswegen gefährlich sind¹². Das folgt unmissverständlich aus den einleitenden „*Allgemeinen Bemerkungen*“ der amtlichen Begründung, in denen als Ziel der Novellierung ausschließlich die „*Bekämpfung der Verkehrsunfälle*“ genannt ist¹³, und in denen es weiter heißt: „*Der vorliegende Entwurf stellt sich die Aufgabe, diejenigen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, die zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen und zum Kampf gegen die Verkehrsunfälle erforderlich sind*“¹⁴. Von weiteren Zielen ist an keiner Stelle die Rede.

4. Fehlentwicklung der Rechtsprechung infolge einer (dem Zweck der Maßregel zuwiderlaufenden) ausufernden Definition der Zusammenhangstat

In einem Urteil aus dem Jahr 1967 ließ es der BGH¹⁵ für die Annahme des nach § 69 StGB erforderlichen Zusammenhangs und damit für die Entziehung der Fahrerlaubnis genügen, dass der wegen einer Sexualstraftat nach dem damaligen § 175 StGB verurteilte Täter ein Kraftfahrzeug benutzt hatte, um an den Tatort zu fahren. Das OLG München¹⁶ hielt die Entziehung der Fahrerlaubnis eines Sachverständigen für gerechtfertigt, der nach einem durch andere Personen zu Betrugszwecken fingierten Unfall in Kenntnis der Betrugsabsicht ein Schadensgutachten für den Anspruchsteller erstattete. Er selbst hatte überhaupt kein Kraftfahrzeug geführt.

Wie schon erwähnt, neigte vor allem die ältere Rechtsprechung nach Einführung der neuen Maßregel zu einer extensiven, den Maßregelzweck vernachlässigenden Auslegung des Zusammenhangsmerkmals. Danach sollte sogar schon der bloße Zusammenhang mit dem *Besitz* eines Kraftfahrzeugs die Voraussetzungen des § 69 StGB erfüllen¹⁷, obwohl doch der insoweit eindeutige Gesetzeswortlaut Zusammenhang mit dem *Führen* und nicht mit dem

11 Krit. gegenüber der insoweit zum Teil abweichenden Rechtsprechung z. B. *Kulemeier* (o. Fußn. 8), S. 69 f.

12 Vgl. auch *Hartung* JZ 1954, 137; *Geppert* NSTZ 2003, 288.

13 Zitiert nach *Arndt/Guelde* (o. Fußn. 6), S. 16.

14 Zitiert nach *Arndt/Guelde* (o. Fußn. 6), S. 17.

15 BGH DAR 1968, 124 (bei *Martin*).

16 OLG München NJW 1992, 2777.

17 So z. B. BGH NJW 1954, 163; OLG Köln NJW 1963, 2379; zustimmend *Herlan/Schmidt-Leichner*, Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot durch Strafrichter und Verwaltungsbehörden, Schriftenreihe der NJW, Heft 10, München 1972, Rn 70.

Besitz eines Kraftfahrzeugs verlangt¹⁸. Eine noch weiter gehende Auffassung hielt den Zusammenhang nach § 69 StGB selbst dann schon für gegeben, wenn eine Straftat der *Erlangung des Besitzes* an einem Kraftfahrzeug dient¹⁹. Zur Begründung wurde ausgeführt, ein Eignungsmangel liege nicht nur vor, wenn die Fähigkeit beeinträchtigt sei, ein Kraftfahrzeug verkehrssicher zu führen; vielmehr rechtfertige auch charakterliche Unzuverlässigkeit die Anordnung der Maßregel²⁰.

Selbst Tankstellenbetrug und Zechprellereien wurden als Zusammenhangstaten im Sinne des § 69 StGB angesehen, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen können²¹.

In einem Urteil aus dem Jahr 1953 hatte der BGH²² diese Auffassung mit dem Hinweis begründet, dass dem Täter der Besitz des Kraftfahrzeugs sowohl bei den Zechprellereien als auch beim Tankstellenbetrug den Anschein zweifelsfreier Kreditwürdigkeit verschafft habe. Im Hinblick auf den inzwischen völlig anderen Stellenwert des Kraftfahrzeugbesitzes ist zwar heute eine derartige Begründung nicht mehr zu erwarten. Das Beispiel zeigt aber, wohin eine Außerachtlassung des Zwecks der durch das 1. Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs eingeführten Maßregel bei Anwendung des § 69 StGB führen kann.

5. Die Verkehrsbezogenheit des in der Zusammenhangstat offenbarten charakterlichen Mangels

Gewiss offenbaren Dieb und Betrüger charakterliche Unzuverlässigkeit. Sind sie allein deswegen aber gefährliche *Kraftfahrer*? Folgt nicht aus dem geschilderten Zweck der §§ 69, 69a StGB, dass der charakterliche Mangel einen Bezug zur Teilnahme des Täters am *Straßenverkehr* haben muss? Ist es nicht im Übrigen so, dass gerade der Täter, der ein Kraftfahrzeug bei der Ausübung von Eigentums- und Betrugsstraftaten oder Drogendelikten benutzt – zumindest soweit es nicht gerade während der Flucht nach begangener Tat eingesetzt wird –, eher besonders vorsichtig fahren wird, um nicht aufzufallen?

Die Fragwürdigkeit der hier kritisch referierten Rechtsprechung zeigt sich besonders deutlich bei einem Blick auf § 111a StPO. Ist dem Tankstellenbe-

18 Ablehnend insoweit mit überzeugenden Gründen *Hartung* JZ 1954, 137; *Cramer* MDR 1972, 558.

19 So BGH NJW 1962, 1211; OLG Köln MDR 1972, 621.

20 Vgl. BGH NJW 1954, 163; 1962, 1211.

21 Vgl. BGH NJW 1954, 163; s. auch das vom BGH im Beschluss v. 16.9.2003 – 4 StR 85/03 – (DAR 2003, 563) geschilderte Urteil des LG Essen v. 10.10.2002.

22 BGH NJW 1954, 163.

träger, dem mit dem Pkw zum Tatort fahrenden Sexualstraftäter, dem Beförderer von Hehlergut oder von Drogen schon im Zeitpunkt der Begründung dringenden Tatverdachts die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen? Nicht nur in diesen Fällen, sondern auch etwa bei einem des Drogenhandels oder einer räuberischen Erpressung Verdächtigen könnte sich die vorläufige Maßnahme als eine der Unschuldsvermutung widersprechende, verfassungsrechtlich unzulässige Verdachtsstrafe auswirken²³.

Es ist das Verdienst des Gießener Strafrechtsprofessors *Peter Cramer*, als einer der ersten auf die Fehlentwicklung in der Rechtsprechung hingewiesen zu haben. Die forensische Praxis handhabte die Fahrerlaubnisentziehung – so hat er in einem 1972 veröffentlichten Aufsatz²⁴ ausgeführt – wie eine Nebenstrafe. Zu Recht kritisiert er die geschilderte Argumentation des BGH, dass sich die in § 69 StGB vorausgesetzte mangelnde Eignung auch aus Charakterfehlern ergeben könne. *Cramer* ist beizupflichten, wenn er in diesem Zusammenhang bemerkt, dass mit einer solchen Begründung letztlich auf eine Beziehung zum Führen eines Kraftfahrzeugs überhaupt verzichtet werden könnte. Denn die Begehung vorsätzlicher Straftaten offenbart ja *in aller Regel* charakterliche Mängel. Mit Recht verlangt *Cramer* also für die Anwendung von § 69 StGB in Fällen charakterlicher Ungeeignetheit einen Mangel, „*der sich bei der Teilnahme am Kraftverkehr verhängnisvoll auswirken kann*“. Dies aber setzt entweder eine Steigerung der Betriebsgefahr des Fahrzeugs voraus oder - bei Einsatz des Fahrzeugs als Fortbewegungsmittel im Sinne der oben erwähnten Definition der Zusammenhangstat zur „*Vorbereitung, Durchführung oder Deckung einer Straftat*“ - eine durch Art und Umstände des konkreten Fahrzeugeinsatzes begründete Gefahr, dass der Täter „*seine verbrecherischen Ziele über die im Verkehr erforderliche Sorgfalt und Rücksichtnahme stellen*“ werde²⁵.

Schon im Jahr 1954 hat *Fritz Hartung*²⁶ die extensive Auslegung des Merkmals der Zusammenhangstat in § 69 StGB durch den BGH kritisiert: „*Wenn das Gesetz dem Gericht die Befugnis, die Fahrerlaubnis zu entziehen, auch für solche Straftaten eröffnet, die ‚im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs‘ begangen werden, so hat es dabei sicherlich nur an solche Fälle gedacht, die irgendwelche Beziehungen gerade zur Betätigung der Fahrerlaubnis erkennen lassen.*“

23 Vgl. auch *Geppert* NSTZ 2003, 289 und in LK § 69 Rdnr. 34.

24 *Cramer* MDR 1972, 558.

25 *Cramer* MDR 1972, 558.

26 *Hartung* JZ 1954, 137.

6. Der Kraftfahrzeugeinsatz durch den Täter, um zum Tatort zu gelangen, oder als Transportmittel

Führt der Täter das Kraftfahrzeug, um zum Tatort zu gelangen, so wurde eine Zusammenhangstat im Sinne des § 69 StGB in der bisherigen Rechtsprechung bejaht²⁷. Dasselbe gilt für die Verwendung des Kraftfahrzeugs zum Beutetransport²⁸. Insbesondere bei der Beförderung von Rauschgift zum Zwecke der illegalen Veräußerung²⁹ oder auch zum Eigenverbrauch³⁰ hat auch die jüngere Judikatur bisher einhellig das Vorliegen einer Zusammenhangstat im Sinne von § 69 StGB bejaht. Ebenso wurde entschieden beim Einsatz eines Lkw durch den Fahrer zum Zigaretenschmuggel³¹ oder im Falle des Verkaufs von Rauschgift aus einem Taxi durch einen Taxifahrer³². Bei der Beschaffung von Betäubungsmitteln zum Zwecke des unerlaubten Handels unter Benutzung eines Kraftfahrzeugs ging die Rechtsprechung – auch die des BGH – sogar überwiegend davon aus, dass in derartigen Fällen *regelmäßig* die charakterliche Zuverlässigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen fehle mit der Folge, dass die Fahrerlaubnis zu entziehen sei³³.

Allerdings war in solchen Fällen doch gelegentlich ein gewisses Unbehagen an einer allzu schematischen Anwendung des § 69 StGB zu erkennen. So lehnte etwa das OLG Düsseldorf mit Beschluss vom 27.1.2001³⁴ die Maßregelverordnung mit dem Hinweis ab, dass ein derartiges Delikt nicht *zwingend* auf mangelnde Eignung hinweise, dass vielmehr eine umfassende Gesamtwürdigung aller maßgeblichen Umstände einschließlich der Art und Weise der Tatausführung erforderlich sei. Schon in einem Urteil aus dem Jahr 1996 hatte das OLG Düsseldorf³⁵ die Nichtentziehung der Fahrerlaubnis bei einem einmaligen, weniger schweren Fall der unerlaubten Einfuhr von Betäubungsmitteln gebilligt. Auch das OLG Köln lehnte in einem 1999 ergangenen Urteil³⁶ eine Gleichstellung der Rauschgiftdelikte mit den Katalogtaten des § 69 Abs. 2 StGB (Indizierung der Ungeeignetheit) ab und forderte bei der Prüfung der Eignungsfrage die Würdigung eines etwaigen positiven Einflusses des Strafverfahrens und der Untersuchungshaft auf den Täter, deren nachhaltiger Eindruck die Maßregel entbehrlich machen könne.

27 BGH DAR 1977, 151 (bei *Spiegel*); OLG Düsseldorf VRS 98, 190.

28 Vgl. OLG Düsseldorf VRS 96, 268; 98, 190; OLG Köln MDR 1972, 621 (Hehlerei).

29 Vgl. BGH NSTZ-RR 1998, 43; VRS 81, 369; NZV 1993, 35; OLG Düsseldorf DAR 1992, 187.

30 Vgl. OLG Düsseldorf NZV 1997, 364.

31 Vgl. OLG Hamm VRS 102, 56.

32 Vgl. BGH NZV 2002, 574.

33 Vgl. BGH NSTZ 2000, 26; Blutalkohol 2001, 123; 2001, 453; VRS 81, 369; NZV 1993, 35; Strafverteidiger 1999, 18; zusf. hierzu *Molketin* ZfS 2002, 209.

34 OLG Düsseldorf Strafverteidiger 2002, 261 (Anm. *Stange*).

35 OLG Düsseldorf NZV 1997, 47.

36 OLG Köln Strafverteidiger 2000, 27.

7. Die Abkehr von der bisherigen Rechtsprechung durch den 4. Strafsenat des BGH

Die besonders extremen Fälle ausufernder Auslegung des Zusammenhangsbegriffs in § 69 StGB – Tankstellenbetrug und Zechprellerei im Zusammenhang mit dem Besitz an einem Kraftfahrzeug oder Anmietung eines Kraftfahrzeugs unter Vorlage eines gefälschten Führerscheins³⁷ – haben zwar in den letzten Jahren in der veröffentlichten Rechtsprechung keine Rolle mehr gespielt³⁸. Ausdrücklich aufgegeben wurde diese Rechtsprechung aber bisher nicht.

Mit einer ganzen Reihe veröffentlichter Entscheidungen hat jedoch nunmehr der 4. Strafsenat des BGH eine völlige Abkehr von der hier kritisch referierten Rechtsprechungspraxis vollzogen³⁹. Grundlegend ist der Beschluss vom 5.11.2002⁴⁰. In dieser Entscheidung, die eine Verurteilung wegen unerlaubten Handeltreibens mit Betäubungsmitteln betraf, distanziert sich der 4. Strafsenat zunächst dezidiert von der BGH-Rechtsprechung, wonach die Benutzung eines Kraftfahrzeugs zur Durchführung von Betäubungsmittelgeschäften „in aller Regel“ die Annahme charakterlicher Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen rechtfertige⁴¹. Nachdrücklich wird betont, dass sich in Fällen, in denen keine spezifischen Verkehrssicherheitsinteressen betroffen sind, die Entziehung der Fahrerlaubnis von ihrer Rechtsnatur als Maßregel der Besserung und Sicherung entferne und den Charakter einer Nebenstrafe gewinne.

Unter Bezugnahme auf die insoweit an der bisherigen Rechtsprechung schon seit Jahren geübte Kritik im Schrifttum⁴² greift der 4. Strafsenat die schon 1972 von *Cramer*⁴³ formulierten Überlegungen auf und betont, dass die Maßregel des § 69 StGB nicht der allgemeinen Verbrechensbekämpfung diene. Vielmehr setze der nach dieser Vorschrift erforderliche Zusammenhang zwischen Straftat und dem Führen eines Kraftfahrzeugs voraus, dass durch das Verhalten des Täters eine erhöhte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer eintrete.

37 Zusammenhangstat bejaht von OLG Köln MDR 1972, 621.

38 Siehe aber den im Beschluss des BGH (4. Strafsenat) vom 16.9.2003, DAR 2003, 563, geschil-
derten Fall (LG Essen, Urteil vom 10.10.2002).

39 BGH NZV 2003, 199; DAR 2003, 128; 2003, 180; 2003, 181; 2003, 230; 2003, 231; NJW 2004,
86.

40 BGH NZV 2003, 199 (zust. *Geppert* NStZ 2003, 288; abl. *Piesker* VD 2003, 119).

41 Ebenso (unter Bezugnahme auf die neue Rechtsprechung des BGH): OLG Düsseldorf Strafver-
teidiger 2003, 623.

42 Vgl. u. a. auch *Geppert* in LK § 69 Rdnr. 34.

43 *Cramer* MDR 1972, 558.

Dem ist aus den bereits dargelegten Gründen zuzustimmen mit der Ergänzung, dass die von dem Kraftfahrzeug des Täters ausgehende Gefahr natürlich nicht nur Verkehrsteilnehmer, sondern auch Rechtsgüter außerhalb des Verkehrs betreffen kann.

Bei den Nicht-Katalogtaten im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB (Indizierung der Ungeeignetheit) setze dies – so führt der 4. Strafsenat in dem genannten Beschluss aus – konkrete Anhaltspunkte für die Gefahr voraus, der Täter werde seine kriminellen Ziele über die im Verkehr gebotene Sorgfalt und Rücksichtnahme stellen⁴⁴.

Der 4. Strafsenat berücksichtigt dabei ausdrücklich die vom BVerfG im Beschluss vom 20.6.2002⁴⁵ aufgestellten Grundsätze in bezug auf die Fahrerlaubnisentziehung durch die Verwaltungsbehörde. Jene vielbeachtete Entscheidung betraf die Frage, inwieweit Cannabiskonsum ohne konkreten Bezug zum Straßenverkehr die verwaltungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigt. Das ist - wie das BVerfG betont - bei charakterlichen Mängeln nur der Fall, *„wenn der Betroffene bereit ist, das Interesse der Allgemeinheit an sicherer und verkehrsgerechter Fahrweise den jeweiligen eigenen Interessen unterzuordnen und hieraus resultierende Gefährdungen oder Beeinträchtigungen des Verkehrs in Kauf zu nehmen.“*

8. Konsequenzen aus der Änderung der Rechtsprechung des 4. Strafsenats

Soweit die bisherige Rechtsprechung die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis bei Straftaten, bei denen der Einsatz eines Kraftfahrzeugs eine Rolle spielte, auf die in der Straftat zum Ausdruck gekommene Unzuverlässigkeit stützte, auch wenn das Verhalten des Täters keinerlei Verkehrssicherheitsinteressen berührte, dürfte sie nicht im Einklang mit den Grundsätzen der zitierten Entscheidung des BVerfG stehen, die ja nicht nur bei der verwaltungsgerichtlichen, sondern ebenso bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis zu beachten sind⁴⁶.

Die Frage, in welchen Fällen das Verhalten des Täters bei der Begehung der Straftat in dem geschilderten Sinne verkehrsbezogen ist, also *„spezifische Verkehrssicherheitsinteressen berührt“*, *„eine erhöhte Gefahr“* der Verkehrsteilnahme mit dem Kraftfahrzeug bewirkt, mag in einzelnen Fällen schwierig

44 Ebenso (unter Bezugnahme auf die neue Rechtsprechung des BGH): OLG Hamm Strafverteidiger 2003, 624.

45 BVerfG NJW 2002, 2378 = NZV 2002, 422.

46 A. M. insoweit BGH (1. Strafsenat), Beschl v. 14.5.2003 (1 StR 113/03), NSTz 2003, 658.

zu beantworten sein. Zumeist wird jedoch mit diesen Kriterien eine klare Unterscheidung möglich sein.

Fest steht, dass damit z. B. entgegen der bisherigen Rechtsprechung von vornherein solche Straftaten als Grundlage für eine Fahrerlaubnisentziehung ausscheiden, in denen lediglich der *Besitz* eines Kraftfahrzeugs eine Rolle spielt oder in denen der Täter das Kraftfahrzeug völlig unauffällig in einer Weise im Straßenverkehr geführt hat, die sich hinsichtlich der davon ausgehenden Gefahren nicht von der Kraftfahrzeugbenutzung durch andere Verkehrsteilnehmer unterschied. Für die Anwendung des § 69 StGB weitestgehend ausscheiden werden auch alle die Fälle, in denen der Täter das Fahrzeug nur benutzt hat, um zum Tatort zu gelangen. Dagegen wird die Fahrzeugbenutzung *zur Flucht* vielfach zu einer erhöhten Gefahr führen, weil der Täter sein Ziel zu entkommen, über das Sicherheitsinteresse anderer stellen wird⁴⁷ (was aber nur eine Rolle spielt, wenn man auch ein Verhalten *nach Beendigung der Tat* genügen lässt⁴⁸). Überhaupt wird es entscheidend darauf ankommen, inwieweit sich den Tatumständen konkrete Situationen entnehmen lassen, die die Gefahr begründeten, der Täter werde sich im Interesse seiner kriminellen Absichten in einer für die Verkehrssicherheit verhängnisvollen Weise verhalten⁴⁹.

Bei der Beförderung von Hehlergut oder von Drogen wird es entscheidend auf die Tatumstände ankommen, insbesondere darauf, ob die konkreten Umstände des Kraftfahrzeugeinsatzes bei der Tat im Straßenverkehr zu einer Steigerung der von dem Fahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr im Verhältnis zum Kraftfahrzeugeinsatz im allgemeinen geführt hat. In Durchschnittsfällen der Drogenbeförderung mit einem Kraftfahrzeug, vor allem beim Transportieren nur geringer Mengen, dürften die Tatumstände vielfach zu der Feststellung führen, dass der Täter jedenfalls *als Kraftfahrer* nicht gefährlicher ist als andere Kraftfahrer mit der Folge, dass die Voraussetzungen des § 69 StGB für die Entziehung der Fahrerlaubnis zu verneinen sind.

9. Die abweichende Rechtsprechung des 1. Strafsenats des BGH

Ob es dabei bleibt, ist zur Zeit allerdings noch offen. In einem Beschluss vom 14.5.2003, der eine räuberische Erpressung unter Einsatz eines Kraftfahrzeugs

47 In diesem Sinne auch BGH (1. Strafsenat), Beschl. v. 14.5.2003 (1 StR 113/03), NStZ 2003, 658. 48 krit. insoweit z. B. Geppert NStZ 2003, 288 und in LK § 69 Rdnr. 33, 34.

49 Vgl. auch BGH (1. Strafsenat), Beschl. v. 14.5.2003 (1 StR 113/03), NStZ 2003, 658.

zum Gegenstand hatte, lehnt der 1. Strafsenat des Bundesgerichtshofs⁵⁰ nämlich die vom 4. Strafsenat vertretene Position ausdrücklich ab. Dass ein verkehrsspezifischer Gefahrenezusammenhang nicht Voraussetzung für die Anwendung des § 69 StGB sei, ergebe sich schon aus dem systematischen Nebeneinander der beiden alternativen Voraussetzungen in § 69 StGB, nämlich entweder dem Vorliegen einer Zusammenhangstat oder der „*Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers*“. Gegen die vom 4. Strafsenat für erforderlich gehaltene Einschränkung spreche im Übrigen auch die Stellung des § 69 StGB im Allgemeinen Teil neben anderen Maßregeln. Der Eignungsbegriff in § 69 StGB umfasse nicht nur die regelrechte Ausübung der Fahrerlaubnis. Vielmehr müsse der Fahrerlaubnisinhaber auch in dem Sinne zuverlässig sein, dass er die Fahrerlaubnis nicht zur Begehung rechtswidriger Taten ausnutzen werde. Wer unter Regelbeachtung am Verkehr teilnehme, aber die Fahrerlaubnis bewusst zur Begehung gewichtiger rechtswidriger Taten einsetze, könne daher zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet sein.

Demgegenüber bekräftigt der 4. Strafsenat in einem im Rahmen des Anfrageverfahrens nach § 132 Abs. 3 GVG ergangenen Beschluss vom 16.9.2003⁵¹ seine Auffassung unter eingehender Würdigung der Entstehungsgeschichte des § 69 StGB und entscheidet zugleich die im Beschluss vom 5.11.2002 noch offen gebliebene Frage, ob es bei fehlender Verkehrsbezogenheit der Straftat schon am Merkmal des *Zusammenhangs* gem. § 69 StGB fehlen soll oder am Erfordernis einer sich aus der Straftat ergebenden *Kraftfahrzeugeignetheit*: Auch bei Bejahung einer *Zusammenhangstat* fehlt es danach jedenfalls an diesem weiteren Erfordernis, wenn festgestellte charakterliche Mängel den Täter nicht gerade in seiner *Kraftfahrereigenschaft* als unzuverlässig erweisen. Im Übrigen ist das aber eine dogmatische Frage, die keinen Einfluss auf das Ergebnis hat.

10. Fazit

Meines Erachtens sind die Überlegungen des 4. Strafsenats überzeugend. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB sollte daher in der strafgerichtlichen Praxis weniger als zum Teil bisher in einer Weise gehandhabt werden, die sich dem Charakter einer Nebenstrafe nähert. Vielmehr ist sie als eine nicht der allgemeinen Kriminalitätsbekämpfung, sondern der *Sicherheit des Straßenverkehrs* dienende Maßregel nur in den Fällen anzuwenden, in denen sich der Täter in seiner Eigenschaft *als Kraftfahrer* als ungeeignet erweist.

50 BGH (1 StR 113/03), NStZ 2003, 658.

51 BGH DAR 2003, 563.

Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter – bei sogenannten Zusammenhangstaten (insbesondere mit Blick auf das strafrichterliche Fahrverbot) –

Prof. Dr. Christoph Sowada, Universität Rostock

Bildet die Problematik der Zusammenhangstaten nur einen Teilbereich der strafrichterlichen Entziehung der Fahrerlaubnis, so stellt diese ihrerseits nur *ein* Instrument im Arsenal der verkehrsbezogenen Reaktionen auf strafrechtliches Verhalten dar. Der § 69 StGB wird zum einen flankiert von der Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde, zum anderen von der Verhängung eines Fahrverbots durch den Strafrichter. Nachdem *Hentschel* uns die Entwicklung der höchstrichterlichen Rechtsprechung zur Zusammenhangstat im Sinne des § 69 StGB bis zum gegenwärtigen Meinungsstreit zwischen den Strafsenaten des BGH¹ vorgestellt hat, und bevor *Burmann* sich den Schnittstellen zwischen der straf- und der verwaltungsrechtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis zuwendet, möchte ich Ihren Blick auf das Verhältnis zwischen den beiden Sanktionsmöglichkeiten lenken, die dem Strafrichter zur Verfügung stehen: also auf die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB und auf das gerade in der Reform befindliche strafrichterliche Fahrverbot nach § 44 StGB.

I. Statistische Angaben

Nähert man sich der Thematik aus einer empirischen Perspektive, so zeigen die statistischen Angaben für das Jahr 2002 folgendes Bild: Unterscheidet man zunächst allein nach der *Art der Maßnahme*, so stehen ca. 430.000 Fahrverboten etwa 180.000 Entziehungen der Fahrerlaubnis² gegenüber. Konzentriert man den Blick hingegen ausschließlich auf die von den *Strafgerichten* verhängten Sanktionen, so kehrt sich das Bild um: Knapp 150.000 Mal wurde gemäß § 69 StGB die Fahrerlaubnis entzogen (bzw. eine isolierte Sperre ausgesprochen), während in ca. 37.000 Fällen ein Fahrverbot gemäß § 44 StGB verhängt wurde. Betrachtet man schließlich in einem dritten Schritt die *Anordnungsgründe* für die strafgerichtlichen Reaktionen, so zeigt sich, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis in knapp 93% der Fälle auf einer Straftat im

1 Vgl. hierzu näher *Sowada* NStZ 2004, 196 ff.; s. auch Herzog StV 2004, 151 ff. und Kühl JR 2004, 125 ff.

2 Einschließlich der (34.326) isolierten Sperren gemäß § 69 Abs. 1 Satz 3 StGB. Vgl. zu den angegebenen Zahlen Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 6 (2003), S. 116 (auch zum Folgenden).

Straßenverkehr beruht, die zumeist (nämlich in drei Viertel aller Fälle) unter Alkoholeinfluss begangen worden ist³. Auf den für die Zusammenhangstaten besonders interessanten Bereich der an sich straßenverkehrsfremden Delikte entfallen somit ca. 7% der strafrichterlichen Entziehungen; immerhin waren auch dies im Jahr 2001 knapp 10.000 Fälle⁴. Da einerseits die Gesamtzahl der strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehungen seit 1998 kontinuierlich zurückgegangen ist, andererseits aber die Zahl der auf Nicht-Verkehrstaten entfallenden Entziehungen absolut gesehen konstant blieb, ist der relative Anteil der Zusammenhangstaten an den Fahrerlaubnisentziehungen gestiegen. Im Bereich des strafgerichtlichen Fahrverbots (§ 44 StGB) beläuft sich der Anteil der Nicht-Verkehrsstraftaten auf ca. 16,5 %⁵.

II. Das Verhältnis der Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) zum strafgerichtlichen Fahrverbot (§ 44 StGB)

Vergleicht man nach diesen statistischen Befunden die §§ 69 und 44 StGB in einer knappen Gegenüberstellung, so ergibt sich folgendes Bild: *Historisch* lässt sich konstatieren, dass die strafrichterliche Entziehung der Fahrerlaubnis bereits im Jahre 1952 eingeführt wurde, während das strafrichterliche Fahrverbot erst zwölf Jahre später Eingang in das StGB gefunden hat⁶. *Kriminalstatistisch* stehen – wie bereits erwähnt – ca. 150.000 Fällen des § 69 StGB etwa 37.000 Fahrverbote gemäß § 44 StGB gegenüber⁷. Damit kommen auf ein strafrichterliches Fahrverbot vier strafgerichtliche Entziehungen der Fahrerlaubnis. Bezüglich der *Rechtsfolgen* untersagt das Fahrverbot die Ausübung der Fahrerlaubnis für einen Zeitraum von einem bis zu drei Monaten, während die Entziehung der Fahrerlaubnis das vollständige Erlöschen dieser Befugnis (und die Anordnung einer mindestens sechsmonatigen Sperrfrist) zur Folge hat. Unter *dogmatischen* Vorzeichen schließlich ist das Fahrverbot als Nebenstrafe konzipiert; es unterliegt wegen seines Strafcharakters dem Schuldprinzip und darf deshalb nur gegenüber einem schuldhaft handelnden

3 Vgl. Statistisches Bundesamt, Strafverfolgung 2001 (2003), S. 276. Diese der Strafverfolgungsstatistik (und nicht den Mitteilungen des Kraftfahrtbundesamtes) entnommenen Angaben beziehen sich nur auf die alten Bundesländer und Gesamtberlin; für die relative Verteilung der Anordnungsgründe ist dieser Vorbehalt allerdings nicht allzu bedeutsam.

4 A.a.O. (exakt handelt es sich für das Jahr 2001 um 9.879 Fälle von insgesamt 133.714 Entziehungen). In dieser Statistik werden als „Straftaten im Straßenverkehr“ die Taten gemäß §§ 222, 229 und 323a StGB erfasst, soweit sie in Verbindung mit einem Verkehrsunfall standen, ferner Taten nach §§ 142, 315b, 315c und 316 StGB sowie §§ 21, 22 und 22a StVG (vgl. a.a.O. S. 7).

5 Ebenfalls a.a.O. S. 276 (5.365 von 32.421 Fahrverboten gemäß § 44 StGB betrafen Straftaten ohne Straftaten im Straßenverkehr).

6 Näher zur geschichtlichen Entwicklung *Kulemeier*, Fahrverbot (§ 44 StGB) und Entzug der Fahrerlaubnis (§§ 69 ff. StGB), 1991, S. 61 ff.

7 Für 2002 im gesamten Bundesgebiet. Vgl. (für 2001) oben Fn. 3 ff.

Täter verhängt werden. Im Gegensatz hierzu ist die Entziehung der Fahrerlaubnis als Maßregel der Besserung und Sicherung⁸ allein an der für die Zukunft zu prognostizierenden Gefährlichkeit des Täters ausgerichtet. Die Tat ist hier nicht Ursache, sondern lediglich Anlass des staatlichen Eingriffs⁹; entscheidend ist die sich aus der Tat ergebende Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen¹⁰. Im zweiseitigen Modell erfüllen beide Sanktionsformen mithin unterschiedliche Funktionen: Die Aufgabe der Maßregel ist der Ausschluss des ungeeigneten Kraftfahrers von der weiteren Teilnahme am Straßenverkehr; demgegenüber dient die Nebenstrafe als „Denkzettel“ an den geeigneten, aber pflichtvergessenen Kraftfahrer¹¹.

Nach dem Gesagten erweist sich die Entziehung der Fahrerlaubnis als die ältere, häufiger angewandte und einschneidendere Sanktion. Daher könnte man geneigt sein, die Entziehung der Fahrerlaubnis als die „große Schwester“ des Fahrverbots zu bezeichnen. Hiermit würde aber der aus dem Gegensatz zwischen (Neben-)Strafe und Maßregel resultierende Unterschied ausgeblendet. Unter dogmatischen Vorzeichen ist vielmehr festzustellen: Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot sind überhaupt nicht (oder doch allenfalls sehr weitläufig) miteinander verwandt!

Freilich scheint in der Rechtspraxis die faktische Ähnlichkeit wichtiger zu sein als die prinzipielle Trennung. Der Ausschluss vom motorisierten Verkehr wird nicht nur von den Betroffenen in beiden Varianten subjektiv als Strafe empfunden¹², sondern vielfach ist es von den Gerichten wohl auch genau so gemeint. Will der Richter dem Angeklagten eher schwach auf die Finger klopfen, verhängt er ein Fahrverbot; erscheint ihm dies unzureichend, so greift er zur Entziehung der Fahrerlaubnis. Die Kritik, wonach die Gestaltung der Entziehung der Fahrerlaubnis als Maßregel ein „Etikettenschwindel“¹³ sei, deutet ebenso in diese Richtung wie die Absicht des Gesetzgebers, durch

8 Vgl. *Geppert* in: Leipziger Kommentar zum StGB, 11. Aufl. 1992 ff., Rn 2 f.; *Stree* in: Schönke/Schröder, StGB, 26. Aufl. 2001, Rn 2 f. jeweils zu § 69; s. auch *Geppert*, Die Bemessung der Sperrfrist bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis, 1968, S. 34 ff., 45 ff.

9 Vgl. *Geppert*, Bemessung (Fn. 8), S. 35.;

10 BGH DAR 2003, 79 f.; LK-*Geppert*, § 69 Rn 3; *Kulemeier* (Fn. 8), S. 139 (m.w.N.).

11 *Meier*, Strafrechtliche Sanktionen, 2001, S. 237. Auch nach der geplanten Reform des Sanktionenrechts soll das (zur Hauptstrafe aufgewertete) Fahrverbot gemäß § 44 StGB seinem Wesen und seiner Wirkung nach eine an ein strafbares Verhalten angeknüpfte Mahnung an die Pflichten eines Kraftfahrzeugführers bleiben (vgl. Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Sanktionenrechts [im Internet abrufbar über <http://www.bmj.bund.de/images/11729.pdf>], S. 51).

12 Dem Gesetzentwurf zur Reform des Sanktionenrechts liegt hierbei die Vorstellung zugrunde, dass die abstrakte Sanktionsschwere des Fahrverbots generell zwischen der Geld- und der Freiheitsstrafe einzuordnen sei; vgl. den Nachweis in Fn. 11, S. 49.

13 Vgl. *Herzog* in: Nomos Kommentar zum StGB, 2. Aufl. 10. Lieferung (2001), § 69 Rn 4; *Geppert*, Bemessung (Fn. 8), S. 47 (jeweils m.w.N.).

eine Ausdehnung des Fahrverbots auf sechs Monate die zeitliche „Lücke“ zwischen Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis zu schließen und hierdurch den Bedürfnissen der Praxis zu entsprechen¹⁴. Bei einem solchen Verständnis werden – ungeachtet anders lautender Beteuerungen¹⁵ – Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis letztlich als unterschiedliche Stufen auf einer einheitlichen Skala begriffen¹⁶.

So eingängig diese Sichtweise auch sein mag, so sehr ist dennoch darauf zu beharren, die im Gesetz angelegte fundamentale systematische Unterscheidung zwischen Strafe und Maßregel ernst zu nehmen¹⁷. Bei § 69 StGB geht es um die Bekämpfung von Verkehrsgefahren – und um nichts sonst¹⁸. Charakterliche Mängel, die sich in der Begehung von Straftaten äußern, können zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen¹⁹; dies gilt jedoch nur dann, wenn sie auf eine verkehrsrelevante Ungeeignetheit schließen lassen. Die Bekämpfung der allgemeinen Kriminalität kann lediglich Schutzreflex des § 69 StGB sein, nicht aber Intention dieser Maßregel.

Allerdings sieht der 1. Strafsenat²⁰ auch bei Begehung einer nicht verkehrsspezifischen Tat regelmäßig einen allgemeinen Bezug zur Verkehrssicherheit als gegeben an. So könne der Täter bei der Flucht oder beim Transport von Rauschgift unversehens der Versuchung erliegen, sich um der Durchsetzung seines kriminellen Handelns willen spontan und nachhaltig über Verkehrssicherheitsbelange hinwegzusetzen. Doch ist die Existenz eines allgemein gültigen Erfahrungssatzes des Inhalts, dass Straftäter zu besonders

14 Vgl. auch insoweit den Entwurf zur Reform des Sanktionenrechts (s. oben Fn. 11), S. 50. Bei nachträglicher Gesamtstrafenbildung ist eine Erweiterung des Zeitrahmens für das Fahrverbot auf ein Jahr vorgesehen (vgl. a.a.O. S. 55). Vgl. zur Reformdiskussion im Übrigen *Geppert* NSTZ 2003, 288 (289); *ders.* in: LK, § 69 Rn 11 ff.; ferner *Bönke* DAR 2000, 385 ff.; *Fehl* DAR 1998, 379 ff.; *Röwer, Stöckel und Schäpe*, 39. VGT 2001, S. 71 ff.; *Streng*, Strafrechtliche Sanktionen, 2. Aufl. 2002, Rn 792.

15 Vgl. Gesetzentwurf (Fn. 11), S. 50.

16 Diese Sichtweise mag zusätzlich durch das Problem begünstigt werden, wie beide Sanktionen aufeinander abzustimmen sind; vgl. hierzu BGHSt 47, 32; *Tröndle/Fischer*, StGB, 51. Aufl. 2003, § 69 Rn 18; *Geppert*, Bemessung (Fn. 8), S. 161 ff., 169 ff.; *Streng* (Fn. 14), Rn 297; s. auch *Kretschmer*, Das strafprozessuale Verbot der reformatio in peius und die Maßregeln der Besserung und Sicherung, 1999, S. 250 ff. Auch das in § 44 I 2 StGB vorgesehene Regel-Fahrverbot (vgl. hierzu LK-*Geppert*, § 44 Rn 32 ff.) scheint ebenso auf ein Subsidiaritätsverhältnis hinzuweisen wie der Umstand, dass § 44 StGB wegen des Verzichts auf eine Ungeeignetheitapronose materiell geringere Voraussetzungen aufstellt (vgl. *Kulemeier* [Fn. 6], S. 67).

17 Vgl. auch NK-*Herzog*, Rn 12; *Horn* in: Systematischer Kommentar zum StGB, Band 1: Allgemeiner Teil, 7. Aufl. Stand: 38. Lieferung (2003), Rn 2, 8 jeweils zu § 69; *Kulemeier* NZV 1993, 212 (215); *G. Schäfer*, Praxis der Strafzumessung, 3. Aufl. 2001, Rn 283.

18 Prägnant in diesem Sinne (auch zum Folgenden) SK-*Horn*, § 69 Rn 2.

19 Vgl. BGHSt 5, 179 ff.; BGH, NSTZ 2003, 658 (659 f. m.w.N.); *Hentschel*, Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot, 9. Aufl. 2003, Rn 601 ff.

20 BGH NSTZ 2003, 658 (660).

riskanter Fahrweise entschlossen sind, bestritten²¹ und zweifelhaft. Der Rückzug auf eine empirisch bestenfalls schwach fundierte sog. „potentielle Gefahr für die Verkehrssicherheit“²² wird nur jenen überzeugen, der bereit ist, die Fahrerlaubnisentziehung weitgehend vom Bezugspunkt der Verkehrsgefahr abzukoppeln und in das Konzept einer allgemeinen Kriminalitätsbekämpfung zu integrieren. Wer es für wünschenswert erachtet, dass Drogenkuriere oder gewalttätige Demonstranten möglichst leicht und auch schon vor Abschluss des Strafverfahrens von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr ausgeschlossen (und somit „aus dem Verkehr gezogen“) werden können, muss sich fragen lassen, ob er auf diese Weise unsere Straßen sicherer machen oder ob er möglichst effektiv bestimmte Kriminalitätsformen bekämpfen will²³. Obwohl die zuletzt genannte Intention durchaus nachvollziehbar ist, gebieten der Maßregelcharakter der Fahrerlaubnisentziehung und der Wortlaut des § 69 Abs. 1 StGB – danach muss sich „aus der Tat“ ergeben, dass der Täter „zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist“ – meines Erachtens die strengere Sichtweise²⁴. Hiergegen lässt sich auch nicht einwenden, die Stellung des § 69 StGB im Allgemeinen Teil des StGB zeige, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis – ebenso wie die übrigen in den §§ 61 ff. StGB normierten Maßregeln – dem Schutz der Allgemeinheit vor rechtswidrigen Taten schlechthin dienen sollen. Diesem (vom 1. Strafsenat²⁵ angeführten) Argument ist die Frage entgegenzuhalten, welchen Platz der Gesetzgeber – mit Verlaub – der Entziehung der Fahrerlaubnis denn hätte zuweisen sollen, um den historisch unzweifelhaft nachweisbaren Verkehrsbezug auch systematisch zum Ausdruck zu bringen.

III. Die Frage nach dem geeigneten dogmatischen Anknüpfungspunkt

Ist damit der Grundposition des 4. Strafsenats zu folgen, so bleibt die Frage zu klären, an welcher Stelle der verkehrsspezifische Gefahrenbezug in § 69 Abs. 1 StGB dogmatisch verankert werden sollte. Nach anfänglichem Schwanken, ob eher die Auslegung der Zusammenhangstat oder aber das

21 Verneinend insbesondere der 4. Strafsenat in BGH NSTZ-RR 2003, 74 f (= NZV 2003, 199 f. = StV 2003, 69 f. = VRS 104 [2003], 214 ff.; s. zu dieser Entscheidung Geppert NSTZ 2003, 288 ff.; Piesker VD 2003, 119 ff. und Winkler NSTZ 2003, 247 [251]); NSTZ 2003, 311.

22 BGH NSTZ 2003, 658 (660).

23 Vgl. hierzu (mit gegenläufiger rechtspolitischer Beurteilung) Theisinger NSTZ 1981, 294 (295) und Braun NSTZ 1982, 191 (192); s. auch SK-Horn, Rn 2; LK-Geppert, Rn 105 jeweils zu § 69.

24 Das gilt um so mehr, als der Gesetzgeber sich gerade nicht für einen Straßenverkehrsausschluss als allgemeine Antwort auf Delinquenz entschieden hat, vgl. BT-Drucks. I/2674, S. 7 (= Begründung des Entwurfs eines „Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr“); s. auch Kulemeier NZV 1993, 212 (215); Stange StV 2002, 262 (263).

25 BGH NSTZ 2003, 658 (659).

Kriterium der Ungeeignetheit den geeigneten Anknüpfungspunkt bildet, kristallisiert sich nunmehr die Lösung heraus, bei dem in § 69 Abs. 1 enthaltenen Merkmal anzusetzen, dass sich die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen gerade „aus der [abgeurteilten] Tat“ ergeben muss. Diese Straftat muss also – wie es der 2. Strafsenat²⁶ plastisch formuliert hat – nicht nur „Anlasstat“, sondern zugleich „Symptomtat“ sein. Diese Sichtweise verdient Zustimmung. Sie richtet den Blick exakt auf die Nahtstelle zwischen der Zusammenhangstat und der Ungeeignetheit. Darüber hinaus ermöglicht sie es, die mit § 44 StGB wortgleiche Umschreibung der Zusammenhangstat in beiden Vorschriften übereinstimmend auszulegen und dennoch der maßregelspezifischen Besonderheit einen dogmatischen Aufhänger zuzuweisen, der deutlich macht, dass die Zusammenhangstat im Kontext des § 69 StGB eine spezifische Qualität aufweisen muss (nämlich: „Symptomtat“ zu sein). Hiermit wird zugleich mehr Klarheit gewonnen, als wenn man die gesamte Problematik auf das vergleichsweise unbestimmte Merkmal der Ungeeignetheit – zumal der „charakterlichen Ungeeignetheit“ – verlagern wollte.

Der soeben bereits kurz vorgenommene Seitenblick auf die Zusammenhangstat im Sinne des § 44 StGB ist nicht zuletzt deshalb von Interesse, weil der unlängst vom Bundeskabinett verabschiedete Gesetzentwurf zur Reform des Sanktionenrechts²⁷ auf einen verstärkten Einsatz des Fahrverbots abzielt und in diesem Zusammenhang eine neue Regelvorschrift in Gestalt des neu einzufügenden § 44 Abs. 2 StGB vorsieht. Hiernach soll gemäß Nr. 2 ein Fahrverbot „in der Regel“ angeordnet werden, wenn der Täter wegen einer Straftat verurteilt wird, „zu deren Begehung oder Vorbereitung er ein Kraftfahrzeug als Mittel der Tat geführt hat“. In der Entwurfsbegründung²⁸ ist hierzu ausgeführt, dass die Regelvorschrift nicht den Begriff des Zusammenhangs in Abs. 1 definieren, wohl aber das Erfordernis eines funktionalen, nicht lediglich zufälligen Zusammenhangs zwischen der Straftat und dem Führen eines Kraftfahrzeugs betonen soll. Ein solcher funktionaler Zusammenhang sei anzunehmen, wenn der Täter im Zeitraum von der unmittelbaren Tatvorbereitung bis zur Beendigung der Tat das Kraftfahrzeug zur Förderung der Straftat missbraucht. Kann man hierin eine Richtlinie für die Interpretation der Zusammenhangstat in § 69 StGB sehen?

Zunächst erscheint fraglich, ob die für § 44 Abs. 2 Nr. 2 StGB vorgesehene Formulierung wirklich enger ist als die vom BGH im Rahmen des § 69 StGB (bislang) gebrauchte Formel, „dass das Führen des Kraftfahrzeuges dem

26 BGH NStZ 2004, 144 (145).

27 S. oben Fn. 11.

28 A.a.O. S. 51.

Täter für die Vorbereitung, Durchführung, Ausnutzung oder Verdeckung dienlich sein soll²⁹ und die Tat nicht lediglich „bei Gelegenheit der Fahrt“ begangen worden sein darf³⁰. Immerhin kann man bei entsprechendem „guten Willen“ die Voraussetzung, dass der Täter ein Kraftfahrzeug „als Mittel der Tat geführt“ haben müsse, so interpretieren, dass die Fälle, in denen der bloße Besitz eines Kraftfahrzeuges (z.B. als Versteck oder zu Täuschungszwecken) für die Tat von Bedeutung war, aus dem hier umschriebenen Kontext herausfallen. Dieses Ergebnis kann allerdings auch unabhängig von der hier angesprochenen Neuregelung erzielt werden, und der Große Senat sollte in jedem Fall die Gelegenheit nutzen, diese seit Jahren nicht mehr praktizierte, aber noch nicht eindeutig aufgegebenen Extension ausdrücklich zu verabschieden³¹.

Immerhin sei ein Problem des neuen Absatzes 2 zumindest am Rande angemerkt. Der Gesetzgeber nimmt die Konkretisierung des Begriffs der Zusammenhangstat im Rahmen einer Regelvorschrift vor. Wie wir von den Regelbeispielen im StGB wissen, lassen diese Ausnahmen in beiden Richtungen zu³²: Es kann also gegebenenfalls die Regelwirkung verneint werden, obwohl die Regelvoraussetzungen an sich erfüllt sind, und umgekehrt kommt – z.B. als atypischer besonders schwerer Fall des Diebstahls – die Verhängung der Rechtsfolge in Ausnahmefällen auch dann in Betracht, wenn die normierten Regelmerkmale nicht vorliegen. Dass das neue Sanktionenrecht die Möglichkeit eröffnen wollte, von der Verhängung eines Fahrverbots absehen zu können, obwohl eine Zusammenhangstat gegeben ist, leuchtet sofort ein. Soll aber – wie es der Regelungstechnik an sich entspräche – ein Fahrverbot

29 BGHSt 22, 328 (329); BGH, NSTz 2001, 477 m.w.N. Unerheblich ist ferner, ob die Tat auch ohne Benutzung eines Kraftfahrzeugs hätte begangen werden können; BGH, DAR b. Spiegel 1977, 151. Zudem muss das Fahrzeug nach Ansicht der Rechtsprechung nicht unbedingt von demjenigen Tatbeteiligten geführt worden sein, dem anschließend gemäß § 69 StGB die Fahrerlaubnis entzogen werden soll; BGHSt 10, 333; OLG München NJW 1992, 2777; LG Ravensburg NZV 1993, 325 mit abl. Anm. *Körfer*; krit. auch *Hentschel*, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl. 2003, Rn 6; *Burmann* in: Janiszewski/Jagow/Burmann, StVO, 17. Aufl. 2002, Rn 7 jeweils zu § 69 StGB. Gleichfalls wird es als unerheblich angesehen, ob die Zusammenhangstat im öffentlichen Straßenverkehr begangen worden ist; vgl. *Molke* in: DAR 1999, 536 ff.

30 Vgl. BGHSt 22, 328 (329); BGH NSTz 2003, 658 (660); s. auch *Burmann* (Fn. 29), Rn 6; *Hentschel*, Straßenverkehrsrecht (Fn. 30), Rn 7 jeweils zu § 69.

31 In diesem Sinne auch die ganz überwiegende Ansicht im Schrifttum; vgl. *Burmann* (Fn. 29), Rn 6; *LK-Geppert*, Rn 40; *NK-Herzog*, Rn 12; *SK-Horn*, Rn 8; *S/S-Stree*, Rn 16 jeweils zu § 69; *Hentschel*, Trunkenheit (Fn. 19), Rn 591; *Lackner* in: *Lackner/Kühl*, StGB, 24. Aufl. 2001, § 44 Rn 3, § 69 Rn 3; s. auch den Anfragebeschluss des 4. Senats, JR 2004, 119 (122). Als weiterer Argumentationsansatz kommt (neben dem Abstellen auf das „Führen“ als Tatmittel) die Verneinung einer auch nur „potenziellen Verkehrsgefahr“ in Betracht.

32 Vgl. *Maiwald* NSTz 1984, 433 (434); *Roxin*, Strafrecht Allgemeiner Teil, 3. Aufl. 1997, § 10 Rn 133; *Wessels/Beulke*, Strafrecht Allgemeiner Teil, 33. Aufl. 2003, Rn 112; *Zieschang* Jura 1999, 561 (562).

auch dann angeordnet werden können, wenn die Konkretisierung der Zusammenhangstat nicht erfüllt ist³³? Dann bliebe zu klären, wo die „harten“, unübersteigbaren Grenzen der Zusammenhangstat verlaufen und inwieweit sie hinter der in § 44 Abs. 2 Nr. 2 des Entwurfs enthaltenen Umschreibung zurückbleiben.

Dass der geplante § 44 Abs. 2 StGB darüber hinaus keine Begrenzungen im Hinblick auf die verkehrstypischen Gefahren enthält, kann nicht als legislatorische Absage an die vom 4. Strafsenat im Rahmen des § 69 StGB angestrebten Änderungen gedeutet werden. Denn die Ausrichtung auf die Verkehrsgefahren folgt in § 69 StGB aus dem Maßregelcharakter der Fahrerlaubnisentziehung. In diesem Punkt unterscheiden sich die §§ 44 und 69 StGB aber gerade voneinander, so dass für den Gesetzgeber überhaupt keine Veranlassung bestand, diesen maßregelrelevanten Umstand bei der Neukonzeption des Fahrverbots zu berücksichtigen.

IV. Zur sog. „Indizwirkung“ (insbesondere) von Betäubungsmittelstraftaten

Ein weiteres Problem bildet die Frage nach der sog. Indizwirkung. Hierbei geht es um die Auffassung, dass bei schwerwiegenden Taten (insbesondere) des Betäubungsmittelstraftats, die unter Benutzung eines Kraftfahrzeuges begangen werden, die charakterliche Zuverlässigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen „in aller Regel verneint“ werden müsse; „nur unter ganz besonderen Umständen“ könne etwas anderes gelten³⁴. Dieser Indizwirkung komme umso größere Bedeutung zu, je gewichtiger der Tatvorwurf ist und je intensiver der Einsatz des Kraftfahrzeugs zur Tatdurchführung war. Die Konsequenzen einer solchen „Indizwirkung“ bestehen zum einen in einer Absenkung der an den Tatrichter gestellten Begründungsanforderungen³⁵, zum

33 Angesichts dieser Schwierigkeit lässt sich die Entwurfsfassung auch nicht mit dem Hinweis rechtfertigen, dass der jetzige § 44 StGB ebenfalls die Verhängung des Fahrverbots in Form einer Regelvorschrift vorsieht. Denn de lege lata richtet sich die Regel an der Verwirklichung bestimmter Tatbestände aus, während sie de lege ferenda eine definitionsähnliche Umschreibung zum Gegenstand hat und damit bezüglich der Auslegung der Zusammenhangstat die Frage nach der Gegenschlusswirkung aufwirft.

34 Vgl. (auch zum Folgenden) BGH NSTz 2003, 658 (660 m.w.N.). Vgl. allgemein zur Entziehung der Fahrerlaubnis bei der Verwendung von Kraftfahrzeugen zur Durchführung von Drogengeschäften BGH NSTz 1992, 586 f.; NSTz-RR 2000, 297 f.; BGHR, § 69 Abs. 1 – Entziehung 3 und 6; s. ferner *Tröndle/Fischer*, § 69 Rn 9b (m.w.N.) sowie eingehend *Geppert* NSTz 2003, 288 (289 f.); *Molkekin* ZfS 2002, 209 ff.

35 Umgekehrt hat der 4. Strafsenat des BGH eine Divergenzvorlage bezüglich der Auslegung des Merkmals der Zusammenhangstat durch tendenziell strengere Anforderungen an die tatrichterliche Begründung der Entziehung im Einzelfall vermieden; vgl. BGH NSTz-RR 2003, 74 (75) und 122; BGH NSTz 2003, 311; BGH DAR 2003, 181.

anderen in einer Erleichterung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO, da mit dem dringenden Tatverdacht bezüglich einer schweren Anlasstat regelmäßig zugleich die vom Gesetz geforderten „dringenden Gründe“ für die Annahme gegeben sind, dass die Fahrerlaubnis entzogen werden³⁶ wird.

Allerdings ist die auch innerhalb des BGH³⁷ umstrittene These von der „Indizwirkung“ durchgreifenden Bedenken ausgesetzt. Die Vorbehalte gründen darauf, dass § 69 Abs. 2 StGB eine Regelvermutung für die Ungeeignetheit nur bezüglich der dort aufgelisteten, eindeutig verkehrsbezogenen Straftaten vorsieht. Steht eine von § 69 Abs. 2 StGB nicht erfasste Tat in Rede, bedarf es für die Feststellung der charakterlichen Ungeeignetheit stets einer näheren Begründung aufgrund einer umfassenden Gesamtwürdigung³⁸. Die Anhänger der These von der Indizwirkung versuchen, den Vorwurf einer unzulässigen Erweiterung des § 69 Abs. 2 StGB durch den Hinweis zu entkräften, die Indizwirkung sei nicht einem Regelbeispiel im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB gleichzusetzen³⁹. Das bedeutet in der Sache aber allenfalls eine geringfügige Lockerung der Maßstäbe⁴⁰, da prinzipiell auch die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB beim Vorliegen „ganz besonderer Umstände“ ausnahmsweise entkräftet werden kann⁴¹. Damit läuft der Verteidigungsversuch darauf hinaus, die Drogendelikte zwar nicht *als* Fälle der Regelvermutung, aber doch weitgehend *wie* die in § 69 Abs. 2 StGB genannten Taten zu behandeln, sodass der Einwand einer unzulässigen Erweiterung der Regelvermutung zumindest in abgeschwächter Form fortbesteht.

Dieses systematische Argument wird durch einen teleologischen Aspekt zusätzlich verstärkt: Allgemeine Kriminalität indiziert nur eine allgemeine charakterliche Unzuverlässigkeit⁴². Für die Entziehung der Fahrerlaubnis verlangt § 69 Abs. 1 StGB demgegenüber explizit die Ungeeignetheit „zum Führen von Kraftfahrzeugen“. Die Regelfälle des § 69 Abs. 2 StGB verkörpern angesichts ihres unmittelbaren Bezuges zum Straßenverkehr einschlägige Erfahrungs-

36 Vgl. *Meyer-Goßner*, StPO, 46. Aufl. 2003, § 111a Rn 2.

37 BGH, NStZ-RR 2003, 74; BGHR, StGB § 69 Abs. 1 – Entziehung 6; BGH NStZ 2004, 86 (87). Vgl. ferner zur neueren Judikatur des 4. Strafsenats zu § 69 StGB die bei *Tepperwien* DAR 2003, 289 (292 ff.) mitgeteilten Entscheidungen.

38 Vgl. außer den in der vorigen Fn. angegebenen Nachweisen BGH DAR 2003, 181 sowie OLG Düsseldorf StV 2002, 261 f. mit Anm. *Stange*.

39 BGH (3. StS), NStZ-RR 1997, 197 f.; *Tröndle/Fischer*, § 69 Rn 9b.

40 Vgl. *Tröndle/Fischer*, § 69 Rn 10.

41 Vgl. *Burmann* (Fn. 29), Rn 14 ff.; LK-Geppert, Rn 87 ff.; S/S-*Stree*, Rn 40 ff. jeweils zu § 69; *Hentschel*, Trunkenheit (Fn. 19), Rn 630 ff.

42 Vgl. zur geringen Begrenzungswirkung der charakterlichen Ungeeignetheit *Kulemeier* NZV 1993, 212 (214); s. auch *Cramer*, GS H. Schröder, 1978, S. 533 (537) und NK-*Herzog*, § 69 Rn 18 ff.

sätze⁴³, die im Bereich der allgemeinen Kriminalität auch nach Ansicht des Gesetzgebers offensichtlich fehlen. Daher bedarf hier die verkehrsspezifische Ungeeignetheit einer einzelfallbezogenen Fundierung. Das gilt naturgemäß umso mehr, je weiter man das Merkmal des „Zusammenhanges“ interpretiert. Denn je geringer der hierdurch vermittelte Bezug zum Straßenverkehr beschaffen ist, umso eingehender muss die Begründung dafür sein, dass und warum der Täter gerade zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist⁴⁴.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass hinter beiden Fragen – also der Auslegung der Zusammenhangstat und der Indizwirkung – das gleiche allgemeine Grundproblem steht. Es ist dies der Widerstreit zwischen kriminalpolitisch und pragmatisch motivierter Flexibilität einerseits und dogmatischer Strenge andererseits. Der Vorstoß des 4. Strafsenats zielt darauf ab, der Entziehung der Fahrerlaubnis schärfere Konturen zu verleihen, als dies in der bisherigen höchstrichterlichen Rechtsprechung der Fall war. Dieses Bemühen um eine deutliche Ausrichtung am Aspekt der Verkehrsgefährlichkeit verdient m.E. uneingeschränkte Zustimmung. Daher ist es zu begrüßen, dass auch die übrigen Strafsenate des BGH⁴⁵ inzwischen ihre grundsätzliche Bereitschaft signalisiert haben, auf den neuen Restriktionskurs einzuschwenken.

V. Nachtrag: Forderungen de lege ferenda?

In Übereinstimmung mit den hier vorgetragenen Überlegungen hat der Arbeitskreis IV des Verkehrsgerichtstages 2004 die Auffassung vertreten, dass die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) nach geltendem Recht den Schutz der Verkehrssicherheit bezwecke und die Bekämpfung der allgemeinen Kriminalität einen (die Auslegung dieser Vorschrift nicht leitenden) Schutzreflex darstelle. Hiermit verbindet sich die Aussage des Arbeitskreises, dass der Strafrichter bei sog. Zusammenhangstaten die Fahrerlaubnis nur dann entziehen könne, wenn sich aus der Tat ergebe, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen charakterlich ungeeignet sei, weil er bereit ist, seine kriminellen Interessen über die im Verkehr erforderliche Sorgfalt und Rücksichtnahme zu stellen. Darüber hinaus empfiehlt der Arbeitskreis dem Gesetzgeber die Prüfung, ob dem Strafrichter „bei schwerwiegenden Straftaten der allgemeinen Kriminalität, die unter Missbrauch der Fahrerlaubnis begangen werden, die Entziehung der Fahrerlaubnis ermöglicht werden kann“⁴⁶.

43 Vgl. *Bandemer* NZV 1988, 172 ff.; *Lackner* (Fn. 31), Rn 7; *Tröndle/Fischer*, Rn 10 jeweils zu § 69.

44 So zutreffend *SK-Horn*, § 69 Rn 8; s. auch *LK-Geppert*, § 69 Rn 105; ders., NSTZ 2003, 288 (290).

45 Vgl. BGH (2. StS) NSTZ 2004, 144 ff. und (5. StS) 148.

46 Empfehlung 2 des Arbeitskreises IV.

Ein solcher „Prüfauftrag“ ist recht unverbindlich; darüber hinaus verdient aber der angesprochene rechtspolitische Vorschlag auch in der Sache keinen Beifall. Denn die in der Empfehlung nur grob umrissene Gesetzesänderung begegnet sowohl unter systematischen Aspekten als auch im Hinblick auf die Bestimmtheitsanforderungen erheblichen Bedenken. So wäre zunächst zu klären, ob die neu zu schaffende Möglichkeit der Fahrerlaubnisentziehung als Maßregel der Besserung und Sicherung oder als (Haupt- oder Neben-)Strafe ausgestaltet werden sollte. Das Nebeneinander zweier auf dieselbe Rechtsfolge gerichteter *Maßregeln*, die eine Fahrerlaubnisentziehung einmal mit, einmal ohne verkehrsbezogene Gefahr eröffnen würde, müsste dogmatisch ungereimt anmuten. Die Einführung der Entziehung der Fahrerlaubnis als *Strafe* hat aber derzeit keine ernsthafte Realisierungschance, wenn man bedenkt, dass im Zuge des Gesetzentwurfs zur Reform des Sanktionenrechts eine Ausdehnung der Höchstdauer des (weniger einschneidenden) Fahrverbots über sechs Monate hinaus ausdrücklich verworfen wurde⁴⁷. Zudem ist unklar, wie die Voraussetzungen einer derartigen Strafe hinreichend präzise umschrieben werden können. Der Begriff des „Missbrauchs“ der Fahrerlaubnis ist allzu farblos, wird doch der Gebrauch eines Fahrzeugs zur Begehung von (insbesondere schweren vorsätzlichen) Straftaten regelmäßig als ein solcher Missbrauch angesehen werden können, wenn man auf eine verkehrstypische Gefahrenlage verzichtet und sich mit einer allgemeinen charakterlichen Unzuverlässigkeit begnügt. Die Verfechter der gesetzgeberischen Extension werden in den von ihnen angeführten Fällen (z.B. schwere Sexualstraftaten, Raubtaten etc.) eine wiederholte Tatbegehung wohl nicht abwarten wollen. Damit ruht die Grenzziehung ausschließlich auf dem Merkmal der „schwerwiegenden“ Straftat. Doch was ist damit gemeint? Soll es auf eine enumerative Aufzählung abstrakter Delikte ankommen oder ist auf ein konkret zu verhängendes Strafmaß als Schwerekriterium abzustellen? Die Flucht in eine Regelvorschrift wäre keine akzeptable Lösung, solange (anders als bei § 69 Abs. 2 StGB) nicht erkennbar wäre, auf welchen Leitpunkt hin die Auslegung dieser Norm ausgerichtet sein sollte.

Angesichts dieser Bedenken und Schwierigkeiten ist umgekehrt zu fragen, ob ein unabweisbares kriminalpolitisches Bedürfnis für die propagierte Erweiterung besteht. Eine anderweitig nicht zu schließende „Gerechtigkeitslücke“ ist nicht zu erkennen. Soweit eine mehrjährige Freiheitsstrafe verhängt wird, mag man bezweifeln, ob es eines zusätzlichen (die Resozialisierungsbemühungen mit Blick auf die Wiedereingliederung in das Arbeitsleben viel-

47 S. oben Fn. 11, S. 50.

fach stark beeinträchtigenden) Verlusts der Fahrerlaubnis tatsächlich bedarf. Hiervon abgesehen bleibt auch ohne Gesetzesänderung eine Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde wegen einer (vielleicht aus komplexen Sachverhalten resultierenden) charakterlichen Ungeeignetheit möglich. Der hiergegen vorgetragene praxisbezogene Einwand, die Verwaltungsbehörden würden sich in Zurückhaltung üben, wenn die Strafgerichte von einer Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen haben, schlägt nicht durch. Er könnte nur dort Gewicht haben, wo auch dem Strafrichter die Fahrerlaubnisentziehung zur Verfügung gestanden hätte. Beispielhaft: Fährt jemand (mehrfach) in stark betrunkenem Zustand mit dem Fahrrad, so muss die Verwaltungsbehörde über eine Entziehung der Fahrerlaubnis befinden⁴⁸. Hierbei kann sie sich nicht daran orientieren, dass das Strafgericht dem Betroffenen die Fahrerlaubnis belassen hat; denn mangels eines Zusammenhangs zwischen der Tat und dem „Führen eines Kraftfahrzeugs“ kam die Verhängung einer solchen Maßregel für den Strafrichter von vornherein nicht in Betracht. Ähnlich (wenngleich zugegebenermaßen nicht ebenso evident) verhält es sich, wenn sich die Linie des 4. Strafsenats durchsetzt und das Strafgericht im Einzelfall von der Entziehung der Fahrerlaubnis mit der Begründung absieht, die abgeurteilte Tat weise nicht den erforderlichen Bezug zu den Gefahren des Straßenverkehrs auf. Dann ist klargestellt, dass die Entscheidung über eine charakterliche Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der Verwaltungsbehörde fällt. Die generelle Besorgnis, die Verwaltungsbehörde werde sich dieser Aufgabe entziehen, ist kein hinreichender Grund, einer dogmatisch gewagten Erweiterung des strafrechtlichen Sanktionensystems das Wort zu reden.

48 Vgl. LK-Geppert, § 69 Rn 23 (m.w.N.).

Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter – Fahrerlaubnisrecht: Schnittstellen zwischen Verwaltungs- und Strafrecht –

Dr. Michael Burmann, Rechtsanwalt, Erfurt

I. Entziehung der Fahrerlaubnis bei Taten allgemeiner Kriminalität

Das Fahrerlaubnisrecht stellt verkehrsbezogenes Gefahrenabwehrrecht dar¹. Die Sicherung der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrern obliegt nach den gesetzlichen Regelungen sowohl der Verwaltungsbehörde als auch den Strafgerichten. Während die Strafgerichte die Kompetenz zur Entziehung der Fahrerlaubnis mit dem Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19.12.1952 in Form des § 42 m StGB a.F. und im zweiten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 26.11.1964 erhielten, besteht die heute im StVG bzw. in der FeV normierte Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde schon länger. Sie geht zurück auf das KFG vom 03.05.1909. Dabei stellt die FeV zum Teil die Umsetzung der zweiten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft über den Führerschein vom 29.07.1991 dar.

Wenn der Gesetzgeber die verkehrsbezogene Gefahrenabwehr einerseits den Strafgerichten, andererseits der Exekutive überträgt, ist es zwingend geboten, die Praxis der beiden Bereiche aufeinander abzustimmen, um nicht zu divergierenden Ergebnissen zu gelangen. Dem StVG lässt sich dabei durch § 3 StVG die Wertung entnehmen, dass in weiten Bereichen die strafgerichtliche Entscheidung durch die Verwaltungsbehörde zu akzeptieren ist.

Falls sich die durch die neuere Rechtsprechung des 4.² und des 2.³ Strafsenats des BGH abzeichnende Änderung der Rechtsprechung zu § 69 StGB durchsetzen sollte, erhebt sich die Frage, ob die faktische Rücknahme der Entziehungskompetenz der Strafgerichte nicht notwendigerweise eine weitere Entziehungskompetenz der Verwaltungsbehörde erfordert. Für die Klärung dieser Frage ist es primär erforderlich, sich Gewissheit über die bestehende Reichweite der Kompetenz der Verwaltungsbehörde zu verschaffen, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Damit im Zusammenhang steht die Frage nach dem Umfang der Bindungswirkung strafgerichtlicher Urteile und ob eine Ausdehnung der Entziehungsmöglichkeit durch die Verwaltungsbehörde verfassungsrechtlich überhaupt möglich ist.

1 BVerfGE 40, 371, 380; vgl. auch *Gehrmann* in *Berz/Burmann*, Handbuch des Straßenverkehrs rechts, Kap. 18 b, Rn. 2.

2 NZV 2003, 199; Beschluss vom 16.09.2003 – 4 StR 85/03.

3 Urteil vom 26.09.2003 – 2 StR 161/03.

a) Die Reichweite der Entziehungskompetenz bei Straftaten

Gesetzlich geregelt sind die Voraussetzungen der Fahrerlaubnisentziehung durch die Verwaltungsbehörde in § 3 Abs. 1 StVG. Danach hat die Verwaltungsbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich jemand als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen herausstellt. Konkretisiert wird diese Regelung durch die Bestimmungen des § 46 Abs. 1, 4 FeV. Ungeeignetheit kann insbesondere bei Eintritt körperlicher oder geistlicher Mängel oder bei erheblichen oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften gegeben sein. Generell kann man sagen, dass sich die Nichteignung bzw. Nichtbefähigung aus den gleichen Mängeln ergeben kann, die im Rahmen des § 2 StVG zur Versagung der Fahrerlaubnis führen können⁴. Aus § 46 Abs. 3 FeV folgt dabei, dass die Vorschriften für die Erteilung der Fahrerlaubnis auf den Entzug entsprechend anzuwenden sind. In diesem Zusammenhang ist insbesondere § 11 Abs. 3 FeV von Interesse. Danach kann die Beibringung eines medizinisch psychologischen Gutachtens zum Zwecke der Klärung von Eignungszweifeln verlangt werden, wenn Straftaten begangen worden sind, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen oder bei denen Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen. Aus dieser Vorschrift ergibt sich, dass die Begehung von Straftaten regelmäßig die Verwaltungsbehörden nicht ermächtigt, ohne weiteres die Fahrerlaubnis zu entziehen. Vielmehr muss zuvor eine medizinische psychologische Begutachtung erfolgen.

Erhebliche oder wiederholte Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften spielen im Entziehungsverfahren nur eine eingeschränkte Rolle. Häufig ist hier bereits eine Entscheidung der Strafgerichte vorausgegangen, an die die Verwaltungsbehörde grundsätzlich gemäß § 3 StVG gebunden ist. Allerdings soll auch aus einer größeren Zahl von im Einzelnen leichteren Verstößen charakterliche Unzuverlässigkeit folgen können⁵. Vor dem Hintergrund der neueren Rechtsprechung des BGH interessiert natürlich primär die Frage, wann die Verwaltungsbehörde bei Vorliegen allgemeiner Straftaten eingreifen kann. Die Begutachtungs-Leitlinien sehen unter Ziffer 3.14 die Fähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen bei solchen Fahrerlaubnisbewerbern und Inhabern nicht als gegeben an, deren Straftaten auf ein hohes Aggressionspotenzial schließen lassen.

Dies soll bei der Neigung zu planvoller, bedenkenloser Durchsetzung eigener Anliegen ohne Rücksicht auf berechnete Interessen anderer oder bei

⁴ Jagow in Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 18. Auflage, § 3 StVG, Rn. 2.
⁵ BVerwG VRS 54, 234; OVG Lüneburg NJW 2000, 685 m.A.

einer Bereitschaft zu ausgeprägt impulsiven Verhalten wie Raub, schwerer oder gefährlicher Körperverletzung oder Vergewaltigung der Fall sein. Voraussetzung ist aber weiter, dass bei diesen Taten Verhaltensmuster erkennbar werden, die sich auch für die Verkehrssicherheit gefährdend auswirken können⁶. Bode/Winkler führen insoweit aus: „Wer rücksichtslos seine eigenen Interessen durchsetzt, seine Effekte nicht beherrschen kann und unkontrolliert impulsiv die Rechte Anderer verletzt, lässt erwarten – wie entsprechende Untersuchungen gezeigt haben – dass er auch im motorisierten Straßenverkehr nicht in der Lage sein wird, sich sozial angemessen, rücksichtsvoll und risikoarm zu verhalten.“ „.... Die den allgemein-rechtlichen Straftaten zugrundeliegenden Persönlichkeitseigenarten sind vielfach bereits generalisierte Fehleinstellungen oder Persönlichkeitsstörungen, die eine soziale Einordnung verhindern. Deshalb sind vielfach Personen, die gehäuft durch allgemein-rechtliche Straftaten auffällig geworden sind, auch wegen Alkoholdelikten, z.B. Fahren unter Alkoholeinfluss, vorbestraft.“⁷

Die neuere verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung lässt jedoch bei der Annahme von Eignungsmängeln im Zusammenhang mit allgemeinen Straftaten deutlich Zurückhaltung erkennen. Im Hinblick auf derartige Straftaten heißt es beispielsweise im Beschluss des OLG Koblenz vom 16.03.1994⁸: „Auch solche Straftaten können unter besonderen Voraussetzungen im Einzelfall auch Bedeutung für Zweifel an der charakterlichen Eignung zum Führen eines Kfz erlangen. Dies bedarf aber jeweils einer besonderen Herleitung. Es muss aufgezeigt werden, inwieweit sich aus der Straftat Anhaltspunkte dafür ergeben, dass der Betreffende sich auch im Straßenverkehr nicht ordnungsgemäß verhalten wird. Dafür reicht es nach der Auffassung des Senats nicht aus, dass ein Pkw als Mittel zur Straftat benutzt worden ist.“ Der Senat weist dann weiter darauf hin, dass in dem von ihm zu beurteilenden Fall keinerlei Anhaltspunkte dafür vorlagen, dass der Antragsteller bei den Diebesfahrten zur Durchsetzung seiner kriminellen *Absichten* rücksichtslos gefahren bzw. sich über Verkehrsvorschriften hinweg gesetzt habe. Im Urteil vom 11.04.2000⁹ formuliert das OVG Koblenz dann wie folgt: „Die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis scheidet schließlich auch nicht deswegen, weil der Kläger wiederholt gegen Strafgesetze verstoßen hat. Die *diesbezügliche* Vorschrift des § 11 Abs. 1 S. 3 FeV erfasst zwar nicht ausschließlich Verkehrsstraftaten, sondern auch allgemeine Straftaten, diese jedoch nur dann, wenn sich aus ihnen Anhaltspunkte dafür ergeben, der Betreffende werde sich im Straßen-

⁶ Vgl. *Gehrmann* in *Berz/Burmann*, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Kap. 17 E, Rn 1.

⁷ Fahrerlaubnis, 4. Auflage, Kap. 3, Rn. 256.

⁸ NJW 1994, 2437.

⁹ ZfS 2000, 320.

verkehr nicht ordnungsgemäß verhalten. § 11 Abs. 1 S. 3 FeV eröffnet keine weiteren Sanktionsmöglichkeiten für Straftäter, sondern beinhaltet eine ordnungsrechtliche Regelung, um Gefahren für die Allgemeinheit zu verhindern, die sich durch die Teilnahme von ungeeigneten Kraftfahrern im Straßenverkehr ergeben.“ Es heißt dann weiter: „Sollen *Nichtverkehrsstraftaten* den Eignungsausschluss begründen, so ist deshalb im Einzelnen aufzuzeigen und feststellen, worin das charakterliche Defizit besteht, aus dem Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs folgen können.“ Hieraus wird deutlich, dass keinesfalls bei Vorliegen der oben genannten Allgemeinen Straftaten umstandslos eine medizinisch- psychologische Begutachtung angeordnet werden kann. Auch hierfür ist Voraussetzung, dass aus der begangenen Tat konkrete Anhaltspunkte sich ergeben, die auf Eignungszweifel für eine Teilnahme am Straßenverkehr hinweisen¹⁰.

Ansonsten müsste man annehmen, dass regelmäßig bei Begehung eines Raubes, einer Vergewaltigung oder einer Körperverletzung eine MPU anzuordnen wäre. Eine derartige Auffassung dürfte jedoch im Hinblick auf die Schwere des Eingriffs einer MPU in das allgemeine Persönlichkeitsrecht unverhältnismäßig sein¹¹.

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen allgemeine Straftaten als Indizien für schwerwiegende Fahreignungsmängel geltend können, *ist* bislang nicht hinreichend geklärt. Veröffentlichte Entscheidungen zur Frage, wann bei einer Tat mit hohem Aggressionspotenzial Verhaltensmuster deutlich werden, die sich negativ auf die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auswirken, liegen – soweit ersichtlich – nicht vor. Bode/Winkler weisen daher ausdrücklich auf die Erforderlichkeit weiterführender Untersuchungen zu dieser Frage hin¹².

b) Der Vorrang des Strafverfahrens vor dem verwaltungsgerichtlichen Entziehungsverfahren.

