

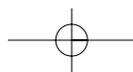
45. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2007

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

45. DEUTSCHER
VERKEHRSGERICHTSTAG
2007

Veröffentlichung
der auf dem 45. Deutschen Verkehrsgerichtstag
am 25. und 26. Januar 2007 in Goslar
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

– 45. VGT 2007 –



DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

**45. DEUTSCHER
VERKEHRSGERICHTSTAG
2007**

Veröffentlichung
der auf dem 45. Deutschen Verkehrsgeschichtstag
am 25. und 26. Januar 2007 in Goslar
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Zitierweise nach Jahrgang und Seite, z.B.: „Vieweg, 45. VGT 2007, 292 ff., 296“

Die Durchführung des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstages und die Drucklegung dieser Broschüre wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem ACE, dem ADAC, dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, 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:

Sebastian Blunck, Richter am Amtsgericht
Detlef Otto Bönke, Ministerialrat
Dr. Henning Drecoll, Ltd. Oberstaatsanwalt
Hans-Jürgen Gebhardt, Justizrat und Rechtsanwalt
Bernd-Matthias Höke, Vorsitzender Schadenkommission
Dr. Eckhart Jung, Rechtsanwalt, ADAC, Juristische Zentrale
Klaus Labenski, Geschäftsführer
Reiner Lilie, Oberstaatsanwalt a.D.
Gert-Jürgen Scholz, Regierungsdirektor
Wolfgang Vogt, Rechtsanwalt
Christian Weibrecht, Regierungsdirektor

Hamburg 2007

Herausgeber:

Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V.
– Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar –
Baron-Voght-Strasse 106 a, 22607 Hamburg
Tel.: 040 / 89 38 89, Fax: 040 / 89 32 92
Internet: www.deutsche-verkehrsakademie.de
E-Mail: service@deutsche-verkehrsakademie.de

Redaktion: Michael Harald Jordan

Gesamtherstellung:
Druckerei Buck GmbH
Parkstraße 28, 19288 Ludwigslust

INHALTSVERZEICHNIS

Arbeitskreise	
Themen, Leiter, Referenten	5
Empfehlungen	
der Arbeitskreise	7
Begrüßungsansprache	
des Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft, Generalbundesanwalt a.D. Kay Nehm	15
Eröffnungsansprache	
des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Prof. Dr. Friedrich Dencker	21
Plenarvortrag	
„Das Verkehrsrecht, die Justiz und die Deutsche EU-Ratspräsidentschaft: Freie Fahrt durchs vereinte Europa?“ Bundesministerin der Justiz Brigitte Zypries, MdB, Berlin/Darmstadt	29
Referate:	
Arbeitskreis I:	
„Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht“	
1. Martin Delank	41
2. Jürgen Jahnke	56
3. Frank Pardey	84
Arbeitskreis II:	
„Autokauf im Internet“	
1. Ulrich May	114
2. Peter F. Schmid	124
3. Prof. Dr. Gerald Spindler	129
Arbeitskreis III:	
„Geschwindigkeit als Unfallursache“	
1. Björn Dosch, Jürgen Berlitz	144
2. Dipl.-Ing. Werner Köppel	150
3. Martin Mönnighoff	165
Arbeitskreis IV:	
„Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten“	
1. Dr. Frank Albrecht	176
2. Dr. Michael Burmann	193
3. Raimund Wieser	202

Arbeitskreis V:

„Zündsperre – ein neuer Weg zur Alkoholprävention“

1. Prof. Dr. Wolfgang Eisenmenger	212
2. Dipl.-Psych. Claudia Evers	216
3. Prof. Dr. Walter Frenz	222
4. Dr. habil. Johannes Lagois	235

Arbeitskreis VI:

„Baustellen auf Autobahnen“

1. Joachim Majcherek	241
2. Petra Pagel	260
3. Ralf Stock	268

Arbeitskreis VII:

„Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse“

1. Martin Münchhausen	275
2. Prof. Dr. Klaus Vieweg	292
3. Dipl.-Ing. Michael Weber	308
4. Dr.-Ing. Falk Zeidler	321

Arbeitskreis VIII:

„Sicherheit in der Sportschifffahrt“

1. Ingo Berger	335
2. Dr. Germar Brockmeyer	341
3. Jörg Kaufmann	348

Schlussvortrag

„Infrastruktur in Not –
volkswirtschaftliche Aspekte des Straßenverkehrs“

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig	359
-----------------------------------	-----

Die Anzahl der erfassten Teilnehmer am 45. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2007 betrug 1524.

Sie gliederten sich nach Berufsgruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	534	Firmen	52
Versicherer	242	Mediziner/Psychol/Uni	43
Polizei	108	Staatsanwälte	29
Automobilclubs / Verkehrswacht	84	Schifffahrt	27
Medienvertreter	81	Berufsgenossenschaft	26
TÜV / DEKRA / Sachverständige	79	Fahrlehrer	23
Verwaltung	72	Sonstige Berufe	56
Richter	68		

ARBEITSKREISE, THEMEN, LEITER, REFERENTEN

Plenarvortrag: **Das Verkehrsrecht, die Justiz und die deutsche EU-Ratspräsidentschaft: Freie Fahrt durchs vereinte Europa?**
Bundesministerin der Justiz Brigitte Zypries, MdB, Berlin/Darmstadt

Arbeitskreis I: **Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht**
– Gleichstellung mit der Ehe? – Unterhalt – Haushaltsführung
– Regress –

Leitung: Bernd-Matthias Höke, Vorsitzender Schadenkommission des GDV, Signal Iduna Versicherungen, Dortmund

Referenten: (1) Martin Delank, Rechtsanwalt und Notar, Wildeshausen
(2) Jürgen Jahnke, Rechtsanwalt, Münster
(3) Frank Pardey, Vorsitzender Richter am Landgericht, Braunschweig

Arbeitskreis II: **Autokauf im Internet**
– Vertrag/Versteigerung – Abwicklung – Unseriöse Angebote –

Leitung: Dr. Kurt Reinking, Rechtsanwalt, Bergisch Gladbach

Referenten: (1) Ulrich May, Rechtsanwalt, ADAC e.V., München
(2) Peter F. Schmid, Geschäftsführer mobile.de GmbH, Europarc Dreilinden
(3) Prof. Dr. Gerald Spindler, Georg-August-Universität, Göttingen

Arbeitskreis III: **Geschwindigkeit als Unfallursache**
– Empirische Grundlagen – Überwachungstechnik – Tempolimits –

Leitung: Prof. Dr. Klaus Tolksdorf, Vorsitzender Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe

Referenten: (1) Björn Dosch, Jürgen Berlitz, ADAC e.V., München
(2) Dipl.-Ing. Werner Köppel, GDV-Unfallforschung, Berlin
(3) Martin Mönninghoff, Polizeidirektor, Deutsche Hochschule der Polizei, Münster

Arbeitskreis IV: **Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten**
– Höhere Bußgeldsätze? – Justizbelastung – Opportunitätsprinzip –

Leitung: Dr. Peter König, Ministerialrat, Bayerisches Staatsministerium der Justiz, München

Referenten: (1) Dr. Frank Albrecht, Regierungsdirektor, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Berlin
(2) Dr. Michael Burmann, Rechtsanwalt, Erfurt
(3) Raimund Wieser, Richter am Amtsgericht, Augsburg

Arbeitskreis V: **Zündsperrung – ein neuer Weg zur Alkoholprävention?**
– Technik – Anwendungsbereiche – Rechtsfragen –

Leitung: Prof. Dr. Heinz Schöch, Ludwig-Maximilians-Universität, München

Referenten: (1) Prof. Dr. Wolfgang Eisenmenger, Universität München
(2) Diplom-Psychologin Claudia Evers, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach

- (3) Prof. Dr. Walter Frenz, Lehr- und Forschungsgebiet Berg- und Umweltrecht der RWTH Aachen
- (4) Dr. habil. Johannes Lagois, Dräger Safety AG & Co. KGaA, Vorsitzender des Europäischen Normungskomitees „Alcohol Interlocks“, Lübeck

Arbeitskreis VI: Baustellen auf Autobahnen

– Management – Minimierung von Unfallrisiken – Haftungsfragen –

Leitung: Christine Kramer, Staatsrätin,
Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Bremen

- Referenten:
- (1) Joachim Majcherek, Regierungsdirektor,
Leiter des Justitiarates des Landesbetriebes Straßenbau
Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen
 - (2) Petra Pagel, Rechtsanwältin, Burgwedel
 - (3) Ralf Stock, Leiter Bereich Verkehrstechnik, ADAC e.V.,
München

Arbeitskreis VII: Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse

– Technische Möglichkeiten – Nutzen – Rechtliche Grenzen –

Leitung: Michael H. Jordan, Vorsitzender Richter am Landgericht a.D.,
Vizepräsident der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft e.V., Hamburg

- Referenten:
- (1) Martin Münchhausen, Polizeiobererrat, Polizeipräsidium Köln
 - (2) Prof. Dr. Klaus Vieweg, Institut für Recht und Technik,
Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
 - (3) Dipl.-Ing. Michael Weber, Sachverständiger für Straßen-
verkehrsunfälle, 1. Vorsitzender der Europäischen Vereinigung
für Unfallforschung und -analyse, Hamburg
 - (4) Dr. Falk Zeidler, Leiter Produktanalyse, DaimlerChrysler AG,
Sindelfingen

Arbeitskreis VIII: Sicherheit in der Sportschifffahrt

– Unfallursachen – Vorschriftenflut – Sicherheitsmaßnahmen –

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

- Referenten:
- (1) Ingo Berger, Kapitän EPHK, Vorsitzender des Ständigen
Fachausschusses des Deutschen Nautischen Vereins von
1868 e.V. (DNV), Hamburg
 - (2) Dr. Germar Brockmeyer, Leiter der Zentralen Verwaltungs-
stelle des Deutschen Motoryachtverbandes und des
Deutschen Segler-Verbandes, Hamburg
 - (3) Jörg Kaufmann, Leiter der Bundesstelle für Seeunfallunter-
suchung (BSU), Hamburg

Schlussvortrag: Infrastruktur in Not – volkswirtschaftliche Aspekte des Straßenverkehrs

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig, Institut für Verkehrswissenschaft,
Westfälische Wilhelms-Universität, Münster

Empfehlungen des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2007

Arbeitskreis I:

Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht

1. Regress, § 67 VVG/§ 116 SGB X:

- a) Das in den §§ 67 VVG, 116 SGB X enthaltene Familienprivileg ist Ausdruck eines allgemeinen Rechtsgrundsatzes. Der Gleichklang der Vorschriften muss auch mit der VVG-Reform erhalten bleiben. Die Vorschriften sind inhaltlich identisch auszulegen.
- b) Der Gesetzgeber wird aufgefordert, § 116 Abs. 4 SGB X und § 86 Abs. 3 VVG RE (bisher § 67 Abs. 2 VVG) aufeinander abzustimmen.
- c) Die Schadenspraxis sollte den veränderten gesellschaftlichen Verhältnissen gerecht werden und auch vor Inkrafttreten der VVG-Reform das Familienprivileg auf die verfestigte nichteheliche Lebensgemeinschaft entsprechend anwenden.

2. Unterhaltsschaden:

Die haftungsrechtlichen Bestimmungen zum Unterhaltsschaden sollten nicht geändert werden.

3. Hausarbeitsschaden in der nichtehelichen Lebensgemeinschaft:

Der Arbeitskreis stellt fest:

- a) Bei Verletzung der haushaltsführenden Person entsteht dieser wegen der Beeinträchtigung der Eigenversorgung ein ersatzfähiger Mehrbedarf.
- b) Die Versorgung eines eigenen Kindes der verletzten Person ist grundsätzlich beim Hausarbeitsschaden berücksichtigungsfähig.

Die Empfehlung des Arbeitskreises lautet daher:

Haben sich die in einem gemeinsamen Haushalt lebenden Partner verpflichtet, zur Lebenshaltung gegenseitig beizutragen, ist die verletzungsbedingte Beeinträchtigung bei der Hausarbeit wie bei Ehegatten zu ersetzen. Die wechselseitige Verpflichtung ist im Einzelfall nachzuweisen.

Autokauf im Internet

Der Arbeitskreis stellt eine besorgniserregende Zunahme von Betrugsfällen und Missständen beim Anbieten und Verkaufen von Kraftfahrzeugen im Internet fest.

Der Arbeitskreis appelliert an das Bundesinnenministerium und die Innenminister der Länder, Internetkriminalität beim Autokauf effizient und konsequent zu verfolgen. Hierfür ist die Schaffung einer zentralen Ansprech- und Koordinationsstelle, etwa beim Bundeskriminalamt, dringend erforderlich.

Der Arbeitskreis empfiehlt die Schaffung eines Kodex. Dies sollte alsbald auf freiwilliger Basis der Internetmarktbetreiber oder durch Maßnahmen des Bundesjustizministeriums jeweils in Zusammenarbeit mit Verbraucherverbänden und den Verbänden des Automobilhandels geschehen. Der Kodex formuliert Grundsätze für ein transparentes, sicheres und faires Marktgeschehen. Die Marktplatzbetreiber verpflichten sich zur Einhaltung des Kodex. Diejenigen Marktplatzbetreiber, die den Kodex ganz oder teilweise ablehnen, müssen Abweichungen öffentlich und eingehend begründen.

Regelungspunkte des Kodex sollten u. a. sein:

- Identifikation der Anbieter,
- Pflichtangaben zur konkreten Beschreibung des Fahrzeugs,
- Definitionen für Beschaffenheitsangaben,
- transparentes System zur Bewertung der Anbieter,
- Verhinderung von unseriösen Angeboten,
- Hinweise auf sichere Zahlungsabwicklung, insbesondere auf das Vorleistungsrisiko.

Der Arbeitskreis befürwortet die Einrichtung einer Online-Streitschlichtungsstelle, auf die die Marktplatzbetreiber hinweisen.

Der Arbeitskreis fordert die mit dem Geldtransfer beauftragten Institute auf, Verbraucher über die Risiken der Überweisung des Kaufpreises an der Einzahlstelle, z.B. auf dem Überweisungsformular, aufzuklären.

Geschwindigkeit als Unfallursache

1. Die Entwicklung der Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahren ist durch einen deutlichen Rückgang der Zahl der Verkehrstoten geprägt. Dies kann kein Anlass sein, in den Bemühungen um eine weitere Verringerung des Risikos geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfälle nachzulassen.

Das gilt um so mehr, als sich den jährlichen Verkehrsunfallstatistiken die Zahl der Opfer nicht entnehmen lässt, die – zum Beispiel infolge verbesserter passiver Sicherheit der Fahrzeuge und erheblicher Fortschritte in der medizinischen Versorgung – zwar nicht mehr zu Tode kommen, aber nur mit schweren oder schwersten gesundheitlichen Dauerfolgen überleben.

2. Ganz allgemein gilt es, das Bewusstsein für die Gefahren des Fahrens mit überhöhter (unzulässig hoher oder nicht situationsangepasster) Geschwindigkeit durch Aufklärung und Information zu stärken.
3. Handlungsbedarf besteht vor allem für den Verkehr auf Landstraßen, weil dort – gemessen am Verkehrsaufkommen – eine überproportional große Zahl von schweren Unfällen und Verkehrstoten zu verzeichnen ist. Namentlich bezogen auf diesen Bereich erscheinen Maßnahmen zur Vermeidung geschwindigkeitsbedingter Unfälle sowie zur Milderung ihrer Folgen sinnvoll und erfolgversprechend. Der Arbeitskreis empfiehlt insbesondere:
 - a) Straßen so zu gestalten, dass sie den Autofahrer bei der Wahl einer angepassten Geschwindigkeit unterstützen („selbsterklärende Straße“),
 - b) die Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen durch geeignete bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zu erhöhen (etwa durch die vermehrte Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen, wo sinnvoll möglich, sowie durch Sicherung der Linksabbieger),
 - c) Maßnahmen zur Durchsetzung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie eine Erhöhung der Kontrolldichte an Unfallhäufungsstellen, namentlich durch den Einsatz von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Der Arbeitskreis empfiehlt zu prüfen, ob die rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für die Einführung von „section control“ geschaffen werden können.
 - d) Sicherung der Fahrbahnseitenräume vor allem und jedenfalls an Unfallhäufungsstellen (als flankierende Maßnahmen zur Minimierung von Unfallfolgen).

4. Der Arbeitskreis empfiehlt für Bundesautobahnen den weiteren Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Auf Strecken mit Geschwindigkeitsbeschränkung soll deren Einhaltung verstärkt kontrolliert werden.

Zur Ahndung von Rasern und Dränglern soll vermehrt Videoüberwachung eingesetzt werden.

Der Arbeitskreis spricht sich mit knapper Mehrheit gegen die Einführung eines generellen Tempolimits auf Bundesautobahnen aus.

Arbeitskreis IV

Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten

1. Der Arbeitskreis hält eine weitere spürbare Verringerung der Unfallzahlen für erforderlich. Dafür sind hinreichend starke Überwachungsmaßnahmen und ein als wirksam empfundenes Sanktionsniveau nötig. Einer Mentalität, die Geldbußen bei Verkehrsverstößen bewusst einkalkuliert, muss entgegengewirkt werden.
2. Eine durchgängige Erhöhung der Bußgeldsätze ist nicht angezeigt. Der Arbeitskreis empfiehlt eine differenzierte Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße, die Hauptunfallursachen darstellen (insbesondere Rotlicht-, Abstand-, deutliche Geschwindigkeitsverstöße sowie Alkohol- bzw. Drogenfahrten). Damit wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass seit 1990 im Wesentlichen die Bußgeldsätze unverändert geblieben sind und Deutschland im Verhältnis zu anderen EU-Staaten ein sehr geringes Bußgeldniveau hat.
3. Der Arbeitskreis spricht sich dafür aus, dass bei leichten Verkehrsverstößen in geeigneten Fällen vermehrt von der Einstellungsmöglichkeit Gebrauch gemacht wird (Opportunitätsprinzip).
4. Der Arbeitskreis lehnt eine Einschränkung der Rechtsbehelfsmöglichkeiten zur Kompensation einer etwaigen Mehrbelastung der Justiz ab.

Zündsperr – ein neuer Weg zur Alkoholprävention?

1. Atemalkoholsensitive Wegfahrsperren (Alkohol-Interlocks) sind grundsätzlich geeignet, die vorhandenen Möglichkeiten der primären und sekundären Prävention von Alkoholfahrten zu ergänzen.
2. Eine generelle Verpflichtung aller Fahrzeughalter zum Einbau von Alkohol-Interlocks durch den Gesetzgeber kommt wegen unverhältnismäßiger Einschränkung des Eigentumsgrundrechts (Art. 14 GG) nicht in Betracht. Bei beruflich genutzten Fahrzeugen würde der obligatorische Einbau auch gegen die Berufsfreiheit (Art. 12 GG) und bei hier ansässigen Unternehmen aus anderen EU-Staaten gegen die europäische Niederlassungsfreiheit (Art. 43 EGV) verstoßen.
3. Im Bereich der primären Prävention ist der freiwillige Einbau von Alkohol-Interlocks bei betrieblich genutzten Fahrzeugen sinnvoll, insbesondere bei der gewerblichen Personenbeförderung, bei Gefahrguttransporten sowie im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr.
4. Im Bereich der sekundären Prävention bei bereits auffällig gewordenen Kraftfahrern kommt in geeigneten Fällen nach vorangegangener Entziehung der Fahrerlaubnis bei bedingter Eignung die Erteilung einer beschränkten Fahrerlaubnis gem. § 23 Abs. 2 FEV in Betracht, die nur zum Führen von Kraftfahrzeugen mit eingebautem Alkohol-Interlock berechtigt.
Sinnvoll ist dies nur in Verbindung mit psychologischen Maßnahmen zur Wiederherstellung der unbedingten Kraftfahreignung.
Die Frage, welche Konsequenzen Fehlversuche – diese werden stets dokumentiert – während der bedingten Eignungsphase für die Eignungsbeurteilung zum Führen von Kraftfahrzeugen haben, bedarf weiterer Klärung, z. B. im Rahmen eines Modellversuchs.
5. Eine Fahrerlaubnisentziehung kann nicht durch den Einbau eines Alkohol-Interlocks ersetzt oder verkürzt werden, da sich die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auf die Person und nicht auf ein Fahrzeug bezieht.
6. Die Entscheidung des Gerichts über die Ausnahme bestimmter Arten von Kraftfahrzeugen von der Fahrerlaubnis-Sperre gem. § 69a Abs. 2 StGB kann vom Einbau eines Alkohol-Interlocks abhängig gemacht werden.
7. Es wäre wünschenswert, bei der technischen Weiterentwicklung der Geräte Verbesserungen zur Fahreridentifikation zu erzielen.

Baustellen auf Autobahnen

1. Baustellen auf Autobahnen bringen ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko mit sich, das weit über den unmittelbaren Baustellenbereich hinaus die staugefährdete Zulaufstrecke einschließt. In diesem Bereich trägt der Lkw-Verkehr erheblich zum Unfallgeschehen bei.
2. Der Arbeitskreis hält insofern verstärkte Forschung/Untersuchungen für erforderlich.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt für Baustellen von längerer Dauer folgende Maßnahmen:
 - frühzeitige, deutlich wahrnehmbare und auf eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer abzielende Hinweise. Zum Beispiel hat für den Lkw-Verkehr die Überkopfbeschilderung (Schilderbrücken oder Kragarme) eine höhere Signalwirkung. Am Beginn der Zulaufstrecke müssen rechtzeitig Lkw-Überholverbote angeordnet werden.
 - Innerhalb der Baustelle sollten für den Verkehrsteilnehmer eindeutige Anordnungen und Beschilderungen nach dem Grundsatz, „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“, gelten. Alle Beteiligten sind aufgefordert, die ihnen obliegenden abgestuften Überwachungs- und Kontrollpflichten konsequent wahrzunehmen.
 - konsequente Geschwindigkeitsüberwachung (möglichst stationär) vorrangig vor oder am Beginn der Baustelle.
4. Die länderübergreifende Netzsteuerung (großräumige Umleitungsempfehlungen um baustellenbelastete Autobahnabschnitte) ist unter Nutzung aller Möglichkeiten der Verkehrstelematik weiter zu verbessern.
5. Die länderübergreifende Koordination der Baustellenplanung und des Baustellenmanagements ist ein Erfolg versprechender und zu intensivierender Ansatz.
6. Alle Verantwortlichen sind gefordert, durch größtmögliche Verkürzung der Bauzeit (Verträge mit Bonus/Malusystem, Nachtbaustellen, „6-Tage-Woche“, Ausnutzung der Tageshelligkeit) die Beeinträchtigung für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf das unumgängliche Maß zu reduzieren.
7. Der anstehende Erhaltungsaufwand wird künftig zu einer erhöhten Zahl von Baustellen auf Autobahnen führen. Die Verkehrsteilnehmer sind gefordert, sich bei der Routenplanung und der Reisezeitkalkulation darauf einzustellen. Das gilt besonders für den Wirtschaftsverkehr.

In zivilrechtlicher Hinsicht erinnert der Arbeitskreis an den Grundsatz der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer, der auch bei Defiziten der Baustellenabsicherung die Haftung der Verantwortlichen unter dem Gesichtspunkt des Mitverschuldens mindern oder entfallen lassen kann.

Arbeitskreis VII

Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse

In modernen Kraftfahrzeugen aller Art ist eine Vielzahl elektronischer Steuergeräte vorhanden, die untereinander vernetzt sind. Sie speichern Daten zu verschiedenen Zwecken ab. Solche Daten können teilweise zur Klärung von Unfallursachen genutzt werden. Art und Umfang der Datenspeicherung sind hersteller- und modellspezifisch.

Der Arbeitskreis empfiehlt:

1. In der Betriebsanleitung des Kraftfahrzeugs sollte darüber aufgeklärt werden, welche relevanten Daten gespeichert werden und unter welchen Voraussetzungen die Speicherung erfolgt.
2. Daten, die anlässlich eines Verkehrsunfalls gespeichert werden, müssen nachvollziehbar aufgezeichnet werden, so dass eine standardisierte Auswertung möglich ist. Eingriffe der Fahrerassistenzsysteme und Auslösen von Rückhaltesystemen sind zu protokollieren.
3. Die Datenauswertung setzt nach geltendem Recht die Einwilligung des Fahrzeugeigentümers/Fahrers oder eine richterliche Anordnung voraus.
4. Der Serieneinbau eines Speichermoduls für unfallrelevante Daten („Unfallrekorder“), das die vorhandene Sensorik des Fahrzeugs nutzt und deshalb außerordentlich preiswert sein kann (unter 10 Euro in einfacher Ausführung), sollte gesetzlich vorgeschrieben werden.

Sicherheit in der Sportschifffahrt

1. Der Arbeitskreis empfiehlt eine weitergehende Zusammenführung der Rechtsvorschriften über Sport- und Freizeitschifffahrt im Seebereich mit dem Ziel größerer Transparenz und Klarheit.
2. Die Eigenverantwortung in der Sportschifffahrt sollte – auch durch die Fortführung einer Sicherheitsbroschüre und andere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen – weiter gestärkt werden. Gute Seemannschaft erfordert u.a. eine umfassende Reiseplanung, eine Sicherheitseinweisung vor Fahrtantritt sowie eine geeignete Ausrüstung von Sportfahrzeugen.
3. Zur Ausrüstung gehören insbesondere Radarreflektor, GPS-Empfänger mit MOB-Taste und UKW-Funkgeräte, die auch im Cockpit bedient werden können, sowie Rettungswesten und Sicherheitsleinen. Die Einführung einer verbindlichen Ausrüstungspflicht für diese Gegenstände sollte geprüft werden. Die Verwendung von Sicherheitsleinen und das Tragen von Rettungswesten wird dringend empfohlen.
4. Die Befähigung der Sportbootführer sollte verbessert werden. Dazu gehören eine qualifizierte Ausbildung als Voraussetzung für die Zulassung zur Prüfung für Fahrerlaubnisse sowie Auffrischkurse. Dabei muss guter Seemannschaft in der Ausbildung und Prüfung größeres Gewicht beigemessen werden. Das schließt für den Erwerb des Sportbootführerscheins ausreichende praktische Erfahrungen sowie Übungen zum Verhalten in Notfällen und zur Rettung über Bord gegangener Personen ein.
5. Ein besonderes Augenmerk bei Ausbildung und Prüfung ist auf das Zusammenspiel mit der Berufsschifffahrt zu richten. Führer von Sportbooten müssen unter anderem ausreichende Kenntnisse über Manövrier- und Sichtbeschränkungen von großen Schiffen insbesondere in den Revieren besitzen.

Begrüßungsansprache des Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft

Kay Nehm, Generalbundesanwalt a.D., Karlsruhe

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

Zum 45. Male begrüßt Sie der Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft zur Eröffnung des Deutschen Verkehrsgerichtstages in der ehrwürdigen Kaiserpfalz in Goslar. Wieder haben über 1500 Interessierte, darunter Teilnehmer aus 18 Europäischen Staaten, den Weg nach Goslar gefunden. Wieder haben der Präsident des Verkehrsgerichtstages, Herr Prof. Dr. Dencker, und die Mitglieder seines Vorbereitungsausschusses sowie acht Arbeitskreisleiter und 25 fachkundige Referenten einen Strauß diskussionsbedürftiger Themen rund um das Verkehrsrecht für Sie aufbereitet.

Also alles beim Alten? Nein, nicht ganz. Denn am 31. Oktober vergangenen Jahres hat die Ratsversammlung in einer feierlichen Sitzung in der Kaiserpfalz Herrn Oberbürgermeister Dr. Otmar Hesse in den Ruhestand verabschiedet und Goslars neues Stadtoberhaupt, Herrn Oberbürgermeister Henning Binnewies begrüßt. Ich darf Ihnen, Herr Oberbürgermeister Binnewies auch von dieser Stelle noch einmal unsere guten Wünsche aussprechen. Ich tue dies natürlich nicht ganz uneigennützig. Verbinde ich sie doch mit der Hoffnung, ach was, mit der Erwartung, dass Sie die bewährte Symbiose der Stadt Goslar mit dem Deutschen Verkehrsgerichtstag im Sinne Ihres Vorgängers fortsetzen und pflegen mögen. Bislang ließ sich alles gut an, so dass ich Ihnen und Ihren Mitarbeitern schon heute für die bewährte Unterstützung danken kann. Glückwünsche und Dank gelten auch dem neuen Landrat, Herrn Manke, dem als ehemaligem Mitglied des Rates der Stadt Goslar die Bedürfnisse des Verkehrsgerichtstages und seiner Besucher wohl vertraut sind.

Ein herzliches Willkommen gilt Frau Bundesministerin der Justiz Brigitte Zypries, unserer heutigen Plenarrednerin. Verehrte Frau Ministerin, wir wissen Ihren Besuch besonders zu schätzen. Das Bundesministerium der Justiz ist dem Deutschen Verkehrsgerichtstag stets eng verbunden gewesen. Wir verdanken Ihrem Hause nicht nur den für den Erfolg der Verkehrsgerichtstage hilfreichen frühzeitigen Einblick in aktuelle Entwicklungen und Tendenzen, Ihr Haus hat darüber hinaus unsere Beratungen stets durch kompetente Mitarbeiter, sei es im Vorbereitungsausschuss, sei es

als Arbeitskreisleiter oder als Referenten, bereichert. Schließlich haben uns die verkehrsrechtlichen Bezüge umstrittener justizpolitischer Vorhaben immer wieder Anlass zu kontroversen Diskussionen gegeben. Ob dies als Kompliment zu verstehen ist, mag jeder für sich entscheiden. Für den Deutschen Verkehrsgerichtstag waren sie nicht selten Ursache für die überbordenden Teilnehmerzahlen der letzten Jahre.

Vor wenigen Tagen hat die Bundesrepublik Deutschland die Ratspräsidentschaft der Europäischen Union übernommen. Von ihr wird Großes, wenn nicht gar Unmögliches erwartet. Dies verlangt von den Mitgliedern der Bundesregierung einen enormen Einsatz, der Ihrer heutigen Anwesenheit zusätzliches Gewicht verleiht. Auf der anderen Seite haben Sie hier die einmalige Gelegenheit, Ihre justizpolitischen Ziele und Vorhaben einem großen Kreis von Fachleuten aus allen Bereichen des Verkehrsrechts zu erläutern. Wir danken Ihnen, dass Sie zu uns gekommen sind und erwarten mit Spannung, was Sie uns zum Thema „Das Verkehrsrecht, die Justiz und die deutsche EU-Ratspräsidentschaft: Freie Fahrt durchs vereinte Europa?“ zu sagen haben.

Das Verkehrsrecht hat die Aufgabe, im Zusammenwirken mit Wissenschaft und Technik ein reibungsloses Miteinander aller Verkehrsteilnehmer bei optimaler Sicherheit zu gewährleisten. Angesichts der heutigen und künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen reichen die klassischen Ordnungsregeln allein jedoch nicht mehr aus. Versuche der Verkehrspolitik, den Straßenverkehr zu entzerren, ihn auf andere Verkehrsträger zu verlagern oder den Fahrzeuggebrauch durch fiskalische Maßnahmen wie Mineralölsteuererhöhung oder Maut zu verringern, waren jeweils nur begrenzt wirksam.

Blickt man auf die Zulassungszahlen von Geländewagen, so genannten SUVs, scheint der Bürger zunehmend „off road“ auszuweichen. Untersuchungen bestätigen diese Vermutung allerdings nicht. Vielmehr sind die steigenden Zulassungen spritschluckender und parkraumgreifender Blechkisten zu einem nicht geringen Teil auf den schlichten Wunsch zurückzuführen, sich aus der Masse niedermotorisierter Mitmenschen abzuheben. Was dem Innenstadtförster sein Lodenoutfit, ist dem Asphalt-Ranger sein SUV mit Geländeapplikation aus der Sprühdose.

Für die aktuellen Verkehrsprobleme bedarf es intelligenterer Lösungen. Leider begegnen sie, weil zwangsläufig mit persönlichen Einschränkungen verbunden, nicht selten den Vorbehalten kritischer oder egoistisch-freiheitsbewusster Zeitgenossen. Die Einführung des Sicherheitsgurts vor genau 50 Jahren und die bedauerliche Tatsache, dass der lebensrettende Gurt noch immer von einem geringen Teil der Verkehrsteilnehmer verschmäht wird, mag als Beispiel genügen.

Im vergangenen Jahr hatte ich mich mit dem Thema Maut befasst. Mein Plädoyer, die Nutzung der Maut-Daten zur Verfolgung schwerer Straftaten zuzulassen, hat allenthalben Kritik ausgelöst. Die Dürrigkeit der Argumente, von „gesetzlich verboten“ bis zum Vorhalt, ich wolle, von Berufs wegen verfassungsfeindlich infiziert, das Grundgesetz zum Zwecke einer lückenlosen Überwachung des Verkehrs geändert wissen, spricht für sich. Man konnte den Eindruck gewinnen, mit der Mauttechnologie sei das Böse schlechthin über den deutschen Autofahrer gekommen. Hier offenbaren sich wieder einmal die Symptome eines typisch deutschen Leidens: Wir sind zwar innovativ, die Entwicklung zur Marktreife und die lukrative Vermarktung überlassen wir anderen. Haben wir unsere datenschutz- und verfassungsrechtlichen Bedenken endlich überwunden, ist der Zug längst abgefahren. So bleibt auch auf dem Felde der Mauttechnologie nur die Hoffnung, die Zeit der Bedenkenträger möge diesmal ein wenig kürzer ausfallen. Erste Anzeichen stimmen hoffnungsfroh. So ist mittlerweile die Einsicht gewachsen, dass die Technologie über das bewährte und einträgliche Abrechnungswesen hinaus als hervorragendes und intelligentes Instrument der Verkehrslenkung nutzbar zu machen ist – und dies alles, ohne dass der skeptische Bürger eine lückenlose Kontrolle seines Verkehrsverhaltens befürchten müsste.

Auf dem Felde der Kontrolle überladener LKW hat sich dagegen bislang wenig getan. Unsere Autobahnen leiden nach wie vor und zunehmend unter Überbeanspruchung durch den Fernlastverkehr. Die Folge: vorzeitige Instandsetzungen und kilometerlange Staus mit vermehrten Unfällen im engen Baustellenbereich. Unbestritten geht ein Großteil des vorzeitigen Verschleißes auf das Konto überladener oder falsch beladener LKW. Diesem Übel mit intelligenten Methoden abzuweichen, wäre also des Schweißes der Edlen wert. Dem Vernehmen nach hat das Verkehrsministerium für 2007 die Einrichtung von vier Messstellen geplant, immerhin ein bescheidener Anfang. Das Messen der Achslast im fließenden Verkehr, die optische Identifizierung des zu kontrollierenden Fahrzeuges und die manuelle Ausleitung zum stationären Wiegen halte ich jedoch angesichts der Verkehrsdichte auf den Autobahnen schon aus Sicherheitsgründen für wenig befriedigend. Dem Technologiestandort Deutschland stellt eine derartige Lösung jedenfalls ein Armutszeugnis aus.

Zu allem Überfluss läuft nun seit vergangenem Jahr in drei Bundesländern auch noch ein Experiment mit über 25 Meter langen so genannten Gigalibern. Nun ist nicht zu bestreiten, dass ein LKW aus vielerlei Gründen günstiger als drei LKW zu betreiben ist. Ebenso unbestreitbar ist, dass die Entwicklung der Riesenlaster mit ihren zahlreichen technischen Feinheiten der Deutschen Automobilindustrie zusätzliche Entwicklungs-

chancen bietet. Über die Sinnhaftigkeit des Vorhabens und über die Gefahren für die Verkehrssicherheit ist damit jedoch nichts gesagt. Was im menschenleeren Outback mit seinen Road-Trains zweckmäßig, was im dünn besiedelten Skandinavien noch akzeptabel sein mag, ist es unter den Bedingungen des Straßenverkehrs und der baulichen Gegebenheiten in Deutschland noch lange nicht. Es bleibt also nur zu hoffen, dass die deutsche Verkehrspolitik sich von diesem Experiment alsbald verabschiedet.

Ein Deutscher Verkehrsgerichtstag kann vor einem weiteren Missstand europarechtlicher Dimension nicht die Augen verschließen: dem europäischen Führerscheintourismus. Der Begriff des Tourismus mit seiner positiven Assoziation von Urlaub und grenzenloser Freiheit ist allerdings fehl am Platze. Geht es doch ausschließlich darum, mit Hilfe einer wohlorganisierten preiswerten Stip-Visite ins europäische Ausland den Restriktionen des deutschen Verkehrsrechts aus dem Wege zu gehen. Nun ist es niemandem – im Steuer-, wie im Verkehrsrecht – verwehrt, Gesetzeslücken oder Unklarheiten zum eigenen Vorteil zu nutzen. Der Erwerb einer ausländischen Fahrerlaubnis ohne den europarechtlich verbindlichen Aufenthaltsstatus im Fremdstaat stellt jedoch keinen cleveren Rechtsgebrauch, sondern, ungeachtet der Rechtsverstöße im Erwerberstaat, einen Verstoß gegen geltendes Recht dar. Wenn einer so gewonnenen Fahrerlaubnis nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs die innerstaatliche Geltung aus Gründen der Freizügigkeit grundsätzlich nicht versagt werden darf, sollte man erwarten, dass anderweit Abhilfe versucht wird. Bislang ist jedoch noch kein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Länder angestrengt worden, die dem Vernehmen nach aus dieser illegalen Praxis bewusst Gewinn ziehen. So bleibt dem deutschen Verkehrsteilnehmer nur die Hoffnung, dass die dritte EU-Führerscheinrichtlinie für einen angemessenen und praktikablen Ausgleich zwischen europäischer Niederlassungsfreiheit und Verkehrssicherheit sorgen wird und so dem massenhaften Rechtsmissbrauch auch ohne aufwändige verwaltungsgerichtliche Verfahren ein Ende bereitet wird.

Unabhängig von der Umsetzung der Richtlinie stellt sich jedoch die Frage, ob wir nicht im Fahrerlaubnisrecht aus europäischer Sicht zu viel des Guten tun. Fahrverbot, strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis, Wiedererteilungssperre, Erteilung der neuen Fahrerlaubnis mit oder ohne MPU und vor allem die nach wie vor unbefriedigende absolute Nichtangreifbarkeit der MPU-Anordnung stellen kein ausgewogenes Instrumentarium der Verkehrssicherheit dar. Im Jahre 2005 wurden bei leichtem Rückgang immer noch 104.325 Medizinisch-Psychologische Untersuchungen, zu meist wegen einer Alkoholproblematik, durchgeführt. Dies mag in vielen

Fällen seine Berechtigung gehabt haben. Der Einsicht, dass Alkohol, Drogen und Straßenverkehr nicht zusammenpassen, wäre jedoch mehr gedient, wenn dem Kraftfahrer die Konsequenzen einer Trunkenheitsfahrt vor der erstmaligen oder wiederholten Entdeckung mit festen gesetzlichen Tarifen klar und drastisch vor Augen geführt würden. Meines Erachtens sollten wir nicht zuletzt im Sinne europarechtlicher Harmonisierung die Erfahrungen unserer Nachbarn in die Überlegungen einbeziehen.

Dem Deutschen Verkehrsgerichtstag werden also auch künftig die Themen nicht ausgehen. Für die kommenden Tage wünsche ich Ihnen ertragreiche Beratungen, gute, ausgewogene Beschlüsse, viele kollegiale Begegnungen und – wie immer – einen angenehmen Aufenthalt in Goslar.

Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages

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

Man wird sicherlich auch andere Definitionen des Begriffes Verkehr finden können, aber im Kern sind sie alle ähnlich wie diese bei Wikipedia gefundene: „Verkehr ist die realisierte Ortsveränderung von Personen und Gütern. Dabei werden die Einheiten auf Routen einer Verkehrsinfrastruktur bewegt.“ (In der Definition ist bei Wikipedia auch noch von Nachrichten die Rede – diesen Verkehr als uns herkömmlich nicht interessierend habe ich, wie die darauf bezogenen Definitionselemente, der Einfachheit halber weggelassen).