Um widersprechende Entscheidungen zu vermeiden, hat der Gesetzgeber durch die Vorschriften des § 3 Abs. 3 und 4 StVG den Vorrang des Strafverfahrens vor dem Verwaltungsverfahren angeordnet. § 3 Abs. 3 StVG verbietet dabei die Verwertung eines Sachverhalts durch die Verwaltungsbehörde, solange dieser Gegenstand eines Strafverfahrens ist, in dem eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt¹³. Anhängig ist das

10 *Hentschel*, Straßenverkehrsrecht, 37. Auflage, § 2 StVG, Rn.15.

11 Vgl. BVerfGE 89,69 = NZV 1993, 413.

12 A.a.O. (Fn. 2), Kap. 7, Rn. 108.

13 *Hentschel*, § 3 StVG, Rn. 16; OLG Lüneburg ZfS 1996, 198.

Strafverfahren dabei bereits mit der Einleitung des Ermittlungsverfahrens durch die Polizei. Die Anhängigkeit dauert bis zur Einstellung des Verfahrens bzw. bis zur Rechtskraft der ergehenden Entscheidung. Dabei erstreckt sich das Strafverfahren auf den gesamten geschichtlichen Vorgang im Sinne des § 264 StPO, der im Strafverfahren untersucht werden soll.

Die Bindungswirkung besteht darin, dass die Verwaltungsbehörde den Sachverhalt des laufenden Strafverfahrens in einem Entziehungsverfahren generell nicht berücksichtigen darf. Dies gilt auch für Maßnahmen nach § 46 Abs. 3 FeV¹⁴, also beispielsweise die Anordnung einer MPU oder die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens.

Ist ein Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfahren abgeschlossen, so kann die Verwaltungsbehörde im Entziehungsverfahren nicht zum Nachteil des Fahrerlaubnisinhabers von der *strafrichterlichen Entscheidung* abweichen. Die Bindung besteht dabei an die Feststellungen des Strafrichters zum Sachverhalt, an die Beurteilungen der Schuldfrage sowie an die Beurteilung der Eignung. Eine strafrichterliche Entscheidung im Sinne des § 3 Abs. 4 StVG sind auch der Strafbefehl und die gerichtliche Entscheidung, durch welche die Eröffnung des Hauptverfahrens oder der Erlass eines Strafbefehls abgelehnt wird. Auch Bußgeldentscheidungen, die sich auf die Feststellung des Sachverhalts und der Beurteilung der Schuldfrage beziehen, unterfallen der Bindungswirkung des § 3 Abs. 4 StVG. Für die Bindungswirkung ist es unerheblich, ob das Urteil richtig oder falsch ist. Auch rechtswidrige Urteile entfalten Bindungswirkung¹⁵. Hat das Strafgericht in seinem Urteil eine Entziehung oder Sperre abgelehnt, tritt eine Bindungswirkung für die Verwaltungsbehörde jedoch nur ein, wenn sich aus dem Urteil oder Strafbefehl ergibt, weshalb die Fahrerlaubnisentziehung bzw. Sperre nicht angeordnet wurde. Ist dies nicht der Fall oder bestehen insoweit Unklarheiten, so tritt eine Bindungswirkung nicht ein. Dies gilt insbesondere, wenn eine Entziehung der Fahrerlaubnis mit dem Argument abgelehnt wird, es könne im Hinblick auf den Zeitablauf nicht festgestellt werden, dass der Angeklagte auch weiterhin ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sei¹⁶. Eine Bindungswirkung entfällt auch dann, wenn sich aus den Urteilsgründen ergibt, dass das Gericht eine an sich gebotene Eignungsprüfung unterlassen hat¹⁷.

14 BVerwG NJW 1989, 116; vgl. *Jagow* in Janiszewski/Jagow/Burmann, § 3 StVG, Rn 10.

15 Vgl. VG Frankfurt NZV 1991, 207; *Jagow* in Janiszewski/Jagow/Burmann, § 3 StVG, Rn. 12.

16 BVerwG NJW 1989, 116 = NZV 1988, 238; NJW 1989, 1622 = NZV 1989, 125.

17 BVerwG NZV 1996, 84.

Weitere Voraussetzung für eine Bindungswirkung des strafrechtlichen Urteils ist, dass der abzuurteilende Sachverhalt identisch ist¹⁸. Übersieht beispielsweise das Strafgericht wesentliche Umstände, wie eine einschlägige Vorverurteilung¹⁹, so beruht die Eignungsbeurteilung des Strafgerichts auf einer unvollständigen Tatsachengrundlage. Eine Bindungswirkung ist dann nicht gegeben.

Deshalb führt die Änderung der Rechtsprechung zu § 69 StGB, wie sie vom 2. und vom 4. Senat des Bundesgerichtshofs ins Auge gefasst ist, auch nicht dazu, dass die Verwaltungsbehörde in Ihrer Prüfungskompetenz eingeschränkt ist. Vielmehr kann sie in den Fällen, in denen die abgeurteilte Straftat, die dem Strafrichter allein für die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht ausreichte, diese als Anlass für die Entziehung der Fahrerlaubnis heranziehen, wenn sie sich auf weitere außerhalb des abgeurteilten Sachverhalts liegende Entziehungsgründe stützen kann²⁰. Lehnt das Strafgericht zum Beispiel die Entziehung der Fahrerlaubnis mit der Begründung ab, bei dem abzuurteilenden BtM-Transport sei nicht ersichtlich geworden, dass der Täter den Transport in einer Weise durchgeführt habe, die eine Gefährdung der Verkehrssicherheit befürchten lasse, so kann die Verwaltungsbehörde diese Tat im Rahmen einer umfassenden Beurteilung durchaus mitberücksichtigen. Dies könnte zum Beispiel der Fall sein, wenn der Täter in der Vergangenheit wegen Verstoßes gegen § 316 StGB verurteilt worden sein sollte, wenn Anhaltspunkte für Rauschgiftkonsum bestehen oder wenn im größeren Maße verkehrsrechtliche Ordnungswidrigkeiten vorliegen, die vom Strafgericht nicht gewürdigt werden. Voraussetzung für eine Entziehung ist immer, dass aussagekräftige Fakten aufgeführt werden, die die Ungeeignetheit begründen. Die Ungeeignetheit im Sinne des § 3 StVG muss sich aus erwiesenen Tatsachen ergeben²¹, ein bloßer Eignungszweifel genügt nicht²². Der Eignungszweifel kann allerdings die Beibringung eines Gutachtens gemäß §§ 11, 46 Abs. 3 FeV rechtfertigen²³.

c) Grenzen der präventivrechtlichen Befugnisse der Verwaltungsbehörde

Spricht bereits der vorstehende Befund dafür, dass nicht damit zu rechnen ist, ungeeignete Kraftfahrer könnten aufgrund der Änderung der Rechtsprechung

18 Vgl. dazu ausführlich *Gehrmann* in *Berz/Burmann*, Kap. 18 F, Rn. 8 ff.

19 BVerwG NZV 1988, 37.

20 BVerwG NZV 1988, 37, 39; 1989, 125; 1996, 292; *Hentschel*, § 3 StVG, Rn. 29; *Jagow* in *Janiszewski/Jagow/Burmann*, § 3 StVG, Rn. 14.

21 VGH München NZV 1991, 287.

22 VGH Mannheim NZV 1992, 88; VGH München NZV 1999, 183; *Jagow* in *Janiszewski/Jagow/Burmann*, § 3 StVG, Rn. 3 m.w.N.

23 *Jagow* a.a.O.

des Bundesgerichtshofes am Straßenverkehr teilnehmen, so verbietet sich eine Ausdehnung der Entziehungskompetenz der Verwaltungsbehörde auch aus verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten. Das Bundesverfassungsgericht hat erst unlängst in seinen Entscheidungen zur Entziehung einer Fahrerlaubnis wegen verweigerten Drogenscreenings bei Haschischbesitz Leitlinien für die präventiven Eingriffsvoraussetzungen des Staates aufgestellt. Danach ist eine Fahrerlaubnisentziehung zulässig, wenn hinreichender Anlass zu der Annahme besteht, dass aus einer aktiven Teilnahme des Kraftfahrers am öffentlichen Straßenverkehr eine Gefahr für dessen Sicherheit resultiert. Dabei muss das Sicherheitsrisiko deutlich über demjenigen liegen, das allgemein mit der Zulassung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr verbunden ist²⁴. Im Hinblick auf die Überprüfung, ob die Voraussetzungen für den Fortbestand der Fahrerlaubnis gegeben sind, verlangt das Bundesverfassungsgericht ausdrücklich das Vorliegen eines hinreichenden Verdachts fehlender Fahreignung. Es heißt dann: „Die gesetzlichen Anforderungen an die Art und Intensität des Verdachts, der solche Folgen auslösen kann, müssen allgemein und ihre Rechtsanwendung muss im Einzelfall dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gerecht werden. Die Beschränkungen sind nur angemessen, wenn die Behörde im Zuge der Ausübung der gesetzlichen Ermächtigung zur Fahreignungsüberprüfung hinreichend konkrete Verdachtsmomente feststellt, die einen Eignungsmangel als nahliegend erscheinen lassen.“ Vor diesem Hintergrund dürfte es ausgeschlossen sein, ein Fahrerlaubnisentziehungsverfahren mit dem Argument durchzuführen, der Betroffene habe durch die Begehung einer Straftat im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges gezeigt, dass er die Fahrerlaubnis missbrauche²⁵. Erforderlich wird immer sein, dass konkrete Anhaltspunkte bestehen, die Verkehrssicherheit sei durch das Führen von Kraftfahrzeugen durch die betroffene Person gefährdet²⁶.

II. Beschränkung der Entziehung der Fahrerlaubnis auf bestimmte Arten von Fahrzeugen

Eine weitere Schnittstelle zwischen Strafrecht und Verwaltungsrecht bildet die Problematik, inwieweit bei der Entziehung der Fahrerlaubnis eine Ausnahme für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 69 a Abs. 2

24 BVerfG NZV 2002, 422, 425.

25 Auf den Missbrauch der Fahrerlaubnis stellt der 1. Senat im Beschluss vom 14.05.2003 – 1 StR 113/03 – zur Begründung seiner Auffassung ab, wonach „verkehrs Fremde“ Taten Indizcharakter für das Fehlen der Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr mittels eines Kraftfahrzeuges hätten.

26 Vgl. auch Jagow in Janiszewski/Jagow/Burmann, §§ 3b StVG, Rn. 4a, b.

StGB vorgenommen werden kann. Derartige Ausnahmen werden gerade von Personen häufig beantragt und zum Teil auch zugebilligt, die beruflich auf das Fahren von Arbeitsfahrzeugen angewiesen sind²⁷. Durch die im Urteil ausgesprochene Fahrerlaubnisentziehung wird nun die Fahrerlaubnis im Ganzen erfasst²⁸. Eine beschränkte Entziehung ist unzulässig²⁹. § 69 a Abs.2 StGB ermöglicht es dem Gericht daher nur, der Verwaltungsbehörde die Erteilung einer „Ausnahmefahrerlaubnis“ zu gestatten. Erst nach der Erteilung einer derartigen Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde darf der Kraftfahrer wieder am Straßenverkehr teilnehmen³⁰. Gemäß § 9 FeV setzt die Erteilung einer Fahrerlaubnis für die Klassen C, C 1, D und D 1 voraus, dass der Antragsteller im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse B ist oder die Voraussetzungen für deren Erteilung erfüllt. Die Fahrerlaubnis der Klasse D erfasst lediglich Kraftfahrzeuge bis 3,5 t, so dass der „Pkw-Führerschein“ zwingende Voraussetzung nach § 9 FeV für die Erteilung des „Lkw-Führerscheins“ bzw. „Bus-Führerscheins“ ist³¹. Meines Erachtens muss das Gericht diese gesetzgeberische Wertung beachten. Allerdings wird dies zum Teil auch anders gesehen³². Es wird darauf verwiesen, dass eine derartige Auslegung des § 69 a Abs. 2 StGB die ausdrücklich geschaffene Möglichkeit, Ausnahmen von der Sperre zu erteilen, ins Leere laufen lasse. Deshalb müsse die Verwaltungsbehörde, wenn die übrigen Voraussetzungen des § 9 FeV vorliegen, die Fahrerlaubnis bezüglich der vorbehaltenen Ausnahmen erteilen. So zutreffend dieser Einwand im Hinblick auf § 69 a Abs. 2 StGB ist, so ist er dennoch nicht geeignet, die gewünschte Auslegung zu rechtfertigen. § 9 FeV stellt nicht nur eine schlichte Verordnung des deutschen Gesetzgebers dar, vielmehr wurde durch § 9 FeV Art. 5.1 der 2. Richtlinie des Rats der Europäischen Gemeinschaften über den Führerschein vom 29.07.1991 umgesetzt³³.

Wenn der nationale Gesetzgeber aber verpflichtet ist, EG-Richtlinien in nationales Recht zu transformieren, so muss auch bei der Auslegung bereits bestehender Normen auf diese Verpflichtung Rücksicht genommen werden. Es ist auch allgemein anerkannt, dass im Falle einer Kollision von nationalem Strafrecht und EG-Recht eine Verpflichtung zur europarechtskonformen Auslegung besteht³⁴. Selbst wenn Richtlinien noch nicht in nationales Recht umgesetzt worden sind, besteht nach ständiger Rechtsprechung die Ver-

27 Vgl. *Hentschel*, § 69 a StGB, Rn. 6; *Burmann* in Janiszewski/Jagow/Burmann, § 69 a StGB, Rn. 5. 28 *Hentschel*, § 69 StGB, Rn. 24.

29 BGH NJW 1983, 1774; VG München NZV 2000, 271.

30 OLG Hamm NJW 1971, 1193; *Gebhardt*, Das verkehrsrechtliche Mandat, 4. Auflage, § 46, Rn. 7.

31 *Dencker* DAR 2003, 54.

32 *Hentschel*, § 9 FeV, Rn. 2.

33 *Hentschel*, § 9 FeV, Rn. 1.

34 Vgl. *Schönke/Schröder/Eser*, Strafgesetzbuch, 27. Auflage, vor § 1 Rn. 26.

pflichtung der nationalen Gerichte, die Auslegung des nationalen Rechts soweit wie möglich am Wortlaut und Zweck der Richtlinie auszurichten, um das mit der Richtlinie verfolgte Ziel zu erreichen³⁵. Daher kann die Frage unbeantwortet bleiben, ob die vom Strafgericht vorgenommene oder verfügte Ausnahme von der Sperrfrist eine strafrichterliche Eignungsbeurteilung darstellt, welche für die Verwaltungsbehörde Bindungswirkung entfaltet³⁶.

III. Sperrfristbemessung durch das Strafgericht

Berührungspunkte zwischen Verwaltungsrecht und Strafrecht ergeben sich auch bei der Sperrfristbemessung. Maßgebend für die Sperrfristbemessung im Sinne des § 69 a StGB ist die durch die Schwere der Tat unter Berücksichtigung der Täterpersönlichkeit anzunehmende Dauer der Nichteignung³⁷. Von Bedeutung sind insbesondere verkehrsrechtliche Vorstrafen³⁸. Die Schwere der Schuld oder sonstige Strafzumessungsgründe können nur herangezogen werden, wenn sie Hinweise auf die charakterliche Ungeeignetheit geben³⁹. Generalpräventive Gründe gehören nicht dazu⁴⁰. Der Richter muss sich bei der Prognose hinsichtlich der Ungeeignetheit grundsätzlich fragen, wie intensiv der Umstand, die Fahrerlaubnis nicht zu besitzen, auf den Täter läuternd einwirkt⁴¹. Daher liegt die Annahme nahe, wirtschaftliche Nachteile der Entziehung könnten sich dahin auswirken, dass die Geeignetheit schneller wiederhergestellt wird⁴². Es liegt auf der Hand, dass derjenige, der beruflich auf die Fahrerlaubnis angewiesen ist, ihren Verlust als einschneidend erlebt. Vor diesem Hintergrund ist auch eine schematische Orientierung der Länge der Sperrfrist an der Höhe der BAK unzulässig⁴³.

Für die Verwaltungsbehörde hat die Anordnung einer Sperrfrist die Konsequenz, dass sie vor Ablauf der Frist keine neue Fahrerlaubnis erteilen darf. Nach Ende der Frist ist die Verwaltungsbehörde dagegen berechtigt und verpflichtet, in eigener Kompetenz zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die

35 Vgl. EuGH NJW 2000, 2571; *Heinrichs* NJW 1995, 153, 154.

36 Verneinend: VG Berlin NZV 2001, 139 (danach erstreckt sich die Bindungswirkung nur auf ein Entziehungsverfahren, nicht jedoch auf ein Neuerteilungsverfahren); ebenso LG Erfurt NZV 2003, 523.

37 Vgl. BGHSt 15, 397; OLG Düsseldorf NZV 1993, 117.

38 BGHSt 29, 59.

39 BGH NStZ 1991, 183; ZfS 2003, 94; *Dencker* StV 1988, 455.

40 BGH NStZ 1991, 183; *Burmman* in Janiszewski/Jagow/Burmman, § 69 a StGB, Rn. 1.

41 *Dencker* in Homburger Tage 1996, 33, Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht Band 21.

42 *Dencker* a.a.O.; *Burmman* in Janiszewski/Jagow/Burmman, § 69 a StGB, Rn. 2 m.w.N.

43 Vgl. *Hentschel* in Berz/Burmman, Kapitel 16a, Rn. 126 a; *LK-Geppert*, § 69 a, Rn. 17.

Neuerteilung gegeben sind⁴⁴. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts besteht aber eine Achtungspflicht der Verwaltungsbehörde bezüglich des strafrichterlichen Erkenntnisses. Das Bundesverwaltungsgericht führt insoweit aus:

„Sollten bei der Aufklärung des Sachverhaltes, die die Verwaltungsbehörde vorzunehmen hat, wenn der Antrag auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis gestellt wird, keinerlei neue Umstände hervortreten, die für die Beurteilung maßgebend sind, insbesondere sich keine persönlichen Mängel ergeben, die der Strafrichter noch nicht berücksichtigen konnte, so wird die Verwaltungsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Frage der Eignung allerdings auch besonderes Gewicht der Beurteilung beizumessen haben, die der Strafrichter unter Berücksichtigung der Tat und der Persönlichkeit vorgenommen hat.“⁴⁵

Allerdings sieht § 20 Abs. 3 FeV ausdrücklich die Möglichkeit der Anordnung einer MPU nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FeV vor. Damit steht der Verwaltungsbehörde insbesondere bei Verkehrsstraftaten die Möglichkeit offen, eine gründliche Untersuchung der Täterpersönlichkeit vorzunehmen. Nach § 13 FeV ist eine MPU generell anzuordnen, wenn ein Fahrzeug mit einer BAK von 1,6 ‰ oder mehr geführt wurde. Die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kann gemäß § 14 FeV darüber hinaus bei Rauschmittelkonsum gerechtfertigt sein⁴⁶. Man muss also feststellen, dass gerade in den Fällen, in denen eine Alkohol- oder BtM-Abhängigkeit im Raume steht, der Fahrerlaubnisbewerber regelmäßig die hohe Hürde der MPU zu überwinden hat, wenn er eine neue Fahrerlaubnis erteilt haben will. Deshalb mutet es manchmal doch seltsam an, mit welcher Leidenschaft seitens der Staatsanwaltschaft und auch einiger Gerichte dafür gefochten wird, bei Tätern mit hoher BAK eine lang andauernde Sperre zu rechtfertigen. Es ist zwar grundsätzlich richtig, dass bei einem Alkoholiker die Prognose gerechtfertigt ist, es bedürfe eines längeren Zeitraumes als bei einem Gelegenheitstrinker bis man – gegebenenfalls nach entsprechenden Therapien – wieder von einer Eignung ausgehen könne. Nur wer sagt dem Strafrichter, dass er einen Alkoholabhängigen vor sich hat? Allein aus der BAK wird man dies nicht folgern können. Zwar stellt eine hohe BAK ohne Ausfallserscheinungen sicherlich ein ernst zu nehmendes Indiz für Alkoholismus dar, mehr aber auch nicht. Daher müsste man, um eine lang andauernde Sperre zu rechtfertigen, im Strafverfahren eigentlich die Frage klären, ob man es mit einem Alkoholiker zu tun hat. Die mangelnde Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen muss sich aus der

44 BVerwGE 17, 342 = NJW 1964, 607; *Hentschel*, § 3 StVG, Rn. 31; Sch-Sch-Stree, § 69 a, Rn. 2.

45 BVerwGE 17, 342.

46 Vgl. BVerfG NZV 1993, 413; 2002, 422 u. 425; *Gehrmann* in Berz/Burmann, Kap. 18 b, Rn. 11.

Tat aufgrund erwiesener Fakten ergeben⁴⁷. Zwar muss nicht zur Gewissheit des Gerichts festgestellt werden, dass künftiges Fehlverhalten erfolgen wird. Hiefür genügt Wahrscheinlichkeit. Für die Prognosegrundlagen – und hierzu gehört meines Erachtens die Frage, ob jemand Alkoholiker ist – greift der Grundsatz „in dubio pro reo“ ein⁴⁸.

Wenn man allerdings in einem normalen Trunkenheitsverfahren die Fragen klären wollte, ob der Angeklagte ein Alkoholiker ist, so würde das Strafverfahren überfrachtet werden. Es müsste dann nämlich regelmäßig ein (psychiatrisches) Gutachten eingeholt werden. Damit würden allerdings die Amtsgerichte regelmäßig allein schon von Ihrer Kapazität her völlig überfordert werden. Deshalb bietet es sich meines Erachtens an, dass die Gerichte sich generell darauf beschränken, die Nichteignung des Täters festzustellen und eine Mindestsperrfrist zu verhängen. Alles andere – insbesondere die Frage, ob der Täter nach Ablauf der Sperrfrist wieder geeignet ist – könnte dann dem Verwaltungsverfahren überlassen bleiben. Insofern sollte man darüber nachdenken, ob nicht § 69 a Abs. 1 StGB dahingehend geändert wird, dass im Falle der Entziehung der Fahrerlaubnis generell eine Sperrfrist von 6 oder beispielsweise auch 9 Monaten angeordnet wird. Die Sperrfrist hätte dann den Charakter einer Mindestsperrfrist. Über die Eignung nach Ablauf der Frist würde nichts ausgesagt werden. Damit könne insbesondere auch insoweit eine Entlastung der Gerichte erreicht werden, als Berufungen, die lediglich das Ziel haben, eine Sperrfristabkürzung zu erreichen, von vornherein hinfällig wären.

⁴⁷ *Burmann* in Janiszewski/Jagow/Burmann, § 69 StGB, Rn. 8.

⁴⁸ Vgl. Schönke/Schröder/Stree, § 69, 55, *Hentschel*, 37. Aufl., § 69 StGB, 12.

Neues Schadensersatzrecht in der Praxis

Dr. Jochen Dobring, Vorstandsmitglied,
DEVK Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G., Köln

Bevor ich einige rechtliche Probleme aufgreife, möchte ich eingangs einen Überblick über die möglichen *wirtschaftlichen Auswirkungen* des Schadensrechtsänderungsgesetzes in der Praxis geben. Es kann sich dabei naturgemäß allenfalls um Schätzungen handeln, da der Betrachtungszeitraum noch zu kurz ist.

Im Bereich des § 249 BGB, wonach bei der Beschädigung einer Sache der nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit einschließt, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist, sehe ich ein Einsparpotenzial; dies im Übrigen im Einklang mit der Begründung des Gesetzentwurfes, die ausdrücklich darauf abstellt, dass hier eine Kompensation für Mehraufwendungen, die ich noch darstellen werde, angestrebt wird.

Nach einer Schätzung, basierend auf den Zahlen von 2001, ist von folgenden Werten auszugehen:

Der Anteil der Reparaturkosten am Schadenaufwand für Sachschäden beträgt 75 %, davon fiktive Abrechnungen bis zu 35 %. Bei einem Rückgang um 16 % dürfte der Anteil an fiktiven Reparaturen bei 19 % liegen. Bezogen auf den Gesamtschadenaufwand von 13 Mrd. € wird das Einsparpotenzial nach der Schätzung mit 1,2 % anzunehmen sein.

Dem stehen jedoch Steigerungen des Schadenaufwands gegenüber, die nicht unbedeutend sind. Die Ursachen liegen hier in den Gesetzesänderungen zur

- Anhebung des Verantwortlichkeitsalters bei Kindern,
- Haftungsausschluss bei der Kollision mit Nicht-Kfz nur bei höherer Gewalt,
- Ausweitung der Haftung für Anhänger,
- Ausweitung der Ansprüche für Insassen,
- Anhebung der Haftungshöchstgrenzen und schließlich
- Einführung des Schmerzensgeldanspruchs auch bei Gefährdungshaftung.

Es bleibt abzuwarten, in welchem Umfang diese Erwartungen sowohl auf Seiten der Entlastung wie auf der der Belastung eintreten und ob es somit überhaupt zu einer Entlastung insgesamt kommt. Nach einer Untersuchung eines Rückversicherers ist vor allem ein Anstieg im Personengroßschadenbereich (3 bis 5 %) zu erwarten.

Für den Bereich der fiktiven Abrechnung sind Fragezeichen angebracht; denn insbesondere hier haben wir es letztendlich mit dem schwer prognostizierbaren Verhalten der Geschädigten zu tun. Es kann einerseits nicht außer Betracht bleiben, dass die fiktive Abrechnung für den Geschädigten grundsätzlich unattraktiver wird. Andererseits kann aber auch nicht außer Acht gelassen werden, dass durch das Urteil des BGH zu den Stundenverrechnungssätzen bei fiktiver Abrechnung - Stichwort Porsche-Urteil - diese generell wiederum an Attraktivität gewinnen könnte.

Nun zu den Änderungen im Einzelnen. Ich möchte zunächst bei der Sachschadenabrechnung erörtern, wie die *Mehrwertsteuer-Problematik* aus Sicht eines Versicherers zu behandeln ist.

Recht unproblematisch ist die Frage der Mehrwertsteuer bei durchgeführter Reparatur. Wird diese vollumfänglich durchgeführt, ist der Rechnungsbetrag inklusive Mehrwertsteuer zu begleichen. Bei teilweiser Reparaturdurchführung ist der Mehrwertsteueranteil aus der Teilreparatur zu erstatten. Entschaidet der Geschädigte sich für eine Eigenreparatur, hat er Anspruch auf die Mehrwertsteuer aus dem Erwerb der notwendigen Ersatzteile.

Eine erste Schwierigkeit ergibt sich, wenn der Geschädigte zunächst fiktiv abrechnet, also ohne Mehrwertsteuer, sich aber später nach der dann doch vorgenommenen Reparaturdurchführung herausstellt, dass der Reparaturbetrag inklusive Mehrwertsteuer niedriger ausfällt als der Betrag der vorherigen fiktiven Abrechnung (ohne Mehrwertsteuer). Hat der Geschädigte nun einen zusätzlichen Anspruch auf Erstattung der tatsächlich angefallenen Mehrwertsteuer? Oder aber besteht sogar ein Rückforderungsanspruch des Versicherers in Höhe der entstandenen Differenz, weil sich der Schaden durch die Reparaturdurchführung - abweichend von der vorherigen gutachterlichen Schätzung - konkretisiert hat? Zur Lösung dieser Frage kann meines Erachtens auf die Rechtsprechung des BGH (VersR 1989, 1056) zur Konkretisierung des Schadens zurückgegriffen werden. Das Sachverständigengutachten ist nur ein Hilfsmittel zur Schätzung des Schadens. Der erforderliche Aufwand zur Schadenbeseitigung ergibt sich konkret aus der Rechnung der durchgeführten Reparatur.

Hieraus folgt, dass kein Anspruch auf die angefallene Mehrwertsteuer zusätzlich seitens des Geschädigten besteht, wenn vollständig repariert wurde. Folgerichtig müsste aber auch nach den Grundsätzen des BGH ein Rückforderungsanspruch des Versicherers in Höhe der Differenz zwischen Schätzgutachten und Reparaturrechnung gegeben sein. Denn man wird nicht davon ausgehen können, dass der Geschädigte mit der Entscheidung für die Abrechnung nach Gutachten ein Wahlrecht ausgeübt hat. In der Praxis dürfte diesen Fällen jedoch keine hohe Bedeutung zukommen.

Umfangreichere Probleme ergeben sich allerdings bei der fiktiven Abrechnung nach wirtschaftlichem Totalschaden – und dies ist sehr praxisrelevant.

Abzugrenzen ist der wirtschaftliche vom technischen Totalschaden, Hauptfall: das Unikat. Hier handelt es sich um den Kompensationsfall des § 251 BGB mit der Folge, dass der Ersatzanspruch inklusive Mehrwertsteuer besteht. Aber diese Fälle sind naturgemäß selten.

Von größter Bedeutung ist jedoch die Frage, ob der wirtschaftliche Totalschaden (d.h. der Reparaturaufwand liegt so hoch, dass er unter Beachtung wirtschaftlicher Grundsätze nicht mehr vertretbar erscheint) nach § 249 BGB zu behandeln ist.

Nach ständiger Rechtsprechung des BGH liegt hier ein Fall der Naturalrestitution im Sinne des § 249 BGB vor mit der Folge, dass im Rahmen der fiktiven Abrechnung nur netto zu erstatten ist. Dem BGH liegt diese Frage derzeit vor dem Hintergrund des neuen Rechts nochmals zur Entscheidung vor. Es sei der Hinweis erlaubt, dass der Gesetzgeber davon ausgeht, dass hier ein Fall des § 249 BGB gegeben ist.

Wenden wir uns nun dem beachtlichen Problem zu, in welcher Höhe der Wiederbeschaffungswert zu erstatten ist. Grundsätzlich ist der Wiederbeschaffungswert der Betrag, den der Geschädigte für ein seinem eigenen Fahrzeug vergleichbares vor dem Unfall beim Erwerb bei einem seriösen Händler hätte aufwenden müssen. Hieraus folgt die Frage, in welcher Höhe bei fiktiver Abrechnung ein Umsatzsteueranteil bei diesem Betrag zu berücksichtigen, d.h. abzuziehen ist. Die Antwort ergibt sich aus der konkreten Marktsituation, d.h., es ist entscheidend, auf welchem Markt das Ersatzfahrzeug erworben werden könnte.

Es kommen 3 Märkte in Betracht. Der erste bezieht sich auf regelbesteuerte Fahrzeuge. Das sind Neuwagen und Fahrzeuge, die von Vorsteuerabzugsberechtigten erworben werden bzw. vom Händler, der seinerseits dieses Fahrzeug von einem Vorsteuerabzugsberechtigten gekauft hat. Hier wird die Mehrwertsteuer konkret in Höhe von 16 % ausgewiesen.

Der zweite Markt betrifft die sogenannten differenzbesteuerten Fahrzeuge. Das sind Gebrauchtfahrzeuge, die vom Händler von Privat erworben worden sind. Steuerpflichtig ist hier lediglich die Gewinnspanne aus Händlerein- und Händlerverkaufspreis. Aus dieser Spanne sind 16 % Umsatzsteuer abzuführen.

Der dritte Markt ist der Privatmarkt, d.h. der Erwerb des Fahrzeuges durch einen Privaten von einem Privaten. Dabei handelt es sich um kein umsatzsteuerpflichtiges Geschäft.

Zur Frage, welcher der richtige Nettobetrag ist, ergeben sich aus dem Dargelegten folgende Lösungsansätze bei fiktiver Abrechnung:

Besteht ein Markt mit hinreichender Anzahl regelbesteuerter Fahrzeuge, ist ein Abzug von 16 % vom kalkulierten Wiederbeschaffungswert vorzunehmen. In allen anderen Fällen – Ausnahme: Erwerb Privat/Privat – ist von der Differenzbesteuerung auszugehen.

Hier ergeben sich aber erneut Probleme, da der Händler seine Gewinnspanne als Basis der Differenzbesteuerung nicht ausweisen wird und dies nach § 25 a Umsatzsteuergesetz auch nicht muss. Die Praxis hat sich mittlerweile – bestätigt durch amts- und landgerichtliche Urteile – dahingehend entwickelt, ca. 2 % als pauschalierten Abzug vom Wiederbeschaffungswert vorzunehmen.

Für den Regulierungsalltag ist die Schwacke-Liste „Regel- und Differenzbesteuerung“, die die tatsächliche Marktsituation zur Grundlage hat, ein wichtiges Hilfsmittel und guter Anhaltspunkt – nahezu ein Almanach – geworden.

Zu betrachten sind jetzt noch die Altfahrzeuge, die nicht mehr im gewerblichen Handel erhältlich sind. Bei diesen ist der Wiederbeschaffungswert ohne Steuerabzug, d.h. brutto, zu ersetzen. Der Geschädigte hat tatsächlich keine Chance mehr, ein regelbesteuertes oder ein differenzbesteuertes Fahrzeug zu erwerben. Für die Praxis wichtig ist jedoch, ab welchem Fahrzeugalter diese Situation anzunehmen ist. Hier wird sich eine Spanne – und zwar ganz entscheidend abhängig vom Fahrzeugtyp - etwa von älter als 7 bis älter als 10 Jahre als sachangemessen herausstellen.

Zu betonen ist im Zusammenhang mit all diesen Fragen jedoch, dass der Geschädigte für die Schadenhöhe und damit auch für die Höhe des Mehrwertsteueranteils am Wiederbeschaffungswert beweispflichtig ist. Die in der Praxis vorgenommene Pauschalierung ist insoweit ein Entgegenkommen des Schädigers und des hinter ihm stehenden Versicherers gegenüber dem beweisbelasteten Geschädigten – aber auch eine Arbeitserleichterung für die Beteiligten.

Wie ist nun zu verfahren, wenn es statt der fiktiven Abrechnung zu einer Reinvestition, d.h. zum Erwerb eines Ersatzfahrzeuges kommt? Hier gelten dieselben Grundsätze wie eben dargestellt. Kurz zusammengefasst: Wird ein Neufahrzeug vom Händler erworben, besteht ein Anspruch auf 16 % Mehrwertsteuer, wobei natürlich nicht mehr als 100 % des Wiederbeschaffungswertes brutto lt. Gutachten ersatzpflichtig sind.

Wird ein Gebrauchtfahrzeug vom Händler erworben, ist grundsätzlich der Mehrwertsteuersatz zu zahlen, den der Händler ausweist. Es besteht ein Anspruch in Höhe dieses Satzes von regelmäßig 16 %, jedoch ebenfalls begrenzt durch den Wiederbeschaffungswert brutto lt. Gutachten.

Weist der Händler die Mehrwertsteuer wegen § 25 a UStG nicht aus, ist die Differenz zwischen Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreis zu schätzen.

Hilfsmittel ist die Pauschalierung mit ca. 2 % Mehrwertsteueranteil auf den tatsächlich aufgewendeten Wiederbeschaffungswert.

Insgesamt vertrete ich die Auffassung, dass sich hier bereits eine unproblematische Praxis etabliert hat.

Wird das Ersatzfahrzeug von Privat erworben, erfolgt keine Mehrwertsteuererstattung, da es sich um kein umsatzsteuerpflichtiges Geschäft handelt.

Diese Grundsätze gelten im übrigen auch, wenn der Geschädigte sich im Reparaturfall für eine Ersatzbeschaffung entscheidet.

Schließlich ist noch zu fragen, bis zu welchem Zeitraum der Geschädigte die Ersatzbeschaffung des Fahrzeuges zu Recht als Unfallfolge mit der Konsequenz geltend machen kann, dass die entsprechende Mehrwertsteuer zu zahlen ist. Meines Erachtens bietet die Rechtsprechung zur Frage des Nutzungsausfalls einen Ansatzpunkt zur Lösung. Erforderlich ist hier der konkrete Nachweis des Nutzungswillens, der für einen Zeitraum bis zu einem Jahr gegeben sein dürfte. Für diskutabel halte ich jedoch auch die in der Literatur vertretene Position, wonach entscheidendes Kriterium die 3-jährige Verjährungsfrist ist. Die Problematik besteht darin, dass der Geschädigte Umstände darzutun hat, aus denen sich der Zusammenhang des Erwerbs des Ersatzfahrzeuges mit dem Unfall ergibt. Denn die ohnehin beabsichtigte Ersetzung des Fahrzeuges ist kein Indiz dafür, dass ein Zusammenhang mit dem Unfall besteht. Die Frage wird nach den Umständen des Einzelfalles zu entscheiden sein.

Im Zusammenhang mit der Neuregelung der fiktiven Abrechnung stellt sich weiter das Problem, wie der Restwert einzuordnen ist. Ist er brutto oder netto in Abzug zu bringen?

Davon auszugehen ist, dass der Restwert im Vermögen des Geschädigten verbleibt. Damit ist der Restwert für den Privatmann auch bei jeder Verfügung steuerlich neutral. Er ist also brutto in Abzug zu bringen. Nach einer Gegenmeinung ist der Totalschaden jedoch als einheitlicher Begriff anzusehen, der sich aus den Komponenten Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert zusammensetzt. Als Folge dessen müsste der Wiederbeschaffungswert netto auch um den Restwert netto reduziert werden. Dieser Meinung kann nicht gefolgt werden, weil der Gesetzgeber eindeutig die Erstattung von Mehrwertsteuer daran geknüpft hat, dass Mehrwertsteuer gezahlt wird. Bei Verkauf des Restwertes durch einen Privatmann liegt aber kein umsatzsteuerpflichtiges Geschäft vor.

Zur Frage der fiktiven Abrechnung ist ein letzter Punkt anzusprechen: die Verfahrensweise bei Abtretung der Ansprüche des Geschädigten. Hieraus

kann sich nach meiner Auffassung keine Änderung der Abrechnung ergeben. Entscheidend sind immer die Steuerverhältnisse beim Abtretenden. Ich bin der Auffassung, dass im Einklang mit der klaren Rechtslage bei Abtretungsfragen generell niemand mehr Rechte abtreten kann, als er selbst besitzt. Allerdings entspricht dies nicht der amtlichen Begründung, die darauf abstellt, ob und in welchem Umfang der Zessionar umsatzsteuerpflichtige Maßnahmen zur Wiederherstellung ergreift. Hier muss der von mir dargestellte Grundsatz Geltung behalten. Durch eine Abtretung kann sich der zugrunde liegende Anspruch nicht erhöhen.

Ich möchte mich nun dem Komplex des *Kinderunfalls* zuwenden.

Nach der Änderung des § 828 Abs. 2 BGB gilt die Gleichstellung der Kinder bis vollendetem 10. Lebensjahr mit den deliktsunfähigen Kindern bis zum 7. Lebensjahr, jedoch, und darauf ist besonders hinzuweisen, nur im motorisierten Verkehr. Der Gesetzestext spricht zwar von „Unfall mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn“, aus der Gesetzesbegründung ergibt sich aber, dass der motorisierte Verkehr gemeint ist.

Dies hat zur Folge, dass Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres für jede Form von Fahrlässigkeit im Straßenverkehr nicht haften und sie hinsichtlich eigener Ansprüche auch kein Mitverschulden trifft. Handelt es sich um nichtmotorisierten Verkehr, bleibt es bei der Grenze bis zum 7. Lebensjahr – wie bislang.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie die Kollision eines unter 10 Jahre alten Kindes mit ruhendem Verkehr rechtlich einzuordnen ist.

Ansatzpunkt zur Lösung ist die Zielrichtung der Änderung des § 828 Abs. 2 BGB: den Schutz des Kindes vor den Gefahren des motorisierten Verkehrs zu verbessern. Dies wiederum bedeutet, dass sich eine Gefährdung des Kindes durch die den in § 828 Abs. 2 BGB aufgezählten Verkehrsmitteln eigentümliche Gefahr realisiert haben muss. Eine solche Gefahr geht jedoch z. B. von einem ordnungsgemäß geparkten Kfz nicht aus. Es kann auch nicht eingewandt werden, dass der Haftungsausschluss grundsätzlich nur bei höherer Gewalt vorgesehen ist. Das Gefährdungspotenzial für Kinder liegt in der reduzierten Wahrnehmungs- und Einsichtsfähigkeit bezüglich Geschwindigkeit und Entfernung. Ein ordnungsgemäß geparktes Fahrzeug ist ein Hindernis, wie es eine Mauer sein würde.

Daher wäre es nicht sachgerecht, wenn das Fahrrad fahrende Kind, das gegen ein geparktes Kfz stößt, besser behandelt würde als das Kind, das gegen eine Mauer fährt. Diese Ansicht wird zwischenzeitlich auch durch Urteile des Landgerichts Trier und des Landgerichts Münster gestützt.

Eine andere Frage betrifft den Punkt, dass das Kind nur geringfügig älter als 10 Jahre ist. Ist es - im Extremfall am Tage nach Vollendung des 10. Lebensjahres - voll verantwortlich oder besteht eine „graue Zone“, die den unterschiedlichen Entwicklungsstand in Rechnung stellen sollte? Die Literatur (z. B. Hess/Jahnke, Becker/Böhme/Biela) vertritt vielfach diese Auffassung und sieht eine Abstufung entsprechend der Einsichtsfähigkeit als sachgerechte Lösung an. In meinem Beispielsfall würde danach dem Kind nur schwerlich ein hoher Haftungsanteil angelastet werden können. Als Begründung wird angeführt, dass der Grad des Verschuldens des Kindes sich nach seiner Reife, z. B. dem Spieltrieb, seiner Impulsivität und seinen Affektionen zu richten hat. Diese Sicht deckt sich mit der Rechtsprechung nach altem Recht ab Vollendung des 7. Lebensjahres des Kindes. Wenn hierfür auch manches spricht, bin ich der Auffassung, dass, wie auch in anderen Bereichen des Bürgerlichen Rechts, die Fristsetzung nach dem Gesetzeswortlaut klar gewählt ist. Der Gesetzgeber selbst hat davon abgesehen, eine mögliche Abstufung durch einen unbestimmten Rechtsbegriff offen zu halten. Auch ist aus der Anhebung der Verantwortlichkeitsgrenze durch den Gesetzgeber auf die Vollendung des 10. Lebensjahres zu schließen, dass er eine „graue Zone“ nur zwischen dem 7. und 10. Lebensjahr gesehen hat. Hier wird die Rechtsprechung noch gefordert sein.

Ein weiteres Thema im Rahmen des Kinderunfalls ist die Frage der Billigkeitshaftung des Kindes nach § 829 BGB. Kann sich aus der Anhebung der Verantwortlichkeitsgrenze hier eine Änderung ergeben?

Meines Erachtens ist dies klar zu verneinen. Die Billigkeitshaftung war zum einen nicht Gegenstand des Schadensrechtsänderungsgesetzes. Dies hat zur Folge, dass die Schädigung durch ein Kind generell und weiterhin dem allgemeinen Lebensrisiko zugeordnet ist; zum anderen muss vermieden werden, die Zielrichtung des neu gefassten § 828 Abs. 2 BGB durch die Ausweitung der Billigkeitshaftung so zu konterkarieren, dass „durch die Hintertür das Ergebnis entsteht, das gerade vermieden werden soll“.

Auch führt das Bestehen einer privaten Haftpflichtversicherung grundsätzlich nicht zu einer Billigkeitshaftung. Allenfalls könnte dies - wie bisher - bei der Höhe des dem Grunde nach festgestellten Anspruchs zu berücksichtigen sein.

Ein verbesserter Schutz von Kindern erfordert Opfer von anderen Verkehrsteilnehmern. Diesen ist es unbenommen, sich durch entsprechende Eigenvorsorge auch hier zu schützen, wie dies übrigens auch zunehmend in anderen Lebensbereichen gilt.

Ein weiteres Problem in diesem Zusammenhang: Ergibt sich aus der Herabsetzung des Verantwortlichkeitsalters des Kindes im Straßenverkehr eine

Verschärfung der Anforderungen an die Aufsichtspflicht der Eltern gemäß § 832 BGB? Auch dies ist meines Erachtens zu verneinen. Umfang und Inhalt der Aufsichtspflicht richten sich im Wesentlichen nach Entwicklungsstand, Charakter und Alter des Kindes. Die Anforderungen sind durch die Rechtsprechung vielfach definiert worden. Hieran hat sich durch das Schadensrechtsänderungsgesetz nichts geändert. Die entstandene Haftungslücke kann nicht durch die Ausweitung der Anforderungen an die Aufsichtspflicht geschlossen werden. Dies würde ebenfalls den Zielen des Gesetzgebers zuwiderlaufen.

Am Rande soll noch die Neuregelung der *Anhängerhaftung* erwähnt werden:

§ 7 Abs. 1 StVG normiert, dass der Halter des Anhängers nunmehr selbstständig haftet, d.h. im Gegensatz zur früheren Rechtssituation nicht mehr die alleinige Haftung des Halters der Zugmaschine gegeben ist. Ursache für diese Neuregelung ist der Umstand, dass häufig die Zugmaschine nicht mehr feststellbar ist und daher in der Vergangenheit die Geltendmachung von Ansprüchen ausschied.

Die jetzige Gesetzesänderung hat zur Konsequenz, dass bei verbundenen Anhängern die Inanspruchnahme auf Schadenersatz gegenüber fünf Beteiligten denkbar ist, nämlich gegenüber

- dem Halter, Fahrer und Versicherer der Zugmaschine,
- dem Halter und Versicherer des Anhängers.

Die Regelung ist klar und schafft auch keine besonderen Probleme für den Geschädigten. Dieser hat vielmehr eine größere Auswahl an Haftpflichtigen. Die Problematik ist eine solche der Assekuranz in sich und betrifft den Ausgleich der Versicherer untereinander. Ansatzpunkt könnte hier die Frage der Doppelversicherung mit der Folge der Schadenteilung sein. Dies wird man jedoch nicht annehmen können. Vielmehr liegt die Lösung in der Anwendung der Grundsätze des § 17 Abs. 2 StVG, wonach eine Abwägung der Verursachungsbeiträge zu erfolgen hat. Dabei wird zu berücksichtigen sein, dass regelmäßig die „Tatherrschaft“ des ziehenden Fahrzeuges gegeben ist. Denkbar sind aber auch mitwirkende Defekte des Anhängers, z. B. das nicht ordnungsmäßige Funktionieren der Bremsen. Es wird also hier bei einer Abwägung im Einzelfall verbleiben.

Abschließend möchte ich *schlagwortartig* einige Aspekte zusammenfassen:

1. Für die Bemessung der Höhe des Mehrwertsteuerabzugs beim total beschädigten Fahrzeug ist die tatsächliche Marktsituation entscheidend. Ein wichtiges Hilfsmittel zu deren Analyse ist die Schwache-Marktbeobachtung.

2. Bei der Festsetzung des zutreffenden Differenzsteuerbetrages empfiehlt sich die Pauschalierung mit 2 %.
3. Die Privilegierung des § 828 Abs. 2 BGB für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres gilt nicht für den ruhenden Verkehr.
4. Über das Alter von 10 Jahren hinaus setzt die volle Verantwortlichkeit des Kindes ein.

Neues Schadensersatzrecht in der Praxis

– Streitpunkte des neuen Schadensrechts –

Rechtsanwalt Jörg Elsner, Hagen

Die Neuerungen des Schadensrechts haben schon kurz nach deren Inkrafttreten zu einer Vielzahl von offenen Fragen geführt. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich nur auf die wichtigsten Streitpunkte.

1. § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB

Bei dem neu gefassten § 249 BGB steht die Mehrwertsteuerproblematik des Satzes 2 des 2. Absatzes in der Diskussion.

Leicht ist dessen Anwendung noch in Reparaturfällen. Die Probleme beginnen jedoch, wenn der Mehrwertsteueranteil eines Fahrzeugs festzustellen ist. Das kann zum einen erforderlich sein, wenn der Geschädigte sich für eine Naturalrestitution durch Ersatzbeschaffung statt durch Reparatur entschließt. Dann geht es um den Mehrwertsteueranteil des erworbenen Fahrzeugs. Ist an dem geschädigten Fahrzeug ein Totalschaden entstanden, muss auch bei dem Wiederbeschaffungswert festgestellt werden, ob und ggf. wie hoch darin ein Mehrwertsteueranteil ist.

1. Höhe des Mehrwertsteueranteils

Zunächst zur Höhe des Mehrwertsteueranteils. Diese richtet sich danach, ob es sich um ein regel-, differenz- oder gar nicht besteuertes, von privat erworbenes Fahrzeug handelt.

Zweifelsfrei ist der Anteil des derzeitigen Mehrwertsteuersatzes von 16 % bei regelbesteuerten, also Neufahrzeugen, und solchen mit ausgewiesener Mehrwertsteuer. Von Privat erworbene Fahrzeuge haben ebenso eindeutig gar keinen Mehrwertsteueranteil. Praktische Schwierigkeiten bieten nur die im gewerblichen Gebrauchtwagenmarkt erworbenen Fahrzeuge, bei denen allein die Handelsspanne Mehrwertsteuer enthält. Da dieser objektiv feststehende Betrag sich aus der Rechnung nicht ergibt und vom Verkäufer in aller Regel auch nicht offenbart wird, muss eine praxistaugliche Berechnungsweise zur Verfügung stehen. Dabei bietet sich eine Zweistufigkeit an:

Ohne näheren Nachweis kann der Anteil entsprechend § 287 ZPO geschätzt werden. Dabei setzt sich in Literatur und Rechtsprechung der Wert

2 % vom Gesamtpreis¹ durch . Im Interesse der praktikablen und bundesweit einheitlichen Schadenregulierung sollte dieser Betrag allgemein und ausnahmslos anerkannt werden.

Auf der zweiten Ebene muss dem Umstand Rechnung getragen werden, dass der Mehrwertsteueranteil eine objektive Größe hat. Den Parteien muss es deshalb unbenommen sein, einen höheren oder niedrigeren Anteil zu beweisen mit dem Beweismaß des § 287 ZPO².

2. Feststellung der Besteuerungsart

Von größerer Schwierigkeit und wirtschaftlicher Bedeutung ist die nun zu beantwortende Frage, welcher Besteuerungsart das Fahrzeug unterliegt. Bei einem ersatzbeschafften Fahrzeug ergibt sich aus dem konkreten Ersatzkauf, kann also objektiv festgestellt werden. Bei dem abstrakt zu ermittelnden Wiederbeschaffungswert kann dagegen keine sichere Feststellung getroffen werden. Weiter besteht der Unterschied, dass der Geschädigte beim Ersatzkauf grundsätzlich noch wählen kann, auf welchem Markt er die Ersatzbeschaffung vornimmt, während er es beim Totalschaden nicht in der Hand hat, den Mehrwertsteueranteil selbst zu bestimmen.

Jedenfalls falsch ist die weitgehende Praxis der Versicherer aus der ersten Zeit der Gesetzesanwendung, als bei jedem Totalschaden 16 % vom Wiederbeschaffungswert in Abzug gebracht wurden. Aber wie kann beim Totalschaden der Mehrwertsteueranteil ermittelt werden? Die Lösung ergibt sich aus der Definition des Wiederbeschaffungswerts durch den BGH als Aufwand des Geschädigten, um einen ähnlichen, bereits gebrauchten Wagen zu erwerben³.

Relevant ist die Frage nur bei den nicht vorsteuerabzugsberechtigten Geschädigten, also in aller Regel bei Privatleuten. Für diese Gruppe stellt das Fahrzeug meistens zumindest einen der teuersten eigenen Wertgegenstände dar und wird dementsprechend sorgsam behandelt. Fahrzeuge mit ausgewiesener Mehrwertsteuer hingegen wurden meist gewerblich genutzt, etwa als Mietfahrzeug, Pizzataxi oder sonstigen Firmenwagen mit oft wechselnden Fahrern und deutlich geringerer Sorgfalt bei der Benutzung. Solche Fahrzeuge werden im Ansatz nicht so pfleglich behandelt wie das klassische

1 Lemcke, Schadenabrechnung nach § 249 Abs. 2 BGB n.F. bei tatsächlicher oder fiktiver Ersatzbeschaffung, r+s 2003, 441; Gebhardt, Totalschaden bzw. Ersatzbeschaffung und Mehrwertsteuer, zfs 2003, 157, 158; Lang, Stahl, Suchoemel, NZV 2003, 441, 446; OLG Köln ZGS 2004, 38; AG Halle, NZV 2003, 391.

2 Lemcke a.a.O., S. 442.

3 BGH NJW 1966, 1454, 1455.

Familienauto. Aus gutem Grund ist die gewerbliche Nutzung ein wertmindernder Faktor im Gebrauchtwagenhandel. Zwischen privat und gewerblich genutzten Fahrzeugen durchaus gleicher Bauart besteht also keine Ähnlichkeit, sondern ein großer Unterschied.

So, wie sich die Besteuerungsart eines ersatzbeschafften Fahrzeugs aus der Eigenschaft des Verkäufers als Voreigentümer erschließt, gilt das Gleiche für den Steueranteil an dem total beschädigten Fahrzeug. Wer als Geschädigter nicht vorsteuerabzugsberechtigt und nicht gewerblich tätig ist, kann deshalb auch nicht als Ersatzfahrzeug auf gewerblich genutzte Fahrzeuge verwiesen werden. Selbst wenn es also vergleichbare Modelle mit ausgewiesener Mehrwertsteuer gibt, sind diese einem privat genutzten PKW nicht ähnlich.

Daraus folgt, dass in der Regel kein Mehrwertsteuerabzug in der Höhe von 16 % vorgenommen werden kann. Eine Ausnahme besteht nur bei Fahrzeugen der Oberklasse⁴, die ähnlich gut wie Privatfahrzeuge gepflegt und die weit überwiegend mit ausweisbarer Mehrwertsteuer angeboten werden.

Ungeeignet für die Feststellung des Mehrwertsteueranteils ist damit die neue Schwacke-Liste⁵, aus der sich allein der Marktanteil der mit Mehrwertsteuer ausgewiesenen Fahrzeuge ergeben soll. Der ermittelte Prozentwert sagt eben nichts über die Vergleichbarkeit mit dem beschädigten Fahrzeug aus. Zudem beruhen die Zahlen nur auf Angeboten des Automobilhandels⁶, berücksichtigen also nicht die Verkäufe auf dem privaten Markt.

In der Regel sind ähnliche, also zuvor auch privat genutzte, KFZ auf dem gewerblichen Gebrauchtwagenhandel und privaten Gebrauchtwagenmarkt erhältlich. Jedoch insbesondere durch die nicht ausschließbare Gewährleistung im gewerblichen Handel sind Fahrzeuge hohen Alters und größerer Laufleistung dort kaum erhältlich. Wenn kein ausreichender Markt differenzbesteuerter KFZ zur Verfügung steht, kann auch bei dem Totalschadenfahrzeug kein Abzug vorgenommen werden⁷. Der Gesetzgeber wollte nur eine Bereicherung des Geschädigten verhindern, nicht aber dessen Entreichung herbeiführen.

Welcher vergleichbare Markt zugrunde zu legen ist, kann nur individuell von KFZ-Sachverständigen festgestellt werden. Sie kennen die örtliche Marktlage und können beurteilen, ob dort genügend differenzbesteuerte Fahrzeuge des beschädigten Typs vorhanden sind. Wie groß der Anteil der differenzbesteu-

4 Lemcke, a.a.O.

5 Schwacke-Liste, Regel- und Differenzbesteuerung, I 2003.

6 Schwacke-Liste a.a.O., S. 4.

7 OLG Köln ZGS 2004, 38.

erten Fahrzeuge sein muss, kann auch nicht generell festgelegt werden. Jedenfalls reicht es nicht aus, wenn nur ein oder wenige Fahrzeuge differenzbesteuert angeboten werden. Wer entsprechend der Definition des BGH⁸ ein ähnliches, bereits gebrauchtes Fahrzeug erwerben will, muss schon hinsichtlich Ausstattung, Zustand, Farbe etc. auf eine nennenswerte Auswahlmöglichkeit zugreifen können. Wenn ein solch ausreichender Markt an differenzbesteuerten KFZ besteht, muss ein 2 %iger Abzug vom Wiederbeschaffungswert erlaubt sein.

3. Bindungswirkung einer Abrechnung

Unterschiedliche Meinungen bestehen auch zu der Frage einer Bindungswirkung, wenn zunächst fiktiv abgerechnet wurde.

In der Literatur wird vertreten, der Geschädigte habe ein bindendes Wahlrecht, ob er fiktiv oder nach tatsächlich entstandenen Reparaturkosten abrechnet. Wenn er also vorbehaltlos auf Gutachtenbasis abrechne, sei der Schadensersatzanspruch erloschen und Nachforderungen von Mehrwertsteuer und teurerer Reparatur ausgeschlossen⁹. Im Zeitpunkt des ersten bezifferten Anspruchschreibens liegt hingegen in aller Regel erst gerade das Gutachten vor. Die Reparatur ist noch nicht erfolgt und Mehrwertsteuer noch nicht gem. § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB angefallen. Wenn der Geschädigte nun den Nettobetrag fordert, übt er damit kein Wahlrecht aus, sondern beschränkt die Forderung auf den derzeit fälligen Betrag¹⁰. Es fehlt also an einem Erklärungswillen, ein Wahlrecht auszuüben.

Entgegen den Befürwortern einer Bindungswirkung spricht auch nicht die Praktikabilität dafür¹¹. Folge wäre nämlich im Gegenteil, dass in jedem Fall sicherheitshalber dieser Vorbehalt der Nachforderung erhoben würde und Klagen neben dem Leistungsantrag auf den Nettoschaden auch noch vorsorglich mit dem Feststellungsantrag wegen möglichen späteren Mehrwertsteueraufwandes verbunden würden. Es verwundert also nicht, wenn auch von Vertretern der Versicherungswirtschaft ein solcher Vorbehalt für entbehrlich und überflüssig gehalten wird¹².

8 BGH NJW 1966, 1454, 1455.

9 Lemcke r+s 2002, 265, 272; Knütel ZGS 2003, 17, 21; ebenso Huber a.a.O., § 1 Rn. 331 ff., 341, der allerdings immer die Umstände des Einzelfalls berücksichtigen will.

10 Schirmer, Marlow, Die Erstattungsfähigkeit der Umsatzsteuer nach § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB n.F., DAR 2003, 441, 445.

11 So Lemcke r+s 2002, 265, 272.

12 Lang, Stahl, Suchomel a.a.O., S. 446.

Mit der herrschenden Meinung ist ein bindendes Wahlrecht abzulehnen mit der Folge, dass bis zur Verjährungsgrenze entstandene Mehrwertsteuer nachgefordert werden kann¹³.

4. Kombination fiktiver und tatsächlicher Abrechnung

Wenn somit dem Übergang von der fiktiven auf die konkrete Abrechnung nichts im Wege steht, ist noch nichts darüber gesagt, ob der Geschädigte auch die Reparaturkosten fiktiv und die entstandene Mehrwertsteuer daneben konkret geltend machen kann. Ob die Kombination der fiktiven mit der tatsächlichen Abrechnung zulässig ist, gehört zu den umstrittensten Fragen des neuen Schadensrechts. Die wirtschaftliche Auswirkung ist erheblich, wie das nachfolgende Beispiel zeigt, in dem von einem Nettoschaden laut Gutachten von 10.000 € ausgegangen wird, der vom Schädiger schon gezahlt sein soll:

Reparaturart	Rep.-Kosten netto	angefallene Mehrwertsteuer	Rechnungs-betrag	Forderungsbetrag
Fachwerkstatt	10.000 €	1.600 €	11.600 €	11.600
Minder-/ Teilreparatur	8.500 €	1.360 €	9.860 €	10.000 € fiktiv + 1.360 € angefallen = 11.360 €

Unproblematisch ist die Reparatur in einer Fachwerkstatt, bei der die volle vorauslagte Mehrwertsteuer erstattet wird. Im Fall der dritten Zeile dagegen wird der Schädiger bei nur 9.860 € tatsächlichen Bruttoreparaturkosten 140 € zurückfordern, weil insoweit der Geschädigte überzahlt sei. Der Geschädigte hingegen wird die Erstattung des Nettobetrages laut Gutachten zuzüglich tatsächlich entstandener Mehrwertsteuer verlangen, also noch 1.360 €.

Die Lösung des Falles ergibt sich m.E. nicht aus der Entscheidung eines dogmatischen Streits. Es kommt vielmehr auf die tatsächlichen Umstände an, warum die Kosten der durchgeführten Reparatur hinter den vom Gutachter kalkulierten zurückbleiben. Liegt der Grund in der Verwendung gebrauchter oder nicht originaler Teile, handelt es sich um eine Minderreparatur. Es kann auch eine Teilreparatur vorliegen, wenn der Geschädigte etwa nur die Fahrtüchtigkeit herstellt und ihm die Optik des Fahrzeugs nicht so wichtig ist. In beiden Fällen, die auch in Kombination auftreten können, handelt es sich um

¹³ Lang, Stahl, Suchomel a.a.O., S. 446; Freyberger MDR 2002, 867, 870; Heß zfs 2002, 367, 368; Schirmer DAR 2003, 441; Heß, Die Abrechnung der Mehrwertsteuer: 11/2 Jahre nach der Reform – Bestandsaufnahme und Ausblick, NZV 2004, 1, 3.

überobligatorische Verzichte, die nach allgemeiner Meinung nicht dem Schädiger zugute kommen¹⁴. Deshalb muss der Schädiger die fiktiven Reparaturkosten neben der tatsächlichen Mehrwertsteuer zahlen, weil der Verzicht auf eine vollständige Reparatur sonst nur ihn begünstigen würde. Genauso ist zu entscheiden, wenn der niedrige Preis das Ergebnis überobligationsmäßiger Verhandlungen ist, was ebenso nicht den Schädiger entlastet. Dass der Geschädigte eventuell nur einen Teil seines Schadens mehrwertsteuerpflichtig beseitigt, ist im Gesetzeswortlaut des § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB mit der Formulierung „*und soweit sie tatsächlich angefallen*“ extra geregelt¹⁵. Der Geschädigte hat im Rahmen der Dispositionsfreiheit das Recht, sein Vermögen dadurch umzuschichten, dass er anstelle eines vollständig reparierten Fahrzeuges finanzielle Mittel einspart, etwa weil er wegen einer Schadensquote die vollen Mittel gar nicht aufwenden kann, und dafür nur ein minderwertiges Fahrzeug gegenüber dem Zustand vor dem Unfall hat. Dadurch verdient er nicht an dem Unfall, wie einige Autoren wohl meinen.

Anders ist hingegen zu entscheiden, wenn bei fachgerechter Instandsetzung nach den Vorgaben des Gutachtens vollständig für einen geringeren als den kalkulierten Preis repariert wurde, ohne dass es sich um das Ergebnis überobligationsmäßiger Verhandlungen handeln würde¹⁶. Dann liegt der für den Schädiger zulässige Nachweis¹⁷ vor, dass die Schadenskalkulation des Privatgutachters des Geschädigten falsch ist.

Im Ergebnis kann also neben dem fiktiven Nettoschaden die tatsächliche Mehrwertsteuer aus einem geringeren Gesamtaufwand ersetzt verlangt werden. Dies muss auch im Interesse der Versicherer sein. Schon nach altem Recht war deren Aufwand bei der fiktiven Abrechnung geringer als bei tatsächlicher Reparatur. Im obigen Beispiel spart auch der Versicherer immerhin 240 € gegenüber der Reparatur in der Fachwerkstatt. Kein Geschädigter würde aber auf die volle Reparatur verzichten, wenn der Wert des überobligationsmäßigen Verzichts nicht ihm, sondern dem Schädiger zugute kommen würde.

Bei der Eigenreparatur werden im Schrifttum Ansichten vertreten, wonach nicht einfach neben den fiktiven Nettokosten die Mehrwertsteuerbeträge aus Ersatzteilrechnungen erstattet werden. Vielmehr sei bei tatsächlich niedrigeren Ersatzteilkosten zwar deren Mehrwertsteuer auszugleichen, die Nettore-

14 Palandt, BGB, 63. Aufl., Vor § 249, Rn. 125; Heß NZV 2004, 1,3.

15 Heß zfs 2002, 367, 368; Huber a.a.O., § 1 Rn. 217.

16 Heß NZV 2004, 1,3.

17 BGH NJW 1989, 3009.

paraturkosten seien jedoch um die Preisdifferenz zu kürzen¹⁸. Tatsächlich vergleicht man dabei aber nicht vergleichbares. Denn der Reparaturweg Eigenreparatur weicht völlig von dem in einer Fachwerkstatt ab. Welche Werkstatt kann sich schon erlauben, zeitaufwändig nach dem billigsten Preis für ein Ersatzteil zu suchen? Müsste nicht umgekehrt der deutlich höhere Zeitaufwand bei einer Eigenreparatur erhöhend berücksichtigt werden? Die Ergebnisse dieser Meinungen¹⁹ sind darüber hinaus für die Praxis zu kompliziert²⁰. Nach meiner bisherigen Erfahrung spielen sie praktisch auch keine Rolle, da bei fiktiver Abrechnung die Vorlage einzelner Ersatzteilrechnungen seltenst vorkommt.

II. Kinderunfall

Die gesetzliche Neuregelung beim Kinderunfall widerstrebt offensichtlich dem deutschen Rechtsverständnis, wonach für einen fremdverursachten Schaden auch immer ein Ersatzpflichtiger vorhanden sein muss. Die vom Gesetzgeber bewusst in Kauf genommenen Haftungslücken lassen sich einem Mandanten kaum erklären.

1. Unfälle mit ruhendem Verkehr

Unmittelbar nach Inkrafttreten des neuen Schadensrechts war tatsächlich ein 8-jähriger Junge in das ordnungsgemäß geparkte Fahrzeug meines Mandanten gefahren. Dieser konnte es kaum fassen, als ich ihm die Problematik erläuterte. Allerdings hat der Privathaftpflichtversicherer den Schaden kommentarlos reguliert, so dass ich ein gerichtliches Ergebnis nicht referieren kann.

In einem solchen Fall stellt sich zunächst die Frage, ob eine Haftung nach dem StVG in Betracht kommt, was voraussetzt, dass sich der Unfall beim Betrieb des KFZ ereignete. Nach der herrschenden Ansicht vom Betriebsbegriff ist diese Voraussetzung bei einem im öffentlichen Verkehrsraum ordnungsgemäß geparkten KFZ der Fall²¹. Jedenfalls nach dem Gesetzeswortlaut haftet der Halter dann gem. § 7 StVG und kann sich auch nicht entlasten, da ein Fall höherer Gewalt nicht vorliegt²². Die Gesetzesanwendung führt also zu einer Haftung gegenüber dem Kind für dessen Sach- und Personenschaden. Umgekehrt ist eine Haftung des Kindes gem. § 828 Abs. 2 BGB mangels Deliktsfähigkeit ausgeschlossen.

18 Bollweg, zfs-Sonderheft 2002, 1, 4; Greger NZV 2002, 385, 386; Jaeger/Luckey, Das neue Schadensersatzrecht, Rn. 259; Eggert ZAP 2002, Fach 9, 647, 651.

19 Mit Beispielen zusammengestellt bei Huber a.a.O., § 1 Rn. 224 ff.

20 Huber a.a.O., § 1 Rn. 228, 232.

21 Huber a.a.O.

22 Pardey zfs 2002, 264; Eggert ZAP 2002, Fach 9, 647, 654.

Dieses Ergebnis wird vielfach als nicht gerecht empfunden, weil das Gefahrenpotenzial eines abgestellten KFZ nicht anders zu bewerten sei, als das etwa einer Mauer. Der die Schuldunfähigkeit zugunsten des Kindes herauschiebende § 828 Abs. 2 BGB sei deshalb nicht anzuwenden²³.

Eine vermittelnde Meinung will eine teleologische Reduktion vornehmen und die Privilegierung des § 828 Abs. 2 BGB im ruhenden Verkehr nur anwenden, wenn es sich um die Verwirklichung der Risiken des Straßenverkehrs handelt²⁴. Dies sei z.B. der Fall, wenn ein kindlicher Fahrradfahrer einem vorschriftswidrig fahrenden KFZ ausweicht, um eine Kollision zu vermeiden²⁵.

Das klingt ganz vernünftig, führt m.E. aber auch nicht zu einer systematisch einheitlichen und befriedigenden Lösung. Soll denn umgekehrt die Privilegierung des § 828 Abs. 2 BGB im *nicht* ruhenden Verkehr entfallen, etwa wenn ein 8-jähriger Radfahrer auf einen an einer Ampel mehrere Sekunden stehenden PKW auffährt? Konsequenter Weise müsste in einem solchen Fall die Verwirklichung der Risiken im Straßenverkehr verneint werden mit dem Ergebnis, dass es auch im nicht ruhenden Verkehr Situationen gäbe, die die Privilegierung entfallen lassen könnte. Es käme auf kaum zu prognostizierende wertende Betrachtungen an. Demgegenüber bietet der Gesetzeswortlaut klare Ergebnisse. Zwar ist die Missbrauchsgefahr nicht zu verkennen, wenn etwa Rüdiger Raudi kurz vor Vollendung seines 10. Lebensjahres noch die letzte Gelegenheit nutzen will, um zu einem neuen Fahrrad zu kommen. Dann entfällt aber gem. § 828 Abs. 2 Satz 2 BGB die Privilegierung wegen Vorsatzes. Die reine Möglichkeit einer missbräuchlichen Ausübung kann nicht zum Kriterium der Auslegung gemacht werden. Der Gesetzgeber hat sich gegen viele Stimmen zu einer umfassenden Privilegierung von Kindern entschieden und dabei für den ruhenden Verkehr keine Ausnahme gemacht. Dabei muss es dann auch bleiben.

2. Erforderliche Einsicht zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit

Nachdem der Gesetzgeber den Beginn der Verantwortlichkeit von Kindern bei dem KFZ-Unfall herausgeschoben hat, stellt sich die Frage, ob damit auch das Lineal der Abstufungen beginnender Verantwortlichkeit verschoben wurde oder die bisherige Rechtsprechung dazu unverändert übernommen werden kann. M.E. kann kein Zweifel daran bestehen, dass das bisherige Gefüge der Kasuistik nach hinten zu verschieben ist, wenn auch nicht arithmetisch genau um 3 Jahre. Der Gesetzgeber wurde ja gerade aufgrund der

23 Lemcke zfs 2002, 318, 324; Ady ZGS 2002, 237, 238.

24 Huber a.a.O., § 3 Rn. 51; LG Trier, 1 S 104/03, Urt. vom 28.10.2003.

25 Huber a.a.O.

Forschungsergebnisse tätig, dass für Kinder die Erkenntnismöglichkeit der besonderen Gefahren des motorisierten Verkehrs nicht bei 7, sondern erst bei 10 Jahren einsetzt²⁶. Schon § 828 Abs. 2 BGB a.F. ging nicht von einer dann sofort voll einsetzenden Haftung aus, sondern einer dann beginnenden, die sich an der Schwierigkeit der Erkennbarkeit der jeweiligen Gefahr orientierte. Der entsprechende § 828 Abs. 2 BGB n.F. hat daran nichts geändert. Wenn der Zeitpunkt des Einsetzens der Haftung verschoben wird, muss auch die daran anschließende Abstufung angepasst werden. Die bisherige Rechtsprechung zum Einsetzen der Verschuldensfähigkeit kann deshalb nicht 1:1 übernommen werden, sondern muss entsprechend dem Willen des Gesetzgebers angeglichen werden²⁷.

III. Mitverschulden beim Fußgängerunfall

Zuletzt noch zur Haftung bei einem Fußgängerunfall.

Während bei dem Kinderunfall die höhere Gewalt als fast nie erreichte Entlastungsmöglichkeit immer zur vollen Haftung des Halters führt, ist eigenes Verschulden des nicht Motorisierten, etwa Fußgängers oder Fahrradfahrers, nach §§ 9 StVG und 254 BGB zu berücksichtigen. Aber auch hier stellt sich die Frage, ob damit das Gefüge in Richtung der grundsätzlichen Haftung des Halters verschoben wurde oder ob die bisherige Rechtsprechung zu dem Haftungsanteil des Fußgängers bleiben soll. Danach führte ein Mitverschulden trotz fehlendem Entlastungsbeweis häufig dazu, dass die Betriebsgefahr wegen überwiegenden Verschuldens zurücktrat.

Der Gesetzgeber hat aber die Verbesserung des Schutzes bei Personenschäden beabsichtigt²⁸, und deshalb den Entlastungsbeweis gegenüber nicht Motorisierten so gut wie unmöglich gemacht. Diese gesetzgeberische Entscheidung zugunsten einer Haftung des Halters darf nicht über das Mitverschulden umgangen werden. Dem Fußgänger muss deshalb je nach Schwere seines Verschuldens ein Abzug gemacht werden, mehr als Null muss jedoch verbleiben²⁹.

26 Bollweg a.a.O., S. 2.

27 Huber a.a.O., § 4 Rn. 44, 48.

28 Bollweg a.a.O., 1, 2.

29 Huber a.a.O., Rn. 50.

Neues Schadensersatzrecht in der Praxis

Gertraud Morgenroth,
Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Zweibrücken

I.

Durch das zweite Schadensersatzrechtsänderungsgesetz, in Kraft seit 1. August 2002, wurde mit der Änderung des § 249 BGB die Sachschadensberechnung neu gestaltet. Danach schließt der bei Beschädigung einer Sache nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur noch dann ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist. Ziel der Änderung ist u. a. – so die Begründung des Regierungsentwurfs – bei Erhaltung der Dispositionsfreiheit des Geschädigten den Grundgedanken einer konkreten Schadensabrechnung wieder stärker in den Mittelpunkt zu rücken und die Gefahr einer Überkompensation dadurch zu verringern, dass der Umfang des Schadensersatzes stärker als bisher daran ausgerichtet wird, welche Dispositionen der Geschädigte tatsächlich trifft. Auf den ersten Blick scheint die Umsetzung der Vorschrift, die klar formuliert ist und als solche keine großen Auslegungsspielräume gibt, für die Praxis einfach und unkompliziert zu sein. Die Vielzahl der Stellungnahmen und Kommentare in der Fachliteratur, die sich mit dieser Neuregelung befassen, deuten indes in eine andere Richtung. Soweit Gerichte, bisher vor allem Amts- und Landgerichte mit der Neuregelung befasst waren, lassen sich Tendenzen feststellen. Anhand einiger Beispiele möchte ich die in der Diskussion im Vordergrund stehenden Fallgestaltungen unter Berücksichtigung bisher veröffentlichter Rechtsprechung aufzeigen.

Vorab stellt sich die Frage, welche Fallgestaltungen überhaupt von der Neuregelung betroffen sind. Nach der Intention des Gesetzgebers ist sie beschränkt auf die Restitutionsfälle des § 249 BGB (BT-Drucks. 14/7752, S. 13, 23). Sie betrifft nicht die Kompensationsfälle des § 251 BGB. Es wird ausdrücklich an die bisherige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Anwendungsbereich des § 249 a. F. BGB angeknüpft (vgl. BGHZ 92, 85 f.; BGHZ 115, 364, 368; BGHZ 115, 375, 377), die breite Zustimmung (OLG Hamm, NJW 1998, 3500; Müller, VersR 2003, 1, 6; Palandt/Heinrichs, BGB, 63. Aufl., § 249 Rn. 15), aber auch Kritik erfahren hat (Oetker in MünchKomm (BGB), 3. Aufl., Band 2 a, , § 249 Rn. 313 f., 426; Zemlin, NJW 2003, 1225). Danach ist nicht nur in der Reparatur, sondern auch in der Beschaffung einer gleichartigen und gleichwertigen Ersatzsache, und zwar auch für eine zerstörte Sache oder beim Totalschaden, eine Form der Naturalrestitution nach § 249 Satz 2 BGB a. F. bzw. jetzt § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB n. F. zu sehen. § 251 BGB bleibt für die Fälle, in denen die Herstellung z. B. infolge Zerstörung

unmöglich oder auch die Beschaffung einer gleichwertigen und gleichartigen Ersatzsache nicht oder doch nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich ist. Bezogen auf den hier interessierenden Kraftfahrzeugbereich könnte dies z. B. bei einem Oldtimer der Fall sein. Eine Reihe von Landgerichten und Amtsgerichten hat zwischenzeitlich zu dieser Frage im Sinne der bisherigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs entschieden (LG Osnabrück DAR 2003, 321; LG Rottweil DAR 2003, 422; LG Magdeburg NZV 2003, 536; LG Hildesheim NJW 2003, 3355; LG Bochum NJW 2004, 235; AG Rendsburg NJW-RR 2003, 1673; AG Hameln NJW 2003, 2615; AG Halle i. W. NZV 2003, 391 m. Anm. Heidrich; a. M.: AG Frankfurt NZV 2003, 534; AG Bergisch-Gladbach ZGS 2003, 399). Auf den Ersatz des Wertinteresses stellen hingegen eine Zivilabteilung des AG Hameln (NZV 2003, 538 m. Anm. Zemlin a.a.O.) und das LG Aurich (MDR 2003, 1414 f.) ab, letzteres mit der Begründung, dass gerade die Ersatzbeschaffung eines älteren Fahrzeuges in der Regel wegen der individuellen Funktionstüchtigkeit keine Naturalrestitution mehr sei. Eine höchstrichterliche Entscheidung ist zu dem Urteil des LG Osnabrück (a.a.O.) zu erwarten; die zugelassene Revision ist eingelegt worden (Az. VI ZR 109/03). Den Entscheidungsgründen ist zu entnehmen, dass der Geschädigte die Auffassung vertritt, der BGH werde zu einer Änderung seiner Rechtsprechung zu § 251 BGB gelangen.

Die bislang bekannt gewordenen Entscheidungen befassen sich überwiegend mit der Frage, wie im Falle der Ersatzbeschaffung die Mehrwertsteuer zu ermitteln ist.

Um generell eine Finanzierungslücke zu vermeiden bzw. gering zu halten, ist zunächst auf die zutreffende Bestimmung des Mehrwertsteueranteils in dem von dem Sachverständigen ermittelten Wiederbeschaffungswert – also dem durchschnittlichen Verkaufspreis eines seriösen Gebrauchtwagenhändlers – zu achten. So mehren sich die Entscheidungen, die – mit unterschiedlicher Begründung, zum Teil sachverständig beraten – darauf abstellen, dass jedenfalls bei Fahrzeugen ab einem bestimmten Alter (ab 3 bis 5 Jahren) aus dem Wiederbeschaffungswert nicht generell 16 % Umsatzsteuer herausgerechnet werden könnten, weil insoweit in der Regel überhaupt nur differenzbesteuerte Fahrzeuge auf dem Markt seien (LG Rottweil a.a.O., 423; LG Darmstadt r+s 2003, 439, 440; LG Frankenthal (Pfalz) ZfS 2004, 17; AG Brandenburg a.d.H. DAR 2003, 423, 424; AG Oldenburg ZfS 2003, 498; AG Bergisch-Gladbach ZGS 2003, 399; AG Erkelenz NJW 2003, 2617; AG Papenburg NJW 2003, 2617; AG Frankfurt a.M. NZV 2003, 534; AG Essen NZV 2003, 535; AG Mannheim VM 2003, 79; Geigel/Haag, Der Haftpflichtprozess, 24. Aufl., Kap.5, Rn.15; Lemcke r + s 2003, 441, 442; Riedmeyer DAR 2003;159; Gebhardt ZfS 2003, 157; Eisele/Lempp Verkehrsjurist 2/2003, 1, 3). Ob diese Annahme tatsächlich gerechtfertigt ist, erscheint angesichts ab-

weichender Stellungnahmen in der Literatur nicht zweifelsfrei (vgl. Lang/Stahl/Suchomel NZV 2003, 441, 446; Schneider NZV 2003, 555 f.; vgl. auch LG Magdeburg a.a.O., S. 537: Geschädigter müsse darlegen, dass das Fahrzeug nicht mehr als regelbesteuertes Fahrzeug hätte erworben werden können; es ging um einen 4 Jahre alten Opel Astra). Im Streitfall können also konkrete Feststellungen zur Situation auf dem Gebrauchtwagenmarkt erforderlich werden. In einer jüngst veröffentlichten Entscheidung weist das OLG Köln (ZGS 2004, 38 f) in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Geschädigte nicht darauf verwiesen werden dürfe, ein regelbesteuertes statt eines differenzbesteuerten Fahrzeugs zu erwerben.

1. Wird ein Ersatzfahrzeug von *Privat* angeschafft, fehlt es an einem umsatzsteuerpflichtigen Vorgang. Der Geschädigte kann nach überwiegend vertretener Auffassung keine Mehrwertsteuer verlangen (AG Berlin-Mitte r+s 2003, 439; AG Brandenburg a.d.H. a.a.O.; AG Herne NZV 2003, 390; LG Rottweil a.a.O., S. 423; LG Hildesheim a.a.O.; LG Bochum a.a.O.; Palandt/Heinrichs, a.a.O., § 249 Rdnr. 17; Gebhardt a.a.O.; Lemcke a.a.O., S. 442; Schirmer/Marlow DAR 2003, 441; Heß ZfS 2002, 367, 369; Riedmeyer a.a.O., S. 161). Von einem Teil der Instanzgerichte wird dies allerdings mit unterschiedlicher Begründung erkennbar aus Billigkeitserwägungen anders gesehen (AG Weißwasser DAR 2003, 468; AG Münsingen DAR 2003, 466). Angesichts der Gesetzesregelung erscheint es mehr als fraglich, ob sich diese Auffassung weiter durchsetzt.

2. Beim Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs von einem Händler ist zu unterscheiden:

Der Steuersatz richtet sich danach, von wem der Händler das Fahrzeug erworben hat. War der Verkäufer vorsteuerabzugsberechtigt, bleibt es beim Weiterverkauf bei der Umsatzsteuer von 16 %. Anders ist es, wenn der Händler das Fahrzeug von einem Nichtvorsteuerabzugsberechtigten, also einer Privatperson erworben hat. In diesem Fall fällt Umsatzsteuer in Höhe von 16 % nur aus der Spanne zwischen Einkaufs- und Verkaufspreis an. In der Rechnung wird diese Steuer nicht ausgewiesen (§ 25 a Abs. 6 UStG).

Für die Anwendung des § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB n. F. steht für differenzbesteuerte Fahrzeuge also fest, dass Umsatzsteuer angefallen ist, nicht jedoch in welcher Höhe. Weitgehend Übereinstimmung besteht, dass man den Händler nicht zur Offenlegung seiner Kalkulation zwingen kann (vgl. AG Halle a.a.O.). Was kann ein Geschädigter dann machen? Im Regierungsentwurf (a.a.O., S.24) heißt es dazu u. a.: „Sie kann aber gleichwohl im Rahmen der Schadensschätzung nach § 287 ZPO ermittelt werden. Als Orientierung kann die Umsatzsteuer auf die gutachterlich bestimmbare Differenz zwischen Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreis der konkret angeschafften Er-

satzsache dienen“. Im Schrifttum wird vielfach vorgeschlagen, ausgehend von einer durchschnittlichen Händlerspanne von 10–20 % eine auf den Gesamtpreis bezogene Steuer von 2 % gemäß § 287 ZPO zu schätzen (vgl. Gebhardt a.a.O.; Lemcke a.a.O., S. 442). Das ist sicher vor dem Hintergrund der erstrebten reibungslosen Abwicklung des Kfz-Sachschadens als Masseschaden eine brauchbare Handhabe, die in der Rechtsprechung verbreitet Niederschlag gefunden hat (OLG Köln a.a.O.; LG Oldenburg DAR 2003, 563; LG Bochum a.a.O., S. 236; LG Darmstadt a.a.O., S. 440; AG Kaiserslautern DAR 2003, 424; AG Halle a.a.O., S. 392; AG Oldenburg a.a.O.; AG Erkelenz a.a.O.; AG Papenburg a.a.O.). Zum Teil werden auch andere Prozentsätze, die sich indes in diesem Rahmen halten, angenommen (LG Rottweil a.a.O., S. 423; 2,328 %; AG Bielefeld NJW-RR 2003, 1337: 2,4 %). Dass der konkrete Nachweis einer höheren oder geringeren Gewinnspanne den Parteien offen steht, versteht sich von selbst.

3. Ein Mehrwertsteuerabzug wird gänzlich abgelehnt, wenn es sich um ein älteres Fahrzeug handelt, das wegen des Haftungsrisikos gar nicht mehr über den Handel, sondern *nur noch über den Privatmarkt* veräußert wird (OLG Köln a.a.O.; S. 38; AG Hameln NJW 2003, 2615).

4. Beim Erwerb eines *Neufahrzeuges* ist die Umsatzsteuerfrage unproblematisch. Es versteht sich, dass Umsatzsteuer nur in dem Umfang verlangt werden kann, in dem die Wiederherstellung wirtschaftlich geboten war. Das gilt auch bei Anschaffung eines höherwertigen Gebrauchtwagens (LG Rottweil a.a.O., S. 423).

5. Uneinheitlich wird schließlich die Frage behandelt, ob – wie m. E. zu Recht – der Mehrwertsteuerabzug vom *Wiederbeschaffungswert* (AG Papenburg a.a.O.; AG Halle a.a.O.; AG Bielefeld a.a.O.; Lemcke a.a.O., S. 443; Eisele/Lempp a.a.O., S. 4; Heß NZV 2004, 1, 6) oder vom Ersatzbeschaffungsaufwand zu berechnen ist (LG Darmstadt a.a.O., S. 440; AG Erkelenz a.a.O.; Gebhardt a.a.O.).

6. Die Abwicklung des Fahrzeugschadens auf *Reparaturkostenbasis* (tatsächlich und fiktiv) scheint sich – gemessen an hierzu ergangenen Entscheidungen (vgl. AG Minden NJW 2003, 833) in der Praxis problemlos zu gestalten (vgl. auch Lemcke a.a.O.). Dennoch soll auf folgende hier mögliche Streitpunkte eingegangen werden:

Verlangt der Geschädigte neben dem im Sachverständigengutachten ausgewiesenen Nettobetrag zusätzlich die Umsatzsteuer aus einer Reparaturrechnung, wie in einem vom Amtsgericht Minden (a.a.O.) zu Gunsten des Geschädigten entschiedenen Fall, lässt sich leicht vorhersehen, wie der Schädiger argumentieren wird. Er kann einwenden, es könne überhaupt nur noch entsprechend der Reparaturrechnung abgerechnet werden. Das ist kei-

neswegs zwingend. Denn die Neuregelung hat nicht dazu geführt, dass die Schadensabrechnung auf fiktiver Basis trotz Reparatur nicht weiterhin gewählt werden könnte. Der Geschädigte ist – Steffen spricht in diesem Zusammenhang von einer steinalten Rechtsprechung wie auch Kritik dazu (vgl. NJW 1995, 2057, 2059; vgl. weiter: BGH NZV 2003, 372 f.) – nach Schadensersatzrechtlichen Grundsätzen sowohl in der Wahl der Mittel – z.B. Einfachreparatur, Teilreparatur, Eigenreparatur – als auch in der Verwendung des vom Schädiger zu leistenden Schadensersatzes frei. Die Grenze ist dort zu ziehen, wo die Schadensberechnung nicht mehr dem Gebot der Wirtschaftlichkeit entspricht und zur Bereicherung führt.

Nach bisheriger Praxis war bei fiktiver Abrechnung die Reparaturrechnung im Grunde ohne Bedeutung. Es genügte zur Darlegung des Schadens und des zur Herstellung erforderlichen Betrages die Vorlage eines sorgfältig ausgearbeiteten Sachverständigengutachtens (vgl. BGH NJW 1992, 903 f.; BGH NZV 2003, a.a.O., S. 373; BGH NJW 1989, 3009, 3010). Sache des Schädigers war es dann, durch konkreten Tatsachenvortrag darzulegen und im Streitfall zu beweisen, dass die als erforderlich geschätzten Kosten nicht zutreffen. Nunmehr wird die Rechnung spätestens im Prozess bei gemischter Abrechnung, um den Nachweis für den Anfall der Umsatzsteuer zu führen, aber vorgelegt werden müssen. Denn wie sonst kann man erfolgsversprechend den Nachweis führen? Etwaige Differenzen zwischen Rechnung und Gutachten liegen dann offen. Es drängt sich sogleich die Frage auf, ob der Geschädigte durch die Vorlage der einen geringeren Betrag ausweisenden Rechnung nicht selbst seinem Gutachten als der behauptet geeigneten Grundlage für die Schätzung des zur Herstellung erforderlichen Betrages den Boden entzieht. Wird sie, ich zitiere Huber, „ein trojanisches Pferd“ für den Geschädigten (Huber, Anwaltskommentar, § 249 Rdnr. 78)? Der Richter steht vor der Entscheidung, ob er das Gutachten noch als ausreichende Grundlage im Rahmen des § 287 ZPO für seine Entscheidungsfindung verwerten kann. Jedenfalls wird ein Geschädigter nicht umhinkommen, weiteren Vortrag zur Erforderlichkeit zu halten.

In diesem Zusammenhang wird im Schrifttum insbesondere die Vorschrift des § 142 Abs. 1 ZPO ins Spiel gebracht (vgl. Greger NJW 2002, 1477; Huber, Das neue Schadensersatzrecht, S. 32 f.). Nach dieser Vorschrift kann das Gericht unter anderem anordnen, dass eine Partei die in ihrem Besitz befindlichen Unterlagen vorlegt, auf die sich eine Partei bezogen hat. Ob in Fällen, in denen nur fiktiv abgerechnet werden soll, tatsächlich aber eine Reparatur wie und in welchem Umfang auch immer durchgeführt wurde, das Gerichts grundsätzlich die Vorlage der Rechnung anzuordnen hat, kann diskutiert werden. Dies wird auf den Einzelfall ankommen. Jedenfalls dann, wenn der Schädiger substantielle Angriffe gegen das Gutachten erhebt, liegt es nahe,

zur Prüfung der Frage, welcher Betrag zur Schadensbehebung erforderlich ist, im Rahmen des § 287 ZPO die Vorlage der Rechnung anzuordnen. Ohne ein solches substantiiertes Vorbringen dürfte es aber hierzu an einer prozessualen Handhabe fehlen. Die Vorlageanordnung muss ihre Grundlage im streitigen Parteivortrag finden. Sie darf nicht zur Ausforschung führen, insbesondere nicht dazu, dass der Partei überhaupt erst Material für substantiierten Vortrag verschafft wird (vgl. Thomas/Putzo/Reichold, ZPO, 25. Aufl., § 142 Rn. 1; Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 62. Aufl., § 142 Rn. 2, 5 und 9; vgl. auch Palandt/Heinrichs a.a.O., § 249 Rn. 14 und 18).

II.

1. Eine weitere Neuregelung betrifft das *Schmerzensgeld*. § 847 BGB ist gestrichen, § 253 BGB um einen Absatz 2 ergänzt worden, der bestimmt, dass, wenn unter anderem wegen der Verletzung des Körpers und der Gesundheit Schadensersatz zu leisten ist, auch wegen eines Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden kann. Der Anspruch wurde auf Haftungssysteme erweitert, die – wie die Gefährdungshaftung (vgl. hier § 11 Satz 2 StVG) – kein Verschulden voraussetzen. Das war im Sinne Vieler, auch zahlreicher Verkehrsgerichtstage und zwar in den Jahren 1995, 1998 und 2000. Zielsetzung ist in erster Linie eine Verbesserung des Opferschutzes und eine Harmonisierung des Europäischen Rechts. Im Auge hatte man aber auch einen Rationalisierungseffekt bei der Abwicklung von Schmerzensgeldbegehren aus Anlass eines Verkehrsunfalles, weil die Frage des Verschuldens nun nicht mehr maßgebend sei. Ob das für die Praxis tatsächlich so allgemein gilt, begegnet Bedenken. Auf Erfahrungen aus der gerichtlichen Praxis kann ich zwar noch nicht zurückgreifen. Zu diskutieren ist aus meiner Sicht folgendes:

Die erste Frage ist: Wie bemisst man nun das Schmerzensgeld im Falle einer Gefährdungshaftung? Ist generell ein Abschlag vorzunehmen im Vergleich zu einem bei der Verschuldenshaftung angemessenem Schmerzensgeld? Kriterien für die Bemessung des Schmerzensgeldes waren bisher im Anschluss an die Entscheidung des Großen Senats aus dem Jahre 1955 die Ausgleichsfunktion einerseits und die Genugtuungsfunktion andererseits (BGH, GrZS, BGHZ 18, 149). Letztere spielt bei der Gefährdungshaftung aber keine Rolle. Heißt das nun, dass grundsätzlich eine Abstufung vorzunehmen ist, wie dies zum Teil vertreten wird (Lang/Stahl/Suchomel, a.a.O., S. 445)? Ich gebe zu bedenken, ob es nicht vor dem Hintergrund eines sich in der Rechtsprechung abzeichnenden Wandels bei der Bemessung des Schmerzensgeldes durch stärkere Gewichtung der Ausgleichsfunktion gegenüber der Genugtuungsfunktion näher liegt, jedenfalls für den Bereich der normalen Ver-

kehrsunfallsachen keine Unterscheidung danach vorzunehmen, ob lediglich die Gefährdungshaftung eingreift oder ein fahrlässiger Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift festzustellen ist (vgl. Palandt/Heinrichs a.a.O., § 253 Rn. 11; Jaeger/Luckey, Schmerzensgeld, Rn. 766 f., 775; Müller a.a.O., S. 4; Macke DAR 2000, 506, 508 f.; Wagner NJW 2002, 2049, 2054; Lemcke ZfS 2002, 318, 325; Hentschel NZV 2002, 433, 437; vgl. auch Schirmer DAR 2004, 21, 22). Aber wie immer bei der Beurteilung eines zur Entscheidung stehenden Sachverhaltes kommt es auf den Einzelfall an. Steht ein besonders rücksichtsloser oder grober Verkehrsverstoß fest, wird dies nach wie vor bei der Bemessung zu beachten sein.

Nicht vernachlässigen sollte man aber auch die Tatsache, und da komme ich auf den ins Auge gefassten Rationalisierungseffekt zurück, dass in vielen Fällen bei der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsanteile im Rahmen des § 17 Abs. 1 und 2 StVG das Verschulden eines oder beider Beteiligten von erheblicher Bedeutung sein kann. Das heißt aber nichts anderes, als dass in all diesen Fällen schon von daher zur Frage eines schuldhaften Verkehrsverstoßes Stellung zu beziehen ist.

Schließlich darf in diesem Zusammenhang, d.h., ob überhaupt noch ein Verschulden zu prüfen ist, auch Folgendes nicht außer Acht gelassen werden. Die gesetzlichen Haftungshöchstgrenzen nach § 12 StVG sind zwar, wie seit langem gefordert, erhöht worden. Bedenken, ob sie bei schweren Unfallgeschehen mit mehreren Verletzten tatsächlich ausreichen, scheinen mir nicht von vornherein unbegründet zu sein, wenn man sich die in Betracht kommenden Schadensgruppen vor Augen hält. In solchen Fällen wird es also im Interesse eines Geschädigten liegen, dass der Unfallgegner nicht nur nach den Vorschriften des StVG haftet, sondern auch ein Anspruch aus Verschuldenshaftung festgestellt wird. Es ist Aufgabe des den Geschädigten beratenden Anwalts, entsprechend vorzutragen. Bei solchen Fallgestaltungen wird man in einem Urteil die Frage der Anspruchsgrundlage nicht offenlassen können.

2. Die im Regierungsentwurf enthaltene, im Schrifttum kontrovers beurteilte, im Übrigen auch Gegenstand einer Empfehlung beim 38. Verkehrsgerichtstag 2000 gewesene *Bagatellklausel* ist nicht Gesetz geworden. In seiner Beschlussempfehlung vertrat der Rechtsausschuss des Deutschen Bundestages unter anderem die Auffassung, dass es der Festschreibung einer solchen nicht bedürfe, weil die Rechtsprechung bereits auf der Grundlage des geltenden Rechts zu angemessenen Ergebnissen komme. Zudem solle den Gerichten die Möglichkeit gegeben werden, die Bagatellschwelle über die Auslegung des Begriffs „billige“ Entschädigung in Geld fortzuentwickeln. Das gelte auch für die Frage, ob für nicht objektivierbare leichte HWS-Verletzungen ersten Grades ein Schmerzensgeld erforderlich sei (BT-Drs 8780, S.20 f.).

Es ist richtig, dass die Rechtsprechung, allen voran der VI. Senat des Bundesgerichtshofs, für die Praxis brauchbare Kriterien aufgestellt hat, um im Einzelfall ein Schmerzensgeld zu versagen (BGH NJW 1992, 1043; BGH NJW 1993, 2173, 2175). Die bisher gezogene Schwelle liegt niedrig. Danach kann bei geringfügigen Verletzungen des Körpers oder der Gesundheit ohne wesentliche Beeinträchtigung der Lebensführung und ohne Dauerfolgen eine Entschädigung versagt werden, wenn es sich nur um vorübergehende, im Alltagsleben typische und häufig auch aus anderen Gründen als einem besonderen Schadensfall entstehende Beeinträchtigungen des Körpers oder des seelischen Wohlbefindens handelt. Gemeint sind Beeinträchtigungen, die sowohl von der Intensität als auch der Art der Primärverletzung nur ganz geringfügig sind und üblicherweise den Verletzten nicht nachhaltig beeindrucken, weil er schon aufgrund des Zusammenlebens mit anderen Menschen daran gewöhnt ist, vergleichbaren Störungen seiner Befindlichkeit ausgesetzt zu sein. In der Entscheidung vom 14. Januar 1992 (NJW 1992 a.a.O.) ging es um Kopfschmerzen und Schleimhautreizungen. Entsprechend dürften auch oberflächliche Weichteilverletzungen, wie z.B. Schürfwunden, Schnittwunden und unerhebliche Prellungen, die das Wohlbefinden nicht weiter beeinträchtigen, zu behandeln sein. Ob sich diese Kriterien so einfach auf die angesprochenen HWS-Fälle übertragen lassen, erscheint hingegen fraglich. So geht unsere Erfahrung im Senat dahin, dass häufig gerade bei solchen als geringfügig eingestuften Fällen eine Krankschreibung erfolgt, weil Kopfschmerzen und Schwindel beklagt und zur Sicherheit eine Schanz'sche Krawatte sowie Medikamente und/oder Salbe verordnet werden. Unter Berücksichtigung vorgenannter Kriterien ließe sich dann – Kausalität zwischen Unfall und Primärschaden unterstellt – ein Schmerzensgeld nur schwer versagen. So wird in einer weiteren Entscheidung des VI. Zivilsenats vom 11. November 1997 (NJW 1998, 810, 812), bei der es um eine Schädelprellung mit HWS-Schleudertrauma ging, ausgeführt, dass Solches für das Alltagsleben nicht typisch sei und im Übrigen die Verletzung unstreitig eine mehrtägige Arbeitsunfähigkeit des Geschädigten zur Folge gehabt habe. Im Übrigen ist damit für das – Gerichte und Sachverständige aus den verschiedenen Disziplinen beschäftigende – Hauptproblem, ob nämlich ein bestimmtes Unfallgeschehen überhaupt zu einer HWS-Verletzung führt oder führen kann, nichts gewonnen. Dies zeigt auch wieder die vielschichtige Diskussion im Schrifttum im Anschluss an die Entscheidung des VI. Senats vom 28. Januar 2003 (NZV 2003, 167) zur sogenannten Harmlosigkeitsgrenze. Aber das steht hier nicht an. Es sollte nur gezeigt werden, dass die HWS-Fälle gerade nicht die Geeignetsten sind, um die Rechtsprechung zur Bagatellgrenze weiterzuentwickeln.

Autokauf/Leasing: Sachmängelhaftung nach der Schuldrechtsreform

– Die tatsächlichen Veränderungen im Fahrzeughandel seit der Schuldrechts-Reform und die Abgrenzung von Mangel und Verschleiß –

Joachim Otting,
Ass. jur., freier Mitarbeiter der DEKRA Automobil GmbH, Stuttgart

Einleitung

Im Rahmen der Aufgabenverteilung unter den Referenten dieses Arbeitskreises ist mir die Aufgabe zugefallen, über die tatsächlichen Reaktionen des Kraftfahrzeughandels auf die Verbrauchsgüterrichtlinie zu sprechen. Von mir bekommen Sie also jetzt als Einführung in das Thema nahezu keine juristischen Ausführungen, sondern Marktfakten und -zahlen. Anschließend trage ich Ihnen Überlegungen zur Abgrenzung von Verschleiß und Mangel vor.

Im Vorfeld der Ereignisse

Die Verbrauchsgüterrichtlinie und deren Umsetzung in der Schuldrechtsreform haben im Automobilhandel und im Motorradhandel heftige Wellen geschlagen. Selten zuvor hat eine Gesetzesänderung so intensive Vorbereitung der Händler mit sich gebracht.

Die Herbstveranstaltungen 2001 und die Frühjahrsveranstaltungen 2002 der Kraftfahrzeuginnungen waren von der Thematik „Autokaufrecht, Sachmängelhaftung und Garantien“ geprägt, und auch jetzt noch, weil die ersten Urteile der Gerichte die Linien klären, ist das Interesse ungebrochen: Das Thema füllt noch immer die Säle.

Am Anfang war es die blanke Angst, weil der jahrzehntelange Standard des Gewährleistungsausschlusses bei Gebrauchtfahrzeugen nun jedenfalls beim Verbrauchsgüterkauf nicht mehr zulässig ist und weil die „Beweislastumkehr“ ebenfalls als Bedrohung erschien. Zwischenzeitlich haben sich die Gemüter beruhigt, denn eines ist in den zwei Jahren der Geltung des neuen Rechts klar geworden:

Der Unterschied zwischen dem alten Recht und dem neuen Recht ist auf dem Papier sehr groß. Im „richtigen Leben“ hat sich jedenfalls für den seriösen Händler dramatisch weniger geändert, denn schon früher wurde im Interesse der Kundenbindung auf dem Wege der Kulanz freiwillig viel mehr getan, als ein erfolgreicher Gewährleistungsausschluss erzwungen hat.

Für die Advokaten und Richter und für die Verbraucherschützer unter Ihnen mag diese Aussage auf den ersten Blick befremdlich sein, denn schon früher hatten Sie teils haarsträubende Fälle auf dem Tisch und mochten an das Seriöse im Fahrzeughandel nicht so recht glauben. Aber das ist nun einmal das Schicksal von Juristen im forensischen Bereich: Sie sehen nur das, was „in die Hose gegangen“ ist, also die Negativauslese.

Die Zahlen 2002:

Wenn wir jetzt gemeinsam auf die Marktzahlen schauen, dann müssen wir uns zunächst mit denen aus 2002 begnügen, denn nur die liegen gesichert vor. Aber in 2003 sieht alles danach aus, als seien zwar weniger Autos umgeschlagen worden, als im Jahr davor. Die Verhältnisse der Marktsegmente zueinander liegen aber annähernd gleich.

Im Jahre 2002 haben insgesamt 6,83 Millionen Gebrauchtfahrzeuge (Pkw) den Besitzer gewechselt. Der Statistiker spricht von „Besitzumschreibungen“.

Zum Vergleich: Es wurden im gleichen Zeitraum 3,25 Millionen Neuwagen zugelassen.

Zurück zu den 6,83 Millionen Gebrauchten:

- 3,62 Millionen davon wurden von Privat verkauft.
- 1,02 Millionen wurden von reinen Gebrauchtwagenhändlern veräußert.
- 2,19 Millionen Gebrauchte haben die „Vollsortimenter“, also die Händler, die auch mit Neuen handeln, an den Mann gebracht.
- Die Gebrauchten, die von Privat verkauft wurden, waren im Schnitt 6,9 Jahre alt.
- Die der Gebrauchtwagenhändler wechselten mit im Durchschnitt 5,7 Jahren den Besitzer.
- Die Gebrauchten aus Neuwagenhändlerhand waren im Durchschnitt erst 3,4 Jahre alt.

(Quelle für alles: DAT/Veedol-Report, www.veedol.de)

Interessant ist folgende Veränderung:

- Die von Privat verkauften Gebrauchtwagen waren 2001, also im letzten Jahr vor der Schuldrechtsreform, im Schnitt nur 5,9 Jahre alt, also ein ganzes Jahr jünger.
- Die der Neuwagenhändler hingegen waren 3,7 Jahre alt, also im Durchschnitt drei Monate älter als 2002.

Darauf wird zurückzukommen sein.

Aber eines lässt sich jetzt schon sagen: 3,25 Millionen Neue und 3,21 Millionen von Fahrzeughändlern verkaufte Gebrauchte, mithin 6,46 Millionen Pkw aus gewerblicher Hand, lassen wohl ohne weiteres die oben getroffene Aussage zu, dass die Zahl der anwaltlich oder gar gerichtlich zu behandelnden Fälle eher gering ist. Für Juristen allerdings prägen sie das Bild.

Die Reaktionen der Händler auf die Schuldrechtsreform

Der gewerbliche Fahrzeughandel, insbesondere das Segment der Vollsortimenter, hat sehr schnell den Bestand älterer Gebrauchtfahrzeuge abgebaut. Ältere Gebrauchte – die Grenze liegt bei ca. sechs bis sieben Jahren – finden sich fast nicht mehr auf den Höfen. Sie werden nicht mehr gern in Zahlung genommen, und wenn, dann werden sie sogleich an Händler weiterverkauft, die den Export in Schwellenländer betreiben.

Man sieht diese Reduzierung des Bestandes deutlich an der Senkung des Durchschnittsalters der Gebrauchten bei den Auch-Neuwagenhändlern. Zwar sind die drei Monate zwischen 3,7 im Jahre 2001 und 3,4 im Jahre 2002 auf den ersten Blick nicht eklatant. Aber mehr als 60 % der Fahrzeuge auf den Höfen sind ohnehin und von je her nicht älter als zwei Jahre.

Und darin ist ein großer Block extrem junger Autos: Tageszulassungen und Vorführgewerke (mehr als eine halbe Million Neuwagen werden erstmals auf die Fahrzeughersteller und die Händler zugelassen!) sowie Rückläufer aus den Mietwagenflotten (das sind ca. 380.000 Stück, die nicht länger als max. sechs Monate bei den Vermietern laufen und dann zu den Händlern gehen) prägen dort das Durchschnittsalter.

Vor diesem Hintergrund bedeutet die Senkung des Durchschnittsalters um drei Monate eben doch eine deutliche Veränderung im Segment der älteren Gebrauchten beim Vollsortimenter. Gleichzeitig ist das Alter der von Privat verkauften Gebrauchten deutlich gestiegen. Diese Fahrzeuge bleiben bei Privat, weil der Handel keine attraktiven Inzahlungnahmeerlöse mehr macht.

Im November 2003 hat der AutoBusinessVerlag einen Gebrauchtwagenkongress veranstaltet. Dort hörte man an allen Ecken, dass der Handel diese Politik langsam wieder revidiert. Stößt man nämlich dem typische Einstiegskäufer erst einmal vor den Kopf („... für Leute wie Sie haben wir keine Autos...“), wird es ein langer, schwerer und damit teurer Weg, ihn später als Kunden zu gewinnen.

Warum hatte der Handel die älteren Gebrauchtwagen gemieden? Es hat eine Weile gedauert, bis die Händler nicht nur „gelernt“, sondern auch verin-

nerlicht hatten, dass Sachmängelhaftung eben doch ganz etwas anderes ist, als ein Haltbarkeitsversprechen. Die Sorge, für ein ganzes Jahr nach Verkauf an Privat bei einem älteren Fahrzeug für dessen „Fehlerfreiheit“ einstehen zu müssen, hat leicht panische Reaktionen hervorgerufen. Die Autohändler sind technisch orientiert. Wenn man einen Techniker danach fragt, was ein Mangel ist, antwortet er: „... Wenn etwas nicht funktioniert!“. Und so prägte die Angst, für jeden technischen Ausfall einstehen zu müssen, das Handeln.

Zwischenzeitlich hat aber auch der Autohandel begriffen, dass der Mangelbegriff im Kaufrecht etwas anderes bedeutet, nämlich die Abweichung der vertraglich vereinbarten Ist-Beschaffenheit von der Soll-Beschaffenheit. Oder anders gesagt: eine „Vertragswidrigkeit“. Fortschreitender altersgemäßer Verschleiß ist dabei unproblematisch, und zwar weder der vor dem Verkauf eingetretene, noch der danach (siehe z.B. Landgericht Dessau DAR 2003, 119: „Der 600-€-Fiesta“; Amtsgericht Offenbach a. M. DAR 2003, 178: „Der Zahnriemen bei 115.000 km“). Wenn keine besonderen vertraglichen Vereinbarungen getroffen sind, muss der Gebrauchte so sein, wie ein Auto in dem Alter und mit der Laufleistung eben typischerweise ist (§ 434 Abs. 1 Satz 2 BGB). Und nichts, so weiß schon der Volksmund, hält ewig.

Die Abgrenzung zwischen einem Mangel im kaufrechtlichen Sinne einerseits und „normalem Verschleiß“ andererseits ist sicher eine der größten Herausforderungen im Umgang mit den Fällen des Alltags. Die Grundregel muss wohl lauten, dass technische Abweichungen vom Idealzustand mit jedem Kilometer, den das Fahrzeug bewegt wird, unausweichlich sind. Man spricht insoweit von „natürlichem Verschleiß“, obwohl mir die verbale Verbindung zwischen dem Auto und dem Adjektiv „natürlich“ immer etwas schwer über die Lippen geht.

Auf Basis dieser Grundregel ist dann zu ermitteln, welche Abweichungen vom technischen Idealzustand bei welcher Kilometerleistung zu erwarten sind. Wartungs- und Inspektionspläne sind dabei ein gutes Hilfsmittel. Es gibt auch aussagekräftige Statistiken über die Schadeneignetheit der einzelnen Fahrzeuge, und zwar in den Garantieabteilungen der Automobilhersteller und für die nicht mehr ganz jungen Fahrzeuge in den Schadenabteilungen der Gebrauchtwagen-Garantieversicherungen. Bei ersteren allerdings ist man nicht geneigt, Probleme der Fahrzeuge offen zu legen, bei letzteren ist die Schadenstatistik die Basis der internen Kalkulation. Je dichter das Statistikmaterial ist, desto mehr Vorsprung hat man versicherungsmathematisch vor der Konkurrenz. Also ist man auch dort nicht zur generellen Offenlegung bereit. Einzelauskünfte allerdings sind durch Sachverständige durchaus zu erlangen.

Salopp formuliert: Verhält sich das Auto bei technischen Ausfällen „statistisch korrekt“, dann hat der Verkäufer eher kein Problem.

Ein Sonderfall ist der, dass bei einem Modell ein bestimmter Zustand regelmäßig eintritt, aber zu einem Laufleistungs-Zeitpunkt, der jedenfalls dann als kritisch gelten muss, wenn man das Produkt mit klassengleichen Wettbewerberprodukten vergleicht. Das allerdings ist eine Rechtsfrage, die der Diskussion bedarf.

Eine abweichende Fallgestaltung ist auch die, dass die Abwesenheit von Verschleißzuständen vereinbart ist („... scheckheftgepflegt, alle Verschleißteile erneuert...“). Dann geht diese vertragliche Vereinbarung der generellen Überlegung zum Verschleiß vor.

Und ganz wichtig ist noch Folgendes: Bei Anwendung der Beweislastregel des § 476 BGB, die – bei Licht besehen – nur eine Rückwirkungsvermutung ist, muss zuerst die Frage gestellt werden, ob ein Defekt überhaupt ein Mangel ist oder im Rahmen des vertraglich vereinbarten eine hinzunehmende, weil nach Alter des Fahrzeuges erwartbare Störung (siehe noch einmal LG Dessau a.a.O. sowie AG Offenbach a.M. a.a.O.). Erst wenn der Mangelcharakter des technischen „Störfalles“ bejaht wird, kommt man zur Rückwirkungsvermutung, dass der Mangel bei Übergabe bereits vorlag.

Keinesfalls bedeutet die Rückwirkungsvermutung, dass bei Vorliegen eines Defektes vermutet wird, er sei ein Mangel im kaufrechtlichen Sinne.

Das gerät in der täglichen Praxis häufig durcheinander.

Die heutigen Vertragsgestaltungen

Seriöse Händler legen nunmehr viel Wert auf die vertragliche Ausgestaltung des Autokaufs. Ganz schnell waren die alten Vordrucke vom Markt verschwunden und neue griffen für den Gebrauchten Platz. Nun ist die frühere Standardklausel des Gewährleistungsausschlusses durch eine flächendeckend verbreitete Klausel ersetzt, mit der die gesetzlich zweijährige Verjährungsfrist für Sachmängelhaftungsansprüche der Käufer auf das erlaubte Maß von einem Jahr reduziert wird.

Und noch etwas fällt auf: In breiter Front werden zum Kaufzeitpunkt Zustandsbeschreibungen für die Fahrzeuge angefertigt. Entweder füllen die Händler die vorbereiteten Beschreibungsformulare selbst aus, oder sie beauftragen Kraftfahrzeug-Sachverständige mit einer Durchsicht der Fahrzeuge. Da eine frische Hauptuntersuchung, im Volksmund „TÜV“ genannt, ohnehin in aller Regel vor Fahrzeugübergabe durchgeführt wird, ist der Aufwand, den Sachverständigen auch mit einer Zustandsbeschreibung zu beauftragen, erträglich.

Damit erreichen die Händler, dass Negativabweichungen vom technischen Idealzustand als „vertragsgemäß“ mitgekauft werden (§ 442 Abs. 1 BGB) und dass die Beweislastumkehr nicht vom Käufer dazu missbraucht werden kann, später eingetretene Probleme per Rückwirkungsvermutung tatsachenwidrig dem Verkäufer aufzubürden.

Eine etwas simplere Art der Fahrzeugbeschreibung sind Begriffe wie „Bastlerfahrzeug“ oder „Ersatzteilsponder“, die bei weniger seriösen Händlern neue Konjunktur haben. Die seriösen Händler hingegen haben verstanden, dass diese pauschalen Zustandsbeschreibungen eben nur dann halten, wenn auch Bastlerfahrzeuge oder Ersatzteilsponder verkauft werden. Für das 6.900-€-Auto mit neuer HU geht es eben nicht.

Erwartet worden war im Vorfeld, dass der gewerbliche Fahrzeughandel wieder zum Agenturgeschäft greift, um einen Verkauf von Privat an Privat zu konstruieren, die den guten alten Gewährleistungsausschluss zulässig macht. Das aber ist nicht passiert. Entweder wir haben es mit völlig transparenten und damit sicherlich zulässigen Agenturgeschäften aus guten Gründen zu tun (Beispiele: Exoten, Jahreswagenvermittlung, Motorradhandel), oder aber wir bewegen uns im Bereich des Betrügerischen.

Von einer breit angelegten „Flucht in das Agenturgeschäft“ kann aber keine Rede sein.

Die Gebrauchtwagen-Reparaturkostenversicherung

Ein Klassiker des seriösen Gebrauchtwagenhandels ist die Gebrauchtwagen-Reparaturkostenversicherung. Das ist die vertragliche Kür neben der gesetzlichen Pflicht. Sie ergänzt die Sachmängelhaftung, ersetzt sie aber nicht. Schon vor der Rechtsänderung griff der Handel verbreitet zu diesem Instrument. Damit werden drei Ziele verfolgt:

1. Der Kunde schöpft Vertrauen in das Angebot des Händlers,
2. fällige Reparaturen bleiben im Kraftfahrzeuggewerbe
3. und vor allem: Die Garantiebedingungen binden den Kunden an die Werkstatt des Händlers.

Nachdem bisher primär der Kundenbindungsaspekt im Vordergrund stand, entdeckte der Handel nun auch die Absicherungsfunktion vor gesteigerten Risiken des neuen Sachmängelhaftungsrechts.

Und die Garantievversicherer haben reagiert: Über die verbreiteten Baugruppengarantie-Modelle hinaus wurde auch das „Gewährleistungsrestrisiko“ in den Versicherungsschutz einbezogen, natürlich gegen Mehrpreis. Die Garantievversi-

cherer konnten sich 2002 nachhaltig über erhöhte Umsätze (*man hörte von bis zu 30 %*) freuen, und sie haben dann vertragsgemäß geholfen, wenn nötig.

Eine Gesellschaft hat dem Angebot auch noch eine Rechtsschutz-Komponente angefügt und damit Waffengleichheit zwischen Verbraucher und Händler auf der Kostenrisikoseite hergestellt. Das Verblüffende war: Im Jahre 2002 gab es fast nichts zu streiten, 2003 hingegen erheblich mehr. Offenbar hatte die Anwaltschaft 2002 noch nicht die ausreichende Sicherheit im Umgang mit dem neuen Recht erlangt.

Was mich wundert:

Bei alledem ist doch eines klar: Der Verbraucher steht sicherer und besser da, wenn er im gewerblichen Fahrzeughandel kauft. Wo im Privat-an-Privat-Segment nach wie vor der Gewährleistungsausschluss regiert, muss der Handel haften. Und Garantien gibt es faktisch auch nur im Kraftfahrzeug-Gewerbe.

Trotzdem hat der gewerbliche Handel gegenüber dem Privatsegment 2002 gegenüber 2001 nicht an Marktanteil zugelegt. Allerdings habe ich auch keine entsprechende Werbekampagne gesehen. Da hat der Handel eine Chance vertan.

Und die Neuwagen?

Bisher habe ich hier nur vom Gebrauchtwagen-Business berichtet. Was hat sich beim Neuwagen getan? Unter dem Gesichtspunkt der Schuldrechtsreform darf ich wohl sagen: Nichts!

Bei allem, was am Neuwagen Ärger macht (Schwerpunkt heute: die Elektronik), steht der Hersteller wirtschaftlich hinter dem Händler, und das bislang mit dem Instrument der Herstellergarantie. Da allerdings greift nun die Gruppenfrei stellungsverordnung (GVO) ein, die die Kundenbindungsobliegenheiten der Neuwagengarantie nicht mehr duldet. Mit Ausnahme von Smart und Opel haben sich alle deutschen Automobilhersteller von der Herstellergarantie verabschiedet, stehen aber dennoch wirtschaftlich hinter allen Sachmängelhaftungsthemen ihrer Händler.

Zusammenfassung:

Nach erster großer Beunruhigung hat der gewerbliche Kraftfahrzeughandel gelernt, was Sachmängelhaftung bedeutet.

Die Abgrenzung zwischen Mangel und Verschleiß gehört zu den größten Herausforderungen im Umgang mit der Sachmängelhaftung.

Solide vertragliche Gestaltungen mit selbst oder durch Sachverständige erstellten Zustandsbeschreibungen gelten als richtiger Weg.

Die Geltung der Beweislastumkehr wird überwiegend akzeptiert.

Gebrauchtwagen-Garantieversicherungen sind im Aufschwung.

Trotzdem hat der gewerbliche Gebrauchtwagenhandel nicht an Marktanteil gegenüber dem Privatverkauf zugelegt.

Im Neuwagenbereich hat sich wenig getan. Allerdings behandeln die Automobilhersteller das Thema Garantie nicht mehr wie traditionell gewohnt (Auslöser ist dabei die GVO, nicht die Schuldrechtsreform).

Autokauf/Leasing: Sachmängelhaftung nach der Schuldrechtsreform – Die Umgehung der Sachmängelhaftung beim Gebrauchtwagenkauf –

Ulrich May, Rechtsanwalt, Verbraucherschutz, ADAC e.V., München

1. Einleitung

Bis zum Inkrafttreten der Schuldrechtsreform am 01.01.2002 war für den Händler bei jedem Kaufvertrag über ein Gebrauchtfahrzeug der wichtigste Passus der Gewährleistungsausschluss. Die Fahrzeuge wurden fast ausnahmslos „unter Ausschluss jeglicher Gewährleistung“ verkauft. Bei Mängeln am Fahrzeug oder sonstigen für den Käufer unerfreulichen Feststellungen, wie manipulierten Tachometern, Unfallschäden, zu vielen Vorbesitzern oder auch unüblicher Nutzung als Mietfahrzeug oder Taxi, blieb für den Anwalt auf der Käuferseite in der Regel nur der Versuch, die beiden Alternativwege zu beschreiten: Die Behauptung, der Verkäufer habe arglistig getäuscht – meist nicht zu beweisen –, oder die Berufung auf eine Eigenschaftszusicherung – oft gar nicht vorhanden oder zumindest so stark relativiert, dass sie keinen Nutzen mehr hatte. Es war daher in der Praxis klar zu konstatieren, dass die Karten für den Gebrauchtwagenkäufer in der Regel schlecht waren.

Dies hat sich mit der Einführung des Verbrauchsgüterkaufes in Umsetzung der entsprechenden EU-Richtlinie grundlegend geändert: Seit dem 01.01.2002 sind die Zeiten grundsätzlich vorbei, dass der Händler schulterzuckend auf den Gewährleistungsausschluss verweisen darf, wenn der Kunde 10 km nach Übergabe des eben bei diesem Händler erworbenen Gebrauchtwagen einen kapitalen Motorschaden erleidet – und diese oder ähnliche Fälle gab es gar nicht so selten.

Die Frage, inwieweit überhaupt die *Beweislastumkehr* bei gebrauchten Gütern, insbesondere bei Gebrauchtfahrzeugen grundsätzlich gilt, wird nur noch selten in Frage gestellt – eine vom ADAC von Anfang an klar erhobene Forderung. Andernfalls wäre die Regelung im Bereich der gebrauchten Sachen auch vollständig ausgehebelt. Eine Anwendbarkeit der Beweislastumkehr folgt bereits aus der gesetzlichen Sonderbehandlung in § 475 Abs. 2 BGB, die sich lediglich auf die Einschränkungsmöglichkeit zur Verjährung bezieht. Der Gesetzgeber wollte damit den Verkauf gebrauchter Sachen grundsätzlich dem Kauf neuer Sachen gleichstellen. Es bleibt zu hoffen, dass Entscheidungen, wie die des LG Hof vom 23.07.03 (Az. 32 O 713/02), die sich mit Verweis auf die Gesetzesbegründung auf den Standpunkt stellt, dass die Vermutung des § 476 bei gebrauchten Sachen eben nicht gelte, die Aus-

nahme bleiben. Richtungsweisend dürfte vielmehr die Entscheidung des Oberlandesgericht Köln vom 11. November 2003 (Az. 22 U 88/03) sein, die eine Anwendbarkeit eindeutig bejaht.

Aufgrund des täglichen Kontaktes mit ADAC-Mitgliedern hat sich im Laufe der Zeit – mittlerweile sind es über 2 Jahre – gezeigt, dass der Einfallsreichtum mancher Händler beträchtlich ist, wenn es darum geht, diese für sie ungünstigen Regelungen mit mehr oder weniger zulässigen Methoden zu umgehen oder zumindest zu relativieren.

Dem soll der § 475 BGB, das Umgehungsverbot, einen Riegel vorschieben. § 475 Abs. 1 Satz 1 BGB normiert, dass beim Kauf eines Verbrauchers vom Unternehmer eine Berufung auf eine von den gesetzlichen Sachmängelhaftungsvorschriften abweichende Vereinbarung und damit eine Haftungsfreizeichnung nicht möglich ist. Eine Umgehung liegt im allgemeinen vor, wenn eine vom Gesetz verbotene Regelung bei gleicher Interessenlage durch eine andere rechtliche Gestaltung erreicht werden soll, die objektiv nur den Sinn haben kann, das gesetzliche Verbot zu unterlaufen.

2. Ansatzpunkte für eine Umgehung der gesetzlichen Regelungen

2.1 Liegt ein Mangel vor?

Auf der ersten Stufe der Vermeidungsstrategien der Händler liegt die nachvollziehbare Erwägung, bereits bei der Frage anzusetzen, inwieweit überhaupt ein *Sachmangel* vorliegt. Denn hat ein Mangel nach § 434 BGB bei Übergabe des Fahrzeuges gar nicht vorgelegen, kommt eine Sachmängelhaftung ohnehin nicht in Betracht.

Die sehr bedeutsame Frage, inwieweit bereits aufgrund der üblichen Beschaffenheit – ohne dass konkret im Vertrag über eine besondere Beschaffenheit dieses Fahrzeuges gesprochen wurde – lediglich normaler Verschleiß vorliegt und damit von vornherein Sachmangel ausscheidet, soll an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden. Es soll vielmehr näher auf die verschiedenen Formen von „*besonderen*“ *vertraglichen Beschaffenheitsvereinbarungen* eingegangen werden, die oftmals nicht nur dem Zwecke dienen sollen, den Kunden über bestimmte Mängel aufzuklären, sondern häufig primär die Begrenzung der Haftung des Händlers zum Ziel haben.

2.2 Arten von Beschaffenheitsvereinbarungen

Durch sog. Zustands- oder Befundberichte kann in zulässiger Weise die Haftung für bestimmte Mängel ausgeschlossen werden. Diese sog. *negativen Beschaffenheitsvereinbarungen* werden im seriösen Gebrauchtwarenhandel

in der Regel auch Vertragsbestandteil und beziehen sich auf konkrete Mängel, die auf einer tatsächlichen Überprüfung des Fahrzeuges beruhen. In der Praxis finden sich jedoch immer wieder Beispiele, dass ein Fahrzeug als pauschal mangelhaft in allen bzw. fast allen Teilen dargestellt wird, ohne dass dem eine konkrete Prüfung zu Grunde liegt.

In die entgegengesetzte Richtung zielt die Verwendung sog. *positiver Beschaffenheitsvereinbarungen*. Hier will sich der Unternehmer der Haftung dadurch entziehen, dass er sich beim Kauf die Mangelfreiheit des Fahrzeuges vom Käufer bestätigen lässt, um damit der Beweislastumkehr vorzubeugen. Beruft sich der Händler pauschal darauf, dass aufgrund einer Prüfung ein sog. „Bestzustand“ in allen Teilen festgestellt wurde, will er sich damit – ohne dass eine konkrete Prüfung stattgefunden hat – bei Ansprüchen des Kunden auf den hervorragenden Zustand des Fahrzeuges bei Übergabe berufen und damit klarstellen, dass der jetzt aufgetretene Mangel beim Kauf noch nicht vorhanden war. Nur am Rande sei in diesem Zusammenhang erwähnt, dass die meisten Händler hier wohl übersehen, dass sie mit solchen positiven Beschaffenheitsvereinbarungen Gefahr laufen, in die verschärfte Garantiehaftung zu gelangen.

Große Probleme in der Praxis und relativ viel Presserummel verursacht die Vereinbarung eines *Verwendungszwecks*. Als Beispiele sind hier vor allem die in der Praxis immer wieder anzutreffenden „Bastlerfahrzeuge“, „Schrottfahrzeuge“, oder Fahrzeuge „zum Ausschachten“ zu nennen.

Ein weitgehend ungeklärtes Problem ist schließlich bei der Beschaffenheitsvereinbarung auch die sog. *Überwälzung eines Risikos* bzw. *einer Ungewissheit*. Der Verkäufer ist sich hinsichtlich einer gewissen Eigenschaft des Fahrzeuges im Ungewissen (z.B. ob ein Unfallschaden vorliegt, oder ob der angegebene Tachometerstand korrekt ist) und möchte dieses Risiko – sei es aufgrund mangelnder Überprüfbarkeit oder zu hohem wirtschaftlichen Aufwandes – durch entsprechende vertragliche Formulierungen, wie z.B. „Vorliegen eines Unfallschadens unbekannt“, auf den Käufer überwälzen.

2.3 Abgrenzungskriterien zwischen zulässiger Beschaffenheitsvereinbarung und unzulässiger Haftungseinschränkung

Klare Abgrenzungskriterien zwischen zulässiger haftungsbeschränkender Beschaffenheitsvereinbarung und unzulässiger Haftungsbeschränkung hat die Rechtsprechung bisher leider noch nicht aufgestellt. Es liegen aber in der Zwischenzeit einige aus Verbrauchersicht erfreuliche Urteile vor, die im Wesentlichen der verbraucherschützerischen Intention der EU-Richtlinie gerecht werden und diesen Umgehungsversuchen einen Riegel vorschieben. So hat das Amtsgericht Zeven (Az.: 3 C 242/02; ZGS 2003, 158 ff.) am

19.12.2002 entschieden, dass eine Passage in allgemeinen Geschäftsbedingungen, nach der es sich bei dem verkauften Kfz um ein Schrottauto handelt, dessen sämtliche Einzelteile nicht mangelfrei sind, jedenfalls dann wirkungslos ist, wenn sich aus einem zum Zeitpunkt des Verkaufs erstellten Zustandsbericht das Gegenteil ergibt. Hier geht das Gericht davon aus, dass ein solcher Hinweis offensichtlich nicht ernst gemeint sein kann, wenn der Zustandsbericht das Gegenteil ergibt. Die AGB seien nur im Hinblick auf einen Gewährleistungsausschluss formuliert worden. Diese Bedingung entfalte daher keine Wirkung und sei zudem als überraschende Klausel gem. § 305 c BGB anzusehen.

Das Amtsgericht Marsberg (Az.: 1 C 143/02; ZGS 2003, 119 f.) hat in seinem Urteil vom 09.10.2002 ausgeführt, dass es sich bei der Formulierung „Bastlerfahrzeug“ um eine unzulässige Verminderung der Verbraucherrechte handele. Dies müsse insbesondere vor dem Hintergrund gelten, dass das Fahrzeug noch durch den TÜV gebracht worden sei und somit weiter im Straßenverkehr habe eingesetzt werden sollen.

Die dargestellten Urteile sind aus Verbrauchersicht durchaus erfreulich und enthalten auch einige nachvollziehbare Anhaltspunkte dafür, wann eine Umgehung der gesetzlichen Regelung vorliegt. *Eindeutige* Abgrenzungskriterien lassen sich den bisher vorliegenden Entscheidungen jedoch noch kaum entnehmen.

Die gesetzliche Grundlage für die Beschaffenheitsvereinbarung ist der § 434 Abs.1 Satz 1 BGB. Danach ist die Sache frei von Sachmängeln, wenn sie bei Gefahrübergang die *vereinbarte Beschaffenheit* hat.

Gerade vor dem Hintergrund, dass beim Verbrauchsgüterkauf der Sachmängelhaftungsausschluss nicht mehr zulässig ist, gewinnt die Beschaffenheitsvereinbarung erheblich an Bedeutung und wird zum *wichtigsten Hilfsmittel des Händlers bei der Vertragsgestaltung*. Während es auf der einen Seite verständlich ist, dass der Händler mit diesem Instrument versucht, seine Haftung zu beschränken, ist auf der anderen Seite unbestritten, dass nicht jede Beschaffenheitsvereinbarung zur Verlagerung des Risikos von Sachmängeln auf den Käufer führen kann. Wäre es möglich, durch Standardformeln, wie in den oben genannten Beispielen dargestellt, das Haftungsrisiko auf den Käufer zu verlagern, wäre jegliche weitere Diskussion über den Verbraucherschützerischen Nutzen des Verbrauchsgüterkaufes hinfällig, da derartige Klauseln umgehend in allen Musterverträgen Eingang finden würden. Kaum jemand wird daher bestreiten können, dass solche pauschalen und auf keinerlei Tatsachengrundlagen basierenden Beschaffenheitsvereinbarungen in der Regel nach § 475 BGB unzulässig sein werden.

Es wird aber auch kaum jemand bestreiten können, dass die *Ergebnisse von Gebrauchtwagenuntersuchungen* mit der Auflistung konkreter Mängel, die Vertragsbestandteil des Kaufvertrages werden, zu einer Abweichung von der üblichen Beschaffenheit führen und damit zur Einschränkung der Sachmängelhaftung dienen können. Zwischen diesen beiden Extremen liegt jedoch ein weites Feld. Das Ziel muss es daher sein, konkrete Abgrenzungskriterien zu finden, die aus Sicht des Verbrauchers vernünftig erscheinen. Gleichzeitig ist dem Verbraucher jedoch nicht damit gedient, den Händler, insbesondere bei älteren Fahrzeugen, unzumutbaren Haftungsrisiken auszusetzen, da andernfalls solche Fahrzeuge wegen der Risiken und der Unsicherheit für den Händler vollständig dem gewerblichen Gebrauchtwagenhandel entzogen würden. Derartige Tendenzen sind bereits festzustellen.

2.3.1 Widersprüchliche Vereinbarungen

Obwohl es sich hierbei auf den ersten Blick um eine Selbstverständlichkeit handelt, zeigt doch die Praxis, dass zahlreiche Verträge unzulässige Regelungen in der Form enthalten, dass einzelne Bestandteile des Vertrages einander widersprechen. Wie auch das Amtsgericht Zeven (s.o.) in seiner Entscheidung festgestellt hat, ist eine Beschaffenheitsvereinbarung immer unwirksam, wenn sie im klaren Widerspruch zur übrigen Darstellung des Kraftfahrzeuges im Kaufvertrag steht. In solchen Fällen ist davon auszugehen, dass sie lediglich dem Zweck dient, das Haftungsrisiko des Verkäufers auf den Käufer zu verlagern, ohne dass sich die angegebene Beschaffenheit schlüssig aus dem Vertrag ergibt. Wenn ein Verkäufer ein 5 Jahre altes Fahrzeug für 8.000,— € mit eben durchgeführter Hauptuntersuchung unter dem Punkt „sonstige Vereinbarungen“ als „zum Ausschachten“ anbietet, wird man wohl kaum an der Widersprüchlichkeit dieser Aussage zweifeln wollen.

2.3.2 Beschaffenheitsvereinbarungen bei Gebrauchtfahrzeugen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen

Es ist immer wieder festzustellen, dass Händler versuchen, standardisierte Beschaffenheitsvereinbarungen in ihre AGB aufzunehmen. Zum Nachteil des Käufers können jedoch von der üblichen Beschaffenheit bzw. von der Erwartung des Käufers abweichende Beschaffenheitsvereinbarungen nicht in allgemeinen Geschäftsbedingungen geregelt werden. Wenn z.B. unter „Ziffer 7“ der allgemeinen Geschäftsbedingungen eines Gebrauchtwagenkaufvertrages aufgeführt wird, dass das Fahrzeug erheblich von der üblichen Beschaffenheit eines solchen Fahrzeuges abweicht und ihm diverse Mängel anhaften, verstößt dies zum einen gegen das *Transparenzgebot* des § 307 Abs.1 Satz 2 BGB. Der juristische Laie kann den Inhalt einer solchen Vereinbarung – auch wenn sie ausreichend bestimmt ist – nicht erfassen. Da eine von der üblichen

bzw. vom Käufer erwarteten Beschaffenheit abweichende Beschaffenheit vereinbart werden soll, sind hier an die Klarheit und Verständlichkeit besonders hohe Anforderungen zu stellen. Es bedarf also einer Aufnahme an exponierter Stelle und nicht im „Kleingedruckten“.

Zum anderen ist in der Regel bereits davon auszugehen, dass eine solche Klausel wegen ihres *überraschenden Charakters* gemäß § 305 c BGB nicht Vertragsbestandteil wird und daher ebenso keine Wirksamkeit entfaltet. Ein Autokäufer rechnet nicht damit, dass der Zustand des Fahrzeuges konkret oder sehr pauschal in AGB beschrieben wird.

Bei Gebrauchtfahrzeugen können daher Beschaffenheitsvereinbarungen für den Verbraucher in verständlicher und erkennbarer Form nur durch einzelvertragliche Vereinbarungen getroffen werden.

2.3.3 Beschaffenheitsvereinbarung beruht auf einer nachvollziehbaren Tatsachengrundlage

Wie die vorangegangenen Beispiele gezeigt haben, dienen Beschaffenheitsvereinbarungen oftmals nur dem Zweck, die Haftung vollständig oder zumindest für bestimmte Mängel auszuschließen. Während beim Prüfbericht der Gebrauchtwagenuntersuchung in der Regel davon auszugehen sein wird, dass die dort aufgezählten Mängel durch eine entsprechende Überprüfung des Fahrzeuges festgestellt wurden, basieren Aufzählungen in Verträgen oftmals in keiner Weise auf einer Überprüfung des Fahrzeuges, sondern dienen nur der haftungsausschließenden Auflistung der „riskantesten“ Teile. Bei solchen Aufzählungen werden üblicherweise all diese Teile als mangelhaft dargestellt, bei welchen aufgrund einer gewissen Erfahrung häufig Mängel auftreten bzw. die – bei Auftreten eines Mangels – zu sehr kostenintensiven Reparaturen führen. Es handelt sich bei solchen Formulierungen in der Regel um reine *formelhafte Aufzählungen von Mängeln*, die in den Verträgen des betroffenen Händlers immer wieder erscheinen. Wenn nicht in diesen Fällen oft bereits eine unzulässige Allgemeine Geschäftsbedingung vorliegen wird, so beruht eine solche Vereinbarung zumindest nicht auf nachvollziehbaren Tatsachen, dient damit ausschließlich der Haftungsbeschränkung, kommt einem Ausschluss der Sachmängelhaftung gleich und ist unzulässig.

2.3.4 Überwälzung eines Risikos

Nicht geklärt ist nach oben Dargestelltem jedoch, inwieweit der Verkäufer die Möglichkeit hat, die Ungewissheit hinsichtlich des Zustandes des Fahrzeuges, deren Überprüfung unmöglich oder zumindest unwirtschaftlich ist, auf den Käufer zu verlagern. Als Beispiel wäre hier der Verkauf eines 10 Jahre altes Fahrzeug zu nennen mit der Angabe, dass es nicht auf Unfallschäden

untersucht wurde und daher nicht auszuschließen ist, dass das Fahrzeug im Laufe seiner Nutzungszeit einen Unfallschaden erlitten hat. Eine Überprüfung des Fahrzeuges wäre nach Angaben des Verkäufers unwirtschaftlich.

Weitere in der Praxis vorkommende Beispiele sind die Angabe des abgelesenen Tachometerstandes als ungewiss oder ganz pauschal, dass eine Überprüfung des Fahrzeuges nicht durchgeführt wurde und damit das Vorliegen von Mängeln ungewiss ist.

Hier muss aber klar entgegen gehalten werden, dass der Gesetzgeber gerade durch den § 475 BGB nicht die Möglichkeit vorgesehen hat, das Risiko aus einer Ungewissheit auf den Käufer abzuwälzen. Das mag auf den ersten Blick aus der Händlerperspektive unbillig erscheinen, aus Sicht des Verbrauchers muss man jedoch die Konsequenzen berücksichtigen, die sich daraus ergeben würden, wenn man den Sachverhalt anders beurteilen würde. Gerade das Problem der manipulierten Tachometer spielt in der Praxis eine erhebliche Rolle. Räumt man nun jedem Händler ein, aus wirtschaftlichen bzw. technischen Gründen Risiken aufgrund einer Ungewissheit auf den Käufer zu übertragen, würde das im großen Stil so geschehen. Nicht nur bei den Unfallschäden und den Tachoständen würden Standardklauseln entstehen, die zu einer Risikoverlagerung führten und damit diesem Praxisproblem nur erheblich Vorschub leisteten. Daneben dürften die Konsequenzen für den Händler in der Praxis nicht so gravierend sein. Wenn die Beseitigung der Ungewissheit tatsächlich gar nicht oder nur mit erheblichen wirtschaftlichen Aufwand möglich wäre, trifft das gleiche Problem auch den Käufer, will er das Vorliegen eines Mangels beweisen. Trotz Beweislastumkehr ist hierfür in jedem Fall er beweispflichtig. Er wird den Mangel dann ohnehin nur in den seltensten Fällen aufdecken und Ansprüche geltend machen können. Und wenn der Unfallschaden bei der nächsten Inspektion festgestellt wird, war der wirtschaftliche Aufwand zur Feststellung offensichtlich doch nicht so hoch.

2.3.5 Die Vereinbarung eines Verwendungszweckes

Die Vereinbarung eines Verwendungszweckes wie z.B. „Bastlerfahrzeug“, „Schrottfahrzeug“, „Fahrzeug zum Ausschlachten“, beruht in der Regel nicht auf einer detaillierten Prüfung des Fahrzeuges, sondern resultiert aus einer pauschalen Bewertung.

Den Verbraucherschützern wird häufig vorgeworfen, dass sie die Verwendung derartiger Bezeichnungen als grundsätzlich unzulässig ansähen, was den Verkauf solcher Fahrzeuge in der Praxis völlig ausschliesse. Die Verwendung eines solchen Begriffes kann jedoch, wenn die Rahmenbedingungen stimmen, durchaus zulässig sein. Um nicht im Lichte des § 475 BGB unwirk-

sam zu sein, müssen solche Vereinbarungen jedoch sehr strengen Anforderungen genügen. Sie dürfen, wie bereits oben dargestellt, weder in Allgemeinen Geschäftsbedingungen vereinbart werden, noch dürfen sie widersprüchlich, d.h. mit der sonstigen Darstellung des Fahrzeuges im Kaufvertrag unvereinbar sein. Das ist in der Regel schon dann der Fall, wenn durch Zustandsbeschreibungen, Mängelberichte, eine aktuelle Hauptuntersuchung oder auch die Vereinbarung, dass der Händler für die Zulassung des angeblichen „Schrottfahrzeuges“ sorgt, die Erwartungshaltung des Kunden ersichtlich vom vereinbarten Verwendungszweck abweicht. Sind solche Kriterien nicht vorhanden, beschränkt sich die Ermittlung des Erwartungshorizonts des Käufers meist auf den Preis. Es darf zwar nicht so sein, dass der Kaufpreis generell einer richterlichen Kontrolle unterliegt. Als Auslegungskriterium für die Ermittlung einer Umgehung sollte er aber auf jeden Fall herangezogen werden. Bei einem Fahrzeug für 10.000,- €, das als „Bastlerfahrzeug“ verkauft werden soll, bedarf es keiner richterlichen Preiskontrolle, um festzustellen, dass die Vereinbarung „Bastlerfahrzeug“ hier ausschließlich dazu dient, die gesetzlichen Sachmängelhaftungsrechte zu umgehen. Die Grenzziehung zwischen einer unzulässigen Umgehung und einem zulässigen, wenn auch wirtschaftlich nicht sehr günstigen Geschäft für den Käufer, dürfte schwierig sein. Hier bietet sich die auch in der Literatur vielfach vorgeschlagene Bezugnahme auf den Wucherparagraphen 138 Abs. 1 BGB an. Wenn also ein besonderes auffälliges Missverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung vorliegt, was in der Regel bei einem Kaufpreis über dem doppelten Marktwert anzunehmen ist, muss von einer Umgehung gesprochen werden. Wenn jedoch die sonstigen vertraglichen Regelungen bereits die Vermutung nahe legen, dass eine Umgehung vorliegt, ist das Preisargument nur hilfsweise heranzuziehen.

2.4.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich damit sagen, dass in jedem Fall von einer Umgehung der Sachmängelhaftung beim Gebrauchtwagenkauf zu sprechen ist, wenn eine Beschaffenheitsvereinbarung in *Allgemeinen Geschäftsbedingungen* geregelt wird, bzw. die Auslegung ergibt, dass sie im Widerspruch zu sonstigen Vertragsbestandteilen steht. Die Abwälzung von Ungewissheiten auf den Käufer widerspricht der gesetzgeberischen Intention und ist auch unter Billigkeitsgesichtspunkten nicht zwingend erforderlich. Bei der Auslegung einer Beschaffenheitsvereinbarung darf der Kaufpreis zur Ermittlung der Vorstellungen der Parteien über die Beschaffenheit der Kaufsache herangezogen werden. Enthält eine Beschaffenheitsvereinbarung Hinweise auf bestimmte Mängel bzw. soll dadurch vereinbart werden, dass bestimmte Mängel nicht vorliegen, müssen diese Aussagen auf *tatsächlichen Grundlagen* beruhen.

3. Verbrauchsgüterkauf

Die Regelungen zum Verbrauchsgüterkauf mit dem Verbot, die Haftung auch für gebrauchte Sachen gänzlich auszuschließen, gelten nur, wenn ein Unternehmer das Fahrzeug an einen Verbraucher verkauft. Hier findet sich daher auch der naheliegende Ansatzpunkt für viele Händler, sich durch besondere Vertragskonstellationen der Haftung zu entziehen. Zum einen wird versucht herbeizuführen, dass auf der Verkäuferseite kein Unternehmer im Sinne des § 14 BGB steht, zum anderen sind Bestrebungen ersichtlich, nur an Unternehmer zu verkaufen. In beiden Fällen würde nach dem Gesetzeswortlaut kein Verbrauchsgüterkauf vorliegen, mit der Konsequenz, dass ein *Ausschluss der Sachmängelhaftung* wiederum *zulässig* wäre.

3.1 Ist der Verkäufer Unternehmer?

3.1.1 Eine Privatperson wird vorgeschoben

Der in der Praxis nicht seltene Fall, dass der Händler eine Privatperson beim Verkauf vorschiebt, bedarf im Grunde keiner näheren Erörterung, da er mit Sicherheit als anderweitige Gestaltung im Sinne des § 475 Abs. 1 Satz 2 BGB anzusehen ist. Hierunter sind die Fälle zu subsumieren, in welchen bei Abschluss des Kaufvertrages plötzlich eine dem Händler bekannte oder verwandte Person als Verkäufer in Erscheinung tritt. Es lassen sich dann aber häufig klare Anhaltspunkte dafür finden, dass diese vertragliche Konstellation nur dem Zweck diene, die Haftung für Sachmängel beim Verkauf dieses Fahrzeuges auszuschließen. Die im Kaufvertrag als Verkäufer ausgewiesene Privatperson hat das Fahrzeug nie besessen, wofür schon als Indiz ein Blick in den Fahrzeugbrief genügt. Auch die Rückfrage beim Vorbesitzer, der im Kfz-Brief eingetragen ist, ergibt meist, dass das Fahrzeug vielmehr vor kurzer Zeit an den Händler mit einem ganz gewöhnlichen Kaufvertrag veräußert worden ist. Am Vorliegen eines Umgehungstatbestandes mag hier wohl kaum jemand zweifeln.

3.1.2 Das Agenturgeschäft

Erheblich schwerer zu beantworten ist die Frage, inwieweit sich ein Kfz-Händler durch ein Agenturgeschäft seiner Verantwortung entziehen kann. Bis 1990 war das Agenturgeschäft aus steuerlichen Gründen der Normalfall. Die Gründe, die ein solches Agenturgeschäft gerechtfertigt haben, sind jedoch mit Inkrafttreten des § 25 a Umsatzsteuergesetz – Differenzbesteuerung – weitgehend weggefallen. Dennoch ist wohl nach dem Willen des Gesetzgebers nicht generell davon auszugehen, dass Agenturgeschäfte in jeder Form ausnahmslos verboten sein sollen. Es stellt sich also die Frage, was noch von der Vertragsfreiheit gedeckt ist und was als anderweitige Gestaltung im Sinne

des § 475 Abs. 1 Satz 2 BGB einzustufen ist. § 475 Abs. 1 BGB und Artikel 7 der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie haben das Ziel, den Verbraucher zu schützen. Bei der Interessenabwägung ist daher den Interessen des Verbrauchers ganz klar Vorrang zu gewähren.

Als Abgrenzungskriterium wird für diese Fälle immer wieder angeführt, ob diese vertragliche Konstellation ausschließlich dem Zwecke dient, die Regelung zu umgehen bzw. inwieweit andere Interessen hier noch eine Rolle spielen können. Eine Abgrenzung nach diesen Gesichtspunkten dürfte in der Praxis recht schwierig werden, da sich mit etwas Phantasie immer Gründe für das Agenturgeschäft finden werden lassen.

Sinnvoller ist es daher, danach abzugrenzen, inwieweit einerseits *objektive Kriterien* vorliegen, die gegen ein Agenturgeschäft sprechen, d.h. inwieweit ein Rechtsform Fehlgebrauch vorliegt und andererseits *für den Käufer eindeutig erkennbar* war, dass er keinen Vertrag mit einem Händler, sondern mit einer Privatperson abschließt, d. h. die Stellvertretung ganz klar offengelegt wird.

Als objektive Kriterien sollte man vor allem das Verhältnis zwischen dem Vorbesitzer und dem Händler heranziehen. Hier stellt sich im Nachhinein in vielen Fällen heraus, dass ein Agenturgeschäft gar nicht beabsichtigt war. Dies lässt sich recht einfach bereits durch einen zwischen Vorbesitzer und Händler vorliegenden Kaufvertrag klären. In anderen Fällen sprechen die Kaufpreiszahlungen an den Vorbesitzer durch den Händler vor Abschluss des eigentlichen Kaufvertrages mit dem Verbraucher oder auch die Ausstellung von Ankaufsquittungen, wie in dem vom Amtsgericht Bonn am 04.06.2003 (Az.: 7 C 19/03) entschiedenen Fall, für eine Umgehung. Ein weiteres ganz klares objektives Kriterium für eine Umgehung liegt vor, wenn der Händler im Kaufvertrag zwar den privaten Vorbesitzer als eigentlichen Verkäufer ausweist, letztendlich das Fahrzeug jedoch laut Vertrag in widersprüchlicher Weise als differenzbesteuert verkaufen möchte. Eine solche Formulierung fand sich schon in dem einen oder anderen vorgedruckten Vertragsformular für einen Vermittlungsvertrag.

Zudem ist für die Abgrenzung ganz entscheidend, welchen Eindruck das Angebot auf einen potentiellen Käufer macht. Dies fängt, wie das Amtsgericht Bonn (s.o.) in zutreffender Weise ausgeführt hat, bereits mit der Darstellung im Zeitungsinserat bzw. im Internet an. Tritt hier lediglich der Händler ohne entsprechende klarstellende Hinweise auf seine bloße Vermittlertätigkeit in Erscheinung, spricht das für eine Umgehung. Daneben könnten als Indizien herangezogen werden, ob die Fahrzeuge auf dem Gelände des Händlers räumlich von den nichtvermittelten Fahrzeugen getrennt sind oder inwieweit sich aus dem am Fahrzeug angebrachten Verkaufsschild eindeutig ergibt, dass hier eine Privatperson das Fahrzeug verkauft und den Händler lediglich

als Vermittler eingeschaltet hat. Pauschale und für den Laien nicht nachvollziehbare Angaben auf dem Schild wie „Agenturgeschäft“ dürften hier nicht ausreichen. Schließlich ist noch entscheidend, inwieweit ein Laie anhand des Kaufvertragsformulars den Vermittlungscharakter erkennen kann. Letztendlich muss die Gesamtbetrachtung für den Käufer ergeben, dass hier im Grunde nur eine Privatperson die Stellfläche und das Know-how eines Händlers benutzt, ohne dass der Eindruck erweckt würde, der Händler verkaufte selbst das Fahrzeug. Der Kunde muss, ohne Nachforschungen anzustellen, erkennen können, dass er sich hier den Risiken eines Privatkaufes aussetzt und – obwohl er örtlich bei einem Händler kauft – nicht die gleichen Rechte wie bei einem Verbrauchsgüterkauf erlangt. Aufgrund des Vorranges der Verbraucherinteressen müssen hier zweifelhafte und missverständliche Konstellationen zu Lasten des Händlers gehen und damit als Umgehung der gesetzlichen Regelung angesehen werden.

3.1.3 Die Entnahme aus dem Betriebsvermögen

In diesem Zusammenhang ist schließlich noch der Fall zu behandeln, dass zwar ein Unternehmer das Fahrzeug verkaufen möchte, dieser jedoch nicht als gewerblicher Händler auftritt. Das Problem resultiert daraus, dass nach § 14 BGB als Unternehmer bereits derjenige gilt, der beim Verkauf seines Fahrzeuges in Ausübung seiner gewerblichen oder selbständigen Tätigkeit handelt. Dies muss nicht unbedingt ein gewerblicher Autohändler sein. Das kann z.B. auch ein selbständiger Handwerker, Versicherungsvertreter, Arzt oder auch Rechtsanwalt sein, der sein gebrauchtes Geschäftsfahrzeug verkauft. Unabhängig von den erheblichen Beweisproblemen die sich für den Käufer stellen werden, wenn er sich im Nachhinein darauf berufen möchte, dass hier ein Unternehmer verkauft hat, wird immer wieder die Frage an den ADAC herangetragen, inwieweit man das Fahrzeug nicht aus dem Betriebsvermögen herausnehmen und dann als Privatperson verkaufen kann. Hier sollte man, wenn es um die Frage der Umgehung geht, erheblich mehr Toleranz walten lassen, als bei einem gewerblichen Autohändler. Es ohnehin durchaus fraglich, warum ein Zahnarzt für sein Geschäftsfahrzeug in vollem Umfang haften soll, wenn er das Fahrzeug z.B. an einem Kfz-Sachverständigen verkauft, der das Fahrzeug privat nutzen möchte. Nach dem Gesetzeswortlaut des § 475 BGB ist zwar davon auszugehen, dass, wenn die Entnahme lediglich dazu dient, die Gewährleistung auszuschließen, eine Umgehung der Haftungsregeln anzunehmen sein wird. Hier wäre dann ein gewisser zeitlicher Abstand zwischen Entnahme und Verkauf von Nöten, um diese Vermutung zu widerlegen. Da jedoch die Interessenlage beim gewerblichen Autohändler eine völlig andere ist, ist davon auszugehen, dass auch die Gerichte hier den Umgehungstatbestand nur in Ausnahmefällen bejahen werden.

3.2 Ist der Käufer Verbraucher?

Als Gegenstück zur Intention des Händlers, nicht selbst zu verkaufen, sondern mit Hilfe einer Privatperson, steht das Interesse, nicht an eine Privatperson, sondern nur an einen „Unternehmer“ zu verkaufen. Diese Alternative entdecken immer mehr Händler, wobei weiterhin ganz klar eine steigende Tendenz zu verzeichnen ist. So wurde dem ADAC kürzlich folgender Fall des besorgten Schwiegersohns einer 75-jährigen Dame vorgelegt: Die Dame hatte einen Kaufvertrag bei einem Gebrauchtwagenhändler geschlossen. Unter Punkt IV. dieses Vertrages befand sich ein lapidarer Satz, der besagte, dass der Käufer versichert, das Fahrzeug für gewerbliche Zwecke zu erwerben. Derartige Absichten verfolgte die Dame jedoch keineswegs. In die gleiche Richtung geht ein kürzlich eingegangener Fall, in dem ein Händler allen potentiellen Privatkunden erläutert, es gebe ein neues Gesetz, das besagt, dass – wenn man ein Auto als Gewerbetreibender kauft – automatisch ein Rabatt zu erhalten wäre. Die Käufer stimmen diesem Vorschlag meist zu, da er für sie augenscheinlich nur Vorteile bringt.