Ortsveränderung geschieht durch Bewegung. Bewegung in der Zeit nennt man Geschwindigkeit, und damit nähere ich mich schon dem Themenbouquet des diesjährigen Verkehrsgerichtstags. Elementare Probleme des Verkehrs sind freier Fluss dieser Bewegungen durch den Raum, Geschwindigkeit – damit zugleich Sicherheit, Unfallvermeidung, aber auch Unfallfolgen.

Bei all dem kommen Recht und Gerichte unweigerlich ins Blickfeld, und all das wird im Programm dieses Verkehrsgerichtstags thematisiert. Recht kann Verkehr blockieren, indem es Grenzen errichtet, oder es kann ihn ermöglichen, indem es sie beseitigt oder (jedenfalls für den Verkehr) durchlässig macht. Frau Ministerin Zypries hat mit der Überschrift ihres Plenarvortrages, auf den wir uns freuen, nicht nur sozusagen das volle Begriffsprogramm des Verkehrsgerichtstages angesprochen (Verkehrs-Recht und Justiz), sondern auch das, was man bei allem Ärger nicht vergessen darf, der einen angesichts des real existierenden politischen Europas gelegentlich befallen kann: nämlich das Durchlässigmachen der Binnengrenzen in Europa auch für den Verkehr. In dem Plenarvortragstitel der Frau Ministerin ist der darauf bezogene Teil in die Worte gefasst „Freie Fahrt durchs vereinte Europa“.

Mit dem Fragezeichen am Ende dieser Wendung wird nun allerdings jedenfalls assoziativ bereits der Bogen geschlagen zum Abschlussvortrag von Professor Hartwig, der auf den realen Zustand der Grundlagen des Verkehrs eingehen wird unter dem eher düsteren Motto „Infrastruktur in Not“.

Diese Worte führen sozusagen von selbst zum ersten der anzusprechenden Arbeitskreisthemen: „Baustellen auf Autobahnen“, als pars pro toto für die vielfältigen organisatorischen und Sicherheitsprobleme ausgewählt,

die sich bei Straßenbaustellen insgesamt ergeben. Baustellen sind ein Phänomen, das vom eiligen Autofahrer lediglich als lästiges Hindernis auf seinem Wege erlebt wird, das aber unabdingbar ist, soll der Weg befahrbar bleiben. Das Thema ist sicherlich in vielerlei Hinsicht spröde und wird wohl in der öffentlichen Wahrnehmung weniger Aufmerksamkeit erfahren als andere Arbeitskreise. Aber das ist auch nicht das Wesentliche an der Arbeit auf dem Verkehrsgerichtstag – wesentlich ist das, was an förderlichen Anregungen von ihm ausgeht.

Trotzdem, immer wieder spannend im Vorfeld ist die Frage, welche Themen und Arbeitskreise die meisten Teilnehmer und auch das größte öffentliche Interesse anziehen.

In diesem Jahr ist das – nicht ganz überraschend für mich – der Arbeitskreis III, „Geschwindigkeit als Unfallursache“. Dabei sollte das eigentlich angesichts der Formulierung des Themas, denkt man darüber nach, ein wenig überraschen, denn diese Formulierung hat einen geradezu tautologischen Charakter: Geschwindigkeit ist Bewegung in der Zeit, und ohne solche gäbe es keine Unfälle; Unfälle ergeben sich stets jedenfalls auch aus einer zu ihrer Vermeidung zu hohen Geschwindigkeit. Aber es geht natürlich darum, dass unverantwortliche Geschwindigkeiten vermeidbare Unfälle verursachen, und darum, wie dem beizukommen ist.

Die öffentliche Resonanz dieses Themas hängt sicherlich auch damit zusammen, dass seit einiger Zeit das Wortpaar „Raser und Drängler“ publizistisch und politisch Konjunktur hat. Damit lässt sich offenbar trefflich arbeiten, wie ich an einem Beispiel zeigen möchte, das sich auf das Thema des Arbeitskreises IV bezieht, Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten. In Presseverlautbarungen des Verkehrsministeriums wird Bundesminister Tiefensee eingangs mit dem Satz zitiert: „Es geht nicht darum, den Bürgern in die Tasche zu fassen.“ Wenn ich diesen Satz zitiert und mit der Frage verbunden habe: „Worum geht es einem Politiker, wenn er eine öffentliche Verlautbarung mit diesen Worten beginnt?“, habe ich regelmäßig die Antwort erhalten: „Genau darum – dem Bürger in die Tasche zu greifen“ (so oder ähnlich).

In der ministeriellen Pressemitteilung heißt es zur Erläuterung dann weiter, es gehe nur darum, den Verkehrsrowdys, den Rasern und Dränglern am Portemonnaie zur Abschreckung richtig weh zu tun. Da wird die politische Lyrik denn doch fragwürdig: Wenn demnach nur den Rasern und Dränglern in die Tasche gefasst werden soll, nicht aber den Bürgern, dann dürfte es sich ja bei den Rasern und Dränglern nicht um Bürger handeln. Sind das demnach nur Durchreisende, die auf Deutschlands Straßen rasen? Oder wird ihnen der Bürgerstatus aberkannt, wenn sie rasen?

Weiter: Sollen die „weh tuenden Geldbußen“ nur die Bilderbuchbösewichte „Raser und Drängler“ treffen? Damit möchte man sich ja als Auto fahrender Normalbürger durchaus noch abfinden: Wer mag die schon und wer würde sich dazu zählen? Aber es liegt immerhin nahe, dass die Geldbußen nach dem Bußgeldkatalog generell für alle Geschwindigkeitsübertretungen drastisch – es soll ja wehtun! – erhöht werden. Auch der sich nicht zu den Rasern zählende Autofahrer dürfte dann also deutlich mehr zur Kasse gebeten werden, wenn er einmal beim Übertreten eines Tempolimits „geblitzt“ wird. Nicht anders dürfte es dem Autofahrer gehen, dem eine Abstandsunterschreitung angelastet wird – und ob das stets der Kategorie „drängeln“ zuzuordnen ist, erscheint doch erheblich fragwürdig: Wenn zu Spitzenverkehrszeiten auf einer normalen deutschen Autobahn die Abstände tatsächlich eingehalten würden, die nach dem Verordnungsrecht (an sich im Interesse möglichst großer Verkehrssicherheit zu Recht) gefordert werden, wäre auch dort, wo der Verkehr noch nicht zum Ruhen gekommen ist, der Stillstand vorprogrammiert. Die Autofahrer, die in solchen Verkehrssituationen zu dicht hintereinander herfahren, handeln riskant, sind aber nicht diejenigen, die mit dem Prädikat „Drängler“ assoziiert werden. Auch sie aber sollen nach den angekündigten Plänen ja wohl mit deutlich höheren Geldbußen rechnen müssen.

Ich möchte nicht missverstanden werden: Es gibt den Typ des Rasers und den des Dränglers und oft genug beides in einer Person vereinigt, und ich muss gestehen, dass ich in den Fällen, in denen sich entsprechende Vorwürfe in der Beweisaufnahme bestätigten, als Richter keineswegs ungern verurteilt habe und auch ohne das vielfach geforderte „schlechte Gewissen des Strafrichters“. Sollten also die Pläne der Verkehrsminister dahingehend konkretisiert werden, dass tatsächlich nur die Geldbußen gegen die wirklichen „Raser und Drängler“ drastisch erhöht würden, würde das nicht auf meinen Widerstand stoßen (ich werde mir gleich auch noch eine Anregung dazu erlauben). Nach allem, was sich zurzeit als Grundlage für entsprechende Erwartungen zeigt, steht jedoch schlicht eine weitgehend flächendeckende Erhöhung von Geldbußen für Verkehrsordnungswidrigkeiten in Aussicht. Für die Existenz solcher Pläne spricht nicht zuletzt die wohl beruhigend gemeinte Ankündigung in der Pressemitteilung, dass nicht mit einer höheren Geldbuße rechnen müsse der Fußgänger, der unachtsam über den Radweg laufe. (Man darf eigentlich auf so viel Vernunft bei der Handhabung des Opportunitätsprinzips immerhin hoffen, dass es bei dieser Ordnungswidrigkeit denn doch ein Vollzugsdefizit gäbe!)

Es wird vielleicht deutlich, dass ich mich über diese Pressemitteilungen geärgert habe, und ich will das nicht nur offen zugeben – das allein schon, um klarzustellen, dass dies eine ganz persönliche Stellungnahme ist. Ich will sie auch noch mit zwei weiteren Dingen begründen.

Da ist zum einen die wohl begütigend gemeinte Ankündigung, die zu erwartenden Mehreinnahmen sollten in Verkehrssicherheitsmaßnahmen investiert werden. Damit wird ja immerhin implizit konzediert, dass die als Begründung angeführte Abschreckung potentieller Raser tatsächlich als nicht realistisch angesehen wird; denn wenn die Abschreckung tatsächlich funktionierte, käme es ja nicht zu Mehreinnahmen. Vor allem aber, und das ist nun wirklich ungut, um nicht zu sagen „doppelplusungut“, dürften die Minister, für die der Bundesminister sich so äußert, wissen, dass sie über solche Mehreinnahmen gar nicht durchweg verfügen können, denn die meisten dieser Mehreinnahmen werden bei den Gemeinden und Landkreisen verbucht werden. (Als ich per Suchmaschine im Internet überprüft habe, wer das Orwell-Zitat noch verwandt habe, stieß ich auf die Veröffentlichung einer Jugendorganisation einer der großen Parteien. In ihr wird zu Recht als Ärgernis der Politikersprache bezeichnet, „einschneidende Entscheidungen in sprachliche Watte zu packen“.)

Es ließe sich doch offen darüber reden, ob es richtig ist, die Bußgeldandrohungen zu verschärfen, Obergrenzen zu erhöhen und bestimmte Zuwiderhandlungen in der Bußgeldkatalogverordnung mit höheren Regelsätzen zu bedenken. Ob es allerdings zurzeit angemessen ist, die Obergrenzen (nach 1998) schon wieder zu verdoppeln, erscheint mir denn doch sehr fraglich. Denn es ist, realistisch betrachtet, ein Element kalkulatorischer Kfz-Kosten, gelegentlich auch einmal eine Geldbuße bezahlen zu müssen, und zwar nicht etwa für Raser und Drängler, sondern für jeden Autofahrer, der viel fahren muss. Mir persönlich scheint im Augenblick ganz und gar nicht der rechte Zeitpunkt dafür gegeben zu sein. Ich halte es für eher unangebracht, den Autofahrern, die die Kürzung der Pendlerpauschale und die erhebliche Verteuerung der Treibstoffpreise durch staatliche Maßnahmen zu verkraften haben, in dieser Weise (mit Verlaub) „in die Tasche zu greifen“.

Zum anderen gibt es in dieser politischen Debatte ein ärgerliches Hintergrundgeräusch, soweit darauf hingewiesen wird, eine Erhöhung der Bußgeldandrohungen sei im Zuge der europäischen Einigung und Vereinheitlichung nicht zuletzt deswegen angebracht, weil seit diesem Jahr der Rahmenbeschluss über die gegenseitige Vollstreckung von Strafen und Geldbußen greife. Deshalb sollten sich die deutschen Geldbußen den höheren anderer europäischer Länder angleichen, auch, um zu verhindern, dass uns dies durch europäische Rechtssetzung oktroyiert werde. Was das Letztere betrifft, bin ich glücklich, mich nicht als in irgendeiner Weise politisch extrem einstufen zu müssen, nachdem kein geringerer als Roman Herzog vor kurzem vor zunehmenden Zentralismus in Europa gewarnt hat. Auf die Höhe der deutschen Straf- und Bußgeldandrohungen

hat Brüssel nicht einzuwirken. Das gilt auch für den Bereich des Verkehrs. Denn das hat nichts mit dem freien Verkehr in Europa zu tun. Im übrigen erscheint mir jede weitere bürokratische Maßnahme aus Brüssel wenig glaubhaft, die mit dem Interesse des freien Waren- und Personenverkehrs in Europa begründet wird, so lange sich eben diese europäischen Instanzen nicht daran trauen, den Briten aufzugeben, endlich auf der richtigen Straßenseite zu fahren; denn da liegt ein wirkliches Hemmnis für alle, die gewohnt sind, dies zu tun. Mehr im Ernst: Zu den Traditionen eines Landes, die Europa als Eigenart desselben zu respektieren hat, zählt auch seine Einstellung dazu, wie viel und wie hart gestraft werden sollte. Da gibt es keinerlei Bedarf für Vereinheitlichung. (Wenn im Übrigen politisch so argumentiert wird, kann man dies auch als eine Art des Versteckens hinter Europa auffassen, und so etwas dürfte den Bürgerverdruss an Europa, der zum Scheitern der Volksabstimmungen über die Verfassung geführt hat, durchaus bestärken können.)

Wirklich um Verkehrssicherheit, um Unfallverhütung, geht es bei vorbeugenden Maßnahmen, nicht bei der (so nicht funktionierenden) „Abschreckung“ durch Erhöhung der angedrohten Sanktionen. Vorbeugend wirkt insoweit mehr Kontrolle, das Wissen potentieller „Raser“ um das Entdeckungsrisiko. Vorbeugend können auch technische Mittel sein, wie die im Arbeitskreis V thematisierte Zündsperrung oder die im kleinen, aber feinen Arbeitskreis VIII diskutierten Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in der Sportschiffahrt.

Das Stichwort „Sportschiffahrt“ gibt mir Anlass, auf den eben schon angekündigten Vorschlag in Bezug auf „Raser und Drängler“ einzugehen. Verkehrsmitteln sind immer schon auch andere Bedeutungen beigelegt worden, als der schiere Sachnutzen einer schnelleren Beförderung von Personen und/oder Gütern von A nach B. Sportschiffahrt ist eine legitime Freizeitbeschäftigung, und wahrscheinlich hat es schon in der Antike so etwas gegeben. Jedenfalls gab es da schon Wagenrennen und Reitwettbewerbe; berühmte Helden der Antike mussten – wie Alexander der Große seinen Bukephalos – auch besondere Pferde haben, und in der Mythologie waren außer den Helden sogar die Götter stets mit besonderen Verkehrsmitteln versehen. So war z.B. der griechische Sonnengott Helios mit seinem Sonnenwagen unterwegs, der von geflügelten Pferden gezogen wurde, der germanische Obergott Odin mit dem achtbeinigen Hengst Sleipnir, wohl so einer Art Zwölfzylinder der Vorzeit.

Das besondere Verkehrsmittel diente offenbar schon stets der Erhöhung der Person, und das scheint auch heute noch so zu sein. Das schnelle starke Auto ist nicht nur Statutssymbol, es scheint auch dem

Benutzer vielfach das Gefühl von Größe (usw.) zu verleihen, und so fährt er es denn auch gern aus, besonders gern auch im Wettstreit. Sport und das Ausleben von Machtgelüsten gehören aber nicht auf die Straße. Sportschiffahrt wäre sicherlich als kriminelle Tätigkeit einzuordnen, wenn sie ständig und erfahrungsgemäß zu tödlichen Havarien und – etwa – Tankerkatastrophen führen würde. Das ist nicht so; Rennen und ähnliche Veranstaltungen auf der Straße aber dürfen nicht stattfinden.

An dieser Stelle nun, meine ich, sollte ein Umdenken in der Gesetzgebung erwogen werden: Wer ohne Rücksicht auf die Regeln des Straßenverkehrs seine sportlichen Triebe oder den Rausch der Geschwindigkeit auf der öffentlichen Straße, im öffentlichen Straßenverkehr auslebt, der gehört aus demselben gezogen. Es geht mir nicht um *generelle* Tempolimits, sondern darum, demjenigen sofort die Fahrerlaubnis zu entziehen, der vorhandene Tempolimits maßlos überschreitet oder die Mindestabstände maßlos unterschreitet. Letzteres sollte unabhängig vom „Drängeln“ so gesehen werden: Die Fahrer z.B. des den meisten Autobahnbenutzern geläufigen Geleitzuges von zwei oder drei Fahrzeugen, die mit Minimalabstand hintereinander bei Tempo 200 oder mehr die linke Fahrspur entlang fahren, mögen dies höchst einverständlich tun; der Gefahrscheinatten aber, den sie werfen, trifft nicht nur sie, sondern auch die anderen Benutzer der Autobahn. Ich erwähne zwei nicht erfundene Fallbeispiele zum „Rasen“ aus der Praxis: Wer mit über 200 km/h eine normale zweispurige Landstraße befährt oder mit Tempo 80 – 90 in einer Tempo-30-Zone im Wohngebiet unterwegs ist, dem sollte deshalb die Fahrerlaubnis entzogen werden können.

Nach dem geltenden Recht kann eine Einmalverfehlung im Straßenverkehr aber praktisch nur dann zur Fahrerlaubnisentziehung führen, wenn es sich um eine Straftat handelt; bei Ordnungswidrigkeiten geht das nur „über Flensburg“, d.h. auf „Raser und Drängler“ bezogen, nach mehreren geahndeten Verstößen. Das sollte m.E. überdacht werden: Auch die einmalige Ordnungswidrigkeit bestimmter Kategorien, etwa die vorsätzliche Überschreitung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 100 oder mehr Prozent, sollte ausreichen können. Ich will das ganz kurz begründen: Ob es etwa bei den „sieben Todsünden im Straßenverkehr“ im Sinne des § 315c I Nr. 2 StGB im Einzelfall zu einer konkreten Gefahr kommt, wird vielfach eine Frage des Zufalls sein, nicht aber allein indiziell für die Frage des Eignungsmangels im Sinne der §§ 3 StVG oder 69 StGB. Es mag einen gewissen Indizwert dafür haben, wie „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ der jeweilige Fahrer gehandelt hat, mehr aber nicht. Handelt jemand jedoch im Sinne dieser „sieben Todsünden“ sozusagen „besonders grob verkehrswidrig und rücksichtslos“, sollte ihm auch ohne

Erfüllung des Straftatbestandes die Fahrerlaubnis entzogen werden können, soweit sich das – rechtssicher – typisieren und formalisieren ließe. Das aber erscheint mir beim „Rasen“ und beim „Drängeln“ durchaus möglich, etwa im Sinne einer „laesio enormis“. Es hätte im übrigen den Vorteil, dass Strafgerichte nicht, um die (adäquate!) Maßregel nach § 69 StGB verhängen zu können, in Versuchung geraten, die Straftatbestände zu überdehnen – etwa § 240 StGB oder den Begriff der konkreten Gefahr. Solche Fahrer per Verwaltungsrecht aus dem Verkehr zu ziehen, wäre ein Plus für die Verkehrssicherheit.

Um einen ganz anderen Aspekt von Sicherheit geht es im Arbeitskreis II, Autokauf im Internet. Es geht um Rechtssicherheit und um die Sicherheit der Benutzer vor unseriösen Angeboten und Betrügern. So wenig, wie Betrug via Internet, kann im realen Verkehr ein Unfall schlechthin ausgeschlossen werden. Zum Verkehr gehören Unfälle dazu. Gerade auch für den dann auftretenden Konflikt und seine Beilegung sind Gerichte da. Das Recht den sich ändernden Lebensverhältnissen anzupassen, ist Aufgabe in erster Linie des Gesetzgebers, aber im Rahmen der Gesetze und ihrer möglichen Fortentwicklung auch der Gerichte. Die Arbeitskreise I und II befassen sich damit, der Arbeitskreis I mit der neuen Unübersichtlichkeit des familienbezogenen Rechts durch die Vielzahl und Vielgestaltigkeit von nichtehelichen Lebensgemeinschaften und ihren Problemen für das Versicherungs- und Verkehrsrecht.

Während hier Rechtsfragen im Vordergrund der Konfliktbewältigung stehen, geht es um einen ganz anderen Aspekt im Arbeitskreis VII, wo die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse debattiert wird. Aufgezeichnete Daten in elektronischen Geräten bieten u.U. sehr präzise Grundlagen für die Analyse von Unfällen und die darauf beruhende richtige Regulierung der Schäden und Zuteilung der Verantwortlichkeiten. Nach den vorliegenden Referaten lässt sich jedenfalls sagen, dass eine auf die in modernen Fahrzeugen teilweise tatsächlich gespeicherten Daten gestützte Unfallrekonstruktion nur sehr teilweise und unter sowohl technischen, wie rechtlichen Schwierigkeiten möglich ist. Ich möchte deshalb unabhängig von den Ergebnissen dieses Arbeitskreises den Appell wiederholen, der einstimmigen Empfehlung eines früheren Verkehrsgerichtstages zu folgen und mit politischem Nachdruck das Projekt Unfalldatenschreiber voranzutreiben. Das würde wirklich sowohl für mehr Gerechtigkeit im Sinne von Richtigkeitsgewähr der Urteile in Verkehrssachen führen, wie auch zur deutlichen Entlastung der mit Verkehrssachen befassten Gerichte. Es wäre vielleicht auch ein Weg, um die wiederum von einigen Landesjustizministern forcierten Pläne überflüssig zu machen, nach denen der gerichtliche Rechtsschutz in Verkehrsstrafsachen und Bußgeld-

sachen weitgehend ausgedünnt werden soll. Es hat mich gefreut, Frau Ministerin, der Presse entnehmen zu können, dass Sie diese Pläne nicht billigen. Und nun freue ich mich auf Ihren Vortrag über das Verkehrsrecht, die Justiz und die deutsche EU-Rats-Präsidentschaft: Freie Fahrt durchs vereinte Europa?

Plenarvortrag:

Das Verkehrsrecht, die Justiz und die deutsche EU-Ratspräsidentschaft: Freie Fahrt durchs vereinte Europa?

Bundesministerin der Justiz Brigitte Zypries, MdB, Berlin/Darmstadt

I.

Wenn man nach Goslar kommt, wenn man eingeladen wird, hier in der Kaiserpfalz zu sprechen, an einem Ort mit rund 1000 Jahren Geschichte, dann drängt es sich auf, zurückzublicken und zu vergleichen: Wie war das damals – wie ist es heute?

Wenn es um Verkehr, um Reisen und um Mobilität geht, dann könnte der Unterschied zwischen gestern und heute kaum größer sein: Im Hochmittelalter, als diese Pfalz ihre Blüte erlebte, da war Reisen eine ungewöhnliche und gefährvolle Angelegenheit. Etwa 30 Kilometer schaffte man bei einem Tagesritt, wenn alles gut ging. Ein verletztes Pferd oder Wege-lagerer, schlechtes Wetter oder Zollschranken – das waren die Tempolimits jener Zeit. Reisen war damals eine Sache für Profis. Das gemeine Volk blieb am heimischen Herd, und wer den aufgab, tat dies meist aus blanker Not. Ein Reisender galt deshalb bestenfalls als armer Tropf und wurde mit Mitleid bedacht. „Fremd“ und „Elend“, diese Worte hatten in der althochdeutschen Sprache die gleichen Wurzeln.

Heute dagegen ist Mobilität alles andere als extravagant, die Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes belegen es eindrucksvoll: 46 Millionen PKW sind dort registriert. Und elend ist das Reisen auch nicht mehr – selbst wenn man, wie ich, im Volkswagen fährt: Mich haben 335 Pferdestärken nach Goslar gezogen, auf einzeln beheizbaren Rücksitzen und gelenkt per Satellitennavigation. Obwohl das Reisen heutzutage unvergleichbar einfacher und bequemer ist, hat das letzte Mal vor 30 Jahren ein Bundesjustizminister hier den Plenarvortrag gehalten. Das ist schon deshalb erstaunlich, weil die Arbeit des Verkehrsgerichtstages für Gesetzgebung und Rechtsprechung von größter Bedeutung ist. Viele seiner Empfehlungen haben Eingang in das geltende Recht gefunden. Zum Beispiel die Reform des Punktesystems oder die Verbesserung der Stellung von Kindern im Haftpflichtrecht. In Kürze wird die Bundesregierung ein absolutes Alkoholverbot für Fahranfänger beschließen und damit eine Forderung

des Verkehrsgerichtstages umsetzen. Außerdem werden wir das Drogenverbot erweitern und neue Substanzen einbeziehen. Wir folgen damit einer Anregung, die hier vor einem Jahr beschlossen worden ist, und die deutlich macht, welch feiner Seismograph für relevante Entwicklungen diese Konferenz ist.

Dass Sie, meine Damen und Herren, mit Ihren Themen auf der Höhe der Zeit sind, das zeigt auch das aktuelle Programm. So greifen Sie etwa mit dem Autokauf im Internet oder der nichtehelichen Lebensgemeinschaft im Versicherungsrecht Erscheinungen des technischen und gesellschaftlichen Wandels auf. Sie beleuchten deren verkehrsrechtsrelevanten Aspekte, und Sie werden dabei gewiss zu manch klugem Ratschlag für die Politik kommen.

Dass so selten ein Bundesjustizminister hier den Plenarvortrag gehalten hat, ist nicht nur mit Blick auf Gegenstand und Bedeutung dieser Konferenz erstaunlich. Das ist auch verwunderlich, wenn man den Ort dieser Veranstaltung bedenkt. Als Mitglied der Bundesregierung müsste man sich hier eigentlich sehr heimisch fühlen, schließlich ist so eine Pfalz nichts anderes als eine ehemalige Außenstelle der mittelalterlichen Bundesregierung. Die Historiker berichten, dass von Goslar aus einst das halbe Europa regiert wurde. Die EU ist da schon einen Schritt weiter, denn sie umfasst längst mehr als nur die Hälfte des Kontinents. Mit dem Beitritt von Bulgarien und Rumänien hat sie ihre Landkarte weiter vervollständigt. Dass diese Erweiterung mit dem Beginn der deutschen Ratspräsidentschaft in der EU zusammenfällt, ist ein Glücksfall, denn eine Präsidentschaft ist eine Chance, eigene politische Akzente zu setzen.

Der Informelle Rat der Innen- und Justizminister in der vorletzten Woche in Dresden war ein gelungener Auftakt für die deutsche Präsidentschaft. Wir haben gemeinsam beraten, wie wir mehr Rechtssicherheit bei grenzüberschreitenden Aktivitäten für die Bürgerinnen und Bürger erreichen können, und wir haben am Beispiel des Familienrechts die Möglichkeiten und Grenzen einer Harmonisierung des Rechts diskutiert.

Ebenso wichtig wie das Abstimmen der Normen ist auch die praktische Zusammenarbeit der Justiz. Wir sind deshalb in Dresden übereingekommen, dabei noch stärker als bisher auf moderne Kommunikationstechnik zu setzen. E-Justice wird daher ein Schwerpunkt unserer, aber auch der nachfolgenden Präsidentschaften werden. Wir haben ja erstmals ein so genanntes Trio-Programm, das wir auch mit den kommenden Vorsitzländern Portugal und Slowenien abgestimmt haben.

II.

Im Lauf unserer Präsidentschaft wird sich ein Ereignis zum 50. Mal jähren, das der Startschuss war für die „freie Fahrt“ im vereinten Europa. Am 25. März 1957 wurden die Römischen Verträge unterzeichnet, die den freien Waren- und Personenverkehr zu Grundfreiheiten der Europäischen Gemeinschaft machten. Seit diesem Zeitpunkt arbeiten EG und EU dafür, dass Bürger und Unternehmen diese Freizügigkeitsrechte umfassend nutzen können.

Eine Voraussetzung dafür ist ein sicherer Rechtsrahmen. Beim Verkehrsrecht etwa gibt es eine ganze Reihe von nötigen Regeln. Zum Beispiel, unter welchen Voraussetzungen jemand eine Fahrerlaubnis bekommt, wer haftet, wenn es zu einem Verkehrsunfall kommt, oder wie jemand bestraft wird, der die Verkehrsregeln missachtet. Das alles ist natürlich auch in den einzelnen Mitgliedstaaten geregelt. Dabei kann es gelegentlich unbefriedigend sein, wenn ein und dieselbe Sache national verschieden gehandhabt wird. Zum Beispiel, wenn im Strafrecht eine Verkehrsunfallflucht in 27 Staaten auf ganz unterschiedliche Weise geahndet wird. Trotzdem wäre es eine Illusion zu glauben, so etwas ließe sich künftig vermeiden. Eine vollständige Harmonisierung gerade des nationalen Strafrechts ist in naher Zukunft völlig unrealistisch. Das angelsächsische, das nordische und das kontinentale Rechtssystem sind historisch gewachsen und zwar mit allen ihren Unterschieden im Detail. Außerdem ist die Rechtsprechung ein Kernstück staatlicher Souveränität. Im Strafrecht haben wir deshalb nur bei ganz wenigen, besonders schwerwiegenden und typischerweise grenzüberschreitenden Deliktgruppen, wie der Organisierten Kriminalität und des Terrorismus, eine Harmonisierung gewollt und auch erreicht. Abgesehen davon lässt sich aber voraussagen: Eine umfassende Angleichung etwa des Verkehrsstrafrechts wird es nicht geben. Bei der Forderung danach wird auch häufig übersehen, was dabei am Ende auf der Strecke bleiben könnte: Zum Beispiel unser deutsches, fein ausdifferenziertes Sanktionensystem mit seiner Unterscheidung zwischen Geldbuße und Geldstrafe, zwischen Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis.

Jede Harmonisierung, so erstrebenswert sie auch sein mag, bedeutet immer auch ein Stück weit die Aufgabe des vertrauten nationalen Rechts. Es ist für mich eine fremde Überlegung, dass bei einer europaweiten Vereinheitlichung die bewährte Aufteilung in Ordnungswidrigkeit und Straftat oder der Bußgeldkatalog zur Disposition gestellt werden könnten. Denn gerade diese Instrumente haben wesentlich dazu beigetragen, dass die massenhaften Verfahren im Verkehrsrecht überhaupt zu bewältigen sind.

Europäische Harmonisierung ist immer ein Kompromissgeschäft. Wenn aber ein Kompromiss zwischen Rechts- und Linksfahrgebot bedeutet, dass am Ende alle in der Mitte fahren, dann sollten wir das lieber lassen. Wir müssen in der EU nicht alles vereinheitlichen und harmonisieren und es am Ende noch von einer europäischen Zentralstelle in Brüssel überwachen lassen. Wenn die Kommission jetzt etwa vorschlägt, die Überwachung von allgemeinen Verkehrsverstößen zu regeln, etwa von Verstößen gegen die Gurtanlegepflicht, dann sage ich: Vorsicht! Wir haben in Deutschland eine Anschnallquote von über 90 Prozent – aber es gibt auch Mitgliedstaaten, in denen sie nur bei etwa 60 Prozent liegt. Dies zeigt: Wir brauchen Sanktionssysteme, die auf die jeweiligen nationalen Verhältnisse zugeschnitten sind. Was uns nicht hilft, ist simple Uniformität.

Übermäßige Vereinheitlichung und Zentralisierung sind also weder nötig noch wünschenswert, und sie entsprechen auch nicht den Erwartungen der Menschen. Die erwarten lediglich, dass die Freizügigkeit in Europa nicht unter dem unterschiedlichen nationalen Recht leidet. Dafür muss die Politik sorgen. Und sie tut es auf europäischer Ebene mit dem Prinzip der gegenseitigen Anerkennung.

III.

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union arbeiten heute allesamt auf einer gemeinsamen Grundlage. Menschenrechte und Demokratieprinzip, Rechtsstaatlichkeit und faire Verfahren – alles dies ist im EG-Vertrag, in der Grundrechtecharta und in einer künftigen Europäischen Verfassung verankert und prägt Recht und Rechtsanwendung in den 27 Staaten. Weil wir uns also in den Grundsätzen einig sind, können wir in den konkreten Rechtsgebieten Unterschiede im Detail hinnehmen. Trotz fehlender Gleichheit des Rechts sind die Entscheidungen der einzelnen Mitgliedstaaten doch gleichwertig, und deshalb können Urteile oder Verwaltungsakte auch grenzüberschreitend anerkannt werden.

Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung hat sich inzwischen in vielen Rechtsgebieten durchgesetzt. Für das Verkehrsrecht besonders relevant sind die Führerscheine. Trotz unterschiedlicher nationaler Anforderungen an den Erwerb einer Fahrerlaubnis werden Führerscheine wechselseitig anerkannt. Hier dürfen wir allerdings keine Missbräuche zulassen: Die wachsenden Anforderungen an die Erteilung und Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis in Deutschland haben nämlich nicht nur die Qualität der Ausbildung verbessert und damit die Unfallgefahren verringert, sie haben auch zum so genannten Führerscheintourismus geführt.

Von Juli 2004 bis November 2006 haben die deutschen Behörden knapp 6000 Fälle ermittelt, in denen im EU-Ausland ein Führerschein ausgegeben wurde, obwohl der Betreffende seinen Hauptwohnsitz in Deutschland hatte. In etwa dreiviertel der Fälle war zuvor die Fahrerlaubnis entzogen worden, und die Inhaber hätten sie bei uns – im Unterschied zu manch Nachbarländern – nur zurückerhalten, wenn sie jenen Test bestanden hätten, den wir ganz offiziell die Medizinisch-Psychologische Untersuchung nennen.

Mit der dritten Führerscheinrichtlinie der EU werden wir diesem Führerscheintourismus jetzt einen Riegel vorschieben. Das Europäische Parlament hat die Richtlinie kurz vor Weihnachten verabschiedet, und wir werden sie zügig umsetzen, nach Möglichkeit schon im Laufe des Jahres. In Zukunft darf dann kein Mitgliedstaat mehr einen Führerschein ausstellen für jemanden, dessen Fahrerlaubnis zu Hause eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist. Und vor allem müssen wir bei diesen Personen künftig auch keine ausländischen Fahrerlaubnisse mehr anerkennen. Das liegt im Interesse der Verkehrssicherheit, und damit schützen wir den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung vor Missbrauch.

Die wechselseitige Anerkennung staatlicher Entscheidungen brauchen wir allerdings nicht nur, wenn es um Führerscheine geht. Wir brauchen sie auch im Zivilrecht, zum Beispiel, um Schadensersatzansprüche nach einem Verkehrsunfall durchzusetzen. Damit nach einem Rechtsstreit mit einem ausländischen Unfallpartner niemand auf seinen Ansprüchen sitzen bleibt, müssen Gerichtsurteile auch im Ausland anerkannt und vollstreckt werden. Schon seit dem Jahr 2002 gilt deshalb eine Verordnung, die auch für titulierte Schadensersatzansprüche aus Verkehrsunfällen Anwendung findet. Allerdings sieht sie noch immer eine besondere Vollstreckbarkeitsklärung vor. Das heißt, wer nach einem Unfall in Deutschland gegen einen Italiener ein Urteil in Deutschland erwirkt, der muss zunächst bei einem italienischen Gericht eine Vollstreckbarkeitsklärung einholen. Erst dann kann er einen Gerichtsvollzieher in Rom beauftragen, seine Forderung einzutreiben. Jedenfalls bei kleineren Forderungen ist dieses Verfahren zu aufwändig, weil es oft außer Verhältnis zur Höhe der Forderung steht. Deshalb bleiben viele Geschädigte auf ihren Ansprüchen sitzen.

Wir haben uns auf europäischer Ebene deshalb entschlossen, das Verfahren zu vereinfachen und die Durchsetzbarkeit von Ansprüchen bis zu 2000 Euro zu erleichtern. Das Europäische Parlament hat die so genannte Small-Claims-Verordnung im Dezember 2006 in erster Lesung beschlossen; die Annahme im Ministerrat ist während der deutschen Präsidentschaft zu erwarten. Wir werden die notwendigen Anpassungen in unserem Recht dann zügig vornehmen, denn wir sorgen damit für mehr Rechtssicherheit

im grenzüberschreitenden Verkehr. In Zukunft kann bei grenzüberschreitenden Streitigkeiten ein vereinfachtes Verfahren gewählt werden. Es ist ein Formularverfahren, das im Regelfall schriftlich geführt wird und bei dem die Förmlichkeiten geringer sind als nach der ZPO. Ein Urteil, das in diesem Verfahren gefällt wird, kann dann künftig im EU-Ausland unmittelbar vollstreckt werden.

Für unseren Beispielsfall bedeutet das: Geht es bei dem deutsch-italienischem Verkehrsunfall nur um einen Blechschaden, bei dem der Streitwert bis zu 2000 Euro beträgt, kann der deutsche Kläger das vereinfachte Verfahren wählen. Entscheidet dann das deutsche Gericht zu seinen Gunsten, kann er den römischen Gerichtsvollzieher unmittelbar beauftragen, um an sein Geld zu kommen. Die Zwischenschaltung der italienischen Justiz entfällt.

Diese Verfahrenserleichterung ist richtig und sinnvoll, aber wir müssen uns natürlich darüber im Klaren sein, dass das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung keine Einbahnstraße ist. Die Vorteile, die wir aus der Anerkennung unserer nationalen Entscheidungen in den anderen Mitgliedstaaten ziehen, diese Vorteile kommen umgekehrt auch den übrigen Unionsbürgern zu Gute, wenn es um deren Gerichtsurteile geht. Auch deutsche Autofahrer, die im Ausland in einen Schadensfall verwickelt sind, müssen sich darauf einstellen, dass kleinere Ansprüchen gegen sie künftig einfacher durchgesetzt werden, und sie nicht darauf hoffen können, sie würden schon irgendwie unter den Tisch fallen.

Diese EU-weite Anerkennung von Gerichtsentscheidungen ist aber eine Konsequenz der Mobilität und Freizügigkeit, die wir in der Union gerne genießen. „Freie Fahrt“, das bedeutet im vereinten Europa die Freiheit von Schlagbäumen an den Grenzen, aber nicht die Freiheit von zivilrechtlicher Haftung und der Verpflichtung, sich an die Verkehrsregeln zu halten. Die Grenzen in Europa sind deshalb nicht nur für Menschen und Autos durchlässiger geworden, sie werden es auch für Gerichtsurteile und Behördenentscheidungen, nicht zuletzt im Interesse der Sicherheit auf unseren Straßen.

Gegenwärtig arbeiten wir im Bundesjustizministerium daran, das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung auch für Geldstrafen und Geldbußen anzuwenden. Die EU hat dazu einen Rahmenbeschluss gefasst, dessen Umsetzung in das deutsche Recht wir derzeit vorbereiten. Das Ziel ist klar: Eine Geldstrafe oder Geldbuße, die in einem Mitgliedstaat rechtskräftig verhängt worden ist, muss auch von anderen Staaten anerkannt und vollstreckt werden.

„Knöllchenbeschluss“ wird diese Entscheidung gelegentlich genannt. Allerdings geht es dabei nicht um Falschparker, denn wir reden hier nur von Sanktionen über 70 Euro. Für die grenzüberschreitende Vollstreckung von Bagatellverstößen wäre der Aufwand nun wirklich zu hoch. „Knöllchenbeschluss“ ist aber auch deshalb verfehlt, weil es nicht nur um Verkehrsdelikte geht. Trotzdem sind es insbesondere Autofahrer, die diesem Projekt mit gemischten Gefühlen entgegensehen.

Allerdings wird es gerade der Straßenverkehr sein, der von diesem Vorhaben profitieren wird. Deutschland mit seiner Mittellage in Europa ist eines der wichtigsten Ziel- und Transitländer unseres Kontinents, vor allem, wenn es um den Güterkraftverkehr geht. Im Jahr 2004 – neuere Zahlen liegen noch nicht vor – haben LKW aus dem EU-Ausland mehr als 25 Millionen Fahrten auf unseren Straßen zurückgelegt.

Wer hat sich nicht schon über Raser mit ausländischem Kennzeichen geärgert – schlimmstenfalls noch mit einem voll beladenen Anhänger? Bei ihnen bleibt das Blitzen der Kontrollkamera bisher viel zu häufig ohne Folgen. Einer Strafe kann sich der Raser durch die Rückkehr in sein Heimatland oft bequem entziehen. Nur mit Österreich haben wir ein bilaterales Abkommen, das zur Vollstreckung verpflichtet¹. Mit den übrigen EU-Ländern läuft das über die so genannte Vollstreckungshilfe, die viel zu aufwändig ist für Massenverfahren. Und Verkehrsdelikte gibt es leider massenhaft. Allein in einem einzigen süddeutschen Bundesland wurden im vorvergangenen Jahr über 50.000 Bußgeldbescheide gegen EU-Ausländer erlassen. Viel zu viele davon konnten nicht vollstreckt werden. Aber es ist eine Binsenweisheit, dass Regeln, deren Übertretung nicht geahndet wird, auf die Dauer wirkungslos sind. Um es klar zu sagen: Die derzeitigen Vollstreckungsprobleme sind eine Gefahr für die Sicherheit auf unseren Straßen. Und je mehr der grenzüberschreitende Verkehr wächst, desto weniger ist dieser Zustand hinzunehmen. Wir werden deshalb den EU-Rahmenbeschluss noch in diesem Jahr umsetzen, und ich bin sicher: Es wird sich herum-sprechen, dass ein ausländisches Kennzeichen künftig kein Freibrief mehr ist, um etwa auf deutschen Autobahnen zu rasen.