Hintergrund all dieser Fallkonstellationen ist es, die rechtlich negativen Auswirkungen des Verbrauchsgüterkaufs auszuschalten und die Sachmängelhaftung im Kaufvertrag auszuschließen. Und die Praxis zeigt, dass sich diese Händler bei auftretenden Mängeln umgehend auf ihren Haftungsauschluss berufen.

Das Amtsgericht Zeven (s. o.) hat in seiner Entscheidung zu einer entsprechenden Vereinbarung ausgeführt, dass die *Unternehmereigenschaft* im Sinne des § 14 BGB *durch allgemeine Geschäftsbedingungen nicht begründbar* sei. Hierbei handle es sich um eine überraschende Klausel im Sinne des § 305 c Abs. 1 BGB. Dem ist zuzustimmen, da es für jeden Verbraucher äußerst überraschend sein dürfte, durch Allgemeine Geschäftsbedingungen zum Unternehmer gemacht zu werden.

Fraglich ist jedoch, inwieweit durch *einzelvertragliche Regelung* eine Unternehmereigenschaft begründet werden kann. Auch hier sagt das Amtsgericht Zeven, dass der Unternehmerstatus einer Person nicht durch Vereinbarung geregelt werden kann. Da die Regelungen zum Verbrauchsgüterkauf nicht dispositiv sind und nicht der freien Verfügungsbefugnis des Verbrauchers unterliegen, ist dieser Auffassung im Grundsatz zuzustimmen. In vielen Fällen wird im Zeitpunkt des Kaufes jedoch für den Händler gar nicht eindeutig sein, in welcher Funktion der Kunde das Fahrzeug kauft. Ein selbständiger Versicherungsvertreter könnte das Fahrzeug sowohl für private Zwecke als auch als Geschäftsfahrzeug nutzen. Die Grenze für das Abstellen auf die objektive Verbrauchereigenschaft muss also da gesetzt werden, wo der Händler davon ausgehen durfte, dass der Käufer das Fahrzeug als Unternehmer erwirbt.

Hiervon darf er allerdings nicht als Selbstverständlichkeit ausgehen, wenn keinerlei Anhaltspunkte dafür sprechen bzw. dies sogar formelhaft in seinen Kaufvertrag aufnehmen. Tritt der Käufer jedoch als Unternehmer auf oder lassen sich sonst klare Anhaltspunkte dafür finden, dass das Fahrzeug als Unternehmerfahrzeug erworben werden soll, ist dem Händler eine weitere Überprüfungspflicht wohl nicht zuzumuten. Gibt es solche Anhaltspunkte nicht, wird der Händler beweisen müssen, dass er selbst hinsichtlich der Unternehmereigenschaft nachgeforscht hat. Ob er sich hierzu lediglich die Visitenkarte zeigen lassen muss bzw. sogar sinnvoller Weise eine Kopie des Gewerbeschein anfertigen sollte, werden die Gerichte im jeweiligen Einzelfall klären müssen.

4. Beschränkung der Haftung in Allgemeinen Geschäftsbedingungen

Manche Händler versuchen immer noch durch vorformulierte Klauseln die Haftung ganz oder teilweise auszuschließen, wobei deren Unzulässigkeit meist unbestreitbar auf der Hand liegt.

In den ersten Monaten nach Inkrafttreten der Schuldrechtsreform häuften sich die Fälle, bei welchen das Fahrzeug ganz einfach weiterhin mit *Gewährleistungsausschluss* verkauft wurde. Diese Händler haben sich mit der Gesetzesmaterie offensichtlich nicht beschäftigt. Sie glaubten, dass die Regelung sie nicht beträfe oder hofften vielleicht auch nur, dass diese Vorgehensweise schon gut gehen werde. Äußerungen wie „das haben wir schon immer so gemacht“ waren hier keine Seltenheit. Hierauf soll nicht weiter eingegangen werden, da dies natürlich dem Gesetz klar widerspricht. Dass sich der Händler damit in rechtlicher Hinsicht nur selbst schadet, da ihn – mangels zulässiger Verkürzung der 2-jährigen Frist auf ein Jahr – die volle Frist von 2 Jahren trifft, war den meisten offensichtlich nicht bewusst.

Etwas anspruchsvoller – wenn auch nicht weniger ein klarer Gesetzesverstoß – sind Klauseln aus anderen Verträgen, die besagen, dass der Kunde ausdrücklich auf das Fehlen von Garantieansprüchen hingewiesen wurde, dass über die aus der parallel abgeschlossenen Gebrauchtwagengarantieversicherung hinaus resultierte Ansprüche keine weiteren mehr bestehen oder ganz schlicht und ergreifend der Käufer formelhaft auf seine Ansprüche verzichten sollte. Dass sich der Händler seiner Haftung nicht dadurch entziehen kann, dass er parallel zu seinem Kaufvertrag eine Garantieversicherung anbietet, die oftmals nach Laufleistung gestaffelt ohnehin nur einen Teil der Kosten abdeckt, dürfte klar sein. Ebenso unzulässig nach § 475 Abs.1 Satz 1 BGB ist der vertragliche Verzicht auf Sachmängelhaftungsansprüche. Diese Ansprüche sind eben gerade im Interesse des Verbrauchers nicht dispositiv.

Im Gespräch mit Händlern, aber auch vereinzelt sogar mit Verbrauchern oder Journalisten, ist manchmal der Vorwurf zu hören, dass es dem Käufer doch selbst überlassen werden müsse, ob er auf seine Ansprüche verzichtet. Man dürfe den Käufer doch nicht entmündigen. Auf den ersten Blick ein sicherlich nachvollziehbarer Einwand. Aber wie würden die Konsequenzen aussehen? Innerhalb kürzester Zeit würde jeder Gebrauchtwagenkaufvertrag einen solchen Verzicht enthalten. Es war schließlich auch vor der Schuldrechtsreform nicht so, dass es keine gesetzlichen Gewährleistungsansprüche beim Kauf eines Gebrauchten gegeben hätte. Nur durften diese vertraglich ausgeschlossen werden und hiervon wurde mit Hilfe eines vertraglichen Gewährleistungsausschluss umfassend Gebrauch gemacht. Ermöglicht man dem Händler also so eine Verzichtsvereinbarung oder eine vergleichbare Standardformulierung zur Beschränkung oder zum Ausschluss der Haftung, könnte man die Neuregelung getrost vergessen und der Verbraucherschutzgedanke wäre dahin.

Autokauf/Leasing: Sachmängelhaftung nach der Schuldrechtsreform

– Die Nacherfüllung beim Autokauf –

Wolfgang Ball, Richter am Bundesgerichtshof¹,
VIII. Zivilsenat, Karlsruhe

1. Die Nacherfüllung im System der Rechte des Käufers bei Mängeln

a) Mit der Umsetzung der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie² durch das Schuldrechtsmodernisierungsgesetz³ ist erstmals auch für den Stückkauf⁴ die auf Mängelbeseitigung gerichtete Nacherfüllung in das Mängelgewährleistungsrecht des Kaufs eingefügt worden. Der Gesetzgeber verfolgt damit neben der Umsetzung der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie das Ziel, das Haftungssystem des Verkäufers für Sachmängel in das allgemeine Leistungsstörungenrecht einzubinden, Sach- und Rechtsmängelhaftung einander anzugleichen, die Unterscheidung zwischen Stückkauf und Gattungskauf verzichtbar zu machen und das Gesetz der Rechtswirklichkeit anzunähern, die darin bestehe, dass der Käufer beim Auftreten eines Mangels regelmäßig nicht die Rückgängigmachung des Vertrags oder die Herabsetzung des Kaufpreises, sondern die Reparatur oder den Umtausch wünsche⁵.

b) Der Anspruch des Käufers auf Nacherfüllung (§ 439⁶) besteht auch bei geringfügigen Mängeln und unabhängig davon, ob der Verkäufer den Mangel zu vertreten hat. Die Nacherfüllungspflicht trifft auch den privaten Gebrauchtwagenverkäufer, sofern er sich nicht vertraglich von der Instandspflicht für Fahrzeugmängel wirksam freigezeichnet hat. Dass er – wie regelmäßig – zur Behebung technischer Fahrzeugmängel persönlich nicht imstande ist, befreit ihn nicht von der Verpflichtung, auf seine Kosten Mängel durch eine Fachwerkstatt beheben zu lassen.

1 Der Beitrag gibt die persönliche Auffassung des Verfassers wieder.

2 Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 zu bestimmten Aspekten des Verbrauchsgüterkaufs und der Garantien für Verbrauchsgüter, ABl. EG L 171/12 v. 7.7.1999 (fortan: RiLi).

3 Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 26.11.2001, BGBl. I S. 3138.

4 Für den Gattungskauf sah schon § 480 Abs. 1 in der am 31.12.2001 geltenden Fassung einen Anspruch des Käufers auf mangelfreie Ersatzlieferung vor.

5 Begründung des Entwurfs der Bundesregierung und der Koalitionsfraktionen für ein Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts, BT-Drucks. 14/6040 S. 230.

6 §§ ohne Gesetzesangabe sind solche des BGB in der seit 1. Januar 2002 geltenden Fassung; der Zusatz a.F. kennzeichnet die am 31. Dezember 2001 geltende Fassung.

c) Von der Nacherfüllungspflicht zu unterscheiden ist das Nacherfüllungsrecht des Verkäufers⁷, häufig als „Recht zur zweiten Andienung“ bezeichnet, mit dessen Hilfe er die sekundären Käuferrechte Rücktritt, Minderung und Schadensersatz abwenden kann. Denn diese Rechte und Ansprüche des Käufers setzen bei behebbaren Mängeln grundsätzlich⁸ voraus, dass dem Verkäufer zuvor erfolglos eine angemessene Frist zur Nacherfüllung gesetzt worden ist (§ 437 Nr. 2 i.V.m. § 323 Abs. 1, § 441 Abs. 1 Satz 1 für Rücktritt und Minderung; § 437 Nr. 3 i.V.m. § 281 Abs. 1 Satz 1, § 284 für Schadensersatz statt der Leistung und Aufwendungsersatz). Daraus ergibt sich eine Abstufung der Gewährleistungsrechte des Käufers: Bei behebbaren Mängeln ist der Käufer zunächst auf Nachbesserung beschränkt. Rücktritt, Minderung und Schadensersatz kann er grundsätzlich erst verlangen, wenn eine zur Nacherfüllung gesetzte angemessene Frist erfolglos abgelaufen ist. Die Nacherfüllung hat für den Käufer also nicht nur Vorteile; ist der Mangel der verkauften Sache nicht von vornherein unbehebbar, so ist der Käufer auch in dem Fall auf Nacherfüllung beschränkt, dass er es vorzöge, den Kauf rückabzuwickeln oder den Mangel unter Minderung des Kaufpreises hinzunehmen.

d) Seiner Rechtsnatur nach ist der Nacherfüllungsanspruch der ursprüngliche Erfüllungsanspruch des Käufers aus § 433 Abs. 1, modifiziert durch den wegen des Mangels der gelieferten Sache unzulänglichen Erfüllungsversuch des Verkäufers⁹. Der Unterschied zum Erfüllungsanspruch besteht im Wesentlichen darin, dass Gegenstand des Nacherfüllungsanspruchs nicht mehr die Lieferung der mangelfreien Kaufsache, sondern nur noch die Herstellung ihrer Mangelfreiheit ist, und dass für seine Verjährung anstelle der regelmäßigen Verjährungsfrist der §§ 195, 199 die speziellen Verjährungsfristen des § 438 gelten. Der ursprüngliche Erfüllungsanspruch geht in den Nacherfüllungsanspruch über, sobald der Käufer die mangelhafte Kaufsache als Erfüllung annimmt¹⁰. Weist er sie wegen des Mangels zurück, so besteht der ursprüngliche Erfüllungsanspruch fort¹¹. Der Käufer kann dann nach § 320 die Zahlung des Kaufpreises verweigern und – in der Regel nach erfolgloser Fristsetzung zur Leistung – vom Kaufvertrag zurücktreten (§ 323) und/oder Schadensersatz statt der Leistung (§§ 280 Abs. 1, Abs. 3, 281) verlangen.

7 Zu dieser Unterscheidung ausführlich Bitter/Meidt ZIP 2001, 2114 ff.

8 Ausnahmen von dem Fristsetzungserfordernis sind in §§ 281 Abs. 2, 323 Abs. 2 und § 440 geregelt.

9 Haas in Haas/Medicus/Rolland/Schäfer/Wendtland, Das neue Schuldrecht, 2002, Kap. 5 Rn. 143; Jacobs in Dauner-Lieb/Konzen/Schmidt, Das neue Schuldrecht in der Praxis, 2003, S. 371 ff., 373; P. Huber in Huber/Faust, Schuldrechtsmodernisierung, 2002, Kap. 13 Rn. 11, 45.

10 Faust in Bamberger/Roth, BGB, 2003, § 439 Rn. 6; Oetker/Maultzsch, Vertragliche Schuldverhältnisse, 2002, S. 71; a.A. P. Huber (Fn. 9), Kap. 13 Rn. 45.

11 A. A. P. Huber (Fn. 9), Kap. 13 Rn. 45.

e) Fraglich ist, ob der zur Nacherfüllung verpflichtete Verkäufer den Zustand herzustellen hat, in dem sich die verkaufte Sache im Zeitpunkt der Ablieferung an den Käufer hätte befinden sollen¹², oder aber den Zustand, in dem sich die verkaufte Sache im Zeitpunkt der Nacherfüllung befände, wenn sie ursprünglich mangelfrei gewesen wäre. Bedeutsam ist der Unterschied vor allem für die Frage, ob für Nachbesserung und Ersatzlieferung ausnahmslos neue Sachen oder Teile zu verwenden sind¹³ oder ob der Verkäufer zumindest nach längerem Gebrauch ein wegen eines Mangels ausgefallenes neues Gerät oder Bauteil durch ein mangelfreies gebrauchtes Stück gleichen Alters ersetzen darf. Das Gesetz beantwortet die Frage jedenfalls nicht unmittelbar. Für die Ersatzlieferung erschließt sich die Antwort jedoch mittelbar aus dem in § 439 Abs. 4 enthaltenen Verweis auf § 346. Denn die Verpflichtung des Käufers, dem Verkäufer im Falle der Ersatzlieferung Wertersatz für die Nutzung der zunächst gelieferten mangelhaften Sache zu leisten (§ 439 Abs. 4 i.V.m. § 346 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, dazu unten 7.), lässt sich nur mit der Erwägung rechtfertigen, dass der Käufer durch die Ersatzlieferung als Gegenleistung für den gezahlten Kaufpreis wieder den vollen Neuwert der gekauften Sache erlangt und der Wertverlust durch den Gebrauch der zurückzugewährenden mangelhaften Sache im Vermögen des Verkäufers eintritt. Auch die Gesetzesmaterialien gehen jedenfalls für die Ersatzlieferung ganz selbstverständlich davon aus, dass der Verkäufer eine neue Sache zu liefern hat¹⁴. Bei Gebrauchsgütern wie Kraftfahrzeugen, die je nach Art und Intensität des Gebrauchs einer sehr unterschiedlichen Abnutzung unterliegen, wird die Ersatzlieferung eines gebrauchten Fahrzeugs in aller Regel wegen des hohen, dem Neuwagenkäufer nicht zumutbaren second-hand-Risikos nicht in Frage kommen. Gleiches gilt für die beweglichen Teile, aber auch für alle sonstigen Fahrzeugteile, die – wie etwa Kühler, Batterien oder Auspuffanlagen – einem physikalischen Alterungsprozess unterliegen. Anderes kann beispielsweise für elektronische Steuerungskomponenten oder für ein defektes Navigationssystem gelten. Für die Beseitigung von Mängeln eines verkauften Gebrauchtwagens besteht dem gegenüber keine generelle Pflicht, Neuteile zu verwenden. Da der Verkäufer hier auch ursprünglich keinen technischen Neuwert schuldet, können zur Nachbesserung Gebrauchteile verwendet werden, soweit sie funktionsfähig und nicht älter oder stärker abgenutzt sind als das verkaufte Fahrzeug.

12 So Reinking/Eggert, Der Autokauf, 8. Aufl., Rn. 238.

13 So Reinking/Eggert (Fn. 12) Rn. 238.

14 BT-Drucks. 14/6040 S. 232 f.

Die Frage, welchen Zustand der Verkäufer durch die Nacherfüllung herzustellen hat, ist noch in einem anderen Zusammenhang von Interesse, dort aber recht eindeutig zu beantworten: Hat der Käufer den später wegen eines Mangels zurückgegebenen Neuwagen mit einer Standheizung ausrüsten lassen, so schuldet der Verkäufer über den Umfang seiner ursprünglichen Lieferpflicht hinaus auch den Umbau der Standheizung in das von ihm ersatzweise zu liefernde Neufahrzeug. Denn der Käufer kann verlangen, durch die Nacherfüllung *mindestens* so gestellt zu werden, wie er stünde, wenn der Verkäufer sogleich eine mangelfreie Sache geliefert hätte¹⁵.

2. Nachbesserung und Ersatzlieferung als alternative Arten der Nacherfüllung

Nach § 439 Abs. 1 kann der Käufer als Nacherfüllung die Beseitigung des Mangels (Nachbesserung) oder die Lieferung einer mangelfreien Sache (Ersatzlieferung) verlangen. Die beiden Arten der Nacherfüllung kommen allerdings nur dort alternativ in Betracht, wo der Mangel auf beide Arten jeweils vollständig behoben werden kann¹⁶. Ist nur eine Art der Nacherfüllung möglich oder zur vollständigen Behebung des Mangels geeignet¹⁷, so beschränkt sich die Nacherfüllung hierauf. Sind beide Arten der Nacherfüllung unmöglich¹⁸, besteht kein Nacherfüllungsanspruch (§ 275 Abs. 1); in diesem Fall kann der Käufer sogleich nach § 437 Nr. 2 i.V.m. § 326 Abs. 5, § 441 Abs. Satz 1 zurücktreten oder mindern und/oder nach § 437 Nr. 3 i.V.m. §§ 280 Abs. 1, Abs. 3, 283 (bei einem nachträglich eingetretenen nicht behebbaren Mangel)¹⁹ bzw. § 311a Abs. 2 (bei einem von Anfang an bestehenden nicht behebbaren Mangel)²⁰ Schadensersatz statt der Leistung verlangen.

¹⁵ Wie hier Faust (Fn. 10), § 439 Rn. 18.

¹⁶ P. Huber (Fn. 9), Kap. 13 Rn. 37; Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 234.

¹⁷ Beispiel: Der verkaufte Neuwagen wird vor der Auslieferung an den Käufer auf dem Hof des Autohauses von einem anderen Fahrzeug gerammt und dadurch zum Unfallwagen. Die dadurch verursachte, auch bei ordnungsgemäßer Reparatur verbleibende merkantile Wertminderung kann nur durch Ersatzlieferung, nicht durch Nachbesserung beseitigt werden.

¹⁸ Beispiel: Der verkaufte Gebrauchtwagen ist entgegen der vertraglichen Beschaffenheitsvereinbarung ein Unfallfahrzeug. Hier kommt in aller Regel auch eine Ersatzlieferung zur Beseitigung der Unfallwageneigenschaft nicht in Betracht, da der Verkäufer einen ein völlig gleichartigen Gebrauchtwagen nicht beschaffen kann.

¹⁹ Beispiel: Der verkaufte unfallfreie Gebrauchtwagen wird bei der Überführung zum Käufer durch einen vom Verkäufer schuldhaft verursachten Unfall beschädigt

²⁰ Beispiel: Der als unfallfrei verkaufte Gebrauchtwagen ist ein Unfallfahrzeug, was der Verkäufer leicht fahrlässig übersehen hat.

3. Das Wahlrecht des Käufers

a) Das Wahlrecht zwischen beiden Arten der Nacherfüllung steht entsprechend Art. 3 Abs. 3 Satz 1 der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie nach § 439 Abs. 1 allgemein – nicht nur für den Verbrauchsgüterkauf (§ 474 Abs. 1), den Verkauf einer beweglichen Sache durch einen Unternehmer (§ 14) an einen Verbraucher (§ 13) – dem Käufer zu. Es setzt voraus, dass beide Arten der Nacherfüllung möglich sind. Ist – wie in der Regel beim Gebrauchtwagenkauf – eine Ersatzlieferung unmöglich (dazu unten 4.), kommt eine Nacherfüllung allein in Gestalt der Nachbesserung in Frage. Hat der Verkäufer anstelle des verkauften Neuwagens ein Fahrzeug mit Tageszulassung geliefert, so ist der Mangel nicht durch Nachbesserung, sondern allein durch Ersatzlieferung behebbar. Auf die jeweils unmögliche Nacherfüllungsvariante besteht kein Anspruch (§ 275 Abs. 1).

b) Für den Verbrauchsgüterkauf ist die Regelung gemäß § 475 Abs. 1 im Voraus – d.h. vor Mitteilung des Mangels an den Verkäufer – auch individualvertraglich nicht abdingbar. Der Käufer ist jedoch nicht gehindert, die Wahl der Nacherfüllungsart dem Verkäufer zu überlassen²¹. Gegenüber einem Unternehmer als Käufer oder in Kaufverträgen zwischen Verbrauchern besteht dagegen nach wie vor weitgehende Vertragsfreiheit. Insoweit kann – auch in AGB – das Wahlrecht dem Verkäufer vorbehalten oder die Nacherfüllung auf eine der gesetzlich vorgesehenen Arten beschränkt werden²². Ob sie in AGB gänzlich ausgeschlossen werden kann, ist dagegen fraglich. Die zentrale Bedeutung, die die Nacherfüllung durch die Reform des Kaufgewährleistungsrechts erlangt hat, spricht dafür, dass ihr Leitbildcharakter zukommt,²³ sodass der Ausschluss der Nacherfüllung in AGB den Gegner des Klauselverwenders²⁴ regelmäßig unangemessen benachteiligt und deshalb unwirksam ist (§ 307)²⁵.

21 Haas (Fn. 9), Kap. 5 Rn. 167; P. Huber (Fn. 9), Kap. 13 Rn. 43; Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 237. Das kann sich insbesondere dann empfehlen, wenn der Käufer nicht zuverlässig zu beurteilen vermag, ob die eine oder die andere Art der Nacherfüllung vom Verkäufer gemäß § 439 Abs. 3 wegen unverhältnismäßiger Kosten verweigert werden kann (näher dazu unten 9).

22 A.A. Graf von Westphalen in Henssler/Graf von Westphalen, Praxis der Schuldrechtsreform, 2. Aufl., § 439 Rn. 12.

23 Haas (Fn. 9), Kap. 5 Rn. 143.

24 Das ist im Regelfall der Käufer. Die Frage, ob ein Ausschluss der Nacherfüllung in AGB des Käufers den Verkäufer unangemessen benachteiligen kann, weil ihm das Recht zur zweiten Andienung genommen wird, kann für den hier zu untersuchenden Bereich des Autokaufs vernachlässigt werden.

25 Ausführlich Pfeiffer in Dauner-Lieb/Konzen/Schmidt, Das neue Schuldrecht in der Praxis, 2003, S. 225 ff., 240 f.; a.A. Palandt/Putzo, BGB, 63. Aufl., § 439 Rn. 3.

c) Der Käufer kann nur zwischen Nachbesserung und Ersatzlieferung wählen. Eine weiter gehende Einflussnahme auf die Durchführung der gewählten Art der Nacherfüllung räumt ihm das Gesetz nicht ein²⁶. Er kann dem Verkäufer daher nicht vorschreiben, ein defektes Fahrzeugteil nicht zu reparieren, sondern es durch ein Neuteil zu ersetzen oder umgekehrt²⁷. Stets hat der Käufer aber Anspruch darauf, dass der Mangel vollständig und fachgerecht behoben wird. Kommt zur nachhaltigen Beseitigung eines Mangels aus fachlicher Sicht nur ein Austausch des defekten Bauteils in Betracht, muss der Käufer sich nicht mit einer Reparatur des betreffenden Teils zufrieden geben. Ist der Verkäufer nicht bereit, den Mangel fachgerecht zu beheben, ist die Nacherfüllung fehlgeschlagen und für den Käufer der Weg zu Rücktritt oder Minderung (§ 437 Nr. 2 i.V.m. § 440 Satz 1, § 323, § 441) und Schadensersatz (§ 437 Nr. 3 i.V.m. § 440 Satz 1, §§ 280 Abs. 1, Abs. 3, 281) frei.

d) Umstritten ist, ob der Käufer an die einmal getroffene Wahl gebunden ist²⁸. Das wäre anzunehmen, wenn durch § 439 Abs. 1 eine Wahlschuld i.S.d. §§ 262 ff. begründet würde, da die gewählte Leistung als die von Anfang an geschuldete gilt (§ 263 Abs. 2). Vom Normzweck des § 439 her liegt es jedoch näher, das Wahlrecht des Käufers als einen Fall der sog. elektiven Konkurrenz zu verstehen²⁹. Der Käufer kann die zwischen Nachbesserung und Ersatzlieferung getroffene Wahl ändern, solange nicht der Verkäufer damit begonnen hat, die gewählte Art der Nacherfüllung zu bewirken³⁰ oder zu deren Erbringung rechtskräftig verurteilt ist³¹. Vor einem Wechsel von der einen zur anderen Art der Nacherfüllung muss der Käufer freilich den Ablauf einer dem Verkäufer zur Nacherfüllung gesetzten Frist, ohne Fristsetzung einen angemessenen Zeitraum abwarten, der zur Erbringung der zunächst gewählten Nacherfüllungsvariante erforderlich ist³². Dagegen kann der Käufer seine Wahl sofort ändern, wenn der Verkäufer die gewählte Art der Nacherfüllung oder die Nacherfüllung schlechthin ablehnt oder wenn die gewählte Art der Nacherfüllung fehlschlägt³³. Hat sich der Verkäufer jedoch nach Kräften, wenn auch erfolglos bemüht, die vom Käufer gewünschte Nacherfüllung in der gesetzten Frist zu bewirken, so bleibt der Käufer nach Treu und Glauben an die getroffene Wahl gebunden, wenn der Nacherfüllungserfolg innerhalb einer zumut-

26 Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 234; a.A. Jacobs (Fn. 9), S. 377.

27 Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 237.

28 Nachw. zum Streitstand bei Faust (Fn. 10) § 439 Rn. 9.

29 Jacobs (Fn. 9) S. 376 f.; Spickhoff BB 2003, 589 ff.; Palandt/Putzo § 439 Rn. 5.

30 Jacobs (Fn. 9) S. 377; Spickhoff BB 2003, 589, 593; Reinking/Eggert (Fn. 12) Rn. 236.

31 Faust (Fn. 10) § 439 Rn. 10.

32 Oetker/Maultzsch (Fn. 10) S. 81; Reinking/Eggert (Fn. 12) Rn. 236.

33 Faust (Fn. 10) § 439 Rn. 10; Spickhoff BB 2003, 589, 593.

baren Nachfrist erreichbar erscheint³⁴. Sind die zur Nacherfüllung ergriffenen Reparaturmaßnahmen des Verkäufers dagegen zur nachhaltigen Beseitigung des Mangels ungeeignet³⁵ oder ist die ersatzweise gelieferte Sache der verkauften Sache nicht gleichwertig³⁶, kann der Käufer von der zunächst gewählten Nachbesserung zur Ersatzlieferung übergehen und umgekehrt.

e) Verweigert der Verkäufer die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung – z.B. die Ersatzlieferung – zu Recht (§ 439 Abs. 3 Satz 1 und 2), so beschränkt sich der Anspruch des Käufers auf die andere, nicht gewählte Art der Nacherfüllung (§ 439 Abs. 3 Satz 3). Auch wenn der Käufer mit einer Reparatur nicht einverstanden ist, kann er nun nicht etwa zurücktreten oder mindern. Diese auf den ersten Blick sehr käuferunfreundlich anmutende Regelung rechtfertigt sich daraus, dass der Verkäufer die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung nicht schuldet³⁷, wenn diese mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden ist, sodass die vom Käufer getroffene Wahl ins Leere ging und sein Nacherfüllungsanspruch sich von vornherein auf die nicht gewählte Art der Nacherfüllung beschränkte.

Verweigert der Verkäufer die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung zu Recht, so bedarf es keiner (zweiten) Wahl der hiernach allein verbleibenden Nacherfüllungsvariante durch den Käufer. Wohl aber muss der Käufer die alternative Art der Nacherfüllung – im Beispiel: Nachbesserung – verlangen, denn der Verkäufer muss, bevor er Aufwendungen zum Zwecke der Nachbesserung tätigt, sichergehen können, dass der Käufer die Verweigerung der gewählten Nacherfüllungsvariante Ersatzlieferung akzeptiert. Stellt sich der Käufer nämlich statt dessen auf den Standpunkt, der Verkäufer verweigere die gewählte Art der Nacherfüllung zu Unrecht, und klagt er die verweigerte Nacherfüllungsvariante ein, so ist angesichts der völligen Rechtsunsicherheit³⁸ hinsichtlich des Verweigerungsgrundes der „unverhältnismäßigen Kosten“ für den Verkäufer in aller Regel nicht absehbar, ob er nicht doch letzten Endes die nach seiner Auffassung nicht geschuldete Nacherfüllungsvariante erbringen muss.

34 Reinking, zfs 2003, 57, 59, stellt dem gegenüber darauf ab, ob der Verkäufer den Mangel zu vertreten hat.

35 Beispiel: Der Verkäufer schickt sich an, den defekten Originalmotor des verkauften Neuwagens durch einen älteren gebrauchten Motor zu ersetzen. Nach Reinking/Eggert (Fn. 12) Rn. 238, handelt es sich hierbei um eine dem Käufer nicht zumutbare Nacherfüllung.

36 Beispiel: Ersatzlieferung eines Neuwagens des gleichen Typs, der anders als das verkaufte Fahrzeug nicht mit dem optional erhältlichen Sechsganggetriebe, sondern mit dem serienmäßigen Fünfganggetriebe ausgerüstet ist.

37 Wozu freilich die Geltendmachung des Leistungsverweigerungsrechts nach § 439 Abs. 3 durch den Verkäufer erforderlich ist.

38 Näher unten sub 9.

4. Nacherfüllung durch Ersatzlieferung auch beim Stückkauf?

Heftig umstritten ist die Frage, ob Nacherfüllung in Form der Ersatzlieferung auch beim Stückkauf verlangt werden kann. Eine Auffassung verneint dies prinzipiell³⁹ mit der Begründung, dass nicht Gegenstand des Nacherfüllungsanspruchs sein könne, was nicht Gegenstand des Kaufvertrages sei⁴⁰. Die Gegenmeinung stellt dem gegenüber zu Recht darauf ab, ob die verkaufte (vertretbare) Sache durch eine andere gleichartige Sache ersetzt werden kann und ob dies den Interessen der Vertragsparteien entspricht⁴¹. Beim Autokauf ist die Frage für den Verkauf von Gebrauchtwagen, Vorführwagen, Lager- oder Ausstellungsfahrzeugen und (Neu-)Fahrzeugen mit Tageszulassung von praktischer Bedeutung. Hier wird man differenzieren müssen: Beim (echten) Gebrauchtwagenkauf wird es in aller Regel schon an einem gleichartigen und gleichwertigen Ersatzfahrzeug mit gleicher Ausstattung sowie gleichem Alter, Kilometerstand und Erhaltungszustand fehlen. Wo dies ausnahmsweise anders ist – wie etwa beim Kauf eines bestimmten von mehreren ungebrauchten Fahrzeugen mit Tageszulassung oder von technisch identischen „Flottenrückläufern“ mit gleichem oder niedrigerem Kilometerstand und in gleichem oder besserem Erhaltungszustand – spricht nichts dagegen, dem Käufer einen Anspruch auf Ersatzlieferung und dem Verkäufer die Möglichkeit derselben zuzugestehen. Gegenstand des Kaufvertrages ist zwar allein das aus dem Bestand ausgewählte Exemplar; funktionell ist ein solcher Stückkauf aber einem Gattungskauf angenähert⁴². Diese Überlegung gilt erst recht für den Verkauf eines beim Händler vorrätigen Neuwagens⁴³ oder von Neufahrzeugen mit Tageszulassung⁴⁴.

Es versteht sich von selbst, dass als Gegenstand einer Ersatzlieferung jeweils nur ein technisch identisches Fahrzeug in Betracht kommt. Der Neuwagenkäufer muss sich folglich nicht mit einem ersatzweise gelieferten Vorführwagen oder einem Fahrzeug mit Tageszulassung zufrieden geben. Umge-

39 Eine Ausnahme wird allein für den Fall der Lieferung eines Identitäts-allud gemacht, weil dort die Ersatzlieferung der geschuldeten Sache gerade dem Parteiwillen entspricht; s. dazu P. Huber NJW 2002, 1004, 1006; Faust (Fn. 10), § 439 Rn. 27.

40 Ackermann JZ 2002, 378, 379; P. Huber (Fn. 9), Kap. 13 Rn. 20; ders. NJW 2002, 1004, 1006; Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 234; Reinking zfs 2003, 57, 58; Jacobs (Fn. 9), S. 377 ff., 379, allerdings mit der Einschränkung, dass die Ersatzlieferung nicht ausgeschlossen ist, wenn – wie beim Selbstbedienungskauf eines von mehreren identischen Stücken im Warenhaus – der Stückkauf funktionell einem Gattungskauf vergleichbar ist.

41 Canaris, Schuldrechtsmodernisierungsgesetz 2002, 2002, S. XXIX; ders. JZ 2003, 831 ff.; Bitter/Meidt ZIP 2001, 2114, 2119; Schubel JuS 2002, 313, 316; Spickhoff BB 2003, 589, 590; LG Ellwangen NJW 2003, 517; OLG Braunschweig NJW 2003, 1053 = DAR 2003, 2003, 169 = ZGS 2003, 156.

42 S. dazu Oetker/Maultzsch (Fn. 10) S. 83.

43 LG Ellwangen (Fn. 41).

44 OLG Braunschweig (Fn. 41).

kehrt kann, wer einen Neuwagen aus einer auslaufenden Serie gekauft hat, nicht Ersatzlieferung des Nachfolgemodells verlangen. Nach einer im Schrifttum vertretenen Auffassung soll der Anspruch des Käufers auf Ersatzlieferung auch dann ausgeschlossen sein, wenn diese – wie etwa bei einem befristeten Sonderverkauf zu „Schnäppchenpreisen“ – erkennbar dem Interesse des Verkäufers zuwiderläuft⁴⁵. Ein solches Ergebnis ließe sich nur mit Hilfe einer konkludenten Abbedingung des Wahlrechts oder der Nacherfüllungsvariante Ersatzlieferung begründen, die jedenfalls beim Verbrauchsgüterkauf ausgeschlossen ist (§ 475 Abs. 1). Ein Händler, der auf Ersatzlieferung für ein mangelhaftes, vom Käufer zum „Schnäppchenpreis“ erworbenes Neufahrzeug in Anspruch genommen wird, kann diese daher – vorbehaltlich eines Verweigerungsrechts nach § 439 Abs. 3 wegen unverhältnismäßiger Kosten (dazu unten 9.) – nicht mit der Begründung verweigern, dass er das Fahrzeug wegen eines hohen Lagerbestandes oder wegen langer Standzeit und damit drohenden Verlusts der Eigenschaft „fabrikneu“^{44,46} mit einem außerordentlichen Preisnachlass habe verkaufen müssen.

5. Der Erfüllungsort der Nacherfüllung

Das Gesetz lässt die Frage ungerügt, wo die Nacherfüllungsleistung zu erbringen ist. Im Schrifttum wird die Auffassung vertreten, der Verkäufer müsse dort nacherfüllen, wo sich die mangelhafte Kaufsache befindet⁴⁷. Dem ist jedenfalls in dieser Allgemeinheit und speziell für den Autokauf nicht zu folgen. Auszugehen ist vielmehr von der Grundregel des § 269, wonach Erfüllungsort der (Wohn-)Sitz des Schuldners ist, wenn ein Leistungsort weder vereinbart noch den Umständen, insbesondere der Natur des Schuldverhältnisses, zu entnehmen ist. Für die Nachbesserung eines beim Händler gekauften Neu- oder Gebrauchtwagens ist hiernach jedenfalls bei Erforderlichkeit technisch aufwendiger Diagnose- oder Instandsetzungsmaßnahmen regelmäßig der Betriebsitz des Händlers Erfüllungsort, weil in der Regel nur dort die

45 Heinrich ZGS 2003, 253, 256. Dieser Ansicht liegt eine einseitige Berücksichtigung des für den Käufer erkennbaren Verkäuferinteresses zugrunde, den günstig angebotenen Artikel nicht zu gewöhnlichen Marktpreisen nachbeschaffen zu müssen. Ihr ist entgegenzuhalten, dass bei Angeboten zu „Schnäppchenpreisen“ ebenso für den Verkäufer das Interesse des Käufers erkennbar ist, für den günstigen Kaufpreis eine mangelfreie Ware zu erhalten und sich nicht bei Mängeln mit der Rückzahlung des Kaufpreises begnügen zu müssen, für den eine gleichwertige Sache im gewöhnlichen Handel nicht erhältlich ist.

46 Nach der neuesten Rspr. des BGH ist ein Neuwagen, der mehr als zwölf Monate nach der Herstellung verkauft wird, nicht mehr „fabrikneu“ (BGH NJW 2004, 160; dazu Roth NJW 2004, 330).

47 Haas (Fn. 9), Kap. 5 Rn. 154 unter Hinweis auf Art. 3 Abs. 3 Satz 3 RiLi; Faust (Fn. 10), § 439 Rn. 13 unter Hinweis auf Art. 3 Abs. 4 RiLi; P. Huber NJW 2002, 1004, 1006; a.A. Jacobs (Fn. 9), S. 374 f.: ursprünglicher Erfüllungsort.

technischen Voraussetzungen hierfür vorhanden sind⁴⁸. Dies ergibt sich für die Nachbesserung schon aus der Natur des Schuldverhältnisses. Für die Ersatzlieferung mag anderes gelten; insoweit greift aber jedenfalls die Auffangregel des § 269, wonach Erfüllungsort im Zweifel der (Wohn-)Sitz des Schuldners ist. Aus Art. 3 der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie ergibt sich nicht anderes. Dessen Abs. 3 Satz 3 will dem Käufer nur „erhebliche Unannehmlichkeiten“ ersparen, die nicht schon darin gesehen werden können, dass der Käufer das mangelhafte Fahrzeug auf Kosten des Verkäufers zu dessen Werkstatt verbringen (lassen) muss. Art. 3 Abs. 4 der Richtlinie ist nicht einschlägig, weil dort nur die Kostenlast der Nacherfüllung geregelt wird.

6. Die Kosten der Nacherfüllung

a) Die Kosten der Nacherfüllung hat gemäß § 439 Abs. 2 der Verkäufer zu tragen. Dazu zählen neben den Aufwendungen für Material und Arbeitslohn auch die Wege- und Transportkosten. Vor diesem Hintergrund verliert die Frage an Bedeutung, ob die Nacherfüllung am Sitz des Verkäufers zu erbringen ist oder ob Erfüllungsort der Ort ist, an dem sich die verkaufte Sache befindet. Eine Beschränkung der Kostentragungspflicht, wie sie in § 476a a. F. vorgesehen war, stünde in Widerspruch zu Art 3 Abs. 4 der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie und ist deshalb nicht in § 439 Abs. 2 aufgenommen worden⁴⁹. Gegen die Belastung mit übermäßigen Transportkosten ist der Verkäufer jedoch dadurch geschützt, dass er die Nacherfüllung nach § 439 Abs. 3 verweigern kann.

b) Gegenstand der Kostentragungspflicht des Verkäufers nach § 439 Abs. 2 sind allein die zum Zwecke der Nacherfüllung erforderlichen Aufwendungen. Finanzielle Nachteile, die dem Käufer daneben wegen den Ausfalls des mangelhaften Fahrzeugs für die Dauer der Nacherfüllung entstehen, können nur als Schadensersatz nach § 437 Nr. 3, § 280 Abs. 1 geltend gemacht werden⁵⁰. Bleibt der gekaufte Neu- oder Gebrauchtwagen wegen eines schon bei Übergabe vorhandenen Mangels während einer Urlaubsreise im Ausland liegen, so hat der Verkäufer, wenn der Mangel nicht an Ort und Stelle behoben werden kann, die Kosten für den Rücktransport des Fahrzeugs zu seiner oder einer von ihm bestimmten Werkstatt zu tragen. Mietwagenkosten am Urlaubsort und Rückreisekosten muss er dem Käufer dagegen nur dann ersetzen, wenn er den Mangel zu vertreten (§ 276) hat⁵¹.

48 So zutreffend und mit ausführlicher Begründung Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 243; Reinking zfs 2003, 57, 60.

49 BT-Drucks. 14/6040 S. 231.

50 Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 2250; Reinking zfs 2003, 57, 61.

51 Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 251.

c) Eine Beteiligung des Käufers an den Kosten der Nacherfüllung sieht § 439 nicht vor. Sie wird jedoch für geboten erachtet, soweit die Nacherfüllung über die Mängelbeseitigung hinaus eine Verbesserung der Kaufsache zur Folge hat oder der Käufer Aufwendungen erspart, die ihm ohne die Nacherfüllung entstanden wären. Im Hinblick auf die durch die Verbrauchsgüterkaufrichtlinie zwingend vorgeschriebene, in § 439 Abs. 2 umgesetzte Unentgeltlichkeit der Nacherfüllung wird man differenzieren müssen:

Soweit zum Zwecke der Nachbesserung gebrauchte Bauteile durch Neuteile ersetzt werden müssen, kann der Verkäufer keine Kostenbeteiligung des Käufers fordern. Denn die technische Verbesserung, die der Austausch von Altteilen gegen Neuteile zur Folge hat, geht nicht über das hinaus, was der Verkäufer zur Herstellung der Mangelfreiheit schuldet und was er nach der gesetzlichen Regelung unentgeltlich zu erbringen hat. Das hat grundsätzlich auch für den zur Mängelbeseitigung erforderlichen Austausch bereits teilweise abgenutzter Verschleißteile gegen Neuteile zu gelten. Ist der verkaufte Gebrauchtwagen deswegen mangelhaft, weil Reifen einer nicht zugelassenen Größe montiert sind, und kann der Mangel nur durch Montage von Neureifen behoben werden, so muss sich der Käufer an den Kosten der Neureifen nicht deshalb beteiligen, weil er die Reifen in absehbarer Zeit ohnehin hätte erneuern müssen⁵². Denn es ist ungewiss, ob der Käufer aus der voraussichtlich längeren Lebensdauer der Neureifen künftig einen Vorteil wird ziehen können. Wird das Fahrzeug vorher zerstört oder gestohlen oder entschließt der Käufer sich alsbald zum Weiterverkauf, so wird sich der Vorteil im Normalfall nicht realisieren lassen.

Anders kann es liegen, wenn durch die Nachbesserung Schäden mit behoben werden, die der Käufer unabhängig von der Nachbesserung aktuell hätte beseitigen lassen müssen⁵³. Denn hier besteht der Vorteil für den Käufer in der Ersparnis von Aufwendungen, die er ohne die Nachbesserung sofort und mit Gewissheit hätte tätigen müssen. Anderes hat für im Zuge der Nachbesserung mit beseitigte Schäden zu gelten, die der Käufer auf eigene Kosten nicht hätte beheben lassen, wie etwa bloße Lackkratzer⁵⁴.

Eine Beteiligung des Käufers an den Kosten der Nacherfüllung ist ferner unbedenklich, soweit der Käufer infolge einer Nachbesserungsmaßnahme (z.B. Austausch des defekten Motors) sog. Sowiesokosten – etwa für fällige

52 A.A. Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 253; Reinking zfs 2003, 57, 61.

53 Beispiel nach Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 253: Die vom Herstellerwerk nicht ordnungsgemäß eingepasste Frontscheibe ist zusätzlich durch Steinschlag beschädigt worden und müsste ohnehin erneuert werden.

54 Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 253.

Wartungsarbeiten (Motoröl- und Filterwechsel) – erspart⁵⁵. Zusätzliche Wartungskosten, die ohne die Nacherfüllung nicht angefallen wären (z.B. Erstinpektion des Austauschmotors nach 1000 km Laufleistung), sind dagegen vom Verkäufer zu tragende Kosten der Nacherfüllung⁵⁶.

7. Die Rückgewähr der mangelhaften Sache bei Ersatzlieferung

Kommt es zur Nacherfüllung durch Ersatzlieferung, so kann der Verkäufer gemäß § 439 Abs. 4 Rückgewähr der mangelhaften Kaufsache „nach Maßgabe der §§ 346 bis 348“ verlangen. Danach hat der Käufer Zug um Zug (§ 348) gegen Lieferung der mangelfreien Sache dem Verkäufer Eigentum und Besitz der mangelhaften Sache zurückzugewähren (§ 346 Abs. 1) und für die gezogenen Nutzungen Wertersatz zu leisten (§ 346 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1). Die Ersatzpflicht für den Gebrauch der mangelhaften Kaufsache wird im Schrifttum zu Recht kritisiert⁵⁷. Es ist wenig einleuchtend, dass der Käufer für die Nutzung einer Sache, die ihm gehört und deren Gebrauchsmöglichkeit er sich durch Zahlung des Kaufpreises erkaufte hat, zusätzlich zum Kaufpreis, der dem Verkäufer verbleibt, eine Nutzungsvergütung zahlen soll, obwohl der Verkäufer seiner Pflicht zur mangelfreien Lieferung nicht genügt und damit weniger als vertraglich geschuldete Äquivalent der Kaufpreiszahlung geleistet hat⁵⁸. Die Begründung des Regierungsentwurfs zum Schuldrechtsmodernisierungsgesetz will die Regelung mit der Erwägung rechtfertigen, der Käufer erhalte mit der Ersatzlieferung eine neue Sache und es sei „nicht einzusehen, dass er die zurückzugebende Sache in dem Zeitraum davor unentgeltlich nutzen ... und so noch Vorteile aus der Mangelhaftigkeit ziehen können soll“⁵⁹. Nach der dieser Argumentation zugrundeliegenden Sichtweise ist die Kaufpreiszahlung Gegenleistung nicht für die Lieferung der mangelhaften Kaufsache, sondern für die Nacherfüllung durch Lieferung einer mangelfreien Ersatzsache; denn nur so lässt sich begründen, dass der Käufer die mangelhafte Kaufsache unentgeltlich genutzt haben könnte. Das steht in Widerspruch zum Willen der Vertragsparteien und zu Art. 3 Abs. 2 und 3 der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie, wonach der Käufer Anspruch auf unentgeltliche Nacherfüllung hat.

55 Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 253.

56 Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 253.

57 Gsell NJW 2003, 1969 m. zahlr. Nachw. zur weitaus herrschenden Gegenmeinung; Schwab JuS 2002, 630, 636; AnwKomm-BGB/Büdenbender, § 439 Rn. 16; a.A. Jacobs (Fn. 9), S. 393; P. Huber (Fn. 9), Kap 13 Rn. 55 f.; Oetker/Maultzsch (Fn. 10), S. 90; Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 239; Reinking zfs 2003, 57, 60.

58 Beim Rücktritt, auf den die Regelung des § 346 zugeschnitten ist, liegen die Dinge insoweit entscheidend anders, als dort der Verkäufer den Kaufpreis zurückzahlen muss und damit im Ergebnis allein die Nutzungsvergütung erhält.

59 BT-Drucks. 14/6040 S. 232 f.

Ein Anspruch auf Wertersatz für gezogene Nutzungen lässt sich auch nicht stimmig mit der Erwägung begründen, die Nutzungsvergütung solle den Nachteil ausgleichen, der dem Verkäufer daraus erwächst, dass der Wert des vom Käufer zurückzugewährenden Kaufgegenstandes nicht nur wegen des ihm anhaftenden Mangels, sondern auch durch den Gebrauch gemindert ist⁶⁰. Denn der Wert der Gebrauchsvorteile für den Käufer muss sich nicht mit der gebrauchsbedingten Wertminderung decken⁶¹. Entsprechendes gilt für die spiegelbildliche Erwägung, dass auch im Falle der Mangelfreiheit der Kaufsache die auf den Gebrauch zurückgehende Wertminderung im Vermögen des Käufers eingetreten wäre⁶².

Der systematisch richtige Ansatzpunkt für den Ausgleich des Vorteils, der dem Käufer daraus erwächst, dass er anstelle der zurückzugewährenden (mangelhaften) gebrauchten Sache eine (mangelfreie) neue Sache erhält, ist die Differenz zwischen dem Neuwert der ersatzweise gelieferten Sache und dem hypothetischen Restwert, den die gekaufte Sache im Zeitpunkt der Ersatzlieferung noch besäße, wenn sie mangelfrei wäre⁶³. Für den Käufer dürfte indessen die vom Gesetzgeber gewählte Lösung in der Regel deswegen die vorteilhaftere sein, weil die nach dem linearen Wertverzehr berechnete Nutzungsvergütung beim Neuwagenkauf regelmäßig hinter dem tatsächlichen Wertverlust zurückbleibt, der bei einem Neuwagen gerade in den ersten Monaten überproportional hoch ist. Das Ergebnis kann sich freilich zuungunsten des Käufers verschieben, wenn Gegenstand der Ersatzlieferung nach einem zwischenzeitlich erfolgten Modellwechsel ein „Ladenhüter“ ist, dessen aktueller Marktwert deutlich unter den damaligen Kaufpreis für das mangelhafte Fahrzeug abgesunken ist. Denn im Ergebnis „verrechnet“ die gesetzliche Regelung den für die mangelhafte Sache gezahlten Kaufpreis mit der ersatzweise gelieferten neuen Sache, während die ursprüngliche Lieferung allein über die Nutzungsvergütung abgewickelt wird. Sie führt daher nur unter der Voraussetzung zu „richtigen“ Ergebnissen, dass die ersatzweise gelieferte Sache den ursprünglich gezahlten Kaufpreis wert ist⁶⁴.

60 So Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 239.

61 Dass die Gebrauchsvorteile beim Autokauf nach dem zeitanteiligen oder an der Laufleistung orientierten linearen Wertverzehr berechnet werden, dient lediglich der Vereinfachung ihrer Berechnung.

62 BT-Drucks. 14/6040 S. 233.

63 So zu Recht und mit überzeugender Begründung Gsell NJW 2003, 1969, 1971 ff.

64 Die Regelung führt daher zu ungereimten Ergebnissen, wenn ersatzweise für die mangelhafte neue Sache eine mangelfreie, gleich alte gebrauchte Sache geliefert wird. Auch in diesem Fall erhält der Verkäufer eine Sache zurück, deren Wert auch durch den Gebrauch seitens des Käufers gemindert ist. Gleichwohl kann im Ergebnis nicht zweifelhaft sein, dass der Käufer in diesem Fall keine Nutzungsvergütung schuldet, weil seinem Vermögen durch die Ersatzlieferung kein überschüssiger Wert zufließt. Ähnlich liegen die Dinge, wenn etwa ein neu gekaufter Computer nach knapp zwei Jahren gegen ein ungebrauchtes baugleiches Gerät ausgetauscht wird, das wegen des hohen Innovationstempos der EDV-Technik auch als Neugerät nur noch einen Bruchteil des damaligen Kaufpreises wert ist.

8. Die Ersatzlieferung beim Kraftfahrzeugleasing

Besondere Probleme ergeben sich aus der gesetzlichen Regelung der Ersatzlieferung für das Kraftfahrzeugleasing, soweit Neuwagen an Verbraucher verleast werden. Die nach § 439 Abs. 4, § 346 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 vom Leasinggeber an den Fahrzeuglieferanten zu zahlende Nutzungsvergütung gefährdet die Vollamortisation auf seiten des Leasinggebers, weil nicht sicher ist, dass der als Nutzungsvergütung zu zahlende Betrag bei der Verwertung des Leasingfahrzeugs nach Vertragsablauf durch einen Mehrerlös in entsprechender Höhe vollständig ausgeglichen werden wird. Leasinggesellschaften sind deshalb bestrebt, das damit verbundene Risiko zu vermeiden oder es auf den Leasingnehmer abzuwälzen.

Die aus der Sicht der Leasinggesellschaften einfachste und sicherste Lösung bestünde darin, den Leasingnehmer auf die Nacherfüllungsvariante der Nachbesserung zu beschränken und den Anspruch auf Ersatzlieferung auszuschließen. Rechtlich wäre dies ohne weiteres möglich, da der Leasingnehmer gegen den Lieferanten des Leasingfahrzeugs nur aufgrund der ihm von der Leasinggesellschaft abgetretenen bzw. zur Ausübung überlassenen Rechte und Ansprüche vorgehen kann, die der Leasinggeberin gegen den Lieferanten aus dem Kaufvertrag über das Leasingfahrzeug zustehen. Die Leasinggeberin bräuchte also nichts weiter zu tun, als den Nacherfüllungsanspruch auf Ersatzlieferung von der Abtretung ihrer kaufrechtlichen Mängelansprüche auszunehmen. Eine solche Vertragsgestaltung hätte aber mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Folge, dass die mit der Abtretungskonstruktion bezweckte Freizeichnung des Leasinggebers von der mietrechtlichen Mängelhaftung unwirksam wäre. Denn nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs stellt der vertragliche Ausschluss der mietrechtlichen Mängelhaftung des Leasinggebers nur dann keine unangemessene Benachteiligung des Leasingnehmers dar, wenn ihm der Leasinggeber im Gegenzug seine kaufrechtlichen Gewährleistungsansprüche gegen den Lieferanten vollständig und vorbehaltlos abtritt oder zur Ausübung überlässt. Diese Voraussetzung wäre im Falle einer Ausklammerung des Anspruchs auf Ersatzlieferung aus dem Kreis der abzutretenden Ansprüche nicht mehr erfüllt. Dasselbe hätte wohl zu gelten, wenn die Leasinggesellschaft durch Vereinbarung mit dem Lieferanten den Nacherfüllungsanspruch auf Nachbesserung beschränken oder das Wahlrecht nach § 439 Abs. 1 auf den Lieferanten übertragen würde.

Schwieriger ist die Rechtslage für den Fall einzuschätzen, dass der Lieferant von vornherein in seinen Allgemeinen Lieferbedingungen den Anspruch auf Ersatzlieferung oder das Wahlrecht des Käufers nach § 439 Abs. 1 ausschließt und diese – gegenüber einem Unternehmer als Käufer wirksame – Regelung gegenüber der Leasinggesellschaft durchsetzt. Bei dieser Konstel-

lation träge die Leasinggesellschaft nicht der Vorwurf, sie habe nicht alle ihre Rechte und Ansprüche, die ihr wegen Mängeln des Leasingobjekts gegen den Lieferanten zustehen, an den Leasingnehmer abgetreten, sodass die Freizeichnung von der mietrechtlichen Mängelhaftung Bestand haben dürfte. Es fragt sich jedoch, ob der Lieferant sich gegenüber dem Leasingnehmer auf die – der Leasinggesellschaft gegenüber wirksame – vertragliche Beschränkung des Nacherfüllungsanspruchs oder den Ausschluss des Wahlrechts berufen kann. Hat der Fahrzeughändler Kenntnis davon, dass das an die Leasinggesellschaft verkaufte Fahrzeug dazu bestimmt ist, an einen Verbraucher verleast zu werden, so liegt es nahe, den Händler für die Gewährleistungsauseinandersetzung mit dem Leasingnehmer so zu stellen, wie er stünde, wenn er das Fahrzeug nicht an die Leasinggesellschaft, sondern an den Verbraucher selbst verkauft hätte.

Angesichts dieser Unsicherheiten wird vielfach eine Lösung vorgezogen, die bei der Frage ansetzt, wer im Innenverhältnis der Leasingvertragsparteien die Nutzungsvergütung zu tragen hat, die im Außenverhältnis von der Leasinggesellschaft als Käuferin des Leasingobjekts an den Lieferanten zu zahlen ist. Eine mögliche Lösung wird darin gesehen, die Zahlungspflicht auf den Leasingnehmer abzuwälzen und ihm zum Ausgleich wahlweise eine unentgeltliche Verlängerung der Vertragslaufzeit um den Zeitraum, für den Nutzungen zu vergüten sind, oder eine „unter Berücksichtigung der Vollamortisation angemessene Beteiligung am Mehrerlös“ aus der Verwertung des Leasingfahrzeugs bei planmäßigem Vertragsablauf zuzugestehen. Gegen eine optionale Laufzeitverlängerung dürfte nichts einzuwenden sein. Bedenken begegnet jedoch die zur Wahl gestellte Alternative, da sie nicht sicherstellt, dass der Leasingnehmer durch die Beteiligung am Verwertungserlös vollen oder wenigstens angemessenen Ersatz der zuvor aufgewendeten Nutzungsvergütung erhält. Reicht der Verwertungserlös nicht aus, um der Leasinggeberin Vollamortisation und zugleich dem Leasingnehmer vollen Ersatz der verauslagten Nutzungsvergütung zu verschaffen, so muss die Lösung des Interessenkonflikts unter Abwägung der berechtigten Interessen beider Seiten gesucht werden. Ob sich bei der Lösung des Interessengegensatzes das Vollamortisationsinteresse des Leasinggebers voll durchsetzen wird, ist fraglich.

Zwar hat der Leasinggeber, entsprechende Vertragsgestaltung vorausgesetzt, Anspruch auf Vollamortisation seiner Aufwendungen einschließlich des kalkulierten Gewinns, die er als Finanzierungsleistung für den Leasingnehmer tätigt. Kehrseite der Vollamortisationspflicht des Leasingnehmers ist jedoch in dem hier zu untersuchenden Mangel Fall im Ergebnis eine gemessen an der mietrechtlichen Mängelhaftung weitere Schwächung der Rechtsposition des Leasingnehmers im Hinblick auf Mängel des Leasingfahrzeugs. Der Leasingnehmer müsste zwar auch dann, wenn er als Käufer die Ersatzlieferung

wählen würde, für die Nutzung des mangelhaften Fahrzeugs Wertersatz leisten. Im Gegenzug käme ihm als Käufer jedoch der Mehrwert des ersatzweise gelieferten Neuwagens ungeschmälert zugute. Eine Regelung, die im Gegensatz dazu den im Zeitpunkt der Verwertung noch vorhandenen Mehrwert des ersatzweise gelieferten Leasingfahrzeugs vorrangig dem Leasinggeber zur vollen Befriedigung seines Vollamortisationsinteresses zuweist und den Leasingnehmer auf einen eventuell verbleibenden Restbetrag verweist ohne Rücksicht darauf, inwieweit dieser ausreicht, um die vom Leasingnehmer aufzubringende Nutzungsvergütung auszugleichen, dürfte den Leasingnehmer unangemessen benachteiligen und deshalb nach § 307 Abs. 1 Satz 1 unwirksam sein. Eine die beiderseitigen Interessen angemessen berücksichtigende Lösung könnte darin bestehen, dass der Teil des Veräußerungserlöses, der dem höheren Restwert des ersatzweise gelieferten Leasingfahrzeugs entspricht, zwischen den Vertragsparteien in dem Verhältnis aufgeteilt wird, in dem sich die vom Leasingnehmer getragene Nutzungsvergütung und der Amortisationsfehlbetrag auf seiten des Leasinggebers gegenüberstehen.

9. Die Verweigerung der vom Käufer gewählten Art der Nacherfüllung wegen unverhältnismäßiger Kosten

a) Nach § 439 Abs. 3 kann der Verkäufer die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung verweigern, wenn sie nur mit unverhältnismäßigen Kosten möglich ist. Dafür, wann dies nach den Vorstellungen des Gesetzgebers der Fall sein soll, ist weder dem Gesetz noch den Gesetzesmaterialien Brauchbares zu entnehmen. § 439 Abs. 3 Satz 2 nennt in Umsetzung des Art. 3 Abs. 3 Satz 2 der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie als Kriterien den Wert der Sache in mangelfreiem Zustand, die Bedeutung des Mangels und die Frage, ob auf die andere Art der Nacherfüllung ohne erhebliche Nachteile für den Käufer zurückgegriffen werden könnte. Unerheblich ist danach der Kaufpreis, sodass etwa ein vom Käufer erzielter günstiger Kaufpreis nicht dazu führen darf, dass die Grenze der Unverhältnismäßigkeit der Nacherfüllungskosten früher erreicht wird, als dies bei einem höheren, dem Wert der Sache in mangelfreiem Zustand entsprechenden Kaufpreis der Fall wäre⁶⁵.

Zwei der drei in § 439 Abs. 3 Satz 2 genannten Maßstäbe lassen sich jeweils in einem Geldbetrag ausdrücken; offen bleibt jedoch, wie sich die Kosten der Nacherfüllung zu diesen Beträgen verhalten müssen, damit von unverhältnismäßigen Nacherfüllungskosten ausgegangen werden kann. Entsprechend weit ist das Spektrum der dazu vertretenen Auffassungen.

⁶⁵ OLG Braunschweig (Fn. 41).

Ein bereits relativ früh erschienener, viel diskutierter Beitrag⁶⁶ sieht für die Prüfung ein Zweistufenmodell vor. Auf der ersten Stufe sind anhand der bezifferbaren Kriterien die absoluten Grenzen der Verhältnismäßigkeit festzustellen. Bleiben danach beide Nacherfüllungsarten unterhalb der Schwelle der objektiven Unverhältnismäßigkeit, so ist auf der zweiten Stufe ein interner Kostenvergleich vorzunehmen, bei dem auch das häufig nicht bezifferbare Kriterium der erheblichen Nachteile für den Käufer zu berücksichtigen ist. Für die Prüfung auf der ersten Stufe schlagen Bitter/Meidt als Grenzwerte 150 % des Wertes der Sache in mangelfreiem Zustand und 200 % des Mangelunterwerts vor. Liegen die Kosten beider Nacherfüllungsarten über einem der beiden oder über beiden Grenzwerten, so kann der Verkäufer die Nacherfüllung insgesamt verweigern. Ist dies nur hinsichtlich einer Nacherfüllungsart der Fall, ist die andere Art der Nacherfüllung die dem Käufer zustehende und die vom Verkäufer geschuldete. Bleiben die Kosten beider Arten der Nacherfüllung unter den absoluten Grenzwerten, so kann der Verkäufer die vom Käufer gewählte Nacherfüllungsvariante wegen relativer Unverhältnismäßigkeit verweigern, wenn sie mehr als 10 % teurer ist als die andere Art der Nacherfüllung⁶⁷.

Nach anderen Auffassungen liegt die absolute Grenze bei 100 %⁶⁸ oder 130 %⁶⁹ oder je nach dem Grad des Vertretenmüssens zwischen 105 % und 145 %⁷⁰ des Wertes der Sache in mangelfreiem Zustand, die Grenze für den internen Kostenvergleich bei einem Unterschied von 20 %⁷¹ oder 25 %⁷² oder je nach Vertretenmüssen zwischen 5 % und 25 %⁷³. Für die Nacherfüllung beim Stückkauf wird noch weitergehend aus der Beschränkung der Leistungspflicht des Verkäufers in § 275 Abs. 2 hergeleitet, dass der Verkäufer die Nacherfüllung verweigern kann, wenn deren Kosten den Minderungsbetrag übersteigen⁷⁴.

66 Bitter/Meidt ZIP 2001, 2114.

67 Insoweit zustimmend Haas (Fn. 9), Kap. 5 Rn. 161.

68 P. Huber NJW 2002, 1004, 1008; Reinking zfs 2003, 57, 62, jeweils für den Fall, dass der Verkäufer den Mangel nicht zu vertreten hat.

69 P. Huber NJW 2002, 1004, 1008 für den Fall, dass der Verkäufer den Mangel zu vertreten hat; gegen die Übertragung der für das Schadensersatzrecht entwickelten 130 %-Grenze Oetker/Maultzsch (Fn. 9), S'87.

70 Faust (Fn. 10), § 439 Rn. 50.

71 LG Ellwangen (Fn. 41), für dessen Entscheidung es freilich auf die hier erörterten Unterschiede nicht ankam, weil die Kosten der vom Käufer verlangten Ersatzlieferung diejenigen der Nachbesserung um mehr als 500 % überstiegen.

72 Graf von Westphalen (Fn. 22), § 439 Rn. 27.

73 Faust (Fn. 10), § 439 Rn. 46.

74 Ackermann JZ 2002, 378, 382 ff.; dagegen Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 265; Reinking zfs 2003, 57, 62 f.

Keiner dieser Grenzwerte hat eine größere Plausibilität für sich als der andere. Allenfalls wird man aus der Verwendung des Begriffs „unverhältnismäßig“ im Gesetz und aus dem Hinweis in den Gesetzesmaterialien auf die funktionale Verwandtschaft zwischen § 439 Abs. 3 und § 275 Abs. 2 schließen können, dass bei Nacherfüllungskosten von weniger als 100 % des vertraglich Geschuldeten – das ist der Wert der Sache in mangelfreiem Zustand – die absolute Grenze der Zumutbarkeit noch nicht überschritten ist. Für den internen Kostenvergleich dürfte eine Differenz von nur 10 % zur Ausfüllung des Tatbestandsmerkmals „unverhältnismäßig“ schwerlich ausreichen. Für den gewerblichen Verkäufer ist es ein Leichtes, eine Kostendifferenz in der geringfügigen Höhe von rund 10 % darzustellen. Der Käufer kann die Richtigkeit der Zahlenangaben und betriebswirtschaftlichen Begründungen des Verkäufers in der Regel nicht nachprüfen. Damit liefe sein Wahlrecht nach § 439 Abs. 1, das ihm auch und gerade dann zustehen soll, wenn beide Nacherfüllungsvarianten geeignet sind, sein volles Vertragsinteresse zu befriedigen⁷⁵, faktisch leer⁷⁶.

b) Die Bandbreite der danach möglichen Ergebnisse lässt sich an folgenden Beispielen ablesen:

Fall 1: K kauft beim Autohändler V einen älteren gebrauchten VW Polo zum Preis von 3.000 €. Nach kurzer Fahrstrecke kommt es wegen eines schon seit Monaten fortschreitenden Defekts der Ölpumpe zu einem irreparablen Motorschaden. K möchte das günstig erworbene Fahrzeug, das ohne den Mangel 4.000 € wert wäre, gern behalten und verlangt daher von V Instandsetzung. V lehnt mit der Begründung ab, dass der Ersatz des defekten Motors durch einen Austauschmotor, falls ein solcher überhaupt erhältlich sei, rund 5.000 € und bei Einbau eines neuen Motors sogar knapp 6.000 € kosten würde, was zutrifft.

Nach der Auffassung von Bitter/Meidt kann V die Instandsetzung nicht verweigern. Die Grenzwerte von 150 % des Wertes des Fahrzeugs in mangelfreiem Zustand (150 % von 4.000 € = 6.000 €) und von 200 % des auf den Mangel zurückzuführenden Minderwerts (200 % von 4.000 €⁷⁷ = 8.000 €) sind auch beim Einbau eines neuen Motors nicht überschritten. Ein Abzug für den Wert des gelieferten Fahrzeugs kommt nicht in Betracht; denn der Wert des mangelhaften Fahrzeugs ist mit Null

75 Darauf verweisen Bitter/Meidt, ZIP 2001, 2114, 2122, zur Begründung ihrer Auffassung, beim internen Kostenvergleich sei die Grenze der Unverhältnismäßigkeit schon bei einer Differenz von 10 % erreicht.

76 Ähnlich Oetker/Maultzsch (Fn. 9), S. 86 f.

77 Der tatsächliche Wert unter Berücksichtigung des Mangels beträgt 0 €, weil die Instandsetzungskosten höher sind als der Wert in mangelfreiem Zustand.

anzusetzen, weil die Kosten der Instandsetzung (mindestens 5.000 €) höher sind als der Wert in mangelfreiem Zustand (4.000 €).

Zieht man die Grenze bei 130 % des Wertes in mangelfreiem Zustand (5.200 €), so kann V nur den Einbau eines neuen Motors, die Nacherfüllung insgesamt also nur dann verweigern, wenn ein Austauschmotor nicht aufzutreiben ist.

Hält man die Grenze der absoluten Unverhältnismäßigkeit schon bei 100 % (4.000 €) des Wertes in mangelfreiem Zustand für erreicht, so verweigert V die Nacherfüllung zu Recht. Erst recht gilt dies, wenn man den Minderungsbetrag (hier: 3.000 €) für maßgeblich hält.

Fall 2: K kauft beim Autohaus V einen acht Monate alten Audi A 4 Avant TDI zum Preis von 27.000 €. Bei der Übergabe muss er feststellen, dass der Wagen entgegen den Angaben im Kaufvertrag nicht mit einem Sechsgang-, sondern nur mit dem serienmäßigen Fünfganggetriebe ausgestattet ist. Da K auf das Sechsganggetriebe Wert legt, fordert er Nacherfüllung. V möchte wissen, ob er das Getriebe austauschen muss, was ihn 1.100 € kosten würde. Mit sechs Gängen wäre das an K verkaufte Fahrzeug 24.000 € wert. Der Neuwagen-Mehrpreis für ein Sechsganggetriebe beträgt 1.000 €.

Nach der Auffassung von Bitter/Meidt kann V die Nacherfüllung auch in diesem Fall nicht verweigern. Die Grenzwerte von 150 % des Wertes des Fahrzeugs in mangelfreiem Zustand (150 % von 24.000 € abzüglich geleisteter 23.000 €⁷⁸ = 13.000 €) und von 200 % des auf den Mangel zurückzuführenden Minderwerts (200 % von 1.000 €⁷⁹ = 2.000 €) liegen jeweils über den Kosten in Höhe von 1.100 € für den Austausch des Getriebes.

Zum gleichen Ergebnis gelangt man unter Zugrundelegung eines Grenzwertes von 130 % des Wertes in mangelfreiem Zustand. Zieht man die Grenze dagegen bei 100 %, kann V den Austausch des Getriebes verweigern, weil die Kosten um 100 € über dem Höchstbetrag von 1.000 € (24.000 € minus 23.000 €) liegen.

Dagegen muss V nacherfüllen, wenn man auf den Betrag abstellt, um den K wegen des Mangels mindern könnte. Der Kaufpreis von 27.000 € wäre nach der Berechnungsformel des § 441 Abs. 3 Satz 1 im Verhält-

78 Das ist der tatsächliche Fahrzeugwert (24.000 €) unter Berücksichtigung des mit dem Aufpreis für ein Sechsganggetriebe (1.000 €) angesetzten mangelbedingten Minderwerts.

79 Der Minderwert wird mit der Neupreisdifferenz zwischen der Fünfgang- und der Sechsgangversion angesetzt.

nis 24:23 auf 25.875 € herabzusetzen. Damit erreichen die Nacherfüllungskosten mit 1.100 € den Minderungsbetrag von 1.125 € (27.000 € minus 25.875 €) nicht.

c) Teilweise wird für die Bestimmung des Grenzwerts danach differenziert, ob der Verkäufer den Mangel zu vertreten hat⁸⁰. Zur Begründung wird auf die Regelung in § 275 Abs. 2 Satz 2 verwiesen⁸¹, nach der das Maß der dem Schuldner zur Überwindung eines Leistungshindernisses zuzumutenden Anstrengungen für die Fälle der sog. faktischen Unmöglichkeit auch davon abhängt, ob der Schuldner das Leistungshindernis zu vertreten hat. Dieser Ansatz mag dogmatisch naheliegen und unter dem Blickwinkel der Einzelfallgerechtigkeit zu begrüßen sein. Für die praktische Handhabung der Nacherfüllung ist er indes unbrauchbar. Die zusätzliche Berücksichtigung des Vertretenmüssens belastet die ohnehin kaum praktikable Regelung des Verweigerungsrechts nach § 439 Abs. 3 mit einer zusätzlichen Komplikation. Ob der Verkäufer den Mangel zu vertreten hat, ist für den Käufer in aller Regel – von Fällen des Fehlens einer zugesicherten Eigenschaft, jetzt: verschuldensunabhängige Beschaffenheitsgarantie (§ 276 Abs. 1 Satz 1), abgesehen – nicht zuverlässig feststellbar⁸². Das gilt insbesondere für die fahrlässige Unkenntnis des Mangels. Hier werden die Auffassungen der Kaufvertragsparteien darüber, was für den Verkäufer bei Anwendung der verkehrsüblichen Sorgfalt an Mängeln oder Mangelsymptomen erkennbar war, nicht nur ausnahmsweise, sondern in aller Regel auseinandergehen. Beharren dann beide Seiten auf ihrem jeweiligen Standpunkt, so ist damit die Mängelbeseitigung, die das neue Kaufgewährleistungsrecht vorrangig anstrebt, zunächst einmal blockiert. Anders als bei der Auseinandersetzung um einen vom Käufer wegen eines Mangels geltend gemachten Schadensersatzanspruch, bei der zudem der Verkäufer darlegen und beweisen muss, dass er den Mangel nicht zu vertreten hat (§ 280 Abs. Satz 2), ist es beim Streit um die Berechtigung der Verweigerung der vom Käufer gewählten Art der Nacherfüllung nicht sinnvoll, die Parteien auf eine gerichtliche Klärung der Frage des Vertretenmüssens zu verweisen. Denn die Verweigerung der Nacherfüllung nach § 439 Abs. 3 ist – anders als ein Streit um Schadensersatzansprüche des Käufers – im zeitlichen Ablauf am Beginn der Gewährleistungsauseinanderset-

80 Ackermann JZ 2002, 378, 382 ff.; Haas (Fn. 9), Kap. 5 Rn. 158; P. Huber (Fn. 9), Kap. 13 Rn. 40; Oetker/Maultzsch (Fn. 10), S. 86; Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 264; dagegen Jacobs (Fn. 9), S. 384 f.

81 P. Huber (Fn. 9), Kap. 13 Rn. 40; Oetker/Maultzsch (Fn. 10), S. 86.

82 Abzulehnen ist deshalb der dogmatisch reizvolle, aber gänzlich unpraktikable Vorschlag Fausts (Fn. 10, § 439 Rn. 46, 50), je nach dem Grad des Vertretenmüssens fünf abgestufte Grenzwerte anzusetzen, die für die absolute Unverhältnismäßigkeit zwischen 105 % und 145 % und für die relative Unverhältnismäßigkeit zwischen 5 % und 25 % liegen sollen.

zung angesiedelt und nie deren letzter Akt. Vielmehr werden hier die Weichen für das weitere Vorgehen des Käufers gestellt, der ebenso wie der Verkäufer möglichst bald wissen muss, welche Optionen ihm offenstehen.

d) Wieder andere sprechen sich gegen eine Festlegung von prozentualen Grenzwerten selbst als Faustregel aus und wollen jeweils auf die Gesamtumstände des Einzelfalls abstellen⁸³. Auch diese Auffassung ist abzulehnen, weil sie die gesamte Gewährleistungsauseinandersetzung für die Vertragsparteien zum unkalkulierbaren Risiko werden lässt. Käufer und Verkäufer müssen wenigstens anhand von Faustregeln abschätzen können, ob die gewählte Art der Nacherfüllung verweigert werden darf oder nicht, denn davon hängt das weitere Vorgehen beider Seiten ab. Die rückblickende Bewertung aller Umstände des Einzelfalls durch den letztinstanzlich entscheidenden Richter mag unter dem Blickwinkel der Einzelfallgerechtigkeit als optimale Lösung erscheinen. Kehrseite eines derartigen Normverständnisses ist die praktische Entwertung des Wahlrechts des Käufers.

e) Wohin die Rechtsprechung, zumal die des Bundesgerichtshofs, tendieren wird, ist derzeit völlig offen. Für die Praxis bedeutet dies, dass Auseinandersetzungen um Nacherfüllungsansprüche noch für geraume Zeit mit erheblicher Rechtsunsicherheit befrachtet sein werden. Zur Reduzierung der damit verbundenen Risiken kann vorerst nur empfohlen werden, dass Käufer und Verkäufer sich jeweils an den ihnen ungünstigsten Grenzwerten orientieren. Der Käufer ist gut beraten, in Zweifelsfällen die Wahl der Nacherfüllungsart dem Verkäufer zu überlassen⁸⁴ oder doch jedenfalls auf der selbst gewählten Art der Nacherfüllung nicht zu bestehen, wenn deren Kosten vom Verkäufer plausibel mit mehr als 100 % des Wertes der Sache in mangelfreiem Zustand oder des Mangelunwerts beziffert werden oder wenn die alternative Art der Nacherfüllung um mehr als 10 % billiger ist als die von ihm gewählte Variante. Der Verkäufer sollte seine Reaktion auf ein Nacherfüllungsverlangen des Käufers zumindest dann an den bislang diskutierten Höchstgrenzwerten ausrichten, wenn er den Mangel zu vertreten hat oder jedenfalls das Gegenteil nicht beweisen kann und daher im Falle einer unberechtigten Verweigerung der vom Käufer gewählten Art der Nacherfüllung mit Schadensersatzansprüchen des Käufers rechnen muss, die erheblich über den Nacherfüllungsaufwand hinausgehen können.