Allerdings gilt auch hier wieder: Gegenseitige Anerkennung ist keine Einbahnstraße. Auch deutsche Autofahrer müssen die Verkehrsregeln im EU-Ausland künftig noch genauer beachten, denn sie können nicht mehr darauf hoffen, dass Verstöße folgenlos bleiben.

1. Deutsch-Österreichischer Vertrag über Amts- und Rechtshilfe in Verwaltungssachen von 1988, BGBl. 1990 II, 358.

An diesem Punkt ist ja manchmal eine gewisse Schizophrenie zu beobachten. Gegen ausländische Raser auf deutschen Straßen soll hart vorgegangen werden, aber wehe, man wird im Ausland selbst einmal geblitzt, dann ist schnell von Abzocke und Wegelagerei die Rede. Ich erlebe das heute, wenn mir Menschen schreiben, die aus Österreich – da haben wir ja ein bilaterales Abkommen – einen Bußgeldbescheid bekommen haben. Die schreiben mir nicht etwa, weil sie den Verstoß bestreiten. Sie sind vielmehr empört darüber, dass sie jetzt in Deutschland zahlen sollen, obwohl sie in Salzburg viel zu schnell gefahren sind. Um es klar zu sagen: Mit dieser Doppelmoral wird es künftig vorbei sein. Das ist auch richtig, denn die Einhaltung der Verkehrsregeln wird unterm Strich zu einem Plus an Verkehrssicherheit führen – in ganz Europa, aber eben ganz besonders für ein Transitland wie Deutschland.

Nun haben allerdings die deutschen Verkehrsanwälte bei ihren „Homburger Tagen“ darauf hingewiesen, dass so ganz unbesehen ausländische Entscheidungen in Deutschland nicht vollstreckt werden können. Die Methoden, die in manchen Ländern zur Feststellung von Verkehrsordnungswidrigkeiten angewandt würden, verstießen gegen unsere Vorstellungen vom Rechtsstaat. Ich habe diese Hinweise seit jeher sehr ernst genommen, und wir berücksichtigen sie auch bei unserer momentanen Arbeit an dem Europäischen Geldsanktionsgesetz – so soll das nämlich heißen.

Wir müssen mit dem Gesetz eine dreifache Aufgabe lösen. Erstens müssen wir den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung umsetzen. Dies muss, zweitens, mit Blick auf die Vielzahl der Verfahren möglichst praktikabel geschehen. Drittens, und das ist das Wichtigste, müssen wir den Umsetzungsspielraum nutzen, den der Rahmenbeschluss uns lässt, um die verfassungsrechtlichen Bedenken auszuräumen, die ich eben genannt habe.

Wir tun dies vor allem dadurch, dass die deutschen Stellen die Vollstreckung einer ausländischen Sanktion verweigern dürfen, und zwar insbesondere dann, wenn dadurch Grundrechte oder allgemeine Rechtsgrundsätze verletzt würden. Ein solcher Vorbehalt wurde auf deutsches Betreiben ausdrücklich in den Rahmenbeschluss aufgenommen. Er bietet eine praktische Handhabe, die Vollstreckung von Entscheidungen abzulehnen, die unserem Rechtsstaatsverständnis widersprechen. Dabei geht es etwa um Fälle, in denen der Halter eines Fahrzeugs bestraft werden soll, ohne Rücksicht darauf, ob er auch wirklich der Fahrer war, der den betreffenden Verstoß begangen hat. Oder es geht um Praktiken der Geschwindigkeitsschätzung oder -messung, die unseren Anforderungen an eine Beweisführung nicht entsprechen. Zum Beispiel das so genannte

„Amtsauge“, das in manchen Mitgliedstaaten zulässig ist, also der Polizist, der mit bloßem Augenmaß abschätzt, wie schnell ein Auto gefahren ist. Solche kritischen Fälle können also dadurch ausgeschlossen werden, dass die Vollstreckung in Deutschland verweigert wird.

Außerdem steht natürlich jedem Betroffenen der Rechtsweg offen. Egal, ob Geldbuße einer Behörde oder Geldstrafe eines Gerichts: Unabhängig von der Art der Sanktion oder nach der Stelle, die sie verhängt hat, kann gegen die Vollstreckungsentscheidung das Gericht angerufen werden. Wir tragen damit dem Verfassungsgebot nach effektivem Rechtsschutz Rechnung, und wir schaffen einen weiteren Ansatzpunkt, um zu prüfen, ob eine ausländische Entscheidung nach hiesigen Maßstäben wirklich vollstreckbar ist.

IV.

Die Grundlage des Prinzips der gegenseitigen Anerkennung ist das berechnete Vertrauen in die Qualität der Rechtsordnung unserer europäischen Partner. Dieses Vertrauen wollen wir auch auf europäischer Ebene weiter stärken, und das tun wir, indem wir in der EU die Bürgerrechte des Einzelnen gegenüber dem Staat ausbauen.

Was die staatlichen Eingriffsbefugnisse anbelangt, haben wir in Europa in den vergangenen Jahren eine ganze Reihe von Maßnahmen ergriffen, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Justiz zu verbessern. Dabei standen zumeist die Optimierung der Ermittlungstätigkeit und die Sicherung des Verfahrens und seiner Ergebnisse im Vordergrund. Neben dem Europäischen Haftbefehl sind hier die Vorratsdatenspeicherung zu nennen, die Europäische Beweisordnung und eben auch die gegenseitige Anerkennung der Geldstrafen und Geldbußen. Mit dieser Entwicklung muss aber auch der Ausbau der Bürgerrechte Schritt halten. Ein wichtiges Projekt der deutschen Präsidentschaft ist es daher, zu einem Rahmenbeschluss über Verfahrensrechte in Strafverfahren zu kommen.

Unser Ziel ist: Überall in Europa sollen für denjenigen, der von einem Strafverfahren betroffen ist, verfahrensrechtliche Mindeststandards zu seinem Schutz gelten. Es geht dabei um ganz praktische Dinge:

- Der Beschuldigte muss in seiner Sprache über den Tatvorwurf und seine Rechte belehrt werden.
- Wann darf er einen Anwalt hinzuziehen? Wann ist das sogar zwingend erforderlich – gegebenenfalls auch unentgeltlich auf Kosten der Staatskasse?

- Und wann hat der Beschuldigte ein Recht auf einen Dolmetscher und welche Verfahrensdokumente müssen in seine Heimatsprache übersetzt werden?

All dies wollen wir regeln, denn in diesen Punkten gibt es viele Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten. Aber auch hier wollen wir keine Harmonisierung, sondern lediglich die Festlegung gewisser Mindeststandards. Denn solche Fragen sind ja keineswegs bloß von akademischer Bedeutung. Sie können für jeden Bürger in Europa ganz unmittelbare Bedeutung erlangen. Hier schließt sich nämlich der Kreis zum so genannten „Knöllchenbeschluss“: Wer als Autofahrer im europäischen Ausland unterwegs ist und auch bei ganz regulärem Verhalten mit Polizei und Justiz in Berührung kommt, der soll darauf vertrauen können, dass es einen Mindeststandard an Verfahrensrechten in der gesamten EU gibt. Die grenzüberschreitende Strafverfolgung muss deshalb gekoppelt sein mit der grenzüberschreitenden Geltung von Schutzrechten, und ich meine, deshalb ist es richtig, dass wir die Stärkung der Bürgerrechte zu einem Schwerpunkt unserer Ratspräsidentschaft machen.

V.

Neben der Schaffung von Normen und der gegenseitigen Anerkennung nationaler Entscheidungen müssen wir auch stets das Handwerkszeug der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Blick behalten. Die Verbesserung der praktischen Zusammenarbeit der Justiz ist deshalb der dritte Schwerpunkt des deutschen Präsidentschaftsprogramms für die EU. Auch hierbei kann ich an den „Knöllchenbeschluss“ anknüpfen. Es ist ja heute nicht nur so, dass viele Geldbußen im EU-Ausland nicht vollstreckt werden können. Vielfach scheidet die Ahndung von Verkehrsdelikten schon daran, dass man gar nicht weiß, wer der Halter eines Fahrzeugs ist.

Aus einem der neuen Bundesländer wurde mir berichtet, dass dort in den vergangenen Jahren mehr als 100.000 Geschwindigkeitsübertretungen durch Fahrer mit ausländischen Kennzeichen ohne Sanktion blieben – man hatte den Wagen zwar automatisch geblitzt, aber eine konkrete Fahrerermittlung war nicht möglich. Dieses Beispiel zeigt, dass wir in der EU auch ein praktikables Instrument zum grenzüberschreitenden Austausch von Halterdaten brauchen.

Nun hatten wir im Vertrag von Prüm einen Austausch solcher Daten bereits vereinbart und dieser Vertrag soll – das haben die Innenminister in der vergangenen Woche in Dresden beschlossen – auch auf die gesamte

EU ausgedehnt werden. Allerdings bezieht sich der dort vorgesehene Datenaustausch ausdrücklich auf Abfragen im Einzelfall. Verstöße gegen Verkehrsregeln sind aber leider ein massenhaftes Phänomen. Wir brauchen deshalb ein Verfahren, das auch für den Austausch hunderttausender Halterdaten praktikabel ist, bzw. das die Abfrage regelt und ermöglicht.

Vielleicht können beim Halterdatenaustausch die guten Erfahrungen, die wir bei den Strafregistern gemacht haben, ein Vorbild sein: Da haben wir die bereits bestehenden nationalen Register über Vorstrafen vernetzt und den Datenaustausch zwischen ihnen erleichtert und beschleunigt. Auf diesem Wege sind wir sehr viel schneller zum Ziel gekommen, als wenn wir eine neue europäische Zentralbehörde mit zusätzlicher Bürokratie geschaffen hätten, und vor allem haben wir dadurch den Datenschutz besser gewährleistet.

VI.

Mit Zentralbehörden und Bürokratie war es zu den Zeiten, als in dieser Pfalz deutsche Kaiser und Könige regierten, nicht weit her. Damals war es gerade der Mangel an Mobilität, der es nötig machte, überall im Land solche Pfalzen für die Herrscher zu unterhalten. Heutzutage ist es genau umgekehrt: Zwei Amtssitze für die Bundesregierung – das ist nur dank moderner Mobilität halbwegs praktikabel. Das funktioniert nur, weil man zwischen Berlin und Bonn nur 65 Minuten in der Luft ist. Allerdings sind die deutschen Verhältnisse der Gegenwart wohl kaum der richtige Maßstab für einen Vergleich mit dem Heiligen Römischen Reich. Das ist schon eher die Europäische Union, und dort halten wir es noch heute mit mittelalterlichen Gepflogenheiten. Zum Beispiel bei den informellen Ministerräten, die im jeweiligen Land der Ratspräsidentschaft abgehalten werden.

Zum Treffen der Justiz- und Innenminister in Dresden kamen rund 1000 Menschen: Politiker, Beamte und Journalisten aus mehr als 30 Staaten. Diese EU-Ministerräte sind die moderne Variante des mittelalterlichen Reisekönigtums. Ich habe mir sagen lassen, hier im Saal gebe es ein Gemälde, das die Alpenüberquerung Heinrichs III. beim Rückweg aus Italien zeige. Heute ist die Anreise auch für die italienischen Kollegen keine solche Herausforderung mehr. Aber der organisatorische und finanzielle Aufwand, um den jeweiligen Tagungsort für solche Ministerräte herzurichten, der bleibt noch immer gewaltig.

Im Heiligen Römischen Reich hat man irgendwann darauf verzichtet, Fürsten und Gesandte, Ministeriale und Schreiber quer durch die ver-

schiedenen Städte Europas zu schicken. Stattdessen einigte man sich auf einen ständigen Tagungsort: den „Immerwährenden Reichstag“ in Regensburg. Entgegen manchen Befürchtungen hat das nicht zu unerwünschtem Zentralismus geführt, aber es hat den Aufwand beträchtlich verringert. Für die informellen Ministerräte der EU steht so ein Schritt noch aus, aber vielleicht macht es Sinn, darüber nachzudenken.

Aber ganz gleich, wo die Tagungen künftig stattfinden, entscheidende Voraussetzung bleibt auf alle Fälle die „freie Fahrt“, der möglichst ungehinderte und gefahrlose Verkehr in ganz Europa. Dafür arbeitet die Bundesregierung nicht zuletzt während ihrer Präsidentschaft, denn Rechtssicherheit, Bürgerrechte und eine leistungsfähige Justiz – dies alles trägt dazu bei, dass auch auf den Straßen jene Grundsätze herrschen, die das Leben unseres ganzen Kontinents prägen sollen: Freiheit, Sicherheit und Recht.

Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht

**– Sind nichteheliche Partner im Verkehrs- und Versicherungsrecht
den ehelichen Partnern gleich zu stellen? –**

Martin Delank, Rechtsanwalt und Notar, Wildeshausen

I. Einleitung

Als das Bürgerliche Gesetzbuch und das Versicherungsvertragsgesetz vor ca. 100 Jahren geschaffen wurden, gab es diese Fragestellung nicht. Auch vor 40 Jahren war sie noch nicht dringlich. Seitdem hat sich unsere Gesellschaft entscheidend verändert. Neben Ehe und Familie als Form des Zusammenlebens gibt es Wohngemeinschaften, nichteheliche Lebensgemeinschaften, Lebensabschnittsgemeinschaften, gleichgeschlechtliche Lebenspartnerschaften.

Diese Entwicklung ging einher mit Gesetzesänderungen, wie der Abschaffung der §§ 180, 175 StGB (Kuppelei, homosexuelle Handlungen). Niemand fragt mehr nach dem Trauschein im Hotel bzw. bei Vermietungen.

Heute leben ca. 2.5 Millionen heterosexuelle Paare ohne Trauschein zusammen, davon fast 800.000 mit Kindern¹.

Mit anderen Worten: Ohne Berücksichtigung der Kinder leben ca. 5 Millionen Menschen, d.h. gut 6 % der Bevölkerung in einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft. Die Zahl der Kinder ist noch mal mit gut 1 Million anzunehmen, wenn man davon ausgeht, dass durchschnittlich 1,3 Kinder in einer solchen Gemeinschaft leben.

Hinzu kommen gleichgeschlechtliche Paare, die ohne eingetragene Lebenspartnerschaft zusammen leben. Insgesamt sind weit mehr als 6 Millionen Menschen in Deutschland von unserer Fragestellung betroffen.

Daher ist es berechtigt, dieses Thema nach gut 20 Jahren erneut auf dem Verkehrsgerichtstag zu diskutieren.

Allein in diesem Zeitraum hat es zahlreiche Gesetzesänderungen gegeben, die die nichteheliche Gemeinschaft betreffen, und noch mehr Gerichtsentscheidungen zu diesem Thema.

¹ Statistisches Jahrbuch 2005, Seite 47.

Die Fragestellung betrifft im Wesentlichen die §§ 843 Abs. 1 BGB, 11 StVG (Haushaltsführungsschaden), 844 Abs. 2 BGB, 10 StVG (Unterhalt), 67 VVG und 116 Abs. 6 SGB X (Familienprivileg, Regress).

Zunächst wird dargestellt, welche Unterschiede zwischen der ehelichen und der nichtehelichen Gemeinschaft bestehen. Die eingetragene Lebenspartnerschaft und die nicht eingetragenen Lebensgemeinschaften gleichgeschlechtlicher Menschen werden hier außen vor gelassen. Dabei wird davon ausgegangen, dass für diese jeweils die Regeln gelten, die für die heterosexuellen Beziehungen Anwendung finden.

Sodann erfolgt die Auseinandersetzung mit dem Schutz der Ehe und Familie durch Artikel 6 Abs. 1 Grundgesetz und dem Gebot der Gleichbehandlung des Artikels 3 Abs. 1 Grundgesetz. Es wird dargestellt, inwieweit die Rechtsprechung eine Gleichbehandlung als gerechtfertigt angesehen hat und welche Gleichstellungen in einzelnen Gesetzen bereits erfolgt sind.

II. Was unterscheidet die nichteheliche von der ehelichen Lebensgemeinschaft?

Die Ehe ist (im übrigen ebenso wie die Lebenspartnerschaft gleichgeschlechtlicher Paare) die Vereinigung zweier Menschen zu einer auf Dauer angelegten Lebensgemeinschaft, gegründet aus freiem Entschluss unter Mitwirkung des Staates, in der die Partner gleichberechtigt zueinander stehen und über die Ausgestaltung ihres Zusammenlebens frei entscheiden können².

Das Miteinander dieser Lebensgemeinschaften ist durch zahlreiche gesetzliche Regeln bestimmt: das Namens-, das Unterhalts-, das Scheidungsrecht (insbesondere Vermögensauseinandersetzung und Versorgungsausgleich). Den Eheleuten werden im Steuer-, Sozialversicherungs- und Erbrecht besondere Rechte eingeräumt.

Die nichteheliche Lebensgemeinschaft erfüllt die gleichen, zuvor für die eheliche Gemeinschaft genannten, Kriterien mit dem Unterschied, dass sie ohne Mitwirkung des Staates eingegangen wird.

Das Miteinander dieser Lebensgemeinschaften ist nicht durch spezielle gesetzliche Regelungen bestimmt. Es gelten nur die allgemeinen gesetz-

2 BVerfG NJW 2002, 2543 m. w. N.

lichen Bestimmungen wie das Vertrags- und Gesellschaftsrecht, die Regelungen des Wegfalls der Geschäftsgrundlage³.

Die Partner verzichten ganz bewusst auf feste gesetzlich verankerte Rechte und Pflichten, insbesondere wollen sie die festen Regeln für den Fall der Trennung ausschließen (ob dieses immer die bessere Lösung ist, mag dahingestellt bleiben).

Grundlage sind die gesellschaftskritischen Vorstellungen der 68-iger Bewegung, die jeglicher staatlichen Reglementierung skeptisch gegenüber stand und wohl auch noch steht.

Entweder sieht man in der Rechtsform der Ehe eine Einwirkung des Staates in die Privatsphäre und befürchtet eine Verrechtlichung personaler Liebesbeziehungen oder man möchte durch diese Form der Partnerschaft klar stellen, dass die klassische Rollenverteilung der Ehe abgelehnt wird, und betont, dass für das gegenseitige Füreinandereinstehen keine staatliche Verpflichtung erforderlich ist⁴.

Neben dieser klassischen „nichtehelichen Lebensgemeinschaft“ gibt es aber auch noch die Variante einer vorehelichen Gemeinschaft. Bevor die Partner sich die staatliche Mitwirkung und gegebenenfalls den kirchlichen Segen einholen, leben sie zusammen. Oft mit der Vorstellung, zu einem späteren Zeitpunkt den jetzigen Partner heiraten zu wollen. Sie sehen aber noch nicht die Notwendigkeit der sofortigen Umsetzung, sondern sie wollen heiraten, wenn sie meinen, der richtige Zeitpunkt sei gekommen⁵.

Schließlich gibt es noch die in der Regel sehr junge Gemeinschaft. Ein Paar lebt unverbindlich zusammen. Sie sind zu Hause ausgezogen, um mit ihrem Partner ungestört vom Elternhaus zusammen leben zu können. Teilweise sind sie sogar noch minderjährig bzw. gerade 18 Jahre alt geworden. Sie wohnen zusammen, teilen das Bett; über ihre gemeinsame Zukunft machen Sie sich keine Gedanken. Oft stellen sie bald fest, dass sie nicht zueinander passen, und trennen sich wieder.

Für das hier zu behandelnde Thema sind nur die ersten beiden Formen von Bedeutung, weil sich diese Fragen bei der letzten Variante kaum stellen werden.

3 OLG Frankfurt ZEV 1999, 404 ff.

4 M. Wingen, Nichteheleche Lebensgemeinschaften Formen-Motive-Folgen, Osnabrück 1984, 46 ff.

5 Lieb, 57. Dt. Juristentag, Gutachten, A 16ff.

*III. Schutz der Ehe und Familie durch Artikel 6 Abs. 1 GG,
Gleichbehandlungsgrundsatz (Artikel 3 Abs. 1 GG)*

Artikel 6 Abs. 1 GG als wertentscheidende Grundsatznorm verpflichtet den Staat, die Ehe zu schützen und zu fördern. Das gilt nur für die Ehe als Institut, nicht dagegen für andere Lebensformen.

Soweit der Gesetzgeber Ehe und Familie in bestimmten Bereichen – z.B. steuerlich – besser gestellt hat, als nichteheliche Lebensgemeinschaften, ist dies durch Artikel 6 Abs. 1 GG gerechtfertigt⁶. Das Bestehen einer Ehe ist ein zureichender Grund für deren Besserstellung. Der „besondere“ verfassungsrechtliche Schutz, den nach Artikel 6 Abs. 1 GG nur die Ehe genießt, stellt – bereits – den die Verschiedenbehandlung rechtfertigenden Unterschied dar⁷.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes bedeutet der Begriff des „Schützens“ seinem Wortsinn nach erstens die Förderung des Schutzgutes, zweitens die Abwehr von Störungen oder Schädigungen durch Dritte und drittens vor allen Dingen den Verzicht des Staates selbst, die Ehe zu schädigen oder zu beeinträchtigen⁸.

Zu Letzterem zählt das Bundesverfassungsgericht insbesondere das Diskriminierungs- und Benachteiligungsverbot, wonach der Staat keine belastende Differenzierung vornehmen darf, die an die Existenz einer Ehe anknüpft. So darf die Ehe gegenüber anderen Lebensgemeinschaften nicht schlechter gestellt werden⁹.

Es ist nicht Sache staatlicher Institutionen, eheähnliche Gemeinschaften durch Entziehung der materiellen Grundlage zu bekämpfen oder gerade aus dem Schutzgedanken des Art. 6 Abs. 1 GG eine solche „Erziehungsabsicht“ zu artikulieren¹⁰.

Die Anwendung einzelner beziehungsorientierter Schutznormen des Privatrechts auf nichteheliche Lebensgemeinschaften wird durch Art. 6 Abs. 1 GG nicht gesperrt, sondern sie wird durch den Zweck der jeweiligen Norm des einfachen Rechts bestimmt. Im Einzelfall ist es geboten, dass die Schutznorm nicht auf den Ehestatus, sondern auf eine enge persönliche und wirtschaftliche Bindung Bezug nimmt. Im Umkehrschluss darf aus der verfassungsrechtlichen Gewährleistung der Ehe nicht die Forde-

6 BVerfG NJW 1984, 113.

7 BVerwG NJW 2006, 1829.

8 BVerfG NJW 2002, 2543, 2547; Stüber NJW 2006, 1774, 1775.

9 BVerfG NJW 2002, 2543, 2547; Stüber a.a.O.

10 BVerfG NJW 1990, 1593.

rung abgeleitet werden, dass die nichteheliche Lebensgemeinschaft im rechtsfreiem Raum verbleiben müsse. Vielmehr lässt sich aus Art. 2 Abs. 2 GG ein Regelungsauftrag des Gesetzgebers auch zugunsten der nichtehelichen Lebensgemeinschaft jedenfalls in wichtigen Teilbereichen ableiten. Unzulässig ist eine völlige Gleichstellung beider Lebensgemeinschaften; einer gleichsinnigen Regelung in Bereichen, in denen die Sachprobleme die gleichen sind, dürfte dies nicht entgegenstehen¹¹.

Aus verfassungsrechtlicher Sicht ist nichts dagegen einzuwenden, wenn im einfachen Recht in einzelnen Normen dem Begriff der Familie ein weitergehender Umfang als im Verfassungsrecht zukommt¹².

Das Bundesverfassungsgericht wird alsbald die Gelegenheit haben, zu dieser Frage erneut Stellung zu nehmen, weil eine Beschwerde anhängig ist gegen eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, das einem Beamten, der in einer eingetragenen Lebenspartnerschaft lebt, den Anspruch auf Familienzuschlag verwehrt hat¹³.

Das Bundesverfassungsgericht¹⁴ hat ausgeführt, dass der Gesetzgeber – sofern die rechtliche Unterscheidung in sachlichen Unterschieden eine ausreichende Stütze findet – von einem Gesamtbild ausgehen darf, das sich aus den ihm vorliegenden Erfahrungen ergibt.

Auf dieser Grundlage darf er generalisierende, typisierende und pauschalierende Regelungen verwenden, ohne allein schon wegen der damit unvermeidlich verbundenen Härten gegen den allgemeinen Gleichheitssatz zu verstoßen.

Die Typisierung setzt allerdings voraus, dass die dadurch eintretenden Härten und Ungerechtigkeiten nur eine verhältnismäßig kleine Zahl von Personen betreffen und der Verstoß gegen den Gleichheitssatz nicht sehr intensiv ist.

Die in der Typisierung liegende Ungleichbehandlung muss darüber hinaus nur unter Schwierigkeiten vermeidbar sein¹⁵.

Diese Voraussetzung ist aber im vorliegenden Fall nicht mehr gegeben. Es handelt sich gerade nicht mehr um eine verhältnismäßig kleine Zahl, sondern um mehr als 6 % der Gesamtbevölkerung, so dass es hier frag-

11 Lieb, 57. DJT, Gutachten A27.

12 BVerfGE 59, 52, 63.

13 BVerwG NJW 2006, 1828.

14 FamRZ 1992, 164, 165.

15 BVerfGE 45, 376, 390.

lich ist, ob die nichteheliche Gemeinschaft schlechter gestellt werden darf¹⁶. Die Ungleichbehandlung ist auch ohne Schwierigkeiten vermeidbar.

Artikel 3 Abs. 1 GG verbietet es, eine Gruppe von Normadressaten im Vergleich zu anderen Normadressaten anders zu behandeln, obwohl zwischen beiden Personengruppen keine Unterschiede solcher Art und solchen Gewichts bestehen, dass sie die ungleiche Behandlung rechtfertigen könnten¹⁷.

Da durch die Gleichstellung von Lebenspartnern (und auch nichtehelichen Partnern) und Ehegatten letztere nicht diskriminiert werden, kommt für die verfassungsimmanente Rechtfertigung einer Ungleichbehandlung nur das Gebot, die Ehe zu fördern, in Betracht.

Stüber¹⁸ verneint, dass eine unterschiedliche Behandlung von Ehegatten und Lebenspartnern auch mit dem Fördergebot des Artikel 6 Abs. 1 GG zu rechtfertigen ist.

Die Ehe wird durch die Gleichstellung der nichtehelichen Gemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht nicht diskriminiert. Sie wird durch die Schlechterstellung der nichtehelichen Lebensgemeinschaft auch nicht gefördert. Vielmehr wird anerkannt, dass auch die nichteheliche Lebensgemeinschaft wie die eheliche Gemeinschaft eine Familie darstellt¹⁹, sofern es sich nicht um eine unverbindliche, vorübergehende Liaison handelt.

Durch die Bestimmungen des Grundgesetzes wird nur der Staat gebunden, nicht aber die Privatwirtschaft, hier die Versicherungsgesellschaften. Diese haben im Übrigen die nichteheliche Lebensgemeinschaft bereits teilweise ehelichen gleich gestellt, z.B. bei der Mitversicherung in der Privathaftpflicht- und in der Rechtsschutzversicherung.

16 Kothe NZV 1991, 89, 95 m.w.N.

17 BVerfG NJW 2002, 2543, 2549.

18 NJW 2006, 1774, 1775 und 2003, 2721 – 2723.

19 BGH NJW 2006, 2687, 2689.

IV. *Die Gleichstellung der nichtehelichen Gemeinschaft mit der ehelichen Gemeinschaft in der Rechtsprechung*

Das Bundesverfassungsgericht²⁰ hat seinerzeit zur Verfassungsmäßigkeit des § 137 Abs. 2 a AFG, bei dem es im Rahmen der Gewährung von Arbeitslosenhilfe bei der Bedürftigkeitsprüfung um die Anrechnung des Einkommens und des Vermögens des nichtehelichen Partners ging, ausgeführt:

Die eheähnliche Gemeinschaft ist eine typische Erscheinung sozialen Lebens. Von anderen Gemeinschaften hebt sie sich hinreichend deutlich ab. Mit dem Begriff eheähnlich hat der Gesetzgeber ersichtlich an den Rechtsbegriff der Ehe angeknüpft, unter dem die Lebensgemeinschaft zwischen einem Mann und einer Frau zu verstehen ist.

Gemeint ist also eine Lebensgemeinschaft zwischen Mann und Frau, die auf Dauer angelegt ist, daneben keine weitere Lebensgemeinschaft gleicher Art zulässt und sich durch innere Bindungen auszeichnet, die ein gegenseitiges Einstehen der Partner füreinander begründen, also über die Beziehungen einer reinen Haushalts- und Wirtschaftsgemeinschaft hinausgehen.

Wenn die Bindung der Partner so eng ist, dass von ihnen ein gegenseitiges Einstehen in den Not- und Wechselfällen des Lebens erwartet werden kann, derart, dass sie zunächst den gemeinsamen Lebensunterhalt sicherstellen, bevor sie ihr persönliches Einkommen zur Befriedigung eigener Bedürfnisse verwenden, ist Ihre Lage mit derjenigen nicht dauernd getrennt lebender Ehegatten vergleichbar. Indizien für eine solche Bindung sind die Dauer des Zusammenlebens, die Versorgung von Kindern und Angehörigen im gemeinsamen Haushalt und die Befugnis, über Einkommen und Vermögensgegenstände des anderen Partners zu verfügen.

Der Gesetzgeber durfte davon ausgehen, dass die eheähnliche Gemeinschaft in weitaus größerer Zahl vorkommt und sich als sozialer Typus herausgebildet hat.

Der BGH²¹ hat zum damaligen § 181 Abs. 1 ZPO (es ging um die Wirksamkeit einer Ersatzzustellung) festgestellt, dass es sich bei einem nichtehelichen Lebensgefährten um einen zur Familie gehörenden erwachsenen Hausgenossen handelt. Er kommt zu diesem Ergebnis, weil auch solche Lebensgemeinschaften eine Familienangehörigkeit begründeten, die auf

20 FamRZ 1993, 164, 168, nachfolgend BVerwG NJW 1995, 2802 zu § 122 S. 1 BSHG.

21 NJW 1990, 1666.

Grund objektiver und eindeutiger Kriterien erkennbar und mit einem für die Betroffenen zumutbaren Aufwand auch leicht feststellbar sei. Das Zusammenleben in einer nichtehelichen Gemeinschaft begründe ein Näheverhältnis zwischen den Partnern, das die Erwartung einer zuverlässigen Weitergabe nicht weniger rechtfertige als in den übrigen zu § 181 Abs.1 ZPO bisher anerkannten Fällen.

Bereits 1980 hat der BGH²² entschieden, dass der Begriff des Familienangehörigen auch Personen umfasse, die ohne familienrechtliche Verbindung, sei es aufgrund vertraglicher Vereinbarung oder auch rein tatsächlich, mit anderen in einer Weise zusammenlebten, die einem Familienverband ähnlich sei, wie z.B. mit einem Pflegekind. In dem entschiedenen Fall lebte der leibliche Vater mit der Mutter und den fünf Kindern in einem Haushalt, während die Mutter noch mit einem anderen Mann verheiratet war.

Dem am Unfall mitschuldigen Vater wurde das Familienprivileg im Sinne des § 67 Abs. 2 VVG zugebilligt.

In der Entscheidung von 1987 hat der BGH²³ dann jedoch abgelehnt, den Anwendungsbereich des § 67 Abs. 2 VVG auch auf die Partner einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft zu erstrecken. Er sah sich grundsätzlich nicht an der rechtsfortbildenden analogen Anwendung des § 116 Abs. 6 SGB X auf die eheähnliche Lebensgemeinschaft gehindert. Er sah auch die gleichgelagerte Konfliktsituation. Danach handelt es sich bei der nichtehelichen Lebensgemeinschaft um eine solche, in der Schädiger und Geschädigter (oder dessen Hinterbliebener) nicht nur durch eine häusliche Gemeinschaft, sondern darüber hinaus durch eine gemeinsame Familienzugehörigkeit miteinander verbunden sind.

Letztendlich lehnte der BGH damals die Ausdehnung des § 116 Abs. 6 SGB X auf die nichteheliche Lebensgemeinschaft wegen angenommener Unsicherheiten in der praktischen Rechtsanwendung ab, weil es nicht möglich sei, objektivierbare sachliche Kriterien zur Abgrenzung aufzustellen.

Dieser Auffassung hat das OLG Brandenburg widersprochen und darauf hingewiesen, dass zwischenzeitlich zahlreiche Entscheidungen der Obergerichte ergangen seien, in denen hinreichende Kriterien aufgestellt worden sind, mit deren Hilfe nichteheliche Lebensgemeinschaften typisiert werden können und der Gefahr von Manipulation begegnet werden kann²⁴.

22 NJW 1980, 1468, 1469.

23 BGH VersR 1988, 253, 254.

24 OLG Brandenburg NJW 2002, 1581, 1583.

In einem anderen Fall hat der BGH²⁵ festgestellt, dass der Inhaber eines dinglichen Wohnrechts befugt ist, die Partnerin einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft in die Wohnung aufzunehmen, wenn beide unverheiratet sind und das Verhältnis auf Dauer angelegt ist. Nach § 1093 Abs. 2 BGB ist der Berechtigte unter anderem befugt, „seine Familie“ in die Wohnung aufzunehmen.

Wer zur Familie im – weit gefassten – Sinne dieser Vorschrift gehört, bestimmt sich nicht nach einem juristisch definierten Familienbegriff, insbesondere nicht nach dem durch Ehe, Verwandtschaft und Schwägerschaft bestimmter Grade festgelegten Personenkreis. Der BGH nimmt eine – im Wege der Analogie auszufüllende – Gesetzeslücke an, weil die Gesetzesverfasser bei der Festlegung des Personenkreises, den der dinglich Wohnberechtigte bei sich aufnehmen darf, nicht vorhersehen konnten, in welchem Ausmaß nichteheliche Lebensgemeinschaften in späteren Zeiten praktiziert und weiter geduldet werden würden. Jedenfalls dann, wenn die Gemeinschaft auf Dauer angelegt sei, bereits längere Zeit bestanden habe und die Partner unverheiratet seien, könne nach dem Sinn und Zweck des dinglichen Wohnrechts der Schutz des § 1093 Abs. 2 BGB nicht vorenthalten werden.

Das Bundessozialgericht²⁶ hat sich bereits seit langem am tatsächlichen und nicht am familienrechtlichen Verband orientiert. Dabei hat es als Familie im Sinne des § 550 Abs. 3 RVO (heute § 8 SGB VII Wegeunfall) die Gruppe qualifiziert, zu der der Versicherte aufgrund enger persönlicher und wirtschaftlicher Beziehungen gehört und deren Wohnung den Mittelpunkt seiner Lebenshaltung darstellt.

Danach kann auch eine nichteheliche Lebensgemeinschaft Familie im Sinne des § 550 Abs. 3 RVO sein.

Diese seit 40 Jahren bestehende Gerichtspraxis ist in der sozialrechtlichen Literatur auf einhellige Zustimmung gestoßen und wird offensichtlich ohne größere Probleme in der alltäglichen Praxis der Berufsgenossenschaft eingesetzt²⁷.

25 NJW 1982, 1868.

26 BSGE 25, 93, 96.

27 Kothe NZV 1991, 89, 92 m. w. N.

V. *Die Gleichstellung der nichtehelichen Gemeinschaft mit der ehelichen Gemeinschaft in der Gesetzgebung*

Der Gesetzgeber hat bereits in zahlreichen Normen Regelungen getroffen, nach denen die nichteheliche Gemeinschaft wie eine eheliche behandelt wird bzw. sie als Familie angesehen wird.

In § 563 Abs. 2 Satz 3, 549 Abs. 2 Nr. 2 BGB wird dem Partner das Recht eingeräumt, sofern er mit dem Mieter einen gemeinsamen Haushalt führt, bei dessen Tod in den Mietvertrag einzutreten²⁸.

§ 40 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 BBesG regelt, dass Beamte Familienzuschlag der Stufe 1 erhalten können, wenn sie eine andere Person nicht nur vorübergehend in ihrer Wohnung aufgenommen haben und ihr Unterhalt gewährleisten, weil sie gesetzlich oder sittlich dazu verpflichtet sind.

Das Bundesverwaltungsgericht²⁹ hat dies bestätigt und die Klage nur abgewiesen, weil für den Unterhalt der aufgenommenen Person Mittel zur Verfügung stünden, die das Sechsfache des Betrages des Familienzuschlags nach Stufe 1 überstiegen (§ 40 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 BBesG).

Die eindeutigste Berücksichtigung der nichtehelichen Lebensgemeinschaft befindet sich allerdings in § 7 SGB II. Dort heißt es in Absatz 3:

„Eine Person, die mit dem erwerbsfähigen Hilfebedürftigen in einem gemeinsamen Haushalt so zusammen lebt, dass nach verständiger Würdigung der wechselseitige Wille anzunehmen ist, Verantwortung füreinander zu tragen und füreinander einzustehen, gehört als Partner der erwerbsfähigen Hilfebedürftigen zur Bedarfsgemeinschaft.“

In Abs. 3a heißt es:

„Ein wechselseitiger Wille, Verantwortung füreinander zu tragen und füreinander einzustehen, wird vermutet, wenn Partner

1. länger als ein Jahr zusammen leben,
2. mit einem gemeinsamen Kind zusammen leben,
3. Kinder oder Angehörige im Haushalt versorgen oder
4. befugt sind, über Einkommen oder Vermögen des anderen zu verfügen.“

Der Gesetzgeber hat somit das umgesetzt, was er bereits bei der Schaffung des Bürgerlichen Gesetzbuches im Jahre 1900 einkalkuliert hatte. In den Motiven für die Norm des § 1093 Abs. 2 BGB ist das status-

28 Palandt, § 563 BGB, 12 ff.

29 NJW 2006, 1828, 1829.

orientierte Merkmal der Unterhaltspflicht abgelehnt worden; verwiesen wurde stattdessen auf die „Auffassung des gewöhnlichen Lebens“ und das Zusammenleben, das „als das Normale“ erscheint³⁰.

VI. Zusammenfassung, Schlussfolgerungen

Verfassungsrechtliche Bedenken gegen eine Gleichstellung der nichtehelichen Gemeinschaft im Haftungs- und Versicherungsrecht bestehen nach den Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts und auch des Bundesgerichtshofs nicht.

Gerade durch die Schaffung des Lebenspartnerschaftsgesetzes ist eine entscheidende Beschleunigung der Entwicklung der nichtehelichen Gemeinschaften hin zur Gleichstellung erfolgt.

Es ist festzustellen, dass die Vorbehalte gegen eine Gleichbehandlung der nichtehelichen Gemeinschaft nicht mehr stichhaltig sind. Insbesondere der Einwand, die nichteheliche Lebensgemeinschaft sei nicht auf Dauer angelegt, trägt nicht. Zwischenzeitlich wird jede 3. Ehe geschieden. Zutreffend hat daher das Bundesverfassungsgericht³¹ auch für die – von vielen als objektiv dauerhaft verstandene – Ehe formuliert, dass sich die Eheleute eine dauerhafte Verbindung nur „versprechen“. Das bedeutet, dass auch die Ehe keine dauerhafte Verbindung sein muss, genauso viel oder wenig wie eine nichteheliche Lebensgemeinschaft. Auch die Auseinandersetzung nach einer Trennung gestaltet sich ähnlich schwierig bzw. schwieriger. Man denke zum Beispiel an ein Paar, dass auf dem Grundstück des einen mit finanziellen Mitteln des anderen ein Haus baut.