83 Jacobs (Fn. 9), S. 384, 386; Haas (Fn. 9), Kap. 5 Rn. 158; Graf von Westphalen (Fn. 22), § 439 Rn. 27.

84 Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 235.

f) Zusätzlich kompliziert wird die Entscheidung über die Berechtigung der Nacherfüllungsverweigerung durch die nach § 439 Abs. 3 Satz 2 weiter „zu berücksichtigende Frage“, ob auf die andere Art der Nacherfüllung „ohne erhebliche Nachteile für den Käufer zurückgegriffen werden könnte“. Neben der Befrachtung der Entscheidung mit dem weiteren unbestimmten Rechtsbegriff der „erheblichen Nachteile“ erzeugt die Regelung dadurch zusätzliche Unsicherheit, dass sie nicht erkennen lässt, wie der Konfliktfall zu lösen sein soll, dass die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung – z.B. die Ersatzlieferung eines mangelfreien Neuwagens – nur mit unverhältnismäßigen Kosten möglich, die andere Art der Nacherfüllung aber – z.B. wegen langer Reparaturdauer⁸⁵ – mit erheblichen Nachteilen für den Käufer verbunden ist⁸⁶. Die redundante Berücksichtigung der Zumutbarkeit für den Käufer in § 439 Abs. 3 Satz 2 und § 440 Satz 1 stellt lediglich klar, dass der Käufer eine ihm unzumutbare Nacherfüllung in keinem Fall hinnehmen muss und stattdessen die sekundären Käuferrechte geltend machen kann. Offen bleibt aber, ob er die vom Verkäufer wegen unverhältnismäßiger Kosten verweigerte Art der Nacherfüllung verlangen kann, wenn die andere Art ihm nicht zumutbar ist. Denn nach § 439 Abs. 3 Satz 2 ist die Zumutbarkeit der alternativen Nacherfüllungsvariante schon mitentscheidend dafür, ob der Verkäufer die gewählte Art der Nacherfüllung verweigern darf.

g) Verweigert der Verkäufer beide Arten oder die allein in Frage kommende Art der Nacherfüllung zu Recht, so kann der Käufer nach § 440 Satz 1 die in § 437 Nr. 2 und 3 genannten sekundären Käuferrechte auch dann geltend machen, wenn er dem Verkäufer keine (angemessene) Frist zur Nacherfüllung gesetzt hat. Die unberechtigte Verweigerung der vom Käufer gewählten Art der Nacherfüllung oder der Nacherfüllung schlechthin führt als Erscheinungsform des Fehlschlagens der Nacherfüllung (dazu unten 10.) zum gleichen Ergebnis. Bei unberechtigter Verweigerung kann der Käufer statt dessen die geschuldete Art der Nacherfüllung klageweise durchsetzen oder den Mangel auf dem vom Verkäufer geschuldeten Wege selbst beseitigen (lassen) und die dafür aufgewendeten Kosten als Schadensersatz statt der (Nacherfüllungs-)Leistung gemäß §§ 280 Abs. 1, Abs. 3, 281 vom Verkäufer ersetzt verlangen.

85 Beim Autokauf wird sich dieser Nachteil allerdings in der Regel dadurch vermeiden oder abmildern lassen, dass der Verkäufer dem Käufer für die Dauer der Nacherfüllung unentgeltlich ein Ersatzfahrzeug stellt.

86 Der Vorschlag von Haas (Fn. 9, Kap. 5 Rn. 160), die Höhe der Kosten der vom Käufer gewählten Art der Nacherfüllung in Relation zu setzen zu den Nachteilen oder Unannehmlichkeiten, die die andere Art für den Käufer mit sich bringt, dürfte kaum praktikabel sein.

10. Das Fehlschlagen der Nacherfüllung

a) Schlägt die Nacherfüllung fehl, so kann der Käufer nach § 440 Satz 1 ohne Fristsetzung zu den sekundären Mängelrechten übergehen. Der Begriff des Fehlschlagens der Nacherfüllung, den das Gesetz aus dem früheren § 11 Nr. 10 b ABGB übernommen hat⁸⁷, schließt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs⁸⁸ neben der nunmehr gesondert geregelten objektiven oder subjektiven Unmöglichkeit der Nacherfüllung die Fälle der unberechtigten Verweigerung, der ungebührlichen Verzögerung, der Unzulänglichkeit⁸⁹ und des Misslingens der Mängelbeseitigung ein. Versucht der Verkäufer, den Mangel durch Nachbesserung zu beheben, so ist nach der Faustregel des § 440 Satz 2 die Nacherfüllung nach dem erfolglosen zweiten Versuch fehlgeschlagen. Das gilt freilich nur dann, wenn sich nicht insbesondere aus der Art der Sache oder des Mangels oder den sonstigen Umständen etwas anderes ergibt. Auch diese weit und unbestimmt gefasste Ausnahmeregelung birgt reichlich Konfliktstoff und vernachlässigt das Bedürfnis der Kaufvertragsparteien nach Rechtssicherheit. Ein Autokäufer, der nach zwei erfolglosen Reparaturversuchen seines Verkäufers den Mangel in einer anderen Werkstatt beheben lässt und die dafür aufgewendeten Kosten gegenüber dem Verkäufer als Schadensersatz geltend macht, muss damit rechnen, den Prozess zu verlieren, weil für ihn nicht vorhersehbar ist, ob der Richter die Nacherfüllung nach zwei oder erst nach drei, vier oder mehr erfolglosen Nachbesserungsversuchen für fehlgeschlagen halten wird.

b) Die Faustregel des § 440 Satz 2 gilt nicht für die Nacherfüllung durch Ersatzlieferung. Ob diese bereits dann als fehlgeschlagen anzusehen ist, wenn die ersatzweise gelieferte Sache den gleichen oder einen anderen Mangel aufweist, ist ungewiss. Einerseits kann die Ersatzlieferung einer wiederum mangelhaften Sache das Vertrauen des Käufers in die Leistungsfähigkeit des Verkäufers erheblich beeinträchtigen⁹⁰, sodass ihm weitere Nacherfüllungsversuche nicht zuzumuten sind. Andererseits kann die Ersatzlieferung für den Käufer mit geringeren Unannehmlichkeiten verbunden sein als die Nachbesserung, was dafür sprechen könnte, ihm mehr als nur zwei misslungene Ersatzlieferungsversuche zuzumuten⁹¹.

87 BT-Drucks. 14/6040 S. 233.

88 BGHZ 93, 29, 62; BGH NJW 1994, 1004, 1005.

89 Allerdings muss der Käufer, wenn der Verkäufer untätig bleibt, regelmäßig eine Frist zur Nacherfüllung setzen und deren Ablauf abwarten, bevor der Weg zu den sekundären Käuferrechten frei ist; s. dazu Faust (Fn. 10), § 440 Rn. 31; Jacobs (Fn. 9), S. 389; Oetker/Maultzsch (Fn. 10), S. 93. Die Nacherfüllung kann jedoch auch ohne Fristsetzung wegen ungebührlicher Verzögerung fehlgeschlagen, etwa dann, wenn der Verkäufer untätig bleibt, obwohl er mehrfach Nachbesserung versprochen und dadurch den Käufer von der Fristsetzung abgehalten hat.

90 Haas (Fn. 9), Kap. 5 Rn. 184.

91 Haas (Fn. 9), Kap. 5 Rn. 184.

c) Einen Wechsel von der misslungenen zu der anderen Art der Nacherfüllung muss der Käufer nicht hinnehmen⁹². Denn wenn die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung möglich ist und nicht vom Verkäufer wegen unverhältnismäßigen Kosten verweigert werden darf, beschränkt sich jedenfalls das Recht des Verkäufers zur zweiten Andienung auf diese Nacherfüllungsvariante⁹³. Der Käufer muss sich also nach erfolglosen Reparaturversuchen nicht auf eine Ersatzlieferung oder gar umgekehrt nach untauglichen Ersatzlieferungsversuchen auf eine Reparatur des gekauften, inzwischen bereits gemäß § 439 Abs. 4 an den Verkäufer zurückgegebenen Fahrzeugs verweisen lassen. Die Nachbesserung eines zum Zwecke der Nacherfüllung gelieferten Ersatzfahrzeugs kommt schon deswegen nicht in Frage, weil es sich bei diesem Fahrzeug nicht um die gekaufte Sache handelt, die allein Gegenstand einer Nacherfüllung nach § 439 sein kann.

Nicht ausgeschlossen ist es demgegenüber, dass der Käufer nach dem Fehlschlagen der gewählten und vom Verkäufer vergeblich versuchten Art der Nacherfüllung⁹⁴ nunmehr die andere Art der Nacherfüllung⁹⁵ wählt. Bringt der Verkäufer die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung nicht zuwege, so ist es ihm zumindest nach § 242 verwehrt, den Käufer an der ursprünglich getroffenen Wahl festzuhalten. Seinen Interessen ist dadurch genügt, dass er die nachträglich gewählte andere Art der Nacherfüllung unter den Voraussetzungen des § 439 Abs. 3 verweigern kann. Die Kosten, die der Verkäufer für misslungene Nacherfüllungsversuche aufgewendet hat, bleiben dabei unberücksichtigt. Entsprechendes gilt, wenn die vom Käufer zunächst gewählte Art der Nacherfüllung deswegen fehlschlägt, weil der Verkäufer sie zu Unrecht verweigert oder unzumutbar verzögert. Hat der Verkäufer die vom Käufer gewählte Nacherfüllungsvariante Ersatzlieferung gemäß § 439 Abs. 3 zu Recht verweigert, weil sie im internen Kostenvergleich die deutlich kostspieligere war, so kann der Käufer nach dem Fehlschlagen der kostengünstigeren Nachbesserung nunmehr Ersatzlieferung verlangen. Die Frage der ursprünglich gegebenen relativen Unverhältnismäßigkeit stellt sich nicht mehr, wenn nach dem Scheitern der einen nur noch die andere Art der Nacherfüllung in Betracht kommt.

92 Haas (Fn. 9), Kap. 5 Rn. 185; Jacobs (Fn. 9) S. 388.

93 § 440 Satz 1 stellt darauf ab, ob „die dem Käufer zustehende Art der Nacherfüllung“ fehlschlagen ist; dazu Haas (Fn. 9), Kap. 5 Rn. 185.

94 Beispiel: Die nachlackierten Karosserieteile des verkauften Neuwagens weisen auch nach wiederholten Versuchen noch sichtbare Farbunterschiede zum Originallack auf.

95 Im Beispielsfall: Ersatzlieferung

11. Auswirkungen der Nacherfüllung auf die Verjährung der Mängelansprüche des Käufers

a) Werden zum Zwecke der Nacherfüllung Fahrzeugteile ausgetauscht, so stellt sich die Frage, ob hinsichtlich der eingebauten Neuteile, sofern diese ihrerseits mangelhaft sind, kaufrechtliche Mängelansprüche bestehen, die einer eigenständigen Verjährung nach § 438 unterliegen⁹⁶. Das ist deswegen zweifelhaft, weil die eingebauten Teile nicht Gegenstand eines Kaufs, sondern lediglich Mittel der Nacherfüllung sind⁹⁷. Ist ein zur Nachbesserung eingebautes Teil fehlerhaft, so ist der Mangel des verkauften, ursprünglich gelieferten Fahrzeugs nicht behoben und somit die Nacherfüllung insoweit – vorerst oder endgültig – misslungen mit der Folge, dass der Käufer – u.U. nach weiteren erfolglosen Nachbesserungsversuchen des Verkäufers (§ 440 S. 2) – zu den sekundären Mängelrechten Rücktritt, Minderung und Schadensersatz übergehen kann. Auswirkungen der Nachbesserung auf die Verjährung von Mängelansprüchen sind folglich nur insoweit denkbar, als es um die Verjährung von Ansprüchen wegen Mängeln der (ursprünglichen) Kaufsache geht.

Anders könnte die Frage für die Ersatzlieferung zu beantworten sein. Zwar ist auch sie ebenso wie die Nachbesserung zunächst einmal nur ein Mittel der Nacherfüllung und das ersatzweise gelieferte Neufahrzeug ebensowenig Gegenstand eines Kaufs wie ein ausgetauschtes Fahrzeugteil. Der möglicherweise entscheidende Unterschied zur Nachbesserung besteht aber darin, dass das ersatzweise gelieferte Neufahrzeug vollständig an die Stelle des verkauften mangelhaften Fahrzeugs tritt, dieses daher auch nicht mehr Objekt weiterer Nacherfüllungsmaßnahmen sein kann. Das könnte dafür sprechen, das ersatzweise gelieferte Fahrzeug rechtlich so zu behandeln, wie wenn es selbst Gegenstand des Kaufvertrages wäre. Bei dieser Sichtweise ist es konsequent, dass mit der Ersatzlieferung die Sechsmonatsfrist des § 476 von neuem beginnt, bis zu deren Ablauf bei einem Verbrauchsgüterkauf vermutet wird, dass die Kaufsache bereits bei Gefahrübergang mangelhaft war⁹⁸.

b) Vor Inkrafttreten des neuen Kaufrechts war anerkannt, dass in Fällen eines vertraglich vereinbarten Nachbesserungsrechts die Verjährung der Gewährleistungsrechte des Käufers in entsprechender Anwendung des § 639 Abs. 2 a.F. gehemmt war, solange sich der Verkäufer im Einverständnis mit dem Käufer der Prüfung des Vorhandenseins oder der Beseitigung eines Mangels

96 So Faust (Fn. 10), § 439 Rn. 60; Haas (Fn.9), Kap. 5 Rn. 332.

97 Vgl. zum alten Kaufrecht BGHZ 145, 203, 237.

98 So Reinking zfs 2003, 57, 63.

unterzog⁹⁹. Daran hat sich im Ergebnis nichts geändert. § 203 ordnet nach dem Vorbild des § 852 Abs. 2 a.F. die Hemmung der Verjährung für die Dauer von „Verhandlungen über den Anspruch oder die den Anspruch begründenden Umstände“ an. Unter diesen Verhandlungsbegriff sind auch die bisher von § 639 Abs. 2 a.F. erfassten Hemmungstatbestände zu subsumieren¹⁰⁰.

c) Noch nicht abschließend geklärt ist, unter welchen Voraussetzungen darin, dass der Verkäufer auf Verlangen des Käufers Maßnahmen zur Beseitigung des gerügten Mangels ergreift, ein konkludentes Anerkenntnis des Nacherfüllungsanspruchs zu sehen ist, das nach § 212 Abs. 1 Nr. 1 den Neubeginn der Verjährung des Nacherfüllungsanspruchs zur Folge hat¹⁰¹. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls zu entscheiden, ob in der Vornahme nicht nur unwesentlicher Nachbesserungsarbeiten ein Anerkenntnis der Gewährleistungspflicht des Verkäufers liegt. Maßgeblich ist dabei, ob der Verkäufer aus der Sicht des Käufers nicht nur aus Kulanz oder zur gütlichen Beilegung eines Streits, sondern in dem Bewusstsein handelt, zur Nachbesserung verpflichtet zu sein. Erheblich sollen hierbei vor allem der Umfang, die Dauer und die Kosten der Nachbesserung sein¹⁰². Eine neuere, allerdings nicht zur vereinbarten Nachbesserung beim Kauf ergangene Entscheidung lässt für ein verjährungsunterbrechendes Anerkenntnis i.S.d. § 208 a.F. jedes auch rein tatsächliche Verhalten des Schuldners gegenüber dem Gläubiger genügen, aus dem sich das Bewusstsein vom Bestehen des Anspruchs – wenigstens dem Grunde nach – unzweideutig ergibt und das deswegen das Vertrauen des Gläubigers begründet, dass der Schuldner sich nicht nach Ablauf der Verjährungsfrist alsbald auf Verjährung berufen werde¹⁰³. Diese Voraussetzungen sind regelmäßig erfüllt, wenn der Verkäufer einem Nacherfüllungsverlangen des Käufers nachkommt, das sich nicht in einer ganz unbedeutenden Instandsetzungsmaßnahme wie etwa dem Austausch einer defekten Glühbirne erschöpft, die einem Kunden gegenüber auch außerhalb der Mängelhaftung nicht berechnet zu werden pflegt. Größere, zeitaufwendige und kostspielige Reparaturen werden üblicherweise nur dann unentgeltlich erbracht, wenn der Kunde die kostenlose Instandsetzung beanspruchen kann; ihre Durchführung ist daher stets als konkludentes Anerkenntnis des zugrundeliegenden Nacherfüllungsanspruchs zu werten. Erst recht gilt dies für die Ersatzlieferung eines hoch-

99 BGHZ 39, 287, 292 ff.; st.Rspr.

100 Mansel NJW 2002, 89, 98; ausführlich Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 364; Reinking ZGS 2002, 140, 143.

101 Ausführlich Reinking/Eggert (Fn. 12), Rn. 369 f. m. zahlr. Nachw.; bejahend Graf von Westphalen (Fn. 22), § 439 Rn. 36; ders. ZGS 2002, 19, 20; a.A. Reinking ZGS 2002, 141, 144 f.

102 BGH NJW 1999, 2961; NJW 1988, 254, 255, jeweils zu § 208 a.F.

103 BGH NJW 2002, 2872, 2873 m.w.Nachw. zu § 208 a.F.

wertigen Kaufgegenstands wie etwa eines Neu- oder eines relativ neuen Gebrauchtwagens. Dabei kann es keinen Unterschied machen, ob der Verkäufer die Nacherfüllungsleistung kommentarlos oder vorgeblich nur aus Kulanz und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht erbringt. Ist der Rahmen üblicher Kulanzleistungen eindeutig überschritten und die unentgeltliche Mängelbeseitigung folglich nur damit zu erklären, dass der Verkäufer seiner Nacherfüllungspflicht genügen will, ist ein derartiger Vorbehalt als *protestatio facto contraria* unbeachtlich.

12. Selbstbeseitigung von Mängeln durch den Käufer

Der Käufer einer mangelhaften Sache hat, anders als der Werkbesteller (§ 637), nicht das Recht, nach erfolglosem Ablauf einer dem Verkäufer gesetzten angemessenen Frist zur Nacherfüllung oder nach deren Fehlschlagen den Mangel auf Kosten des Verkäufers selbst zu beseitigen. Auch eine Analogie zu § 637 scheidet aus, da der Gesetzgeber für das Kaufrecht bewusst auf ein Selbstbeseitigungsrecht verzichtet hat. Der Käufer hat jedoch die Möglichkeit, die für die Nacherfüllung erforderlichen Kosten im Wege des Schadensersatzes nach § 437 Nr. 3 i.V.m. §§ 280 Abs. 1, Abs. 3, 281 gegen den Verkäufer geltend zu machen, wenn dieser die geschuldete Nacherfüllung nicht innerhalb einer vom Käufer gesetzten angemessenen Frist erbringt. Beseitigt der Käufer einen Mangel eigenmächtig, ohne zuvor dem Verkäufer eine angemessene Frist zur Nacherfüllung zu setzen und ohne dass einer der Tatbestände gegeben ist, die eine Fristsetzung entbehrlich machen, so geht er leer aus: Die sekundären Mängelrechte Rücktritt, Minderung und Schadensersatz statt der Leistung kann er mangels vorheriger erfolgloser Fristsetzung zur Nacherfüllung nicht geltend machen; die Nacherfüllung selbst hat er durch die eigenmächtige Selbstvornahme unmöglich gemacht mit der Folge, dass die Nacherfüllungspflicht des Verkäufers gemäß § 275 Abs. 1 erloschen ist und ein hierauf gegründeter etwaiger Schadensersatzanspruch nach §§ 280 Abs. 1, Abs. 3, 283 am fehlenden Vertretenmüssen des Verkäufers scheitert. Nach einer im Schrifttum vertretenen Auffassung soll in diesem Fall der Verkäufer jedoch in direkter oder analoger Anwendung des § 326 Abs. 2 Satz 2, Abs. 4 zur Erstattung der Nachbesserungsaufwendungen verpflichtet sein, die er durch die eigenmächtige Selbstvornahme des Käufers erspart hat ¹⁰⁴.

¹⁰⁴ Lorenz NJW 2003, 1417; ders. ZGS 2003, 398; Faust (Fn. 9), § 439 Rn. 56; a.A. Dauner-Lieb/Dötsch ZGS 2003, 250; dies. ZGS 2003, 455 ff.; AG Kempen ZGS 2003, 440; i.E. ebenso AG Daun ZGS 2003, 397.

Diese Auffassung ist abzulehnen. Sie läuft im Ergebnis darauf hinaus, dem Käufer entgegen der Intention des Gesetzgebers ein Recht zur Selbstbeseitigung auf Kosten des Verkäufers einzuräumen, das anders als das Selbstbeseitigungsrecht des Bestellers nach § 637 nicht einmal den erfolglosen Ablauf einer vom Käufer gesetzten angemessenen Frist zur Nacherfüllung voraussetzt. Damit würde dem Verkäufer auch die Möglichkeit genommen, Existenz, Art, Umfang, Ursachen und mögliche Folgen des vom Käufer behaupteten Mangels zu überprüfen, was nach Beseitigung des Mangels durch den Käufer häufig nicht mehr zuverlässig möglich ist¹⁰⁵. Damit sähe sich der Verkäufer erheblich höheren Risiken ausgesetzt als der Werkunternehmer, obwohl der Gesetzgeber ihm die Risiken eines Selbstbeseitigungsrechts gerade ersparen wollte. Dass der Verkäufer nach § 326 Abs. 2 Satz 2, Abs. 4 – anders als der Werkunternehmer nach § 637 – nur die ersparten eigenen, nicht die u.U. höheren Aufwendungen des Käufers für die eigenmächtige Beseitigung des Mangels zu ersetzen hätte¹⁰⁶, vermag den dem Willen des Gesetzgebers zuwiderlaufenden Rückgriff auf § 326 Abs. 2 Satz 2, Abs. 4 nicht zu legitimieren.

105 S. dazu BGH NJW 1966, 39, 40 zu § 13 VOB/B sowie eingehend Dauner-Lieb/Dötsch ZGS 2003, 455 ff., 457 f.

106 Darauf verweist Lorenz a.a.O. (Fn. 104).

Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren

– Gemeinschafts- und verfassungsrechtliche Vorgaben –

Professor Dr. Michael Brenner, Friedrich-Schiller-Universität, Jena

1. Einleitung

Dass das Verhalten des Bürgers durch die Erhebung von Steuern und Gebühren in erheblichem Maße beeinflusst und gesteuert werden kann, ist eine nicht nur bei Wirtschafts- und Sozialpolitikern altbekannte Einsicht. Wir alle richten unser Verhalten mehr oder weniger deutlich an den Lockrufen steuerlicher Anreize und Belohnungen, beispielsweise in Form von Steuervergünstigungen, vor allem aber an finanziellen Belastungen und Sanktionen aus. Dass diese Erkenntnis auch für den Verkehrssektor gilt, versteht sich daher fast von selbst. Nicht zuletzt angesichts der Tatsache, dass gerade in diesem Sektor die finanziellen Bedürfnisse des Staates in einem Maße wachsen, welches die haushaltsrechtlich bereit gestellten Mittel deutlich übersteigt, vermag es daher nicht zu verwundern, dass die Optionen einer steuer- und gebührengelenkten Verkehrspolitik vermehrt in das Blickfeld der Politik und damit des Gesetzgebers geraten.

Im Lichte dieser Erkenntnis will ich im Folgenden einige grundlegende verfassungs- wie europarechtliche Vorgaben und Leitlinien aufzeigen, die für eine Verkehrslenkung durch Steuern und Abgaben bedeutsam sind. Dabei sollen als Referenzgebiete die Kfz- und die Mineralölsteuer, aber auch die Lkw-Maut und die City-Maut etwas näher beleuchtet werden, wobei in diesem Zusammenhang vor allem der Blick für die Tatsache geschärft werden soll, dass der deutsche Gesetzgeber im Zusammenhang mit der Verkehrslenkung keineswegs mehr unbeschränkt schalten und walten kann, sondern zwischenzeitlich vielfältigen gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben unterworfen ist, die seinen Gestaltungsspielraum deutlich einschränken. Resümierend sollen dann ein Ausblick in die Zukunft gewagt und Perspektiven für eine Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren in Deutschland und Europa aufgezeigt werden.

2. Die Legitimation einer Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren

Frägt man einleitend nach der Legitimation einer Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren, so lässt sich ein durchaus buntes und variantenreiches Bukett an Rechtfertigungen erkennen, welches sowohl gemeinschaftsrechtlich angebunden als auch im mitgliedstaatlichen Recht verortet sein

kann. Dabei bewegen sich die gemeinschaftsrechtlichen Rechtfertigungen vornehmlich in den Sphären der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen für Straßengüterverkehrsunternehmen wie auch der Angleichung der Bedingungen für die Bereitstellung der verkehrstechnischen Infrastruktur, während hingegen im mitgliedstaatlichen Recht als Legitimationsmuster vor allem der Umweltschutz bemüht wird, ausgerichtet insbesondere am Ziel einer Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen¹. Aber auch die Entlastung der Innenstädte vom Verkehr und die Verhinderung eines Verkehrsinfarkts in Innenstädten durch Erhebung einer City-Maut tauchen insoweit als Begründungen auf.

Frohlocken darf der Staat in diesem Zusammenhang vor allem deshalb, weil alle diese hehren Ziele stets in die Erzielung von Einnahmen münden. Dabei ist die Lkw-Maut nur das aktuellste Beispiel, die Kfz-Steuer hingegen das bekannt-bewährte, das einer umweltpolitischen Anreicherung besonders zugänglich ist, etwa in Form von Steuervergünstigungen für besonders umweltfreundliche Kraftfahrzeuge. Als Stichwort vermag hier der Hinweis auf die Euro-Normen wie auch auf die jüngst geführte Diskussion zur Ersetzung der Hubraumstärke als Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer durch den Schadstoffausstoß² genügen. Besonders deutlich wird dieser für den Staat so relevante Gesichtspunkt daran, dass allein wegen der ausbleibenden Einnahmen aus der Lkw-Maut bereits im Jahr 2003 dem Bundesverkehrsminister 624 Mio. Euro entgingen³ und im Verkehrsetat für das Jahr 2004 rd. 2,1 Mrd. Euro fehlen werden⁴. Bundeskanzler Schröder geht für das Jahr 2004 sogar von einem Mautausfall in der Größenordnung von 2,8 Mrd. Euro aus⁵ – sollte es nicht doch noch zu einer Einigung zwischen der Bundesregierung und dem Maut-Betreiberkonsortium kommen. Dies hat zum einen zur Folge, dass verschiedene größere Verkehrsprojekte in nächster Zeit überhaupt nicht verwirklicht werden können, wie der jüngst verkündete Planungsstopp der Deutschen Bahn für bestimmte Bauvorhaben eindrucksvoll deutlich macht, führt zum anderen aber vor allem dazu, dass der Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur durch die ausbleibenden Mauteinnahmen in erheblichem Maße auf der

1 In diesem Zusammenhang mag etwa auf das Ziel verwiesen werden, für alle Verkehrsträger ein Gebührensystem zu entwickeln, das den Einsatz umweltfreundlicher Technologien ermöglicht und Anreize gibt, die jeweils umweltschonendste Beförderungsmöglichkeit zu nutzen; vgl. insoweit die Entschließung zum Beitritt der Kommission „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrs-Infrastrukturgebühren in der Europäischen Union“ (KOM (98) 0466 – C 4 – 0514/98), ABl. EG Nr. C 219, S. 460, 463 v. 15.04.1999.

2 Vgl. FAZ Nr. 23 v. 28.1.2004, S. 11.

3 FAZ Nr. 291 v. 15.12.2003, S. 11.

4 FAZ Nr. 18 v. 22.1.2004.

5 FAZ Nr. 12 v. 15.1.2004, S. 11.

Strecke bleiben wird. Deutlich wird hieran jedenfalls, dass auch der in Umweltkategorien denkende Staat Optionen der Verkehrslenkung immer auch durch das Auge des Kassenwirts sehen und beurteilen wird.

3. „Steuern“ und „Gebühren“ und die Vorgaben des Verfassungsrechts

Freilich enthebt dies den Staat nicht davon, bei einer steuer- und gebührenverorteten Verkehrslenkung den Vorgaben des Verfassungsrechts Rechnung zu tragen. Dabei ist im Hinblick auf Steuern von Bedeutung, dass es sich bei solchen stets um Geldleistungen handeln muss, die, einseitig hoheitlich auferlegt, einem kraft Verfassung ertragsberechtigten Gemeinwesen endgültig zufließen, um dessen allgemeinen Finanzbedarf zu decken⁶. Daher hat das Bundesverfassungsgericht Steuern im Sinne des Grundgesetzes als einmalige oder laufende Geldleistungen bezeichnet, „die nicht Gegenleistung für eine besondere Leistung darstellen und von einem öffentlich-rechtlichen Gemeinwesen zur Erzielung von Einkünften allen auferlegt werden, bei denen der Tatbestand zutrifft, an den das Gesetz die Leistungspflicht knüpft“⁷. Dies schließt indes nicht aus, dass mit der Erhebung von Steuern durchaus auch Nebenzwecke verfolgt werden dürfen.

Im Hinblick auf andere Abgaben, die verfassungsrechtlich an Art. 70 ff. GG angebunden sind, hat der Gesetzgeber stets die Maxime zu beachten, dass die zur Wahrnehmung der öffentlichen Aufgaben benötigten Finanzmittel vornehmlich durch Steuern aufgebracht werden müssen⁸. Dies folgt daraus, dass die auch als Eckpfeiler der bundesstaatlichen Ordnung zu begreifende grundgesetzliche Finanzverfassung ihren Sinn verlöre, wenn sie unter schlichtem Rückgriff auf die Sachgesetzgebungskompetenzen durch die Erhebung sonstiger Abgaben de facto ausgehöhlt werden könnte⁹. Diese für den Steuerstaat konstitutive Maßgabe¹⁰ gilt auch für den verkehrslenkenden Gesetzgeber. Auch dieser hat seine Einnahmen vornehmlich aus Steuermitteln zu finanzieren. Nicht zuletzt deshalb kann er auch Gebühren nur als Gegenleistung für besondere staatliche Zwecke erheben. Diese stellen letztlich einen finanziellen Ausgleich für besondere staatliche Leistungen oder besonders verursachte Kosten dar.

6 Siehe H. Siekmann, in: M. Sachs (Hrsg.), Grundgesetz, 3. Aufl., 2002, Art. 104 a, Rn. 54. Vgl. auch BVerfGE 98, 106, 123.

7 BVerfGE 49, 343, 353 ff.; 65, 325, 344; 72, 330, 433.

8 BVerfGE 67, 256, 278; 78, 249, 266 f.; 82, 159, 178.

9 Vgl. auch BVerfGE 55, 274, 300 ff.; 78, 249, 266 f.

10 BVerfGE 78, 249, 267. Vgl. etwa auch K. Vogel, Der Finanz- und Steuerstaat, in: HStR I, 2. Aufl., 1995, § 27, Rdnr. 70.

Diejenigen Abgaben, die nicht Steuern sind, können Beiträge, Sonderabgaben und Gebühren sein. Während es sich bei Beiträgen um ein Entgelt für eine in individuell zurechenbarer Weise erbrachte staatliche Leistung handelt¹¹, unabhängig davon, ob der Begünstigte von dem Angebot auch tatsächlich Gebrauch macht¹², versteht man unter Sonderabgaben Abgaben, die einem begrenzten Kreis von Abgabepflichtigen für eine Aufgabe oder einen Zweck, von der dieser Kreis in besonderer Weise betroffen ist, abverlangt werden, weshalb es gerechtfertigt erscheint, diesen Kreis bevorzugt zur Finanzierung heranzuziehen¹³. Sonderabgaben sind mithin durch eine spezifische Zweckbindung wie auch durch einen begrenzten Kreis der Pflichtigen charakterisiert. Hingegen handelt es sich bei Gebühren um öffentlich-rechtliche Geldleistungen, die aus Anlass individuell zurechenbarer öffentlicher Leistungen dem Gebührenschuldner durch eine öffentlich-rechtliche Norm oder eine sonstige hoheitliche Maßnahmen auferlegt werden und dazu bestimmt sind, in Anknüpfung an diese Leistung deren Kosten ganz oder teilweise zu decken¹⁴. Regelmäßig stellen Gebühren eine Gegenleistung für besondere staatliche Zwecke dar, weshalb sie auch als finanzieller Ausgleich für besondere staatliche Leistungen oder besonders verursachte Kosten begriffen werden¹⁵.

Was die auch insoweit geltenden Vorgaben der Grundrechte betrifft, kann im Zusammenhang mit einer beruflichen Betätigung die Berufsfreiheit des Art. 12 Abs. 1 GG Bedeutung erlangen, ansonsten die Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG, der Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG sowie die allgemeine Handlungsfreiheit des Art. 2 Abs. 1 GG. Indes sind diese Vorgaben, auch im Zusammenhang mit einer Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren, relativ weit und vermögen daher dem Steuerstaat ernsthafte Grenzen nicht aufzuzeigen¹⁶, solange dieser das Verhältnismäßigkeitsprinzip und insbesondere das Übermaßverbot wahrt und der Steuer keine erdrosselnde Wirkung zukommt.

11 Vgl. nur H. Siekmann, in: M. Sachs (Hrsg.), Grundgesetz, 3. Aufl., 2002, Art. 104 a, Rn. 70.

12 BVerfGE 9, 291, 297 f.

13 Vgl. nur P. Badura, Staatsrecht, 3. Aufl., 2003, Rdnr. I 7.

14 BVerfGE 97, 332, 345; siehe auch BVerfGE 50, 217, 226.

15 BVerfGE 91, 207, 223. Hier liegt der Unterschied der Gebühr zum Beitrag begründet, da auch der Beitrag einen Sondervorteil oder besonders verursachte Kosten ausgleichen soll, indes beim Beitrag die Verbindung zwischen besonderer staatlicher Leistung und Geldzahlungspflicht deshalb noch weiter gelockert ist, weil insoweit nicht erforderlich ist, dass tatsächlich ein Sondervorteil in Anspruch genommen worden ist; es genügt vielmehr die bloße Möglichkeit, vgl. BVerfGE 91, 207, 224; BVerfGE 72, 212, 219.

16 Ausführlich H. Krapf, Verkehrslenkung durch Abgaben, 2001, S. 135 ff.

4. Optionen der Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren

a) Kfz-Steuer und Mineralölsteuer

Schaut man auf einzelne Ausgestaltungen der Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren, so fällt der Blick zunächst auf die gewissermaßen klassischen Lenkungsinstrumente der Kfz-Steuer und der Mineralölsteuer. Legitimiert sind sie durch eine Kombination von allgemeiner staatlicher Finanzbedarfsdeckung und Anlastung mit Straßenkosten. Daneben bieten beide Steuerarten genügend Optionen zur Verfolgung steuerlicher Nebenzwecke und damit auch zur Verkehrslenkung, wie etwa die Aufladung der Mineralölsteuer durch die Ökosteuern zum Zwecke der Konsolidierung der Rentenkassen und die Berücksichtigung ökologischer Aspekte bei der Kfz-Steuer zeigen. Solange solche Steuern allerdings keine erdrosselnde Wirkung haben und das Autofahren zur luxuriösen Betätigung für einige wenige machen, ist ihnen aus der Sicht des Verfassungsrechts kaum beizukommen.

b) Die Fernstraßenbauprivatfinanzierung

Verkehrslenkung kann des Weiteren durch die Privatfinanzierung von Verkehrsinfrastruktur bewirkt werden. Vorgesehen ist eine solche Konzeption im Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) vom 30.8.1994¹⁷, dessen vorrangiges Ziel in der Privatfinanzierung von Verkehrsvorhaben besteht und das zu diesem Zweck die Erhebung einer Maut rechtfertigt. Daher sieht das Gesetz in seinem § 1 vor, dass zur Verstärkung von Investitionen in das Bundesfernstraßennetz Private Aufgaben des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen auf der Grundlagen einer Gebührenfinanzierung wahrnehmen können. Zu diesem Zweck können der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung von Bundesfernstraßen Privaten zur Ausführung übertragen werden, denen dafür im Gegenzug das Recht zur Erhebung von Mautgebühren übertragen wird¹⁸. Letztlich besteht der Vorteil dieses Modells darin, dass durch den Einsatz privaten Kapitals Straßenbau-

17 BGBl. I. S. 2243. S. hierzu etwa U. Steiner, NJW 1994, 3150; W. Schmidt, NVwZ 1995, 38; O. Reidt, NVwZ 1996, 1156.

18 Dem Privaten steht zudem das Gebührenaufkommen zu. Hoheitliche Befugnisse gehen indes nicht auf ihn über. Ausgestaltet ist dieses Mautmodell mithin als öffentlich-rechtliches Konzessionssystem, was bedeutet, dass das staatliche Exklusivrecht der Entgelt- bzw. Gebührenerhebung in Form der Vergabe einer Konzession im Sinne des Wirtschaftsverwaltungsrechts auf den Konzessionär, also den Betreiber, übertragen wird, der dann wiederum zu dem Nutzer in Beziehung tritt, vgl. C. Zeiss, Privatfinanzierung staatlicher Infrastruktur, Modelle, Strukturen, nationales Haushaltsverfassungsrecht und Wettbewerbsorientierung des Gemeinschaftsrechts, 2000, S. 53 f.

maßnahmen, die auf absehbare Zeit mit herkömmlichen Haushaltsmitteln nicht zu realisieren wären, früher verwirklicht werden können¹⁹.

Angesichts der weitreichenden Einschränkungen, die in dem Gesetz enthalten sind²⁰, ist der verkehrslenkende Gehalt des FStrPrivFinG indes eher gering und auch in der Praxis von marginalem Gewicht, da bislang erst ein Ausschreibungsverfahren für ein Projekt nach dem Konzessionsmodell des Gesetzes durchgeführt wurde, nämlich die Untertunnelung des Flusses Warnow für die Ortsdurchfahrt Rostock der Bundesstraße B 103, die sog. Warnow-Querung. Hieran wird deutlich, dass dem privatfinanzierten Fernstraßenbau derzeit keine wesentliche Bedeutung im Hinblick auf die Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur und damit auch kein verkehrslenkendes Potential zukommt. Ob sich für die Zukunft eine andere Wertung ergeben wird, bleibt abzuwarten, dürfte aber wahrscheinlich zu einem wesentlichen Teil davon abhängen, ob und vor allem wann die aus der Mauterhebung erwarteten Finanzmittel fließen werden.

Unüberwindbare verfassungsrechtliche Grenzen stehen aber jedenfalls einer solchen Privatfinanzierung von Verkehrsprojekten nicht entgegen. Weder ergeben sich solche aus dem Sozialstaatsgebot noch aus dem Funktionsvorbehalt des Art. 33 Abs. 4 GG, weshalb die Einbeziehung Privater in den Fernstraßenbau und die damit korrespondierende Mautfinanzierung im Rahmen sog. Betreibermodelle verfassungsrechtlich unbedenklich erscheint²¹.

c) Die Lkw-Maut

Besondere Aktualität hat die Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren in jüngster Vergangenheit aber durch die Pläne erhalten, in Deutschland eine Lkw-Maut zu erheben. Diese Art der Einnahmenerzielung stellt sich als eine verursacherbezogene Anlastung von Wegekosten und damit bei genauer Betrachtung als eine partielle Abkehr von der reinen Haushaltsfinanzierung hin zu einer zumindest teilweise privaten Nutzerfinanzierung dar²², und damit als Schritt von der Steuer- zur Gebührenfinanzierung staatlicher Verkehrsinfrastruktur²³.

19 Vgl. die Begründung zu dem entsprechenden Gesetzentwurf, BT-Drucks. 12/6884, S. 1, 5.

20 Das Gesetz beschränkt die Konzession zur Mauterhebung auf neu errichtete Tunnel, Brücken und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen oder autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen.

21 So auch O. Reidt, NVwZ 1006, 1156, 1160.

22 Vgl. die Regierungsbegründung zu dem Entwurf eines Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes, BT-Drucks. 14/8449 v. 6.3.2002, S. 6.

23 Aus diesem Grund – der partiellen Abkoppelung der Straßenverkehrsinfrastrukturfinanzierung von den allgemeinen Steuereinnahmen – ist es auch nur von nachgeordneter Bedeutung, wie die Maut im Einzelfall ausgestaltet ist, ob sie also pauschal für die Benutzung des gesamten Straßensystems erhoben wird oder nur für einen Teil desselben, mithin für bestimmte Straßenbauvorhaben, wie im FStrPrivFinG vorgesehen, und ob sie für alle oder nur für bestimmte Arten von Fahrzeugen erhoben wird, wie dies derzeit bei der Mautkonzeption in Deutschland vorgestellt ist.

Wirklich zu erstaunen vermag dieser grundlegende Systemwechsel des Gesetzgebers im Hinblick auf die Finanzierung der Straßeninfrastruktur indes nicht, im Gegenteil: Vergegenwärtigt man sich, dass von den im Bundesverkehrswegeplan 1992 bis 2012 vorgesehenen Investitionen von fast 251 Mrd. Euro rund 61 Mrd. Euro nicht über die herkömmliche Haushaltsfinanzierung realisiert werden können und bei den Bundesfernstraßen bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt jährlich rd. 510 Mio. Euro nur für die Instandhaltung fehlen²⁴, so wird erkennbar, dass dem Staat, will er eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur auch in Zukunft bereitstellen, letztendlich gar keine andere Möglichkeit bleibt, als sich jenseits des Verkehrshaushalts zusätzliche Finanzierungstöcke zu erschließen. Und genau dies hat der Gesetzgeber mit dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG), das im Wesentlichen am 12.4.2002 in Kraft getreten ist²⁵, denn auch getan²⁶.

aa) Der Weg zur Lkw-Maut

Einleitend sei darauf hingewiesen, dass die Lkw-Maut eine alte Bekannte ist, wie der Blick auf das Straßenbenutzungsgebührengesetz vom 30.4.1990²⁷ zeigt, mit dem der Spitzensteuersatz der deutschen Kraftfahrzeugsteuer abgesenkt und gleichzeitig eine nach Zeiteinheiten gestaffelte Gebühr für die Benutzung von Autobahnen und Bundesstraßen durch Lkw eingeführt wurde. Bekanntlich hat aber der EuGH²⁸ 1992 diese Konzeption deshalb untersagt, weil sie mit dem Schlechterstellungsverbot des Art. 72 EGV nicht zu vereinbaren war, da die Belastung aus der Straßenbenutzungsgebühr für deutsche Unternehmen durch die Senkung der Kfz-Steuer weitgehend kompensiert wurde, und zwar einseitig.

Mit der letztlich als Reaktion auf dieses Urteil eingeführten Lkw-Eurovignette, die ihre Grundlage im Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) aus dem Jahr 1994 fand²⁹, war indes auch in Deutschland eine Autobahnbenutzungsgebühr eingeführt worden, allerdings

24 Angaben bei M. Uehtritz/M. Deutsch, DVBl. 2003, S. 575.

25 Die Art. 3 bis 5 des Gesetzes treten erst mit Beginn der Mauterhebung in Kraft.

26 In diesen Zusammenhang gehört auch das am 6.9.2002 in Kraft getretene „Reparaturgesetz“ zum FStPrivFinG, mit dem Defizite der bisherigen Regelung behoben werden sollten; vgl. hierzu auch den Änderungsentwurf der Bundesregierung, BT-Drucks. 14/8447 v. 6.3.2002.

27 BGBl. I. S. 826.

28 EuGH, Slg. 1992, I-3141. Vgl. hierzu J. Basedow, EuZW 1992, 390.

29 Die am 25.10.1993 verabschiedete Richtlinie 93/98/EWG über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut-Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 279, S. 32) wurde zur Grundlage für das Übereinkommen zwischen Deutschland, Dänemark, Schweden und den Benelux-Staaten vom 9.2.1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen. In dem Abkommen vereinbarten die Vertragsstaaten eine gemeinsame, zeitbezogene Auto-

eine zeitbezogene, die zudem einem Höchstbetrag unterworfen war³⁰. Deren Ende war jedoch durch die Einführung der Lkw-Maut vorprogrammiert, da die Wegekostenrichtlinie³¹ ein grundsätzliches Verbot enthält, gleichzeitig zeit- und streckenbezogene Benutzungsgebühren zu erheben. Im Übrigen wäre das Aufkommen aus der Eurovignette auf Dauer zu gering gewesen, um die Erhaltung oder gar den Ausbau des Streckennetzes in maßgeblicher Weise finanzieren zu können. Dies lässt sich dauerhaft nur über eine Gebühr erreichen, deren Höhe sich an der Länge der genutzten Strecke orientiert. Und genau diesen Weg hat der Gesetzgeber mit dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen, dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG), auch beschritten. Europarechtlich ermöglicht wurde dieser Schritt, weil Art. 2 b der Richtlinie 1999/62/EG die Möglichkeit vorsieht, eine an der Länge der genutzten Strecke orientierte Abgabe zu erheben³².

b) Der verkehrslenkende Charakter der Maut

Abgesehen davon, dass es das Anliegen der Richtlinie 1999/62/EG ist, im Hinblick auf die Erhebung von Autobahngebühren für die Benutzung dieser Straßen mit Güterkraftfahrzeugen von mindestens 12 t zulässigem Gesamtgewicht Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Gemeinschaft zu beseitigen³³, kommt der auf ihrer Grundlage erhobene Maut in ganz erheblichem

bannegebühr auf dem Hoheitsgebiet ihrer Staaten, und zwar für solche Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 12 t haben. Dieses Abkommen wurde in Deutschland durch das Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) aus dem Jahr 1994 (BGBl. II S. 1765) umgesetzt, wodurch die Erhebung der sog. Lkw-Eurovignette möglich wurde. Zu beachten ist jedoch, dass die Richtlinie 93/98/EWG seinerzeit vom EuGH für nichtig erklärt worden war, und zwar aus formellen Gründen. Sie wurde dann durch die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.6.1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. EG Nr. L 187, S. 42, ersetzt.

30 Dies folgte aus der Tatsache, dass ein solcher Höchstbetrag in der die Richtlinie 93/98/EWG über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut-Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten ablösenden Richtlinie 1999/62/EG enthalten war.

31 Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.6.1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187, S. 42).

32 Allerdings ist dies nur der vorläufige letzte Schritt, durch den diese gesamte Privatisierungstendenz gekennzeichnet ist. Bereits im Jahr 1994 ist nämlich durch eine Änderung des § 15 FStRG die Privatisierung der Autobahnnebenbetriebe eingeleitet worden. Vgl. in diesem Zusammenhang U. Steiner, NJW 1994, 1712.

33 Erwägungsgrund 1 der Richtlinie 1999/62/EG.

Maße ein verkehrslenkendes Potential im Rahmen ihres Adressatenkreises – schwere Lkw³⁴ und damit die gleichen Fahrzeuge, die bereits der Euro-Vignette unterfielen – wie auch im Hinblick auf die mautpflichtigen Straßen (grundsätzlich³⁵ das gesamte Autobahnnetz) zu, das faktisch durch die Höhe der Maut³⁶ umgesetzt wird.

Diese differiert je nach Achszahl und Emissionsklasse des Fahrzeugs³⁷, was deshalb naheliegender erscheint, weil Fahrzeuge mit mehr Achsen die Straßen stärker belasten als solche mit weniger Achsen. Die Differenzierung nach der Emissionsklasse findet ihre Rechtfertigung in Art. 7 Abs. 10 UAbs. 1 lit. a der Wegekostenrichtlinie; ihr begegnen auch aus der Sicht des deutschen Rechts keine Bedenken, da die Verfolgung von Lenkungszielen – hier v. a. des Umweltschutzes – auch bei der Erhebung von Gebühren verfassungsrechtlich grundsätzlich unbedenklich ist³⁸.

cc) Gemeinschaftsrechtliche Grenzen der Mauterhebung

Es ist die Richtlinie 1999/62/EG, die erkennen lässt, dass das mitgliedstaatliche Recht zwischenzeitlich auch im Hinblick auf die Benutzung bestimmter Verkehrswege in erheblichem Maße vom Gemeinschaftsrecht überlagert wird. Zu erstaunen vermag dies indes nicht, gilt dies doch neben dem Zivilrecht³⁹

34 Mautpflichtig sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht zwölf Tonnen oder mehr beträgt. § 1 Abs. 1 ABMG legt den Kreis der mautpflichtigen Fahrzeuge durch eine statische Verweisung auf Art. 2 lit. d der Wegekostenrichtlinie fest.

35 Vgl. die Ausnahmen in § 1 Abs. 3 ABMG.

36 Insofern ergibt sich der Gebührenbemessungsmaßstab aus § 3 Abs. 1 ABMG und aus der in § 1 Abs. 1 ABMG enthaltenen Verweisung auf den Begriff der Mautgebühr in Art. 2 lit. b der Wegekostenrichtlinie. Hieraus folgt die Streckenbezogenheit der Maut; sie richtet sich nach der Strecke, die auf mautpflichtigen Bundesautobahnen zurückgelegt wird. Die Mauthöhe ist im Autobahnmautgesetz betragsmäßig nicht festgelegt. Vielmehr ist in § 3 Abs. 2 S. 1 ABMG die Bundesregierung ermächtigt, die Mautsätze durch eine Rechtsverordnung festzusetzen. In § 3 Abs. 2 S. 2 und 3 ABMG werden die Kriterien für die Mauthöhe festgelegt. Zudem kann die Mauthöhe nach dem Zeitpunkt der Autobahnbenutzung differenziert werden, § 3 Abs. 3 S. 2 ABMG, was in Art. 7 Abs. 10 UAbs. 1 lit. b der Wegekostenrichtlinie vorgesehen ist, welcher eine Differenzierung nach der Tageszeit ausdrücklich zulässt. Letztlich wird damit der Möglichkeit der Weg geebnet, die Mauthöhe sowohl zu Zwecken der Lenkung des Verkehrsaufkommens einzusetzen wie auch zu Zwecken des Umweltschutzes.

37 § 3 Abs. 1 ABMG. Damit wird gleichzeitig auch Kontinuität zu der bisherigen Ausgestaltung der Euro-Vignette hergestellt.

38 Vgl. BVerfGE 50, 217, 226 f.; 91, 207, 233; 97, 332, 342. Zur Lenkungssteuer vgl. BVerfGE 98, 106, 118 ff.

39 Auch für das Zivilrecht bestehen mittlerweile weitreichende Vereinheitlichungsbestrebungen, wie u. a. aus einer Mitteilung der Europäischen Kommission zum europäischen Vertragsrecht hervorgeht, vgl. FAZ Nr. 164 v. 18.7.2001, S. 23: „Kommissions-Pläne für europäisches Vertragsrecht“.

für viele Bereiche des öffentlichen Rechts⁴⁰, etwa für das Vergabe-⁴¹ und das Planungsrecht⁴², aber auch für das Prozessrecht bis hin zur europaweiten Vollstreckung des Führerscheintzuges⁴³. Dass nunmehr auch die Verkehrslenkung durch Erhebung einer Maut gemeinschaftsrechtlich geformt wird, erscheint daher nur konsequent.

Im Klartext bedeutet diese gemeinschaftsrechtliche Durchdringung des mitgliedstaatlichen Rechts, dass dieses weder in der Ausgestaltung des Mautsystems noch in der Ausgestaltung der Höhe der Maut vollkommen frei ist. Neben den Vorgaben der Wegekostenrichtlinie entfaltet nämlich insbesondere der gemeinschaftsrechtliche Nichtdiskriminierungsgrundsatz erhebliche Bindungswirkung für das mitgliedstaatliche Recht. Auch verbietet es das spezielle Diskriminierungsverbot des Art. 72 EGV, dass Abgaben für die Straßennutzung einseitig nur von ausländischen Verkehrsteilnehmern erhoben werden dürfen. Zudem ist es gemeinschaftsrechtlich ausgeschlossen, dass eine Abgabenlast einseitig nur für Inländer kompensiert wird.

aaa) Die Mauthöhe

Eingedenk dieser Vorgaben begegnet die Ausgestaltung der Maut durchaus Bedenken, und zwar deshalb, weil die Mauthöhe aufgrund der in § 3 Abs. 3 S. 1 ABMG enthaltenen Ermächtigung „auch unter sachgerechter Berücksichtigung von geleisteten sonstigen verkehrsspezifischen Abgaben der Mautschuldner im Geltungsbereich dieses Gesetzes“ festgesetzt werden kann, mithin unter Berücksichtigung der Kfz-Steuer und der Mineralölsteuer. Mit dieser Ausgestaltung wird nämlich die Sphäre des gemeinschaftsrechtlichen Nichtdiskriminierungsgrundsatzes berührt. Dies folgt daraus, dass der EuGH bereits in dem Straßenbenutzungsgebührengesetz aus dem Jahr 1990⁴⁴ einen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot gesehen hatte, weil in dem Gesetz

40 Vgl. zur Europäisierung des Verwaltungsrechts aus jüngerer Zeit etwa M. Zuleeg/H.-W. Rengeling, Deutsches und Europäisches Verwaltungsrecht – Wechselseitige Einwirkungen, VVDStRL 53 (1994), S. 154 ff., 202 ff.; M. Brenner, Der Gestaltungsauftrag der Verwaltung in der Europäischen Union, 1996; T. v. Danwitz, Verwaltungsrechtliches System und Europäische Integration, 1996; J. Schwarze (Hrsg.), Das Verwaltungsrecht unter europäischem Einfluss, 1996; S. Kadelbach, Allgemeines Verwaltungsrecht unter europäischem Einfluss, 1999; E. Schmidt-Aßmann/W. Hoffmann-Riem (Hrsg.), Strukturen des Europäischen Verwaltungsrechts, 1999; G. Gornig/C. Trübe, JZ 2000, 395, 446, 501; D. H. Scheuing, DV 34 (2001), 107.

41 Vgl. etwa M. Brenner, EuR 1996, Beiheft 1, S. 23; ders., Die Einwirkungen der EG-Vergaberichtlinien auf die Struktur der Auftragsvergabe in Deutschland, in: Festschrift für M. Kriele, 1997, S. 1431; F. Rittner, EuR 1996, Beiheft 1, S. 7. S. aus jüngerer Zeit H. Thieme/C. Correll, DVBl. 1999, S. 884; P. M. Huber, ThürVBl. 2000, S. 193; ders., Die Europäisierung des öffentlichen Auftragswesens in Deutschland, in: Festschrift für H. Schiedermaier, 2001, S. 765; J. Schwarze, EuZW 2000, 133.

42 H. D. Jarass, DVBl. 2000, S. 945.

43 Näher M. Brenner, DVBl. 1999, S. 877.

44 BGBl. I. S. 826.

zugleich eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer nur für inländische Verkehrsunternehmer vorgesehen war; aus diesem Grund hatte der Gerichtshof das Gesetz bekanntlich für gemeinschaftsrechtswidrig erklärt⁴⁵.

Wenn daher der gemeinschaftsrechtliche Nichtdiskriminierungsgrundsatz gebietet, dass durch die Festsetzung der Mauthöhe eine Benachteiligung ausländischer Verkehrsteilnehmer nicht bewirkt werden darf, erscheint eine Absenkung der Kfz-Steuer für inländische Verkehrsunternehmer prinzipiell nur bis zu den Kfz-Steuer-Mindestsätzen, die in Art. 6 der Wegekostenrichtlinie vorgesehen sind, als zulässig. Ginge die Steuerabsenkung darüber hinaus, so liefe dies auf eine Benachteiligung ausländischer Kfz-Unternehmer hinaus, was die Gemeinschaftsrechtswidrigkeit der Ausgestaltung begründen würde.

Daneben enthält das Gemeinschaftsrecht weitere Vorgaben für die Ausgestaltung der Maut. So bleibt im Hinblick auf eine Anrechnung der in Deutschland bezahlten Mineralölsteuer auf die Maut zu beachten, dass die von einem ausländischen Verkehrsunternehmer pro Autobahnkilometer bezahlte Maut tatsächlich nicht höher ausfallen darf als die von einem inländischen Verkehrsteilnehmer entrichtete. Die deutsche Lösung erscheint insoweit problematisch, weil in ihr durchaus eine gemeinschaftsrechtswidrige wettbewerbsverzerrende Subventionierung zulasten ausländischer Unternehmen gesehen werden kann – eine Sicht der Dinge, der auch die Europäische Kommission zuneigt. Aus der Perspektive des Gemeinschaftsrechts unproblematischer wäre es daher auch insoweit, die Kfz-Steuer auf das EU-Mindestniveau abzusenken, was die deutschen Spediteure jährlich im dreistelligen Millionenbereich entlasten würde. Auf diese Weise könnte einem berechtigten Anliegen der Bundesregierung und der Speditionswirtschaft in gemeinschaftsrechtlich unbedenklicher Weise Rechnung getragen werden.

Schließlich ist darauf zu verweisen, dass auch in verwaltungstechnischer Hinsicht ein ausländischer Verkehrsteilnehmer bei der Erhebung und Abwicklung der Maut gegenüber einem deutschen nicht benachteiligt werden darf. Zudem darf die in § 3 Abs. 3 S. 2 ABMG vorgesehene Möglichkeit, die Mauthöhe nach bestimmten Autobahnabschnitten zu differenzieren, nicht gegen den gemeinschaftsrechtlichen Nichtdiskriminierungsgrundsatz verstoßen, der auch in Art. 7 Abs. 4 der Wegekostenrichtlinie niedergelegt ist⁴⁶.

45 EuGHE 1992, I-3141.

46 Selbst wenn man daher eine örtliche Differenzierung der Mauthöhe als von der Wegekostenrichtlinie gedeckt ansehen sollte, die sich an den Lenkungszielen der Verkehrslenkung und des Umweltschutzes ausrichtet – was der Wortlaut der Richtlinie offen lässt –, so dürfte diese jedenfalls die Maßgabe des § 3 Abs. 2 S. 1 ABMG, wonach sich die durchschnittliche gewichtete Maut an den von der Gesamtheit der mautpflichtigen Fahrzeuge verursachten Kosten für Bau, Erhaltung, Ausbau und Betrieb des gesamten mautpflichtigen Bundesautobahnnetzes orientiert, nicht in Frage stellen.

bbb) Die Verwendung des Mautaufkommens

Gemeinschaftsrechtlichen Bedenken begegnet schließlich auch die Verwendung des durch die Erhebung der Lkw-Maut erzielten Mautaufkommens. Bekanntlich hat sich der Gesetzgeber dafür entschieden, das Aufkommen aus der Lkw-Maut nicht vollständig, sondern nur zum überwiegenden Teil – zu mehr als 50 % – für die Verbesserung der gesamten Verkehrsinfrastruktur zu verwenden. Zwar lässt Art. 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, einen Teil des Gebührenaufkommens für den Umweltschutz und den Ausbau der Verkehrsnetze zu verwenden; ungeachtet dessen dürfen die Mittel aus dem Mautaufkommen nicht zur allgemeinen Haushaltsfinanzierung herangezogen werden. Diese Maxime ist auch vom deutschen Gesetzgeber zu beachten.

dd) Die Vorgaben des Datenschutzes

Was schließlich die an die Mauterhebung zu richtenden Anforderungen des Datenschutzes anbetrifft, so erscheint interessant, dass diese Dimension in der öffentlichen Diskussion bislang nahezu untergegangen ist. Dabei besteht die Problematik in diesem Zusammenhang darin, dass die Maut durch ein elektronisches Erfassungssystem ermittelt wird, mit dessen Hilfe die fahrrelevanten Daten auf den Autobahnbrücken ermittelt und mittels Mobilfunkübermittlung an Zentralrechner weitergeleitet werden. Erst dort werden sie ausgewertet und auch erst dort werden nicht benötigte Daten gelöscht – mit allen Risiken, die einer solchen Datenerhebung und Datenweiterleitung immanent sind.

Aus datenschutzrechtlicher Sicht ist bei einem solchen Vorgehen daher dafür Sorge zu tragen, dass bei der Datenübertragung von den Autobahnbrücken zu den Feststationen größtmögliche Vorsorge gegen ein unberechtigtes Anzapfen der übermittelten Daten getroffen wird. Zudem ist sicherzustellen, dass die gleichfalls an den Autobahnbrücken ermittelten Daten von Pkw-Fahrern umgehend gelöscht und weder gespeichert noch anderen zur Kenntnis gebracht werden; die Datenerhebung ist gesetzlich nur zum Zwecke der Gebührenerhebung für Lkw vorgesehen und damit nur insoweit zulässig. Vor allem aber wird es in diesem Zusammenhang darum gehen, den gläsernen Lkw-Fahrer zu verhindern – was durch das verfassungsrechtlich verbürgte und in Art. 2 Abs. 1 i. V. mit Art. 1 Abs. 1 GG verankerte Recht auf informationelle Selbstbestimmung vorgegeben ist. Da der einzelne die aus dem Gedanken der Selbstbestimmung fließende Befugnis besitzt, grundsätzlich selbst zu entscheiden, wann und innerhalb welcher Grenzen persönliche Lebenssachverhalte offenbart werden, bedeutet dies im Zusammenhang mit der Lkw-Maut, dass die erfassten Daten lediglich für den verfolgten Zweck – die Gebührenerhebung – gespeichert werden dürfen und Vorsorge insbeson-

dere gegen Missbrauch und gegen eine unbefugte Weitergabe der Daten zu treffen ist. Dabei ist von Bedeutung, dass die Tatsache, dass die Lkw-Maut im Zusammenhang mit einer beruflichen Betätigung steht und keine private Betätigung darstellt, nicht zu einer Reduzierung der aus dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung fließenden Anforderungen führt.

d) Die Parkraumbewirtschaftung in Innenstädten

Dem Zweck der Verkehrslenkung dient des Weiteren die Parkraumbewirtschaftung in Innenstädten. Typischerweise wird dabei der öffentliche Parkraum erheblich verteuert, um auf diese Weise die Verkehrsteilnehmer dazu zu bewegen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen und damit die Innenstädte vom Verkehr zu entlasten, womit gleichzeitig ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet wird.

Im Hinblick auf diese Art der Verkehrslenkung ist von Bedeutung, dass ein solches Vorgehen deshalb von nur begrenzter Tragweite ist, weil ein erheblicher Teil der Parkhäuser in Privateigentum steht und damit einer kommunalen Preispolitik gar nicht zugänglich ist. Lediglich im Hinblick auf den öffentlichen Parkraum können die Kommunen daher verkehrslenkend tätig werden, wobei rechtlicher Maßstab insoweit das Kommunalabgabenrecht ist. Dieses macht das Parken dann zum Gegenstand einer kommunalabgabenrechtlichen Gebührenerhebung, wenn der Parkraum als „öffentliche Einrichtung“ zur Verfügung gestellt und betrieben wird, wie dies bei einem im Eigentum der Gemeinde stehenden Parkhaus der Fall ist. Dabei ist die Gemeinde insbesondere den Vorgaben des Äquivalenz- und des Kostendeckungsprinzips unterworfen⁴⁷.

Erheben die Gemeinden für andere öffentliche Parkplätze⁴⁸ Parkgebühren, so richtet sich dies nach Maßgabe des § 6 a StVG⁴⁹. Allerdings ist die in § 6 a Abs. 6 StVG vorgesehene Parkgebührenerhebung in der Praxis zumeist nicht mehr anzutreffen, und zwar deshalb, weil die Landesregierungen von der Ermächtigung, Gebührenordnungen zu erlassen, die die Erhebung weit höherer Parkgebühren ermöglichen⁵⁰, vielfältig Gebrauch gemacht haben.

Grenzen sind einer „schrankenlosen“ Parkgebührenerhebung dadurch aufgezeigt, dass § 6 a Abs. 6 S. 3 StVG den Gemeinden vorschreibt, das ihnen

47 R. Jahn, NZV 1994, 5, 10.

48 Dabei folgt die Ermächtigung zur Aufstellung von Parkuhren aus §§ 45 Abs. 3 S. 1, 43 Abs. 1 und 44 Abs. 1 S. 1 StVO.

49 Näher V. Holzkämper, DÖV 1993, 475.

50 Dies ist allerdings nur dann möglich, wenn es nach den jeweiligen örtlichen Verhältnissen erforderlich ist, um die Gebühr dem Markwert des Parkraums anzupassen.

zustehende Gebührenaufkommen zweckgebunden zur Deckung der Kosten vorhandener oder künftiger Parkeinrichtungen zu verwenden. Des Weiteren gilt auch bei straßenverkehrsrechtlich erhobenen Parkgebühren das Äquivalenzprinzip⁵¹. Schließlich wird man in diesem Zusammenhang als äußerste Grenze die Maßgabe zu formulieren haben, dass es den Kommunen verwehrt ist, „unter dem Deckmantel legitimer umweltpolitischer Lenkungsziele zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs und zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs konfiskatorische Parkgebühren einzuführen“⁵².

e) Die City-Maut

Namentlich in vom Verkehr überlasteten Innenstädten Deutschlands mag sich schließlich in zunehmendem Maße die Frage stellen, ob der Zugang zur Innenstadt mit einer Gebührenpflicht belegt werden kann. Rom und v. a. London⁵³ haben damit in jüngster Vergangenheit gute Erfolge erzielt – wie im übrigen auch Melbourne, Toronto, Singapur und Oslo, und zwar in zweierlei Hinsicht: Zum einen wurde das Verkehrschaos in beiden Städten ganz erheblich reduziert – in Rom um über 40.000 Autos pro Tag⁵⁴ –, zum anderen spült die City-Maut Gelder in ganz erheblicher Höhe in die städtischen Kassen.

aa) Die Situation in London

Blickt man in diesem Zusammenhang – gewissermaßen als Fallbeispiel – auf London, so wird mit der dort im vergangenen Jahr eingeführten „Congestion Charge“ (Verstopfungs- bzw. Andrangs-Gebühr) eine Verbesserung der miserablen Luftwerte in der britischen Metropole angestrebt, die in Europa nur

51 Vgl. H.-W. Arndt, WiVerw 1993, 206, 222.

52 So zutreffend R. Jahn a.a.O. (Fn. 47).

53 In London markiert ein großes „C“ auf rotem Untergrund den Eintritt in die mautpflichtige Zone. Im Stadtgebiet wurden fast 700 Kameras installiert, die die Nummernschilder sämtlicher Fahrzeuge registrieren. Die solchermaßen gesammelten Daten werden mit den in einer Datenbank abgelegten Informationen über geleistete Zahlungen der entsprechenden Fahrzeuge verglichen. Dabei beträgt die Gebühr, die von Autofahrern werktags zwischen 7.00 Uhr und 18.30 Uhr entrichtet werden muss, 5 Pfund, umgerechnet etwa 7,60 Euro. Das Geld kann über Internet, Handy, Postämter und über bestimmte Geschäfte entrichtet werden. Ausnahmen gelten für Motorräder, Motorroller, Busse, Taxen, Ärzte und Behinderte. Anwohner zahlen lediglich einen Satz von 10 Prozent.

54 Welt am Sonntag v. 16.2.2003, www.wams.de/data/2003/02/16/42520 v. 27.7.2003. Verwiesen wird auch darauf, dass in Singapur, wo eine Maut bereits Anfang der 70er Jahre eingeführt wurde, ein Rückgang der Autofahrten ins Stadtzentrum um 45 Prozent erreicht werden konnte. Durch eine später eingeführte zeitliche Differenzierung konnte das Verkehrsaufkommen in der Hauptverkehrszeit dann um 15 Prozent verringert werden. In Oslo konnte durch die City-Maut der Verkehr in der Innenstadt um 10 Prozent verringert werden, so Deutscher Industrie- und Handelskammertag, www.dihk.de/inhalt/Themen v. 27.7.2003.

noch von den in Athen gemessenen übertroffen werden. Untermauert wird dies durch eine Studie, die zu dem Ergebnis kam, dass der Londoner Smog jedes Jahr 380 Menschen das Leben kostet – 150 mehr, als bei Verkehrsunfällen ums Leben kommen⁵⁵. Erwartet haben sich die Londoner Stadtväter von der Einführung der City-Maut aber auch, dass das Londoner Verkehrschaos durch die Einführung der Staugebühr beseitigt wird – eine naheliegende Erwartung, betrug wegen der zahlreichen Verstopfungen in London die durchschnittliche Geschwindigkeit in der Stadt gerade einmal 16 km/h⁵⁶. Pferdekutschen sind schneller.

Und tatsächlich scheinen sich die hoch gesteckten Erwartungen zu erfüllen. So hat sich nach Aussagen der Britischen Botschaft in Berlin das Verkehrsaufkommen in der Londoner City in den ersten Wochen nach Einführung der Maut um etwa 20 Prozent verringert, haben die Verspätungen im Busverkehr seit Einführung der Maut um 50 % abgenommen und hat sich die durchschnittliche Fortbewegungsgeschwindigkeit bereits in der ersten Woche der Mauteinführung auf 30 km/h erhöht. Vor allem aber wird erwartet, dass die Einnahmen aus den Gebühren der City-Maut rd. 200 Mio. Euro betragen werden, die wiederum in den öffentlichen Personen-Nahverkehr investiert werden sollen, z. B. in die schon jetzt überlastete „Underground“ der Stadt. Sollten sich all diese positiven Vorzeichen dauerhaft bewahrheiten, so ist damit zu rechnen, dass in rd. 30 weiteren britischen Städten ebenfalls über die Einführung einer City-Maut nachgedacht werden wird.

bb) Vor- und Nachteile einer City-Maut

Blickt man auf die Vor- und Nachteile einer solchen City-Maut, so mag als Nachteil begriffen werden, dass eine City-Maut den Kostenvorteil von Verkaufsstandorten auf der grünen Wiese vergrößert und weitere Abwanderungen v. a. des flächenintensiven Einzelhandels hinaus aus den Innenstädten die Folge sein werden. Auch lässt sich insoweit anführen, dass die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs keine Aufgabe der Autofahrer ist.

Hingegen dürften die Vorteile einer City-Maut darin bestehen, dass das knappe Gut innerstädtischer Verkehrsraum, wenn es bepreist wird, belastungsabhängig „verkauft“ werden kann. Damit können Nachfragespitzen abgebaut werden und kann weitgehend verhindert werden, dass die Nachfrage zu bestimmten Zeiten die verfügbare Kapazität überschreitet. Zugleich können auf diese Weise Umweltbelastungen in erkennbarer Höhe abgebaut und ein Verkehrsinfarkt in Innenstädten verhindert werden. Schließlich können

55 M. Gundlach, City-Maut in London, www.oekosmos.de/article/articleview/361/1/ vom 27.7.2003.

56 M. Gundlach, City-Maut in London, www.oekosmos.de/article/articleview/361/1/ vom 27.7.2003.

die Städte Einnahmen erzielen, die sie zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einsetzen können⁵⁷, wie dies derzeit bereits in London geschieht.

cc) Die rechtlichen Vorgaben

Die Frage, ob ein City-Maut-Modell auch in deutschen Städten vorstellbar und v. a. rechtlich realisierbar wäre, hat sich daran zu orientieren, ob es sich bei einer City-Maut, die der Sache nach ja eine Innenstadtzufahrtsabgabe wäre, um eine Steuer⁵⁸ oder um eine Gebühr handelte. Und hier spricht vieles für die Einordnung als Gebühr⁵⁹ für die gemeingebräuchliche Straßenbenutzung⁶⁰. Für deren Regelung ergäbe sich die Gesetzgebungskompetenz aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG, was bedeutet, dass die Länder solange für sich eine Gesetzgebungszuständigkeit beanspruchen können, als der Bund von dieser keinen Gebrauch gemacht hat.

57 Indes ist bei einer City-Maut die Befürchtung nicht von der Hand zu weisen, dass die Kommunen die hierdurch erwirtschafteten Mittel auch, wenn nicht sogar maßgeblich, zur Finanzierung des allgemeinen Haushalts verwendeten.

58 Voraussetzung für die Einordnung als Steuer wäre, dass diese den betroffenen Autofahrern hoheitlich auferlegt werden würde und das Finanzaufkommen einem öffentlich-rechtlichen Gemeinwesen zuflösse – beides Kriterien, die im vorliegenden Zusammenhang zu bejahen wären. Zudem müsste die Abgabe der Deckung des allgemeinen staatlichen Finanzbedarfs dienen – womit durchaus ein Lenkungszweck einhergehen könnte, vgl. BVerfGE 3, 407, 436; 29, 327, 331; 36, 66, 70 f.; 38, 61, 80. Im Übrigen müsste es sich bei einer solchen Abgabe um eine solche handeln, die ohne Bezug auf eine staatliche Leistung gefordert würde, näher hierzu D. Murswiek, Die Entlastung der Innenstädte vom Verkehr, 1993, S. 30 ff. Jedenfalls stünde einer Zweckbindung eine Qualifizierung als Steuer nicht entgegen, vgl. BVerfGE 7, 244, 254; 49, 343, 353 f.; 65, 325, 344. Indes spricht gegen eine Einordnung als Steuer insbesondere Folgendes: Eine Steuer hat zur Voraussetzung, dass die erbrachte Geldleistung nicht eine Gegenleistung für eine besondere staatliche Leistung darstellt. Und bei einer City-Maut würde es sich um eine Abgabe handeln, die auf einen örtlich eingegrenzten Gemeingebrauch – das Befahren von Straßen im Citygebiet – erhoben würde. Damit wäre der den Benutzern dieser Straßen zugewendete Benutzungsvorteil deutlich abgehoben von dem generell der Allgemeinheit an öffentlichen Straßen zugewendeten Benutzungsvorteil, weshalb es sich bei der Benutzungsüberlassung an City-Straßen um eine besondere staatliche Leistung handelte, was jedoch ihre Zuordnung als Steuer ausschliesse, vgl. D. Murswiek, Die Entlastung der Innenstädte vom Verkehr, 1993, S. 30 ff., 36 f. Dies gilt auch dann, wenn bei der City-Maut auf die Immissionsverursachung abgestellt wird, weil die Gestattung von Luftschadstoff-Immissionen ebenfalls eine besondere Leistung darstellt, „wenn sie in bezug auf einen örtlich begrenzten Bereich im Hinblick auf die dort verursachten Emissionen erteilt wird“, so D. Murswiek, Die Entlastung der Innenstädte vom Verkehr, 1993, S. 40 f.

59 Eine Zuordnung der City-Maut zur Kategorie des Beitrags scheidet deshalb aus, weil es sich bei Beiträgen um Vorzugslasten handelt, die von solchen Personengruppen erhoben werden, denen die öffentliche Verwaltung eine besondere Leistung in bevorzugter Weise anbietet, wobei es nicht darauf ankommt, ob der objektiv Begünstigte auch subjektiv ein Interesse an der Leistung hat und ob er von dem Leistungsangebot auch Gebrauch macht. Da diese Voraussetzungen bei einer Innenstadtabgabe nicht gegeben wären, liegt deren Zuordnung als Gebühr nahe.

60 So auch D. Murswiek, Die Entlastung der Innenstädte vom Verkehr, 1993, S. 45 ff.

Der Erhebung einer City-Maut stünde insbesondere nicht die Tatsache entgegen, dass es sich bei Straßen um öffentliche Sachen im Gemeingebrauch handelt, da Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG eine Gebührenerhebung für Straßen, die im Gemeingebrauch stehen, nicht ausschließt. Auch sonstige Aspekte, namentlich die verschiedenen Erhebungszwecke einer solchen Gebühr, wie etwa der Finanzierungs-, der Vorteilsausgleichs- oder auch der Lenkungszweck, stünden der Erhebung einer solchen Gebühr nicht entgegen⁶¹. Allerdings wäre der Gesetzgeber gehalten, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, welche Anlass, Grund, Zweck, Bemessungsgrundsätze und auch den Umfang der Gebührenerhebung regeln müsste. Als Grenze wäre dabei insbesondere das Äquivalenzprinzip zu beachten, was bedeutet, dass die Höhe der Gebühr nicht in einem Missverhältnis zum Wert der öffentlichen Leistung stehen dürfte, mithin des Wertes des den Autofahrern zugewiesenen Benutzungsvorteils.

5. Road pricing als Konzept der Verkehrslenkung für die Zukunft

Der Blick in den Köcher möglicher verkehrslenkender Mechanismen hat gezeigt, dass dieser schon jetzt ein gut gefüllter und das verkehrslenkende Instrumentarium des Staates mittels Steuern und Gebühren ein breit angelegtes ist. Vor allem aber wird angesichts der immer klammer werdenden finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte in dem Köcher mittelfristig wohl ein Pfeil seinen Platz finden, der für viele der giftigste ist, nämlich die Einführung einer allgemeinen Maut auch für Pkw.

Dabei stünde Art. 72 EGV einer Maut für den nicht gewerblichen Verkehr nicht entgegen, da die Bestimmung nur für Verkehrsunternehmen, nicht hingegen für den nicht gewerblichen Verkehr gilt. Jüngst hat denn auch der Berichterstatter des Europäischen Parlaments für die Lkw-Maut, der Italiener Cocilovo, deutliche Sympathien für eine Personenwagenmaut erkennen lassen. Davon abgesehen, würde auch das deutsche Verfassungsrecht einer solchen Abgabenerhebung für den nicht gewerblichen Verkehr keine unüberwindbare Hürde entgegenstellen, da insbesondere Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG eine gesetzliche Regelung der Gebührenerhebung für die Straßenbenutzung ohne Differenzierung nach verschiedenen Fahrzeugen ermöglichte.

Da die Mauterfassungsbrücken an den Autobahnen jedenfalls faktisch in der Lage wären, auch Pkw zu erfassen, wird man daher mittelfristig nicht umhin kommen, eine ausführliche Diskussion um die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren auch für privatgenutzte Pkw zu führen. Einem solchen

⁶¹ Näher D. Murswiek, Die Entlastung der Innenstädte vom Verkehr, 1993, S. 52 ff.

allgemeinen road pricing könnten zwar durchaus gewichtige Gründe entgegengehalten werden, wie etwa das Argument, dass eine Verminderung der Verkehrsnachfrage durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer billiger und unkomplizierter zu erreichen wäre⁶² – auch wenn damit keine gezielte Lenkung von Verkehrsströmen erreicht werden könnte – oder dass Stauprobleme in erster Linie in den Ballungszentren auftreten, nicht hingegen auf freier Strecke⁶³. Dem dürfte indes zu erwidern sein, dass einem road pricing außerhalb der Innenstädte deswegen eine lenkende Funktion zukommt, weil auch dort neben den Lkw die Pkw in ganz erheblichem Maße zu einer Überlastung der Straßen beitragen⁶⁴. In dieser Perspektive mag es daher auf Dauer manchem als wenig sinnvoll erscheinen, lediglich schwere Lkw mit einer Maut zu belegen.

Berücksichtigt man zudem, dass ein road pricing lediglich für Lkw im Einzelfall dadurch verhindert werden kann, dass die Ladung auf zwei leichte Lkw statt auf einen schweren Lkw geladen wird, und vergegenwärtigt man sich, dass die Bürger bereits auf Erhöhungen des Benzinpreises überaus sensibel reagieren, so mag die Einführung einer auch Pkw, leichte Lkw, Busse und Motorräder umfassenden Maut in Zukunft durchaus eine interessante Perspektive darstellen. Dass diese Maut auch in Vignettenform ausgestaltet sein könnte, hat jüngst im übrigen auch die Pällmann-Kommission vorgeschlagen⁶⁵.

Daher ist in der Literatur bereits die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht sogar rechtlich geboten sei, alle Verkehrsteilnehmer auf abgabepflichtigen Straßen einer Abgabenlast zu unterwerfen, um so eine Ungleichbehandlung der abgabepflichtigen Verkehrsteilnehmer auf der einen Seite und dem nicht

62 L. Hamelbeck, Umweltgerechte Straßennutzungsgebühren für den Güterverkehr, 1996, S. 12.
63 Europäische Kommission (Hrsg.), Grünbuch, 1995, KOM (95) 691 endg., S. 25; E. Maak, Verkehrslenkende Abgabenmodelle, 1998, S. 97.

64 Dies folgt daraus, dass nach Aussagen des im Auftrag des BMVBW erstellten Gutachtens „Wegekostenrechnung für das Bundesfernstraßennetz“ die schweren Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht im Jahr 2003 von den 7,51 Mrd. Euro Wegekosten für das gesamte Bundesautobahnnetz weniger als 50 %, nämlich etwa 3,4 Mrd. Euro verursachen werden, vgl. Prognos AG/Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW), Wegekostenrechnung für das Bundesfernstraßennetz unter Berücksichtigung der Vorbereitung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr, März 2002. Zudem ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung, dass auf Pkw ein Großteil der Fahrleistungen auf den Fernstraßen entfällt, nämlich etwa 80 bis 85 %. Nach H. Krapf, Verkehrslenkung durch Abgaben, 2001, S. 288, Fn. 12, unter Berufung auf BMVBW, Verkehr in Zahlen 1999, 1999, S. 117, 155, betrug die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 1998 je 24 Stunden auf Bundesautobahnen 42.500 Pkw und 810 Lkw, und legten 1998 Pkw 528 Mrd. Kilometer, Lkw hingegen „nur“ 57,8 Mrd. Kilometer zurück. Hieraus ergibt sich, dass die Pkw sowohl zu den Überlastungserscheinungen wie auch zu den Umweltproblemen ganz erheblich beitragen, so zu Recht die Schlussfolgerung von H. Krapf, Verkehrslenkung durch Abgaben, 2001, S. 288, unter Berufung auf Eisenkopf, Preise, Internationales Verkehrswesen, (51) 1999, S. 155.

65 Pällmann-Kommission (Hrsg.), Thesen und Empfehlungen der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, 2000, S. 2.

gewerblichen Verkehr bzw. dem gewerblichen Verkehr mit Fahrzeugen unter 12 t zulässigem Gesamtgewicht auf der anderen Seite zu verhindern⁶⁶, zumal sich im Hinblick auf die verursachten Wegekosten keine großen Unterschiede zwischen beiden Gruppen ergeben.

Dem kann für den Moment noch entgegengehalten werden, dass das Gemeinschaftsrecht aus Gründen einer Harmonisierung der Abgabenbelastung in Europa eine Abgabenerhebung nur für den gewerblichen Güterverkehr mit Fahrzeugen von mindestens 12 t zulässigem Gesamtgewicht regelt, was einen hinreichenden Differenzierungsgrund auch für den nationalen Gesetzgeber darstellt. Doch mag sich diese Sicht der Dinge eines Tages durchaus anders darstellen, dann nämlich, wenn die Harmonisierung erfolgt sein wird.

Es ist jedenfalls diese Frage, der wir in Zukunft besondere Aufmerksamkeit zu schenken haben. Nicht zu erstaunen vermag es daher, dass auch bereits die Pällmann-Kommission eingängig formuliert hat, dass „die Erhebung benutzungsproportionaler Entgelte (...) schrittweise nach dem Prinzip des angemessenen Aufwands bzw. in Abhängigkeit von den technischen Möglichkeiten auf alle Fahrzeugklassen und alle Bundesfernstraßen (außerorts) erweitert werden (sollte)⁶⁷.“

Die von der Kommission gemachte Vorgabe, dass die Gebühren nach Fahrzeugarten und auch nach Verkehrszeiten differenziert werden könnten⁶⁸, ändert jedenfalls nichts daran, dass mit solchen Plänen letztlich nur eine direkte Nutzerfinanzierung verwirklicht werden würde, die eine Kompensation von Verkehrsabgaben durch Nutzerentgelte ermöglichen würde⁶⁹. Indes würde mit einem solchen Vorgehen nichts anderes verwirklicht werden als das, was bereits das Umweltgutachten 1994 des Rates der Sachverständigen für Umweltfragen vorgeschlagen hatte, nämlich die Umlegung der fixen Wegkosten über Vignetten, allerdings nur, solange nicht die Möglichkeiten einer elektronischen Gebührenerfassung vorhanden seien – nichts anderes also als ein umfassendes road pricing⁷⁰.

66 So M. Uechtritz/M. Deutsch, DVBl. 2003, 575, 577.

67 Pällmann-Kommission (Hrsg.), Thesen und Empfehlungen der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, 2000, S. 2.

68 Pällmann-Kommission (Hrsg.), Thesen und Empfehlungen der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, 2000, S. 2.

69 Pällmann-Kommission (Hrsg.), Schlussbericht Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, 2000, S. 41 f.

70 Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (Hrsg.), Umweltgutachten 1994, Tz. 106.

6. Fazit

Der Verkehr in Deutschland und Europa wird auch in Zukunft ständig weiter zunehmen. Um mittelfristig einen Zusammenbruch der Verkehrsinfrastruktur in Europa zu verhindern, aber auch zur Sicherung einer umweltgerechten Verkehrspolitik wie zur Erhaltung und dem Ausbau eines sicheren und den Bedürfnissen des modernen Verkehrs angemessenen Straßennetzes wird es auf Dauer wohl unumgänglich sein, in stärkerem Maße als bisher eine Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch Gebühren vorzusehen. Zwar wäre mit einem solchen Schritt hin zu einer verstärkten Nutzerfinanzierung ein entscheidender Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik verbunden; doch würde eine solche Verkehrsinfrastrukturgebührenpolitik die Option enthalten, dass die Gebühren und Entgelte für alle Verkehrsträger so variiert werden könnten, dass sie sich an den Kosten der Umweltverschmutzung, den verursachten Schäden und auch an den Infrastrukturkosten orientieren und somit letztlich dem Verursacherprinzip entsprechen würden.

Eine solche, sich an der Inanspruchnahme des knapper werdenden Gutes Straße ausrichtende Politik könnte das verkehrslenkende Potential von Steuern und von Gebühren in umweltverträgliche Bahnen lenken, v. a. aber in Bahnen, die einen nicht zuletzt im Lichte der anstehenden EU-Erweiterung drohenden Verkehrsinfarkt in Europa verhindern könnten. Dass dies trotz der damit verbundenen finanziellen Belastungen nicht nur eine Ablehnung hervorriefende Option darstellt, mag zum einen daran deutlich werden, dass es auf den Straßen Europas derzeit täglich auf einer Länge von 7500 Kilometern, also auf 10 % des Netzes, zu Staus kommt⁷¹, zum anderen daran, dass sich die externen Kosten der Verkehrsüberlastung im Straßenverkehr allein auf rd. 0,5 % des Bruttoinlandsprodukts der Gemeinschaft belaufen – mit schnell steigender Tendenz. Wollen wir verhindern, dass bis zum Jahr 2010 die Kosten der Staus um 142 % auf 80 Mrd. Euro im Jahr ansteigen werden, was rd. 1 % des Bruttoinlandsprodukts der Gemeinschaft ausmachte⁷², so ist eine Verkehrslenkung auch durch Steuern und Gebühren jedenfalls durchaus eine Überlegung wert. Doch darf diese Option nicht dazu führen, dass die Autofahrer noch stärker als bisher zur Melkkuh der Nation gemacht werden.

71 Europäische Kommission, Leitlinien des Weissbuchs „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM (2001) 370, S. 12.

72 Vgl. Europäische Kommission, Leitlinien des Weissbuchs „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM (2001) 370, S. 12.

Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren

Dipl.-Volkswirt Björn Dosch, Leiter Ressort Verkehr, ADAC, München

Steuern und Gebühren als sogenannte Lenkungsabgaben werden zwischenzeitlich auch in der Verkehrspolitik intensiv diskutiert. Im Folgenden sollen mit besonderem Blick auf die Straßenbenutzer die Chancen und Risiken eines solchen Politikansatzes untersucht werden.

Funktionen von Abgaben: Finanzierung vs. Lenkung

Für eine Diskussion der „Verkehrslenkung“ durch Gebühren und Steuern erscheint es zwingend notwendig, zwischen den beiden grundlegenden Funktionen von Abgaben strikt zu unterscheiden:

- Die historisch ursprüngliche und weitaus überwiegende Funktion von Abgaben ist die als Entgelt für staatliche Leistungen. Da der Staat Finanzmittel braucht, um seinen allgemeinen Aufgaben gerecht zu werden, erhebt er zur Deckung der entsprechenden Kosten im allgemeinen Steuern von seinen Bürgern, in manchen Fällen auch Gebühren.
- Deutlich jünger – wengleich zwischenzeitlich breit akzeptiert – ist die Funktion von Abgaben zur Verhaltenslenkung, d.h. „der Staat“ greift über die gezielte Be- oder Entlastung von einzelnen Gruppen oder von bestimmten Arten wirtschaftlicher Aktivität in das freie Spiel von Angebot und Nachfrage ein. Damit sollen unerwünschte Marktergebnisse korrigiert werden.

Zur Diskussion des gestellten Themas können nur die Fragen der letztgenannten Funktion von direkter Relevanz sein und werden im Folgenden den Schwerpunkt der Ausführungen bilden. Aus zweierlei Gründen soll dennoch in einem kurzen Exkurs der Finanzierungsaspekt gestreift werden: Erstens, weil beide Funktionen in der tatsächlichen Ausgestaltung und Wirkung nicht vollständig getrennt werden können (so besteht im Prinzip sogar eine Rivalität der beiden Ziele). Zweitens, weil in der allgemeinen Diskussion die beiden Funktionen in aller Regel nicht strikt getrennt behandelt werden.

Exkurs: Finanzierungswirkung von Abgaben im Verkehr

Die spezifischen Abgaben des Straßenverkehrs sind ausgesprochen ertragsreiche Finanzierungsquellen der öffentlichen Hand. Die Mineralölsteuer ist zwischenzeitlich die ergiebigste der reinen Bundessteuern, also der Steuern, deren Einnahmen dem Bund allein zustehen. Durch die sogenannte Öko-

steuer wurde die Mineralölsteuer auf Kraftstoffe in den Jahren 1999 bis 2003 dabei nochmals signifikant erhöht. Zu berücksichtigen ist auch, dass beim Tanken auf die Mineralölsteuer nochmals Mehrwertsteuer erhoben wird, die zumindest beim privaten Verbraucher eine echte Zusatzbelastung darstellt.

Einnahmen aus Verkehrssteuern	
Mineralölsteuer	39,2 Mrd. Euro
Kfz-Steuer	7,6 Mrd. Euro

Abb. 1: Einnahmen aus spezifischen Abgaben des Straßenverkehrs, Stand 2002. Quelle: ADAC.

Die Wegekosten des Straßenverkehrs sind durch die spezifischen Abgaben zu mehr als 100 Prozent gedeckt. So ermittelte das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung im Jahr 2000 für das Basisjahr 1997 von den Kraftfahrern verursachte Wegekosten von insgesamt 24,6 Mrd. Euro und Wegekostendeckungsgrade für den gesamten Kfz-Verkehr von 147,9 %, wobei die Werte für den Pkw-Verkehr noch wesentlich höher liegen. Die zitierte Studie berücksichtigt im Sinne einer betriebswirtschaftlichen Vollkostenrechnung die gesamten Kapitalkosten für Abschreibungen und kalkulatorische Zinsen sowie laufende Kosten für Unterhaltung, Betrieb und Verwaltung, wählt somit also den umfassendsten Wegekostenbegriff.

Wegekosten des Straßenverkehrs	
alle Straßen	24,6 Mrd. Euro
davon Bundesautobahn	4,2 Mrd. Euro

Abb. 2: Wegekosten des Straßenverkehrs 1997, Quelle: DIW, 2000.

Wegekostendeckungsgrade (in Prozent)	alle Straßen		Bundesautobahnen	
	1997	2003	1997	2003
Pkw (Inländer)	218,2	354,4	467,7	584,0
Pkw (Ausländer)	135,6	123,1	317,9	194,6
Nutzfahrzeuge (Inländer)	75,8	220,3	155,8	397,0
Nutzfahrzeuge (Ausländer)	37,0	60,1	97,7	122,0
Kfz insgesamt	147,9	240,2	268,2	335,0

Abb. 3: Wegekostendeckungsgrade des Straßenverkehrs 1997 und 2003¹. Quelle: DIW, 2000.

¹ Für 2003 hypothetische Wegekostendeckungsgrade als Szenariorechnung bei gleichen Kosten wie 1997 und geschätzten Einnahmen für 2003 nach fünf Stufen Ökosteuern.

Vergleichsweise gering stellen sich dagegen die ermittelten Wegekostendeckungsgrade für den Eisenbahnverkehr dar, was man bei einer vollständigen Würdigung der Wegekostenproblematik nicht ignorieren darf.

Wegekostendeckungsgrade der Deutschen Bahn AG	
Personenfernverkehr	89,9 %
Personennahverkehr	107,4 %
Güterverkehr	15,8 %

Abb. 4: Wegekostendeckungsgrade der Deutschen Bahn AG 1997. Quelle: DIW, 2000.

Auf Basis der gemachten Ausführungen sollen – dem Charakter eines Exkurses entsprechend – die Fragen zur Finanzierungswirkung von Verkehrssteuern und -gebühren mit einigen wenigen Aussagen zusammengefasst werden:

- Die bestehenden spezifischen Abgaben des Straßenverkehrs sind hoch ergiebig.
- Die daraus resultierende Belastung von Bürgern und Unternehmen hat eine Obergrenze erreicht.
- Die bestehende Finanzlücke im Straßenbau wird nicht etwa durch eine zu geringe spezifische Abgabenlast verursacht, sondern vielmehr durch eine weitaus überwiegend zweckfremde Verwendung der vorhandenen Einnahmen.
- Die derzeit geführte Diskussion über einen Wandel von „Haushalts- zu Gebührenfinanzierung“ ist theoretisch interessant, geht aber an den realen Problemen vorbei.

Verkehrslenkung über Steuern und Gebühren: Begriffsbestimmung

Konzentriert man sich rein auf die Fragen der Verhaltenslenkung im Verkehr durch Steuern und Gebühren, sind folgende Fragen von zentraler Bedeutung:

- In welchen Bereichen (bei welchen Entscheidungen) können Steuern und Gebühren als Lenkungsinstrument überhaupt eingesetzt werden?
- Wie gut sind Steuern und Gebühren als Lenkungsinstrumente geeignet, auch im Vergleich zu Alternativen?
- Gibt es negative Begleiterscheinungen oder Nebenwirkungen, die zu berücksichtigen wären?

Dabei soll die grundsätzliche politische Frage nach der Bewertung einer Verhaltenslenkung – mit einer einzelnen Ausnahme – gar nicht thematisiert

werden. Vielmehr wird deren Akzeptanz als Arbeitshypothese unterstellt und auf dieser Basis hinterfragt, inwieweit Steuern und Gebühren als Instrument zur Erreichung dieses Ziels tauglich sind.

Entsprechend sollen folgende denkbare Einsatzgebiete, d.h. beeinflussbare Entscheidungen, näher untersucht werden:

- Niveau der Mobilität (Verkehrsvermeidung),
- Wahl des Verkehrsmittels (modale Verlagerung),
- Wahl der Wegstrecke (räumliche Verlagerung),
- Wahl des Zeitpunkts (zeitliche Verlagerung),
- Kauf eines Fahrzeuges.

Insbesondere die modale Verkehrsverlagerung – meist konkret diskutiert als Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene – steht in der deutschen Verkehrspolitik seit vielen Jahren im Fokus und soll dementsprechend auch am ausführlichsten diskutiert werden.

Niveau der Mobilität (Verkehrsvermeidung)

Aus Gründen der analytischen Klarheit soll strikt zwischen den einzelnen skizzierten Entscheidungen, die möglicherweise durch Lenkungsabgaben beeinflusst werden können und sollen, unterschieden werden. Im Fall der Frage nach dem *Niveau der Mobilität* geht es im Endeffekt um die individuelle Entscheidung: Mobil sein, ja oder nein, für den einzelnen in vielen Fällen also, „bleibe ich daheim oder will ich mobil sein“, gerade also nicht um die Fragen, mit welchem Verkehrsmittel, an welchem Ort oder zu welcher Zeit diese Mobilität realisiert werden soll. Diese Entscheidungen werden im weiteren Verlauf untersucht.

Mit der Mobilität ist dabei gerade im Privatbereich eine zentrale Frage der persönlichen Autonomie angesprochen. Die Mobilität als Selbstzweck oder auch als Mittel zum Zweck, um z.B. Dienstleistungen wahrnehmen zu können, ist eine erhebliche Komponente des realen Lebensstandards und damit ein ganz besonderes Gut².

Im gewerblichen Verkehr und Güterverkehr als Gegenstück zum Personenverkehr wiederum greifen (prohibitiv hohe) Abgaben auf Verkehrsleistungen in

² S. dazu z.B. Allemeyer, Werner: Verkehrsinfrastrukturbedarf – Eine wirtschaftspolitische Betrachtung, ADAC-Studien zur Mobilität, 2002, S. 5ff.

erheblichem Maße in den Produktionsprozess, die Preisbildung und damit den grundlegenden Steuerungsmechanismus der Marktwirtschaft ein.

Aus den skizzierten Überlegungen heraus wird bei der Frage nach der individuellen Entscheidung, Mobilität ja oder nein, eine weitgehend politische Gestaltbarkeit als „Arbeitshypothese“ – anders als im Rest dieses Textes – vom Verfasser nicht akzeptiert. Eine allgemeine Steuerung des Niveaus der Mobilität über Abgaben ist abzulehnen, da in nicht tolerierbarem Maß in die Entscheidungsfreiheit von Menschen und Unternehmen, in die Konsumentensouveränität der Verbraucher und die wirtschaftliche Betätigung eingegriffen wird.

Wahl des Verkehrsmittels (modale Verlagerung)

Auch wenn der allgemeine Wunsch nach Mobilität zu respektieren ist, so kann es doch Gründe geben, in bestimmten Situationen in die Wahl des Verkehrsmittels einzugreifen. Gleichwohl stellt sich die Frage, wie wirkungsvoll diese Eingriffe über Abgaben möglich sind. Mit anderen Worten: Kann man mit moderaten Kostenbelastungen bzw. -entlastungen durch Steuern oder Gebühren eine Änderung der Marktanteile im Verkehr erreichen? Oder wären für spürbare Effekte u.U. so starke Eingriffe nötig, dass schwerwiegende Verwerfungen der Marktstrukturen und nicht mehr tolerierbare soziale Wirkungen zu befürchten wären?

In der Vergangenheit hat sich der Modal-Split (Anteile der Verkehrsträger an der gesamten Verkehrsleistung) hartnäckig jeglicher Verlagerung widersetzt: Heute wie vor 20 Jahren liegt der Anteil von Pkw und Motorrad am gesamten Personenverkehr bei rund 80 %. Der Anteil des Lkw am gesamten Güterverkehr hat sich sogar im gleichen Zeitraum von rund 50 % auf fast 70 % erhöht. Diese Bilanz ist durchaus bemerkenswert, wenn man berücksichtigt, dass die Verlagerung von der Straße auf die Schiene sich buchstäblich seit Jahrzehnten durch die verkehrspolitischen Programme der verschiedenen Bundesregierungen zieht – offensichtlich ohne sich in der Realität niederzuschlagen.

Auch für die Zukunft scheint wenig Raum für „Verlagerungs-Enthusiasmus“. Interessant sind in diesem Zusammenhang Daten aus der offiziellen Prognose der Bundesregierung zum Bundesverkehrswegeplan 2003 mit Zeithorizont bis 2015. Dabei wurden prognostisch mehrere Szenarien untersucht, die sich hinsichtlich der verkehrspolitischen Einflussnahme unterschieden. Zu nennen sind dabei:

- Das „Laissez-faire-Szenario“ ohne spezielle verkehrspolitische Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsentwicklung.

- Das „Überforderungsszenario“ mit – so wörtlich – „drastischen preispolitischen Maßnahmen“.
- Das Integrationsszenario mit „preispolitischen Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsteilung in moderatem Ausmaß“.

Dabei wurde das Überforderungsszenario nach einer ersten Grobabschätzung nicht weiter verfolgt, weil festgestellt wurde, dass die untersuchten drastischen preispolitischen Maßnahmen die flächendeckende Mobilität gefährden und die Mobilität breiter Schichten der Bevölkerung beeinträchtigen würden sowie zu negativen Auswirkungen auf Wirtschaft und Beschäftigung führen könnten. Diese Erkenntnisse aus der offiziellen Prognose der Bundesregierung belegen deutlich das Risiko nicht akzeptabler negativer Auswirkungen durch den Einsatz hoher Lenkungsabgaben.

Reale Kostenentwicklung	Szenario Laisser-faire	Szenario Integration	Eingriff
Pkw-Verkehr	-5	15	+20
Lkw-Verkehr	-19	-4	+15
Eisenbahnpersonenverkehr	0	-30	-30
Eisenbahngüterverkehr	-7	-18	-11
Luftverkehr	0	9	+9

Abb. 5: Reale Kostenentwicklung 1997-2015 (in Prozent) in den Szenarien der Bundesverkehrswegeplan-Prognose. Quelle: BVU, ifo, ITP, PLANCO im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2001.

Wie das Überforderungs-, ist auch das Integrationsszenario im Gegensatz zum Laisser-faire-Szenario durch aktive verkehrspolitische Eingriffe im Sinne von Lenkungsabgaben gekennzeichnet. Zwischen den beiden Szenarien sind dementsprechend beträchtliche Unterschiede in der zugrunde gelegten realen (also bereits inflationsbereinigten) Kostenentwicklung zu berücksichtigen.

So sollen für den Pkw-Verkehr die Kosten im Integrationsszenario real um 20 Prozent gegenüber der unbeeinflussten wirtschaftlichen Entwicklung gesteigert werden. Im Gegensatz dazu sollen im Eisenbahnpersonenverkehr die Kosten um 30 Prozent reduziert werden. Insgesamt ergibt sich zwischen den beiden konkurrierenden Verkehrsträgern also eine Verschiebung der relativen Preise von summiert 50 Prozent. Diesen Kostenveränderungen, welche wohl nur sehr bedingt als „moderat“ bezeichnet werden können, stehen in der Prognose für beide Szenarien auch prognostizierte Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern gegenüber.

Anteilige Personenverkehrsleistung (in Prozent)	1997	2015 „Laissez-faire“	2015 „Integration“	Differenz der Szenarien
Motorisierter Individualverkehr	79,6	79,1	77,3	-1,8
Eisenbahnen	7,8	7,5	8,7	+1,2
Öffentlicher Straßenpersonenv.	8,8	6,8	7,6	+0,8
Luftverkehr	3,8	6,6	6,4	-0,2

Abb. 6: Anteile an der gesamten Personenverkehrsleistung in Deutschland 1997 und in den Szenarien der Bundesverkehrswegeplan-Prognose für 2015. Quelle: BVU, ifo, ITP, PLANCO im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2001.

Anteile Güterverkehrsleistung (in Prozent)	1997	2015 „Laissez-faire“	2015 „Integration“	Differenz der Szenarien
Eisenbahnen	19,6	14,4	19,0	+4,6
Binnenschifffahrt	16,8	14,6	14,6	0,0
Straßengüterfernverkehr	63,6	71,0	66,2	-4,8

Abb. 7: Anteile an der gesamten Güterverkehrsleistung in Deutschland 1997 und in den Szenarien der Bundesverkehrswegeplan-Prognose für 2015. Quelle: BVU, ifo, ITP, PLANCO im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2001

Im Personenverkehr führt die skizzierte Kostenspreizung zuungunsten des Pkw- und zugunsten des Eisenbahnverkehrs nach dieser Prognose zu einer kaum messbaren Verschiebung im Modal-Split von weniger als 2 %. Trotz höherer Abgabenbelastung steigt der Modal-Split im Luftverkehr sogar.

Im Güterverkehr wird bei der prognostizierten Kostenspreizung zwischen Straße und Schiene zuungunsten des Lkw und zugunsten der Eisenbahn eine Modal-Split-Verlagerung von (immerhin) knapp 5 % prognostiziert.

Auf dieser Basis scheint es – insbesondere im Personenverkehr – vermessen, eine besondere Eignung von Steuern und Gebühren zur modalen Verkehrsverlagerung zu propagieren, wobei die sozialen und wettbewerbsverzerrenden Wirkungen der vorgenommenen „lenkenden“ Eingriffe noch gar nicht näher beleuchtet werden können.

Wahl von Wegstrecke oder Zeitpunkt (räumliche und zeitliche Verlagerung)

Neben der modalen wird auch die räumliche oder zeitliche Verlagerung oftmals als mögliche Anwendung von Steuern und Gebühren angeführt. Die

Verkehrsteilnehmer sollten über entsprechende Kostenverschiebungen auf weniger belastete Strecken oder in ruhigere Stunden verdrängt werden. Auch hier stellt sich wieder die Frage nach den realen Möglichkeiten und der Eignung des Instrumentes. Allein diese Thematik könnte dabei leicht in einem eigenständigen ausführlichen Vortrag beleuchtet werden. Im Folgenden sollen aber nur einige wenige kritische Aspekte angesprochen werden.

Räumliche Verlagerung von Verkehren

Bezüglich der räumlichen Verlagerung von Verkehren generell bzw. speziell mit Hilfe von Steuern und Gebühren muss man eine Reihe von Einschränkungen machen. Dabei ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen dem Kurzstreckenverkehr innerhalb von Ballungsräumen und dem Fernverkehr.

Innerhalb von Ballungsräumen stellt sich die Frage einer räumlichen Verlagerung von Verkehren in aller Regel gar nicht, weil es keine geeigneten freien Ausweichrouten gibt, auf die man Verkehre in nennenswertem Ausmaß verlagern könnte. Exemplarisch soll hier die Verkehrsbelastung für München dargestellt werden. Hier erreicht der Mittlere Ring als zentrale Verkehrsdrehscheibe der Stadt Belastungen von bis zu 150.000 Kfz/24h. Sicherlich mögen in staugeplagten Ballungsräumen Einheimische mit den berüchtigten „Schleichwegen“ noch die eine oder andere Alternative kennen. Als realistisches Instrument ist die räumliche Verlagerung von Straßenverkehren innerhalb des Netzes der Ballungsräume aber sicherlich kein Thema.

Neben der Verlagerung auf alternative Strecken spielt auch die generelle Verdrängung von Straßenverkehr aus bestimmten Zonen in der Diskussion eine Rolle. Eine intensive Parkraumbewirtschaftung ist dabei in Deutschland geübte Praxis und kann durchaus als „Lenkungsgebühr“ verstanden werden. Hier scheint der Spielraum zumindest in Großstädten aber heute weitgehend ausgeschöpft. Am Beispiel London und der dort eingeführten City-Maut entzünden sich derzeit zudem Diskussionen um eine generelle „Zufahrtsgebühr“. Ohne belastbaren Erfahrungen vorzugreifen, scheint aber aus heutiger Perspektive die sehr spezifische City-Maut in London auf Deutschland nicht übertragbar, insbesondere aufgrund der einzigartigen Stadt- und Verkehrssituation im Großraum London und des sehr eingegrenzten Anwendungsgebietes innerhalb Londons. Zudem sind in Deutschland – im Gegensatz z.B. zu London – verkehrstechnische und ordnungsrechtliche Maßnahmen (zu nennen sind hier u.a. verkehrsberuhigte Zonen) zur Lenkung des Verkehrs in Städten breit eingesetzt und bewährt.

Zu unterscheiden von Ballungsräumen ist die Situation im großräumigen Fernverkehr, insbesondere mit Blick auf die Verkehrlenkung zwischen verschiedenen Alternativrouten. Hier liegen auch einschlägige Studien und

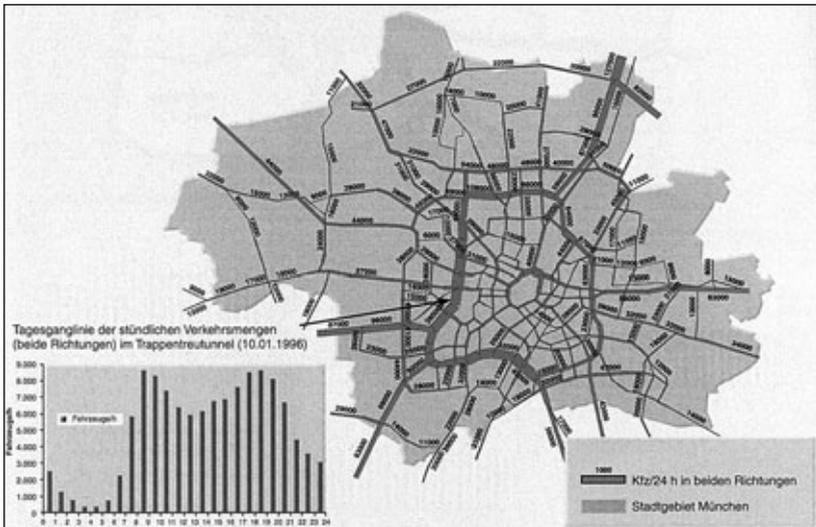


Abb. 8: Verkehrsbelastung in München. Quelle: Jansen, L. J./Kirchhoff, P. München Mobil, 1998.

Erfahrungen zu elektronischen Netzbeeinflussungsanlagen vor. Prinzipiell ist eine solche Netzbeeinflussung auch sehr sinnvoll.

Als wichtige Faktoren für die Funktionalität von Netzbeeinflussungsanlagen kann man in aller Kürze nennen³:

- Grundsätzlich notwendig ist eine geeignete Netzstruktur. Naturgemäß müssen Ausweichstrecken vorhanden sein, die hinsichtlich des zusätzlichen Aufwandes an zurückgelegten Kilometern und verbrauchter Zeit sinnvoll sind.
- Nach wie vor besteht Forschungsbedarf hinsichtlich der geeigneten Steuerungsstrategien. Heute ist vielmals nicht zuverlässig zu steuern, dass nur genau der Teil der Verkehrsbelastung umgeleitet wird, der sowohl auf der ursprünglichen als auch auf der Alternativstrecke für befriedigend fließenden Verkehr sorgt. Es droht, dass auch die Umfahrung mit der zusätzlichen Verkehrslast in den Stau umkippt.

³ S. dazu auch: Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes von Telematik im Verkehr, in: Internationales Verkehrswesen 12/2003, S. 599ff.

- Die Problematik der kurzfristigen Verkehrsprognosen (im Bereich von einer bis mehreren Stunden) ist ebenfalls weitgehend ungelöst. Gerade hier sind aber solide Daten notwendig, um überhaupt sinnvoll Verkehrsströme steuern zu können.

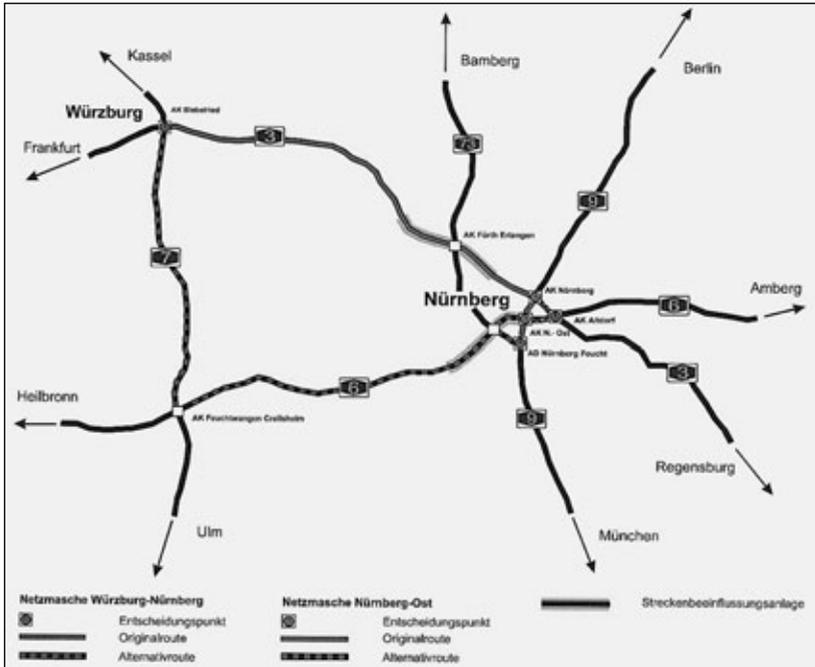


Abb. 9: Netzbeeinflussung zwischen Würzburg und Nürnberg, Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 817, 2001.

Die skizzierten Faktoren sind schon bei herkömmlichen Systemen zur räumlichen Verlagerung des Straßenverkehrs nicht trivial in den Griff zu bekommen und fordern noch viel an Forschungs- und Entwicklungsaufwand. Die Komplexität würde sich potenzieren, wollte man Gebühren als Lenkungsinstrument einsetzen. So kommt als zusätzliche Unwägbarkeit z.B. dazu, ab welcher Preisdifferenz der Autofahrer tatsächlich seine Streckenwahl ändert. In absurder Übertreibung wäre natürlich sogar ein System denkbar, das dynamisch nach Verkehrslage und -prognose permanent die Preisstruktur für alle erdenklichen Routen verändert. Realistisch oder gar wünschenswert erscheint dies aber ganz sicher nicht – allein zu der Datenproblematik wurde ja bereits etwas ausgeführt.

Nicht zuletzt bleibt das Gerechtigkeitsempfinden des normalen Autofahrers bei solchen Gedankenspielen vollkommen auf der Strecke. Auf „normalen Märkten“ ist das freie Spiel von Angebot, Nachfrage und Preis sicherlich hoch sinnvoll und lenkt unter anderem auch das Interesse von zusätzlichen Investoren auf Felder, wo Gewinne zu erzielen sind. Wie aber verfährt der „Monopolist Staat“ mit den von ihm angebotenen Strecken? Wenn auf hoch belasteten Straßen besonders hohe Gebühren fällig werden, macht es ja auf den ersten Blick gerade keinen Sinn, diese oder die Alternativen auszubauen. Vielmehr sprudeln die Einnahmen besonders munter und dem einfachen Bürger bleibt nicht nur die Erfahrung, im Stau zu stehen. Er wird dann für dieses Vergnügen auch noch zur Kasse gebeten.

Zeitliche Verlagerung von Verkehren

Verkehr ist in der Regel eine abgeleitete Nachfrage, d.h. ein Mensch fährt z.B. an einen bestimmten Ort, um zu arbeiten, einzukaufen oder andere Menschen zu besuchen. Dabei ist man selbstverständlich an Zwänge wie Arbeitszeiten, Ladenöffnungszeiten oder Ferientermine gebunden. Ebenso wie es die gute

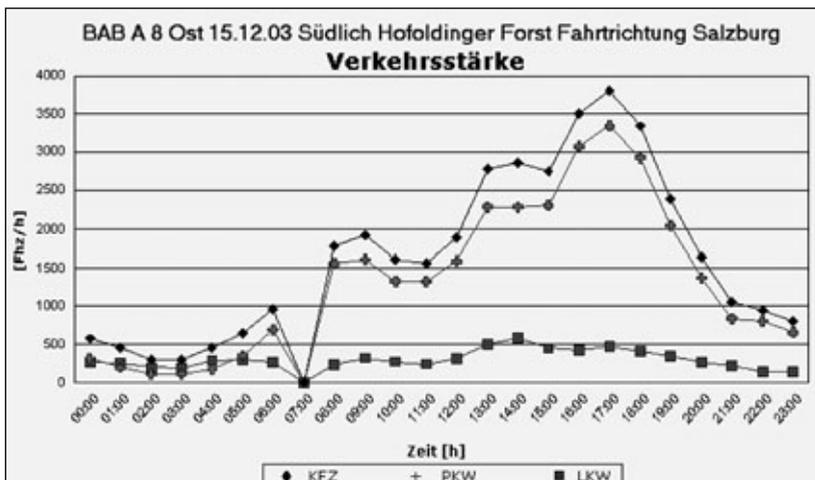


Abb. 10: Verkehrsstärke auf der BAB A 8 an einem Montag (15.12.03)⁴. Quelle: Autobahndirektion Südbayern, 2003.

⁴ Der Einbruch um 7.00 Uhr ist auf einen Unfall zurückzuführen.

Sitte nahe legt, Freunde und Verwandte in der Regel nicht mitten in der Nacht zu besuchen.

Ein Blick auf eine exemplarische Verteilung der Verkehrsstärke über einen normalen Werktag auf einer deutschen Autobahn soll mehreres zeigen:

- Die Verkehrsstärke folgt dem normalen Rhythmus von Leben und Arbeiten, d.h., zwischen 8.00 Uhr und 20.00 Uhr kann man von regem Verkehr sprechen, zwischen 13.00 Uhr und 19.00 Uhr liegen die Belastungsspitzen.
- Die Spielräume für eine deutliche zeitliche Verlagerung des Personenverkehrs erscheinen eng begrenzt, weil schon eine recht breite Verteilung über den Tag (8.00 - 20.00 Uhr) nachzuvollziehen ist und eine Verschiebung von vielen Aktivitäten aus diesem Fenster hinaus kaum möglich erscheint.
- Der Lkw-Verkehr ist wesentlich gleichmäßiger über die Tag- und Nachtstunden verteilt. Freie Strecken bei Nacht werden in hohem Umfang für Fernverkehrsfahrten genutzt. Auch hier erscheint eine deutliche zeitliche Verlagerung kaum zu erwarten und in vielen Fällen evtl. sogar kontraproduktiv (Stichwort Lärmschutz).

Zusammenfassung: Räumliche und zeitliche Verlagerung von Verkehren

Die prinzipiellen Möglichkeiten der räumlichen und zeitlichen Verlagerung von Verkehren erscheinen begrenzt. Die Eignung des Instrumentes „Lenkungsabgaben“ dabei umso mehr. Wenn zu bestimmten Zeiten oder an bestimmten Orten Verkehr in nicht akzeptabler Weise stört, liegt es sehr viel näher, diesen mit Einschränkungen wie Fußgängerzonen oder Sperrungen zu kanalisieren. Damit ist gleichzeitig festgehalten, dass es dabei nur um sehr spezifische Ausnahmen gehen kann – nicht um flächendeckende Regelungen.

Kauf eines Fahrzeuges

Bleibt ein letzter möglicher Eingriff: Das Steuersystem kann – z.B. durch die Kfz-Steuer – die Kaufentscheidung für ein Fahrzeug beeinflussen. In der Tat scheinen bei diesen Kaufentscheidungen die Lenkungseffekte von Steuern viel ausgeprägter als beim Mobilitätsverhalten im engeren Sinne.

Die positiven Erfahrungen rund um die Einführung des geregelten Katalysators belegen, dass in der Situation einer Fahrzeuganschaffung offensichtlich fiskalische Anreize auf der Basis tatsächlich vorhandener Alternativen und einer insgesamt Aufkommensneutralität funktionieren. Innerhalb eines Jahrzehnts ist der Anteil schadstoffarmer Fahrzeuge drastisch gestiegen.

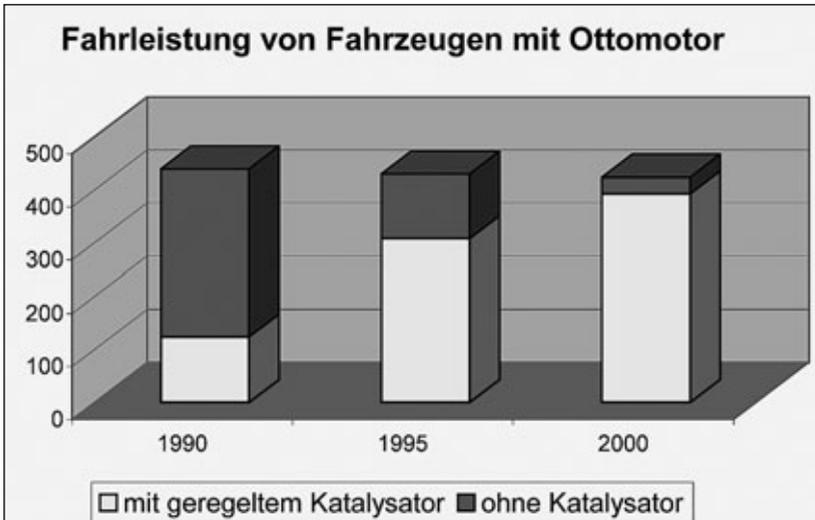


Abb. 11: Entwicklung der Fahrleistungen von Fahrzeugen mit Ottomotoren. Quelle: ADAC, 2003.

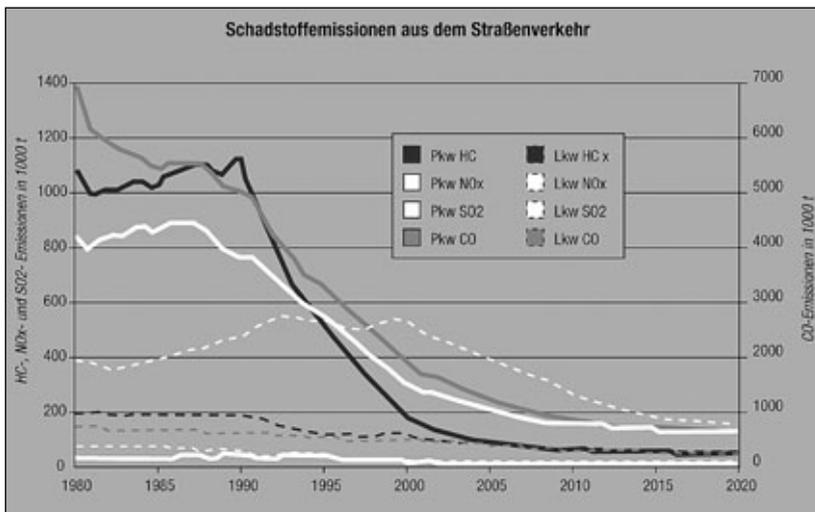


Abb. 12: Schadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr. Quelle: ADAC, Mobilität im Jahr 2020, 2003.

Damit einher ging eine Reduktion der Schadstoffemissionen, die man zu Recht als einmalige Erfolgsgeschichte einer umweltorientierten Verkehrspolitik bezeichnen kann. Ganz offensichtlich ist der Weg über technische Innovation, ordnungsrechtliche Grenzwerte und die gezielte Förderung des Kaufs modernster, umweltfreundlicher Technik vielversprechend.

Die Vergangenheit hat aber auch gezeigt, dass eine am Ziel der Emissions- bzw. Verbrauchsreduzierung orientierte Besteuerung erfolgreich ist, wenn sie konsequent durch ordnungspolitische Maßnahmen – in diesem Fall durch strenge und langfristig kalkulierbare Emissionsnormen – begleitet wird.

Fazit

Auch wenn die Frage der Lenkungswirkung von Steuern und Gebühren derzeit wohl „Konjunktur hat“, so kann der Einsatz dieser Instrumente nur ein Randthema bleiben.

Ganz eindeutig steht ohnehin in aller Regel die Finanzierungswirkung von Abgaben im Vordergrund, d.h. auch wenn neue Steuern und Gebühren mit Lenkungszielen begründet werden, so scheint dies gegenüber der weiteren Steigerung des ohnehin schon exorbitant hohen Finanzierungsbeitrages aus dem Straßenverkehr eher im Hintergrund zu stehen. Offensichtlich ist die – oftmals ökologisch begründete – Lenkungswirkung oft mehr Etikett als Inhalt.

Gerade im Bereich des Mobilitätsverhaltens im engeren Sinne – also insbesondere der Wahl des Verkehrsmittels oder auch von Wegstrecke und Zeitpunkt – erscheint der Einfluss von „lenkenden“ Steuern und Gebühren eng begrenzt. Zudem sind praktische Schwierigkeiten wie auch die Gefahr von unerwünschten und sozial nicht hinnehmbaren Wirkungen durch hohe Kostenbelastungen und -verlagerungen oftmals nicht auflösbar.

Sinnvoll kann dagegen die intelligente Verbindung von Ordnungspolitik und fiskalischen Anreizen bei der Förderung moderner Technik im Rahmen des Fahrzeugkaufs sein. Hier hat sich die emissionsorientierte Kfz-Steuer besonders bewährt.

Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren

– Verkehrsspezifische Abgaben als Instrument zur Schaffung eines leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehrssystems –

Dr. Peter Ruidisch, Ministerialrat,
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

I. Einführung

Das Verkehrswesen besitzt eine Schlüsselfunktion für eine moderne Gesellschaft, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Es sichert berufliche Mobilität, persönliche Bewegungsfreiheit und die Kontakte der Menschen untereinander. Die Wirtschaft benötigt die pünktliche Lieferung von Rohstoffen und Fertigteilen. Die Integration der Märkte in der Europäischen Gemeinschaft und darüber hinaus ist ohne leistungsfähiges Verkehrswesen nicht denkbar. Das deutsche Verkehrswegenetz ist zum Drehkreuz des Verkehrs in Europa geworden.

All dies hat seinen Preis: Staus, Zeitverluste, Verkehrslärm, Luftverschmutzung, verstärkter Energieverbrauch, Kostensteigerungen und Verkehrsunfälle.

Mit Blick auf das weiter zu erwartende ungebrochene Wachstum des Güter- und Personenverkehrs ist die Verkehrspolitik gefordert, eine dauerhafte und umweltgerechte Mobilität zu gewährleisten. Im Rahmen einer integrierenden Verkehrspolitik sind die verschiedenen hierzu denkbaren und möglichen Maßnahmen und Instrumente in ein Gesamtkonzept einzubinden.

II. Vernetztes Verkehrssystem für das 21. Jahrhundert

Der *Bundesverkehrswegeplan 2003* schafft die Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland.

Seine Schwerpunkte sind:

- Stärkung der deutschen Verkehrsinfrastruktur,
- Bau leistungsfähiger Verkehrswege in den neuen Bundesländern,
- Vernetzung der Verkehrsträger,
- Gezielte Engpassbeseitigung im Verkehrssystem durch das Anti-Stau-Programm,

- verstärkter Bau von Ortsumgehungen,
- Förderung moderner Verkehrstechnologien.

Alle diese Schwerpunkte haben das Ziel, den Verkehr in Deutschland in geordneten Bahnen zu halten bzw. ihn so zu lenken, dass die Sicherung der Zukunft der Mobilität gewährleistet wird. Die hierfür -- zum Teil auch in Form von Querfinanzierungen -- eingesetzten Steuergelder und ggf. auch Gebührenaufkommen entfalten insoweit unmittelbar verkehrslenkende Wirkungen.

Ordnungspolitische Maßnahmen müssen zur Zielerreichung hinzukommen, wenn deren Einsatz unabdingbar ist.

All dies kann sinnvoll ergänzt werden durch marktwirtschaftliche Mechanismen, wenn zur Verkehrssteuerung der Einsatz gezielt lenkender Steuern und Gebühren zweckmäßig ist.

III. Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren

Lenkungsabgaben sind gegenüber ordnungsrechtlichen Maßnahmen eine deutlich „mildere“ Form des staatlichen Eingreifens. Sie lassen dem Abgabepflichtigen persönlich bzw. wirtschaftlich die freie Wahl, sich entweder der Lenkungsempfehlung entsprechend zu verhalten oder aber die Abgabe zu entrichten. Sie kommen in Betracht, wenn das Ziel nicht die vollständige Unterbindung des unerwünschten Verhaltens ist, sondern nur eine deutliche Verminderung. Kehrseite der Eröffnung größerer Entscheidungsfreiheit ist allerdings ein gewisses Maß an Lenkungsunschärfe.

IV. Europarechtliche Rahmenbedingungen

Primäres Gemeinschaftsrecht steht dem Einsatz von nationalen Lenkungsabgaben nicht entgegen. *Sekundäres Gemeinschaftsrecht* wirkt sich hingegen in Form von *Richtlinien* in mannigfacher Weise verbindlich auf die Ausgestaltung nationaler Verkehrsabgaben aus:

1. Für den schweren *Güterkraftverkehr* ist maßgeblich die *Richtlinie* des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 *über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge* (RL 99/62/EG), auch „*Eurovignetten-Richtlinie*“ genannt.

a) Für die *Kraftfahrzeugsteuer* setzt die Richtlinie Mindestsätze fest. Sie verzichtet jedoch auf eine Harmonisierung ihrer Bemessungsgrundlagen,

ist also offen für eine mit Lenkungszielen verbundene Ausgestaltung der Kfz-Steuer.

b) Für *Straßenbenutzungsgebühren* regelt die Richtlinie, dass die Mitgliedstaaten die Mautsätze nach *Fahrzeugemissionsklassen* und nach *Tageszeit* differenzieren können, wobei die Bandbreiten dieser Differenzierungsmöglichkeiten — als Reaktion auf die österreichische Brennermaut — exakt vorgegeben sind. In der juristischen Literatur werden jedoch auch darüber hinausgehende Differenzierungen, z.B. nach Tagen oder nach Jahreszeiten, nach den von den Fahrzeugen ausgehenden Lärmbelastungen und nach unterschiedlichen Verkehrswegen, für möglich gehalten.

Die von der Europäischen Kommission in jüngster Zeit vorgeschlagenen Änderungen bzw. Ergänzungen der RL 99/62/EG sehen ausdrücklich vor, dass die Mitgliedstaaten die Mautgebühren entsprechend dem Fahrzeugtyp, seiner Emissionskategorie, dem Grad der vom Fahrzeug verursachten Straßenschäden sowie nach Ort, Zeit und Grad der Stauneigung anpassen können. Außerdem soll eine Differenzierung auch nach der betreffenden Verkehrsachse des Straßennetzes entsprechend der Sensibilität der Region unter ökologischen Gesichtspunkten, der Bevölkerungsdichte und der Unfallgefahr vorgenommen werden können.

Die Kommission hebt dabei erläuternd hervor, dass „ein grundlegender Bestandteil des Gebührensystems die Tatsache (sei), dass der Nutzer die Entscheidungen, die die Höhe der Gebühren beeinflussen, selbst trifft“. Deutlicher kann die Kommission ihre Sympathien für den Einsatz der Straßenbenutzungsgebühr über die Zwecke der Wegekostendeckung hinaus auch zu Lenkungszielen nicht ausdrücken.

2. Die sog. *Energiesteuerrichtlinie* (RL 2003/96/EG), die am 1. Januar 2004 die Mineralölsteuerstrukturrichtlinie ersetzt hat, legt den Mitgliedstaaten keine Obergrenzen bei der Mineralölbesteuerung auf. Dadurch kann sie von Mitgliedsstaaten schon durch die Festsetzung ihrer Höhe zu einem sehr effektiven Lenkungsinstrument gemacht werden. Darüber hinaus gibt die RL den Mitgliedstaaten zusätzlich die Möglichkeit, die Mineralölsteuersätze nach der Qualität der Erzeugnisse zu differenzieren.

V. Verfassungsrecht

Verfassungsrechtlich kann bei *Steuern* die Erzielung von Einnahmen auch nur Nebenzweck sein. Das Bundesverfassungsgericht hat hierzu ausgeführt, dass die Steuer in der modernen Industriegesellschaft zwangsläufig auch zum zentralen Lenkungsinstrument aktiver staatlicher Wirtschafts-

und Gesellschaftspolitik geworden ist und dass der Steuergesetzgeber zur Regelung von Lenkungssteuern zuständig sei, mag die Lenkung Haupt- oder Nebenzweck sein.

Auch für *Gebühren* ist verfassungsrechtlich anerkannt, dass mit ihnen auch Lenkungszwecke verfolgt werden können.

VI. Verkehrsspezifische Abgaben in Deutschland und ihre Eignung zur Verkehrslenkung

Verkehrsspezifische Abgaben sind in Deutschland im Wesentlichen die Kraftfahrzeugsteuer, die Mineralölsteuer und Straßenbenutzungsgebühren.

1. Die Kraftfahrzeugsteuer

Mit der Kraftfahrzeugsteuer wird das Halten von Kraftfahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen besteuert. Die Steuer fließt vollständig den Ländern zu. Sie besitzt einen Fixkostencharakter, weil ihre Höhe nicht von der Fahrleistung abhängig ist. Eine lenkende Wirkung kommt ihr durch die Differenzierung nach Schadstoffemissionen seit Mitte der achtziger Jahre und verstärkt seit 1997 zu. Dadurch wird ein Anreiz zur Herstellung und Anschaffung emissionsarmer Fahrzeuge gegeben. Die Anzahl der emissionsintensiven PKW (Emissionsverhalten schlechter als EURO 1) hat sich seit Einführung der verstärkten emissionsorientierten Kfz- Steuer (1997) um rund 70 % verringert. Ihr Anteil am Gesamtbestand der Pkws ging von rund 30 % auf unter 10 % zurück. Das zeigt sehr deutlich die Wirksamkeit dieser Lenkungsmaßnahmen. Vergleichbares gilt für den Nutzfahrzeugbereich. Eine räumliche oder zeitliche Lenkungswirkung kommt der Kraftfahrzeugsteuer aber definitionsgemäß nicht zu.

2. Die Mineralölsteuer

Das Mineralölaufkommen steht ausschließlich dem Bund zu. Ziel der im Jahre 1999 eingeleiteten fünfstufigen *ökologischen* Steuerreform ist eine Schonung der begrenzten Energieressourcen und damit gleichzeitig eine Minderung der umweltschädlichen CO₂-Emissionen. Zum 1. November 2001 wurde mit Blick auf den großen Erfolg der Spreizung der Steuer nach dem Bleigehalt im Jahre 1985 eine vom Schwefelgehalt abhängige Spreizung des Mineralölsteuersatzes für Benzin und Diesel eingeführt und am 1. Januar 2003 fortgeschrieben.

Die Lenkungswirkung der ökologischen Steuerreform basiert auf dem wesentlichen Einfluss der Mineralölsteuer auf den Kraftstoffpreis (Steueranteil 70 – 80 %) und war beim Energieverbrauch bereits nach kurzer Zeit feststellbar. Der Benzinverbrauch in Deutschland verminderte sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes um 4,5 % im Jahr 2000 gegenüber dem Vorjahr und ging in den Jahren 2001 und 2002 nochmals um drei Prozent bzw. weitere 3,3 % zurück. Während der Dieserverbrauch in früheren Jahren aufgrund des Straßengüterverkehrs kontinuierlich anstieg, stagniert er weitgehend seit dem Jahr 2000. Im Jahr 2002 ging er um 1,2 % zurück. Insgesamt verzeichnete der Kraftstoffverbrauch seit dem Jahre 2000 einen stetigen Rückgang mit -2,8 % im Jahre 2000, -1,0 % im Jahr 2001 und -2,3 % im Jahr 2002. Das bedeutet: die Deutschen fahren weniger Auto und damit vermindern sich auch die CO₂-Emissionen. Dafür steigen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personenverkehr. Die Zahl der Fahrgäste in Bussen und Bahnen hat seit 1999 zugenommen.

3. Straßenbenutzungsabgaben

Straßenbenutzungsabgaben werden eingeteilt in *zeitbezogene* und *streckenbezogene Gebühren (Maut)*. Sind die streckenbezogenen Gebühren zeitlich und räumlich differenziert, so spricht man häufig auch von *Road Pricing*. Die durch Straßengebühren hervorgerufenen Verhaltensänderungen können reichen von einer Fahrtensubstitution (mehr oder weniger Fahrten) und Veränderungen beim Modal-Split (Wahl eines anderen Verkehrsmittels) über eine Ziel-, Zeit- und Wegesubstitution (Fahrt zu anderen Zielen, zu anderen Zeiten, auf anderen Wegen) bis hin zu Standortveränderungen (Wohnort, Arbeitsplätze).

a) Zeitbezogenen Gebühren (Eurovignette)

Die in der Bundesrepublik Deutschland für schwere Lkw seit 1995 im Verbund mit den Benelux-Staaten, Dänemark und später auch Schweden erhobene zeitbezogene Eurovignette ist am 31. August 2003 mit Blick auf den für diesen Zeitpunkt erwarteten Start der Lkw-Maut eingestellt worden. Eine Verkehrslenkung konnte von ihr angesichts der in der Eurovignetten-Richtlinie festgelegten niedrigen Gebührenobergrenzen von vornherein kaum erwartet werden. Auch eine Lenkungswirkung durch die seit 1. April 2001 in Kraft getretene emissionsbezogene Ausgestaltung der Eurovignette kann kaum nachgewiesen werden.

b) Streckenbezogene Gebühr (Maut)

Mit dem Autobahnmautgesetz (ABMG) vom 5. April 2002 wurde die rechtliche Grundlage für die Erhebung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr (Maut) für schwere Lkw gelegt. Mautziele sind: Gerechtere Anlastung der Wegekosten, größerer finanzieller Spielraum für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, verbesserter Auslastungsgrad der Lkw, Beiträge zum Umweltschutz, Verbesserung der Möglichkeit einer Verlagerung von Straßengüterverkehr auf Eisenbahn und Binnenschifffahrt.

Die Bundesregierung hat im Jahre 2001 in einem Gutachten untersuchen lassen, wie stark die Verkehrsverlagerungen von den Bundesautobahnen zur Schiene und zum Binnenschiffsverkehr einerseits und die Verlagerung zu den nachgeordneten Straßen andererseits sein können. Die Gutachter gingen von zwei Planfällen aus: Mauthöhe 13 Cent/km und Mauthöhe 18 Cent/km.

Hinsichtlich einer *Verlagerung in das nachgeordnete Straßennetz* kam man zu folgenden Ergebnissen: Die Ausweichbewegungen werden in beiden Planfällen im einstelligen Prozent-Bereich bleiben. Bei 13 Cent werden Reduktionen in der Fahrleistung des schweren Lkw-Verkehrs auf Bundesautobahnen von circa 1 %, bei 18 Cent/km von ca. 1,7 % entstehen. Auf Bundesstraßen wird diese Verkehrsverlagerung zur Anhebung des Lkw-Verkehrs bei 13 Cent/km um ca. 2,2 % bzw. bei 18 Cent/km um ca. 3,9 % führen. Für den Fall einer Verlagerung auf das nachgeordnete Straßennetz hat der Gesetzgeber Vorsorge getroffen: Das Mautgesetz eröffnet die Möglichkeit, dass das BMVBW durch Rechtsverordnung die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen ausdehnen kann, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist.

Für *intermodale Verkehrsverlagerungen* ist folgendes zu erwarten: Die *Bahnmenge* (t/Jahr) wird im Planfall 1 um 4,4 % und im Planfall 2 um 6,4 % anwachsen. Die *Straßenverkehrsmenge* wird entsprechend um 1,4 % bzw. 2,3 % abnehmen. Die mit dem *Binnenschiff* transportierte Menge wird um rund 0,1 Millionen Tonnen beziehungsweise 0,2 Millionen Tonnen anwachsen.

Das ABMG ist im übrigen so angelegt, dass die Maut nicht nur nach Achszahlen und Emissionsklassen mit den damit zu erwartenden Lenkungswirkungen, sondern auch nach bestimmten Abschnitten von Bundesautobahnen und nach der Benutzungszeit bemessen werden kann. In der im Mai 2003 erlassenen Mauthöhe-Verordnung hat der Ordnungsgeber allerdings vorerst nur von einer Differenzierung nach Achsen und Emissionsklassen Gebrauch gemacht. Das bedeutet nicht, dass die Bundesregierung einer Differenzierung nach Zeit und Ort ablehnend gegen-

überstünde. Sie will vielmehr zum Start des Mautsystems das technische System der Mauterhebung, das – wie die Erfahrung gezeigt hat – ohnehin höchst komplex und innovativ ist, nicht zusätzlich beschweren. Außerdem soll auch der Nutzer zu Beginn der Mauterhebung nicht durch zu viele und unübersichtliche Differenzierungen belastet werden.

c) Innenstadtzufahrtsabgabe (sog. City-Maut)

Innenstadtzufahrtsabgaben werden in verschiedenen Ballungsgebieten der Welt erhoben. So in Singapur, Oslo, Bergen und seit Februar 2003 nun auch in London. Nach vorliegenden Informationen entwickelt sie sich in London zu einem Erfolg: Staus seien um 30 % zurückgegangen. Die Zahl der in die Mautzone einfahrenden Fahrzeuge sei um 16 % zurückgegangen. Die Autofahrzeiten in der Mautzone hätten sich um 14 Prozent beschleunigt. Vor allem der öffentliche Busverkehr profitiere von den verringerten Staus. Eine signifikante Verkehrsverlagerung um die Mautzone herum sei nicht erkennbar geworden. Nach vorläufigen Zahlen könne man von einem Rückgang der Unfälle von 20 Prozent ausgehen.

Ob diese Informationen über die City-Maut in London eine Diskussion zu einer solchen Maut auch in Deutschland auslösen werden, bleibt abzuwarten. In diesem Zusammenhang muss gesehen werden, dass die Verkehrssituation in London mit derjenigen in deutschen Städten kaum vergleichbar ist, da in ihnen ein gut ausgebautes öffentliches Personennahverkehrssystem existiert. Fest steht jedenfalls, dass für die Einführung einer City-Maut eine entsprechende gesetzliche Initiative erforderlich wäre. Die Kommunen werden – auch im Verbund mit den vielfältigen Maßnahmen der Bundesregierung zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs – ggf. sehr sorgfältig zu prüfen haben, ob eine City-Maut einen wirklichen Beitrag zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme darstellen kann.

VII. Zusammenfassung

Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer, Straßenbenutzungsabgaben erfüllen Finanzierungsziele. Im Maße ihrer konkreten Reinvestition zugunsten der eingangs genannten verkehrspolitischen Ziele kommt ihnen zugleich verkehrlenkender Charakter zu. Verkehrsspezifische Abgaben können darüber hinaus durch marktwirtschaftlich geprägte Anreizsysteme zur Verringerung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen beitragen und im Falle von Straßenbenutzungsgebühren bei entsprechender Ausformung außerdem zeit- und ortsbezogene Lenkungswirkungen entfalten.

Um die Verkehrsprobleme insgesamt zukunftsorientiert bewältigen zu können, ist allerdings ein ausgewogenes und effizientes Zusammenspiel einer Vielzahl von Maßnahmen erforderlich. Abgaben werden dabei als Steuerungsinstrument jedoch immer einen festen Platz einnehmen.

Schiffskatastrophen – unvermeidbar? – Notwendigkeit des juristischen Paradigmenwandels –

Axel Werbke, Ministerialrat a.D., Heidelberg

I. Unfallprävention durch Juristen?

Für den Juristen – als solcher spreche ich hier – sind „Schiffskatastrophen“, im unbestimmten Plural und ex ante gesprochen, ein anderes Thema als im ex-post-Singular. Jedenfalls der konkrete einzelne Unfall auf See¹ wird vom Juristen im geschlossenen Rechtssystem als normwidrig und vermeidbar postuliert. In welcher Berufsgruppe finden sich dafür „Vermeidungsexperten“? Schiffingenieure: ja; Reeder und Reedereimanager: ja; Nautik-Fachleute: ja; Verhaltenspsychologen, Funkexperten, Polizeifachkräfte: ja. Aber Unfallvermeidung durch Juristenkunst?

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag holt sich für seine sicherheitsrelevanten Themen Juristen – aber nur „unter anderen“. Rund ein Viertel seiner Themen betrifft die Verbesserung der vorbeugenden Verhaltensregeln im Individualverkehr, zumeist nach Erkenntnissen über technische, psychische oder betriebliche Sicherheitsdefizite, die nur zu ganz geringem Teil rechtsspezifisch sind. Mehr als die Hälfte der Themen des Deutschen Verkehrsgerichtstags betrifft die juristische Aufarbeitung der Fälle, bei denen der Schaden bereits eingetreten ist: Sanktionen und Haftung². Für die schwereren Seeunfälle ist in Bezug auf die Vermeidbarkeitsfrage, also die unmittelbare *Schadensvorbeugung*, die juristische Bilanz ziemlich ernüchternd. Zum Beispiel hat Staatsanwalt Brandt auf dem 38. Verkehrsgerichtstag 2000 exemplarisch die beträchtlichen strukturellen Schwächen des geltenden nationalen Rechts in Bezug auf Umweltverschmutzungen durch Seeschiffe aufgezeigt³.

1 Vor den deutschen Küsten von rund 1000 km gerader Länge gab es 2000 jährlich rund 400.000 Schiffsbewegungen (davon über die Hälfte zu deutschen Häfen); mittlere Schiffsgröße: 11000 DWT; maximale Schiffsgröße ca. 340.000 DWT. Je 100 000 Schiffsbewegungen ereigneten sich hierbei durchschnittlich 3-4 Unfälle, die jedoch in diesem Fahrtbereich bisher (Jan. 2004) nie das Ausmaß einer Katastrophe angenommen haben. Quelle: Michael Wempe, „Vorsorge gegen Schiffsunfälle im Küstenvorfeld“, 39. VGT 2001, 298 ff.

2 Vgl. z. B. zum Thema „Haftung und Entschädigung beim Seetransport von gefährlichen Gütern“: 36. VGT 1998, 281 ff.

3 Ewald Brandt, „Seeschifffahrt und Umweltschutz, Deutsches Strafrecht: Ein untaugliches Präventionsmittel bei Umweltverstößen in der Seeschifffahrt?“, 38. VGT 2000, 264 ff., 273.

Was der Jurist als solcher an „Sicherheit“ anzubieten vermag, ist in erster Linie ein höchst wichtiger Schutz gegen Verletzungen oder Bedrohungen der geltenden Ausformungen des Rechtsstaats einschließlich der Rechtsgüter und insbesondere der grundrechtlichen Freiheiten – natürlich gerade auch im gesamten öffentlichen Bereich des Verkehrs. Dies kann unter dem Thema der Vermeidung von Schiffskatastrophen in ein kompliziertes Dilemma führen. Denn die Eigengesetzlichkeiten der herkömmlichen juristischen Systemtypik laufen im Ergebnis keineswegs immer auf die Reduzierung von Unfällen hinaus – unter Umständen eher auf das Gegenteil. Diesem Aspekt will ich mich hier zuwenden. Ich beschränke mich aus Zeitgründen auf vier Problempunkte, ohne das Thema damit zu erschöpfen:

- das Tatbestandsproblem,
- speziell das Kausalitätsproblem,
- das Jurisdiktionsproblem sowie
- das Rechtskreisproblem.

Bei diesen Punkten sehe ich die Gemeinsamkeit, dass unser Rechtssystem künftig (jedenfalls in dem spezifischen Bereich der Seeschifffahrt) der Notwendigkeit, Katastrophen vermeidbar zu machen, nur noch gerecht werden kann, wenn sich dort grundsätzliche Einstellungen ändern. Schon ein flüchtiger Seitenblick auf die aktuelle rechtswissenschaftliche Methodenkritik im Bereich des Zivilrechts lässt erkennen, dass der „synoptische“ Richtigkeits- und Universalitätsanspruch der tradierten nationalen Gesetze und der darauf basierten richterlichen Urteile immer weniger als zentrale Instanz zur Bewältigung der vom beschleunigten technisch-wirtschaftlichen Wandel geprägten Ordnungsprobleme für ausreichend gehalten wird⁴. Meine These zielt auf bestimmte öffentlich-rechtliche Überlegungen im Bereich dessen, was man juristische „Denkschulen“ oder Paradigmen nennt. Einige juristische Paradigmen, die der tradierten Dogmatik zu Grunde liegen, müssen eine Wandlung erfahren, damit sie im Allgemeininteresse für die Generierung präventiver Sicherheit, um die es hier geht, tauglicher werden. Dabei geht meine Blickrichtung „von Konfrontation zur Kooperation“.

4 Vgl. z. B. Karl-Heinz Ladeur, Die rechtswissenschaftliche Methodendiskussion und die Bewältigung des gesellschaftlichen Wandels, in: Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 64 (2000), S. 60 ff., 81, 101 m. weit. Nachw.

II. Das Tatbestandsproblem

1. Unter dem hohen Rang der Rechtssicherheit ist der Gesetzgeber gehalten, im Sinne des Art. 20 GG seine Vorstellungen von einer geordneten oder zu ordnenden Welt nach dem Bestimmtheitsgebot durch aufgeschriebene, demokratisch legitimierte Normtatbestände zu konkretisieren. So haben wir in unserem Rechtsstaatsverständnis einen normativen Herkules, auf dessen Schultern der gesamte Kosmos staatlicher unfallpräventiver Eingriffsmacht ruht: der im Gesetzesrahmen rechtsförmlich durchnormierte sogenannte „Rechtstatbestand“. Der Rechtsunterworfenen verlangt diese Tatbestandlichkeit zumindest als Kontrollmaßstab, um sich gegen außer-tatbestandliche Staatseingriffe oder –anforderungen wehren zu können. Trifft der Staat – vor allem außerhalb des Investitionssektors – Vorkehrungen gegen mögliche künftige Schadensereignisse, so treten dabei die Anforderungen primär im Gewande von Eingriffen auf, gegen die der Betroffene zum Nachteil des Präventiveffekts sogleich Gerichtsschutz mobilisieren kann.

Es gibt heute vielleicht keinen anderen größeren Industriestaat, wo im gleichen Maße wie in Deutschland gerade die heimische, auf staatliche „Eingriffe“ gepolte Rechtstypik dazu beiträgt, dass öffentliche Gefahrenvermeidung primär als Agenda von „denen da oben“, den „hoheitlichen Vorschriftenschreibern“, gesehen wird, ohne dass das „Wir-Gefühl“ einer die Bürger und Unternehmen einbeziehenden Solidarität der Gefahrenvermeidung ins Spiel kommt. Wo sich, wie im internationalen Seeverkehr, die maßgeblichen Gefährdungsmomente zum allergrößten Teil in hochkomplexen Funktionszusammenhängen fernab der heimischen Ordnungsgelände aktualisieren, kann eine auf konkrete „Vorschriften von oben“ zentrierte – im Kant-Gedenkjahr 2004 möchte man fast sagen: „unmündige“⁵ – Perspektive für eine wirksame Katastrophenvermeidung nach den heutigen Sicherheitsmaßstäben nicht ausreichen. Das gilt umso mehr in einer Welt beschleunigten Wandels, wo die hoheitlichen Ordnungsregeln immer weniger auf typisierte charakteristische Merkmale gewohnter Ereignisse und Handlungen abgestützt werden können⁶.

5 Immanuel Kant, Was ist Aufklärung ? (1784) in: Aufsätze zur Geschichte und Philosophie, hrsg. v. Jürgen Zehbe, 2. Aufl. Göttingen 1975.

6 Vgl. Stefan Grundmann, Methodenpluralismus als Aufgabe. Zur Legalität von ökonomischen und rechtsethischen Argumenten in Auslegung und Rechtsanwendung, in: Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 61 (1997), S. 423 ff.; Ladeur a.a.O. (oben Anm. 4), S. 94 f.

2. Ist ein spektakulärer Unfall geschehen, erscheinen in der öffentlichen Diskussion sogleich Listen längst gehorteter Forderungen nach neuen Rechtsvorschriften. Oft ist dann das Recht nur für gesellschaftshygienische Frondienste da: Abarbeitung von psychischen Kollektivbelastungen und Alibi-Sanierungen, aber auch von politischen und medialen Profilierungsbedürfnissen bis hin zu hegemonialen Kompetenz-Begehrlichkeiten. Dies alles dramatisiert sich in großem Stil, wenn sich der Unfall auf See ereignet hat und im Visier der Massenmedien – wie zunehmend zu beobachten – unter Kategorien der Unterhaltungsindustrie und ihrer Marktanteile wahrgenommen wird. Die Öffentlichkeit kokettiert mit ihrem Informationsanspruch, will aber über solche Hintergründe selten etwas wissen. So konnte beispielsweise in der jüngsten Vergangenheit die extreme Verkürzung der Einführungsfristen für die Doppelhülle bei Mineralöltankern⁷ geradezu „ins Blaue hinein“ zu einer – wenn auch kostspieligen – europäischen Wunderdroge avancieren, die (nur) vermeintlich alle Sorgen um die maritime Sicherheit der Mineralöltransporte bannt⁸. Dieselben Politiker in Brüssel, Paris und Madrid, die dafür den Ausschlag gaben, gehören zugleich zu den Protagonisten einer auf die Kernkraft zugeschnittenen europäischen Energieoption, für die das von Schiffssachverständigen prognostizierte „Zeitbomben-Potenzial“ der Doppelhüllen einen sehr viel geringeren Stellenwert zu haben scheint als beispielsweise für die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in London, die beharrlich an der zeitaufwendigen Minderung der Sicherheitsprobleme dieser Technik arbeitet.

Unablässig neue Regelungen führen leicht zu Überforderungen Einzelner, aber auch der Finanzkraft vieler Unternehmen, die eigentlich in die Sicherheit investieren sollten – Sparzwänge sparen selten die Sicherheit aus. Situationsbezogene enge Normvorgaben an die Schiffsführung können schon allein quantitativ leicht die objektive menschliche Verarbeitungskapazität überschreiten. Die Dynamik des normenproduzierenden

7 Vgl. Verordnung (EG) 1726/2003 des Eur. Parlaments und des Rates v. 22. Juli 2003 zur Änderung der Verordnung (EG) 417/2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Tankschiffe, ABl. EG L 249/1 (in Kraft seit 21.10.2003); Änderung der Regel 13G und Einfügung einer neuen Regel 13H in Annex I des MARPOL-Übereinkommens (jeweilige Fundstellen in Abschnitt A.II. der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz – s. unten Anm. 9 und 10) durch Beschluss des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt v. 4. 12. 2003 (in Kraft ab April 2005).