Für eine Gleichstellung von nichtehelichen Gemeinschaften mit den ehelichen im Versicherungs- und Verkehrsrecht kommt es aber ohnehin nicht auf den schwierig auszulegenden Begriff der eheähnlichen Gemeinschaft an, sondern der Familienbegriff ist zu definieren.

Die Sozialwissenschaften formulieren die Familie als eine Gruppe eigener Art, die ihre Mitglieder in einem Zusammenhang persönlicher Gefühle, tatsächlicher Kooperationen und gegenseitiger Hilfe miteinander verbindet³².

30 Motive, Band III Seite 571.

31 BVerfGE 53, 224, 245.

32 König in Bernsdorf, Wörterbuch der Soziologie.

Die Familienangehörigkeit verlangt nicht ein lebenslängliches Zusammenleben, sondern eine Gruppenbindung, die auf eine nichtbefristete, also von ihrem Ende her nicht absehbare Zeit eingegangen ist. Mit einem solchen Verständnis der Dauer ist, wie Schirmer³³ anschaulich gezeigt hat, eine berechenbare und teleologisch nachvollziehbare Tatsachenfeststellung möglich. Es kommt daher auf eine gemeinsame Lebensplanung an. Diese wird dokumentiert z. B. durch gemeinsame Kinder, gemeinsame Vermögensbildung (z. B. Anschaffung von Immobilien), vertragliche Regelungen über das Zusammenleben (gegebenenfalls auch über Pflichten wie Unterhaltsaufbringung und Kinderbetreuung), langfristige gemeinsame Anschaffungen oder auch die Dauer des bisherigen Zusammenlebens³⁴.

Es ist nicht ersichtlich, dass der Umgang mit solchen Indizien zur Bestimmung der Dauer- und Ernsthaftigkeit der Familienangehörigkeit wesentlich schwieriger ist, als die Bestimmung der Dauer, die für das Tatbestandsmerkmal der häuslichen Gemeinschaft verlangt wird. Auch Berufsgenossenschaften können ohne größere Probleme die Familienwohnung von Lebensgemeinschaften im Sinne von § 8 SGB VII feststellen und auch Zustellungsbeamten wird eine einfache und zumutbare Klärung des Tatbestandes der Lebensgemeinschaft zugetraut. Daher ist für den Familienschutz im Verkehrs- und Versicherungsrecht keine andere Wertung mehr vertretbar. Der Wandel der sozialen Verhältnisse muss sich auf die Norminhalte auswirken³⁵.

Wie kann das aussehen? Welche Änderungen sind vorzunehmen oder sind die bestehenden Normen ausreichend und müssen nur entsprechend ausgelegt werden³⁶?

§ 843 Abs. 1. Alt. BGB setzt nicht das Bestehen einer gesetzlichen Unterhaltspflicht voraus. Hier wird die Ausgleichspflicht vielmehr an die Vereitelung einer konkreten Entgeltaussicht geknüpft. Genau, wie bei § 252 BGB, ist ein Erwerbsschaden auch in dem Fall zu ersetzen, dass kein Rechtsanspruch, sondern nur eine tatsächliche Erwerbssaussicht besteht³⁷.

Bei Eheleuten ist die Haushaltsführung das gesetzlich vorgegebene Korrelat der Unterhaltsleistung. Bei nichtehelichen Lebenspartnern ergibt sich dies aus den tatsächlichen bzw. vertraglichen Gegebenheiten.

33 DAR 1988, 295.

34 Kothe NZV 1991, 89, 93.

35 Kothe NZV 1991, 89, 95, 96.

36 Röthel NZV 2001, 329, 333.

37 BGHZ 79, 223, 231; 67, 119, 122.

Auch bei nicht schriftlich fixierter Vereinbarung ist von einer tatsächlich vereinbarten konkludenten Regelung auszugehen³⁸.

Daher ist auch dem nichtehelichen Lebensgefährten der Anspruch nach §§ 843 Abs. 1 BGB, 11 StVG zum Ausgleich des Haushaltsführungsschadens zu gewähren, wenn er verletzungsbedingt daran gehindert war, seinen Beitrag zur faktischen Unterhaltsgemeinschaft zu leisten³⁹. Entscheidend ist allein, ob der Verletzte eine fassbare wirtschaftliche Beeinträchtigung erlitten hat⁴⁰.

Die Unterhaltsleistung ist eine wirtschaftlich sinnvolle Verwertung der eigenen Arbeitskraft⁴¹. Dabei wird von einer Gleichstellung von Haushaltstätigkeit und Erwerbstätigkeit ausgegangen, die damit begründet wird, dass der Einsatz der Arbeitskraft im Haushalt zur Erfüllung der Unterhaltspflicht eine wirtschaftlich sinnvolle Verwertung der Arbeitskraft darstellt, d.h. dass sie eine dem auf Erzielung von Gewinn zur Deckung des Lebensbedarfs gerichteten Arbeitseinsatz vergleichbare, wirtschaftlich ins Gewicht fallende Arbeitsleistung ist, deren Ausfall damit einem Erwerbsschaden gleich kommt⁴².

Es kommt nicht auf die gesetzliche Unterhaltsverpflichtung der Ehefrau zur Erbringung der Haushaltsführung an, sondern auf die tatsächlich erbrachte Arbeitsleistung⁴³.

Wirtschaftlich sinnvoll kann aber auch die Haushaltsführung in einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft sein, nämlich mit Blick auf die vom anderen Partner im Gegenzug für die Haushaltsführung gewährten Unterhaltsleistungen (Barunterhalt oder Unterkunft etc.)⁴⁴.

Dass die Versorgung eines Lebensgefährten Vermögenswert hat, lässt sich daran ablesen, dass sie auf den naheheiligen Unterhalt gemäß §§ 1569 ff., 1577 BGB angerechnet wird⁴⁵.

§ 844 Abs. 2 BGB verlangt hingegen, dass der Getötete gegenüber einem Dritten kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder unterhaltspflichtig hätte werden können. Angesichts des klaren Wortlauts muss hier eine Analogie ausscheiden.

38 Vgl. Becker, 23. VGT 1985, 75, 86; Schirmer DAR 2007, 2,9.

39 C. H. Huber, Festschrift für Steffen, 193, 203.

40 Münchner Kommentar, Stein BGB, § 842 Rn. 6.

41 BGHZ 59, 172, 174.

42 BGH NJW 1974, 41, 42; Huffmann, 23. VGT 1985, 90, 91.

43 BGH NJW 1974, 41.

44 Röthel NZV 1991, 329, 333.

45 Staudinger/Strätz, BGB, Anhang zu §§ 1297 ff., Rn. 223.

Dadurch kommt es jedoch zu einem Bruch zwischen den §§ 843 und 844. Während die §§ 842, 843 den gesamten durch die Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit des Ernährers entstandenen Schaden, also auch indirekt das Versorgungsinteresse der Unterhaltsempfänger abdecken, erfasst § 844 Abs. 2 für den Tötungsfall nur das gesetzliche Unterhaltsrecht⁴⁶. Im Falle der Tötung wird der Schädiger somit besser gestellt.

Insoweit ist eine Neufassung der §§ 844 Abs. 2 BGB, 11 Alt.1 StVG vorzunehmen. Die Ersatzpflicht sollte auch gegeben sein, wenn der Getötete mit dem Dritten in einer familienähnlichen Unterhaltsgemeinschaft lebte und er diesen tatsächlich versorgt hat⁴⁷.

In § 844 Abs. 2, Satz 2 BGB wären dann die Worte „kraft Gesetzes“ zu streichen und im zweiten Satz am Ende hinzuzufügen: „oder wenn der Getötete den Dritten in einer familienähnlichen Unterhaltsgemeinschaft versorgt hat“.

Zu überlegen wäre aber auch, ob nicht im bürgerlichen Gesetzbuch eine allgemeine Definition für die Familie unter Einbeziehung der nichtehelichen Familiengemeinschaften festgelegt werden sollte.

§ 67 Abs. 2 VVG wird im neuen Versicherungsvertragsgesetz durch § 86 Abs. 3 ersetzt. Dort ist das Wort Familienangehörige gestrichen worden, so dass hier nunmehr bereits auch bei nichtehelichen Lebensgemeinschaften das Regressverbot eingreift.

Aber auch hier könnte man wie bei § 844 BGB eine entsprechende Eingrenzung vornehmen, da das alleinige Abstellen auf eine Hausgemeinschaft sehr weitgehend ist.

Da diese Bestimmung des VVG das Pendant zu § 116 Abs. 6 SGB X ist, müsste auch in dieser Norm der Familienbegriff gestrichen und insgesamt angeglichen werden, auch in Hinblick auf § 116 Abs. 6 Satz 2 SGB X.

Solange die Änderungen in diesen beiden Gesetzen jedoch nicht erfolgt sind, bleibt festzustellen, dass der Familienbegriff nicht für alle Normen einheitlich definiert wird, sondern jeweils aus Sinn und Zweck der Einzelnorm zu ermitteln ist⁴⁸. Damit könnte auch heute schon ein nichtehelicher Partner als Familienangehöriger angesehen werden.

Eine Familie und damit ein Familienangehöriger sind anzunehmen, wenn mehrere Personen in einem gemeinsamen Haushalt leben und diese

46 Huffmann, VGT 1985, Seite 90, 101 f.

47 Vgl. Röthel NZV 1991, 329, 335.

48 Gernhuber FamRZ 1981, 725, 727.

durch eine gemeinsame Lebensplanung im Zusammenhang mit persönlichen Gefühlen, tatsächlicher Kooperation und gegenseitiger Hilfe verbunden sind.

Die gemeinsame Lebensplanung wird z.B. durch gemeinsame Kinder, durch gemeinsame Anschaffung von Immobilien, langfristige gemeinsame Anschaffungen, die Berechtigung, über Einkommen oder Vermögen des anderen zu verfügen, durch die Versorgung von Kindern oder Angehörigen im Haushalt und eine Gruppenbindung, die auf eine nichtbefristete, von ihrem Ende her nicht absehbare Zeit eingegangen ist, oder eine vertragliche Vereinbarung dokumentiert.

Es ist an der Zeit, die tatsächlichen gesellschaftlichen Gegebenheiten bei der Rechtsanwendung zu berücksichtigen und entsprechende Änderungen der Gesetze bzw. der Rechtsprechung anzugehen.

Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht

– Sind nichteheliche Partner im Verkehrs- und Versicherungsrecht
den ehelichen Partnern gleich zu stellen? –

Jürgen Jahnke, Rechtsanwalt, Münster

A. VORBEMERKUNG

1. Einleitung

Die Probleme der nicht-ehelichen Gemeinschaften waren bereits Thema des 23. Verkehrsgerichtstages im Jahre 1985 (Arbeitskreis II). Die damals bereits angesprochenen gesellschaftlichen Veränderungen sind seither noch deutlicher zutage getreten: Die Ehe hat als Standardbeziehung zweier Menschen an Bedeutung eingebüßt zugunsten anderer, auch nicht mehr zwingend auf Dauer angelegter Beziehungen. 2003 lebten mehr als 4 Mio. Bundesbürger in einer nicht-ehelichen Gemeinschaft. Bezeichnend ist, dass heute mehr als 20 % aller Kinder bei ihren nicht-verheirateten Eltern oder Elternteilen aufwachsen; der Anteil der nicht-ehelichen Gemeinschaften mit Kindern ist auf über 30 % gestiegen¹.

Dieser gesellschaftliche Wandel hat natürlich auch Auswirkungen auf das Versorgungs-, Versicherungs- und Schadensersatzsystem, das primär noch immer auf einem durch die eheliche Beziehung geprägten System aufbaut.

Die Problemkreise der Einbindung von Partnern einer nicht-ehelichen Beziehung in das Haftungs- und Versicherungsrecht sind vielschichtig und schon aus Zeitgründen an dieser Stelle nicht umfassend darstellbar. Bei näherer Betrachtung ergibt sich nachhaltiger Diskussions- und Handlungsbedarf aber nur in wenigen Bereichen der Abwicklung von Haftpflichtfällen². *Drei Gruppen* sind herauszugreifen:

- *Schutz des Partners* bei Verletzung oder Tötung,
- *Schutz der gemeinsamen Kinder* bei Verletzung oder Tötung,
- *Schutz des Schädigers* vor Rückgriffen der Drittleistungsträger.

1 Siehe auch BVerfG v. 9.11.2004 – 1 BvR 684/98 – NJW 2005, 1413 (zu C.II.3.b).

2 Es bedarf bei nachstehender Betrachtung keiner Differenzierung, ob der Anspruch auf Schadenersatznormen des BGB oder aber Vorschriften anderer Spezialhaftungsgesetze gestützt wird. Die Rechtsproblematiken sind insoweit in allen Bereichen identisch zu lösen.

II. Personenkreis

DIE „nicht-eheliche Gemeinschaft“ gibt es nicht. Nicht-eheliche Gemeinschaften sind Erscheinungen des sozialen Lebens, die sich in ihrem faktischen Erscheinungsbild von der Ehe mehr oder weniger deutlich abheben. Die nicht-eheliche Gemeinschaft zeichnet sich durch ihre fehlende Rechtsverbindlichkeit und die Möglichkeit einer jederzeitigen Beendigung der Partnerschaft ohne Einhaltung von Fristen aus.

Motive und Formen des nicht-ehelichen Zusammenlebens differieren. Es kann sich beim Zusammenleben um reine Versorgungspartnerschaften handeln (z.B. studentische *Wohngemeinschaft*, Wohn- und *Pflegegemeinschaften* gerade bei älteren Personen), aber auch um solche mit längerfristigem Bindungswillen.

Gegenstand dieser Betrachtung ist die „*eheähnliche Gemeinschaft*“, d.h. die auf Dauer angelegte Lebensgemeinschaft, die daneben keine weitere Lebensgemeinschaft gleicher Art zulässt, sich durch innere Bindung auszeichnet und ein gegenseitiges Einstehen der Partner füreinander begründet, also über die Beziehung einer reinen Haushalts- und Wirtschaftsgemeinschaft hinausgeht³, und zwar unabhängig von der Frage, ob diese Gemeinschaft ihr außereheliches Zusammenleben vertraglich geregelt hat oder nicht.

Eingetragene Lebenspartner (Lebenspartnerschaftsgesetz – LPartG –) sind in vielen sozialrechtlichen und zivilen Lebensbereichen Ehegatten nahezu gleichgestellt und erhalten seit der Rechtsreform zum 1.1.2005⁴ u.a. Hinterbliebenenrenten aus der gesetzlichen Renten- und Unfallversicherung (§ 46 Abs. 4 SGB VI, § 63 Abs. 1a SGB VII, § 14a ALG, § 38 Abs. 1 BVG) unter denselben Voraussetzungen wie Ehegatten. Lediglich die beamtenrechtliche Versorgung von Lebenspartnern wurde bislang nicht geändert.

3 BVerfG v. 17.11.1992 – 1 BvL 8/87 – BVerfGE 87, 234; BGH v. 5.7.2006 – XII ZR 11/04 – NJW 2006, 2687.

4 Gesetz zur Überarbeitung des Lebenspartnerschaftsrechts v. 15.12.2004, BGBl. I 2004, S. 3396.

B. BETRACHTUNG

Ein Unfallgeschehen beeinträchtigt die tatsächliche Lebenssituation einer Partnerschaft unabhängig davon, ob es sich um ein eheliches oder ein nicht-eheliches Zusammenleben handelt. Während Kinder aus dieser Beziehung rechtlich nahezu unterschiedslos behandelt werden, sind für den nicht-unfallbeteiligten Partner unterschiedliche Folgen zu nennen.

Das deutsche *Schadensersatzrecht* stellt immer noch in starkem Maße auf eine eheliche Beziehung zwischen den Partnern ab, während in einigen *anderen Rechtsgebieten* (Bürgerschafts-, Miet-, Familien-, Zivilprozess-, Sozial- und Opferentschädigungsrecht) eine rechtliche Gleichstellung der nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft mit der Ehe vermehrt anzutreffen ist⁵.

Nicht-eheliche Partner können Täter, aber auch Opfer einer Verletzungshandlung sein.

1. Anspruchstellerseite

1. Tod des Partners – Unterhaltsschaden, Versorgungsschaden

Der Tod und der damit verbundene Verlust des Partners können bei der nicht-ehelichen Gemeinschaft erhebliche wirtschaftliche Einbußen und Versorgungslücken hinterlassen, die denen in einer ehelichen Gemeinschaft nicht unähnlich sind. Dabei ist es unerheblich, ob der Tod auf einer vorgegangenen Erkrankung, einem unverschuldeten schicksalhaften Ereignis oder aber einem Verkehrsunfall oder einem sonst drittverursachten Schadenfall beruht.

Situation: A und B leben seit vielen Jahren ohne Trauschein zusammen; sie wohnen mit der gemeinsamen Tochter T in einer gemeinsamen Eigentumswohnung. Man hat sich finanziell aufeinander eingerichtet. Die wechselseitigen Rechte und Pflichten des Zusammenlebens haben A und B durch notariellen Vertrag geregelt und sich zudem wechselseitig zu Erben eingesetzt. A wird durch einen Unfall getötet.

⁵ Siehe die Nachweise in Fn. 90–95.

Ergebnis: 1. Die *Tochter T* erhält Waisenrente aus der Sozialversicherung und, soweit und solange ihr familienrechtliche Unterhaltsansprüche unfallbedingt entzogen sind, restlichen Schadenersatz vom Schädiger.

2. Die *Partnerin B* erhält keine Leistungen der Sozialversicherung oder anderer Versorgungsträger.
Hat A die B zur Erbin eingesetzt, zahlt sie erhöhte Erbschaftssteuern. Unterhaltsrechtlichen Schutz hat die Mutter eines nicht-ehelichen Kindes nur für einen relativ kurzen Zeitraum in den engen Grenzen des § 1615 I BGB.

a) *Betroffene Personenkreise*

Ersatzberechtigt sind diejenigen Personen, denen der Getötete *im Unfallzeitpunkt kraft Gesetzes* unterhaltspflichtig war oder im Falle seines Fortlebens hätte unterhaltspflichtig werden können (§ 844 BGB). Ein Ersatzanspruch eines Partners entfällt also auch dann, wenn er den bereits Verletzten später heiratet⁶.

aa) *Kind*

Bei einer nicht-ehelichen Beziehung mit gemeinsamen Kindern können Schadenersatzansprüche des Kindes bestehen, ohne dass vom praktischen Ergebnis her betrachtet ein Unterschied zu ehelichen Kindern vorhanden wäre⁷.

ab) *Partner*

Gesetzlich unterhaltsberechtigt sind *Ehegatten*⁸ (§ 1360 BGB) und Partner einer eingetragenen (§ 1 Abs. 1 LPartG) *gleichgeschlechtlichen Lebensgemeinschaft* (§§ 2, 5 LPartG).

ac) *Nicht-ehelicher Partner*

(1) *Grundsatz*

Das Hinterbliebenenrecht kennt grundsätzlich keine Versorgungsansprüche von nicht-ehelichen Partnern.

6 BGH v. 13.2.1996 - VI ZR 318/94 -BGHZ 132, 39; OLG Frankfurt v. 29.6.1983 - 7 U 267/82 - VersR 1984, 449.

7 Siehe BGH v. 21.11.2006 – VI ZR 115/05 - .

8 Auch: geschiedene (§§ 1569 ff. BGB) und getrennt lebende (§ 1361 BGB) Ehegatten.

(2) *Versorgung eines Kindes*

Das Familienrecht gewährt für einen begrenzten Zeitraum⁹ der *Mutter* (nach § 1615 I Abs. 4 Satz 1 BGB auch dem Vater) des nicht-ehelichen Kindes (§ 1615 I BGB) einen *zeitlich befristeten* Unterhaltsanspruch. Die Unterhaltspflicht (§ 1615 I Abs. 2 Satz 3 BGB) beginnt frühestens 4 Monate vor der Geburt und endet 3 Jahre nach der Geburt und kann nur unter ganz besonderen Umständen¹⁰ über 3 Jahre hinaus verlängert werden. Bei diesem Anspruch handelt es sich um eine besondere Form mittelbarer Alimentierung des Kindes kraft Sonderbedarfs¹¹ und nicht um eine Unterstützung des Partners.

Der Versorgungsanspruch des Partners nach § 1615 I BGB erlischt nicht mit dem Tode des Unterhaltspflichtigen, sondern setzt sich *gegen den Nachlass* fort (§ 1615 I Abs. 3 Satz 5 BGB, für Väter gilt Entsprechendes, § 1615 I Abs. 4 Satz 2 BGB). Wenn und soweit der Nachlass ausreicht, besteht daher kein Schadenersatzanspruch¹². Ein Entzug des Unterhalts besteht erst, wenn und soweit die Erben die volle Befriedigung verweigern können (§§ 1967 ff. BGB); der Dritte kann dann schadenrechtlich die Differenz beanspruchen¹³.

Geschiedene Ehegatten mit Kindern erhalten zwar für einen längeren Zeitraum Betreuungsunterhalt (§ 1570 BGB: „*Ein geschiedener Ehegatte kann von dem anderen Unterhalt verlangen, solange und soweit von ihm wegen der Pflege oder Erziehung eines gemeinschaftlichen Kindes eine Erwerbstätigkeit nicht erwartet werden kann.*“), die Rechtsprechung sieht allerdings keinen Grund für eine Gleichbehandlung mit nicht-ehelichen Partnern¹⁴. Auch die Erziehungsrente nach § 47 SGB VI gilt nur bei aufgelöster Ehe.

9 BGH v. 17.11.2004 - XII ZR 183/02 - BGHZ 161, 124.

10 BGH v. 5.7.2006 – XII ZR 11/04 – NJW 2006, 2687.

11 Huffmann, „Die nicht-eheliche Lebensgemeinschaft im Schadensrecht – Schadenersatz für entgangenen Unterhalt?“, 23. VGT 1985, 90, 98. In diesem Sinne auch BGH v. 5.7.2006 – XII ZR 11/04 – NJW 2006, 2687.

12 Huffmann a.a.O. (Fn. 11), S. 99; Jahnke „Unfalltod und Schadenersatz“ (1. Aufl. 2007) Kap. 6 Rnn 34, 45 und Fn. 14 m.w.N.

13 BGH v. 27.10.1970 – VI ZR 47/69 -BGHZ 54,377; RG v. 26.10.1910 – III 213/10 – RGZ 74,375.

14 BGH v. 5.7.2006 – XII ZR 11/04 – NJW 2006,2687 (Die grundsätzliche Befristung des Unterhaltsanspruchs der nicht-ehelichen Mutter bewirkt keine verfassungswidrige Schlechterstellung des nicht-ehelich geborene Kindes gegenüber ehelich geborenen, da den unterschiedlichen gesetzlichen Regelungen keine gleichgelagerten Sachverhalte zugrunde liegen. Der Anspruch nach § 1570 BGB findet seine Rechtfertigung neben der Sicherung der Kindeserziehung auch in den verfassungsrechtlich geschützten Folgewirkungen der geschieterten Ehe.).

(3) Opferentschädigungsrecht

Das OEG sah bis zum Jahre 2006 keine Versorgungsleistungen für den Partner einer nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft vor, der nach dem gewaltsamen Tod des anderen Partners unter Verzicht auf eine Erwerbstätigkeit die Betreuung des gemeinsamen Kindes übernimmt.

Das BVerfG¹⁵ erkannte für das Opferentschädigungsrecht eine nicht gerechtfertigte Benachteiligung der nicht-ehelichen Partnerschaft mit Kindern; der Gesetzgeber hat daraufhin – rückwirkend ab 1.11.1994 – § 1 Abs. 8 OEG (ferner auch § 80 SVG, § 47 Abs. 1 ZDG, § 60 Infektionsschutzgesetz)¹⁶ erweitert: Partner einer eheähnlichen Gemeinschaft erhalten – ähnlich § 1615 I BGB – nunmehr maximal bis zum vollendeten 3. Lebensjahr des Kindes Versorgungsleistungen, sofern ein Partner an Schädigungsfolgen verstorben ist und der andere unter Verzicht auf eine Erwerbstätigkeit die Betreuung eines gemeinschaftlichen Kindes ausübt.

b) Vertragliche Absicherung

ba) Aktuelle Rechtslage

Man muss sich frei machen von dem Gedanken, dass jeglichem Schaden auch ein Ersatzanspruch entspricht¹⁷.

Hinterbliebene eines durch ein Schadenereignis Getöteten sind mittelbar geschädigt. Das deutsche¹⁸ Recht verweigert im Grundsatz Drittgeschädigten den Ersatz von Einbußen unabhängig von der Frage, wie groß der eingetretene finanzielle Schaden ist. Das deutsche Deliktsrecht enthält keine schadenrechtliche Generalklausel. Ausnahmen sind nur in §§ 844, 845 BGB (und den entsprechenden Vorschriften der anderweitigen Haftungsgesetze) vorgesehen, ohne dass eine Erweiterung im Wege der Analogie zugelassen wird.

15 BVerfG v. 9.11.2004 – 1 BvR 684/98 – NJW 2005,1413.

16 Art. 2 des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des Sozialen Entschädigungsrechts und des Gesetzes über einen Ausgleich für Dienstbeschädigungen im Beitrittsgebiet v. 19.6.2006 BGBl I 2006,1305. Dazu BT-Drucks 16/444 v. 24.1.2006.

17 BGH v. 8.11.2005 – VI ZR 332/04 – VersR 2006,233 (Es bedarf stets einer Anspruchsnorm, die einen Dritten dem Grunde nach zum Ersatz verpflichtet; es gibt aber durchaus auch Fälle, in denen ein Geschädigter zwar ein Unglück erleidet, gleichwohl aber – so hart dies im Einzelfall auch sein mag – dem Schädiger kein Unrecht vorhalten kann und seinen Schaden selbst tragen muss). Jahnke „Der Verdienstausfall im Schadensersatzrecht“ (2. Aufl. 2006), Kap 1 Rn 62; Müller „Neue Perspektiven beim Schadensersatz“ VersR 2006,1289.

18 Rechtsvergleichende Darstellung bei Becker „Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Schadensrecht“ VGT 1985, S. 78 ff.

Nach §§ 844, 845 BGB haben nur die familienrechtlich Unterhaltsberechtigten Ansprüche. Bestand eine solche Unterhaltspflicht im Unfallzeitpunkt nicht oder war sie nur vertraglich¹⁹ begründet, ist Schadenersatz nicht vorgesehen.

bb) Einbeziehung der nicht-ehelichen Gemeinschaft

Kommt wegen des Versorgungsschadens des hinterbliebenen Partners eine Ausweitung des anspruchsberechtigten Personenkreises auf nicht-eheliche Gemeinschaften in Betracht?

(1) Historie

Die Väter des BGB hatten durchaus überlegt, auch den Entzug anderer, insbesondere vertraglicher Versorgungsleistungen in den Schutzbereich der §§ 844 f. BGB mit einzubeziehen²⁰. Letztlich gaben aber Gründe der Rechtsklarheit den Ausschlag, eine Erweiterung der Ersatzpflicht über den familienrechtlichen Rahmen hinaus abzulehnen.

(2) Analogieverbot

Der Kreis der im Falle der Tötung anspruchsberechtigten Personen kann nicht vertraglich oder durch die Bejahung einer sittlichen Verpflichtung zur Unterhaltsgewährung (z.B. aufgrund langjähriger Partnerschaft) erweitert werden; dem steht der eindeutige Gesetzeswortlaut entgegen²¹.

Der Gesetzgeber hat eine Schadenersatzberechtigung bewusst an ein familienrechtliches Unterhaltsrecht geknüpft und nicht auf den tatsächlichen Verlust einer Versorgung abgestellt²². Der Gesetzgeber verhält sich auch im übrigen Leistungsrecht systemkonform und schließt nicht-eheliche Gemeinschaften von der Hinterbliebenenversorgung aus.

Partner einer nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft haben selbst dann keinen Ersatzanspruch, wenn ihnen vom Getöteten vertraglich Unterhaltsansprüche eingeräumt worden sind.

19 BGH v. 25.4.2006 – VI ZR 114/05 – VersR 2006, 1081. Müller „Neue Perspektiven beim Schadenersatz“ VersR 2006, 1289.

20 Becker, „Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Schadensrecht“ 23. VGT 1985, 75, 84 m.w.N.; Huffmann a.a.O. (Fn. 11), S. 100 f.; Röthel, „Ehe und Lebensgemeinschaft im Personenschadenrecht“ NZV 2001, 329 m.w.N. (zu II.1).

21 BGH v. 25.4.2006 – VI ZR 114/05 – VersR 2006, 1081.

22 Röthel NZV 2001, 329 m.w.N. (zu II.1, Fn 11 und 12).

(3) Gesetzesänderung

Eine Erweiterung der schützenswerten Personenkreise ist nicht durch richterliche Rechtsfortbildung zu erreichen, sondern liegt allein in der Hand des Gesetzgebers. Der Umstand, dass dieser bei der eingetragenen Partnerschaft eine vollständige Gleichstellung (u.a. bei der Beamtenversorgung und im Steuerrecht²³) bislang nicht bewerkstelligt hat, lässt eine künftige gesetzgeberische Aufarbeitung der nicht-ehelichen Gemeinschaft als dritte gesetzlich vorgesehene Gemeinschaft (neben Ehe und eingetragener Partnerschaft) in einem eher pessimistischen Lichte erscheinen.

Die Rahmenbedingungen für eine nicht-eheliche Beziehung sind so vielschichtig, dass bei einer Einzelfalllösung nur für das Schadenersatzrecht die Schwierigkeiten im Einzelfall bereits vorgezeichnet sind. Wenn man schon neben Ehe und eingetragener Partnerschaft eine weitere Beziehungsgruppe gesetzlich zulassen möchte, so muss diese allgemein angelegt sein und darf sich nicht nur auf das Unterhaltsschadensrecht beschränken. Ohne Gleichklang mit dem *anderweitigen Versorgungssystem* kann eine Veränderung der §§ 844, 845 BGB nicht erfolgen: Ein Abgleich mit Leistungen der Sozialversorgung (Renten- und Unfallversicherung, aber auch Kranken- und Pflegeversicherung), betrieblichen Altersversorgung und berufsständischen Versorgung ist begleitend erforderlich.

Eine Gesetzesänderung ist angesichts der aktuellen Rechtslage auch *nicht geboten*: Wer eine Partnerschaft eingehen möchte, die auch nach – freiwilliger oder unfreiwilliger – Beendigung der Beziehung noch Versorgung gewährleistet, findet sein Angebot in der Ehe oder in der eingetragenen Partnerschaft. Angesichts bestehender Alternativen besteht kein Bedarf, eine weitere nicht-eheliche Beziehung gesetzlich zu regeln, hier könnte nur eine „Ehe 2. Klasse“ herauskommen. Allein die tatsächliche gesellschaftliche Situation der Zunahme von Beziehungen ohne nachhaltigen Beziehungswillen erfordert es nicht, eine rechtliche Sonderlösung zu schaffen. Versorgungs Nachteile resultieren aus jedem Partnertod unabhängig von dessen Ursprung.

23 Dazu ist eine Verfassungsbeschwerde anhängig, mit der die Anwendung des Splittingtarifes geprüft werden soll: 2 BvR 909/06.

c) Vorteilsausgleich

Auf die Problemstellung beim Vorteilsausgleich (Neugründung einer neuen nichtehelichen Partnerschaft nach Unfalltod des Ehegatten) wird im Zusammenhang mit dem Haushaltsführungsschaden eingegangen²⁴.

2. Verletzung des Partners – Haushaltsführungsschaden

Wird ein den Haushalt führender Ehegatte (egal ob Hausfrau oder Hausmann) verletzt, so ist *dem Verletzten* (und *nicht* dem mittelbar betroffenen Ehegatten) nach §§ 842, 843 BGB *Ersatz* zu leisten: Soweit die Haushaltsführung als Beitrag zum Familienunterhalt der Versorgung von Familienangehörigen dient, handelt es sich um einen Erwerbsschaden (§§ 842, 843 Abs.1, 1. Alt. BGB). Soweit die Eigenversorgung der verletzten Person entfällt, resultiert der Anspruch aus § 843 Abs. 1, 2. Alt. BGB (vermehrte Bedürfnisse)²⁵. Die Aufteilung des Schadens in Mehrbedarf und Erwerbsschaden erfolgt regelmäßig nach Kopfteilen der haushaltsangehörigen Personen²⁶.

Situation: A und B leben seit vielen Jahren ohne Trauschein zusammen. A wird durch einen Unfall verletzt und kann den Haushalt nicht mehr wie zuvor führen. A liegt im Krankenhaus und wird dort versorgt.

Folge: Die Schmutztoleranz des in der Wohnung verbliebenen B steigt notgedrungen, wenn er jetzt nicht selbst zum Besen greift oder eine Haushaltshilfe besorgt. Schmachkhafte, früher von A frisch zubereitete Speisen ersetzt B durch konsequenten Gebrauch der Mikrowelle. Kurzum: Seine Lebensqualität ist durch den Krankenhausaufenthalt seiner Lebensgefährtin nachhaltig beeinträchtigt.

24 S. 72 f. mit Nachweisen in Fn. 56 ff.

25 BGH v. 23.6.1998 - VI ZR 327/97 - VersR 1998,1387.

26 BGH v. 4.12.1984 - VI ZR 117/83 - VersR 1985,356.

a) *Ehe, eingetragene Lebenspartner*

Wären A und B verheiratet, so hätte die verletzte A einen Anspruch wegen ihres Ausfalls im Haushalt auch unter Einbeziehung des Umstandes, dass sie einen Ehegatten zu versorgen hat.

Seit der Änderung des § 5 LPartG durch das „Gesetz zur Überarbeitung des Lebenspartnerschaftsgesetzes“²⁷ besteht ab dem 1.1.2005²⁸ auch eine Verpflichtung zur Haushaltsführung wie bei Ehegatten, sodass ein Haushaltsführungsschaden wie bei Ehegatten abzurechnen ist.

b) *Übertragung auf die nicht-eheliche Gemeinschaft*

ba) *Eigenversorgung*

Hinsichtlich der unfallbedingt beeinträchtigten Eigenversorgung des verletzten Partners steht diesem ein auf § 843 BGB gestützter Anspruch auf Mehrbedarfsrente zu, der nicht vom Familienstand abhängig ist²⁹.

bb) *Fremdversorgung*

Ob im Falle eines verletzungsbedingten Ausfalls oder einer Beeinträchtigung in der Haushaltsführung der Haushaltsführende in einer nicht-ehelichen Gemeinschaft einen Haushaltsführungsschaden unter Berücksichtigung der Fremdversorgung des Partners ebenso wie in der Ehe fordern kann, ist rechtlich streitig und wird in Rechtsprechung³⁰ und Literatur³¹ weitgehend abgelehnt oder allenfalls bei besonderer Situation³² zugelassen.

27 Gesetz v. 15.12.2004, BGBl. I 2004, 3396.

28 Ersatz wegen beeinträchtigter Haushaltsführung konnte bis zum 31.12.2004 nicht verlangt werden, da eine Verpflichtung zum Naturalunterhalt mangels Verweisung auf die die Haushaltsführung regelnden Bestimmungen der §§ 1356, 1360 BGB nicht bestand (Palandt-Brudermüller [65. Aufl. 2006] § 5 LPartG Rn 1).

29 OLG Düsseldorf v. 12.6.2006 – 1 U 241/05 – r+s 2006, 436.

30 OLG Köln v. 11.3.1982 – 3 W 18/82 -zfs 1984, 132; OLG Düsseldorf v. 12.6.2006 – I-1 U 241/05 -r+s 2006, 436, v. 21.2.1991 – 13 U 177/90 -VersR 1992, 1418; OLG Nürnberg v. 10.6.2005 – 5 U 195/05 - r+s 2005, 440; LG Hildesheim v. 6.7.2000 – 1 S 36/00 - VersR 2002,1431; AG Gelsenkirchen v. 20.2.2001 – 14 C 367/00 – SP 2001,197. OLG Karlsruhe v. 6.3.1992 – 9 U 189/91 – DAR 1993, 391 (zu Unrecht zitiert von Hillmann zfs 1999, 229, worauf LG Hildesheim SP 2000, 410 zutreffend hinweist) bezieht sich nur auf § 843 I 2. Alt. BGB.

31 Böhme/Biela „Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden“ (23. Aufl. 2006), S. 216, Rn. D 166; Filt-haut „Haftpflichtgesetz“ (6. Aufl. 2003), § 6 Rn. 28; Jahnke a.a.O. (Fn. 17), Kap 7 Rn. 20 ff.; Küppersbusch „Ersatzansprüche bei Personenschaden“ (9. Aufl. 2006), S. 51, Rn. 183; Palandt-Sprau a.a.O. (Fn. 28), § 843 Rn. 8, Schirmer „Nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht“ DAR 2007, 2. Siehe auch Empfehlungen des 23. VGT 1985, Arbeitskreis II, S. 10, Ziff. 4.

32 LG Zweibrücken v. 29.6.1993 – 3 S 94/93 – VersR 1994, 819 bejaht Haushaltsführungsschaden bei einem Paar, dass nach dem Unfall, aber vor Klageerhebung geheiratet hatte; AG Bad Säckingen v. 26.4.1996 – 1 C 167/95 zfs 1996, 370 (Anm. Diehl).

Man wird beim Haushaltsführungsschaden *differenzieren* müssen zwischen

- *gesetzlicher Versorgung* (familienrechtlicher Unterhalt),
- *tatsächlicher Versorgung*,
- *vertraglicher Versorgung*.

(1) Gesetzliche Versorgung

Nach der Konzeption der §§ 842 ff. BGB genießt nur die gesetzliche, familienrechtliche Unterhaltsbeziehung deliktischen Schutz (§§ 844 Abs. 2, 845 BGB).

Bei der Ermittlung des auf §§ 842, 843 Abs. 1, 1. Alt. BGB (Erwerbsschaden) gestützten Anteils am Haushaltsführungsschaden sind zwei Aspekte zu bedenken, d.h. der Anspruch ist in *zwei Stufen* zu ermitteln:

- Es muss überhaupt eine Fremdversorgung geschuldet sein.
- Ist eine Fremdversorgung geschuldet, so ist das dann ersatzfähige Volumen der Arbeitsleistung zu ermitteln.

Historische Entwicklung des Haushaltsführungsschadens

Ursprünglich war die „Ehefrau zu Arbeiten im Hauswesen und im Geschäft des Mannes“ (§ 1356 Abs. 2 BGB a.F.) verpflichtet³³. War sie unfallkausal dazu nicht in der Lage, stand dem Ehemann (und nicht der verletzten bzw. getöteten Ehefrau) ein Anspruch nach § 845 BGB wegen Entziehung familienrechtlich geschuldeter Dienste zu. Gesetzesreformen³⁴ wandelten den ursprünglichen „Dienstanspruch“ zu einem Naturalanspruch, der im Rahmen gegenseitiger Unterhaltspflicht geschuldet ist. Diese Systemänderung bedeutete gleichzeitig auch den Wechsel in der Person des Ersatzberechtigten³⁵: Der mittelbar betroffene Ehegatte hat seinen Anspruch aus § 845 BGB (entgangene Dienste) verloren, der verletzte Partner hat einen eigenen Erwerbsschadenanspruch (§§ 842, 843 Abs. 1, 1. Alt. BGB).

Der rechtliche Ursprung des als Erwerbsschaden gewerteten Anteils am Haushaltsführungsschaden – und nur darum geht es an

33 Zur historischen Entwicklung siehe Röthel NZV 2001, 333 (zu IV.1) sowie Küppersbusch a.a.O. (Fn. 31), Rn. 181 (Fn. 373).

34 Gleichberechtigungsgesetz v. 18.7.1957, BGBl. I 1957, S. 609; Erstes Gesetz zur Reform des Ehe- und Familienrechts v. 14.6.1976, BGBl. I 1976, S. 1421.

35 BGH v. 20.5.1980 - VI ZR 202/78 – BGHZ 77, 157, v. 11.7.1972 – VI ZR 194/70 – BGHZ 59, 172, v. 9.7.1968 – GSZ 2/67 – BGHZ 50, 304.

dieser Stelle – liegt also im § 845 BGB, der ausschließlich familienrechtlich geschuldete Dienste zum Gegenstand hat. Hier setzt die durch die Familienrechtsänderungen erzwungene Änderung der Rechtsprechung hinsichtlich der Anspruchsgrundlage auf, um den deswegen ansonsten nunmehr nicht mehr ersatzfähigen mittelbaren Schaden Dritter dem Schädiger anzulasten.

Maßstab

Der Einsatz der Arbeitskraft im Haushalt zur Erfüllung der Unterhaltspflicht steht dem auf Erzielung von Gewinn zur Deckung des Lebensbedarfs gerichteten Arbeitseinsatz wirtschaftlich gleich³⁶. Von der Dienstleistung gegen Geld unterscheidet sich die Haushaltsführung letztlich nur dadurch, dass sich ihr wirtschaftlicher Erfolg nicht in barer Münze erweist, sondern sich dadurch auszeichnet, dass für die Familiengemeinschaft notwendige Arbeiten nicht entgeltlich durch Dritte erbracht werden müssen.

Unterhaltsberechtigter Personenkreis

Die Arbeit muss anderen *überhaupt geschuldet* sein. Das *familienrechtliche Maß* gibt dabei den personellen Rahmen vor: Bei der Hausarbeit stellt nicht schon die Betätigung der Arbeitskraft als solche, sondern nur die für andere in Erfüllung einer gesetzlich geschuldeten Unterhaltsverpflichtung geleistete Haushaltstätigkeit eine der Erwerbstätigkeit vergleichbare, wirtschaftlich ins Gewicht fallende Arbeitsleistung und damit einen Erwerbsschaden dar³⁷. Das durch §§ 842 f. BGB geschützte Vermögen des Verletzten kann nur dann betroffen sein, wenn durch das Unterbleiben der Hausarbeit für dritte Personen eine bestehende Unterhaltspflicht mit der Folge unerfüllt bliebe, dass der Verletzte an sich gehalten wäre, auf andere Weise seinen Beitrag zum Familienunterhalt zu leisten³⁸. Für die Ermittlung der schadenersatzrechtlich relevanten haushaltsangehörigen

36 BGH v. 25.9.1973 - VI ZR 49/72 - VersR 1974, 162.

37 BGH v. 25.9.1973 - VI ZR 49/72 - VersR 1974, 162 (zu II.1.b); OLG Düsseldorf v. 12.6.2006 - I-1 U 241/05 - r+s 2006, 436, v. 12.4.1996 - 14 U 163/95 - OLGR 1996, 181, v. 21.2.1991 - 13 U 177/90 - VersR 1992, 1418; OLG Nürnberg v. 10.6.2005 - 5 U 195/05 - r+s 2005, 440; LG Itzehoe v. 9.2.2004 - 2 O 145/02 -; LG Hildesheim v. 6.7.2000 - 1 S 36/00 - VersR 2002, 1431; AG Krefeld v. 3.4.2003 - 70 C 457/02 - SP 2003, 269 (bestätigt LG Krefeld v. 3.4.2003 - 3 S 30/03 - SP 2003, 418). Palandt-Thomas a.a.O. (Fn. 28), § 843 BGB Rn. 8. A.A.: OLG Oldenburg v. 28.7.1992 - 5 U 32/92 - VersR 1993, 1491; Huffmann a.a.O. (Fn. 11), S. 92.

38 OLG Nürnberg v. 10.6.2005 -5 U 195/05 - r+s 2005, 440.

Personen ist damit allein auf die familienrechtliche Unterhaltspflicht und nicht auf ein tatsächliches Verhalten abzustellen.

Eigene, unterhaltsberechtignte *Kinder* der verletzten Person sind in die Berechnung des Haushaltsführungsschadens einzubeziehen, unabhängig von der Frage, ob es sich um gemeinsame Kinder mit dem Partner handelt.

Andere, *im Haushalt lebende* Familienangehörige (z.B. Schwiegereltern, Geschwister, Onkel, Tante, Untermieter³⁹) oder Freunde sind bei der Berechnung nicht zu berücksichtigen; diese Personen sind auch im Übrigen bei der Schadensbetrachtung nur mittelbar Geschädigte. Nur wenn und soweit die verletzte Person für diese Angehörigen gegen konkrete Bezahlung (nicht nur fiktives Entgelt) tätig war, erleidet sie einen konkreten Verdienstaufschaden.

Da der nicht-eheliche Partner nicht familienrechtlich unterhaltsberechtigt ist, ist seine Existenz schadenersatzrechtlich irrelevant.

*Dem schützenswerten Personenkreises
tatsächlich erbrachte Arbeitsleistung*

Stehen diejenigen Familienangehörigen fest, denen Naturalleistungen rechtlich berücksichtigungswert entgangen sind, stellt sich erst daran anschließend die Frage, ob das diesen zu erbringende Arbeitsvolumen sich ebenfalls am familienrechtlich geschuldeten ausrichtet (wie beim Unterhaltsschaden), oder aber am tatsächlichen Verhalten.

Erst jetzt ist die tatsächlich erbrachte Leistung relevant. Abzustellen ist bei diesem zweiten Prüfungsschritt – anders als beim Unterhaltsschaden nach § 844 Abs. 2 BGB – nicht auf das familienrechtlich geschuldete Maß, sondern darauf, welche tatsächliche Arbeitsleistung die verletzte Person ohne den Unfall ihren unterhaltsberechtigten Familienangehörigen im Haushalt erbracht hätte⁴⁰. Nach §§ 1356, 1360 BGB regeln die Eheleute Haushaltsführung und Erwerbstätigkeit im wechselseitigen Einvernehmen. Ihnen obliegt es, die mit der Haushaltsführung verbundenen Pflichten untereinander aufzuteilen. Der Ersatzanspruch des verletzten Ehepartners bestimmt sich nicht nach seiner gesetzlich geschuldeten, sondern nach der von ihr/ihm tatsächlich ohne die Verletzung erbrachten Leistung im Haushalt⁴¹. Die interne Verteilung der Haushalts-

39 BGH v. 7.5.1974 - VI ZR 10/73 - VersR 1974, 1016.

40 BGH v. 7.5.1974 - VI ZR 10/73 - VersR 1974, 1016.

41 BGH v. 7.5.1974 - VI ZR 10/73 - VersR 1974, 1016; OLG Düsseldorf v. 29.8.2002 - 8 U 190/01 - VersR 2004, 120; OLG Oldenburg v. 28.7.1992 - 5 U 32/92 - VersR 1993, 1491.

führung ist schadensersatzrechtlich freilich zu korrigieren, wenn ein offensichtliches Missverhältnis vorliegt, das eine Korrektur als überobligationsmäßig erlaubt oder wenn der Gestaltungsspielraum nicht mehr mit dem Grundsatz der Angemessenheit in Einklang gebracht werden kann⁴².

(2) *Tatsächliche Versorgung*

Wer nicht gegen Entlohnung, sondern wohlätig/karitativ⁴³ tätig ist oder unentgeltlich⁴⁴ für einen anderen Dienstleistungen erbringt und dann unfallkausal dazu vorübergehend oder dauerhaft nicht in der Lage ist, erleidet selbst keinen Erwerbsschaden. Der Ausfall der freiwillig und ohne Erwartung einer verbindlichen Gegenleistung erbrachten Tätigkeit im Haushalt stellt keine ersatzfähige Vermögenseinbuße dar.

Der Verletzte selbst erleidet keinen Schaden, da die Arbeitskraft nicht gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wurde. Soweit dem nicht verletzten Partner bislang Dienste ohne Gegenleistung vom Verletzten erbracht wurden, erleidet er als nur mittelbar Geschädigter zwar eine Vermögenseinbuße, hat aber – mangels geschützter Rechtsgutverletzung – keinen eigenen Anspruch.

Durch den Ausfall erleidet nur der jeweilige Empfänger der Dienstleistung einen Schaden; dieser ist aber Drittgeschädigter, sein Schaden ist nicht erstattungspflichtig.

Für den Fall der *bloß tatsächlich erbrachten Arbeitsleistung* stellt sich diese nicht als Äquivalent zur Unterhaltsleistung (eben nicht: Versorgungsverpflichtung) des anderen Partners dar. Der Schadensersatzanspruch richtet sich folglich grundsätzlich nur an einem – hypothetischen – Ein-Personen-Haushalt der verletzten Person unter Außerachtlassung der Haushaltsführung für den Lebens(-abschnitts-)partner aus⁴⁵.

42 BGH v. 22.1.1985 - VI ZR 71/83 - VersR 1985, 365; OLG Bamberg v. 16.11.1982 - 5 U 90/82 - zfs 1983, 295; OLG Köln v. 17.2.1989 - 20 U 37/87 - zfs 1991, 11 (BGH v. 20.3.1990 - VI ZR 127/89 - VersR 1990, 748 hat Revision teilweise nicht angenommen); OLG Zweibrücken v. 31.10.1988 - 1 W 48/88 - NJW-RR 1989, 479.

43 OLG Celle v. 3.12.1987 - 5 U 299/86 - VersR 1988, 1240. Huffmann a.a.O. (Fn. 11), S. 95 (zu II.B.2); Jahnke a.a.O. (Fn. 17), Kap 2 Rn 50 m.w.N..

44 OLG Celle v. 12.11.1981 - 5 U 67/81 - VersR 1983, 40; OLG Düsseldorf v. 12.4.1996 - 14 U 163/95 - OLGR 1996, 181; OLG Köln v. 13.1.1993 - 11 U 224/92 - VersR 1994, 356; OLG Nürnberg v. 10.6.2005 - 5 U 195/05 r+s 2005, 440; OLG Zweibrücken v. 13.2.1976 - 1 U 165/75 - VersR 1977, 65.

45 OLG Düsseldorf v. 21.2.1991 - 13 U 177/90 - VersR 1992, 1418; OLG Nürnberg v. 10.6.2005 - 5 U 195/05 - r+s 2005, 440; LG Hildesheim v. 6.7.2000 - 1 S 36/00 - VersR 2002, 1431; AG Gelsenkirchen v. 20.2.2001 - 14 C 367/00 - SP 2001, 197.

*(3) Vertragliche Versorgung:
Naturalleistung als Gegenleistung für Barversorgung*

Äquivalent zur gegenseitigen Unterhaltsverpflichtung

Haushaltsführung ist das Korrelat zur (bzw. die Konkretisierung der) Unterhaltsverpflichtung des Ehegatten (§§ 1353 Abs. 1 Satz 2, 1360 Satz 1 BGB), die bei nicht-ehelichen Gemeinschaften gerade nicht besteht, eine Haushaltsführung ist hier gerade nicht geschuldet⁴⁶.

Synallagma, do ut des

Verdienstausfall setzt nicht voraus, dass die fortfallende bzw. geminderte Arbeitsleistung zuvor in Bar abgegolten wurde. Eine Bezahlung von Arbeit kann, wie die Vorschriften des Sozialversicherungs- und Steuerrechts⁴⁷ zu geldwerten Vorteilen zeigen, auch durch andere Gegenwerte erfolgen (z.B. Deputate, Werksrabatte, freie Kost und Logis).

Hatten die nicht-ehelichen Partner bereits vor dem Unfall vertraglich geregelt, dass Haushaltsleistungen als Gegenleistung zur Unterhalts- und Versorgungsleistung erfolgen, ist bei unfallkausaler Beeinträchtigung des Haushaltsführenden ein entsprechender Verdienstausfallsschaden anzunehmen⁴⁸. Die im Gegenzug für die Unterhaltsleistung (Barunterhalt, Unterkunft) erbrachte Haushaltsführung kann durchaus eine „wirtschaftlich sinnvolle Verwertung“⁴⁹ von Arbeitskraft sein. Werden diese Haushaltsleistungen aber freiwillig und ohne wechselseitige Verpflichtung erbracht, können sie also jederzeit wieder eingestellt werden, so entfällt ein Schaden⁵⁰. Bloße unverbindliche Absprachen reichen nicht aus.

Nachweis

Dienstleistung und Bezahlung stehen, wie es in § 1360 BGB auch zum Ausdruck kommt, in einem Wechselseitigkeitsverhältnis. Bei Eheleuten ergibt sich die Verpflichtung aus dem Gesetz, außerhalb der Familie muss der Verletzte entsprechende Dienstleistungen – zu denen er ja nicht ohne weiteres verpflichtet ist – beweisen.

46 OLG Köln v. 11.3.1982 – 3 W 18/82 - zfs 1984, 132; OLG Nürnberg v. 10.6.2005 - 5 U 195/05 - r+s 2005, 440; LG Hildesheim v. 6.7.2000 - 1 S 36/00 - VersR 2002, 1431; AG Gelsenkirchen v. 20.2.2001 - 14 C 367/00 - SP 2001, 197.

47 Siehe § 8 II EStG, § 17 I Nr. 3 SGB IV, R 31 LStR, Sachbezugsverordnung.

48 Geigel-Pardey „Der Haftpflichtprozeß“ (24. Aufl. 2004), Kap 4, Rn. 149. Siehe auch OLG Düsseldorf v. 12.6.2006 – I- 1 U 241/05 – r+s 2006, 436; OLG Nürnberg v. 10.6.2005 - 5 U 195/05 - r+s 2005, 440.

49 Vgl. BGH v. 11.7.1972 – VI ZR 194/70 – BGHZ 59, 172, v. 25.9.1973 - VI ZR 49/72 - VersR 1974, 162, v. 25.9.1962 – VI ZR 244/61 - BGHZ 38, 55.

50 OLG Nürnberg v. 10.6.2005 - 5 U 195/05 - r+s 2005, 440.

Es besteht keine Vermutung für den Umstand, dass tatsächliche Haushaltsleistungen als Ergebnis einer rechtlichen Verpflichtung erbracht werden⁵¹. Vielmehr ist eine entsprechende wechselseitige Verpflichtung zum Unterhalt einerseits und Haushaltsführung andererseits vom Geschädigten darzulegen und zu beweisen, ohne dass Anscheinsgrundsätze gelten.

Die Vereinbarung muss bereits vor dem Unfall praktiziert, d.h. umgesetzt und verwirklicht worden sein⁵². Zur Vermeidung eines Missbrauchs müssen strenge Beweisanforderungen gelten; ohne wirklichen schriftlichen Partnerschaftsvertrag – der sich auch zu Kündigungsmöglichkeiten verhält – spricht vieles für eine fehlende gegenseitige Verpflichtung. Wird in einem Prozess trotz Anforderung durch das Gericht⁵³ eine entsprechende schriftliche Erklärung nicht vorgelegt, liegt der Verdacht eines ergebnisorientierten Prozessvortrages zu einer Verpflichtung nahe, die nach- oder außerprozessual dem anderen Partner nicht zur Verfügung stehen soll (oder aber jederzeit wieder aufkündbar ist).

Einheitlichkeit von Delikts- und Familienrecht

Das Deliktsrecht, das dem Familienrecht im Rahmen der §§ 842 ff. BGB schon aus Gründen der Rechtssicherheit (Einheitlichkeit des BGB) zu folgen hat⁵⁴, kann lediglich faktisch bestehenden Versorgungsbeziehungen keinen abweichenden deliktischen Schutz gewähren.

Für den Bereich des Haushaltsführungsschadens bedarf es aber auch keiner Rechtsfortentwicklung: Soweit vertraglich geschuldete Verwertung der Arbeitskraft verletzungsbedingt entfällt, besteht ein Ersatzanspruch wie bei jedem anderen Geschädigten, der einer Arbeit nicht nachgehen kann; bei freiwilliger Leistung besteht auch sonst kein Ersatzanspruch.

c) Wechselwirkung mit Unterhaltsschaden – Vorteilsausgleich

ca) Wiederheirat

Beim hinterbliebenen Ehegatten endet der Schadenersatzanspruch nicht mit der Wiederheirat. Wenn und soweit mit der erneuten Heirat

51 OLG Düsseldorf v. 12.6.2006 – I-1 U 241/05 - r+s 2006, 436.

52 Vgl. BGH v. 25.4.2006 – VI ZR 114/05 – VersR 2006, 1081 (zu II.4.b).

53 Siehe auch OLG Düsseldorf v. 12.6.2006 – I-1 U 241/05 - r+s 2006, 436.

54 BGH v. 25.4.2006 – VI ZR 114/05 – VersR 2006, 1081.

des überlebenden Ehegatten (Witwe, Witwer) dieser gegen den neuen Ehegatten gesetzliche Unterhaltsansprüche erwirbt, sind diese Unterhaltspflichten des neuen Ehepartners bei der Regulierung anspruchsmindernd als Vorteil zu berücksichtigen⁵⁵. Gleiches gilt für eingetragene Partner nach dem LPaTG.

Die aktuelle Rechtsprechung nimmt an, dass nur bei einer erneuten Eheschließung Ersatzansprüche wegen Unterhaltsentzuges gekürzt werden. Gleichwohl besteht keine Verpflichtung des Hinterbliebenen, anstelle der eingegangenen nichtehelichen Partnerschaft nunmehr die Ehe einzugehen oder sich aus Gründen der Schadeneringhaltung so behandeln zu lassen⁵⁶.

cb) Begründung einer nicht-ehelichen Gemeinschaft

Die Hinterbliebenen sind im Rahmen der Zumutbarkeit zu eigener Erwerbstätigkeit verpflichtet⁵⁷. Als Erwerbstätigkeit kann auch die Haushaltsführung für einen neuen Lebenspartner gelten⁵⁸. Das gilt erst recht bei wechselseitiger Übernahme von Unterhalts- und Versorgungsverpflichtung.

Geht der hinterbliebene Partner eine nicht-eheliche Beziehung ein, lehnen Rechtsprechung⁵⁹ und Literatur⁶⁰ bislang einen zur Minderung der Ersatzansprüche führenden Vorteilsausgleich ab, da die nicht-eheliche Gemeinschaft dem Ersatzberechtigten keine der Ehe vergleichbare Versorgungslage schaffe: Die von den Partnern einer nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft einander gewährten Leistungen beruhen nicht auf rechtlichen Beziehungen, sondern auf der jederzeit aufkündbaren Bereitschaft des anderen zur freiwilligen Unterstützung. Der BGH⁶¹ hat in seiner Entscheidung vom 19.6.1984 bei einer Witwe, die nach dem Unfalltod ihres Ehemannes eine eheähnliche Beziehung einging, die Anrechnung des Wertes der dem neuen Partner erbrachten Haushaltsführung auf den Unterhaltsschaden nicht zugelassen, sondern nur auf die Verletzung der Erwerbsobliegenheit abgestellt.

Die Ersatzberechtigung wegen Wegfalls oder Beeinträchtigung der partnerschaftlichen Versorgung im Verletzungsfall korrespondiert zwin-

55 BGH v. 17.10.1978 - VI ZR 213/77 - VersR 1979, 55. Röthel NZV 2001, 329 (zu II.2.a) m.w.N.

56 BGH v. 19.6.1984 - VI ZR 301/82 - BGHZ 91, 357.

57 BGH v. 6.4.1976 - VI ZR 240/74 - VersR 1976, 877); OLG Düsseldorf v. 6.3.1992 - 14 U 184/91 - r+s 1992, 375.

58 Jahnke a.a.O. (Fn. 17), Kap 9 Rn 14.

59 BGH v. 19.6.1984 - VI ZR 301/82 - BGHZ 91, 357.

60 Röthel NZV 2001,329 (zu II.2.c) m.w.N.

61 BGH v. 19.6.1984 - VI ZR 301/82 - BGHZ 91, 357.

gend mit dem Vorteilsausgleich durch Anrechnung neuer Versorgung durch einen Partner im Fall der Tötung:

- Nachdem der BGH⁶² im Rahmen des – rechtlich insoweit nicht anders zu behandelnden – Unterhaltsschadens eine Anrechnung des Wertes der Haushaltsführung als Vorteil auf den Unterhaltsschaden verneint, kann im Bereich der verletzten Personen nichts anderes gelten⁶³.
- Kommt man zu dem Ergebnis, dass bei der Bemessung des Haushaltsführungsschadens im Verletzungsfall auch die vertraglich vereinbarte Versorgung zu berücksichtigen ist, kann man im Fall der Tötung nicht anders handeln. Diesem Umstand ist dann bei der Schadensberechnung anspruchsmindernd Rechnung zu tragen, auch wenn zum neuen „Lebensabschnittspartner“ keine familienrechtliche Unterhaltsverpflichtung begründet wird, sondern eine vertragliche⁶⁴.

II. Täterseite (VN, Schadenersatzpflichtiger)

3 Fälle – 1 Problem:

A und B leben ohne Trauschein zusammen.

- A borgt sich das Auto des B und verursacht grob fahrlässig einen Totalschaden. Die Kaskoversicherung reguliert den Fahrzeugschaden und verlangt den gezahlten Betrag in Höhe von 25.000 € von A zurück.
- A und B sind auf einer gemeinsamen Fahrradtour, A gerät schuldhaft ins Straucheln und reißt B mit. B verletzt sich schwer; Arbeitgeber, Kranken- und Rentenversicherung des B verlangen von A ihre Aufwendungen zurück. B hat – wie mehr als 40 % der bundesdeutschen Bevölkerung – keinen Haftpflichtschutz.
- A und B fahren mit dem Auto in die Ferien. A verursacht einen Verkehrsunfall, bei dem auch B verletzt wird. Arbeitgeber des B und die Sozialversicherer verlangen von A Ersatz ihrer Aufwendungen.

Im Zweifel haben A und B ihren täglichen Lebensbedarf gemeinsam finanziert. Muss nun A die Forderung des Kaskoversicherers, des Arbeitgebers, der Sozialversicherung ausgleichen, so trifft dieser Rückgriff im

62 BGH v. 19.6.1984 - VI ZR 301/82 - BGHZ 91, 357.

63 OLG Düsseldorf v. 12.6.2006 - I-1 U 241/05 - r+s 2006, 436.

64 Siehe OLG Nürnberg v. 10.6.2005 - 5 U 195/05 - r+s 2005, 440; Geigel-Pardey a.a.O. (Fn. 48), Kap 4, Rn. 149.

Ergebnis nicht nur den Schädiger A, sondern zugleich auch den Leistungsempfänger B. Wären A und B verheiratet (oder würden sie nach dem Unfall noch vor dem Zugriff der Regressfordernden heiraten), so wäre den Drittleistungsträgern (Kaskoversicherung, Sozialversicherung pp.) wegen der Vorschriften der §§ 116 Abs. 6 SGB X, 67 Abs. 2 VVG ein Rückgriff untersagt.

1) Verwandtenprivileg

a) Inhalt

Das in § 67 Abs. 2 VVG und § 116 Abs. 6 SGB X geregelte Verwandtenprivileg hindert den Forderungsübergang auf einen Drittleistungsträger, wenn die Verletzung nicht-vorsätzlich durch einen Familienangehörigen (das sind nicht nur Ehegatten!) geschah und zwischen Täter und Opfer eine häusliche Gemeinschaft bestand. Gleiches gilt im Fall der Tötung. Anders als beim Haushaltsführungsschaden ist die unterhaltsrechtliche Beziehung zueinander unbeachtlich.

Die Privilegierung dient

- zum einen dem Schutz des verletzten Angehörigen (Schutz der finanziellen Konstanz in der Beziehung), der als versicherte Person mittelbar selbst in Mitleidenschaft gezogen sein kann (Familienangehörige bilden zumeist eine *wirtschaftliche Einheit*),
- zum anderen aber auch dem Schutz des Interesses des Versicherungsnehmers an der Erhaltung des *Familienfriedens*, u.a. auch der Vermeidung von Zwietracht durch Prozess unter Einbeziehung der Parteien⁶⁵.

Das Verwandtenprivileg ist „Ausdruck einer allgemeinen Wertung, die dazu führen muss, dem Drittleistungsträger einen Regress zu verwehren, wenn dieser mittelbar auch den Empfänger der betreffenden Versicherungsleistung trifft, weil er als Familienangehöriger mit dem Schädiger in häuslicher Gemeinschaft lebt, daher jede Beschneidung dessen finanzieller Leistungsfähigkeit selbst mit zu spüren bekommt“⁶⁶.

Dem Grundsatz des Familienprivileges kommt Allgemeinwirkung zu mit der Folge, dass er über die ausdrücklich gesetzlich geregelten Bereiche in der Privat- und Sozialversicherung hinaus auch auf *andere Rechts-*

65 OLG Stuttgart v. 13.8.1992 - 11 U 36/92 - VersR 1993, 724 (BGH hat Revision nicht angenommen, Beschl. v. 9.3.1993 - VI ZR 225/92 -); LG Trier v. 19.3.1998 - 6 O 203/97 - VersR 2000, 1130 mit ausführlicher Begründung (OLG Koblenz hat mit Urteil v. 21.6.1999 - 12 U 679/98 - VersR 2000, 1436 die Berufung zurückgewiesen und der BGH die Revision nicht angenommen, Beschl. v. 29.2.2000 - VI ZR 239/99).

66 BGH v. 15.1.1980 - VI ZR 181/78 - VersR 1980, 526.

bereiche Anwendung findet, für die eine ausdrückliche gesetzliche Regelung fehlt⁶⁷, wie z.B. beim beamtenrechtlichen Versorgungsträger⁶⁸ und privaten Arbeitgeber⁶⁹.

Das Privileg gilt nicht für den *Beitragsregress* (§ 119 SGB X)⁷⁰ und (mit Rücksicht auf den Subsidiaritätsgrundsatz) den Rückgriff der *Sozialhilfe* gegenüber der Kfz-Pflichtversicherung.⁷¹

b) Familienangehörige

ba) Definition „Familienangehörige“

Der *Gesetzgeber* hat den Begriff des Familienangehörigen weder in § 116 SGB X noch in § 67 VVG definiert. Auch im Übrigen verwendet das Recht⁷² den Begriff des „Familienangehörigen“ (teilweise wechselnd, aber auch nebeneinander mit „Angehöriger seines Haushaltes“, „naher Angehöriger“), ohne dass sich ein allgemeingültiger einheitlicher Begriffsinhalt aus diesen vereinzelt Vorschriften ableiten ließe. Der jeweilige Inhalt erschließt sich erst durch Auslegung; der Regelungsinhalt ist für jede Bestimmung mit Blick auf ihren Sinn und Zweck gesondert festzustellen⁷³.

Als Familienangehörige im Sinne der Privilegierung sind solche Personen gemeint, die nach der gesellschaftlichen Anschauung als „zur Familie gehörig“ betrachtet werden können, unabhängig von der rechtlichen Qualifikation dieser zwischenmenschlichen Beziehung⁷⁴. Voraussetzung ist stets ein grundsätzlich auf Dauer und mit genügender Intensität ausgestattetes Beziehungsverhältnis.

Als Familienangehöriger *gilt* jedenfalls, wer mit dem Ersatzpflichtigen verheiratet (ebenso eingetragener Partner, § 11 LPartG), verwandt (§ 1589 BGB), verschwägert (§ 1590 BGB) ist oder tatsächlich (wie z.B. ein Pflegekind⁷⁵) die Stelle eines Verwandten einnimmt, und ohne dass es auf den Grad der Verwandtschaft oder Schwägerschaft ankommt.

67 BGH v. 15.1.1980 - VI ZR 181/78 - VersR 1980, 526, v. 15.1.1980 - VI ZR 270/78 - VersR 1980, 644.

68 BGH v. 24.1.1989 - VI ZR 130/88 - BGHZ 106, 284; OLG Hamm v. 24.1.1994 - 13 U 173/94 - r+s 1994, 258 (Beihilfe).

69 BGH v. 24.1.1989 - VI ZR 130/88 - BGHZ 106, 284; OLG Celle v. 22.5.1975 - 5 U 123/74 - VersR 1976, 93; OLG Dresden v. 8.9.1999 - 8 U 2048/99 - VersR 2001, 1035.

70 BGH v. 24.1.1989 - VI ZR 130/88 - BGHZ 106, 284.

71 BGH v. 9.7.1996 - VI ZR 5/95 - BGHZ 133, 192.

72 Z.B. Art 104 GG, §§ 530 I, 554 II, 563 II, 573 II Nr. 2, 574 I, 575 I Nr. 1, 577 I, 1579 Nr. 2, 1611 I, 1847, 1969 I BGB, § 11 I Nr.1 StGB, §15 IAO, § 20 V VwVfG, §§ 70, 87SGB XII.

73 BGH v. 1.12.1987 - VI ZR 50/87 - BGHZ 102, 257; OLG Stuttgart v. 13.8.1992 - 11 U 36/92 - VersR 1993, 724 (BGH hat Revision nicht angenommen, Beschl. v. 9.3.1993 - VI ZR 225/92 -).

74 OLG Stuttgart v. 13.8.1992 - 11 U 36/92 - VersR 1993, 724 (BGH hat Revision nicht angenommen, Beschl. v. 9.3.1993 - VI ZR 225/92 -).

75 BGH v. 15.1.1980 - VI ZR 181/78 - VersR 1980,526; OLG Stuttgart v. 13.8.1992 - 11 U 36/92 - VersR 1993, 724 (BGH hat Revision nicht angenommen, Beschl. v. 9.3.1993 - VI ZR 225/92 -).

bb) Eheähnliche Gemeinschaft, nicht-eheliche Lebensgemeinschaft

Da es nicht auf das Bestehen einer gesetzlichen familienrechtlichen Unterhaltspflicht⁷⁶ oder einer Gegenseitigkeitsbeziehung ankommt (z.B. Geschwister oder Stiefkind), ist es ohne weiteres möglich, im Wege der richterlichen Rechtsfortbildung⁷⁷ den Schutz des Privilegs auch auf solche Personen zu erstrecken, die in einer vergleichbaren engen persönlichen und wirtschaftlichen Beziehung zueinander stehen.

Es stellt sich die Frage, ob diese für das familiäre und eben nicht bloß eheliche Zusammenleben geschaffenen Vorschriften (§ 67 VVG, § 116 SGB X) auch zugunsten einer verfestigten nicht-ehelichen Gemeinschaft Anwendung finden müssen.

(1) Ablehnung einer Analogie

Die bislang herrschende Ansicht⁷⁸ verneint eine Angehörigeneigenschaft und damit die Anwendung des Privilegs bei eheähnlichem Verhältnis.

Argumentiert wird zunächst, dass es den Beteiligten freistehe, durch Heirat den Ausschluss herbeizuführen.

Der BGH hebt in seiner Entscheidung vom 1.12.1987⁷⁹ eingangs hervor, dass der Gesetzgeber⁸⁰ bei der Abfassung des § 116 Abs. 6 SGB X nicht auf die Problematik der nicht-ehelichen Gemeinschaft eingestiegen sei und „sehenden Auges“ die Problematik nicht aufgegriffen habe (positives Schweigen des Gesetzgebers)⁸¹. Es bestehen bereits Zweifel, ob angesichts des Gesamtprojektes (Sozialgesetzbuch) dieses Detailproblem überhaupt Gegenstand der Diskussion war (die Parallelproblematik ist auch im Rahmen des VVG-RE bislang nicht diskutiert). Auch war der gesellschaftliche Prozess (es liegt ein Unfall v. 22.4.1984 der Entscheidung

76 BGH v. 15.1.1980 - VI ZR 181/78 - VersR 1980, 526, v. 15.1.1980 - VI ZR 270/78 - VersR 1980, 644.

77 OLG Stuttgart v. 13.8.1992 - 11 U 36/92 - VersR 1993, 724 (BGH hat Revision nicht angenommen, Beschl. v. 9.3.1993 - VI ZR 225/92 -).

78 BGH v. 1.12.1987 - VI ZR 50/87 - BGHZ 102,257, v. 25.11.1975 - VI ZR 33/75 - VersR 1976, 289; OLG Frankfurt v. 3.4.1998 - 25 U 163/97 - OLGR 1998, 208, v. 22.11.1995 - 2 U 210/94 - VersR 1997, 561; OLG Hamm v. 22.2.1999 - 6 U 180/98 - r+s 1999, 470; OLG Koblenz v. 23.12.2002 - 12 U 1404/01 - VersR 2003, 1381; OLG Köln v. 17.10.1990 - 24 U 43/90 - VersR 1991, 1237; OLG Schleswig v. 11.4.1978 - 9 U 113/77 - VersR 1979, 669 (BGH hat Revision nicht angenommen, Beschl. v. 13.3.1979 - VI ZR 124/78 -).

79 BGH v. 1.12.1987 - VI ZR 50/87 - BGHZ 102, 257.

80 BT-Drucks 9/1753; BT-Drucks 9/95, S. 28.

81 Ebenso Becker, „Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Schadensrecht“, 23. VGT 1985, 75, 88.

zugrunde) noch nicht so weit fortgeschritten, wie er heute erkennbar und Grundlage verfassungsgerichtlicher Entscheidungen⁸² ist.

Vorrangig werden zur Begründung dann aber Probleme bei den tatsächlichen, zur Privilegierung führenden Feststellungen angeführt.

(2) Pro analoge Anwendung

Es bestehen berechtigte Zweifel, ob angesichts der gesellschaftlichen Veränderungen noch an der Ausklammerung der eheähnlichen Gemeinschaft aus dem Schutzbereich der § 67 Abs. 2 VVG, § 116 Abs. 6 SGB XII festgehalten werden kann⁸³.

Der BGH⁸⁴ hat in seiner sog. „Italienerentscheidung“ bereits vor Jahren hervorgehoben, dass der Begriff des „Familienangehörigen“ eben „nicht auf Eheleute, Verwandte oder Verschwägere im Rechtssinn beschränkt“ ist, sondern auch solche Personen umfasst, „die ohne eine familienrechtliche Verbindung, sei es aufgrund vertraglicher Vereinbarung oder auch rein tatsächlich, mit anderen in einer Weise zusammenleben, die einem Familienverband ähnlich ist und daher wegen der damit verbundenen wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit den Schutz des Privileges erfordern“. Diese Argumentation lässt sich angesichts der sozialen Veränderungen jedenfalls auf verfestigte nicht-eheliche Beziehungen problemlos übertragen.

BVerfG⁸⁵ und BGH⁸⁶ betonten unlängst (2004 bzw. 2006), dass die (nichteheliche) Partnerschaft mit gemeinsamen Kindern als „Familie“ verfassungsrechtlichen Schutz genieße. Verletzt jemand Partner und Kinder beim selben Unfall, ist nicht nachvollziehbar, warum der Regress hinsichtlich der Kinder gesperrt ist, nicht aber hinsichtlich des anderen Elternteiles.

82 BVerfG v. 9.11.2004 – 1 BvR 684/98 – NJW 2005, 1413.

83 Groß DAR 1999, 340, 344, hob bereits 1998 die zwischenzeitlichen gesellschaftlichen Veränderungen hervor, wobei er die Interessenlage von § 67 II VVG und § 116 VI SGB X zu Recht gleich bewertete.

84 BGH v. 15.1.1980 - VI ZR 181/78 - VersR 1980, 526; OLG Stuttgart v. 13.8.1992 - 11 U 36/92 - VersR 1993, 724 (BGH hat Revision nicht angenommen, Beschl. v. 9.3.1993 - VI ZR 225/92 -), auch gegenüber Sozialhilfeträger.

85 BVerfG v. 9.11.2004 – 1 BvR 684/98 – NJW 2005, 1413.

86 BGH v. 5.7.2006 – XII ZR 11/04 – NJW 2006, 2687.

Literatur

Es mehrten sich zu Recht die Stimmen⁸⁷, das Verwandtenprivileg auch auf die eheähnliche Gemeinschaft zu erstrecken.

Rechtsprechung

Etliche Gerichte⁸⁸ wenden zum Regress von Sachversicherern § 67 Abs. 2 VVG zugunsten von eheähnlichen Gemeinschaften an.

Das OLG Brandenburg⁸⁹ hat – auch unter Einbeziehung der Rechtsprechung und Interessenabwägung zu § 116 SGB X – beim Regress des Kaskoversicherers der langjährigen Lebenspartnerin den Schutz nach § 67 Abs. 2 VVG zugebilligt. Bei der konkreten Situation (fast 20 Jahre häusliche Gemeinschaft, 16jährige gemeinsame Tochter) sei die Vorschrift analog auch auf die nichteheliche Gemeinschaft anzuwenden.

Vergleichbare Rechtsgebiete

Auch in anderen Bereichen des Zivil- und Zivilprozessrechts⁹⁰ ist eine rechtliche Gleichbehandlung der nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft anzutreffen:

– Im *Arzthaftungsrecht* gilt die Sicherungsaufklärung nicht nur für den Ehepartner, sondern ebenfalls für den ständigen Lebensgefährten des Patienten⁹¹.

87 Boudon in „Handbuch Versicherungsrecht“ (2. Aufl. 2003), § 2 Rn 159; Jahnke „Versicherungsrecht – Die nichteheliche Gemeinschaft im Schadenfall“ MDR 2005, 668; Pröls-Pröls/Martin „Versicherungsvertragsgesetz“ (27. Aufl. 2004), § 67 Rn. 37; Röthel NZV 2001, 331 (II.3.b).

88 OLG Brandenburg v. 6.3.2002 - 14 U 104/01 – VersR 2002, 839; OLG Hamm v. 8.3.1996 - 20 U 3/96 - VersR 1997, 567 (Partner einer nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft kann Mitversicherer nach Nr. 2 II AHB sein mit der Konsequenz, dass ein Regress des Versicherers aus gemäß § 67 I VVG übergegangenem oder abgetretenem Recht nicht in Betracht kommt); LG Saarbrücken v. 19.9.1994 - 6 O 60/94 - VersR 1995, 158; LG Potsdam v. 11.6.1996 - 10 O 586/95 - VersR 1997, 93 (Regress eines Kaskoversicherers), das Berufungsurteil des OLG Brandenburg v. 28.1.1997 - 2 U 94/96 - lässt ausdrücklich die Frage, ob die nicht-eheliche Gemeinschaft den Schutz des § 67 II VVG genießt, offen und weist die Berufung des Klägers zurück, weil der Vorwurf grob fahrlässigen Verhaltens nicht bewiesen war; AG München v. 19.5.1981 – 27 C 22/81 – VersR 1982, 335.

89 OLG Brandenburg v. 6.3.2002 - 14 U 104/01 – VersR 2002, 839.

90 OLG Köln v. 8.6.201 - 13 W 26/01 - VersR 2001, 1536 (Ersatzzustellung eines Versäumnisurteils an die in der Wohnung des Beklagten angetroffene Lebensgefährtin ist wirksam).

91 BGH v. 14.6.2005 – VI ZR 179/04 – VersR 2005, 1238, v. 14.11.2006 – VI ZR 48/06 – (Vorinstanz OLG Karlsruhe v. 1.2.2006 – 13 U 134/04 – VersR 2006, 936. Schutzbereich bei Arztfehler – ungewollte Schwangerschaft und daran anschließendem Unterhaltsanspruch – erstreckt sich auch auf den Partner einer ungefestigten Partnerschaft – konkret 1/2-jährige Beziehung).

- Im *Familienrecht* (und insofern folgend im Opferentschädigungsrecht⁹²) entwickelt sich mittlerweile eine Annäherung, wenn minderjährige Kinder zu erziehen sind⁹³.
- Im *Bürgerschaftsrecht* hat sich der BGH⁹⁴ für eine Gleichbehandlung von Ehegatten und eheähnlichen Gemeinschaften entschieden.
- Im *Mietrecht*⁹⁵ (siehe §§ 553, 563 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 2 BGB) werden nicht-eheliche Gemeinschaften in die Nähe der ehelichen Partnerschaft gerückt oder unterschiedslos behandelt.