8 Wohl keine der spektakulären Tankerkatastrophen der Vergangenheit – „Amoco Cadiz“, „Exxon Valdez“, „Braer“, „Erika“, „Prestige“ – wäre durch eine Doppelhülle verhindert worden; vgl. etwa Hartmut Hormann, Beitrag beim internationalen Hearing vor dem Umwelt-Ausschuss des Landtages von Mecklenburg-Vorpommern am 25. April 2001 in Schwerin, in: Land Parlament Mecklenburg-Vorpommern, Maritime Safety in the Baltic Area, Schwerin 2001, S. 364 f.

Rechtsstaats wird so zur unmittelbaren Gefahr für die präventive Sicherheit. Die Juristen sollten hier gegenüber der Tagespolitik anmahnen, dass ein Weniger an sicherheitspolitischer Rechtsmaterie aus rechts-immanenten Gründen oft ein Mehr an effektiver Sicherheit darstellt.

3. Sodann denke ich an das 0-Fehler-Syndrom, dem wir Juristen uns im Dienste der Normen- und Sanktionenwelt so geschult verschreiben. Es bringt gerade das Gegenteil von präventiver Sicherheit, sobald in dem für die Seeschifffahrt typischen komplexen Mensch-Maschine-Umwelt-System zu wenig auf Fehlertoleranzen und Mehrfach Sicherungen geachtet wird. Der juristische Ex-post-Berurteiler ignoriert hier allzu leicht, dass im Rund-um-die-Uhr-Schiffsbetrieb kein Mensch ständigen Perfektionsstress aushält, ohne zu verkrampfen und aus dieser Fehlhaltung heraus zwangsläufig Missgeschick zu produzieren. Dabei wird der juristische Reflex, das vielzitierte „menschliche Verhalten“ als Abfolge tatbestandsbezogener individueller Willensentscheidungen zu be- und zu verurteilen, den funktionalen Erfordernissen wirksamer Unfallprävention im modernen Seeverkehr immer weniger gerecht.

Fazit: Das herkömmliche rechtsstaatliche und in der Auswirkung konfrontationsträchtige Paradigma, wonach es die hoheitliche eingriffsstaatliche Rechtsnormenproduktion ist, die die Qualität der Unfallprävention verbürgt, reicht zur Vermeidung von Schiffskatastrophen nicht aus.

4. Unter diesen Umständen wird es immer mehr auf das juristische Paradigma der sicherheitsorientierten Kooperation ankommen. Sicherheitsproduktion gegen Katastrophen gerade draußen auf See muss maßgeblich als Qualitätsmerkmal eines staatlich angeleiteten Selbstnormierungssystems der privaten und öffentlichen Verantwortungsträger verstanden, genutzt und gesteuert werden. Hiermit muss einhergehen, dass die traditionelle Fixierung auf das „menschliche Versagen vor der Norm“ relativiert wird durch eine angemessene Integration psychischer und physischer Leistungsgrenzen des *human factor* in das Sicherheitssystem. Ein solcher Paradigmenwandel hin zur Stärkung der regulierten/kontrollierten Selbstregulierung mit abgesicherter Fehlertoleranz ist in der Seeschifffahrt eingeleitet und muss fortgesetzt werden.

– 1998 wurde mit der früheren umfassenden Schiffssicherheitsverordnung zugleich der Grundsatz beseitigt, wonach deren Normen allein durch die insoweit als staatliche Verwaltungsbehörde verfasste See-Berufsgenossenschaft durchgeführt werden⁹. Das neue Schiffssicherheitsgesetz¹⁰

⁹ Art. 4 Nr. 10 des ersten Seeschifffahrtsanpassungsgesetzes v. 9.9.1998, BGBl. I S. 2860.
¹⁰ Art. 1 des ersten Seeschifffahrtsanpassungsgesetzes (Anm. 9).

verweist nunmehr auf die Verantwortlichkeit derjenigen Durchführungsadressaten, die die Seesicherheit des Schiffsbetriebs vor allen anderen gewährleisten können und müssen, nämlich der Betreiber und Eigentümer der Schiffe¹¹, mit den wichtigen Klassifikationsgesellschaften an ihrer Seite, sowie auf See – gestützt auf die Betriebsorganisation – der Schiffsführer¹²⁻¹³.

- Die genannte staatliche Anleitung wird in erster Linie geleistet durch den aus *Kapitel IX des weltweiten SOLAS-Übereinkommens der IMO* umgesetzten Rechtsrahmen für das betriebliche Schiffssicherheitsmanagementsystem ISM¹⁴. Er war bekanntlich Thema der Verkehrsgerichtstage 1997¹⁵ und 1999¹⁶. Der seit 2002 für fast alle Handelsschiffe verbindliche ISM-Code¹⁷ ist freilich vielen Juristen ein Graus, weil er nicht mehr für jede kritische Situation an Bord einen quasi auswendig zu lernenden normativen Rechtstatbestand vorhält, sondern die Sicherheit als Ergebnis weitgehend der praktisch-betrieblichen Ablaufgestaltung durch die privat bestellten Verantwortungsträger an Bord und an Land anvertraut. Dies entspricht übrigens einem bewährten Grundsatz des Polizeirechts: Gefahr muss möglichst nahe an der Quelle gebannt werden.

5. In der Praxis gibt es hier allerdings noch vieles zu verbessern:

- Praxis- und lebensnahes partnerschaftliches Zusammenwirken von Verwaltung und Schifffahrt ist für die neue Sicherheitskultur unerlässlich. Beide Seiten können hier mehr tun, um den Standard der Sicherheitsgewährleistung kontinuierlich zu erhöhen. Von besonderer Dringlichkeit erscheint eine verbesserte betriebliche Sicherheitskultur bei der Reise-

11 §§ 6, 7, 8 Abs. 2 und 9 Schiffssicherheitsgesetz (Anm. 9 und 10).

12 §§ 8 Abs. 1 und 9 Schiffssicherheitsgesetz (Anm. 9 und 10).

13 Ob bzw. inwieweit mit diesem Gesetz rechtliche Kooperationsverhältnisse herbeigeführt werden, wie sie das Bundesverfassungsgericht z.B. in seinen Entscheidungen vom 7.5.1998, BVerfGE 98,83 und 98,106 in Bezug auf bestimmte Umweltschutzvorschriften angenommen hat (vgl. Udo Di Fabio, Das Kooperationsprinzip – ein allgemeiner Rechtsgrundsatz des Umweltrechts, in: NZV 1999, 1153 ff.), kann im vorliegenden Zusammenhang offen bleiben.

14 International Safety Management System – s. Kapitel IX der Anlage zum Internationalen Schiffssicherheitsübereinkommen (SOLAS; jeweils neueste Fundstellen in Abschnitt A.I. der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz): Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs.

15 „Der Kapitän und seine Verantwortung für Schiff, Besatzung und Ladung“, 35. VGT 1997, 333 ff.

16 „Die Verantwortung des Reeders für die Sicherheit auf Autofähren, Tankern und Massengut-schiffen: Der International Safety Management (ISM)-Code“, 37. VGT 1999, 317 ff.

17 Entschließung A.741(18) der IMO-Vollversammlung; jeweils neueste Fundstelle in Abschnitt A I.9 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz (Anm. 9 und 10).

plangestaltung, der Ladungssicherung und der Personalanleitung inklusive Erfolgskontrolle.

- Die Reisepläne müssen so flexibel gestaltet werden, dass betriebsseitig jederzeit durch Abweichungen auf neu eintretende Gefahrensituationen reagiert werden kann. Die sichere Schiffsführung des Kapitäns darf nicht durch ein Übermaß administrativer Aufgaben behindert werden¹⁸. Hier sind besonders auch die Juristen gefordert, Hilfe bei der kooperativen Abstimmung des dem Kapitän vom Handelsgesetzbuch abverlangten Leistungsprofils mit den Schiffssicherheitsfunktionen der Schiffsführung zu leisten.
- Dasselbe gilt für die Ladungssicherung auf den Containerschiffen, die mit den drastisch angewachsenen Ladekapazitäten angesichts der zunehmenden Containerverluste in schwerem Wetter immer dringlicher wird. Hier genügt es heute nicht mehr, auf die Verantwortlichkeit des Kapitäns nach § 514 Abs. 2 *HGB* für die „gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird“, zu verweisen. Denn in vielen Fällen ist dem Kapitän die Überprüfung des ordnungsgemäßen Laschens der Container im heute üblichen Ladegeschehen gar nicht mehr möglich. Weder die Reedereien und ihre Kapitäne noch die Umschlagbetriebe noch die zuständigen Behörden vermögen hier als Solisten einen den Schiffssicherheitserfordernissen, bei Reedereien speziell dem ISM-Code, entsprechenden Zustand herbeizuführen. Vielmehr müssen sich die Vertreter der Beteiligten zusammensetzen und kooperativ für die „gehörige Stauung nach Seemannsbrauch“ in einzelnen Fallgruppen die unerlässlichen arbeitsteiligen Sicherheitskonturen erarbeiten.
- In Bezug auf die spezifischen Risiken der Ladungssicherung und des Wachwechsels oder die laufend sich erneuernden Techniken und Verfahren an Bord müssen die meisten Schifffahrtsbetriebe in Erfüllung der Verpflichtung zur Selbstkontrolle nach § 2 *Schiffssicherheitsverordnung*¹⁹ ihr Personal kritischer und beharrlicher fortbilden und in jeweils neue Anforderungen einweisen. Auch hierbei handelt es sich um ein Geschehen, das in mancher Hinsicht nur bei einem Zusammenwirken von Schifffahrtsgewerbe und Verwaltung optimiert werden kann.
- Unter dem Aspekt der Unfallprävention geradezu „unmöglich“ ist § 607 Abs. 2 *HGB*, wonach der Verfrachter/Reeder gegenüber dem Befrachter

¹⁸ Vgl. hierzu bereits Empfehlung 2 des 35. Dt. Verkehrsgerichtstages 1997 zum Thema: „Der Kapitän und seine Verantwortung für Schiff, Besatzung und Ladung“, 35. VGT 1997, 14.
¹⁹ Vom 18. Sept. 1998, BGBl. I S. 3013, 3023.

mit Haftungsfreistellung belohnt wird, wenn es ihm nach einem Seeunfall gelingt, alle Verschuldensmomente beim nautischen Verhalten seines eigenen Personals (Schiffsführers) festzumachen. Zwei Protagonisten, die als Arbeitgeber und Arbeitnehmer dringend in allen Belangen der Schiffssicherheit zusammenwirken müssten – die Reederei an Land und die Schiffsführung an Bord – werden durch die anachronistisch gewordene Gesetzesvorschrift bei Seeunfällen in ein ungleiches konfrontatives Konkurrieren um die besten Beweismittel hineinmanipuliert. Mit der wachsenden Bedeutung der Hamburg-Regeln ist Gelegenheit geboten, diese „soziale Inkompetenz“ des geltenden Rechts endlich zu beseitigen²⁰.

- Im gesamten ISM-System muss generell eine routineartige „Abhak-Kultur“ vermieden werden, bei der zum Beispiel das wichtige Kontrollinstrument der Checklisten zu Papierritualen verkommt, statt die ständige Wachsamkeit zu schärfen.
- Die Maßstäbe für die Ausstellung von ISM-Zertifikaten bzw. deren Entziehung müssen weltweit strenger gehandhabt werden, was letztlich nur über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) gelingen kann.
- Noch weitgehend ungenutzt ist das in § 3 der *Schiffssicherheitsverordnung* eingebettete Potenzial der präventiven Sicherheitspartnerschaft zwischen Sicherheitsbehörden und Unternehmen einschließlich der Hersteller in der maritimen Industrie. Hierbei sollte auch an Richtungsvorgaben im Sinne von Verhaltens-Codes oder „Best Practice“-Modellen gedacht werden.

III. Speziell: das Kausalitätsproblem

1. Bei der Kausalität im Gefahrenbereich geht es juristisch um die Verknüpfung eines Sachverhalts – sei es eine Handlung, ein Ereignis oder eine Beschaffenheit – mit schadensträchtigen Wirkungen. Der vom deutschen polizeirechtlichen Gefahrbegriff her operierende Jurist interessiert sich beim Thema der präventiven Schiffssicherheit nur für Kausalitäten im Sinne der Polizeigesetze, also für Abläufe von mindestens hinreichender Wahrscheinlichkeit. Sie allein sind Gegenstand der Gefahrabwehr. Maßstab für

²⁰ Vgl. Axel Werbke, Nautisches Verhalten der Schiffsbesatzung und Sicherheitspartnerschaft, in: Seehandelsrecht und Seerecht - Festschrift für Rolf Herber zum 70. Geburtstag, hrsg. v. R. Lagoni und M. Paschke, Hamburg 1999, S. 319 ff.

diese Wahrscheinlichkeit ist die Lebenserfahrung. Für den von einer Katastrophe betroffenen Bürger ist es aber zumeist höchst sekundär, ob sich die objektiv schadenauslösende Kausalkette an die subjektiven Lebenserfahrungen gehalten hat. Zu unserem Thema der Schiffskatastrophen, also nicht beliebiger kleinerer Seeunfälle, kann beim heutigen Stand der Unfallvermeidung von der Regel ausgegangen werden, dass ein einzelner Fehler mit hinreichend wahrscheinlich verlaufendem Geschehensablauf so gut wie nie mehr ausreicht, um katastrophale Wirkungen herbeizuführen. Insofern verlagert sich hier der Schwerpunkt des Themas Sicherheitsprävention von deren Bezug auf gesetzlich definiertes Unrecht und autoritative Intervention in Richtung auf Kausalabläufe, die nicht als hinreichend wahrscheinlich bekannt sind, gleichwohl aber als Schadensmöglichkeiten und -Risiken bedrohlich erscheinen.

2. Die Risikovorsorge ist im Bereich Seesicherheit als Staatsaufgabe bisher nicht dogmatisch aufbereitet, wie dies etwa beim umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip unter dem Vorzeichen des Rechtsgüterschutzes geschehen ist²¹. Allenfalls als generelles politisches Erfordernis im Sinne einer „Daseinsvorsorge“ der öffentlichen Verwaltung ist hier die Risikovorsorge ein gewohntes Thema. Der 39. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich speziell mit der „Vorsorge gegen Schiffsunfälle im Küstenvorfeld“ vor allem unter dem Aspekt der Gefahrenabwehr durch staatliche Infrastruktur (Nothäfen, behördliches Unfallmanagement, Risikoabschätzung hierfür) befasst²². Freilich beleuchtete insbesondere der Beitrag von Prof. Lagoni („Gemeinschaftliches Schiffsmeldesystem und Hafenzugang im Notfall“), dass bereits im Vorfeld der Abwehr eigentlicher maritimer Gefahren auch den Verkehrsteilnehmern einzelne Verpflichtungen wie die Schiffsmeldung oder die Vorhaltung von Aufzeichnungsgeräten (Black Boxes) und Transpondern im Rahmen der Risikovorsorge auferlegt sind.

Die produzierende Wirtschaft ist darauf eingestellt, Schadenspotenziale auch auf niedrigsten Eventualitätsstufen ins Auge zu fassen. Beispielsweise erforscht die Daimler-Benz-Stiftung zurzeit in der Nähe von Heidelberg die Dynamik der Gruppen-Interaktion an Hochrisikoarbeitsplätzen, unter anderem im Flugbetrieb²³. Zweifellos weisen die Interaktionen beim

21 Vgl. Ulrich K. Preuß, Risikovorsorge als Staatsaufgabe, in: Dieter Grimm (Hrsg.), Staatsaufgaben, Baden-Baden 1994 S. 523 ff; Udo Di Fabio, Voraussetzungen und Grenzen des umweltrechtlichen Vorsorgeprinzips, in: Festschrift für Wolfgang Ritter zum 70. Geburtstag, Köln 1997 S. 807 ff.

22 39. VGT 2001, 273 ff.

23 Siehe Jahresbericht 1999/2000 der Gottlieb Daimler und Karl Benz-Stiftung, Heidelberg 2001, S. 114 ff.

Betrieb von Tankern, von Trockenfrachtern mit gefährlicher Ladung oder von Großfähren ähnliche Aspekte wie im Flugbetrieb auf. Die Schiffsbewegungen auf den Weltmeeren vollziehen sich in Systemzusammenhängen, die eine spezifische Fülle von Komponenten aufweisen: Schiffskörper und Maschinen mit Schiffsbesichtigern und Werften, zugehörige Reedereien, Bordpersonal, Bemannungsagenturen, in Küstennähe Radarberatung, gegebenenfalls Schifffahrtspolizei, Hafenmeister und Seelotsen, Versicherungsagenten und vielerlei Komponenten der gebauten Seesicherheits-Infrastruktur. Diese extrem hohe Komplexität von technischen, natürlichen und sozialen Systemen bildet geradezu einen klassischen Prototyp für risikobesetzte Beziehungsgeflechte. Ihr Problempotenzial besteht vor allem im Auftreten plötzlicher nicht-linear verlaufender Ereignisse. Zwei Beispiele: ein Brand an Bord mit katastrophenauslösender Panik oder das Entstehen von Rollbewegungen bei schwerer See, ohne dass für den Schiffstyp ausreichendes Erfahrungsmaterial aus Modellversuchen vorliegt. Nicht das juristische Paradigma der Gefahrenabwehr, sondern Konzepte frühzeitiger, lernfähiger Risikovorsorge sind hier gefragt.

3. Der Paradigmawandel im Bereich Seeschifffahrt ist auch insofern eingeleitet und muss fortgeführt werden:

- Der Bundesverwaltung zugehörige oder von ihr eingesetzte Instanzen haben in letzter Zeit ad hoc wichtige maritime Interaktionsbereiche untersucht, so etwa die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin²⁴ oder die Unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“²⁵.
- Die Verbesserung der wechselseitigen Information über das Verkehrsgeschehen mit individuellen Verpflichtungen z. B. zur Schiffsmeldung oder zur entsprechenden Ausrüstung erweist sich zunehmend als sicherheitsrelevant.
- Für das Erfahrungswissen über diskontinuierliche Abläufe im Bereich des maritimen Katastrophen- bzw. Unfallmanagements sei an die *Bund-Länder-Vereinbarungen über das Havariekommando* erinnert - im vorigen Jahr Thema des Verkehrsgerichtstages²⁶. Einschlägig sind

24 Z.B.: J. Hahne, G. Baaske, R. Rothe, R. Schulte-Strathaus, O. Quas, Assessment of deficiencies in the organisation of work in shipping, Dortmund/Berlin 2000.

25 Der Abschlussbericht der vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen anlässlich der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ 1998 vor der nordfriesischen Küste einberufenen Kommission vom 16.2.2000 enthielt 30 Empfehlungen zur Sicherheit vor den deutschen Küsten.

26 „Das Havariekommando – Probleme gelöst?“, Gert-Jürgen Scholz, Havariekommando: gemeinsame Bund-Küstenländer-Einrichtung zur maritimen Notfallvorsorge, 41. VGT 2003, 353 ff.; ferner Empfehlung 2 des 39. Dt. Verkehrsgerichtstags 2001, S. 14. Die Vereinbarungen sind veröffentlicht im Verkehrsblatt 2003, S. 31.

hier auch zahlreiche Neuerungen über das Sicherheitstraining für Notfälle²⁷.

- Der wichtigste Schritt zur Erweiterung der Systemtypik des Schifffahrtsrechts auf die Risikovorsorge hin ist das *Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG)*²⁸ von 2002. Hinter jeder unmittelbaren, sozusagen an Bord photographierbaren Ursache eines Seeunfalls können sich juristisch unerschlossene mittelbare Ursachen verbergen, auf deren Aufdeckung es für die Prävention entscheidend ankommen kann. Ein Kapitän hat sich „fehlerhaft“ verhalten – was steckt dahinter? Übermüdung? Fehlerhafte Schiffsbesetzung? Fehlerhafte Reiseplanung? Veraltete Seekarte? Ungenügende Unterrichtung bzw. Ausbildung? Missverständliche Kommunikation? Mängel der Schiffsbrücke? Unklare Fahrinnenkennzeichnung? Gesundheitsprobleme an Bord? Das SUG hat praktisch die gesamte Eigengesetzlichkeit der wichtigen schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnisse im Seeverkehr von individuellen Fehleranlastungen losgelöst, im Grundsatz zu einer nach modernen Sicherheitsmaßstäben aufklärungsrelevanten Materie wissenschaftlicher Staatsverwaltung gemacht, die Verfassungskonformität der Unabhängigkeit der Untersuchung hergestellt und das Lernen der Verantwortungsträger mit dem Ziel der Unfallprävention in den Mittelpunkt neuer Rechtspflichten gestellt²⁹.
- Beim Deutschen Verkehrsgerichtstag 2001 hat die Präsidentin des Bundesverfassungsgerichts, Frau Prof. Limbach, in ihrem Plenarvortrag die verfassungsrechtliche Frage aufgegriffen, inwieweit es eine konkrete Schutzpflicht des Staates für das Leben der Bürger, die ja grundsätzlich aus Artikel 1 GG hergeleitet wird, auch im Bereich des Verkehrs gebe. Frau Limbach hat damals auf die ständige Praxis des Bundesverfassungsgerichts verwiesen, wonach es nicht Sache der rechtsprechenden Gewalt sei, konkrete Präventionsmaßnahmen wie beispielsweise ein allgemeines Tempolimit oder einen festen Alkoholgrenzwert vorzuschreiben, da die hierfür notwendigen Abwägungen nur vom Gesetzgeber getroffen werden könnten³⁰. Damit ist das Thema freilich nicht erledigt.

27 Vgl. etwa die Ausführungen von Gerhard Brüggemann über die – der Vorplanung bisher nur bedingt zugängliche – Risikovorsorge zur „Verletztenversorgung auf See“, in: VGT 2003, 325 ff.

28 Vom 16. Juni 2002, BGBl. I S. 1815.

29 Zu Einzelheiten s. Axel Werbke, *Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz mit Einführung und begleitenden Rechtsvorschriften*, Hamburg 2002 S. 9 ff.; Peter Ehlers, *Das neue Seeunfalluntersuchungsrecht*, in: NordÖR 2002 S. 391 ff.

30 Jutta Limbach, *Verkehrsrecht in guter Verfassung?*, in: VGT 2001, 29 ff.

Liest man die einschlägigen Urteile des Verfassungsgerichts vor allem zu den Kernkraftanlagen³¹ und den Schwangerschaftsabbrüchen³², so findet man dort in reichlichem Maße Feststellungen über konkrete Problemerkundungs- und Lernpflichten der Regierung und des Gesetzgebers. Sie münden in Sachbereichen, bei denen es um die Prävention gegenüber Katastrophen geht, wie sie zum Beispiel gerade auch in der Fahrgastschiffahrt möglich sind, in Staatsverpflichtungen zu konkreten Schutzkonzepten mit der Hauptkomponente der Auswertung vorgängiger Erfahrungen durch unabhängige kompetente Wissensträger. Die höchstrangige Rechtsprechung qualifiziert insoweit indirekt auch das neue Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz samt den darin enthaltenen, auf die Unfallprävention abzielenden Erfahrungsauswertungs- und Lernpflichten als verfassungsrechtliche Notwendigkeit.

4. Ob Schiffskatastrophen unvermeidbar sind, hängt hier in starkem Maße davon ab, wie die lernorientierte Unfalluntersuchung weiter ausgebaut und ausgewertet wird.

- Im Juni 2001 hat der Schiffssicherheitsausschuss der IMO (MSC) die Staaten aufgefordert, für Schiffe ihrer Flagge die Berichterstattung über Beinahe-Unfälle zu fördern („encourage“) und zu diesem Zwecke den Reedereiunternehmen die Einrichtung von Verfahren mit den Komponenten der Meldung von Beinahe-Unfällen an hierfür bestimmte Personen, der Anonymisierung bei der Weitergabe der Meldungen sowie der Nichtbestrafung der Meldenden aufzugeben³³.
- Über die IMO ist eine bessere laufende weltweite Auswertung der neuen Sicherheitserkenntnisse aus den Untersuchungen von Seeunfällen und Beinahe-Unfällen sicherzustellen.
- Eine konkrete Verbesserung wäre, die von der IMO im Rahmen der Vorlage der Unfallberichte beratenen „lessons to be learnt“ gemäß vor-

31 Z.B. Urt. v. 8.8.1978 „Kalkar“, BVerfGE 49,89 ff., 132, 142: „...sind die staatlichen Organe... gehalten, alle Anstrengungen zu unternehmen, um mögliche Gefahren frühzeitig zu erkennen...“ und „...weitgehend auf Schlüsse aus der Beobachtung vergangener tatsächlicher Geschehnisse auf die relative Häufigkeit des Eintritts und den gleichartigen Verlauf gleichartiger Erkenntnisse in der Zukunft angewiesen...“.

32 Urt. v. 28.5.1993, BVerfGE 88, 203 ff., 262 ff. Vgl. auch Stefan Huster, Die Beobachtungspflicht des Gesetzgebers, in: Zeitschrift für Rechtssoziologie 2003, 1 ff.

33 Rundschreiben vom 12. 6. 2001 MSC/Circ. 1015.

gegebenen Kriterien dokumentiert den Mitgliedstaaten zuzuleiten und in das IMO-Regelwerk zum ISM-Code zu integrieren.

- Zudem sollte in dem von der IMO zur Zeit entwickelten Implementation Code für Flaggenstaaten die internationale Kooperationsfähigkeit und -bereitschaft der jeweiligen nationalen Untersuchungsstelle im Sinne der kürzlich auf deutsche Initiative beschlossenen IMO-Richtlinien³⁴ auch zu einer Voraussetzung des flaggenstaatlichen Audits gemacht werden.
5. Neue verfassungsgerichtliche Entscheidungen, wie die vom 26. Juni 2002 zum glykolhaltigen Wein³⁵ und zu den Jugendsekten³⁶, legen weitere Aspekte nahe. So sind in den Urteilen Konkretisierungen der verfassungsunmittelbaren Aufgaben der Staatsleitung enthalten, die in wichtigen sicherheitsrelevanten Bereichen ein aktives Informationsverhalten der Bundesregierung einschließen³⁷. Das gilt natürlich ganz besonders für die Katastrophenvermeidung. Die Maritimen Schiffsicherheits-Informationen (MSI) des Bundesverkehrsministeriums haben im Internet mit ihren Hinweisen auf die jeweils neu sich ergebenden Sicherheitsanforderungen in der Seeschifffahrt als Leuchtturm in einer Normenflut für einen gewissen Zeitraum orientierende Hilfe geleistet. Ein Blick in die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz mit den aus übergeordneten Rechtsförmlichkeitsgründen großenteils schwer verständlichen Bezeichnungen der zahllosen Sicherheitsanforderungen zeigt, dass hier das Sicherheitskonzept in Bezug auf das behördliche Informationsverhalten noch verbesserungswürdig ist.

34 Interim Guidelines to assist Flag States and other substantially interested States to establish and maintain an effective framework for consultation and co-operation in marine casualty investigations, Dok. MSC/Circ. 1058 und MEPC/Circ. 400 vom 16. 12. 2002.

35 BVerfGE 105, 252 ff.

36 BVerfGE 105, 279 ff.

37 Vgl. Peter-Tobias Stoll, Sicherheit als Aufgabe von Staat und Gesellschaft, Tübingen 2003 S. 287 ff. mit weit. Nachw.; Wolfgang Kahl, Risikosteuerung durch Verwaltungsrecht: Ermöglichung oder Begrenzung von Innovationen? in: DVBl 2003, 1105ff., 1114 ff.; Elke Gurlit, Konturen eines Informationsverwaltungsrechts, in: DVBl 2003, 1119 ff., 1124 f.

IV. Das Jurisdiktionsproblem

1. Das traditionelle Rechtsdenken geht vom Paradigma des souverän rechtsetzenden Nationalstaats aus, während doch im Seeverkehr auf den Weltmeeren einschließlich Nord- und Ostsee kein Staat und keine Staatengemeinschaft mehr zur Wahrung von Gemeinwohlbelangen einen legitimen Ausschließlichkeitsanspruch geltend machen kann. Der notwendige Paradigmawandel hin zur staatsübergreifenden Kooperation kommt im deutschen Schifffahrtsrecht vor allem darin zum Ausdruck, dass das genannte *Schiffssicherheitsgesetz*³⁸ von 1998 und die dazugehörige *Schiffssicherheitsverordnung*³⁹, die aktuelle *Seeschifffahrtsstraßenordnung*⁴⁰ sowie die Regelungen im Bereich der seemännischen Ausbildung grundsätzlich nur noch internationale Sicherheitsvorgaben umsetzen – also vor allem solche aus der IMO, ILO und EG – und auf eigene nationale Zusatzanforderungen verzichten. Dieser „umfassendste Normenbereich in der deutschen Rechtsordnung, in der sich die Bedeutung nationaler und internationaler exekutiver Rechtssetzungsstrukturen zeigt“⁴¹, entspricht dem geltenden Seerechtsregime für die Weltmeere und hat sich unter Sicherheitsaspekten bewährt.
2. Damit ist die Aufgabe des Paradigmawandels jedoch noch nicht bewältigt. Während sich die offizielle deutsche Politik und Öffentlichkeit seit Jahren entschieden für die Wahrung des Weltvölkerrechts im UNO-Rahmen aussprechen und damit indirekt auch dem genannten Seesicherheitskonzept der Weltgemeinschaft Rückendeckung widerfährt, sind viele einschlägige Beratungen in Brüssel und auch an den deutschen Küsten immer wieder von feindlichen Akzenten gegen die maritime Völkerrechtsordnung und von international zum Teil illusorischen Autonomievorstellungen geprägt. In Analogie zum Prozess der Staatsbildung, der für die meisten heutigen europäischen Staaten bis etwa 1900 abgeschlossen war und ihnen den Weg in die moderne internationale Völkerrechtsgemeinschaft geebnet hat, orientieren sich heute die

38 Oben Anm. 9 und 10.

39 Oben Anm. 19.

40 Vom 15. April 1987, BGBl. I S. 1266; Neufassung vom 22. Okt. 1998, BGBl. I S. 3209, 1999 I S. 193.

41 Christian Tietje, *Internationalisiertes Verwaltungshandeln*, Berlin 2001, S. 475. Christoph Möllers (Globalisierte Jurisprudenz, in: *Globalisierung als Problem von Gerechtigkeit und Steuerungsfähigkeit des Rechts*, hrsg. v. Michael Anderheiden u.a., Stuttgart 2001, S. 41ff., 59) hat treffend davon gesprochen, dass in solchen Fällen Rechtsmassen entstehen, „für die die Nationalstaaten sich auf die Funktion einer Interpretationsgemeinschaft beschränken, die dafür Sorge trägt, dass globale Rechtsphänomene für nationalstaatlich sozialisierte Normadressaten verständlich, verwendbar und vollziehbar werden“.

Europäische Kommission und im Vertrauen auf deren Führung auch die anderen EG-Organe gerade im Seeschiffahrtsrecht als einem Bereich hoher internationaler Relevanz teilweise durch völkerrechtlich provozierende Gangarten an eigenmächtigen institutionellen Geltungsansprüchen, die als Primärziele sektorale Politikziele wie die des Seeverkehrs in teilweise problematischer Weise verformen⁴².

Dabei wird der simple Sachverhalt übersehen, dass die Meere der Welt einzelnen Nationen oder Gemeinschaften wie der EG fast ausnahmslos nicht gehören und, wo Souveränitäten bestehen, nämlich in den schmalen Küstenmeerstreifen, im Interesse zum Beispiel auch der weltweiten Schifffahrtsmöglichkeiten des Exportlandes Deutschland nicht frei verfügbar sind. R. Lagoni hat auf dem Verkehrsgerichtstag 2001 am Beispiel der AIS- und Nothafenregelungen der EG pointiert deutlich gemacht, was da alles in Brüssel rechtlich fragwürdig ist⁴³. Wenn vor unseren Küsten Schiffe verkehren, deren Betreiber voraussehbar ignorieren, was in der EG ohne den weitgehend unentbehrlichen Legitimationsstempel der internationalen Seerechtsgemeinschaft konfrontativ verkündet wird – Stichwort „regional standards“ –, so kommt es zu einem widersprüchlichen Normenwarrir, in dem Schiffskatastrophen geradezu vorprogrammiert sind. Souveränität ist im heutigen Staatsrecht mehr und mehr „Ausdruck der internationalen Kooperationsoffenheit und tatsächlichen Kooperationsleistung eines Staates im internationalen System“⁴⁴, nicht Konfrontations-Arsenal.

Fazit: Durchgreifende Verbesserungen für die Seesicherheit lassen sich auf nationaler und regionaler Ebene allein nicht erreichen, sondern erfordern Regelungen und Verfahren der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), die für Schiffe unter allen Flaggen gelten. Es gibt hier keine andere Alternative als die geduldige Intensivierung der internatio-

42 So trägt das völkerrechtlich fragwürdige Hafenanlaufverbot für u.U. mängelfreie Einhüllenschiffe (vgl. oben Anm. 7) nach Art. 4 der Verordnung (EG) 417/2002, das sich jedenfalls entgegen dem Wortlaut des Art. 2 der Verordnung (EG) 1726/2003 nicht aus Art. 211 Abs. 3 des UN-Seerechtsübereinkommens rechtfertigen lässt, eher die Züge einer auf Drittstaaten abzielenden Machtgebärde als die einer konsistenten Seeverkehrspolitik: Gerade große Schiffskatastrophen wie das Sinken der „Erika“ und der „Prestige“ vor westeuropäischen Küsten wären wohl vermeidbar gewesen, wenn den Schiffen administrativ der Hafenanlauf gestattet worden wäre. S. auch Peter Ehlers, Schiffssicherheit nach der „Prestige“, in: Zeitschrift für Umweltrecht 2003, 342 ff., 344 Anm. 30.

43 Rainer Lagoni, Vorsorge gegen Schiffsunfälle im Küstenvorfeld – Gemeinschaftliches Schiffs-meldesystem und Hafenzugang im Notfall, 39. VGT 2001, 273 ff.

44 Christian Tietje, Die Staatsrechtslehre und die Veränderung ihres Gegenstandes: Konsequenzen von Europäisierung und Internationalisierung, in: DVBl 2003, 1095 f.

nenalen Kooperation, deren Erfolgsbilanz in den vergangenen Jahrzehnten von keiner nationalen oder regionalen Eigenmacht erreicht wird.

V. Das Rechtskreisproblem

1. „Exxon Valdez“, „Erika“, „Prestige“ – bei einem großen Teil der Schiffs-katastrophen ging es um schädigende Wirkungen von Gefahrgutladungen, meistens Erdöl oder dessen Derivate. In den Bahnen des herkömmlichen Zivilrechts ist ein umfassendes internationales Haftungsregime mit der Besonderheit geschaffen worden, dass auch die Verladeseite durch die Institution des Ölhafungsfonds zu erheblichen Teilen finanzielle Mittel für den Schadensausgleich bereitstellt⁴⁵. Ich betrachte es als einen juristischen Wertungswiderspruch, dass dieser massiven Heranziehung des Produktions- bzw. Handelssektors im Bereich der Restitution bisher kein Äquivalent im Bereich der entsprechenden Schadensvermeidung gegenübersteht⁴⁶. Was bei Tankerunfällen letztlich zu den katastrophalen Auswirkungen führt, ist ja in der Regel ausschließlich die von diesem Wirtschaftssektor zu verantwortende Beschaffenheit der ausfließenden Ladung. Daher ist meines Erachtens auch hier ein juristischer Paradigmawandel zu forcieren.

2. Das Equasis-System⁴⁷ ist der richtige Auftakt, wobei allerdings die wichtige Haftung für dessen etwaige Fehler befriedigend geklärt sein muss. Die meisten großen Mineralölgesellschaften in Europa halten heute im Zeichen des „Responsible Care“ von sich aus Regelungen und Verfahren vor, deren Präventionswirkungen diejenigen von staatlichen Vorschriften weitgehend übertreffen. Dabei werden durch Verträge mit den verschiedenen Beteiligten einschließlich der Ölhafenbetreiber und Verfrachter erfolgreich privatrechtliche Bindungen bis hin zur Lotsenannahmepflicht und ständigen Überwachung der Tanker durch private oder staatliche Hubschrauber ein-

45 Rolf Herber, *Seehandelsrecht*, Berlin 1999, S. 196.

46 Die präventiven Verkehrssicherungs- und Verkehrspflichten des Zivilrechts fallen hier für den Transportaspekt wenig ins Gewicht. Zu Ansätzen einer der Vorsorge im öffentlichen Recht vergleichbaren Dogmatik im Privatrecht: Thomas M.J. Möllers, *Rechtsgüterschutz im Umwelt- und Haftungsrecht*, Tübingen 1996, S. 74 ff., 105 ff.; Stoll 2003 (oben Anm. 37), S. 326.

47 Dabei geht es um die Veröffentlichung der Daten von Schiffen, gegen die mehrfach Festhaltenverfügungen wegen Sicherheitsmängel im Rahmen der Hafenstaatkontrolle getroffen wurden; vgl. Axel Werbke, *Die Richtlinie 95/21/EG des Rates über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat*, in: Frohnmeyer/Mückenhausen, *EG-Verkehrsrecht* Nr. 104 S. 11. Die Veröffentlichung soll der verladenden Wirtschaft ermöglichen, bei ihren Transportentscheidungen den aktuellen Sicherheitszustand der Schiffe zu berücksichtigen.

gegangen⁴⁸. Dies ruft danach, die Rolle des Versende- und Empfangsstaats bzw. der EG für die Katastrophenprävention auch in diesem Gestaltungsbereich zu überprüfen⁴⁹.

Der gehobene Sicherheitsstandard des privatrechtlich organisierten „Responsible Care“ zur Vermeidung von Tankerkatastrophen sollte mit Wirkung für die Praxis der Ver- und Entlade-Terminals des Nord- und Ostseeraums als verbindlicher Maßstab in Bezug auf alle größeren Tankschiffe zur Geltung gebracht werden⁵⁰. So wäre insbesondere zu prüfen, wie die Terminals im EG-Raum durch Gemeinschaftsrecht dazu veranlasst werden können, auf dem Wege privatrechtlicher Klauseln ihres Betriebes angemessene Präventionsinstrumente vorzuhalten, die dem Leitbild des „Responsible Care“ zur Katastrophenvermeidung entsprechen⁵¹. Untechnisch gesprochen: Versendung und Empfang der flüssigen Mineralölprodukte von Terminal zu Terminal sollten hinsichtlich der Sicherheit vor Verschmutzungsschäden ähnlichen präventiven Erfolgsmaßstäben unterliegen wie bei Rohrleitungen. Ein solcher Neuanatz beim ladungsbezogenen Privatrechtsregime braucht das spezifische Seevölkerrecht im Sinne konfrontationsträchtigen Interventionsrechts nicht zu tangieren. Moderne Global-Governance-Vorstellungen⁵² legen nahe, das traditionelle verkehrspolitische Denkmuster unter den Bedingungen der internationalen Kooperation und dem Diktat der maritimen Katastrophenvermeidung ressortübergreifend⁵³ fortzuentwickeln.

3. So drängt sich schließlich in Bezug auf die für das deutsche Recht typische Sonderung der Rechtskreise von öffentlichem und privatem Recht die Frage auf, ob mehr getan werden muss, damit in einer als ideelle Einheit

48 Aufschlussreich hierzu der Expertenbericht von Jonathan Wills über den sogenannten „Shetland-Standard“ im Rahmen des internationalen Landtags-Hearings am 25. April 2001 in Schwerin (oben Anm. 8), S. 47 ff., 336 ff., 346. Die Ölterminals im Bereich der Shetland-Inseln gehören zu den größten Europas.

49 Vgl. das Vorhaben des Abschlusses von Selbstverpflichtungsvereinbarungen – u.a. mit der Mineralölindustrie – über den Einsatz von Doppelhüllenschiffen in Abschnitt 2.2.1.6 des Berichts der Europäischen Kommission an den Rat über die angesichts der Folgen der Prestige-Havarie zu ergreifenden Maßnahmen vom 5. März 2003 (KOM 2003, 105).

50 Vgl. Ehlers 2003 (oben Anm. 42), S. 344 f. und Fußnote 21 mit Hinweis auf erste partnerschaftliche Ansätze im Rahmen des Helsinki-Übereinkommens für den Schutz der Ostsee sowie in der Kopenhagen-Deklaration der Ostseeanliegerstaaten, die auf Vereinbarungen mit der verladenden Industrie abzielen.

51 Vgl. zu diesem Leitbild den Beitrag von Dietrich Steinicke als Vertreter der Bundesregierung bei dem Landtags-Hearing am 25. April 2001 in Schwerin (oben Anm. 8), S. 347 ff.

52 Dazu Tietje 2003 (oben Anm. 44), S. 1081 ff., 1094 mit weit. Nachw.

53 Der Deutsche Bundestag richtet seine Entschlüsse zur Schiffssicherheit in aller Regel als Handlungsvorgaben an die Bundesregierung, nicht an einzelne Ressorts.

verstandenen Rechtsordnung die Vermeidung von Schiffskatastrophen als „juristisches Leistungsprodukt“ optimiert werden kann. Die oben in Abschnitt II aufgezeigten Beispiele aus dem Seehandelsbereich (Übermaß administrativer Aufgaben des Kapitäns; § 514 Abs. 2 *HGB*: Ladungssicherung beim Stauvorgang; § 607 Abs. 2 *HGB*: Interessenkonflikt beim „nautischen Verschulden“), die Frage der Einbeziehung der Umschlagbetriebe in das ISM-Geschehen des Schiffsmanagements wie auch das zuletzt in Abschnitt V erwähnte Beispiel des privatrechtlich organisierten „Responsible Care“ geben wohl Hinweise darauf, dass eine entsprechende Durchmusterung von Rechtstatbeständen des Privatrechts und speziell des Seehandelsrechts auf ihre heutige Kompatibilität mit hochrangigen Zielen maritimer Sicherheitsvorsorge lohnend sein kann – vielleicht auch als Thema eines künftigen Deutschen Verkehrsgerichtstags.

Schiffskatastrophen – unvermeidbar?

– Unfallvermeidung durch moderne Verkehrssicherungssysteme: Die maritime Verkehrssicherung an der deutschen Nord- und Ostseeküste –

Jörg Heinrich, Regierungsdirektor,
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel

Die deutschen Küstengewässer in Nord- und Ostsee sind von jeher durch intensiven Schiffsverkehr geprägt. Die Handelsplätze an den Ästuaren der Deutschen Bucht haben sich trotz navigatorisch schwieriger Bedingungen bereits frühzeitig als Wachstumsmotor für eine vom seeseitigen Handelsaustausch getragene wirtschaftliche Entwicklung erwiesen. Die glorreiche Zeit der Hanse führte auch in den Hansestädten der Ostsee zu wirtschaftlichem Aufschwung und Wohlstand.

Die Handelsschifffahrt war und ist der Garant für leistungsfähige Außenhandelsbeziehungen. So wird heute bereits rund ein Drittel des deutschen Außenhandels mit Hilfe des Seeverkehrs allein über die deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee abgewickelt. Hinzu kommen die Verschiffungen über die niederländischen und belgischen Häfen. Auch für die Mehrzahl der anderen Industrienationen gelten ähnliche Abhängigkeiten vom Seeverkehr. Nicht von ungefähr lebt die Mehrheit der Weltbevölkerung in Küstennähe. Der maritime Transportweg ist unverzichtbar für Wohlstand und Prosperität der Volkswirtschaften und wesentliche Säule eines ebenso ökonomischen wie vom Grundsatz her ökologischen, weltweiten Gütertransportsystems.

Die rasante Umschlagsentwicklung der deutschen Nord- und Ostseehäfen in der Vergangenheit sowie die hierzu vorliegenden Prognosen für die nächsten Jahre deuten auf ein weiterhin starkes Wachstum im Seeverkehr hin. So wird von Verkehrsexperten für den weltweiten Containerverkehr bis zum Jahr 2015 eine Verdoppelung des Transportaufkommens gegenüber dem Stand Ende der 90er Jahre erwartet. Prognosen zur Entwicklung des Seehafenumschlags haben sich in letzter Zeit eher als zu konservativ erwiesen. Häufig wurden in der zwischenzeitlich eingetretenen Realität bereits Zuwachsraten erzielt, deren Eintritt laut Prognose erst für einen deutlich späteren Zeitpunkt erwartet wurde. Dies kennzeichnet die ungebrochen starke Dynamik im Seeverkehrsmarkt.

Verkehrssicherheit vor den deutschen Küsten

Der hohe Stellenwert des Seetransports für die wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit der Volkswirtschaften findet jedoch nur dann auch zukünftig die not-

wendige gesellschaftliche Akzeptanz, wenn das objektiv hohe Sicherheitsniveau im Schiffsverkehr weiterhin erhalten und gestärkt werden kann. Spektakuläre Unfälle wie die der *Sea Empress* (1996, walisische Küste), *Erika* (1999, Westküste Frankreichs), *Ivoly Sun* (2000, Ärmelkanal) oder *Prestige* (2002, spanische Atlantikküste) haben in der letzten Zeit zu einer deutlichen Intensivierung ergänzender Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt und der Küsten vor schweren Schiffunfällen geführt (so z.B. die Maßnahmenpakete ERIKA I und II der EU sowie das Einlaufverbot für schwerölbeladene Einhülentankschiffe in Folge des *Prestige*-Unfalls).

In Deutschland wurde in Konsequenz des Unfalls des Holzfrachters „*Pallas*“ im Jahre 1999 u.a. das Havariekommando in Cuxhaven gegründet, das zum 1.1.2003 seinen Wirkbetrieb aufnahm.

Die deutschen Seegewässer vor den Nord- und Ostseeküsten zählen trotz ihres hohen und stetig zunehmenden Verkehrsaufkommens nach wie vor zu den sichersten Seegebieten auf der Welt.

Nach Aufzeichnungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) haben im Jahr 2001 vor der deutschen *Nordseeküste* (einschl. der Seehafenzufahrten) rund 157.000 Schiffsbewegungen stattgefunden. Die große Masse dieser Verkehre – über 99,97 % – erreichte dabei sicher und zügig den Bestimmungsort. Lediglich in 0,03 % der Fälle kam es zu einem Unfall¹. Im Vergleich mit dem Jahr 1990 ist die Zahl der Unfälle um 46 % zurückgegangen.

Die Verkehrssicherheit in den deutschen Ostseegewässern bewegt sich auf ähnlich hohem Niveau. Bei mehr als 173.000 Schiffsbewegungen im Jahr 2001 in den Küstengewässern zwischen Flensburg und Saßnitz verlief die Reise für 99,96 % der Schiffe ohne Unfall. Die Unfallquote lag damit bei lediglich 0,04 %. Auch in der Ostsee hat die Verkehrssicherheit gegenüber 1990 weiter zugenommen. Die Zahl der Unfälle reduzierte sich um 12 %.

Mit diesen wenigen Indikatoren soll nicht der Eindruck erweckt werden, dass das bislang erreichte hohe Sicherheitsniveau im Seeverkehr der Nord- und Ostsee dazu angetan sei, die Hände in den Schoß zu legen und sich mit dem Erreichten zufrieden zu geben. Gleichwohl gehört zur stärkeren Objektivierung der Diskussion um die Seeverkehrssicherheit auch der Mut zur

¹ Als Unfall zählen hierzu nicht nur Schiff-Schiff-Kollisionen, Grundberührungen oder Kentern/Sinken, sondern ebenso die in der Regel ohne Umweltkonsequenzen verlaufenden Kollisionen mit schwimmenden Schifffahrtszeichen (Fahrwassertonnen u.ä.). So lag der Anteil der Schiff-Schiff-Kollisionen an der Gesamtzahl der Unfälle des Jahres 2001 gerade mal bei knapp 10 %.

Erkenntnis, dass das in Deutschland erreichte Sicherheitsniveau schon heute einen hervorragenden Schutz für Mensch und Natur gewährleistet.

Die in den letzten Jahren festzustellenden Entwicklungen in der internationalen Schifffahrt, der zunehmende Verkehr von Substandardschiffen unter Billigflagge mit unzureichend qualifizierter Besatzung sowie der gerade im Ostseeraum steigende Verkehr von Gefahrgutschiffen erfordern jedoch eine ständige Überprüfung und Weiterentwicklung der Sicherheitskonzeptionen, um dieses Schutzniveau auch in Zukunft zu erhalten.

Die Verantwortung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und die von der Schifffahrt ausgehenden Gefahren zu verhüten, ist als Schifffahrtspolizei legaldefiniert und obliegt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, einer dreigliedrigen, bundesunmittelbaren Sonderordnungsverwaltung nach Art. 87 Abs. 1, 89 Abs. 2 Grundgesetz, i. V. m. § 1 Nr. 2, 3 a) und b) i. V. m. § 3 Abs. 1 Seeaufgabengesetz. Neben der Schifffahrtspolizei obliegt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung u. a.² auch, die Verhütung der von der Seeschifffahrt ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes, sowie die Aufgaben der Strompolizei nach Bundeswasserstraßengesetz. Ferner nehmen die beiden Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nordwest und Nord die Aufsicht über das Seelotswesen wahr.

Das Verkehrssicherungskonzept Deutsche Küste

Von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird als Basis für ein präventives, vorsorgendes Sicherheitssystem das von ihr in den letzten Jahrzehnten entwickelte und in der Praxis bewährte „Verkehrssicherungskonzept Deutsche Küste“ genutzt. Auf Basis einer ständigen Verifizierung und Optimierung der Wirkungsweise seiner Einzelelemente und deren interaktivem Zusammenspiel bietet dieses im nachfolgenden kurz beschriebene Sicherheitssystem die Gewähr für eine bedarfsgerechte, den wachsenden Anforderungen gerecht werdende Systemfortschreibung:

² Weitere Aufgaben der Leistungs- und Eingriffsverwaltung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die den Schiffsverkehr betreffen, leiten sich aus den zu § 9 Seeaufgabengesetz und § 46 WaStrG ergangenen Verordnungen ab. Darüber hinaus bestehen gesetzliche Einzelermächtigungen im Seesicherheitsuntersuchungsgesetz (Widerspruchsstelle) oder leiten sich aus dem Gefahrgutbeförderungsgesetz ab.

Verkehrssicherungskonzept Deutsche Küste	
Element	Funktion
Verkehrswegeführung	Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten Einrichtung von Fahrwassern Einrichtung von Schifffahrtswegen
Schifffahrtszeichenwesen	Laterale Bezeichnung der Verkehrswege Kardinale Bezeichnung von Schifffahrtshindernissen Errichtung von Navigationshilfen in Form fester Schifffahrtszeichen Funkortungsverfahren und Funknavigation (DGPS)
Verkehrsvorschriften	Festlegen und Fortschreiben der Grundregeln im Verkehr, Ausweich-, Überhol- und Begegnungsregeln etc. (Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung / Bekanntmachungen zur SeeSchStrO; Herausgabe von Befahrensregelungen; Verordnung über Sperr- und Warnggebiete etc.)
Meldepflichten der Schifffahrt	Rechtzeitige und eindeutige Identifikation der Fahrzeuge sowie deren daran anknüpfende kontinuierliche Beobachtung durch die Verkehrszentralen (SeeSchStrO/AnlaufbedingungsVO)
Seelotswesen	Festlegung von Lotsrevieren / Lotsannahmepositionen Regelung der Lotsannahmepflicht in den Revieren Qualitätssicherung im Überseelotswesen (Allgemeine Lotsverordnung/RevierLotsVO)
Maritime Verkehrssicherung	Verkehrsüberwachung, Verkehrsinformationen, Verkehrsunterstützung sowie Verkehrsregelungen durch Verkehrszentralen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs (§ 2 Abs. 1 Nr. 22 i.V.m. § 55a SeeSchStrO) sowie Sofortmaßnahmen zur Verhütung der von der Schifffahrt ausgehenden Gefahren bei Unfällen.

Verkehrssicherungskonzept Deutsche Küste	
Element	Funktion
Strom und schiffahrtspolizeiliche Einzelmaßnahmen durch die Wasser- und Schifffahrtsämter bzw. deren Verkehrszentralen	Erteilung von Genehmigungen, Befreiungen und Verfügungen gegenüber der Schifffahrt (z.B. für außergewöhnlich große Fahrzeuge, für das Abweichen von Verkehrsvorschriften, zur Einwirkung auf das Verkehrsverhalten einzelner oder einer Gruppe von Fahrzeugen) (Seeaufgabengesetz i.V.m. SeeSchStrO und Bundeswasserstraßengesetz)
Schifffahrtspolizeilicher Vollzug	Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsvorschriften; Durchsetzung von schiffahrtspolizeilichen Maßnahmen gegen Störer; Ersatzvornahmen; Ordnungswidrigkeiten verfolgen und ahnden
Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten	U.a. grenzüberschreitende Konzeption von Verkehrsüberwachungs und informationssystemen, Datentransfer, Verkehrswegeführung, abgestimmte Empfehlungen zur Einrichtung von z.B. recommended routes (Tankerwegeführung) etc.
Erhaltung der Bundeswasserstrassen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand	Unterhaltung und Betrieb der Wasserstraßen und bundeseigenen Anlagen; Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen; Ausübung der strompolizeilichen Aufgaben (Bundeswasserstraßengesetz)

Das zentrale, gestaltende und damit „lebendige“ Element im Verkehrssicherungskonzept Deutsche Küste ist die Maritime Verkehrssicherung (MVS) durch die Verkehrszentralen.

Im Mittelpunkt der Aufgabe der MVS steht die Prävention, d.h. die Vermeidung von Unfällen und kritischen Situationen im Verkehrsgeschehen. Letztlich ist der beste Unfall derjenige, der erst gar nicht passiert.

Die Maritime Verkehrssicherung an der Nord- und Ostseeküste

Entlang der deutschen Küste werden an den Verkehrsschwerpunkten zur Überwachung und Unterstützung des Schiffsverkehrs jeweils regional kompetente Verkehrszentralen (oder Vessel Traffic Services-Center = VTS-C) betrieben. Die VTS-C sind mit erfahrenen AG-Nautikern im 24-Stunden-Betrieb an 365 Tagen im Jahr besetzt. Es existieren derzeit VTS-C in Emden, Wilhelmshaven (German Bight und Jade), Bremerhaven, Bremen, Cuxhaven, Brunsbüttel (Elbe und NOK), Kiel, Travemünde (Trave und Wismar), Warnemünde und Stralsund. Die Belange der angrenzenden Häfen werden durch eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit den VTS-C sichergestellt.

Die Aufgabe der VTS-C ist die Durchführung der Maritimen Verkehrssicherung. Hierunter sind die von einer Verkehrszentrale

- zur Verhütung von Kollisionen und Grundberührungen,
- zur Verkehrsablaufsteuerung oder
- zur Verhütung der von der Schifffahrt ausgehenden Gefahren für die Meeresumwelt (§ 2 Abs. 1 Nr. 22 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung)

durchzuführenden Maßnahmen zu verstehen. Das Instrumentarium der Maritimen Verkehrssicherung besteht aus drei Bausteinen:

- Verkehrsinformationen,
- Verkehrsunterstützungen,
- Verbindliche Verfügungen gegenüber der Schifffahrt zur Verkehrsregelung und
 - auf dem Nord-Ostsee-Kanal – auch zur *Verkehrsenkung*.

Durch die Verkehrszentralen wird die maritime Verkehrslage permanent erfasst, überwacht und ausgewertet. Sie nutzen hierzu neben der Meldepflicht der Schifffahrt eine Vielzahl von Informationsquellen und Sensoren, Revier- und Umweltdaten sowie Kommunikationsmittel. Aus den kontinuierlich gewonnenen Lageinformationen wird fortlaufend eine Bewertung der Verkehrslage unter Sicherheits- und Effizienzaspekten durchgeführt. Im Vordergrund dieser Bewertung steht sowohl die allgemeine Verkehrslage als auch die Beobachtung einzelner Fahrzeuge und ihres Fahrtverlaufes entlang des Reviers.

So gehört es beispielsweise zu den Aufgaben der MVS, die Schifffahrt über die Verkehrssituation im Revier, die meteorologischen Daten und besondere Vorkommnisse, die die sichere Fahrt der Schiffe beeinflussen können, frühzeitig und umfassend zu informieren. Die Planung und Überwachung der Revierfahrt auf die Tide angewiesener Schiffe mit großem Tiefgang, die nur ein schmales Zeitfenster für ihre Passage zugewiesen bekommen, setzt eine qualifizierte nautische Bewertung durch die Verkehrszentralen ebenso voraus wie die intensive

Überwachung von Schiffen mit gefährlicher Ladung in navigatorisch schwierigen Seegebieten, wie z.B. der Kadettrinne.

Die Maritime Verkehrssicherung der Verkehrszentralen trägt aufgrund der langjährigen Erfahrung und der hohen Qualifikation des dort eingesetzten nautischen Personals und deren Professionalität im Umgang auch mit kritischen Situationen im Verkehrsgeschehen maßgeblich zu dem erreichten Sicherheitsniveau bei. Jährlich werden von dort im Rahmen der Verkehrsüberwachung mehrere tausend Hinweise auf gefährliche Annäherungen zwischen Schiffen oder auf notwendige Kurskorrekturen gegeben, die gefährliche Situationen und Unfälle schon im Vorwege vermeiden.

Für die Effizienz der Kommunikation ist es dabei von entscheidendem Vorteil, dass die Nautiker vom Dienst und die nautischen Assistenten in den Verkehrszentralen aus der Praxis langjährige Erfahrungen als Schiffsführer aufweisen müssen. Aufwändige Aus- und Fortbildungskurse des nautischen Personals der Verkehrszentralen unter Berücksichtigung internationaler Vorgaben und Standards werden zur Qualitätssicherung durchgeführt.

AIS als innovativer Baustein zur weiteren Optimierung der Maritimen Verkehrssicherung

Die Maritime Verkehrsicherung stützt sich in den hoch frequentierten Zufahrten zu den deutschen Nord- und Ostseehäfen bei der Verkehrsüberwachung u.a. auf die *Radartechnik*.

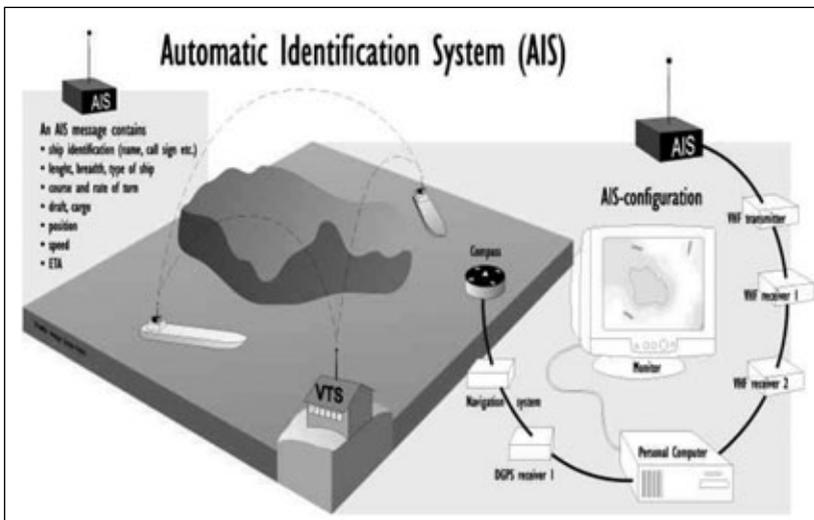
Mit der Einführung der Radarüberwachung in der Maritimen Verkehrssicherung in den 60er Jahren wurde für die Schifffahrt hinsichtlich der sicheren Navigation in den Revieren ein wahrer Quantensprung realisiert. Weitgehend unabhängig von den Sichtverhältnissen auf dem Revier konnte der Verkehr ohne die bis dato manches Mal langen Wartezeiten vor den Mündungen nunmehr zügig seinen Bestimmungshafen erreichen. Mit Hilfe der Radartechnik konnten Seezeichen und markante Landechos auch bei Nebel oder schlechter Sicht identifiziert und gepeilt werden. Noch heute wird Radar genutzt, um Fahrzeuge in der Umgebung zu orten und Maßnahmen zu treffen, damit kritische Nahbereiche zwischen Fahrzeugen vermieden werden.

Ein gravierender Nachteil dieses Systems besteht bis heute in der nicht sofort eindeutigen Identifizierung der dargestellten Echos und in der verzögerten Ermittlung der wahren Bewegungen der georteten Fahrzeuge. Das Manövrierverhalten von Fahrzeugen kann mit Hilfe von Radar stets erst mit einer gewissen Zeitverzögerung ermittelt werden. Gerade im sensiblen Nahbereich der Schiffe ist jedoch eine eindeutige und schnelle Erkenntnis über Kurs und Geschwindigkeit des georteten Fahrzeugs zur Kollisionsvermeidung notwendig.

Aus diesem Grunde wurde seit Ende der 90er Jahre international an der Einführung eines „Automatic Identification Systems (AIS)“ gearbeitet, das alle zur sicheren Navigation und Kollisionsvermeidung erforderlichen Informationen weiträumig und in Echtzeit den Verkehrsteilnehmern und den VTS-C zur Verfügung stellt. Die Aussendung und der Empfang der Informationen erfolgt dabei in einem technisch anspruchsvollen Broadcast-Modus auf UKW-Funkfrequenzen. Das Senden und der Empfang der Daten durch das an Bord befindliche AIS-Gerät sind automatisiert und bedürfen im Regelbetrieb keiner manuellen Bedienung durch die Besatzung.

Die internationalen Rahmenbedingungen und der „Fahrplan“ zur Einführung von AIS wurden von der IMO (International Maritime Organisation) erarbeitet. Danach sollten ursprünglich gemäß Regel 19 Kapitel V SOLAS von 2002 bis 2008 alle Fahrzeuge ab 300 BRZ in der Auslandsfahrt und alle Fahrzeuge ab 500 BRZ in der Inlandsfahrt stufenweise zur Ausrüstung mit AIS verpflichtet werden³. Aufgrund der Ereignisse des 11. September 2001 hat die internationale Staatengemeinschaft auf ein Vorziehen der Ausrüstungspflicht für alle Fahrzeuge bis zum 31.12.2004 gedrängt. Im Dezember 2002 verabschiedete die IMO eine entsprechende Regelung⁴, die sich in Deutschland derzeit in der Umsetzung befindet.

Die Funktions-Architektur von AIS ist folgender Abbildung zu entnehmen:



3 MSC 99 (73) angenommen am 5.12.2000 (BGBl. 2002 II S. 1523), national umgesetzt durch A.I.0.6 Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz (BGBl. I 2002, S. 3762).

4 SOLAS Konferenz 5 (32), angenommen am 12.12.2002.

Jedes ausgerüstete Schiff sendet mittels AIS je nach Geschwindigkeit in Zeitintervallen von 2 bis 10 Sekunden (Ankerlieger alle 3 Minuten) eine Vielzahl von navigatorisch relevanten Informationen an die in seiner Umgebung befindlichen Verkehrsteilnehmer und die VTS-C aus. In einem Umkreis von mindestens 20 – 30 Seemeilen wird dadurch frühzeitig über die *statischen*, *dynamischen* und *reisebezogenen* Daten des jeweiligen Schiffes informiert:

- Die statischen Daten geben dabei beispielsweise Auskunft über den Schiffsnamen, das internationale Funkrufzeichen, den Schiffstyp und die Abmessungen des Schiffes. Die Identifikation des Schiffes ist damit eindeutig möglich und eine gezielte und rechtzeitige Kommunikation mit diesem Schiff über UKW-Seefunk sichergestellt.
- Die Kollisionsvermeidung zwischen den Schiffen wird durch das Wissen über die *dynamischen Daten* der übrigen Verkehrsteilnehmer im näheren Umfeld nachhaltig verbessert. Zu diesen mittels AIS ausgesendeten Daten zählen genaue, GPS-gestützte Angaben über die Position des Schiffes, dessen Geschwindigkeit und Kurs über Grund, die exakte Vorausrichtung oder auch die momentane Drehgeschwindigkeit des Schiffes.
- Zu den *reisebezogenen* Daten gehören der aktuelle Tiefgang, der Bestimmungshafen, das ETA sowie u.a. die Ladungsart, die auch für die Zielhäfen von Interesse sind.

Die AIS-Daten können auf den Schiffen entweder auf einem separaten Anzeigerät, auf dem Radarbildschirm oder aber in Kombination mit einer elektronischen Seekarte (ECDIS) dargestellt werden. Die vorteilhafte Integration der AIS-Daten in die elektronische Seekarte erfolgt mittels einer speziellen Symbolik, die auf einen Blick über die aktuelle Position und den gegenwärtigen Kurs der in der Umgebung befindlichen Schiffe informiert. Für den Schiffsführer ergibt sich aus dieser Darstellung eine kontinuierliche und sehr genaue Übersicht über das verkehrliche Umfeld seines Fahrzeuges. Schon frühzeitig lassen sich somit gefahrengeneigte Begegnungen erkennen und durch geeignete Manöver entschärfen.

Hierin liegt auch der besondere Wert von AIS für die Maritime Verkehrssicherung. Aufgrund des verfügbaren Datenumfanges und der Genauigkeit von AIS stellt dieses System eine wichtige Ergänzung zu den bestehenden Informations- und Kollisionsschutzsystemen, inkl. der Radartechnologie, dar. In bislang nicht radarüberwachten Revieren und Seegebieten ermöglicht AIS durch die Generierung genauer und stets aktueller Lagebilder des Verkehrs eine deutliche Verbesserung der Maritimen Verkehrssicherung.

AIS-Informationen werden zukünftig aus allen Bereichen des Hoheitsgebietes und aus der AWZ von den Verkehrszentralen empfangen. Die Art und

Intensität der Nutzung der empfangenen AIS-Daten für die Maritime Verkehrssicherung orientiert sich dabei daran, was zur präventiven Gefahrenabwehr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist, also in erster Linie an der Verkehrsdichte und den morphologischen und hydrologischen Randbedingungen. Die zu überwachenden Seegebiete werden im Hinblick auf diese Differenzierung in drei Kategorien eingeteilt:

Kategorie	Verkehrsdichte	Seegebiet/Revier
1	Hoch	Ansteuerungen und Zufahrten
2	Mittel	Seegebiete mit konvergierendem und divergierendem Verkehr
3	Gering	Übriges Hoheitsgebiet und Teile der AWZ

Die Verkehre in den Seegebieten der *Kategorie 1* laufen in der Regel aus unterschiedlichen Richtungen trichterförmig zusammen, sodass hier eine erhöhte Kollisionsgefahr besteht. Die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche wird aufgrund der geringer werdenden Wassertiefe eingeschränkt. Dadurch kann sich die Strandungsgefahr erhöhen. Zu diesen Seegebieten zählen die Ansteuerungen und Zufahrten zu den deutschen Nord- und Ostseehäfen.

Seegebiete der *Kategorie 2* sind Bereiche mit divergierenden und konvergierenden Verkehren aufgrund von Meerengen oder Verkehrstrennungsgebieten. Die Verkehre in diesen Gebieten sind meist richtungsgebunden. Querende Schifffahrt findet im Ostseebereich (z.B. Kadetrinne und Fehmarnbelt) durch Fährschiffe statt, im Nordseebereich (Verkehrstrennungsgebiet German Bight Western Approach) durch Fahrzeuge, die nicht der Hauptverkehrsrichtung folgen (Fischerei, Sportschifffahrt).

Sowohl die Kollisionsgefahr als auch die Strandungsgefahr ist in den Seegebieten der *Kategorie 3* wegen der großen zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche und Wassertiefe eher geringer. Hier besteht allerdings, wie in allen anderen Seegebieten auch, die Gefahr von Havarien aufgrund von Schiffsbränden, schlechten Wetters, Maschinenausfällen usw. Zu den Seegebieten der Kategorie 3 zählen die nicht unter 1 und 2 fallenden Gebiete des Küstenmeeres und weite Teile der AWZ.

Im Hinblick auf die bereits beschriebene hohe Verkehrsfrequenz entlang der deutschen Küsten liegt es auf der Hand, dass nicht jedes Schiff in jedem Seegebiet einzeln durch die Verkehrszentralen überwacht werden kann. Unter

Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen der obigen Seegebiete bietet AIS jedoch die technische Option, neben der unmittelbaren manuellen Überwachung auch automatische Überwachungen bestimmter Seegebiete zu implementieren. Nach den bisherigen Planungen ist folgendes Überwachungssystem vorgesehen:

Gebiet	Überwachungsart
Kategorie 1 -hohe Verkehrsdichte-	Manuelle Überwachung
Kategorie 2 -mittlere Verkehrsdichte-	Automatische Überwachung aller AIS-ausgerüsteten Fahrzeuge, manuelle Überwachung bestimmter Fahrzeuge, nach vorgegebenen Grenzparametern
Kategorie 3 -geringe Verkehrsdichte-	Automatische Überwachung nach vorgegebenen Grenzparametern

Manuelle Überwachung bedeutet dabei, dass die Verkehrslage kontinuierlich und mit hoher Intensität von den Nautikern der Verkehrszentrale so zu überwachen ist, dass kritische Situationen frühzeitig erkannt werden und einer konkreten Gefahr durch geeignete Maßnahmen unverzüglich begegnet werden kann.

Die *automatische Überwachung* erfolgt durch die Festlegung von technischen und physikalischen Grenzwerten für z.B. Geschwindigkeit, Kurs oder Navigationsstatus der dieses Seegebiet befahrenden Schiffe, bei deren Über- bzw. Unterschreitung ein akustisches und optisches Aufmerksamkeitssignal in der Verkehrszentrale generiert wird. Diese Grenzwerte sind in schiffsbezogene und umweltbezogene Grenzwerte eingeteilt:

Mit Hilfe dieser Grenzwert-Funktionalitäten wird die Überwachung im Seegebiet der Kategorie 2 grundsätzlich automatisch durchgeführt. Ergänzend dazu werden – in Abhängigkeit vom konkreten Seegebiet – bestimmte Schiffe auch in der Kategorie 2 unmittelbar manuell überwacht. Dieses wird beispielsweise für Fahrzeuge mit gefährlicher Ladung (Tanker) und tiefgehende Schiffe in der Kadetrinne erfolgen, deren Eintritt in das entsprechende Seegebiet ebenfalls automatisch angezeigt wird.

Im gesamten Seegebiet der Kategorie 3 mit geringer Verkehrsdichte wird der Schiffsverkehr grundsätzlich nur automatisch überwacht. Bei Abweichungen von den vorgegebenen Grenzwerten erfolgt jedoch auch hier ein

Grenzwertkriterien	
<i>Schiffsbezogene Grenzwerte</i>	<i>Umweltbezogene Grenzwerte</i>
Ausfall oder Störungen des AIS-Signals eines Schiffes	Verlassen oder Befahren festgelegter Seegebiete (Sperrgebiete, Sicherheitszonen, Schifffahrtswege)
Signifikante Änderung der Geschwindigkeit (Fahrzeug macht nur noch Fahrt, die der Driftgeschwindigkeit entspricht)	Kritische Annäherungen (Kollisionswarnungen über Funktionalitäten zum Closest Point of Approach /CPA)
Geänderter Navigationsstatus (manövrierunfähig, manövrierbehindert, tiefgangsbehindert, ...)	

Aufmerksamkeitssignal. Liegt dem Signal eine mögliche Gefahr (Kollisionsgefahr, gefährliche Kursabweichungen etc.) zugrunde, so ergreift die Verkehrszentrale umgehend die nötigen Maßnahmen (Hinweise, Warnungen oder ggf. schifffahrtspolizeiliche Verfügungen).

In den Seegebieten der Kategorie 3 gibt es Bereiche, in denen weder eine manuelle noch eine automatische Überwachung des Schiffsverkehrs erforderlich ist. Hierbei handelt es sich um Bereiche, wie die Wattengebiete der Nordseeküste sowie Teile der inneren Gewässer um Rügen und der Bodden-gewässer.

In diesen Bereichen findet überwiegend Sportbootverkehr, Kleinfischerei und Ausflugsverkehr statt. Auch eine automatische Überwachung ist hier nicht zweckmäßig, da hier aufgrund der häufigen fahrwasser- oder einsatzbedingten Kurs- und Geschwindigkeitsänderungen keine verlässlichen Grenzwertparameter für Aufmerksamkeitssignale angelegt werden können.

Vor dem Hintergrund der Einleitung von Sofortmaßnahmen bei Unfällen durch die Verkehrszentralen und der Einbindung in das gesamte Unfallmanagement ist es dennoch erforderlich, die aus diesen Gebieten angebotenen AIS-Daten in den Verkehrszentralen zu empfangen, um sie beim Eintritt

besonderer Ereignisse unverzüglich zur Einleitung der notwendigen Maßnahmen zu nutzen.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes schafft derzeit landseitig die notwendigen technischen Voraussetzungen, damit die AIS-Daten im beschriebenen Sinne für die Maritime Verkehrssicherung durch die Verkehrszentralen genutzt werden können. Hierzu sind der Aufbau von Empfangs- und Sendeanlagen entlang der deutschen Küste sowie die technische Integration der AIS-Daten in die Verkehrslagebilder der Verkehrszentralen notwendig. Bis zum Jahr 2006 werden alle Verkehrszentralen mit der neuen Technik ausgerüstet sein. Vorrang bei der Ausrüstung haben derzeit diejenigen Verkehrszentralen, die bislang zur Überwachung nicht oder nur in eingeschränktem Maße auf die Radarabdeckung zurückgreifen konnten. Das gesamte Investitionsvolumen beläuft sich nach bisherigen Planungen auf ca. 12 Mio. €.

Bereits seit Ende 2002 werden in den Verkehrszentralen Travemünde und Warnemünde in einer vorgezogenen Interimslösung die AIS-Daten der Schiffe aus den Seegebieten zwischen Kieler Bucht und Rügen empfangen. Hierdurch ist es möglich, insbesondere die AIS-Daten aus der navigatorisch sensiblen Kadetrinne und dem Fehmarnbelt zu empfangen und einzelne Fahrzeuge (z.B. Tanker) mit erhöhter Aufmerksamkeit zu überwachen.

Abschließend sei an dieser Stelle jedoch der Hinweis erlaubt, dass auch mit AIS die aus dem internationalen Seerechtsübereinkommen abgeleiteten Rechte des Küstenstaates zum Einwirken auf den Seeverkehr in der AWZ begrenzt bleiben. Auch entbindet die AIS-gestützte Überwachung durch die Verkehrszentralen nicht die Schiffsführer von ihrer Sorgfaltspflicht beim Führen des Schiffes.

Die frühzeitige Erkenntnis über mögliche kritische Situationen wird jedoch im Hinblick auf eine rechtzeitige Warnung der Schifffahrt auch in der AWZ mit dazu beitragen, die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern.

Zusammenfassung

Die im Rahmen dieses Referates dargelegten Funktionalitäten des AIS für die Maritime Verkehrssicherung an den deutschen Küsten zeigen nur einen Ausschnitt der vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten dieser neuen Technologie. Die Optimierung der Verkehrssicherheit durch AIS wird im wesentlichen durch folgende Nutzen erreicht:

- Eindeutige und sofortige Identifizierung der Schiffe,
- Übermittlung genauer, GPS-gestützter Positions-, Geschwindigkeits- und Kursdaten,

- Rechnergestützte Berechnung von CPA's (Closest Point of Approach) und TCPA's (Time to Closest Point of Approach),
- Kontinuierliche Verfolgung der Schiffsbewegungen in allen Revieren und in der deutschen AWZ,
- Ausdehnung des Überwachungsbereiches auf die gesamten Hoheitsgewässer und die AWZ,
- Darstellung der maßstabsgerechten Lage der Fahrzeuge im Revier in Verbindung mit ECDIS,
- Reduzierung der von der Schifffahrt abzugebenden verbalen Meldungen und damit bordseitig Konzentration auf die Schiffsführung bzw. in den Verkehrszentralen auf die Überwachungsaufgaben und die Maritime Verkehrssicherung.

Ein breites Spektrum an Nutzen wird die AIS-Technologie auch in den der Maritimen Verkehrssicherung nachgelagerten Bereichen an Land finden. Angefangen bei den Häfen und deren Logistikanforderungen über die Umschlagsbetriebe bis hin zum Flottenmanagement wird AIS nicht nur zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sondern auch zu Effizienzsteigerungen in der Seeverkehrswirtschaft insgesamt führen.

Die Integration von AIS in das System der Maritimen Verkehrssicherung wird die zur Überwachung des Seeverkehrs zur Verfügung stehenden Daten auf eine wesentlich exaktere und umfassendere Basis stellen. Mit AIS wird es technisch möglich, den der Überwachung unterzogenen Seebereich nochmals deutlich auszudehnen und zukünftig den Schiffsverkehr im gesamten Hoheitsgebiet und in den küstenfernen Gebieten der AWZ zu erfassen. Gerade die Überwachung der küstenfernen Seegebiete der AWZ gewinnt angesichts der wachsenden Transitverkehre entlang unserer Küsten sowie der Planungen extrem großflächiger Offshore-Windparks besondere Bedeutung. In Anbetracht des nachweislich bereits erreichten hohen Sicherheitsniveaus im Seeverkehr auf den Revieren und vor unseren Küsten wird die Nutzung von AIS durch die Schifffahrt und in den Verkehrszentralen zu einer weiteren Optimierung bei der Vorsorge zur Vermeidung von Schiffskatastrophen beitragen.