Regierungsentwurf zum VVG (VVG-RE)

Das Bundeskabinett stellt in dem am 11.10.2006 beschlossenen Entwurf des VVG-Reformgesetzes (Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Versicherungsvertragsrechts) in § 86 Abs. 3 VVG-RE (der § 67 Abs. 2 VVG fortführt) nur noch auf im Unfallzeitpunkt haushaltsangehörige Personen (nicht: Familienangehörige) ab, da die „Beschränkung des Regressausschlusses auf Familienangehörige in häuslicher Gemeinschaft allerdings nicht mehr den heutigen gesellschaftlichen Verhältnissen entspricht“. In der neuen Vorschrift geht es, wie bisher in § 67 VVG um den Übergang von Ersatzansprüchen auf den Versicherer. Der vorgesehene § 86 Abs. 3 VVG-RE lautet:

„Richtet sich der Ersatzanspruch des Versicherungsnehmers gegen eine Person, mit der er bei Eintritt des Schadens in häuslicher Gemeinschaft lebt, kann der Übergang nach Absatz 1 nicht geltend gemacht werden, es sei denn, diese Person hat den Schaden vorwiegend verursacht.“

In der amtlichen Begründung zu § 86 Abs. 3 VVG-RE⁹⁶ heißt es:

„Die Vorschrift stimmt sachlich im Wesentlichen mit dem bisherigen § 67 Abs. 2 VVG überein. Allerdings wird anstelle des Ausschlusses des Anspruchsüberganges ein Regressausschluss eingeführt;

92 BVerfG v. 9.11.2004 – 1 BvR 684/98 – NJW 2005, 1413.

93 BGH v. 5.7.2006 – XII ZR 11/04 – NJW 2006, 2687 (Die grundsätzliche Befristung des Unterhaltsanspruchs der nicht-ehelichen Mutter wegen Pflege und Erziehung eines nicht-ehelich geborenen Kindes [§ 1615 I II BGB] auf die Dauer von 3 Jahren ab Geburt des Kindes bewirkt keine verfassungswidrige Schlechterstellung des nichtehelich geborenen Kindes. Ob es insbesondere unter Berücksichtigung der Belange des Kindes grob unbillig ist, einen Unterhaltsanspruch nach Ablauf von 3 Jahren zu versagen, ist in verfassungskonformer Auslegung unter Berücksichtigung kindbezogener wie elternbezogener Gründe zu entscheiden.).

94 BGH v. 27.1.2000 – IX ZR 198/98 – NJW 2000, 1182, v. 23.1.1997 – IX ZR 55/96 – NJW 1997, 1005, v. 5.1.1995 – IX ZR 85/94 – BGHZ 128, 230.

95 BGH v. 5.11.2003 – VIII ZR 371/02 – BGHZ 157, 1, v. 13.3.1993 – VIII ARZ 6/92 – BGHZ 121, 116.

96 Regierungsentwurf, S. 205 f.

der Versicherungsnehmer verliert zwar den Ersatzanspruch gegen den Schädiger, wenn er die Versicherungsleistung in Anspruch nimmt, der Versicherer kann aber den übergegangenenen Anspruch nicht gegen den Schädiger geltend machen. Die Beschränkung des Regressausschlusses auf Familienangehörige in häuslicher Gemeinschaft entspricht allerdings nicht mehr den heutigen gesellschaftlichen Verhältnissen. Die für die Sonderregelung maßgeblichen Gesichtspunkte gelten für alle Personen, die in einer häuslichen Gemeinschaft miteinander leben. Um einen Missbrauch zu verhindern, wird in Abs. 3 darauf abgestellt, dass die häusliche Gemeinschaft zum Zeitpunkt des schadensverursachenden Ereignisses bereits bestand.“

Eine Änderung des inhaltlich der Vorgängervorschrift (§ 67 VVG) gleichstehenden § 116 Abs. 6 SGB X ist in dieses Gesetzgebungsverfahren nicht aufgenommen. Die zugrunde liegende Änderung der soziologischen Verhältnisse zwingt aber nicht zu einer Sonderbehandlung der nicht privatrechtlich bestimmten Versicherungszweige: Für den schädigenden Partner kann es keinen Unterschied machen, ob nach einem Unfall die private Pflegeversicherung oder die gesetzliche Pflegeversicherung Kostenträger ist.

Bislang werden § 116 SGB X und § 67 VVG inhaltlich identisch verstanden; Literatur und Rechtsprechung können wechselseitig verwandt werden. Die zeitlich ältere Vorschrift des § 67 VVG bildete vollinhaltlich die Vorlage für die Schaffung von § 116 VI SGB X⁹⁷, die Neuregelung der VVG-Reform muss sich daher auch in § 116 SGB X wiederfinden.

bc) Tatsächliche Feststellungen

Entscheidend war für den BGH in seiner eine Gleichbehandlung ablehnenden Entscheidung vom 1.12.1987⁹⁸ letztlich der Umstand, „dass die Ausdehnung des § 116 VI SGB X auf die eheähnliche Lebensgemeinschaft in der praktischen Rechtsanwendung zu Unsicherheiten führen würde, die wegen des nicht nur in der Privatversicherung, sondern auch in der Sozialversicherung besonderen Bedürfnisses nach Berechenbarkeit und leicht feststellbaren typisierenden und pauschalierenden Tatbeständen hier nicht hinnehmbar erscheinen“.

97 BT-Drucks 9/95, S. 28 (Die Vorschrift basiert auf der zu § 1542 RVO ergangenen Rechtsprechung, die § 67 II VVG analog anwandte, z.B. BGH v. 15.1.1980 - VI ZR 270/78 - VersR 1980, 644).

98 BGH v. 1.12.1987 - VI ZR 50/87 - BGHZ 102, 257.

Dieses Argument hat heute kein Gewicht mehr:

- Die Lebensgemeinschaft mit Kindern ist nach jüngerer Rechtsprechung von BGH und BVerfG eine „Familie“.
- Bereits das neue Namensrecht bereitet Schwierigkeiten für die familiäre Zuordnung, die Feststellung der erforderlichen häuslichen Gemeinschaft beseitigt es aber.
- Das Privileg setzt zwingend den Bestand einer häuslichen Gemeinschaft im Unfallzeitpunkt voraus. Häusliche Gemeinschaft besteht, wenn die betreffenden Angehörigen bei dem Versicherten wohnen bzw. umgekehrt, also in die Haushaltsgemeinschaft nicht nur vorübergehend eingegliedert sind⁹⁹.
- Die Feststellung der „häuslichen Gemeinschaft“ dürfte in der Praxis weder bei der Ehe noch bei der Partnerschaft größere Schwierigkeiten bereiten. Gerade diese Tatbestandsvoraussetzung führt dazu, den von den Gegnern einer entsprechenden Anwendung angeführten Zweifelsfragen zu begegnen.
- Im Opferentschädigungsrecht sieht das BVerfG¹⁰⁰ eine nicht-gerechtfertigte Benachteiligung der nicht-ehelichen Partnerschaft mit gemeinsamen Kindern. Feststellungsprobleme ergeben sich hier praktisch nicht.

Die Einbeziehung des Versorgungsschadens eines nicht-ehelichen Partners bereitet im Fall der Tötung erhebliche Schwierigkeiten gerade auch im tatsächlichen Bereich, da hier bei der Prognose für die *hypothetische künftige Entwicklung* vor allem wegen der fehlenden rechtlichen Bindung – anders als bei der Ehe und den Kosten und Problemen ihrer Scheidung – kein adäquates Hindernis für eine schnelle und komplikationsfreiere Auflösung der Gemeinschaft gegeben ist. Für die Feststellung einer der familiären Bindung gleichgestellten Beziehung kommt es demgegenüber beim Verwandtenprivileg eben nicht auf die künftige Entwicklung an, sondern regelmäßig auf die tatsächliche Ausgestaltung der Beziehung *im Unfallzeitpunkt* (geprägt vor allem durch die Voraussetzung einer bestehenden häuslichen Gemeinschaft). Das Argument fehlender Typisierung zieht wegen der bekannten und nicht zu prognostizierenden Tatsachen also nicht; dieselben Probleme hat man mit Ehegatten, die ihren Namen beibehalten haben.

99 BGH v. 12.11.1985 - VI ZR 223/84 - VersR 1986, 333, v. 29.1.1985 - VI ZR 88/83 - VersR 1985, 471, v. 15.1.1980 - VI ZR 181/78 - VersR 1980, 526, v. 15.1.1980 - VI ZR 270/78 - VersR 1980, 644; OLG Hamm v. 9.10.1991 - 20 U 88/91 - r+s 1992, 118.

100 BVerfG v. 9.11.2004 - 1 BvR 684/98 - NJW 2005, 1413.

bd) Vergleich zum Sozialhilferecht

Die sozialrechtliche Gleichstellung von Ehe und nicht-ehelicher Gemeinschaft gilt nicht dem Schutz der nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft, sondern dient der Vermeidung einer Schlechterstellung („Bestrafung“) von Ehegatten (Schutz der Ehe) durch Anrechnung der Einkommen im Bereich der Sozialhilfe, Grundsicherung, Arbeitslosenhilfe und Arbeitslosengeld II (siehe § 122 BSHG, § 137 Abs. 2 AFG a.F., § 194 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 SGB III a.F., § 9 Abs. 2 und 5 SGB II, §§ 20, 36 SGB XII, § 18 Nr. 4 WohngeldG, § 22b FRG).

Die Schwierigkeit, das Bestehen einer eheähnlichen Gemeinschaft festzustellen, ist im Sozialhilferecht nicht überbewertet und als unüberwindlich empfunden worden¹⁰¹. Kriterien wurden im SGB II (§ 7 Abs. 3 Nr. 3 lit. c), Abs. 3a SGB II, Rechtsänderung zum 1.8.2006¹⁰²) sogar fixiert: Nach § 7 Abs. 3a SGB II wird ein wechselseitiger Wille, Verantwortung füreinander zu tragen und füreinander einzustehen, vermutet, wenn Partner länger als ein¹⁰³ Jahr zusammenleben, mit einem gemeinsamen Kind zusammenleben, Kinder oder Angehörige im Haushalt versorgen oder befugt sind, über Einkommen oder Vermögen des anderen zu verfügen.

be) Kriterien

Als Kriterien für eine schützenswerte „verfestigte Gemeinschaft“ bieten sich u.a. an:

- gemeinsame Kinder / Adoption des Partnerkindes,
- gemeinsames Wohneigentum (Wohnung, Haus),
- gemeinsamer Mietvertrag,
- gemeinsam finanziertes Wohnobjekt,
- Wohnungswechsel (Zusammenzug), Umbau von Wohnraum mit Blick auf Partnerschaft,
- wechselseitiges Vermögensverfügungsbefugnis, gemeinsames Konto,
- langjährige Bindung (anders als im SGB II: mehr als 3 Jahre).

101 Groß, DAR 1999, 340, weist auf Kriterien hin, die sich in der Rechtsprechung des BVerfG (BVerfG v. 17.11.1992 – 1 BvL 8/87 - BVerfGE 87, 234) sowie des VIII. Zivilsenates des BGH (BGH v. 13.3.1993 - VIII ARZ 6/92 – BGHZ 121, 116) finden, um nicht-eheliche Gemeinschaften zu typisieren.

102 Art. 1 Nr. 7 i.V.m. Art. 16 des Gesetzes zur Fortentwicklung der Grundsicherung für Arbeitssuchende v. 20.7.2006 BGBl. I 2006, S. 1706. Zur Gesetzesbegründung siehe BT-Drucks 16/1410, S. 19 f.

103 Es gab bereits zuvor eine gängige Praxis der Arbeitsverwaltung, bei Zusammenleben von mehr als 3 Jahren eine eheähnliche Lebensgemeinschaft anzunehmen: LSG Nordrhein-Westfalen v. 17.2.2006 - L 19 B 85/05 AS ER - (Vorinstanz SG Düsseldorf - 35 AS 146/05 -).

2) Kaskoversicherung

Die Regressbeschränkung auf vorsätzliche und grobfahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles in § 15 Abs. 2 AKB für nach § 67 VVG übergehende Ersatzforderungen des Versicherungsnehmers gilt unabhängig von der familienrechtlichen Beziehung; letzterer wird bereits durch den Ausschluss (und nicht nur die Beschränkung im Verschuldensgrad) aufgrund § 67 Abs. 2 VVG (Verwandtenprivileg) Rechnung getragen.

Für Ehegatten und eingetragene Lebenspartner gilt das Verwandtenprivileg des § 67 Abs. 2 VVG unmittelbar. Auf verfestigte nicht-eheliche Partnerschaften ist – wie zuvor erörtert¹⁰⁴ – das Verwandtenprivileg analog anzuwenden.

104 S. oben S. 73 ff.

Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht

– Der Hausarbeitsschaden –

Frank Pardey, Vorsitzender Richter am Landgericht, Braunschweig

1. Einführung

Art. 2 GG schützt die nichteheliche Lebensgemeinschaft als sozial anerkannte Institution. Der uneingeschränkten Gleichstellung einer solchen Gemeinschaft mit der Ehe steht Art. 6 GG entgegen. Denn nur die Ehe ist als besondere Form der Lebensgemeinschaft von Frau und Mann gewährleistet, und zwar als Freiheitsrecht zur persönlichen Entfaltung und als Institutsgarantie mit einem Förderungs- und Benachteiligungsverbot¹. Die Unterschiede zwischen der staatlich beurkundeten Ehe und der formlosen nichtehelichen Gemeinschaft verwehren es aber nicht, im einfachrechtlichen Kontext danach zu fragen, ob und inwieweit Lebenspartner wie Ehepartner berechtigt oder verpflichtet sind.

Maßgebend sind stets Wortlaut, Sinn, Zweck und Wirkungsweise der einschlägigen Norm². So schützt z.B. seit 2001 § 563 Abs. 2 Satz 4 BGB³ den räumlichen Mittelpunkt⁴ bei der gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsführung von Lebenspartnern. Zu Unfällen im Verkehr stellt sich nicht die Frage, ob haftungsmildernd auf nichteheliche Lebenspartner § 1359 BGB anzuwenden⁵ ist. Denn schon für Ehepartner erfasst diese Norm nicht die im Straßenverkehr zu beachtenden Pflichten. Dass bei der Frage nach einem (stillschweigenden) Haftungsverzicht⁶ und ggf. zur Be-

1 Beachte z.B. § 20 Satz 1 SGB XII: Personen, die in eheähnlicher oder lebenspartner-schaftsähnlicher Gemeinschaft leben, dürfen hinsichtlich der Voraussetzungen sowie des Umfangs der Sozialhilfe nicht besser gestellt werden als Ehegatten.

2 Z.B. ist die Eigentumsvermutung des § 1362 BGB nicht auf zusammen lebende Lebens-partner zu erstrecken, weil es – nachdem der Gesetzgeber 1997 bei umfangreicher Ände-rung des Zwangsvollstreckungsrechts die Regelung nicht angepasst hat – an einer plan-widrigen Gesetzeslücke fehlt, BGH Urt. v. 14.12.2006, IX ZR 92/05.

3 Danach ist (i.d.F. des Mietrechtsreformgesetzes vom 19.6.2001, in Kraft seit 1.9.2001) der-jenige, der mit dem verstorbenen Mieter einen auf Dauer angelegten gemeinsamen Haus-halt geführt hat, berechtigt, in den Mietvertrag einzutreten. Für dieses Eintrittsrecht gelten strenge Voraussetzungen, um einen Rechtsmissbrauch auszuschließen, s. z.B. LG Mün-chen I NZM 2005, 336.

4 Zur Aufnahme eines Lebensgefährten in die gemietete Wohnung BGH NJW 2004, 56 = NZM 2004, 22.

5 Vgl. Grziwotz, Nichteheliche Lebensgemeinschaft, 4. Aufl., 5. Teil, Rn. 44, S. 78.

6 Umgekehrt zu Garantienpflichten: Grziwotz, a.a.O., 5. Teil, Rn. 67 ff., S. 87 f.

messung des Schmerzensgeldes⁷ für Lebenspartner untereinander ähnliche Argumente wie bei Ehepartnern Einfluss nehmen, sei angedeutet⁸. Dies kann z.B. für die Schadensregulierung wegen einer Kollision während einer Radwanderfahrt relevant werden. Zur Beurteilung von Besuchskosten im Rahmen eines Gesundheitsschadens sollte zwischen Ehe- und Lebenspartnern nicht unterschieden werden, weil es immer um die Befindlichkeit der verletzten Person geht. Im Versicherungsrecht⁹ wird die Anwendung des Familien-, Angehörigen-bzw. Verwandtenprivilegs auf den Partner der nicht eingetragenen, nichtehelichen Lebensgemeinschaft diskutiert. Da das Regressprivileg wirtschaftlich auf die finanziell verbundene Gemeinschaft ausgerichtet ist, sollte es auch auf Partner der zur Zeit des Unfalls begründeten nichtehelichen Lebensgemeinschaft angewendet werden. Behandelt das Gesetz – wie von der Bundesregierung vorgeschlagen – Ehe und nichteheliche Lebensgemeinschaft bei der Rückgriffsschranke gleich (§ 86 VVG-E statt bisher § 67 VVG), ist dringend zu empfehlen, Privat- und Sozialversicherungsrecht (§ 116 SGB X) aufeinander abzustimmen.

2. Hausarbeitsschaden in der nichtehelichen Lebensgemeinschaft

Allgemein übliche bzw. notwendige Tätigkeiten erstrecken sich auf die Organisation, auf das Einkaufen, die Ernährung, das Spülen bzw. die Geschirreinigung, die Raumreinigung bzw. das Putzen, Aufräumen und die Reinigung von Wäsche und Bekleidung, ggf. auch auf die Betreuung bzw. Pflege anderer Personen im selben Haushalt (Hausarbeit i.e.S.). Der Aspekt der Organisation der Arbeit, zu dem auch Momente der Planung und Kontrolle erwähnt werden, beherrscht die Diskussion als Führungs-, Leitungsaufgabe im Haushalt. Statistisch gesehen stehen insofern im 1-PH aber bloß 7 %¹⁰ bzw. 9 %¹¹ und in Lebens-, Familiengemeinschaften um 3 % und 7 %¹² der gesamten Hausarbeitszeit einer Frau in Frage. Dies weist die relativ geringe Bedeutung dieses Aspekts neben den ausführenden Elementen aus.

7 Entscheidend ist die Nähebeziehung der Menschen, nicht das formelle Band der Ehe oder die lose Verbindung in nichtehelicher Lebensgemeinschaft; zum Schockschaden bei Verletzung des Partners: Grziwotz, a.a.O., 7. Teil Rn. 28 f., S. 175.

8 Zur Anwendbarkeit von Normen des Deliktsrechts, Verfahrens- und Prozessrechts auf nichteheliche Lebensgemeinschaften: Burhoff in FPR 2001, 18 ff.

9 Eingehend Grziwotz, Nichteheliche Lebensgemeinschaft, 4. Aufl., 7. Teil, Rn. 96 ff., S. 208ff.; zu sozialversicherungsrechtlichen und versicherungsvertraglichen Problemen s. auch Hohnerlein in FPR 2001, 49 ff.

10 2,5 Std./Wo, ohne Erwerbstätigkeit.

11 2 Std./Wo bei zusätzlicher Erwerbstätigkeit.

12 Schulz-Borck/Hofmann, Schadenersatz bei Ausfall von Hausfrauen und Müttern im Haushalt, 6. Aufl., Tabelle 9 auf der Basis der Zeitbudgeterhebung 1991/1992.

Es geht also im Kern um die tatsächliche körperliche Tätigkeit im Haushalt und damit rechtlich um die Bewältigung des schadensrechtlichen Problems, inwiefern es bei Beeinträchtigung der Arbeitskraft zum Geldausgleich kommen darf und kann, wenn das äußere wirtschaftliche Ergebnis objektiv unverändert bleibt. Dabei sind die Meinungsunterschiede zum Wesen und Inhalt dessen, was als Vermögensschaden aufzufassen ist, fast unüberbrückbar. Eine Rechtsregel, Schäden im Zweifel als Vermögens(folge)schäden zu berechnen, enthält das Schadensrecht für Rechtsgutverletzungen nicht¹³.

2.1 Kein abstrakter Ausgleich

Das deutsche Schadensrecht kennt keinen abstrakten Ersatzanspruch wegen Minderung oder Aufhebung der Fähigkeit zur Arbeit und keine Hausfrauen- oder Hausmannsentschädigung nach Tabelle. Soll Geldersatz i.S.d. §§ 249 Abs. 2, 251, 252 BGB bzw. der §§ 842, 843 BGB geleistet werden, bedarf es der Feststellung eines konkreten, objektiv messbaren Werts des als Folge der Rechtsgutverletzung zum Ausgleich gestellten Nachteils. Dieser Nachteil wird bei Ehepartnern über einen bestimmten Geldwert für eine bestimmte Zeit berechnet und als Vermögensschaden verstanden, der objektiv einsichtige, intersubjektiv nachvollziehbare Kriterien benötigt.

2.2 Arbeitskraft

Für denjenigen, der der im Haushalt genutzten Arbeitskraft einen relevanten Marktwert zumisst, wenn sie im Interesse anderer eingesetzt wird, kommt es nicht darauf an, ob die vereitelte fremdbezogene Hausarbeit eine eheliche oder eine nichteheliche Lebensgemeinschaft betrifft¹⁴. Die Arbeitskraft ist aber kein Vermögensgut. Die Möglichkeit zur Nutzung dieser Kraft hat nach herrschender Ansicht keinen Vermögenswert und bedeutet für sich gesehen keine vermögenswerte Chance. Die Minderung der Arbeitsfähigkeit führt daher aus sich heraus nicht zu einem Vermögensschaden¹⁵. Stattdessen kommt es auf die wirtschaftlich sinnvolle

13 Insofern ist der Beschluss III. 2. des 66. DJT 2006 (angenommen 66:13:9) zumindest missverständlich, in dem es heißt: Schäden im Grenzbereich von Vermögens- und Nichtvermögensschäden sollen im Zweifel wie bisher als Vermögensschäden berechnet und kompensiert werden.

14 Münch/Komm-Wagner, BGB, 4. Aufl., §§ 842, 843, Rn. 53, sieht den Vermögenswert bei allen Arbeitsleistungen, die nicht lediglich eigene Angelegenheiten und deshalb den Mehrbedarf betreffen.

15 BGH (IX. Zivilsenat) NJW 2002, 292 = DAR 2002, 63 = VersR 2002, 188.

Verwertung der Arbeitskraft an.

Im hier diskutierten Kontext wird die räumliche Nähe der Partner mit dem Zusammenleben in häuslicher Gemeinschaft vorausgesetzt¹⁶. Ohne eine solche häusliche Gemeinschaft¹⁷ stellt sich die theoretisch grundsätzliche Frage nach Vermögenslasten angesichts einer vereitelten unentgeltlichen Arbeit schlechthin. Diese Frage geht über die Frage nach der Gleichstellung der Lebensformen Ehe und nichteheliche Lebensgemeinschaft weit hinaus. Insofern verneint die vorherrschende Ansicht z.B. bei unfallbedingt spürbar erschwerten Versorgungs- und Pflegeleistungen zugunsten eines Mitbewohners in einem Mehrgenerationenhaus und allgemeiner noch bei jeder verhinderten häuslichen Pflege die materielle Ausgleichspflicht des deliktischen Schädigers¹⁸. Denn die pflegebedürftige Person hat dann zwar einen erhöhten Lebensbedarf und vermögenswerte Ausfälle. Sie ist aber nicht im Rechtsgut beeinträchtigt. Dagegen kann die beim Unfall verletzte Person die Rechtsgutverletzung nachweisen, hat aber keinen eigenen Vermögensnachteil.

Auch im Fall der häuslichen Gemeinschaft der Lebenspartner gibt es aber noch spezifische Aspekte des Einsatzes der Arbeitskraft, die den Charakter der Erwerbsarbeit vom Charakter der Hausarbeit trennt: Beim Arbeitnehmer ist der relevante (eigen-)wirtschaftliche Faktor das mit dem Einsatz der (unbeeinträchtigten) Arbeitskraft (eigennützig) erzielbare Entgelt. Beim Selbstständigen ist der Erwerbsschaden am unfallbedingt veränderten betriebswirtschaftlichen Erfolg zu messen. Für den Einsatz im Haushalt gibt es ökonomisch jedoch kein Pendant. Leistungs- oder erfolgsbezogen ist ein Nutzen der Hausarbeit nicht zu ermitteln. Der mit der Entscheidung für die Hausarbeit verbundene Verzicht auf eigene Erwerbseinkünfte weist nichts aus¹⁹. So wird umgekehrt die Einschränkung, den eigenen Haushalt nicht ohne fremde Hilfe bewältigen zu können, auch nicht dadurch kompensiert, dass die verletzte Person nicht

16 Bei getrennt lebenden Ehepartnern ist der Ehepartner, der unfallbedingt Hausarbeiten mit Nutzen für den anderen Partner nicht mehr – wie vielleicht geplant – verrichten kann, nicht unter dem Aspekt des Hausarbeitsschadens ersatzberechtigt.

17 OLG Köln NJW-RR 1994, 350 hat einen Hausarbeitsschaden der verletzten Tochter verneint, weil die begünstigte Mutter nicht im selben Haushalt gelebt hat, wie die von ihr unentgeltlich versorgte Person.

18 Wagner, a.a.O., tritt mit gutem Grund für einen Ersatz auch dann ein, wenn der Pflegedienst weder vertraglich noch angesichts eines familienrechtlichen Rechtsgrunds geschuldet wird.

19 OLG Düsseldorf NJW-RR 2006, 1535= r+s 2006, 436. -S. aber auch MünchKomm-Oetker, BGB 4. Aufl., § 249, Rn 86: Wenn die Ehefrau von dem Recht, berufstätig zu sein, keinen Gebrauch macht, kann das nicht den Schädiger entlasten. Diese Sicht muss konsequenterweise den Lebenspartner ersatzlos lassen, weil er kein „familieninternes Recht“ hat.

mehr berufstätig ist und ihre verbliebene Kraft voll im Haushalt einsetzen kann²⁰. Selbst unterhaltsrechtlich setzt der BGH²¹ den Wert der Versorgungsleistung für einen Lebenspartner nicht mit einem Einkommen der leistenden Person (aus Erwerbstätigkeit) gleich. Der ohne die unentgeltliche Hausarbeit für gewerbliche Fremdleistungen nötige Baraufwand²² ist kein Nutzungsergebnis der Arbeitskraft. Die Hausarbeit i.e.S. schafft keinen bleibenden Vermögenswert. Die Erziehungsleistung ist in Geld nicht bewertbar. Wohlgefühl und Lebensgenuss sind objektiv nicht messbar. Die Qualität der Hausarbeit²³ drückt sich nicht in Geld aus.

2.3 Selbstverwirklichung

Die mit der Beeinträchtigung des Körpers oder der Gesundheit verbundene Rechtsgutsverletzung ist als realer, unmittelbarer Schaden immateriell. Angesichts des Umstands, Hausarbeit nicht so wie ohne den Unfall verrichten und das Leben nicht nach eigenen Vorstellungen gestalten zu können, hat der Schädiger der verletzten Person das so genannte Schmerzensgeld zu zahlen. Neben anderen Faktoren, die die Höhe eines Schmerzensgeldes bestimmen, wirkt sich die Beeinträchtigung der auf die Hausarbeit bezogenen Leistungsfähigkeit real allerdings kaum aus²⁴.

Einige Fachautoren treten für ein weitgehendes Anspruchsrecht des Verletzten ein²⁵. Diese Ansicht stellt letztlich auf den Ausfall unentgeltlicher Leistung zu Gunsten jeder Art von Gemeinschaft oder Verein, auch beim Ehrenamt ab. Indessen bedarf es wegen der Funktion des § 253

20 BGH NJW-RR 1992, 792 = VersR 1992, 618 = DAR 1992, 262. - Die in Folge einer frei gewordenen Arbeitskraft mögliche Haushaltstätigkeit des Verletzten reduziert mit einem korrespondierenden Wert aber den Anspruch wegen Verdienstaustauschs, wenn diese Haushaltstätigkeit den bisher nicht berufstätigen Partner in die Lage versetzt, einer entgeltlichen Beschäftigung nachzugehen, oder wenn andere vermögenswerte Vorteile zu verzeichnen sind. Dann ist auf den Geldwert der Arbeit im Haushalt, nicht auf die Erwerbseinkünfte des mittelbar betroffenen Partners abzustellen; OLG Saarbrücken 2006, 186.

21 U.U. sogar ohne gemeinsamen Haushalt, BGHZ 150, 209 = NJW 2002, 1947; BGHZ 157, 395 = NJW 2004, 1326.

22 BeckOK-Spindler, BGB. § 843 Rn. 15 betont, der Umstand, dass eine Arbeit unentgeltlich (auch aus karitativen oder sozialen Zwecken) erbracht werde, könne nicht dem Schädiger zugute kommen, wenn die Arbeit sonst nur gegen Entgelt erhältlich ist.

23 Einen Zuschlag wegen minderer Qualität der Arbeit der Ersatzkraft gibt es nicht, Hofmann in NZV 1990, 8.

24 S. z.B. LG Kassel SP 2005, 410: Schmerzensgeld von 7.000 bei Prellungen im Bereich des linken Oberschenkels und des rechten Kniegelenks sowie Schädelprellung mit Kopfschwartenhämatom und Hautabschürfungen, stationärem Krankenhausaufenthalt, zwei Rehabilitierungsmaßnahmen, posttraumatischer Belastungsstörung verbunden mit Depressionen und einer generalisierten Angststörung, Arbeitsunfähigkeit, Minderung der Hausarbeitsfähigkeit zu 50%.

25 Näher Huber in Festschrift für Steffen, S. 193 ff., 202, 203 und in Dauner-Lieb/Heidel/Ring, AnwK-BGB, §§ 842, 843, Rn. 169 m.Nachw.

BGB und zur verlässlichen Beurteilung betroffener Tätigkeiten gewisser Grenzen gegenüber den Arbeiten, die aus persönlicher Verbundenheit und bei uneigennütziger Hilfe geleistet werden, theoretisch gegen Entgelt ausgeführt werden könnten, aber in subjektiven Vorstellungen wurzeln und aus innerer Solidarität in einem intersubjektiv nicht überprüfbaren Umfang erbracht werden.

Die Hausarbeit unterliegt im besonderen Maß subjektiver Einschätzung und bestimmt von daher den Umfang der Arbeitszeit. Soweit mit der Erledigung der Hausarbeit für andere Personen persönliche Zuwendungen oder reine Annehmlichkeiten verbunden sind, geht es um Elemente der immateriellen Folgelast. Der Einzelfall ist insofern nur sehr schwer angemessen einzuschätzen, weil der Umfang der Arbeit im Individualhaushalt nicht nach dem Maß eines durchschnittlichen Standards beurteilt werden darf. Zudem füllen einzelne Aktivitäten im Haushalt das Leben ähnlich aus wie ein Hobby oder eine Freizeitbeschäftigung anderer Art oder künstlerische oder sportliche Ambitionen. Die Beeinträchtigung solcher Fähigkeiten ist ausschließlich beim Schmerzensgeld zu berücksichtigen. Einen Vermögensschaden gibt es insofern nicht. Das ist in der Ehegemeinschaft nicht anders als in eheähnlichen oder lebenspartnerschaftsähnlichen Gemeinschaften. Insofern versäumt es die Praxis bisher, Einsatzmöglichkeiten im Haushalt auf den Charakter als Freizeitaktivität zu untersuchen. Z.B. wird vom Hobbygärtner gesprochen, die Gartenarbeit aber als Hausarbeit i.e.S. angesehen. Ob die Haltung eines Haustiers Hobby und deshalb nicht als Hausarbeit einzuordnen ist, ist fraglich. Viel spricht dafür, den Ersatz zur vermögenswerten unentgeltlichen Hausarbeit auf Tätigkeiten in Wohnräumen zu begrenzen. Die Arbeit in und für Räume, die beruflich oder gewerblich genutzt werden, gehört dazu freilich nicht. Im Übrigen sind Tätigkeiten, die den Lebensbedarf abdecken, der üblicherweise über Barmittel gedeckt wird (z.B. Herstellung von Kleidungsstücken oder auch von Nahrungsmitteln statt Kauf), schadensrechtlich eigenständig zu erfassen. Stets gilt es außerdem, bezogen auf ein- und dasselbe Interesse, eine Doppelentschädigung über den immateriellen Ausgleich und einen materiellen Ausgleich zu vermeiden.

2.4 Beeinträchtigung der hauswirtschaftlichen Versorgung

Der Anspruch wegen vereitelte Hausarbeit setzt voraus, dass die Arbeit unverletzt (hypothetisch betrachtet) ausgeführt werden könnte. Wer ohnehin nicht im Haushalt arbeiten kann oder will bzw. wollte, hat gar keinen Vermögensschaden.

Stets ist auch nur der nachhaltige, ernsthafte, mehr als geringfügige

Arbeitsbeitrag angesprochen, der erbracht werden muss, um die Gemeinschaft so führen zu können, wie von den Partnern unabhängig von dem Schadensfall gewünscht und ggf. stillschweigend geplant.

Zugleich muss die gesundheitliche Beeinträchtigung spürbar eine konkrete Minderung der Hausarbeitsfähigkeit (MdH) bedingen²⁶, darf also nicht nur so gering sein, dass die Erledigung der Arbeit den Lebenszuschnitt kaum beeinträchtigt und mit zuzumutenden Dispositionen unschwer aufgefangen werden kann²⁷. Ist die Verschiebung der betroffenen Arbeit in der Person des Leistenden ohne zusätzlichen Zeitaufwand unschwer möglich – kann z.B. der Mann die betroffenen Arbeiten übernehmen, während die verletzte Frau andere Arbeit leistet –, schränkt die Obliegenheit zur Schadensminderung den Ersatz ein.

2.4.1 Eigenversorgung im Haushalt

Unabhängig vom Familienstand hat die verletzte Person einen Ausgleichsanspruch zur eigenen Versorgung im Haushalt²⁸. Diese hauswirtschaftliche Versorgung ist u.U. unselbstständiger Bestandteil eines Pflegebedarfs. Sie bezieht sich auf das Einkaufen, die Zubereitung der Nahrung, das Spülen, auf das Reinigen der Wohnräume, das Wechseln und Waschen von Wäsche und Kleidung, auf die Beschaffung und Entsorgung von Heizmaterial, das Beheizen. Schadensrechtlich geht es um die konkrete Verminderung der Leistungsfähigkeit und zwar orientiert an der Lebensqualität im Einzelfall. Der wirtschaftliche Ertrag betroffener Fähigkeiten ist irrelevant.

Der pflegerische Mehrbedarfsschaden des Verletzten wird im Fall des Einsatzes von Dritten, insbesondere von Angehörigen, die die unfallbedingt zusätzliche Arbeit unentgeltlich erledigen, je nach dem zeitlichen und sachlichen Bedarf grundsätzlich²⁹ über ein Tarifentgelt für eine Hilfs-

26 OLG Hamm SP 2001, 376: Zeigt sich eine Einschränkung als tägliche Arbeitszeit von 1/2 Stunde, gibt es keine konkret fühlbare Einschränkung, weil die Arbeit, die man sich regelmäßig einteilen kann, kompensierbar ist.

27 Die Geringfügigkeit, die bei einer Behinderung bzw. einer zeitlichen Mehrbelastung bis zu 10 % anzunehmen ist, ist für jeden einzelnen Aufgabenbereich im Haushalt gesondert zu prüfen.

28 OLG Düsseldorf NJW-RR 2006, 1535 = r+s 2006, 436.

29 Ausnahmsweise kann auf den Verdienst abgestellt werden, den der pflegende Vater verliert, weil er sich ausschließlich um seinen schwerverletzten Sohn kümmert, OLG Bamberg VersR 2005, 1593.

30 Bei besonderen Pflegeanforderungen (Schwerstpflegebedürftigen) kann die Brutto-Pflegevergütung maßgebend sein, BGHZ 140, 39 = NJW 1999, 421 = VersR 1999, 252 = DAR 1999, 111 = ZfS 1999, 98.

(Pflege-) Kraft³⁰ abgerechnet.

Zum hauswirtschaftlichen Mehrbedarf und Eigeninteresse gilt letztlich nichts anderes als zum personenbezogenen häuslichen³¹ Bedarf. Dabei erhält außerdem derjenige eine Geldentschädigung, der nach einem Unfall wegen teilweiser Beeinträchtigung der Hausarbeitsfähigkeit zusätzlich Zeit aufwenden muss, um seine Hausarbeit zu erledigen, und gleichfalls derjenige, für den die Arbeit mit besonderen Anstrengungen oder mit Schmerzen verbunden ist.

Zur Beseitigung unfallbedingter Defizite des individuellen Lebenszuschnitts darf zugleich die Erforderlichkeit i.S.d. § 249 BGB nicht übergangen werden. Dies bedeutet, dass die Minderung der Lebensführung nur in einem – objektiv gesehen – angemessenen, typisierten Umfang als Vermögensschaden ausgleichsfähig ist. Der verletzte Ehe- oder Lebenspartner sollte m.a.W. unter marktgerechter Bewertung der unfallbedingt zusätzlichen Leistung einen Geldausgleich zu der nach den individuellen Lebensverhältnissen erforderlichen Eigenversorgung, d.h. dem nach den konkreten Lebensumständen objektiv notwendigen Zeitmehrbedarf, erhalten.

Theoretisch und praktisch ist bisher jedoch ungeklärt, von welcher Zeit für die Einschätzung des hauswirtschaftlichen Mehrbedarfs auszugehen ist, wenn die verletzte Person in einem Mehr-Personen-Haushalt oder einer Wohngemeinschaft lebt. Eine Ansicht legt 50% der Arbeit für einen 2-Personen-Haushalt (von Frau und Mann) zugrunde. Dies folgt der Ansicht des BGH³², dass Anspruchsteile oder geldwerte Zeiten über die Kopfzahl versorgter Personen zugeordnet werden können. Seine Ansicht legitimiert der BGH damit, dass der personenunabhängige Zeitaufwand allen zusammenlebenden Personen zugute kommt. Dies trifft u.U. bei zwei Erwachsenen, aber nicht bei einer Erwerbstätigkeit und nicht bei Vorschädigungen zu und niemals bei gleichzeitiger Betreuung von Kindern oder älteren Personen. Insgesamt gesehen ist diese kopfanteilige Schematisierung, für die Erfahrungswerte nicht nachgewiesen sind, abzulehnen. Eine andere An-

31 1. Körperpflege: Waschen, Duschen, Baden; Zahn-, Mundpflege; Kämmen, Rasieren, Haut-, Gesichtspflege; Darm-, Blasenentleerung; nicht täglich anfallend: Haare waschen, Schneiden von Finger-, Fußnägeln; 2. Ernährung: mundgerechtes Zubereiten und Aufnahme der Nahrung; 3. Mobilität innerhalb der Wohnung und außerhalb der Wohnung, soweit zur Aufrechterhaltung der Lebensführung zu Hause unumgänglich und wegen des persönlichen Erscheinen eines Pflegebedürftigen notwendig: Aufstehen, Zu-Bett-Gehen; An-, Auskleiden; Gehen, Stehen, Treppensteigen; Verlassen, Wiederaufsuchen der Wohnung.

32 BGH NJW 1985, 735 = VersR 1985, 356 = DAR 1985, 119.

33 OLG Düsseldorf VersR 1992, 1418: Die Frau sei so zu behandeln, als hätte sie ohne die Versorgung anderer Personen als Alleinstehende einen Haushalt geführt; angesetzt worden sind 12 Stunden wöchentlich.

sicht³³ geht davon aus, dass zum Mehrbedarf der verletzten Person auf den Haushalt für 1 Person (1-PH)³⁴ abzustellen ist. Dies setzt sich damit in Widerspruch, dass stets auf die realen Umstände zu achten ist. Manche denken dann an 10 oder 12 Std./Wo für den allein lebenden Erwachsenen, während nach statistischer Erkenntnis für die Frau neben einer Erwerbstätigkeit zur Eigenversorgung auf 20 oder 21,7 Std./Wo abzustellen sein soll und die Rentnerin über 60 Jahre sogar 36,6 Std./Wo aufwendet³⁵, sicher wegen altersbedingt körperlich erschwerter Arbeit, teilweise aber auch mangels anderer Beschäftigung. Dass solche Aufwandszeiten beweisfest auf Erfahrung beruhen, ist bisher jedoch nicht nachgewiesen. Da die konkrete Lebenssituation des Betroffenen und die tatsächlichen Versorgungslage entscheidend ist, darf jedenfalls der geleistete personenunabhängige Aufwand niemals übergangen werden.

	Gemeinschaft insgesamt	Häftiger Anteil ³⁶ :	oder:	Aber Frau allein:			
Zeitaufwand für den Haushalt	43,70	21,85	21,85	Haushaltstyp 10 (Frau erwerbstätig);	Oder:	oder:	Std/Woche
Mithilfe des Partners	16,60	8,30	Mithilfe entfällt (normativ?)	keine Mithilfe eines Partners			Std/Woche

34 BGH NJW-RR 1992, 792 = VersR 1992, 618 = DAR 1992, 262 und KG VRS 111 (2006), 16 = KGR 2006, 749.

35 Soll schadensrechtlich eigentlich für den allein lebenden oder bei einer Lebensgemeinschaft so zu behandelnden Rentner eben die Zeit berücksichtigungsfähig sein, die für die allein lebende Frau statistisch ermittelt ist, sei sie früher erwerbstätig gewesen oder nicht?

36 Nach der Ansicht, die auf 50 % der Arbeit im 2-PH abstellt, wäre bei 34 Std./Wo für die Hausarbeit von 2 zusammenlebenden Partnern und einem Stundenwert von 8,00 Euro zu der der eigenen Person dienenden hauswirtschaftlichen Versorgung an einen monatlichen („kopfanteiligen“) Geldausgleich z.B. auch in Höhe von 590,-Euro zu denken: 34 Std./Wo x 8,- Euro x 4,3452 (Umrechnungsfaktor Woche → Monat) mit insgesamt rund 1.182,-Euro und dann aufgeteilt auf zwei Personen. Je nach Art und Umfang der unfallbedingten Beeinträchtigung stünden als Schadensersatz so zwischen 10% und 100% dieses Betrages in Frage, bemessen für Tage, Wochen oder Monate, vorstellbar auch für Jahre oder lebenslang.

<i>Berechnungsbeispiel/ mit Varianten für einen 2-PH</i>							
	<i>Zeitaufwand der Verletzten Person im Haushalt.</i>						
	27,10 (62,01%)	13,55	21,85	21,70	19,00	10,00	Std/Woche
Zeitdifferenz Gemeinschaft zu Einzelperson		-13,55 (-50%)	-5,25 (-19%)	-5,40 (-20%)	-8,10 (-30%)	- 17,10 (-63%)	Std/Woche
monatliches <i>Zeitdefizit</i>	117,76	58,88	94,94	94,29	82,56	43,45	Std/Monat
Anmerkung zur Umrechnung in der Zeit: 365 Tage pro Jahr → 91,25 Tage pro Quartal → 30,4167 Tage pro Monat und 4,3452 Woche → Monat, weil 12 Monate → Jahr und 7 Tage → Woche.							
<i>Geldwert</i> und Geldanspruch (vereinfachte Berechnung ohne weitere Nettokorrektur): 8,00 Euro/Std							
d.h. für die Dauer einer vollständigen Behinderung (also 100% MdH, z.B. für die Zeit des stationären Aufenthalts)	942 €	471 €	760 €	754 €	660 €	348 €	Euro/Mon.

Der 15. VGT 1977 hat im Anschluss an den BGH³⁷ darauf hingewiesen³⁸, dass bei verletzten Personen die tatsächliche Leistung im Haushalt maßgebend ist. Kürzlich hat der BGH³⁹ den Aufwand zum Umbau des 2. Wohnsitzes für erstattungsfähig erklärt, um der verletzten Person eine Nutzung wie vor dem Unfall zu ermöglichen. So gesehen, muss zu vermehrten Bedürfnissen der Umfang des selbst gewählten Aufwands maßgebend sein. Dass dann derjenige nicht umfassend anspruchsberechtigt sein kann, der vor dem Unfall die auf die eigenen Belange bezogenen Hausarbeiten fast vollständig vom Partner erledigen lassen konnte, unfallbedingt dagegen einen objektiv erhöhten Lebensbedarf aus der Sicht zur Zeit der Schädigung vortragen kann, erörtert die Rechtspraxis bisher gleichwohl nicht.

Zudem erhält – theoretisch – derjenige, der auf die Erledigung von Arbeiten ganz oder teilweise verzichtet⁴⁰, im Umfang des Verzichts keinen Geldausgleich. Denn den Ausgleich eines Vermögensschadens zu fiktiv

37 BGH NJW 2002, 292 = VersR 2002, 188 = NZV 2002, 114 = ZfS 2002, 127 = DAR 2002, 63.

38 Arbeitskreis V Beschl. III; vgl. dazu Hofmann (†) in Schulz-Borck/Hofmann, Schadenersatz bei Ausfall von Hausfrauen und Müttern im Haushalt, 3. Aufl. 1987, S. 3.

39 BGHZ 163, 351 = NJW 2006, 1271 = VersR 2005, 1559 = NZV 2005, 629.

40 Z.B. können beim prothesenfähigen Verlust einer Hand mit 50%igen Minderung der Hausarbeitsfähigkeit die Ernährungsgewohnheiten und die Reinigung der Räume um 25% eingeschränkt, die Gartenarbeit ganz aufgegeben werden.

gesteigerten eigenen, höchstpersönlichen Bedürfnissen⁴¹ gibt es nicht⁴². Praktisch ist dergleichen aber kaum überprüfbar und beeinflusst die Schadensabrechnung deshalb nicht.

Das OLG Düsseldorf⁴³ verneint für die Dauer einer stationären Krankenhausunterbringung einen Mehrbedarf. Wird auf einen Gesamtaufwand wie im Fall der Ehe und Schadensminderungspflichten unter Einbeziehung des Partners abgestellt, ist dem zu folgen. Bei der allein stehenden Person ist ein solcher Mehrbedarf aber dem Grunde nach während des stationären Aufenthalts von nicht nur ganz kurzer Dauer unabweisbar, jedenfalls bei der Abwesenheit von mehr als 1 Woche⁴⁴.

2.4.2 Familiengemeinschaft

Die vorherrschend elternbezogene Familiendefinition schließt es aus, die Partner einer Lebensgemeinschaft als Familie im verfassungsrechtlichen Sinn anzuerkennen. Die Gemeinschaft von Eltern und Kindern ist jedoch als Lebens- und Erziehungsgemeinschaft⁴⁵ verfassungsrechtlich geschützt.

Der BGH sieht konsequenterweise ausgleichsfähige Vermögensnachteile bei der Haushalts- und Wirtschaftsgemeinschaft von Mutter und erwachsenem Sohn⁴⁶. Er verlangt zum Zusammenleben im Haus des Sohnes nicht, dass der Sohn gegenüber der Mutter unterhaltspflichtig ist. Bei der durch ein Hüftgelenksleiden vorgeschädigten Frau, die deshalb Familienmitgliedern gegenüber nicht zur vollen Unterhaltsleistung verpflichtet ist, aber tatsächlich die gesamte Hausarbeit allein erledigt hat, hat der BGH (ebenfalls) die uneingeschränkte Ersatzpflicht des Schädigers bejaht und zusätzlich sogar noch die Versorgung des Untermieters angesprochen, obwohl es – auf diesen bezogen – um eine Erwerbchance aus Vermietung gegangen ist⁴⁷. Der BGH hat des Weiteren bestätigt, dass grundsätzlich auch die erwachsene Tochter in den Schutz durch §§ 249, 252, 842 BGB einbezogen ist⁴⁸.

41 Einzelheiten bei Pardey, Berechnung von Personenschäden, 3. Aufl. Rn. 181, 198, 831.

42 Und zwar genauso, wie fiktive Behandlungskosten den Schädiger nicht zur Zahlung verpflichten; zur Stärkemittelentscheidung des BGH näher (u.a.) Pardey, a.a.O., Rn. 738.

43 NJW-RR 2006, 1535 = r+s 2006, 436.

44 Anders selbst bei der Dauer von 2 Monaten jedoch KG VRS 111 (2006), 16 = KGR 2006, 749.

45 BVerfGE 10, 59 = NJW 1959, 1483; BVerfGE 80, 81 = NJW 1989, 3069.

46 BGH VersR 1989, 857 = DAR 1989, 341 = NJW 1989, 2539 = NZV 1989, 387 = ZfS 1989, 339.

47 BGH VersR 1974, 1016, 1017.

48 Beschl. v. 4. 4. 1989, VI ZR 177/88, zu OLG Oldenburg NJW-RR 1989, 1429 = FamRZ 1989, 862. Das OLG hat erwogen, ein Mädchen im Alter von 18 Jahren sei in der Lage, sich selbst zu versorgen bzw. so im Haushalt mitzuarbeiten, dass ihre Anwesenheit für die Hausfrau keine Zusatzarbeit bedeute. Deshalb ist zur Berechnung des Erwerbsschadens die Haushaltsgröße entsprechend dem Lebensalter der Töchter verringert worden, freilich bei der Berechnung durchgängig über einen Zeitbedarf, wo es um einen Zeitaufwand gegangen ist.

Haben Lebenspartner ein gemeinsames Kind⁴⁹, ist – bezogen auf deren Gemeinschaft insgesamt – am Hausarbeitsschaden als Vermögensschaden (also auch zur Arbeit für den Partner) deshalb nicht wirklich zu zweifeln. Dies sollte z.B. der verletzten Frau zugute kommen, die drei Jahre nach Begründung der häuslichen Gemeinschaft mit einem Partner verunglückt und 1 Jahr später ein Kind bekommt. Dann sollte nicht für einen fiktiven 2-PH (davon ein Kleinkind) abgerechnet werden bei realer Gemeinschaft von 3 Personen, für die konkret die Betroffenheit und alle Folgen überprüft werden können. Versorgt die Frau das Kind ihres Partners, wird eine Familie gelebt, die in gleichem Sinn zu Ersatzansprüchen wie bei Mutter, Vater⁵⁰ und Kind führen sollte.

Berechnungsbeispiel mit Varianten für 3-PH, verletzte Frau erwerbstätig, Kind unter 6 Jahren, Verrenkungsbruch Oberarmkopf

	Gemeinschaft insgesamt	Anteiliger Zeiteinsatz für 1 Person:	oder:	Aber Frau allein:	
Zeitaufwand für den Haushalt insgesamt	56,80	18,93	18,93		Std./Wo
abzgl. Tatsächliche Mithilfe des Partners	14,70	4,90	Mithilfe entfällt (normalitiv?)	Es gibt keine Mithilfe.	Std./Wo
<i>Zeitaufwand der verletzten Frau Person im Haushalt:</i>					
	42,10 (74,12%)	14,03	18,93	21,70 ⁵¹	Std./Wo
<i>Differenz</i> (Gemeinschaft - Einzelperson):		-28,07 (-2/3)	-23,17 (-55%)	20,40 (-48%)	Std./Wo
Unterschied zwischen Kopfanteil und Zeiteinsatz ohne Partner:			-4,9 (35%)	7,67 (55%)	Std./Wo
<i>Geldwert und Geldanspruch (vereinfachte Berechnung ohne – weitere – Nettokorrektur, z.B.) 8,00 €/Std., für die Dauer einer vollständigen Behinderung (z.B. wegen stationären Aufenthalts):</i>					

49 Dass wegen der Kinder auf Art. 6 Abs. 5 GG zu achten ist, hat zum Themenkreis keinen ausschlaggebenden Belang. Auf Einzelheiten des Elternrechts des nichtehelichen Vaters kommt es des Weiteren nicht an.

50 Schon die tatsächliche Verbindung zwischen leiblichem (biologischem) Vater und dem unehelichen Kind hat als sozialfamiliäre Beziehung Grundrechtsschutz und zwar selbst dann, wenn das Kind in einer anderen Familie lebt, BVerfGE 108, 82 = NJW 2003, 2151; seit 30.4.2004 s. § 1685 Abs. 2 BGB zur Übernahme tatsächlicher Verantwortung und dazu BGH NJW-RR 2005, 729.

51 Zu anderen Zeitaufwandszeiten s. im vorstehenden Berechnungsbeispiel für den 2-PH.

monatlich bei 100%MdH ⁵² :	1.463 €	488 €	658 €	754 €	€/Monat
d.h. zur zeitweisen, anfänglichen Behinderung z.B. zwischen 1. und 2. stationärer Behandlung bei 50% MdH	732 €	244 €	329 €	377 €	€/Monat
und wegen mehrjähriger Behinderung bis Ausheilung bei z.B. 30% MdH	439 €	146 €	197 €	226 €	€/Monat

2.4.3 Ausschließlich dem Lebenspartner nützende Hausarbeit

Sind die Lebenspartner verheiratet, hat die verletzte Person⁵³ angesichts der teilweisen oder vollständigen Unmöglichkeit, den Haushalt zu versorgen, einen Geldersatzanspruch, der sich auf die ausschließlich dem Partner zugute kommende Hausarbeit erstreckt. Es gibt zwar deliktsrechtlich keine Liquidation des Vermögensschadens der Ehe- oder Familiengemeinschaft⁵⁴. Für den physisch oder psychisch in Mitleidenschaft gezogenen Ehepartner ist es aber weitgehend anerkannt, dass der Schädiger bei der Haus- und Familienarbeit Geldersatz⁵⁵ schuldet.

Dies gilt grundsätzlich⁵⁶ sogar, wenn die Ehe weniger als 2 Jahre gedauert hat und die Ehepartner weniger als 1 Jahr tatsächlich zusammen gelebt haben oder die gemeinschaftliche Lebensplanung fehlt oder Lebensdispositionen nicht wirklich verflochten, Lebensanschauungen, Wünsche, Bedürfnisse und Interessen nicht abgestimmt sind oder der im Haushalt arbeitende Ehepartner wirtschaftlich nicht vom anderen Ehepartner abhängig ist.

In der Praxis treten leider häufig schematische Berechnungsversuche an die Stelle des Blicks auf die konkreten, subjektbezogenen⁵⁷ Nachteile. An dieser Stelle ist freilich eine vertypete Berechnung unerlässlich, um Wertgrößen für die eheliche und nichteheliche Lebensgemeinschaft zeigen zu können. Zu denken ist z.B. an Lebenspartner im Alter von 54 Jahren, die seit 25 Jahren zusammenleben. Er verdient als Tischler 3.000,- Euro

52 Eine fällige Geldsumme wäre für den jeweils betroffenen Zeitraum zu ermitteln.

53 Auf einen eventuellen (ggf. anteiligen) Forderungsübergang ist hinzuweisen.

54 Zu den auf andere Gemeinschaften nicht übertragbaren Besonderheiten bei der Gütergemeinschaft BGH NJW 1994, 652 = DAR 1994, 113 = VersR 1994, 316 = FamRZ 1994, 295.

55 Zur Dauer und Höhe eines Anspruchs im Einzelnen Pardey in DAR 2006, 671 ff.

56 Zur unterhaltsrechtlichen Möglichkeit, einen Unterhaltsanspruch bei kurzer Dauer als Härtegrund einzuschränken oder zu versagen, OLG Celle FamRZ 2006, 553, OLG Hamm NJW-RR 2006, 651.

57 KG VRS 111 = KGR 2006, 749 verlangt für die Anwendbarkeit der Tabelle 8 bei Schulz-Borck/Hofmann, Schadenersatz bei Ausfall von Hausfrauen und Müttern im Haushalt, geeignetes konkretisierendes Vorbringen zur Art des konkreten Haushalts und der konkret ausgeführten Arbeiten.

monatlich. Sie hat den gemeinsamen Haushalt immer allein versorgt und erleidet nun bei einem Verkehrsunfall einen komplizierten Verrenkungsbruch des Oberarmkopfes. Sie muss 2x stationär behandelt werden. Über Jahre bleiben Dauerfolgen. Für die Verletzte als Ehefrau könnte bei 100 % MdH und einem Zeitaufwand von z.B. 43,7 Wochenstunden (Std./Wo) für ihren Haushalt insgesamt und 16,6 Std./Wo Einsatzes des Mannes über das Zeitdefizit von 27,1 Std./Wo bei 8,- Euro/Std. der Ersatzbetrag von monatlich⁵⁸ rund 942 Euro berechnet werden⁵⁹.

Soll die Verletzte ohne Trauschein den gleichen Anspruch haben? Oder stehen ihr bei rund 20 % weniger als im Fall der Ehe zu (d.h. nur 760 €)⁶⁰, und zwar – ausgehend von der Zeit für den konkreten Haushalt – berechnet als Kopfanteil, aber ohne Beachtung des tatsächlichen Zeitaufwands des Partners? Oder bekommt sie nur die Hälfte des Betrages (471,- Euro)⁶¹, den sie als Ehefrau durchsetzen könnte, und zwar als Ausgleich – nur – zur Eigenversorgung? Oder ist zu ihren Gunsten über den Ausgleich zur Eigenversorgung hinaus ein monatlicher Betrag zwischen 200,00 und 550,00 Euro maßgebend, den die Rechtsprechung in Unterhaltssachen angesichts der unentgeltlichen Versorgung eines Lebenspartners berücksichtigen würde?

Oder ist für sie als fiktiv allein stehende Person abzurechnen, d.h. über fiktive 19 Stunden wöchentlich, also im Ergebnis mit rund 654,- Euro⁶², oder mehr oder weniger Stunden oder mangels Erwerbstätigkeit gar orientiert an rund 40 Wochenstunden? Der letzte Gedanke würde zu 1.376,- Euro monatlich führen⁶³ und sich dem Vorhalt des Verbots aussetzen, die Ehe zu benachteiligen.

Oder setzt ihr Schadensersatzanspruch voraus, dass nach dem Unfall sofort, jedenfalls später (wann spätestens?) geheiratet wird? Oder wäre eine solche Heirat Schadensmanipulation und deshalb unbeachtlich?

Und wie verhält es sich, wenn beide Partner auf dem Weg zum Standesamt verunfallen, sie ihre Lebensgemeinschaft bei erschwerter Hausarbeit aufrechterhalten, alle Heiratspläne aber nun aufgeben?

58 Zur Umrechnung s. im vorstehenden Berechnungsbeispiel.

59 Oder: $(43 - 16) = 27$ Std./Wo $\times 8,-$ ($\rightarrow 216,-$ Euro) $\times 4,3$ (Umrechnungsfaktor) = rund 930,- Euro.

60 Berechnet über 50% von 43,7 Std./Wo = 21,85 Std./Wo oder über $43 / 50\% = 21,5 \times 8,-$ ($\rightarrow 172,-$) $\times 4,3 = 740,-$ Euro?

61 Berechnet für 27,1 Std./Wo / 50% $\rightarrow 13,55$ Std./Wo. oder über 27 Std./Wo / 50% $\rightarrow 13,5$ Std./Wo $\times 8,-$ Euro ($\rightarrow 108,-$ Euro) $\times 4,3 = 464,-$ Euro.

62 Berechnet über 19 Std./Wo $\times 4,3$ [d.h. 81,7 Monatsstunden] $\times 8,-$ Euro.

63 Berechnet über 40 Std./Wo $\times 4,3$ [d.h. 172 Monatsstunden] $\times 8,-$ Euro.

2.4.3.1 Fiktion, Realität

Manche halten die konkrete Abrechnung zu realen Kosten für eine Hilfskraft mit Erstattung des Bruttolohns oder zum Geldaufwand für technische Geräte⁶⁴ für unbedenklich. Einwände werden nur gegen eine fiktive Abrechnung erhoben, die auch normative Schadensabrechnung genannt wird⁶⁵, und den Geldersatz meint, wenn keine Ersatzkraft eingestellt wird, um einen Ausfall auszugleichen. Solche Einwände betreffen das Anspruchsrecht eines Ehepartners oder eines Lebenspartners gleichermaßen. Für beide Lebensformen greifen die Einwände aber nicht durch.

Wer als Vermögens(folge)schaden die Einbuße an Geld fordert, kann nur einen finanziellen Aufwand ausgleichen und muss die Ergänzungsfähigkeit einer Teilvergabe der Arbeit gegen Entgelt und eines unentgeltlichen Behelfs verwehren. Der betroffenen Person wäre – versicherungswirtschaftlich kontraproduktiv – zu empfehlen, zu allen Aspekten der vereitelten Arbeit ein Entgelt auszuweisen, für das die Schädigerseite im „Voraus“ einzustehen hätte. Das Fehlen eines Geldaufwands ändert aber nach ganz herrschender Ansicht nichts am wirtschaftlichen Schaden, wie im Fall der Eigenreparatur der beschädigten Sache⁶⁶ allgemein akzeptiert wird. Reale Kosten der verletzten Personen indizieren den Restitutionsbedarf, ohne selbst⁶⁷ der gem. § 249 BGB oder § 251 BGB oder §§ 842 ff. BGB auszugleichende Vermögensschaden zu sein. Der ohne das Haftungsereignis nicht erbrachte, tatsächliche geldwerte Arbeitsaufwand ist – auch als unentgeltlicher Einsatz der Arbeitskraft Dritter – unabhängig vom Entgang eines Verdienstes ebenso ein Vermögensschaden, wie die verhinderte geldwerte Arbeitsleistung⁶⁸.

Soweit der BGH⁶⁹ zum Erwerbsschaden beim Selbstständigen ausgeführt hat, der Anspruch auf Ersatz der Lohnkosten durch die Einstellung von Ersatzkräften entstehe nicht mit der *Notwendigkeit* von deren Einstellung, sondern erst mit *tatsächlicher* Einstellung der Ersatzkräfte, sagt er im Ergebnis nichts anderes. Denn reale Lohnkosten sind bei der Beurteilung

64 Z.B. die Anschaffung von Maschinen (Bügelmaschine, Geschirrspüler, Trockner, Waschmaschine), auch den zusätzlichen Geldaufwand zur Kleidung oder bei Gebrauchsgegenständen (z.B. wegen Nutzung knitterfreier Kleidung angesichts der Erschwernisse beim Bügeln) oder den Einsatz besonderer Reinigungsgeräte.

65 OLG Oldenburg SP 2001, 196.

66 Zu Abrechnungsmodalitäten beim Sachschaden mit der Möglichkeit zum Wechsel der Abrechnungsart bis zur Erfüllung, d.h. bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Verletzte das volle wirtschaftliche Äquivalent für das beschädigte Recht erhält, BGH NJW 2007, 67.

67 BGHZ 61, 346 = NJW 1974, 34.

68 BGHZ (V. Zivilsenat) 131, 220 = NJW 1996, 921 = WPM 1996, 599.

69 BGH VersR 1972, 460, 463.

des Erwerbsschadens des Selbstständigen bloße Schätz- bzw. Rechnungsfaktoren. Dass sich mit einem Kostenaufwand der erforderliche Nachweis zu unfallbedingtem Ausfällen relativ leicht führen lässt, sagt zum Leistungsinhalt des Schädigers nichts. Soweit der BGH die Kosten für eine Haushaltshilfe⁷⁰ anspricht, geht er auf eine Schätzhilfe zur Bemessung des Hausarbeitsschadens ein. Soweit der BGH⁷¹ in jüngerer Zeit zu Mehrkosten für Handwerker darauf abgestellt wissen will, dass der Verletzte nachweist, er habe Kosten für die Einschaltung dritter Personen für Arbeiten gehabt, die er ohne den Unfall selbst ausgeführt hätte, meint er im Ergebnis wohl nichts anderes. Wenn der Tod die Entwicklung unterbricht, ist freilich entscheidend, ob der relevante Gewinnausfall⁷² bereits eingetreten ist oder ob sich ein wirtschaftlicher Nachteil erstmals bei den nicht ersatzberechtigten Erben manifestiert.

Niemals darf es freilich zum Ersatz im Widerspruch zur Wirklichkeit kommen. D.h., es gibt keinen Geldersatzanspruch zu Arbeiten, für die kein Abhilfebedarf besteht. Denn ohne Schadensbewältigung ist und bleibt der Nachteil Nichtvermögens(folge)schaden. Dies gilt beim verletzten Lebenspartner ebenso wie beim verletzten Ehepartner. Darum geht es bei der Hausarbeit, die wegen des Unfalls ganz unterbleibt oder bloß zeitlich verzögert, z.B. nach drei Tagen, dann aber komplett erledigt werden kann.

Jede reale Beeinträchtigung der körperlichen Integrität mit spürbaren Folgen und realer Abhilfe im Haushalt ist aber nicht fiktiv. Bei der unentgeltlichen Schadensabhilfe durch Angehörige oder andere Dritte tritt dann die unentgeltliche Leistung an die Stelle der ausfallenden Leistung mit einem zusätzlichen Zeitaufwand bei dieser Person. Auch der erhöhte Zeitaufwand der verletzten Person selbst ist keine Fiktion, sondern Schadensbewältigung mit geldwertem Einsatz wie jeder zusätzliche Arbeitsaufwand, der ohne das schädigende Ereignis nicht erbracht worden wäre.

2.4.3.2 *Vertragsabsprache*

Das OLG Nürnberg meint, der Ersatzanspruch nach §§ 842 f. BGB sei „nicht ausgeschlossen“, wenn Hausarbeit auf Grund einer rechtsverbind-

70 Statt aller BGH NJW 2001, 149 = VersR 2001, 76 = DAR 2001, 30 = ZfS 2001, 56.

71 BGH NJW 2004, 2894 = VersR 2004, 1192 = ZfS 2004, 553.

72 Zu den Besonderheiten für den Ausgleich wegen der vereitelten Hausarbeit i.w.S. siehe näher im Folgenden.

73 Nach OLG Düsseldorf 1996, 181 sind Kosten für die Betreuung, Versorgung und Pflege der Schwiegermutter in deren Altenteil nicht als Haushaltsführungsschaden geltend zu machen, wenn der haushaltsführende Ehegatte in einem landwirtschaftlichen Betrieb einen Unfall erleidet.

lichen Vereinbarung⁷³ geleistet werde. Die interne Zuständigkeitsaufteilung für die Erledigung anfallender Haushaltsarbeit genügt dem OLG⁷⁴ aber nicht, weil dann der rechtsgeschäftlich verpflichtende Charakter fehle.

Damit wird jedoch das normative Schadensverständnis vollständig übergangen. Zwar weist grundsätzlich ein bestimmter Geldbetrag als Ausfall von Einnahmen den Vermögensschaden (als Erwerbsschaden) aus. Gerade dann, wenn der Vergleich der Vermögensstände rechnerisch keinen Nachteil zeigt, geht es aber wertend um die Frage, ob gleichwohl ein Vermögensschaden zu bejahen ist. Das Gesetz zeigt mit § 843 Abs. 4 BGB, dass eine solche Betrachtung statthaft ist.

Der Blick des OLG auf eine rechtsverbindliche Vereinbarung behandelt zugleich die unentgeltliche Hausarbeit wie die Arbeit auf der Basis eines gegenseitigen bzw. gegenseitig verpflichtenden Vertrags. Bei jedem gegenseitigen Vertrag gibt es ein Austauschverhältnis, an das das OLG offenbar denkt. Es ist insofern allgemein anerkannt, dass eine Gegenleistung für eine Arbeit nicht in Geld bestehen muss, sondern in jedem geldwerten Nutzen liegen kann. Deshalb ist im Fall des Abschlusses eines Vertrags zur vereitelten Arbeit der Vermögensschaden bei Tauschringen oder der Nachbarschaftshilfe zu bejahen, innerhalb derer Leistungen auf einem Zeitkonto gutgeschrieben werden, wofür Leistungen anderer Personen in Anspruch genommen werden können. Der relevante Vermögensnachteil ist dann der Ausfall der Gutschrift zur vereitelten eigenen Arbeit. Für die unentgeltliche Hausarbeit in der Ehe und in der Lebensgemeinschaft lässt sich daraus nicht wirklich etwas ableiten.

Wird der Ansicht des OLG – bezogen auf die nichteheliche (eheähnliche) Lebensgemeinschaft – gefolgt, wäre zu empfehlen, dass die Partner einen Partnerschaftsvertrag abschließen oder rechtzeitig schriftlich jedenfalls die Art der Erledigung der Hausarbeit regeln⁷⁵. Dies würde zu Rechtsbeziehungen führen, obwohl die betroffene Gemeinschaft ihrem Wesen nach gerade auf dem Fehlen einer Vertragsabsprache⁷⁶ beruht. Sonst gäbe es ein

74 Auch OLG Düsseldorf r+s 2006, 436: Leistungen im Haushalt aufgrund (ausdrücklicher oder konkludenter) vertraglicher Regelung sind ausgleichsfähig, soweit sie sich als Gegenleistung zur Unterhalts- oder Versorgungsleistung des anderen Partners verstehen lassen.

75 Zum Partnerschaftsvertrag, Fragen zu vertraglicher Regelung persönlicher Beziehungen und zu Formulierungen betr. einen fehlenden Ausgleich für Haushaltsführung für den Fall der Beendigung der Gemeinschaft Grziwotz, *Nichteheliche Lebensgemeinschaft*, 4. Aufl., 4. Teil, S. 49 ff., 5. Teil, Rn. 13 ff., S. 66 ff. und 7. Teil, S. 163 ff.

76 Eine nach gesellschaftsrechtlichen Grundsätzen zu beurteilende Zusammenarbeit der Partner der eheähnlichen Lebensgemeinschaft verlangt (wie bei einer Ehe) einen zumindest schlüssig zustande gekommenen Vertrag, BGHZ 165, 1 = NJW 2006, 1268 = FamRZ 2006, 607; zur unbenannten Zuwendung s. OLG Naumburg NJW 2006, 2418.

77 Zum (stillschweigenden) Zusammenleben-Vertrag und gesellschaftsrechtlichen Lösungsmodellen im Einzelnen Grziwotz, a.a.O., 2. Teil, Rn. 12 ff.

besonderes Schuldverhältnis oder ein familienrechtsähnliches Verhältnis⁷⁷. Es wären zugleich Wege eröffnet, das Austauschverhältnis im Fall des Scheiterns der Lebensgemeinschaft zu einem Ausgleichsverhältnis zwischen den Partner werden zu lassen. Das sollte vermieden werden.

2.4.3.3 Hausarbeit und Barbeitrag des Partners

Der 23. VGT 1985 hat empfohlen, dem verletzten Partner einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft den Schadensausgleich nach den §§ 842, 843 BGB⁷⁸ zuzubilligen, wenn seine tatsächliche Dienstleistung der Gegenwert für die Unterhaltsleistung des Partners ist⁷⁹, und den Ersatz der Höhe nach auf den Wert der für die Haushaltsführung empfangenen Gegenleistung⁸⁰ zu begrenzen. Diese Ansicht teilen Gerichte⁸¹. Im Schrifttum wird zur Hausarbeit in der nichtehelichen Lebensgemeinschaft⁸² ebenfalls auf eine wirtschaftlich wechselseitige Verpflichtungsrichtung der Partner hingewiesen⁸³.

Zu der dem Partner nützenden Hausarbeit muss der Blick auf den Unterhaltsbeitrag des begünstigten Partners dazu führen, Barmittel für den materiellen Lebensbedarf quasi als wirtschaftliches Äquivalent der unentgeltlichen Hausarbeit zu verstehen. Konsequenterweise müsste der Vermögenswert der Hausarbeit aus der Bar-oder Naturalleistung wegen der materiellen Versorgung und angesichts des Wohnens abgeleitet und der Wert der ausfallenden Hausarbeit anteilig nach dem Umfang des Barunterhalts bestimmt werden. Familien- und Erwerbsarbeit sind denn auch gleichwertig⁸⁵. Haushaltsführung und Betreuung prägen die eheliche Situation gleichberechtigt neben der Erzielung eines Erwerbseinkommens.

78 Auf Besonderheiten des Haftungsgrunds bei einer Gefährdungshaftung ist nicht näher einzugehen.

79 S. Veröffentlichung der Referate und Entschlüsse zum 23. VGT; das Referat von Becker ist abgedruckt auch in VersR 1985, 201 ff.

80 So auch Hofmann (†) in Schulz-Borck/Hofmann, a.a.O., 5. Aufl. 1997, S. 22, und 6. Aufl. 2000, S. 23.

81 OLG Karlsruhe DAR 1993, 391 = SP 1993, 381; LG Zweibrücken (häufig fälschlich als OLG zitiert) VersR 1994, 819 = NJW 1993, 3207 = FamRZ 1994, 955, s. Gotthardt in JuS 1995, 12, Pardey in DAR 1994, 265, Raiser in NJW 1994, 2672; AG Säckingen ZfS 1996, 370 = FamRZ 1997, 293 = NJWE-FER 1997, 34; offen gelassen von OLG Rostock ZfS 2003, 233.

82 Von Einem in VersR 1995, 1164 sieht auf die „typische Haushaltsarbeit“.

83 Staudinger/Vieweg, BGB, 13. Aufl., § 842 Rn. 133 betont, dass die Hausarbeit als Ausgleich für Versorgung und Unterhalt erbracht wird; ebenso Erman-Schiemann, BGB, 10. Aufl., § 842 Rn. 1.

84 Im Verletzungsfall geht es nur um die Zeiteile, die von der verletzten Person tatsächlich erbracht werden sollen, also nicht um Zeiten für die Gemeinschaft schlechthin, also nicht um Zeiten tatsächlicher Mitarbeit anderer Personen, die vielmehr von der Gesamtzeit in Abzug zu bringen sind.

85 BVerfGE 105, 1 = NJW 2002, 1185 = FamRZ 2002, 527.

Die Gleichwertigkeit von Barunterhalt und Betreuungsunterhalt bedeutet jedoch keine⁸⁶ monetäre Gleichheit. § 1356 BGB drückt die Autonomie in der Gestaltung der ehelichen Lebensverhältnisse und zur Rollenverteilung zwischen den Partner aus. Der Familienunterhalt in Geld wird wegen des Barbedarfs im Rahmen des Angemessenen geschuldet und nicht wegen der Hausarbeit geleistet, § 1360 BGB i.V.m. § 1360a BGB. Der BGH bemisst bei Ehegatten den Hausarbeitsschaden denn auch nicht etwa nach dem Barbedarf.

Auf einen durch den Partner in bar aufgebrauchten, zweckbestimmt auf den Lebensbedarf – die fixen Kosten des Lebens und Wohnens und persönliche Bedürfnisse – ausgerichteten Geldbetrag und damit auch auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Partners kommt es also nicht an. Andernfalls müsste der verletzte Partner des wirtschaftlich nicht leistungsfähigen, nicht erwerbstätigen Partners wegen dessen fehlender finanzieller Mittel ersatzlos bleiben.

2.4.3.4 Gesetzliche Pflicht zur Hausarbeit, Bedeutung des Familienrechts

Der Unterhaltsschaden bei Tötung⁸⁷ der im Haushalt arbeitenden Person liegt im Wegfall⁸⁸ der gesetzlich wegen des gemeinsamen Haushalts geschuldeten⁸⁹ Tätigkeit. Zu ersetzen ist der Wert der entgehenden Dienste⁹⁰. Dieser Ersatzanspruch ist unabhängig davon, ob und wie sich die Unterhaltsberechtigten behelfen. Die allgemeinen Schadensersatznormen gelten nicht⁹¹. Denn es gibt dazu schon keinen objektiv messbaren Herstellungsbedarf. Auf die Verbindung von Menschen ohne gesetzlich gefasstes Unterhaltsband ist § 844 BGB nach dem eindeutigen Wortlaut nicht anzuwenden. Eine Novellierung zugunsten nichtehelicher Lebenspartner ist nur im Rahmen einer umfassenden Regelung der Unterhaltsbeziehungen zu empfehlen.

86 Wenn ein Elternteil nach dem Tod des anderen Elternteils dem auswärts untergebrachten minderjährigen Kind auch Betreuungsunterhalt schuldet, kann ausnahmsweise der Betreuungsunterhalt mit der Höhe des Barunterhalts angesetzt werden, BGH NJW 2006, 3421.

87 Der Tod ist immer Folge einer körperlichen, gesundheitlichen Verletzung. Beweisrechtlich gilt § 287 ZPO.

88 Macke, Neuere Rechtsprechung des BGH zum Ersatz des Unterhaltsschadens, Bd. 7 der Schriftenreihe der AG der Verkehrsrechtsanwälte, 1989, S. 28f.

89 Gesetzlich geschuldet ist auch ein Naturalunterhalt i.S.d. § 1612 Abs. 1 S. 2, Abs. 2 BGB, BGH NJW 2006, 2327 = VersR 2006, 1081 = FamRZ 2006, 1108 = NZV 2006, 467 = ZfS 2006, 677.

90 BGH NJW 1982, 2866 = VersR 1982, 951 = DAR 1982, 323 = ZfS 1982, 361; beachte auch OLG Hamm FamRZ 1987, 1028 beim volljährigen, im elterlichen Haushalt lebenden, in Ausbildung befindlichen Kind: Der Wert wird durch den Zuschuss des Haushalts und die Erfordernisse der Versorgung dieses Haushalts bestimmt.

91 BGHZ 86, 372 = DAR 1983, 221; Steffen, VersR 1985, 605, 607.

92 Vgl. Frank, Schadensersatzansprüche bei Tötung des Versorgers (§ 844 Abs. 2 BGB), in Festschrift für Hans Stoll zum 75. Geburtstag, 2001, S. 143, 154.

Derjenige, der⁹² im Fall einer Verletzung den Gleichklang mit § 844 BGB gewahrt wissen will, muss dem verletzten Lebenspartner nach geltendem Recht deshalb einen Ausgleichsanspruch versagen. Das Gesetz verlangt diesen Gleichklang aber nicht.

Das OLG Nürnberg⁹³ betont, die Haushaltsführung für einen Lebensgefährten könne nach Belieben geleistet oder unterlassen werden. Die Verletzung, die die Erbringung der Arbeit unmöglich mache, berühre deshalb die Vermögenssphäre nicht und zwar ähnlich wie bei sonstigen freiwilligen Betätigungen, z.B. der Mitwirkung in einem Chor oder in einer Amateurfußballmannschaft. Das OLG Düsseldorf wiederholt, dass Partner einer nichtehelichen Gemeinschaft auf die jederzeit aufkündbare Bereitschaft des anderen zur freiwilligen Unterstützung angewiesen sind⁹⁴, im Unterschied zur ehelichen Lebensgemeinschaft, die wesensgemäß Unterhaltsbeziehungen einschließt. Diese Ansicht teilen Eingangs- und Berufungsgerichte⁹⁵. Nur selten wird im Schrifttum auch eine Anspruchsbefugnis des nichtehelichen Lebenspartners verneint⁹⁶.

Wer den Vermögensschaden nur für gegeben erachtet, wenn eine gesetzliche Unterhaltspflicht teilweise oder ganz nicht mehr erfüllt werden kann, muss zwangsläufig dem nichtehelichen, eheähnlichen Partner einen Ausgleichsanspruch zur Arbeit für den Partner versagen. Familienrecht und Deliktsrecht verzahnt in dieser Weise jedoch nur § 845 BGB, indem der Dienstleistungsschaden von der familienrechtlichen Dienstpflicht⁹⁷ abhängig ist⁹⁸. So wird das wirtschaftliche Interesse des Dienstberechtigten angesichts einer körperlichen Betroffenheit des Dienstpflichtigen ge-

93 (5. Zivilsenat) NZV 2006, 209 = MDR 2006, 93 = r+s 2005, 440 = DAR 2005, 629 = FamRZ 2005, 2069.

94 (1. Zivilsenat) NJW-RR 2006, 1535 = r+s 2006, 436.

95 Ebenso OLG Düsseldorf (13. Zivilsenat) VersR 1992, 1418; OLG Köln ZfS 1984, 132; LG Hildesheim SP 2000, 410 = VersR 2002, 1431; LG Krefeld SP 2003, 418 und AG Krefeld SP 2003, 269; AG Gelsenkirchen SP 2001, 197.

96 Palandt/Heinrichs, BGB, 66. Auflage, vor § 249 Rn. 42 und Palandt/Sprau § 843 Rn. 8; vollstreckungsrechtlich Zöller-Stöber, ZPO, 26. Aufl., § 807 Rn. 26 und § 850h Rn. 4a.

97 OLG Celle NZV 2006, 95 und MünchKomm-Oetker, BGB, 4. Aufl., § 249 Rn. 87; zur Dienstpflicht des Kindes als Folge der Unterhaltsgemeinschaft mit den Eltern s. auch Enderlein in AcP 200 (2000), 565 ff. und zum Haushaltsführungsschaden bei Verletzung von Kindern Delank in NZV 2002, 392.

98 Für Stiefelternteile mag bei Betroffenheit eines Kindes über die Erweiterung des Normgehalts nachgedacht werden. -Das OLG Nürnberg sagt a.a.O. im Übrigen leider nichts zu Leistungen eines Kindes oberhalb des familiär geschuldeten Maßes. Eltern hätten in einem solchen Fall nichts zu beanspruchen, weil keine Pflicht i.S.d. § 845 BGB betroffen ist. Das Kind hätte in Konsequenz der Ansicht des OLG keinen Anspruch, weil es zu Hause freiwillig aktiv gewesen ist. Dagegen Pardey in Berechnung von Personenschäden, a.a.O., Rdn. 63, 73, 1166, 1270 ff.

schützt.