Der Nutzen von AIS für die Maritime Verkehrssicherung wird jedoch nur dann im beschriebenen Umfange eintreten, wenn neben der Ausrüstungspflicht auch der ständige Betrieb der AIS-Transponder an Bord der Schifffahrt durch entsprechende Vorschriften sichergestellt wird. Die IMO hat in der Änderung zu Regel 19 Kap. V SOLAS vom 12.12.2002 eine Regelung zum ständigen Betrieb des AIS aufgenommen. Danach ist vorgesehen, dass – sofern nicht internationale Regelungen, Vereinbarungen oder Standards den

Schutz der navigatorischen Daten der Schiffe erlauben – die AIS-Geräte ständig in Gebrauch zu halten sind. Mit dieser Regelung hat die IMO eine höhere Verbindlichkeit für die Mitgliedstaaten vorgegeben, entsprechende nationale Regelungen zum ständigen Betrieb der AIS-Geräte zu schaffen.

Ebenso besteht gerade in der Anfangszeit die Notwendigkeit, die Besatzungen der ausrüstungspflichtigen Schiffe für die richtige Bedienung des AIS-Transponders auszubilden und im Hinblick auf die Konsequenzen von Fehlbedienungen zu sensibilisieren.

Darüber hinaus wird zu klären sein, ob auch für die Klein- und Sportschiffahrt eine Ausrüstungspflicht vorzusehen ist.

Schiffskatastrophen – unvermeidbar?

Kapitän Prof. Werner Huth, Präsident des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere (VDKS), Hamburg

Bei dieser Fragestellung könnte man es sich als Autor sehr einfach machen und die Frage mit einem schlichten „ja“ beantworten. Dies würde aber bedeuten, dass man einer Frage nach Abhilfe dieser Situation nur mit einem Achselzucken begegnen könnte. Zunächst hat man sich damit auseinander zu setzen, was unter „Schiffskatastrophen“ zu verstehen ist. Ich möchte dieses in meinem Vortrag auf folgende Bereiche beschränken:

1. Untergang von Schiffen, insbesondere von Öltankern und Bulkcarriern, jeweils verbunden mit Personen-, Sach- und erheblichen Umweltschäden;
2. Strandungen oder Aufgrundlaufen von Schiffen sowie Kollisionen zwischen Schiffen, jeweils verbunden mit Personen-, Sach- und Umweltschäden;
3. Containerverluste im Nordatlantik oder Nordpazifik, bei denen immer gefährliche Ladung mit über Bord geht und bisher unbekannte Umweltschäden verursacht.

Seit Anfang Dezember hat es schon wieder fünf schwere Unfälle in knapp 2 Monaten gegeben:

- Am 10.12.03 Kentern eines niederländischen Frachtschiffes auf dem Hudson River beim Laden von Stahlturbinen, vermutlich drei Tote.
- Vor Weihnachten verliert der Frachter „Andinet“ in der Nordsee an der niederländischen Küste im Sturm Container mit gefährlicher Ladung (Pestizide); Gefährdung der Küste.
- Anfang Januar 2004 Explosion eines Benzol-Tankers mit zwei Toten im Hafen von Porto Torres (Sardinien) mit teilweisem Sinken des Schiffes.
- Blitzschnelles Kentern des norwegischen Frachter „Roknes“ am 19.01.04 vor der norwegischen Westküste nahe Bergen, offensichtlich nach einer vorherigen Grundberührung, mit vielen Toten.
- Untergang der „Kephi“ (29 Jahre alt) am 23.01.04 ca. 120 Seemeilen westlich von Kreta nach Wassereinbruch im Sturm, Ladung Zement, 15 Seeleute vermisst.

1. Untergang von Schiffen, insbesondere von Tankern und Bulkcarriern

Das Aufgrundaufen oder die Untergänge von Tankern gehören, vor allem wenn sie in der Nähe von Küsten geschehen, zu den spektakulärsten Unfällen, es sind Schiffskatastrophen im wahrsten Sinne des Wortes. Die Küstenbewohner bekommen hautnah mit, was es bedeutet, wenn Öl als Ladung ausläuft oder wenn Öl als Treibstoff an die Küsten der Regionen gespült wird. Das Auseinanderbrechen der Tanker „Erika“ am 12.12.1999 und „Prestige“ am 19.11.2002 führte sicher zum Höhepunkt in der öffentlichen Diskussion über Seeunfälle mit Tankern in Europa. Es ist müßig, darüber nachzudenken, welcher Unfall für die Umwelt schwerer wiegt. Es werden leider nicht die letzten Unfälle dieser Art sein. Diesem Beitrag ist als Anlage eine ZDF-heute Chronik der schweren Tankerunglücke seit 1970 beigefügt, die für sich selbst spricht (21 Unfälle von 1970 bis zum 01.01.2003). Man muss, vereinfacht ausgedrückt, wohl jedes Jahr mit einem schweren Tankerunfall rechnen. Es ist dann mehr oder weniger Zufall, welche Region von der Ölverschmutzung betroffen ist. Daran werden auch die jetzt als Lösung des Problems hochgepriesenen Doppelhüllentanker kaum etwas ändern, wenn die Seitentanks nicht besonders sorgfältig gewartet werden.

Ich möchte in derartige Unfälle den Schiffstyp „Bulkcarrier“ mit einreihen. Sie gehören zwar bei Untergängen nicht so sehr zu den spektakulären Unfällen, die in der Presse ausreichend Beachtung finden, die aber auf ähnliche Ursachen wie bei den Tankern zurückzuführen sind. Kapitän Dr. Müller (VDKS Rostock) hat in einem Beitrag für den europäischen Kapitänsverband CESMA darauf hingewiesen, dass in den Jahren 1990–1998 insgesamt 38 Bulkcarrier gesunken sind, 7 Bulkcarrier werden vermisst, an 64 Bulkcarriern sind schwere Schäden entstanden, bis hin zum Totalverlust, 637 Seefahrer haben dabei ihr Leben verloren. Das bedeutet knapp 14 Schadensereignisse mit Bulkcarriern pro Jahr, davon statistisch 5,5 Untergänge!

Nach Fairplay April 2002 starben von 1980 bis ca. 2002 ca. 2.000 Seeleute bei Seeunfällen mit Bulk Ladung. Nach Feststellung des Det Norkse Veritas („Schiff + Hafen“ 10/2002) ist das Risiko für die Besatzung auf Bulkcarriern etwa fünfmal höher als auf einem Tanker. Hauptursache ist die geringe Überlebenswahrscheinlichkeit in Verbindung mit dem schnellen Sinken bei Wassereinbruch. Als Vergleich sind in den letzten 20 Jahren nur 2 Containerschiffe durchgebrochen; die Lebensdauer von Containerschiffen liegt heute realistisch bei ca. 25 Jahren. Einer der Hauptgründe ist, dass der Schiffstyp Bulkcarrier materialmäßig viel mehr beansprucht wird als andere Schiffe, auch in den Häfen.

Bei den beiden Schiffstypen (Tanker und Bulkcarrier) handelt es sich zudem oftmals um „optimierte“ Schiffe, die im Laufe der letzten Jahrzehnte auf

Wunsch von Werften, Auftraggebern und Klassifikationsgesellschaften von der Materialstärke her immer dünner gebaut wurden, wo aber möglicherweise bei den Optimierungsprogrammen nicht alle möglichen Gefahren der Seefahrt ausreichend berücksichtigt wurden. Infolgedessen sind solche Schiffe oftmals nicht „robust“ genug und haben zuwenig Reservefestigkeit.

Ich möchte dies an einem ganz einfachen Beispiel demonstrieren: Der Schiffskörper eines Bulkcarriers oder Tankers, der 10 Jahre lang im Nordatlantik unterwegs ist, wird in seinen Verbänden ganz anders beansprucht als ein Tanker, der sich nur im Fahrtgebiet Ostsee, Nordsee bis hin zum Mittelmeer aufhält. Diese andere Beanspruchung im Nordatlantik führt viel früher zu Ermüdungserscheinungen des Materials und dieses wiederum früher zum Brechen von Spanten, Verlust von Außenhaut oder zum Durchbrechen des Schiffes. Wenn man sich mit Schiffsbauern über dieses Problem unterhält, wird allzu gern auf den Kunden verwiesen, der dieses Schiff in dieser Form haben wollte. Der Kunde wiederum verweist auf die jeweils zuständige Klassifikationsgesellschaft, die doch alles richtig berechnet habe, es dürfte eigentlich gar keine Unfälle geben. So schiebt jeder die Verantwortung auf den anderen, wobei man wohl objektiv feststellen darf, dass die Verantwortung bei jedem dieser drei Parteien liegt. Auch unter deutschem Management fahrende Bulkcarrier waren mehrfach an schweren Unfällen beteiligt, so z.B. die Untergänge der „Walter Leonhardt“ und der „Toledo“, beide im Februar 1990.

Als die Unfälle in den 90iger Jahren mit Tankern und Bulkcarriern im Zusammenhang mit Festigkeitsproblemen immer mehr zunahmen und die Kaskoversicherer sich weigerten, ohne zusätzliche Kontrollen für derartige Schäden aufzukommen, begann langsam ein Umdenken.

Aber: *viele von diesen Schiffen befahren heute noch die Weltmeere.* So werden im „betagten“ Alter dieser Schiffe durchaus weitere Unfälle dieser Art geschehen. Abhilfe ist nur zu schaffen, wenn seitens der Schiffseigner der Erhaltungsaufwand dieser Schiffe deutlich gesteigert wird und die Klassifikationsgesellschaften *sehr strenge Kontrollen* dieser Schiffstypen (Tanker, Massengutschiffe) vornehmen. Aber mal ehrlich gefragt: Wer investiert bei einer Klasseverlängerungsbesichtigung nach 15 Jahren noch viele zigtausend Euro Erhaltungsaufwand, wenn es die letzte Klasse ist und das Schiff dann nach 19 oder 20 Jahren abgewrackt werden soll?

Bei den Tankern geht zur Zeit alles in Richtung Doppelhüllentanker. Der VDKS hat sich im Sommer 2003 an Minister Stolpe, BMVBW, gewandt und davor gewarnt, damit alle Probleme als gelöst zu betrachten. Minister Stolpe hat die Bedenken des VDKS aufgegriffen und u.a. wie folgt geantwortet:

„Diese Regelung kann allerdings nur dann ein Sicherheitsgewinn für die Umwelt sein, wenn sichergestellt wird, dass Doppelhüllentank-

schiffe auch unter Berücksichtigung der Alterung sicher bleiben. Der Sicherheitsvorteil von Doppelhüllentankern beruht darauf, dass bei geringfügigen Beschädigungen der Außenhaut nur ein Raum verletzt wird, der keine Ladung enthalten kann. Diese Räume entlang der Außenhaut werden stattdessen zeitweise für Ballastwasser genutzt, das ebenfalls durch MARPOL aus Sicherheitsgründen bei Teillast- oder Leerfahrten vorgeschrieben ist und nicht in den Ladetanks gefahren werden darf. Solche Ballasträume sind während des Schiffsbetriebes auch im Leerzustand immer feucht und haben, insbesondere wenn der angrenzende Ladetank beheizt werden muss, ein stark korrosionsförderndes Klima. Wegen der doppelten Außenhaut hat die seitliche, tragende Stahlstruktur die doppelte Oberfläche und damit erheblich höhere Abrostungen. Deshalb ist die Beschaffenheit der Stahlstruktur von Doppelhüllentankern – in noch stärkerem Maße als bei Einhüllentankern – abhängig von der Überwachung, Wartung und Pflege des Schiffskörpers. *Anders ausgedrückt, kann von alternden Doppelhüllentankern ein größeres, strukturelles Risiko und damit ein erhöhtes Risiko der Umweltverschmutzung ausgehen, als es heute bei alternden Einhüllentankern beobachtet wird.*“

So kann man also zu Ziffer 1 festhalten: Schiffskatastrophen mit Tankern und Bulkcarriern wird es auch in den nächsten Jahren geben, weil aus wirtschaftlichen Gründen „brutale Lösungen“, wie ein aus dem Verkehr Ziehen gefährdeter Schiffe, weltweit nicht möglich und denkbar sind. Die IMO tut sich insbesondere bei Bulkcarriern schwer.

2. Strandungen bzw. Aufgrundlaufen von Schiffen sowie Kollisionen zwischen Schiffen, verbunden mit Sach- und Umweltschäden

Spektakuläre und in der Abwicklung teure *Strandungen* allein schon mit deutschen Schiffen gab es 1996 und 1997. 1996 lief das CMS „Nedlloyd Recife“ in Brasilien auf Grund, 1997 das CMS „Vikatindur“ auf Island. Beides waren relativ neue Containerschiffe („Vikatindur“ war noch kein Jahr alt), beide Grundberührungen waren so heftig, dass die Kaskoversicherer die Ereignisse als „total loss“ erklärten. In beiden Fällen wurden zu Lasten der betroffenen P+I Clubs die Schiffe an Ort und Stelle ladungsseitig soweit wie möglich entlöst und auseinander geschnitten, also abgewrackt, weil die dortigen Behörden darauf bestanden. Beide Unfälle entstanden aus dem sog. menschlichen Versagen (hier u.a. jeweils der Schiffsführer). Bei derartigen Fällen ist immer mit Bodenbeschädigungen zu rechnen, also auch dem Austritt von Brennstoff. Anders als bei den unter Ziffer 1. genannten Situationen sind Unfälle wie Strandungen überhaupt nicht „vorhersehbar“, sie resultieren

aus der jeweiligen Situation und haben viel mit der „Tagesform“ des verantwortlichen OOW (officer of watch) zu tun. So lief im Mai 2003 das Großcontainerschiff „Hanjin Ottawa“ einer deutschen Reederei (7.500 TEU) in der südwestlichen Nordsee nachts mit 24 kn vor Felixstowe auf Grund, hier zum Glück nur auf eine Sandbank, weil der OOW im Zusammenhang mit einem Überholmanöver durch ein Fischereifahrzeug voraus irritiert wurde, den Überblick über die Bahnführung seines Schiffes verlor und bei den hier reichlich vorhandenen Sandbänken vor dem Eintreffen des Kapitäns auflief. Der Unfall war nicht pressewirksam, weil das Schiff keine Schäden am Schiffskörper erlitt und kein Öl austrat. Es war lediglich die Frage zu klären, warum der 2. Offizier nicht rechtzeitig den Kapitän auf die Brücke holte bzw. warum der Kapitän den WO in diesem schwierigen Gewässer mit starken Gezeitenströmen überhaupt allein mit 24 kn fahren ließ.

Ähnlich sieht es bei *Kollisionen zwischen Schiffen* aus. Auch Kollisionen sind in aller Regel nicht „vorhersehbar“, sie resultieren ebenfalls aus der jeweiligen Situation und haben ebenfalls viel mit der „Tagesform“ des verantwortlichen OOW (officer of watch) zu tun.

Nehmen wir als ein Beispiel die Kollision zwischen den chinesischen Bulk Carrier „FU SHAN HAI“ (FSH) und dem polnischen Frachtschiff „GDYNIA“ (G) im Fahrwasser nördlich vor Bornholm am 31. Mai 2003. Die Kollision geschah relativ kurz nach Wachwechsel gegen 12.19 Uhr in der Ostsee bei guter Sicht. Kurz nach Wachwechsel hat es schon diverse Kollisionen gegeben, ebenfalls bei guter Sicht. Und wie immer wurde auch bei dieser Kollision nicht nur ein Fehler vom jeweiligen OOW gemacht, sondern man kann eine ganze Reihe von Fehlverhalten auflisten, z.B. auf G: unzureichende Wachübergabe, zu spätes „Wahrnehmen“ des späteren Kollisionsgegners, zögerliche Kursänderungen zur Vermeidung der Kollision. Und auf FSH: Keine Kontaktaufnahme über UKW, versuchte Geschwindigkeitsverringerung bei voll abgeladenem Schiff anstatt einer energischen Kursänderung mit einem Hartrudermanöver. Die Ostsee ist an einer Umweltkatastrophe vorbeigeschrammt, weil es sich bei der Ladung der gesunkenen FSH nur um eine „harmlose“ Düngemittelladung in Bulk (Pottachse und Kunstdünger) gehandelt hat. Der bisherige Austritt von Treibstoff hielt sich in Grenzen. Gerade bei Wachwechsel hat es in der Vergangenheit häufiger Kollisionen gegeben, so z.B. die schwere Kollision „Sydney Express“ gegen „Makarska“ morgens um 04.04 Uhr im Mittelmeer mit 3 Toten und „Ever Level“ gegen „Itapage“ mittags um 11.59 Uhr auf der Elbe.

Zwar kann man Unfälle dieser Art durch fortwährende Schulungen immer wieder thematisieren und versuchen zu reduzieren. Völlig ausschließen lassen sie sich genauso wenig wie z.B. Autounfälle. Inwieweit diese dann zu Katastrophen führen, hängt mehr oder weniger zufällig von dem Ort der Strandung

bzw. Kollision und den dabei erlittenen Schäden am Schiff ab. Es ist oftmals die subjektive Fehleinschätzung einer aktuellen Situation durch einen handelnden OOW bzw. auch eines beratenden Lotsen, die zu spät erkannt wird, um noch wirksame Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Auch hier ist es mehr oder weniger Zufall, welche Region von einem Unfall betroffen wird.

3. Containerverluste im Nordatlantik bzw. Nordpazifik, bei denen immer gefährliche Ladung mit über Bord geht und Umweltschäden verursacht.

In den vergangenen 10 Jahren sind viele zigtausend Container über Bord gegangen, Tendenz gleichbleibend. Lt. Det Norske Veritas gehen pro Jahr zwischen 2.000 und 10.000 Container verloren. Die „Dunkelziffer“ ist sehr hoch, weil kein Schifffahrtsunternehmen Containerverluste freiwillig publik macht. Die letzte mir bekannte Meldung lt. THB am 12.11.2003 war: Der 4.253 TEU-Containerfrachter „CSCL Hamburg“ hat 36 Container westlich von Kalifornien in schwerer See verloren.

Bei den Zigmillionen beförderten Containern relativieren sich natürlich diese Zahlen. Der Transport der Gesamtladungsmenge als Stückgut hätte m.E. zu ähnlich hohen Ladungsschäden geführt. Was an den Containerverlusten die Aufmerksamkeit erregt, ist der spektakuläre Unfall, bezogen auf ein Schiff.

Daneben dürfen die *enormen Umweltschäden* nicht vergessen werden, weil gerade die häufig an Deck stehenden Gefahrgutcontainer betroffen sind, doch davon redet niemand. Außerdem können bei Kollisionen mit im Wasser schwimmenden Containern Leckagen an Schiffen entstehen, bis hin zum Untergang.

Im Folgenden sollen in kurzer Form die Hauptursachen für Schäden am Schiff bis hin zum Untergang und für Containerverluste dargestellt werden, für die es teilweise Lösungsmöglichkeiten und teilweise noch keine durchgreifenden Lösungen zur Verhinderung gibt. Containerschiffe unterliegen, vereinfacht ausgedrückt, *drei Hauptgefährdungen*:

- *Kentern des Schiffes*, verursacht durch mangelhafte Stabilität und/oder Fahren vor achterlicher See. Diese Gefahren betreffen vor allem kleinere Containerschiffe bis ca. 150 m Länge.
- *Schäden am Schiff und/oder an Containern, Containerverluste* bis hin zum Auseinanderbrechen des Schiffes, verursacht durch heftiges Stampfen und überkommendes „grünes Wasser“ (das sog. Slamming). Betroffen sind Schiffe aller Größen, also insbesondere auch große Containerschiffe.
- *Containerschäden und Containerverluste durch heftiges Rollen*, nach neueren Erkenntnissen (ca. 12 Jahren) auch in vorlicher See, verursacht

auch durch das sog. parametrische Rollen (das Rollen in achterlicher See ist unter 1. erfasst). Betroffen sind hier insbesondere Containerschiffe neuerer Bauart über 200 m.

Die beiden letzten Unfälle kommen wetter- und seegangsbedingt vornehmlich im Nordatlantik und im Nordpazifik vor, d.h. dort gehen die meisten Container verloren (schwimmen, schweben oder gehen unter).

3.1 Zum Kentern des Schiffes:

Das Verhältnis der Anzahl der Container unter Deck zu der Anzahl der Container an Deck ist *häufig* 1:2, d.h., es werden zahlenmäßig viel mehr Container an Deck als unter Deck gefahren. (Beispiel: M/V „Focs Tenerife“ Baujahr Oktober 2002, Länge ca. 128 m: 226 20' Cont. unter Deck, 472 20' Cont. an Deck). Hinzu kommt der oftmals sehr geringe Freibord dieser Schiffe. „Seite Deck“ kommt früh zu Wasser mit dem Ergebnis eines dramatischen Stabilitätsabbaus und mit der Gefahr des Aufschwimmens von Containern. Oder „grünes Wasser“ über Deck und Luken führt zu starken Seeschlagschäden. Wasser kann in das Schiff eindringen und führt darüber zum (weiteren) Stabilitätsabbau.

Die in den Unterlagen angegebenen Containergewichte sind nach wie vor ungenau, Container sind häufig erheblich schwerer als angegeben. Zudem wird dem Schiffsführer manchmal dargelegt, er habe in den oberen Lagen an Deck Leercontainer, tatsächlich stehen dort aber beladene Container. Es ist utopisch zu glauben, man könne das Problem der exakten Containergewichte in den Griff bekommen. Ich habe das Problem schon einmal vor über 10 Jahren auf einem Verkehrsgerichtstag in Goslar beschrieben; geändert hat sich so gut wie nichts. Natürlich kann man in Containerkräne Waagen einbauen oder LKW im Zulauf über Waagen fahren lassen. Container werden aber nicht nur in Hamburg oder Rotterdam geladen, sondern auch in außer-europäischen Häfen bzw. in Häfen ohne derartige Einrichtungen.

Dennoch ist das Stabilitätsproblem weitgehend in den Griff zu bekommen, wenn man es wirklich will und dem Schiffsführer die entsprechend notwendige Zeit zur Verfügung stellt. Die Ausbildung und Schulung von Kapitänen und nautischen Offizieren zur Handhabung der Stabilität des Schiffes ist durch die IMO bzw. die Umsetzung in Landesvorschriften verbindlich geregelt. Die Reederei sollte sicherstellen, dass einem nautischen Offizier, der die Pflichten des Ladungsoffiziers übernehmen soll, eine angemessene Einarbeitung in das Schiff, die schriftlichen Unterlagen und die Ausrüstung zur Überwachung der Stabilität und dazugehöriger Bereiche zuteil wird. Hier hapert es infolge der kurzen Liegezeiten schon gewaltig, müsste also dringend verbessert werden.

Die Stabilität ist während der Beladung neben der mit dem Ladungsrechner üblichen Methode der Momentenrechnung, wenn dieses wegen Tiefgangsabweichungen für notwendig erachtet wird, und in jedem Fall vor Abfahrt durch Messung der Anfangsstabilität, durch einen Betriebskrängungsversuch oder durch die Auswertung einer Rollzeitmessung zu überprüfen. Außerdem ist die geplante Beladung oder der vorhandene Ladezustand mit ähnlichen Zuständen zu vergleichen, deren Stabilitätskennwerte bekannt sind (z.B. Ladefälle im Beladungs- und Stabilitätshandbuch oder Aufzeichnungen von früheren Reisen). Dies kostet etwas Zeit, führt aber zu dem Ergebnis, stets ausreichende Stabilität für die gesamte Reise zu gewährleisten. Ggf. *müssen Gewichte in Form von Containern zurückbleiben.*

Das Fahren bei achterlichem Seegang ist weitgehend beherrschbar, wenn die Fahrt des Schiffes so eingerichtet wird bzw. eingerichtet werden kann, dass Wellenberge das Schiff relativ schnell passieren, also mit frühzeitigen Kurs- und oder Fahrtänderungen.

3.2 Zu Schäden am Schiff und an Containern bis hin zum Containerverlust

Diese Schadensursache hat sich aufgrund der größer gewordenen Schiffslänge in Verbindung mit der Unterwasserform und der höheren Geschwindigkeit der Schiffe verschärft. Tanker und Massengutschiffe mit einer breiten Unterwasserform sind nicht betroffen; Schiffe von ca. 180 m Länge in der Regel auch nicht, weil sie quasi einen Wellenberg „hinaufsteigen“ und mit dem Steven ins Wellental „fallen“. Der Nautiker auf der Brücke weiß sehr schnell, dass er die Geschwindigkeit reduzieren muss und kann ziemlich genau „auspendeln“, wie schnell er fahren kann, ohne grünes Wasser über die Back und das Vorschiff zu nehmen.

Anders sieht das bei den heute üblichen Containerschiffen mit knapp 300 m Länge (= ca. 4.500 TEU) oder mit ca. 350 m Länge (ca. 7.500 TEU) aus. Wenn beim Fahren gegen die See z.B. ein Wellenberg bei den Brückenaufbauten (ca. 240 m hinter dem Vorsteven) angekommen ist, „marschiert“ der Vorsteven bereits in den nächsten Wellenberg und das bei einer deutlich höheren Maschinenleistung. Dabei nimmt das Schiff, je nach Geschwindigkeit, „grünes Wasser“, also heftige Brecher, über die Back, den Wellenbrecher (sofern einer vorhanden ist) und die Containerladung. Die früher vorhandenen „Warnsignale“ funktionieren nicht mehr. Vor allem *bei Nacht lässt sich Seegang kaum qualifiziert beobachten*, die so genannten „three sisters“, die drei höheren Wellen, werden oft nicht erkannt.

Die überkommenden Wellen verursachen schwere Schäden am Schiff (Ankerspill, Wellenbrecher usw.) und führen zu teilweise erheblichen Containerverlusten wie im Falle „Sherbro“, die im Englischen Kanal bei Casquets

über 90 Container durch Seeschlag verloren hat, oder 120 Container bei einer anderen deutschen Reederei im Nordatlantik bei Seegang aus nahezu 4 Strich von vorne. Diese beiden Fälle waren eindeutig auf menschliches Versagen der Schiffsleitung zurückzuführen, weil in beiden Fällen zum Einhalten des Fahrplanes mit viel zu hoher Geschwindigkeit gegen Windstärke Bft 12 gegenan gefahren wurde.

Auch Containerschiffe wurden in den vergangenen Jahren schiffbaulich „optimiert“, die Bordwandstärke nahm ab, die Schiffe wurden „dünner“ (was mancher Kapitän beim Anlegen spürt, wenn es gleich Beulen gibt). Da konnte man im Januar 1999 nur erstaunt eine Pressemeldung des Germanischen Lloyd lesen, dass Festigkeitsprobleme neue Vorschriften für Containerschiffe erfordern, weil man vermehrt Vorschiffsschäden beobachtet habe. Hier ging es mehr um ein vom GL initiiertes Forschungsvorhaben, denn die auftretenden Schäden bei immer dünneren Bordwänden konnte eigentlich niemand verwundern.

Zum Einhalten des Fahrplanes: Dies ist, auch wenn es von Reederseite oft verständlicherweise bestritten wird, neben nicht rechtzeitigem Erkennen von hohen Wellen *eine der Hauptursachen* für die immensen Schäden beim Fahren gegen die See.

3.3 Containerschäden und Containerverluste durch heftiges Rollen

Das Phänomen des Aufschaukelns eines Containerschiffes in vorlichem Seegang, auch als parametrischem Rollen bekannt, ist nicht neu. Schon 1990 tauchten die ersten Kapitänsberichte auf, die z.B. in der Straße von Gibraltar dieses Schiffsverhalten bei Windstärke Bft 10 beschrieben.

Infolge des vorne und achtern schlanken Unterwasserschiffes der großen Containerschiffe (ab ca. 200 m aufwärts) kann es bei Seegang von vorne *ohne Vorwarnung* zu heftigen Rollbewegungen kommen. Das Schiff schaukelt sich in ganz kurzer Zeit soweit auf, dass die Deckscontainer an Bord aus den Laschings brechen, umkippen und/oder außenbords gehen. Rollwinkel bis 60° werden berichtet. Gegenmaßnahmen wie Kurs- und/oder Fahrtänderungen können nach Beginn des Aufschaukelns diese plötzlich auftretenden heftigen Rollbewegungen nicht mehr verhindern.

Gefährlich ist parametrische Resonanz, wenn die beiden Periodenverhältnisse für Rollzeiten bestehen, die das Schiff in längslaufender See bei großen Rollwinkeln von 30° oder 40° hat. *Die Glattwasserrollzeit des Schiffes ändert sich bei 30° und 40° erheblich*, bei großen Containerschiffen wird sie deutlich kürzer, das Periodenverhältnis 0,5 kann erreicht werden.

Die Containerverluste, verursacht durch parametrisches Rollen, sind in den letzten Jahren zahlenmäßig deutlich angestiegen. Ich erinnere an einige spek-

takuläre Containerverluste wie CMS „APL China“ 1996 mit ca. 360 Containern, oder „OOCL America“ am 08.02.00 mit ca. 300 Containern und drei weitere Schiffe am gleichen Tag mit 58 Containern, dann „Tokio Express“ Ende der 90iger Jahre im Ausgang des Englischen Kanals bei ca. 7 kn Fahrt mit ca. 90 Containern oder im Januar 2003 CMS „Maersk Carolina“ mit über 100 Containern im Nordatlantik.

Von Bord hört man aber auch andere Gründe für Containerverluste beim heftigen Rollen des Schiffes. *Die Containerzurrungen sind z.B. beschädigt, halbautomatische Twistlocks schließen nicht (mehr) richtig* usw. Bei Dunkelheit mit künstlicher Beleuchtung ist das durch die Besatzung bei 6 oder 7 Lagen hoher Container an Deck kaum erkennbar. Man liest in Schiffstagebüchern immer wieder: „Die Ladung wurde nachgelascht“. Das ist in den oberen Lagen eines Containerschiffes aber kaum möglich und schon gar nicht bei heftig rollendem Schiff! Und wie will man bei der Benutzung von *Twistlocks* überhaupt nachlaschen?

Optimierte kurze Liegezeiten, Arbeitsorganisation und Besatzungsstärke bzw. Besatzungsstruktur machen Gegenmaßnahmen bei menschlicher Nachlässigkeit oder technischen Unzulänglichkeiten im Grunde unmöglich.

Wie schon erwähnt, ist in diesem Bereich die Grauzone sehr groß. Mir ist eine Reihe von weiteren deutschen Schiffen bekannt, die auch in diesem Jahr Container verloren haben, jedoch keine Schlagzeilen gemacht haben.

Was kann getan werden? Die physikalische Ursache des Problems ist bekannt, die Nichterfassbarkeit der Unregelmäßigkeit des Seegangs hat bisher Lösungen verhindert. Es gibt Wellenfachleute, die bezweifeln, ob man Seegang in nächster Zeit so in ein mathematisches Schema pressen kann, dass Gefahrensituationen immer rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können. Der Schiffsführer kann schon mit vorhandenen Mitteln vorhersehen, ob er auf einem Kurs bzw. mit einer Fahrt läuft, wo mit parametrischer Resonanz gerechnet werden muss.

Nun wäre es aber zu einfach, ständig in eine andere Richtung zu laufen, so z.B. im Nordatlantik in einer Tiefdruckrinne auf dem Weg nach New York anstatt 270° mehrere Tage 225°. Der Schiffsführer ist verpflichtet, zum Schutze der Schiffssicherheit, der Besatzung, der Ladung und der Umwelt geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Haben die Wellenspezialisten Recht, wird/darf der Kapitän in Abhängigkeit seiner Berufserfahrung mit der Geschwindigkeit des Schiffes und/oder dem Kurs „experimentieren“.

Eine qualifizierte Schulung der Nautiker, nicht nur des Schiffsführers, mit Darstellung der Möglichkeit der auftretenden Gefahren kann helfen. *Das Phänomen des „parametrischen Rollens“ ist bislang noch nicht in ausrei-*

chendem Maße in der Ausbildungsliteratur vorhanden, es wird erst jetzt über die vom BMVBW zu erlassende Richtlinie in Deutschland besser bekannt. Bis März Jahres 2003 waren wir noch in der See-BG AGr „Stabilität“ unsicher, mit welchem Wellenfaktor zweckmäßiger Weise zu rechnen ist. Es gab lange Diskussionen mit dem Wellenforscher Dr. Rosenthal von der GKSS in Geesthacht. Die Diskussion ist noch nicht beendet. Da kann man von einem auf See befindlichen Nautiker nicht verlangen, dass er bereits alles wissen kann.

Es reicht nicht aus, einfach ein weiteres elektronisches Gerät auf die Schiffsbrücke zu stellen, davon gibt es schon genug. Es muss verstanden werden! Außerdem muss auch hier dem Schiffsführer eine gewisse Freiheit über Kurs und Geschwindigkeit gegeben werden. Dem gegenüber steht die Verpflichtung zum strikten Einhalten des Fahrplanes.

Es müssen des Weiteren häufigere Kontrollen des Laschmaterials durchgeführt werden, verbunden mit rechtzeitiger Reparatur bzw. Ersatzbeschaffung. Von der Schiffsbesatzung kann dieses kaum geleistet werden. Ähnliches gilt vor Abfahrt bezüglich der Kontrolle des tatsächlichen Sicherns von Containern in höheren Lagen.

Unfälle mit Containern, wie in dieser Ziffer 3 beschrieben, treten derzeit relativ häufig auf. Meiner Meinung nach werden wir mit Containerverlusten auch in Zukunft leben müssen. Ursachen dafür sind u.a.: Ausbildungsqualität, Berufserfahrung, learning by doing (diese extremen Situationen, die zum parametrischen Rollen führen, erlebt eine Seemann nicht alle Tage), „Tagesform“ des wachhabenden Offiziers, nicht auszuschließende verdeckte technische Mängel und Unzulänglichkeiten usw..

4. Fazit:

Wenn es zu den in den vorstehenden Ziffern 1 bis 3 beschriebenen katastrophalen Unfällen kommt, beruht dieses im Wesentlichen auf Fehlern oder Nachlässigkeiten, die an *Land und/oder an Bord* vorkommen. Die schadensverursachenden Faktoren sind den Reedereien, Charterern, Klassifikationsgesellschaften, Schiffsführungen und Versicherern bekannt. Daraus ergeben sich aus meiner Sicht folgende Forderungen:

- Zu 1. Die Kontrollen von Tankern und Massengutschiffen durch die Klassifikationsgesellschaften, Port State Control und die Kaskoversicherer müssen erheblich ausgeweitet bzw. verstärkt werden.

Klassifikationsgesellschaften müssen für ihre Besichtigungen haften, d.h. sie müssen bei Schadensfällen in Haftung genommen

werden können, wenn nachgewiesen werden kann, dass bei der Besichtigung Fehler gemacht oder Verschleißerscheinungen übersehen wurden.

Der „Verschleiß“ von Doppelhüllentankern ist von Reedern und Klassifikationsgesellschaften sorgfältig zu beobachten; geeignete Instandsetzungsmaßnahmen sind rechtzeitig zu ergreifen.

Schiffsbesatzungen sind im Rahmen von Weiterbildungsveranstaltungen auf die Gefahren dieser Schiffe in fortgeschrittenem Alter zu sensibilisieren.

- Zu 2. Das Thema „Gefahren beim Wachwechsel“ ist im Rahmen von Aus- und Weiterbildung an den entsprechenden Ausbildungsstätten zu thematisieren.

Reedereien haben durch interne Schulungen immer wieder zur Qualitätssicherung ihrer Besatzungen beizutragen; sie haben Besatzungen über Neuerungen im Vorschriftenwerk zu informieren, da Besatzungen nicht an alle Unterlagen herankommen können (Verpflichtung aus ISM Code).

- Zu 3. Arbeiten an der baldigen Entwicklung eines Wellenradars;

Entwicklung von den OOW unterstützenden Messgeräten;

Reeder und Charterer haben dem Schiffsführer verbesserte Internet-Möglichkeiten zum Einholen von Wetterberichten einzuräumen (soweit noch nicht vorhanden) sowie eine deutlich größere Freiheit bei der Wetternavigation zu gewährleisten.

Es ist von Werften und Klassifikationsgesellschaften der Einbau von hochwirksamen und wenig störanfälligen Tiefgangsmessanlagen zu entwickeln, insbesondere auf kleinen Schiffen.

Der Schiffsführer und die nautischen Offiziere sind vom Reeder auf *das sichere Fahren in schwerem Wetter* auf dem neuesten Stand der Technik zu schulen,

Das BMVBW wird aufgefordert, intensiv weiter an dem noch unge lösten Problem der genauen Containergewichte zu arbeiten und

es ist vom BMVBW in Zusammenarbeit mit den Klassifikationsgesellschaften und Stauereien zu prüfen, inwieweit weltweit eine bessere Kontrolle des Containerlaschens eingeführt werden kann.

VIII/3

Zu 1-3. Die Kaskoversicherer und das BMVBW müssen einen gewissen Druck auf Reeder und Charterer ausüben, um die derzeitigen Schäden deutlich zu reduzieren.

Andere Lösungsmöglichkeiten zur Vermeidung von Schiffskatastrophen sehe ich gegenwärtig nicht.

Ein Restrisiko bleibt!

Anlage

Chronik schwerer Tankerunglücke seit 1970:

Heute.t-online dokumentierte am 28.03.03 im Folgenden die schwersten Tankerunfälle der vergangenen 30 Jahre:

20. März 1970: Kollision des Tankers „Othello“ vor Schweden. Schätzungsweise bis 100.000 Tonnen Öl laufen aus.

19. Dezember 1972: Kollision des Tankers „Sea Star“ im Golf von Oman. 115.000 Tonnen Öl laufen aus.

12. Mai 1976: Der Supertanker „La Urquiola“ läuft vor dem spanischen Coruna auf Grund. 100.000 Tonnen Öl werden freigesetzt.

25. Februar 1977: Feuer an Bord der „Hawaiian Patriot“ im Nordpazifik. 99.000 Tonnen Liter Öl laufen aus.

16. März 1978: Die „Amoco Cadiz“ läuft vor der nordwestfranzösischen Küste auf Grund. 223.000 Tonnen Öl fließen in die See.

19. Juli 1979: Kollision der „Atlantic Express“ mit der „Aegean Captain“. 300.000 Tonnen Öl laufen ins Meer.

6. August 1983: Der Tanker „Castillo de Bellever“ fängt Feuer. 250.000 Tonnen Öl laufen ins Meer.

28. Januar 1989: Das argentinische Tank- und Versorgungsschiff „Bahia Paraiso“ läuft südlich von Kap Hoorn auf einen Felsen und sinkt. Knapp tausend Tonnen Dieselöl bilden vor der bis dahin unberührten Küste der Antarktis einen Ölteppich von zehn Kilometern Länge.

24. März 1989: Die „Exxon Valdez“ havariert im Prinz-William-Sund vor Alaska. 41.000 Tonnen Öl verschmutzen ein Naturschutzgebiet vor der Küste.

1991: Größte Ölpest der Geschichte während des Golfkriegs. Das schwerste Unglück ereignete sich im Frühjahr 1991, als im Golfkrieg schätzungsweise 570.000 Tonnen Rohöl aus Ölverladestationen in Kuwait oder zerstörten Tankern ausliefen und zur größten Ölpest der Geschichte führten.

19. April 1992: Vor der Küste Mosambiks schlägt der mit 66.000 Tonnen Öl beladene griechische Tanker „Katina P“ leck und läuft auf Grund. Der Tanker verliert auf der Steuerbordseite die gesamte Ladung eines Tanks.

3. Dezember 1992: Der griechische Tanker „Aegean Sea“ läuft bei der Einfahrt in den nordspanischen Hafen La Coruna auf felsigen Grund und bricht auseinander. Etwa 81.000 Tonnen Öl laufen ins Meer.

5. Januar 1993: Der liberianische Tanker „Braer“ läuft vor den Shetlandinseln auf ein Riff. 98.000 Tonnen Rohöl fließen in die Nordsee.

25. *Januar 1994*: Der in Malta registrierte Tanker „Cosma A“ mit 23.000 Tonnen Rohöl an Bord explodiert 500 Kilometer südlich von Hongkong auf der Fahrt von Indonesien nach Schanghai.

16. *Februar 1996*: Der Tanker „Sea Empress“ läuft vor der Südwestküste von Wales auf Grund und schlägt leck. Rund 70.000 Tonnen Öl fließen in Meer.

2. *Januar 1997*: Der russische Tanker „Nachodka“ bricht in einem Sturm vor der Küste Japans auseinander. Etwa 20.000 Tonnen Heizöl treiben auf die Küstenstadt Fukui im Osten Japans zu.

12. *Dezember 1999*: Vor der Bretagne bricht bei schwerer See der in Malta registrierten und mit rund 26.000 Tonnen Heizöl beladene Tanker „Erika“ auseinander. Etwa 17.000 Tonnen Heizöl fließen aus. Es bildete sich ein Ölteppich von einem Kilometer Länge und 300 Meter Breite, der parallel zur Küste treibt.

20. *Januar 2001*: Vor der Insel San Cristobal strandet der ecuadorianische Tanker „Jessica“. 643.500 Liter Dieselöl fließen ins Meer. Der Ölteppich bedroht die Galapagos-Inseln.

20. *März 2001*: Der unter maltesischer Flagge fahrende Frachter „Balu“ sinkt mit 8.000 Tonnen Schwefelsäure an Bord vor der spanischen Nordküste.

10. *September 2001*: Auf dem italienischen Tanker „Jolly Rubino“ bricht im Maschinenraum ein Feuer aus. Von der Mannschaft verlassen, läuft der Tanker bei starkem Wind zwei Tage später vor der Küste von Kap St. Lucia, rund 600 Kilometer östlich von Johannesburg, auf Grund.

13. *November 2002*: Vor der nordwestspanischen Küste gerät ein auf den Bahamas registrierter Tanker in Seenot. Die „Prestige“, die mehr als 70.000 Tonnen Öl geladen hat, zieht einen mehrere Kilometer langen Ölteppich hinter sich her. Sie bricht sechs Tage nach der Havarie entzwei.

1. *Januar 2003*: Der türkische Tanker „Vicky“ fährt im Ärmelkanal auf das gesunkene Wrack des Autotransporters „Tricolore“ auf. „Vicky“ hat 70.000 Tonnen Kerosin geladen. Rund 300 Liter Treibstoff laufen aus.

Schlussvortrag

Auftrag: Verkehrssicherheit

Prof. Dipl.-Ing. Manfred Bandmann,
Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), Bonn

Sehr geehrter Herr Generalbundesanwalt Nehm,
sehr geehrter Herr Präsident Prof. Dr. Dencker,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr, dass ich heute den Schlussvortrag des diesjährigen Verkehrsgerichtstages halten darf. Nachdem Minister Stolpe den Verkehrsgerichtstag mit einem Einblick in die europäische Dimension zukünftiger Verkehrspolitik eröffnet und auch der Verkehrssicherheit dabei einen hohen Stellenwert eingeräumt hat, liegt es nahe, dem politischen Gedanken des gestrigen Tages etwas folgen zu lassen, wie der formulierte gesellschaftspolitische Auftrag in Praxis erfüllt wurde und auch weiterhin erfüllt werden kann.

Als Herr Nehm und ich in einem Telefonat den Titel dieses Vortrags vereinbarten, zeigte sich, dass diese Überschrift viele Gestaltungsmöglichkeiten offerierte. Das verlangt mit Rücksicht auf Thema und der zur Verfügung stehenden Zeit allerdings zu Beginn einen Hinweis. Einige von Ihnen wissen bereits, dass ich meine ehrenamtliche Tätigkeit im Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) in den Jahren 1994 bis 1998 als Leiter des DVR-Ausschusses „Straßenverkehrstechnik“ begonnen und seit Mai 1998 als Präsident fortgesetzt habe. Von meiner Ausbildung her bin ich Bauingenieur. Nach einigen Berufsjahren bei einer auch heute noch großen deutschen Bauunternehmung bin ich seit 1977 bei der Tiefbau-Berufsgenossenschaft zunächst als technischer Aufsichtsbeamter, dann als Leiter des technischen Aufsichtsdienstes und seit Mitte 1990 als Hauptgeschäftsführer tätig. Nicht zuletzt diese Beziehung zum Bau brachte mich auf folgenden Gedanken: Es gibt wie im Bau – und wir haben ja bezeichnenderweise gestern auch das Beispiel der Brücke gehört – auch in der Verkehrssicherheit den Bedarf oder Wunsch, ein Ziel zu erreichen; daraus wird ein Vorhaben, es folgt die Projektausführung, es gibt einen oder mehrere Auftraggeber, einen oder mehrere Auftragnehmer und Kosten fallen auch an. Was liegt näher, als dies zum Leitfaden dieses Vortrages zu machen: der Auftrag „Verkehrssicherheit“.

In seinem gestrigen Plenarvortrag hat Bundesminister Dr. Stolpe bereits aktuelle Verkehrsprobleme angesprochen und der Verkehrsgerichtstag selbst, d.h. Sie, hat sich intensiv mit aktuellen Problemen der Verkehrs-

cherheit auseinandergesetzt. Ich werde nun nicht Diskussionen oder gar Ergebnisse der Arbeitskreise – die ja erst noch veröffentlicht werden – reflektieren oder kommentieren. So gesehen verzichte ich auf das mögliche „letzte Wort“ zu aktuellen Themen. Im Vordergrund sollen vielmehr Gedanken stehen, wie ein gesellschaftspolitischer Auftrag, nämlich für unser aller Sicherheit im Straßenverkehr zu sorgen, erfüllt wurde und weiter erfüllt werden soll. Dabei wird dann vielleicht auch deutlich, dass nicht immer das Rad neu erfunden werden muss, wenn Problemlösungen gesucht werden. Manchmal ist hilfreich, sich umzusehen oder umzuhören, um festzustellen, dass es schon entwickelte Konzepte gibt, die vielleicht nur einer intensiveren Verbreitung und Unterstützung bedürfen.

Verkehrssicherheit, diesem Auftrag stellen sich der DVR und seine Mitglieder seit nunmehr fast 35 Jahren. Ein Blick zurück in die Geschichte bleibt Ihnen also nicht erspart. Denn wie haben schon viele schlaue Menschen gesagt: „Nur wenn man weiß, woher man kommt, erkennt man auch, wohin man geht.“ Und um bei der eben beschriebenen Struktur zu bleiben, schaue ich auf die Grundlagen und den Bedarf für eine Auftragserteilung im Jahre 1969.

Voraussetzungen und Bedarfsanalyse im Jahr 1969

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat wurde 1969 auf Initiative des Bundesverkehrsministers Dr. Georg Leber als gemeinnütziger Verein von damals 93 Mitgliedern gegründet. Er ist danach bald angewachsen auf 250 Mitglieder, die ihm bis heute überwiegend treu geblieben sind.

Das Jahr 1969 ist übrigens nicht nur das Geburtsjahr des DVR, sondern auch zweier weltberühmter überaus erfolgreicher Sportler, der Tennisspieler Steffi Graf und des Formel 1-Fahrers Michael Schumacher. Ein Jahr also, in dem die Sterne offenbar Dynamik und Erfolg in die Wiege gelegt haben. Auch politisch war 1969 durchaus ein wegweisendes Jahr. Willi Brandt wurde Bundeskanzler und Helmut Kohl wurde Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz, zwei Persönlichkeiten, die Deutschland nicht unwesentlich geprägt haben.

Und in der Musik hatten die Beatles einen Tophit mit dem Song „Come together now“. Ein schöner Anknüpfungspunkt für die Gründung des DVR.

Die Geburtsstunde des DVR war der 26. Juni 1969 in Bonn-Bad Godesberg. Der DVR hat sich aus dem Kuratorium „Wir und die Strasse“ e.V. entwickelt, das aus einem kleinen Kreis besonders an Verkehrssicherheit interessierter Behörden und Organisationen bestand. Es wurde aufgrund der verheerenden Unfallsituation auf Deutschlands Straßen als notwendig angesehen, die Verkehrssicherheitsarbeit am gemeinsamen runden Tisch zu koor-

dinieren. Als Grundlage dafür sollte die Verkehrssicherheitsarbeit auf eine breite Basis gestellt und das Ziel der Sicherheit im Namen der Vereinigung sichtbar gemacht werden.

Bei einem Bestand von insgesamt 19.149.747 Kraftfahrzeugen – davon immerhin schon 1.605.496 Motorzweiräder, 1.175.975 Lastkraftwagen und 13.623.793 Personenkraftwagen – gab es insgesamt 540.922 Verunglückte und davon 18.693 Getötete und 522.229 Verletzte.

Die Gedanken der Gründer

Was wollte der Auftraggeber erreichen, welches „Bauvorhaben“ sollte umgesetzt werden? Die Gründer des DVR haben ihre Gedanken zu den Voraussetzungen folgendermaßen formuliert:

„Die Verkehrsteilnehmer sollen überzeugt werden, dass

- etwas Neues geschehen muss,
- im DVR erstmals die Bemühungen aller beteiligten Organisationen zusammengefasst, auf einheitliche Ziele gelenkt und die Aufgaben mit den modernsten Methoden in Angriff genommen werden,
- Verkehrsteilnehmer sollen nicht als passive Objekte, sondern als aktiv Mitwirkende angesprochen werden, deren selbständige Initiative, mitdenkendes Engagement und mitverantwortliche Beteiligung erwünscht sind und gebraucht werden,
- der Staat bereit ist zu helfen und im DVR die Plattform für Gespräche *unter Gleichberechtigten* zu sehen.“

Es ging von Anfang an um einen Klimawechsel. Ich zitiere erneut:

„Die Verkehrserziehung und -aufklärung wird darauf Rücksicht zu nehmen haben, dass das Bewusstsein der Gefahr und der Gedanke an den Unfall „verdrängt“ werden. Demgegenüber müsste z.B.

- die Sicherheit als eine sympathische Sache, als ein positiver Wert herausgestellt und angeboten werden,
- das sichere, rücksichtsvolle Verhalten als das Kennzeichen des guten Fahrers im Bewusstsein der Öffentlichkeit verankert werden,
- das rücksichtslose, aggressive Verhalten als mit dem guten Benehmen unvereinbar gekennzeichnet werden,
- auf die Lächerlichkeit des Prestigedenkens im Straßenverkehr immer wieder hingewiesen werden.“

„Es darf nicht erwartet werden, dass die Information allein, selbst wenn sie sehr konkret ist, ausreicht. Viele Verkehrsteilnehmer sind über die Verkehrs-

regeln informiert, beachten sie jedoch trotzdem nicht. Sie reagieren nicht rational. Deshalb sollten, unter Erforschung der psychologischen Hintergründe eines solchen Verhaltens, die einzelnen Gruppen der Verkehrsteilnehmer in psychologisch wirksamer Form angesprochen werden. Es muss das Ziel sein, über die innere Einstellung der Verkehrsteilnehmer Einfluss auf deren Verhalten im Straßenverkehr zu nehmen.“

Hört sich das nicht hochaktuell an? Bedeutet das auf der anderen Seite aber etwa, dass Nichts passiert ist in den vielen Jahren?

Es ist viel passiert – und Sie wissen das alle –, umfangreich und erfolgreich. Die Zahl der Toten auf unseren Strassen ist auf neue Rekordtiefen gesunken, soweit man den Begriff „Rekord“ im Zusammenhang mit menschlichem Leid und Tragödien verwenden kann. Eine Erhöhung des Kfz-Bestandes von etwas über 19 Millionen Fahrzeugen im Gründungsjahr 1969 auf fast 54 Millionen im Jahr 2003, ein Anstieg der Fahrleistungen auf prognostizierte 620 Mrd. Fahrzeug-km im Jahr 2003, aber vor allem immer wieder neue Generationen von Verkehrsteilnehmern mit alten, aber auch manchmal neuen Schwächen; neue Rahmenbedingungen durch die Veränderungen unserer Gesellschaft, das große Ereignis der Wiedervereinigung und vieles andere lassen „Altes und Bekanntes“ immer wieder neu erscheinen. Und wer will schon gerne die Erfahrungen der „Alten“ übernehmen. Was subjektiv neu erlebt wird, dem will der Mensch, wenn möglich, zunächst auch mit neuen, eigenen Ideen begegnen.

Der Auftrag ist also offensichtlich trotz aller Erfolge noch nicht erfüllt, die Schlussrechnung nicht gestellt und Handelnde sind nicht überflüssig geworden!

Auftraggeber:

Zunächst noch einmal zurück zum 26. Juni 1969! An diesem Tag übernahm der Auftraggeber, der damalige Bundesverkehrsminister Dr. Georg Leber bei der ersten Mitgliederversammlung die Schirmherrschaft für den DVR und schloss seine Ansprache mit den Worten:

„Es kann (vielmehr) nur darauf bestanden werden, dass jeder Unfall als vermeidbar zu gelten hat, solange Mittel und Methoden bekannt sind, die ihn verhindert hätten oder verhindern würden. Die bekannten Mittel und Methoden zu registrieren, zu prüfen und anzuwenden, neue zu finden und zu entwickeln, ist Aufgabe des DVR. Seine Mitglieder arbeiten dabei als Team. Der DVR ist eine Verkehrssicherheitsmannschaft, die auf vereinbarten Wegen ihrem erklärten Ziel zustrebt: einem Klimawechsel im Verkehr“.

Das war der Auftrag.

Der Auftragnehmer:

Wer war der Auftragnehmer, dieser neu gegründete Deutsche Verkehrssicherheitsrat? Gründungsmitglieder waren nahezu alle Institutionen, die sich zu diesem Zeitpunkt der Verkehrssicherheit verschrieben hatten, oder die auch neben einem ideellen durchaus auch ein direktes wirtschaftliches Interesse an einer Senkung der Unfallzahlen auf unseren Straßen hatten. Die Liste ist nicht vollständig, wenn ich von den Gründungsmitgliedern die Automobilindustrie, die Mineralölwirtschaft, die Versicherer, die Automobilclubs, die Deutsche Verkehrswacht erwähne. Auch der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften, die einen gesetzlichen Auftrag zur Verhütung von Unfällen der Betriebsangehörigen auf dem Wege von und zur Arbeitsstätte haben, gehörten dazu. Als gesetzliche Unfallversicherer haben sie die Pflicht, bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten die Betroffenen gesundheitlich wieder herzustellen, beruflich wieder einzugliedern und finanziell abzusichern. Es liegt daher in ihrem ureigenen Interesse, die Arbeitssicherheit in den Betrieben zu heben, um dem Auftreten von Arbeitsunfällen und Arbeitswegeunfällen so weit wie möglich präventiv vorzubeugen.

Zweck des Vereins DVR war – und ist – die Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden sowie allen an dieser Zielsetzung interessierten Vereinigungen, Organisationen und sonstigen Stellen.

Schwerpunkte in der Arbeit des DVR bildeten sich aufgrund des vorgegebenen – oben geschilderten – Auftragsrahmens in der Verkehrstechnik, der Verkehrserziehung und -aufklärung, der Verkehrsmedizin, bei der Ersten Hilfe und dem Rettungswesen, im Verkehrsrecht und bei Fragen der Überwachung. Der Verein soll die vielfältigen Aktivitäten seiner Mitglieder koordinieren. Seine besondere Aufgabe sieht er in dem Bemühen, alle beteiligten Stellen, deren Selbständigkeit und Eigeninitiative nicht beeinträchtigt werden sollen, zu einem gemeinsamen, sinnvollen und wirksamen Handeln zu bringen.

Die Gründung des DVR brachte grundlegende Neuerungen in der Verkehrssicherheitsarbeit: Alle gesellschaftlichen Kräfte wurden gebündelt und eine bundesweit einheitliche und umfassende Verkehrssicherheitsarbeit war möglich. Die genannten Schwerpunkte der Arbeit des DVR werden auch heute noch durch 6 Fachausschüsse begleitet: Ausschuss Erwachsene Verkehrsteilnehmer, Ausschuss Kinder und Jugendliche Verkehrsteilnehmer, Rechtsausschuss, Ausschuss für Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen, Ausschuss für Fahrzeugtechnik und Ausschuss für Verkehrstechnik.

Auftragserfüllung:

Der DVR als Koordinator und Dienstleister war aus den Vorstellungen seiner Gründer heraus zur Erfüllung des Auftrags aufgefordert, Zielgruppenprogramme und themenspezifische Maßnahmen, Umsetzungsstrategien, Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und Qualitätssicherung mit und für seine Mitglieder zu entwickeln.

Natürlich ist dabei im Laufe der Jahre die Schaffung und die Erhaltung der Verkehrssicherheit auch außerhalb des DVR durch die Entwicklungen im Bereich der Verkehrstechnik, Gesetzgebung, Rechtssprechung, Verkehrsaufsicht, Erforschung der Unfallursachen und Versorgung der Unfallverletzten umfangreich beeinflusst worden. Und nicht zuletzt der Verkehrsgerichtstag hat dazu in erheblichem Maße beigetragen.

Die Gründer hatten für den DVR die Eckdaten für dessen aufgabenbestimmende Faktoren folgendermaßen festgelegt:

- Die Steigerung des Straßenbaus sollte im Hinblick auf die zunehmende Zahl der Fahrzeuge immer ein wesentliches Anliegen des DVR sein müssen.
- Der DVR sollte an der Lösung der Probleme mitarbeiten, die die Sicherheit der Fahrzeuge betreffen.
- Zum Bereich der Gesetzgebung sollte der DVR sich einsetzen für
 - ein verständliches, nicht perfektionistisches Recht, das auf den modernen Verkehr abgestellt ist,
 - den Grundsatz, dass es für alle gutwilligen Verkehrsteilnehmer möglich sein sollte, die Sachdienlichkeit und Zweckmäßigkeit der Vorschriften einzusehen,
 - die rasche Übernahme von Verkehrsverhalten, das sich in der Praxis bewährt hat, in gesetzliche Vorschriften,
 - eine rechtzeitige und wirksame Aufklärung über neue Verkehrsvorschriften.
- Im Bereich der Rechtsprechung sollte es nachhaltiges Ziel sein, dass Strafen und die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten weniger als Sühne, sondern vorwiegend als Maßnahmen der Verkehrserziehung verstanden werden.
- Die Verkehrsaufsicht oder Verkehrsüberwachung sollte sich vornehmlich erstrecken auf
 - die Heranbildung besonderer Polizei-Einsatzgruppen, die über Spezialkenntnisse der Unfallursachen verfügen und sich durch Urteilskraft und Persönlichkeitswert als „Verkehrsaufsichtsbeamte“ qualifizieren,

- die Konzentration der Verkehrsaufsicht auf unfallträchtiges Verhalten, wobei besonders die fortgesetzt in kurzer Folge handelnden Täter überwacht werden sollten,
 - eine gesteigerte Wirksamkeit der Verkehrsaufsicht durch Befreiung von der Überwachung des drohenden Verkehrs.
- Da wegen der Unzulänglichkeit aller menschlichen Bemühungen das Idealziel einer vollkommenen Sicherheit im Straßenverkehr nicht erreichbar ist, muss dafür gesorgt werden, dass den Unfallopfern rasche und sorgsame Hilfe zuteil wird. Hierzu sind im Zusammenwirken mit den zuständigen Stellen eine Optimierung des Meldesystems, der Ersten Hilfe, des Notarzteinsatzes, des Krankentransportes und der Unfallkrankenhäuser zu erreichen.

Ich überlasse an dieser Stelle jedem einzelnen, selbst darüber nachzudenken, wie und ob diese Ziele auch heute noch – vielleicht in modernere Worte gekleidet – nicht genau die sind, die wir weiterhin verfolgen müssen. Ich glaube ja!

Zugeben muss ich, dass ich mir beim Ausarbeiten des Vortrages die Frage gestellt habe, wie all dieses umfassende Aufgabenspektrum praktisch angegangen worden ist. Nur die von Anfang an bestehende Bereitschaft aller Mitglieder des DVR, an der Erreichung dieser Ziele gemeinsam, ohne Eifersüchteleien, mit viel ehrenamtlichem Engagement zu arbeiten, konnte wohl die Grundlage für die Annahme und die erfolgreiche Ausführung des Auftrages sein.

Es war aber wohl auch allen klar, dass hier kein kurzfristiger, „mal eben so“ zu erfüllender Auftrag vergeben worden war, sondern dass eine lange Geschichte begann, die glücklicherweise auch nicht unter einem – heute so aktuellen - Problem litt, dass irgend jemand einen Zeitpunkt für die abschließende Erfüllung des Auftrages erwartete oder versprach.

So spiegelt die bisherige Auftragserfüllung auch bald 35 Jahre deutscher Verkehrsgeschichte wieder.

Eine Erhöhung des Kfz-Bestandes von etwas über 19 Millionen Fahrzeugen im Gründungsjahr 1969 auf fast 54 Millionen im Jahr 2003, ein Anstieg der Fahrleistungen auf prognostizierte 620 Mrd. Fahrzeug-km durch ein wachsendes Mobilitätsbedürfnis der Menschen, die Öffnung innerdeutscher und europäischer Grenzen haben die Verkehrssicherheitsarbeit in diesen fast dreieinhalb Jahrzehnten vor große Herausforderungen gestellt.

So sind und bleiben die Gedanken der Gründer des DVR auch heute trotz allem Erreichten absolut aktuell und der Partnerschaftsgedanke aller Verkehrsteilnehmer, ob stark oder schwach, ob motorisiert oder nicht, ist immer

noch die zentrale Botschaft an die Verkehrsteilnehmer. In den Jahren seit 1969 ist dafür viel getan worden. Ich erspare Ihnen, hier im Detail alle die Maßnahmen aufzuzählen, die in den einzelnen Jahren entworfen und durchgeführt wurden.

Und wenn ich „DVR“ sage, so steht dies übrigens immer als Synonym für seine Mitglieder und für das oben geschilderte Zusammenwirken seiner Mitglieder. Und schon gar nicht sollen die vielen Initiativen, Kampagnen und Programme in den Hintergrund gedrängt werden, die die Mitglieder des DVR im eigenen Einflussbereich und in eigener Verantwortung durchgeführt haben.

Also hier und jetzt keine detaillierten Ausführungen zu Kampagnen „Hallo Partner! Dankeschön!“ oder „Geschnallt?“, zur Autobahnplakatierung von „Könner- und Partner“-Plakaten bis zu Marienkäfern, Geiern, Segelschiffen und der Frage „Und wer fährt“, keine näheren Ausführungen zu den Zielgruppenprogrammen für alle Gruppen der Verkehrsteilnehmer, von den Jüngsten bis zu den älteren, von den Schwächsten bis zu den Stärksten. Auch das gemeinsam mit den Berufsgenossenschaften erarbeitete, jetzt mehr als 20 Jahre wirkende Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ kann hier nur erwähnt werden, Details jederzeit beim DVR nachzufragen. Die Mitwirkung bei der Erarbeitung und die Unterstützung der Verkehrssicherheitsprogramme verschiedener Bundesregierungen wie z.B. der letzten unter dem Stichwort „Gelassen läuft's“ sei nur angemerkt.

Gurt-Kampagnen, Aktionen zur Förderung der „Erste-Hilfe“-Ausbildung, Empfehlungen aus den DVR-Ausschüssen zu zahlreichen jeweils aktuellen Verkehrssicherheitsthemen gehören genauso zur Auftragserfüllung wie die Erarbeitung von eigenen Verkehrssicherheitsprogrammen für die neuen Länder nach der Wiedervereinigung. Das Fahrsicherheitstraining für PKW, das BG-/DVR-Trainingsprogramm „Sicher, wirtschaftlich und umweltschonend Fahren“. Und ganz aktuell die Aktion „Pro Winterreifen“ oder die Bestrebungen, Fahrenfänger durch eine zweite Ausbildungsphase fit für den Straßenverkehr zu machen: Es gäbe viel zu berichten, viel zu erläutern aus 35 Jahren. Ich will es bei diesen wenigen Hinweisen belassen.

Dazu gehört noch einen Blick über unsere Grenzen. 10 Jahre ist es her, dass der Europäische Verkehrssicherheitsrat gemeinsam vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), dem Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS) und dem damaligen Raad voor Verkeersveiligheid (RVV) aus der Taufe gehoben wurde. Der DVR konnte durch seine Mitarbeit deutsche Erfahrungen der Verkehrssicherheitsarbeit im ETSC weitergeben und andererseits von der Fülle an Erfahrungen anderer Länder profitieren. Der ETSC und seine Mitglieder haben Einfluss auf die Gesetzgebung der EU im Sinne der Verkehrssicherheit genommen. Die Empfehlungen des ETSC haben eine

positive Wirkung sowohl auf die EU, als auch auf die nationalen Verkehrssicherheitspolitiken ausgeübt. Trotz der Erweiterung der EU im Jahre 1995 sind die Unfallzahlen in der EU insgesamt genauso wie in Deutschland in den letzten 10 Jahren rückläufig gewesen.

Finanzausstattung des Auftrags

„Von nix kütt nix“ sagt der Rheinländer, oder auch „Ohne Moos nix los!“

Um der im Laufe der Jahre stetig gewachsenen Komplexität in der Verkehrssicherheitsarbeit gerecht werden und weiteren Herausforderungen gewachsen sein zu können, bedürfen der DVR und seine Mitglieder – und hier erwähne ich auch ausdrücklich die Deutsche Verkehrswacht – einer aufgabengerechten und planungssicheren finanziellen Ausstattung.

Es ist ein großes Missverständnis, die Erfüllung eines gesamtgesellschaftlichen Auftrags gleich zu setzen mit der Arbeit einer Agentur, die themenspezifisch und projektbezogen arbeitet und dafür bezahlt wird. Der Zugewinn, der sich aus dem beschriebenen Schulterchluss der Mitglieder des DVR mit all ihrem Know How und der Bereitschaft zur Zusammenarbeit ergibt, ist nicht buchhalterisch zu beschreiben oder in Euro und Cent zu erfassen. Auch sind die grundlegenden Koordinierungsaufgaben zur Erfüllung des Auftrages „Verkehrssicherheit“ nicht immer themen- oder projektbezogen zu erfassen und zu definieren. Und nicht für jeden Euro ist in diesem solidarischen, gesellschaftlich umfassenden Projekt der direkte Gegenwert nachweisbar.

In unserer von Kostenstellen bestimmten, rechnungshöfisch geprägten Zeit ist das vielleicht naiv gedacht und gesagt. Aber Investitionen in die Prävention sind Investitionen in die Zukunft, deren Rendite sich erst nach langer Zeit beweist und selten direkt zuzuordnen ist. Deshalb darf die Zuwendung des Staates oder die Bereitstellung eines Finanzbeitrages nicht als Subvention, geschweige denn als „Entgegenkommen“ oder eine Art Geschenk verstanden werden.

Da wird im Gespräch mit einem Mitglied des Deutschen Bundestages von diesem der Vorschlag unterbreitet, der DVR müsse sich der Beeinflussung der Autofahrer annehmen, dass diese auf die schlecht sichtbaren Radfahrer mehr Rücksicht nehmen, unabhängig davon, ob diese wiederum ihren Verpflichtungen nachkommen, sich im Straßenverkehr sichtbar zu machen. Die Reaktion auf eine kritische Bewertung dieses Wunsches war: „der DVR bekomme ja schließlich genug Geld dafür vom Staat“. Eine, wie ich – vorsichtig ausgedrückt – meine, wirklich sachfremde Einschätzung des Funktionierens von Verkehrssicherheitsarbeit. Es geht hier nicht nach dem Motto „Wer zahlt – schafft an“, sondern nach den Bedürfnissen in der Sache. Wie kann ich das

Zusammenspiel auf unseren Straßen noch sicherer gestalten? Nicht das Herausgreifen eines subjektiv als ungeheuer wichtig empfundenen Problems hilft dabei weiter, sondern nur die gebündelte Erfahrung und die Kenntnis der Beteiligten im Gesamtkomplex Straßenverkehr.

Wer glaubt, dass die Beeinflussung der Verkehrsteilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme ein Projekt ist, das abschließend geplant, bewertet und abgerechnet werden kann, hat keinen Blick dafür, in welchem hohem Maß Kräfte gebündelt werden müssen, um auch nur Teilerfolge zu erzielen!

Das Vertrauen in die Zusammenarbeit und in die tatkräftige Unterstützung der Mitglieder, auf die der DVR und damit seine Auftraggeber seit mehr als 34 Jahre erfolgreich zurückblicken können, ist der Maßstab. Wir möchten gemeinsam mit Ihnen allen die Herausforderungen der Zukunft annehmen und meistern. Dazu gehört eine angemessene Finanzausstattung. Dem Wert der ehrenamtlichen Arbeit, die bei vielen Mitgliedern des DVR eine maßgebliche Grundlage funktionierender Verkehrssicherheitsarbeit darstellt, muss ein entsprechender fremdfinanzierter Anteil hinzugefügt werden. Es gibt viele Ideen oder auch Modelle im Ausland, wie die Verkehrssicherheitsarbeit angemessen und berechenbar finanziert werden kann. Ob ein Bruchteil der – leider bisher nicht vorhandene – Maut, ob 1 Euro aus jedem Autoverkauf, ob ein für den Einzelnen sehr geringer Aufschlag auf Versicherungsprämien, es bleibt in Zusammenarbeit mit den Auftraggebern eine wichtige Aufgabe für die Zukunft, den Auftrag „Verkehrssicherheitsarbeit“ mit den notwendigen Mitteln auszustatten.

Einer weiteren Tendenz muss hier auch widersprochen werden. „Ich mache lieber selbst, das ist billiger, dann spare ich mir die zusätzlichen Gemeinkosten des Auftragnehmers für die Auftragserfüllung.“ Diese Meinung würde uns sehr schnell zurück zu den Anfängen führen. Es wird nicht bezweifelt, dass Staat und große Institutionen hervorragende Fachleute und Ideen haben, doch nur das Zusammenwirken, das Nutzen gebündelter Ressourcen – auch finanzieller Natur – bringen den größten Umsetzungseffekt. An dieser Stelle vermeintlich zu sparen, heißt Geld an anderer Stelle zusätzlich ausgeben zu müssen.

Nachhaltigkeit

Hier liegt es nahe, die Nachhaltigkeit der Verkehrssicherheitsarbeit anzusprechen. Ich weiß, dass ich den Begriff im strengen Sinne hier nicht richtig verwende, aber viele verbinden mit dem Begriff einfach nur den Inhalt „Was bewirkt das Ganze auf Dauer und was bleibt?“

Uns allen gemeinsam ist es gelungen, die Zahl der Verunglückten im Jahr 1969 mit 540.922, davon 18.693 Getöteten und 522.229 Verletzten, auf 483.255 Verunglückte insgesamt, davon 6.842 Getötete und 476.413 Verletzte im Jahr 2002 zu reduzieren. Es wird aber immer deutlicher, dass es keine statistischen Gesetzmäßigkeiten gibt, nach denen sich die Zahl der Getöteten und Verletzten von Jahr zu Jahr verringert. Im Gegenteil. Die Unfallzahlen stagnieren auf hohem Niveau und von Jahr zu Jahr gibt es unterschiedliche Gruppen von Verkehrsteilnehmern, die mal „Erfolge“ vorzuweisen haben durch einen Rückgang von Unfallzahlen, im nächsten Jahr aber wieder eine gegenteilige Entwicklung nehmen. Und wir haben gestern gehört, dass zum Beispiel die Zahl der im Auto zu Schaden gekommen Kinder viel zu hoch ist, um auch nur ansatzweise „akzeptabel“ zu sein – wobei akzeptabel selbstverständlich ein völlig falscher Begriff in diesem Zusammenhang ist. Kein Verletzter, kein Getöteter kann akzeptiert werden.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen bleibt Aufgabe und Herausforderung für den Staat und alle gesellschaftlichen Gruppen. Nur mit großem Engagement und entsprechender Finanzierung kann die Sicherheit weiter verbessert und der grundsätzlich erfreuliche Trend der Zahlen besonders bei schweren und tödlichen Unfällen weiter positiv beeinflusst werden. Dabei bietet der Facettenreichtum der Mitgliederstruktur des DVR die Chance, in ständiger Innovationsoffensive die Qualität der Verkehrssicherheitsarbeit hoch zu halten und wo möglich zu steigern.

Hierzu passt das Zitat „Ein Traum ist unerlässlich, wenn man die Zukunft gestalten will“ von Victor Hugo. Damit die unterschiedlichen Vorstellungen von „Halbierung der Anzahl der Verkehrstote in der EU bis 2010“, die festgeschrieben wurden im Dritten Verkehrssicherheits-Aktionsprogramm der EU bis hin zur „Vision Zero“ nicht nur Träume bleiben, müssen wir uns gemeinsam als Traumdeuter verstehen und handeln. Im Geiste des partnerschaftlichen Miteinanders werden die Träume dann Wirklichkeit. Und nicht einer alleine wird hier als Gewinner vom Feld gehen, ob politisch oder wirtschaftlich, sondern es gilt: Nur gemeinsam sind wir stark!

Schlusswort und Ausblick

Das gibt mir das Stichwort, zum Schluss auf eine sich vertiefende Partnerschaft einzugehen, die in diesen Wochen zu leben beginnt: die Verwaltungsgemeinschaft des DVR und der Deutschen Verkehrswacht. Wenn ich eben über Finanzierungswünsche gesprochen habe, dann darf und sollte jeder Mann unterstellen, dass sich der DVR und auch die DVW sehr wohl bewusst sind, dass die Gelder, die zur Verfügung stehen, in Zeiten knapper Kassen

(und nicht nur dann) effizient eingesetzt werden müssen. Die Verwaltungsgemeinschaft der beiden großen gemeinnützigen Verkehrssicherheitsorganisationen wird die Möglichkeit eröffnen, die zur Verfügung stehenden Mittel verstärkt der Sache zugute kommen zu lassen. Das ist auch ein Beitrag zur Nachhaltigkeit.

In diesem Jahr wird sich die Arbeit vorrangig auf folgende Themenschwerpunkte konzentrieren:

1. Fast 2/3 aller Verkehrstoten in Deutschland gibt es auf Landstraßen. Die Risiken der Landstraßen werden deutlich unterschätzt. Die Tatsache, dass Unfälle auf Landstraßen grundsätzlich schwerwiegender ausgehen, wird bei den Autofahrern verkannt. Das Risiko, auf Landstraßen durch einen Verkehrsunfall getötet zu werden, ist fünfmal so hoch wie auf den Autobahnen und etwa doppelt so hoch wie innerorts. Die meisten Autofahrer schätzen die Gefahr falsch ein. Gemeinsam mit unseren Mitgliedern werden wir eine große Kampagne zur „Verbesserung der Sicherheit auf Landstraßen“ durchführen.

2. 18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer haben mit Abstand das höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Im Jahr 2002 verunglückten in Deutschland insgesamt 103.889 junge Männer und Frauen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren im Straßenverkehr, davon wurden 1.550 Personen getötet. Mehr als jeder fünfte Verletzte und Getötete gehörte damit zu diesen sieben Altersjahrgängen, obwohl nur jeder dreizehnte der Gesamtbevölkerung (8 %) dazu zählte.

Wir versprechen uns sehr viel von der Einführung der Zweiten Fahrausbildungsphase in 13 Bundesländern. Wir werden nicht nachlassen, zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfänger kontinuierlich beizutragen und aus diesem Grund zur zielgruppenspezifischen Sensibilisierung voraussichtlich eine große Discothekentour in diesem Jahr durchführen.

3. Ferner werden wir uns verstärkt um die Erhöhung der Sicherheit der sogenannten „Vielfahrer“, sowie der Fahrer von Kleintransportern und Reisebussen und für mehr Transport- und Ladungssicherheit einsetzen.

Wir werden die Durchsetzung eines neuen, modernen und sicheren Fahrstiles unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und umweltschonender Fahrweise, nach dem Motto, „Fahrspaß mit Sicherheit“, gemeinsam mit unseren Mitgliedern forcieren.

4. Wir werden die sicherheitsrelevante Einführung der durch moderne Technik möglichen elektronischen Hilfen ebenso unterstützen, wie wir uns für einen mobilitätsfördernden notwendigen Erhalt und Neubau von Straßen entsprechend den steigenden Transportanforderungen einsetzen.

Ich behaupte, der Auftrag, der Dauerauftrag „Verkehrssicherheit“ wird damit im Sinne der Auftraggeber weiterhin erfolgreich erfüllt werden!

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

allen, die sich mit uns für mehr Verkehrssicherheit eingesetzt haben, einsetzen und einsetzen werden, gilt unser Dank.