Das juristische Problem, einen Geldwert als Vermögensschaden zuzubilligen, obwohl es keinen gleichgerichteten realen Geldausfall oder fehlenden Geldzufluss gibt, ist rechtshistorisch für den Fall der Verletzung einer verheirateten Frau durch den Wechsel des Anspruchsrechts von § 845 BGB hin zu §§ 842, 843 BGB bedingt. Der Gesetzgeber hat in Kenntnis der schadensrechtlichen Problematik ein halbes Jahrhundert lang keinen Anpassungsbedarf gesehen. Die moderne Rechtspraxis sollte den gesellschaftlichen Fortschritt nicht dadurch schmälern, dass das an die Stelle der Anspruchsbefugnis des Familienpatriarchen (männlichen Familienoberhaupts) getretene eigene Anspruchsrecht der verletzten, nicht verheirateten Frau auf ihre Eigenversorgung beschränkt wird und der Verlust des Einsatzes für den Partner ersatzlos bleibt. Vielmehr sollte angesichts der gesellschaftlichen Akzeptanz die eheähnliche Gemeinschaft der Ehe schadensrechtlich gleich gestellt werden, womit – unmittelbar einsichtig – nicht eine Schlechterstellung der ehelichen Gemeinschaft verbunden ist. Familienrecht und außervertragliches Schadensrecht müssen zudem im Bereich des entgangenen Gewinns bzw. eines Erwerbsnachteils nicht deckungsgleich⁹⁹ sein. Die Regelungskomplexe haben andere Aufgaben¹⁰⁰.

Die Ansicht des OLG Nürnberg¹⁰¹, zwischen dem Anspruchsgrund „gesetzliche Unterhaltsschuld“ und dem Anspruchsumfang „tatsächliche Gegebenheit“ zu trennen, widerspricht den §§ 842, 843 BGB. Denn § 842 BGB stellt lediglich klar, dass Nachteile für den Erwerb oder das Fortkommen ersatzfähige Vermögensschäden sind. Der Ersatz wird aber nicht auf bestimmte Vermögensschäden beschränkt. Die §§ 249 ff., § 252 BGB verlangen die real nachzuvollziehende vermögenswerte Aussicht wegen einer ohne den Unfall möglichen, vom Gesetz erlaubten, jedenfalls nicht sittenwidrigen oder verbotenen Leistung. Es geht also nicht um einen rechtlich geschützten Anspruch wegen der Pflicht zu einer bestimmten Leistung. Es wäre auch inkonsequent, den Ersatzanspruch der verletzten Frau von ihrer Pflicht zur Arbeit abhängig zu machen, aber für die Mit-

99 Z.B. besteht auch zwischen Unterhalts- und Sozialhilferecht kein völliger Gleichklang, BGH NJW 1999, 2365 = FamRZ 1999, 843 und NJW-RR 2004, 1300 = FamRZ 2004, 1370.

100 Um unstatthafte Ungleichbehandlungen i.S.d. Art. 3 GG oder Benachteiligungen i.S.d. des am 18.8.2006 in Kraft getretenen Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes geht es im fraglichen Kontext nicht.

101 Für die Gleichstellung mit einem Vermögensschaden nur bei einer Pflicht zur Arbeit (Leistung) s. auch Münch-Komm-Oetker, BGB, 4. Aufl., § 249 Rn 86: Es steht (aber) der Anspruch einer unverheirateten Frau nicht zu, die anderen den Haushalt besorgt, sofern ihr hierdurch nicht ein Gewinn entgeht.

102 OLG München DAR 1999, 407.

arbeit des Mannes seine Pflicht außer Acht¹⁰² zu lassen.

Der BGH ordnet den Schaden wegen Beeinträchtigung der Hausarbeitsfähigkeit als Erwerbsschaden ein, soweit ein Beitrag zum Familienunterhalt betroffen ist (§ 843 Abs. 1 Var. 1 BGB). Der Beitrag zum Unterhalt reicht hin, um unter Gleichstellung mit der vermögenswerten Position des Arbeitnehmers oder Selbstständigen normativ wertend einen Vermögensschaden bejahen zu können. Dies schließt die Anwendung der §§ 842, 843 BGB auf die nichteheliche Lebensgemeinschaft jedoch nicht aus und besagt nichts abschließend dazu, inwiefern es erforderlich ist, dass die verletzte Person gewinnbringend oder für sich wertschöpfend tätig sein wollte, oder ob ein Nutzen anderer Personen ohne Geldvorteil beim Verletzten oder ein Nutzenreflex genügt. So hält denn auch das OLG Oldenburg¹⁰³ (zutreffend) die unterhaltsrechtlich nicht geschuldete Versorgung der betagten und in den Haushalt integrierten Tante für ausreichend¹⁰⁴.

2.4.3.5 Sinnvolle Verwertung der Arbeitskraft und vermögenswerte

Aspekte der Hausarbeit i.e.S. in solidarischer Lebensgemeinschaft

Dass die Leistungen im Privathaushalt auf entgeltlicher Basis z.B. stundenweise durch eine Haushaltshilfe oder den selbstständig agierenden Fensterputzer oder andere Dienstleister, z.B. den Teppichreinigungsdienst, erbracht werden können, macht den inneren Vermögenswert der partnerschaftlich orientierten häuslichen Arbeit der verletzten Person augenfällig. Folgen der Vernachlässigung von Grundanforderungen beim Wohnen und Leben sind hinlänglich bekannt. Zu der von der Form der Gemeinschaft unabhängigen Aktivität ist nach ihrer Dauer, in gewisser Weise von Quantität oder Qualität beeinflusst, ein Wert bestimmbar und die Einbuße von daher in Geld messbar. Ob dies so verstanden wird, dass der Arbeitskraft zum Haushalt ein Marktwert zuerkannt wird, die Leistungsfähigkeit im Haushalt zu Gunsten eines Partners kommerzialisiert ist oder normativ wertend die Arbeit im Haushalt der Erwerbsarbeit gleich gestellt wird, mag hier offen bleiben. Jedenfalls knüpft dieser ökonomische Faktor nicht an die Ehe als besondere Lebensform, sondern an Bedürfnisse in einer Lebensgemeinschaft mit gemeinsamem Haushalt an.

Daraus, dass unterhaltsrechtlich die Versorgungsleistungen eines

103 OLG Oldenburg VersR 1993, 1491 = r+s 1993 101.

104 Anspruchsverneinend dagegen für die ihr Enkelkind versorgende Großmutter OLG Celle VersR 1983, 40.

105 Zur verfestigten Lebensgemeinschaft in der Rechtsprechung der Familiengerichte ab- und eingrenzend Schnitzler in FamRZ 2006, 239ff.

unterhaltsberechtigten Ehepartners für einen neuen Lebenspartner¹⁰⁵ als Surrogat an die Stelle der Haushaltsführung während der Ehezeit¹⁰⁶ treten, darf schadensrechtlich zudem abgeleitet werden, dass die Hausarbeit in einer Lebensgemeinschaft nicht strukturell anders einzuordnen ist als in einer Ehe. Unterschiede zwischen der Ehe und der Lebensgemeinschaft gibt es zum objektivierbaren Wert der gestörten Arbeit¹⁰⁷ der verletzten Person jedenfalls nicht wirklich.

Vollstreckungsrechtlich wird überwiegend zugrunde gelegt, dass Lebenspartner persönliche und wirtschaftliche Leistungen nicht miteinander abrechnen, die Arbeit des nicht Berufstätigen im gemeinsamen Haushalt ersatzlose Leistung desjenigen ist, der dazu in der Lage ist, und kein Dienst, der üblicherweise vergütet wird. Vollstreckungsgerichte¹⁰⁸ verlangen gleichwohl Angaben zu Art und Umfang der für einen Lebensgefährten erbrachten Haushaltsführungsleistungen, um die Prüfung im Hinblick auf verschleiertes Arbeitseinkommen zu ermöglichen. Der Geldwert wird dabei mit dem Argument angesprochen, es stelle sich durchaus die Frage, ob durch die Tätigkeit andere Arbeitskräfte erspart werden, „was bei der Haushaltsführung grundsätzlich möglich ist“. Auch wird direkt an eine wirtschaftliche Gegenleistung gedacht. Die unentgeltliche Mitarbeit im Betrieb des Anderen kann im Übrigen im Einzelfall als verschleiertes Arbeits- oder Dienstverhältnis eine pfändbare Vergütung erschließen lassen, § 850h Abs. 2 ZPO. Der Praktiker, der so dem Vollstreckungsgläubiger aus guten wirtschaftlichen Gründen den Zugriff auf Vermögenswerte ermöglichen will, kann schadensrechtlich nicht zur selben, verletzungsbedingt nicht mehr ausführbaren Arbeit betonen, es sei ein Vermögenswert wegen solcher Arbeit nicht zu erkennen.

Der 23. VGT 1985 hat es für bedeutsam erachtet, ob der Verletzte zum

106 BGH NJW 2004, 2303 = FamRZ 2004, 1173.

107 Näher Pardey in Berechnung von Personenschäden, Rn. 1102, 1175; BeckOK-Spindler, BGB, § 843, Rn. 16: Es steht in erster Linie der Ausfall der eigenen, konkreten Tätigkeit im Rahmen der Familie oder eines Geschäftes in Rede, dessen Lohn nur netto bezogen werden kann, und nicht der Wert bezogen auf eine fiktive Beschäftigung bei Dritten, auf die eine Bruttomethode hinausläuft. Wussow-Dressler, Unfallhaftpflichtrecht, 15. Aufl., Kap. 35 Rn. 16 stellt ebenfalls auf den der Erwerbstätigkeit wirtschaftlich vergleichbaren Einsatz der Arbeitskraft ab.

108 LG Oldenburg JurBüro 2005, 604 – sogar in einem Fall des Zusammenlebens der Mutter, des Vaters und eines 5 Jahre alten gemeinsamen Kindes; s. auch (abweichend von der Vorinstanz) LG Aschaffenburg JurBüro 2000, 664: Wird der Lebensgefährtin der Haushalt geführt, wofür der Schuldner Kost, Logis und eine finanzielle Unterstützung zum Lebensunterhalt erhält, hat er die gesamten Umstände der Haushaltsführung darzutun, den Namen der Lebensgefährtin und den gezahlten Unterstützungsbetrag mitzuteilen; zu etwaigen Zuwendungen seitens der Schwester in Form von Kost und Logis s. gleichsinnig LG Ingolstadt JurBüro 2004, 336.

Zeitpunkt der Verletzung auf dem Arbeitsmarkt vermittelbar gewesen sei. Ob die betroffene Person eine andere Art von Arbeit hätte ausführen können, kann theoretisch unter dem Kriterium einer Kommerzialisierung für bedeutsam gehalten werden. Entscheidend ist für das normative Verständnis vom Schaden aber nur, dass es um eine wirtschaftlich sinnvolle Verwertung der Arbeitskraft im Haushalt angesichts der Aufgaben (Arbeit) und der zur Erledigung nötigen Kraft (Leistungsfähigkeit) sowie angesichts des Umstands geht, dass diese Tätigkeit sonst bzw. auch zu einem Erwerbzzweck erbracht werden kann (könnte).

Jedenfalls rechtfertigt es der lebenspraktische Wechselbezug im partnerschaftlichen Austauschverhältnis¹⁰⁹, die Hausarbeit in der nichtehelichen Lebensgemeinschaft mit dem Nutzungsergebnis der im Erwerbsleben eingesetzten Arbeitskraft und der Situation von Ehepartnern gleichzustellen. Wesentlich ist dafür, dass sich die Partner so miteinander verbunden fühlen und sie, objektiviert gesehen, so verbunden sind, dass sie zunächst den gemeinsamen, beiden zugute kommenden Lebensstandard sicherstellen, bevor sie sich eigenen Bedürfnissen und Wünschen widmen. Ein schätzwürdiges Vertrauen auf die Fortdauer einer faktischen Gemeinschaft mit allen faktischen Vorteilen und Nachteilen gibt es angesichts der jederzeitigen Beendigungsmöglichkeit zwar nicht. Der Schaden wegen der erschwerten Hausarbeit erwächst aber mit der erforderlichen Abhilfe. Dazu kommt es nicht auf ein vermögenswertes Vertrauen, sondern den Nachweis der Begründung der häuslichen Gemeinschaft und der zusätzlichen Anstrengungen an.

Aus der älteren BGH-Erkenntnis¹¹⁰ zur Nichtanrechnung der frei gewordenen und neu eingesetzten Hausarbeitskraft bei Geltendmachung eines Unterhaltsschadens ist – anders als gelegentlich vertreten wird¹¹¹ – nicht herzuleiten, dass die Arbeit im Haushalt von Lebenspartnern keinen wirtschaftlichen Charakter hat. Von einem wirtschaftlichen Wert ist der BGH damals ausgegangen. Ansonsten wäre von vornherein nichts anzurech-

109 Grziwotz, a.a.O., 7. Teil, Rn. 24, S. 173: Auf Grund der Lebensgemeinschaft stehen Rollenverteilung im Rahmen der Haushaltsleistungen regelmäßig in einem partnerschaftlichen Austauschverhältnis, so dass sie insoweit nicht als unentgeltlich qualifiziert werden können. Lönnig in FamRZ 2005, 2030, stellt auf die nachhaltige Störung der bestehenden Solidargemeinschaft mit dem Entstehen einer Versorgungslücke ab. Röthel in NZV 2001, 329, 332 bejaht einen Erwerbsschaden bei jeder faktischen Unterhaltsgemeinschaft. Würthwein JZ 2000, 337 ff. stellt auf das wirtschaftliche Eigeninteresse des Verletzten am Erhalt der (solidarischen) Gemeinschaft ab, wozu die Arbeitsleistung erbracht werden muss; anders soll es bei altruistisch orientierten (z.B. karitativen) Leistungen sein.

110 BGHZ 91, 357= NJW 1984, 2520 = VersR 1984, 936 = FamRZ 1984, 976.

111 Küppersbusch, Ersatzansprüche bei Personenschaden, 8. Aufl., Rn. 183, ihm folgend OLG Düsseldorf VersR1992, 1418, 1419.

nen gewesen. Die Anrechnung ist nur unterblieben, weil dem schadensrechtlich auszugleichenden Barunterhalt nichts Gleichwertiges gegenübergestanden hat. Denn die frei gewordene Arbeitskraft hat die Witwe mit neuen Hoffnungen bei ungesichertem Fundament eingesetzt, ohne dass ihr die Entlastung zu eigenen finanziellen Bedürfnissen und festen Kosten des Haushalts vom neuen Partner gesetzlich geschuldet worden ist¹¹².

Sich gegenüber der nichtehelichen Lebensgemeinschaft – wie das OLG Nürnberg – darauf zurückzuziehen, dass der Unterhaltsverpflichtete vom Unterhaltsberechtigten erwarten kann, alle Anstrengungen zu unternehmen, um eigene Einkünfte zu erzielen, derartige Beziehungen aber im Verhältnis zwischen Schädiger und Geschädigten fehlen, trifft die Problematik nicht. Es geht nicht um Obliegenheiten gegenüber dem Schädiger und nicht darum, ob die verletzte Person Arbeitslohn oder Gewinn erzielen kann oder sollte, um den Lebensbedarf zu decken, sondern darum, dass die verletzte Person nach ihrer freien, mit dem Partner abgestimmten Entscheidung eine Wahl getroffen hat, ihr gemeinsames Leben zu gestalten, die der Schädiger hinzunehmen hat. Dass naheheilige Unterhaltspflichten auf frühere eheliche Beziehungen des Unterhaltspflichtigen zum Unterhaltsberechtigten und auf dessen Bedürftigkeit zugeschnitten sind – wie das OLG Nürnberg zudem anspricht –, hat mit dem allein ausschlaggebenden Problem der wirtschaftlich sinnvollen Verwertung der Arbeitskraft nichts zu tun.

Das OLG Düsseldorf¹¹³ hält es „nicht zwangsläufig“ für wirtschaftlich sinnvoll, zusätzlich zu einer Vollzeit- oder Teilzeitbeschäftigung die vollständige Versorgung des Haushaltes mit großem Haus und Garten ohne feststellbare Gegenleistung durch Unterhalts- oder Versorgungszuwendungen des Lebenspartners zu übernehmen. Soweit es die Arbeitskraft gestattet, können aber mehrere Arbeitsmöglichkeiten nebeneinander wahrgenommen werden. Die Arbeit im Privathaushalt kann (bei einem Erwerbszweck, d.h. entgeltlich) als Nebentätigkeit ebenso wie als Haupttätigkeit erbracht werden und ist im einen wie im anderen Fall wirtschaftlich sinnvoll und werthaltig. Ein ersatzfähiger Schaden zur unentgeltlichen Arbeit ist also nicht deshalb auszuschließen, weil die verletzte Person ganztätig oder in

112 Dass die zumutbare Hausarbeit bei Deckung des Barbedarfs genauso behandelt werden sollte wie eine wirtschaftlich erfolgreiche Aktivität auf dem Arbeitsmarkt, die den Barbedarf deckt, und der BGH deshalb sein älteres Erkenntnis nicht fortführen sollte, darf angemerkt werden. Gegen BGHZ 91, 357, s. überzeugend Herbert Müller, Ersatz des Unterhaltsschadens, Bd. 7 der Schriftenreihe der AG der Verkehrsrechtsanwälte, 1989, S. 57ff.

113 r+s 2006, 436 = NJW-RR 2006, 1535.

114 BGH VersR 1989, 857 = DAR 1989, 341 = NJW 1989, 2539 = NZV 1989, 387 = ZfS 1989, 339; OLGR Köln 2006, 36.

Teilzeit erwerbstätig¹¹⁴ ist. Ob die verletzte Person nicht erwerbstätig, teil- oder gar voll(er)erwerbstätig ist, nimmt Einfluss auf den Umfang des betroffenen Zeitaufwands, aber nicht auf ihr Anspruchsrecht. Es kommt immer und nur auf die konkrete Arbeitszeit im Haushalt an, ggf. als Zeit einer Mithilfe im Haushalt¹¹⁵, die realistisch sein muss und nachzuweisen ist¹¹⁶. Jede Arbeit im Haushalt ist dabei erfahrungsgemäß mit weiteren Verpflichtungen viel eher zu vereinbaren als eine Erwerbstätigkeit.

1987 haben es nicht vermeidbare Unsicherheiten bei der Abgrenzung des Personenkreises dem BGH¹¹⁷ verwehrt, regressausschließend die eheähnliche Lebensgemeinschaft i.S.d. § 116 Abs. 6 SGB X der Ehe gleichzustellen. Heute wird an die Gemeinschaft von Frau und Mann gedacht, die sie mit dem Willen eingegangen sind, füreinander einzustehen, die auf Dauer als enge und stabile Gemeinschaft angelegt ist und neben der nicht zugleich eine weitere Gemeinschaft gleicher Art besteht¹¹⁸. Im Einzelfall sind freilich nach wie vor nur schwer die für die Anerkennung als schützenswerte Lebensgemeinschaft konkret entscheidenden Tatsachen verlässlich festzustellen. Indizien für eine nichteheliche Einstehens-¹¹⁹, Beistands- bzw. Unterhaltsgemeinschaft zwischen einer Frau und einem Mann, bei der die unfallbedingt erschwerte Hausarbeit zu einem Anspruch i.S.d. §§ 249 ff., 842 ff. BGB mit einem Wahrscheinlichkeitsurteil (§ 287 ZPO, § 258 ZPO) wie im Fall einer Ehe führen muss, sind nach der hier vertretenen Ansicht:

- auf Dauer angelegte einzige Haushalts- und Wirtschaftsgemeinschaft der beteiligten Partner.

Im Einzelfall erweist die Dauer des Zusammenlebens von 2 Jahren die Stabilität der Gemeinschaft mit ausreichender Basis für die erforderliche Zukunftsprognose. Allein das Zusammenleben von Mann und Frau (auch z.B. bei einer Gestattung, alle Räume zu betreten,) trägt eine solche Vermutung aber nicht.

- gegenseitiges Einstehen, d.h. vor der Befriedigung eigener Bedürfnisse

115 Treffend LG Saarbrücken FamRZ 2000, 1215, anders wohl OLG Oldenburg VersR 1983, 890.

116 Zum Unterhaltsschaden beachte OLG Frankfurt SP 2005, 338: War der Getötete der allein voll berufstätige Ehegatte, ist regelmäßig davon auszugehen, dass von ihm im Haushalt erbrachte Leistungen freiwillig erfolgt sind und nicht aufgrund seiner Unterhaltspflicht.

117 BGHZ 102, 257 = NJW 1988, 1091; zu § 67 Abs. 2 VVG ebenso OLGR Koblenz 2003, 125 = VersR 2003, 1381.

118 BVerfGE 87, 234 = NJW 1993, 643, NVwZ 2005, 1178 = FamRZ 2004, 1950; s. auch LSG Baden-Württemberg NJW 2006, 2349 zur Verantwortungs-, Not-, Einstehensgemeinschaft i.S.d. Arbeitsförderungs- und Sozialhilferechts und zur Bedarfsgemeinschaft i.S.d. SGB II.

119 Zu Indizien für das Vorliegen einer eheähnlichen Gemeinschaft i.S.d. § 7 Abs. 3 Nr. 3b SGB II LSG Niedersachsen-Bremen NJOZ 2006, 4338.

wird der gemeinsame Lebensunterhalt sichergestellt.

- wechselseitige Befugnis, über Einkommens- und Vermögensgegenstände des Partners zu verfügen.

Das gemeinsame tägliche Wirtschaften aus einer Haushaltskasse genügt allein aber nicht. Das gemeinsame Vorhalten von Lebensmitteln und die Abrechnung über eine Haushaltskasse kommen auch bei reinen Wohngemeinschaften vor.

2.4.3.6 Künftige Begründung einer Lebensgemeinschaft

Bei der zur Unfallzeit bestehenden häuslichen Gemeinschaft kann der Schaden relativ einfach dadurch bestimmt werden, dass vergangenheitsbezogen festgestellt wird, welche Hausarbeiten die verletzte Person verrichtet hat und inwieweit diese Arbeit nicht mehr möglich oder zumutbar ist, d.h. für welche Zahl von Stunden eine Hilfe benötigt wird oder das Arbeitszeitdefizit anderweit ausgeglichen werden muss. Die vergangenheitsbezogene Betrachtung der individuellen marktgängigen Arbeit im Haushalt macht die Fortsetzung der Arbeit in der Zukunft, um die allein es geht, (jedenfalls für einen gewissen Zeitraum) ausreichend wahrscheinlich. Bei dauerhaften Beeinträchtigungen ist diese Basis aber nicht ausreichend, weil die häusliche Arbeit ständiger Veränderung unterliegt.

Aus Rechtsgründen ist es zudem bedeutungslos, wann der Vermögensschaden nach der Verletzung real wird¹²⁰. Auch die Haushaltsführung, die zur Unfallzeit noch nicht geleistet worden ist, nach dem vor dem schädigenden Ereignis gefassten Lebensplan während der Zeit der Verletzung aber aufgenommen werden sollte und nun nicht mehr aufgenommen werden kann, ist bei andauernden relevanten Behinderungen auszugleichen.

Wenn die betroffene Person ihre Lebensplanung nach dem Unfall einschneidend verändert, hilft das Kriterium „Zurechnungszusammenhang“, ersatzlos bleibende Veränderungen auszugrenzen. Darauf, ob der deliktsrechtlich verantwortliche Schädiger den Umfang des Vermögensfolgeschadens vorhersehen konnte, kommt es im Übrigen wegen des Ausgleichsgedankens des Schadensrechts nicht an. All dies betrifft im Einzelfall zu beantwortende Fragen, aber nicht Unterschiede der Lebensformen.

Entscheidend kommt es auf solche Fragen an, wenn z.B. die 9-Jährige auf dem Gehweg von einem PKW erfasst wird, eine Querschnittslähmung erleidet und im Alter von 21 Jahren von einem Sohn entbunden wird. Wohnt sie fortan mit dem Kindsvater und ihrem Sohn in einem Haushalt,

120 BGHZ 38, 55 = NJW 1962, 2248: Die Verletzung vor der Eheschließung genügt.

muss ihr gesagt werden, ob sie – wie hier für richtig gehalten wird – einen umfassenden Hausarbeitsschaden, beginnend mit dem Zeitpunkt der häuslichen Gemeinschaft, geltend machen kann oder ob es darauf ankommen soll, dass sie heiratet, oder sogar auch darauf, ob der Kindesvater z.B. als Tischler ein halbes Jahr lang monatlich 2.500,-Euro verdient und dann – evtl. für immer – arbeitslos wird.

2.4.4 Hausarbeit im weiteren Sinne

Hausarbeit i.w.S.¹²¹ sind der allgemeine Schriftverkehr, Verhandlungen mit Behörden oder Versicherungen, die Herrichtung von Möbeln wie überhaupt alle handwerklichen Leistungen bei Herrichtung der Wohnräume¹²², zur Instandhaltung oder Instandsetzung, Reparaturen, die Wartung und Pflege eines Pkws oder von Fahrrädern. Diese Arbeit meint zugleich nicht die häusliche Kleinarbeit bzw. Sonstiges als eigenen Tätigkeitsbereich im Sinne der Zeitverwendungsstudien. Der BGH¹²³ rechnet zur Hausarbeit i.w.S. Gartenarbeiten mit der Folge, dass beim Unterhaltsbedarf ein Zeitzuschlag erfolgen kann¹²⁴.

Zur handwerklichen Produktivität ist der Ausgleich des Vermögensschadens am individuellen Arbeitsergebnis festzumachen. Denn jede Leistung mit einem nachhaltigen wirtschaftlichen Ergebnis und Erfolgsbezug wie beim Werkvertrag ist auf einen Vermögenszuwachs ausgerichtet. Verhindert der Schädiger die vermögenswerte Chance, hat er den entgangenen Vermögensvorteil zu ersetzen, §§ 249, 252; 842, 843 BGB¹²⁵.

Zur vereitelten Eigenleistung für ein Bauvorhaben lässt sich die entgangene Erhöhung des Wohnkomforts u.U. über einen veränderten Mietwert messen. Bei Errichtung eines Gebäudes kann der über den Bodenwert hinaus gesteigerte Wert Schätzhilfe sein. Bei vereitelten Schönheitsreparaturen von akzeptabler handwerklicher Qualität steht das ersparte Entgelt

121 BGHZ 104, 113 = NJW 1988, 1783 = FamRZ 1988, 697 = ZfS 1988, 204 = VersR 1988, 490 = NZV 1988, 60.

122 Davon, dass zu den Haushaltsarbeiten in gewissem Umfang auch Tätigkeiten gehören, die heute üblicherweise im Haushalt ausgeführt werden, wie z.B. Tapezieren, Anstreichen, Nageln, Sägen, Feilen, spricht OLG München DAR 1993, 353 = ZfS 1994, 48, BGH NA-Beschl. v. 2.3.1993, VI ZR 100/92.

123 BGH VersR 1989, 857 = DAR 1989, 341 = NJW 1989, 2539 = NZV 1989, 387 = ZfS 1989, 339; von der Abrechnung zu Gartenarbeiten wie beim Haushaltsführungsschaden spricht OLG Hamm SP 2001, 376 mit einem Stundensatz von 15,- DM.

124 S. ohnehin Schulz-Borck/Hofmann a.a.O., Tabelle 2.

125 Dass die Leistung in der Wohnung oder für das Haus Element der gesetzlichen Unterhaltschuld ist, wirkt im Tötungsfall zu Gunsten der Unterhaltsberechtigten, § 844 BGB.

126 Insofern wird mit einer Formulierung, es komme auf die eigene Erledigung an der Stelle der Ausführung durch Handwerker an, der Markt-, Vermögenswert dargetan.

für die Handwerkerleistung als Wertmaß zur Verfügung¹²⁶ und erleichtert der reale Aufwand für die ersatzweise Beschäftigung des Handwerkers die Bestimmung des konkreten Schadens.

2.4.5 Folge der Ausrichtung aller Tätigkeiten im Mehr-Personen-Haushalt auf die eigene Lebensgestaltung?

Als Bestandteil des individuellen Lebenszuschnittes betreffen alle Tätigkeiten im Haushalt die eigenen Bedürfnisse und bedingen eigentlich im Umfang der Beeinträchtigung, die Tätigkeiten ausführen zu können, vermehrte Bedürfnisse. Da es den Schädiger grundsätzlich nichts angeht, wie die verletzte Person ihre Lebensinhalte gestaltet, ist insofern zwischen gesundheitlichen Dauerbeeinträchtigungen und Bedürfnissen z.B. wegen der Gartenarbeit für 1 Person oder für eine Lebensgemeinschaft oder zwischen der Hausarbeit für 1 Person oder für 2 Personen in einer Wohnung nicht zu unterscheiden. Die gesamte Tätigkeit dient der schadensrechtlich schützenswerten Lebensführung bei selbst gewählter Lebensausrichtung.

Das verletzungsbedingte (Zeit-) Defizit verpflichtet den Schädiger nach herkömmlichem Verständnis i.S.d. § 843 Abs. 1 Var. 2 BGB jedoch nur, soweit es um Folgen des Gesundheitszustandes geht, und nicht, soweit es um Interessen an einer Aktivität und die Minderung oder den Ausschluss der Leistungsfähigkeit geht. Die Daseinsvorsorge, die wirtschaftliche Sicherung des Lebensbedarfs und die Realisierung vermögenswerter Chancen betrifft § 843 Abs. 1 Var. 1 BGB.

3. Zusammenfassung und Empfehlung

1. Bei dem Schaden wegen Beeinträchtigung der Hausarbeitsfähigkeit geht es um den Geldausgleich für die verletzungsbedingte Erschwernis bei Erledigung der Hausarbeit ohne wirtschaftlich ungünstige Veränderung im Vermögen der betroffenen Person. Letztlich hat der Schädiger für die geldwerte Differenz zwischen dem geplanten Zeiteinsatz und der verletzungsbedingt noch leistbaren Zeit aufzukommen. Bezogen auf die verletzte Person ist nach herkömmlichem Verständnis die Schadensgruppe vermehrte Bedürfnisse (Mehrbedarf) betroffen, um die es z.B. auch bei einem etwaigen verletzungsbedingten Pflegebedarf geht.

2. Zur unentgeltlichen Arbeit im Haushalt sollte die Rechtsprechung eine eigene Schadensgruppe anerkennen, die bei den Elementen eigennützig und fremdnützig in einer gewissen Nähe einerseits zum Mehrbedarf und andererseits zum Erwerbsschaden steht, ohne mit diesen Schadensgruppen identisch zu sein.

Ein zur gesamten Hausarbeit einheitlich ermittelter Geldbetrag lässt sich praktisch einfach nach der Kopfzahl auf die Haushaltsführung einschließlich der Versorgung von Kindern und den Mehrbedarf aufteilen. Um Ansprüche bei einem Forderungsübergang abgrenzen zu können, mag dies genügen. Der Lebenswirklichkeit und den zugrunde liegenden schadensrechtlichen Erwägungen wird eine solche Aufteilung selten gerecht.

3. Der Blick auf die Ehe als Verfassungsinstitut erleichtert die Antwort auf die Wertungsfrage, dass schadensrechtlich die Familienarbeit der Erwerbsarbeit gleichzustellen ist. Zur Beurteilung der Beeinträchtigung als vermögenswertem Hausarbeitsschaden ist zwischen der ehelichen und der nichtehelichen Lebensgemeinschaft aber nicht zu trennen. Denn es kommt auf den inneren Charakter der vereitelten Arbeit und – anders als zur Beurteilung des Unterhaltsschadens – nicht auf eine gesetzliche Unterhaltspflicht an.

4. Jedenfalls dann, wenn sich eine Frau und ein Mann in einer Unterhalts- bzw. Versorgungsgemeinschaft zusammengefunden haben, geht es um den schadensrechtlichen Schutz der Arbeit als ernsthafte, nicht nur unerhebliche Beteiligung an der Hausarbeit im engen Lebensverbund bzw. innerhalb einer gesellschaftlich akzeptierten Lebensform. Entscheidend ist der feste soziale und wirtschaftliche Zusammenschluss in einer Art ehgleicher ökonomischer Solidarität. Die häusliche Gemeinschaft muss dabei – anders als für versicherungsrechtliche Regresseinschränkungen – nicht bereits im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses bestehen.

5. Bei der Betreuung und Versorgung von gemeinsamen Kindern sollte wegen der Familiengemeinschaft an der Gleichstellung der Ehe mit Kind(ern) und der nichtehelichen Lebensgemeinschaft mit Kind(ern) nicht gezweifelt werden. Auch die Haushaltsgemeinschaft von Mutter oder Vater und erwachsenem Sohn oder erwachsener Tochter sollte ebenso wie die Haushaltsgemeinschaft z.B. zwischen Geschwistern im Rentenalter oder eine nacheheliche (nachpartnerschaftliche) Lebensgemeinschaft, insbesondere bei Beteiligung von Rentnern, gleiche Anspruchsbefugnisse öffnen.

6. Das gemeinsame Wohnen in der Wohngemeinschaft genügt nicht, um der auf das Wohnen bezogenen vereitelten unentgeltlichen Arbeit einen schadensrechtlichen schützenswerten Vermögenswert zuzumessen. Eine Hausgemeinschaft ändert nichts an der unabhängigen Gestaltung des Lebens und vermag deshalb keinen Hausarbeitsschaden zu begründen.

Autokauf im Internet

– Sicherheit beim Autokauf aus der Sicht von mobile.de und eBay Motors –

Peter F. Schmid, Geschäftsführer mobile.de GmbH, Europarc Dreilinden

1. Typisierung der mobile.de und eBay Motors Plattform

1. mobile.de

Die mobile.de Website ist seit 10 Jahren eine der erfolgreichsten Fahrzeuganzeigenbörsen im Internet. Über mobile.de können gewerbliche Automobilhändler und private Anbieter Fahrzeuge inserieren, die sie zum Verkauf anbieten. Die mobile.de Website dient dabei der Kontaktvermittlung zwischen dem Anbieter und potenziellen Kaufinteressenten. Ein Vertragsabschluss direkt über die mobile.de Website ist nicht möglich. Die Vertragspartner müssen vielmehr miteinander in Kontakt treten und in Vertragsverhandlungen eintreten. Es heißt also: Online suchen und offline kaufen. Der Kaufvertrag wird zwischen den Vertragsparteien außerhalb von mobile.de geschlossen, ohne dass mobile.de hiervon Kenntnis erhält. Auch die Vertragserfüllung findet nicht unter Zuhilfenahme von mobile.de statt.

2. eBay Motors

Die eBay Motors-Website als Bestandteil der eBay Website ist ein Marktplatz für Fahrzeuge und Fahrzeugzubehör aller Art. Auf der eBay Motors-Website können unmittelbar rechtswirksame Verträge über die angebotenen Waren oder Dienstleistungen geschlossen werden. Hierfür stellt eBay Motors verschiedene Angebotsformate, wie das Online-Auktionsformat oder das Sofort-Kaufen-Format, zur Verfügung. Die Wirksamkeit des in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen von eBay festgelegten Vertragsschlussmechanismus im Verhältnis zwischen Anbieter und Käufer wurde höchstrichterlich bestätigt und die daraus resultierende Rechtssicherheit ist maßgeblich für den Erfolg des eBay-Marktplatzes verantwortlich.

Ich möchte mein Hautaugenmerk auf die Internet-Fahrzeuggbörsen richten, die sich nur und ausschließlich mit Fahrzeugen beschäftigen und thematisch am besten hierher passen.

II. Das Verhältnis der Nutzer untereinander

C2C-Geschäft C2B

Da die Fahrzeugkaufverträge ohne Kenntnis von mobile.de geschlossen werden, können im Rahmen der *Prävention* Online-Informationen angezeigt werden, die auf einen sicheren Vertragsschluss und auf eine sichere Vertragsabwicklung hinwirken. Es wird z.B. ein Musterkaufvertrag zum Download angeboten, der im C2C-Geschäft Verwendung finden kann.

Im Gegensatz zu gewerblichen Automobilhändlern (Unternehmern) können Privatanbieter (Verbraucher) die Gewährleistung im Kaufvertrag ausschließen.

In Streitigkeiten unter den Vertragsparteien, die Pflichten aus dem Kaufvertrag betreffen, ist mobile.de nicht eingebunden. Diese Streitigkeiten sind unter den Vertragsparteien auszutragen.

B2C oder B2B Geschäft

Hervorzuheben in diesen Segmenten sind die *Informationspflichten* der gewerblichen (Fahrzeug-)Anbieter, die allerdings zum Teil variieren können, je nachdem, ob ein Onlinevertragsschluss (eBay) oder ein Offlinevertragsschluss (mobile.de) ansteht.

eBay (Onlinevertragsschluss)

Wer als gewerblicher Automobilhändler auf dem eBay Motors Marktplatz Fahrzeuge zum Verkauf anbietet, unterliegt besonderen gesetzlichen Regelungen. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Regelungen des Fernabsatzrechts (§§ 312b. ff. BGB) zu richten. Hiernach sind bei Waren- und Dienstleistungsangeboten an Verbraucher umfangreiche vor- und nachvertragliche Informationspflichten zu erfüllen (§ 312c BGB, § 1 BGB-InfoV). Hervorzuheben ist hierbei insbesondere die Verpflichtung, bereits vor Vertragsschluss Angaben zur Identität und zur ladungsfähigen Anschrift zu machen (Impressumpflicht) und über das Bestehen oder Nichtbestehen des Widerrufs- oder Rückgaberechts des Käufers zu belehren. Auch die Vorgaben der Preisangabenverordnung sind zu beachten.

mobile.de (Offlinevertragsschluss)

In diesem Fall finden grundsätzlich die Regelungen des Fernabsatzrechts keine Anwendung.

EnVKV

Gewerbliche Anbieter haben aber in jedem Fall die Regelungen der Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung für Neufahrzeuge zu beachten, die seit dem 1. November 2004 Geltung hat. Hiernach haben Automobilhändler beim Bewerben und Anbieten von Neufahrzeugen umfassende Angaben zum Schadstoffausstoß und zum Kraftstoffverbrauch zu machen.

Auch bezüglich der Kennzeichnungspflichten, die sehr weit reichend und umfassend sind, helfen eBay und mobile.de dem gewerblichen Anbieter, indem im Onlinebereich oder mittels eMail über die Einhaltung dieser Pflichten informiert wird. Zudem stellen eBay und mobile.de gewerblichen Verkäufern unterschiedliche Werkzeuge zur Verfügung, damit diese ihre gesetzlichen Verpflichtungen erfüllen können. So können Anbieter z.B. ihre Impressumsdaten, ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen und ihre Informationen zum fernabsatzrechtlichen Widerrufs- oder Rückgaberecht in ihrem Mitgliedskonto hinterlegen. Diese Angaben werden dann bei sämtlichen Angeboten automatisch in einem gesonderten Bereich der Angebotsseite übersichtlich und in standardisierter Form dargestellt. Die Pflichten nach der PAngV kann der Verkäufer ebenfalls gesetzeskonform erfüllen, indem er im Verkaufsprozess einen MwSt-Satz angibt. Bei allen Angeboten erscheint dann unmittelbar unter der Preisangabe der Hinweis „inkl. MwSt.“. Für die Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung hat mobile.de im Inseratsprozess Funktionalitäten implementiert, die es erlauben, sehr komfortabel die Vorgaben der Verordnung einzuhalten.

III. Welchen Beitrag leisten mobile.de / eBay?

Die überwältigende Mehrheit der Kontakte über das Internet verläuft sehr positiv und zur absoluten Zufriedenheit der Käufer und Verkäufer. Im Internet treffen jedoch täglich mehrere Millionen Menschen aufeinander und es gibt immer einzelne „schwarze Schafe“, die sich die Unwissenheit oder Gutgläubigkeit anderer Menschen zu Nutze machen. So passiert es auch auf den Internetplattformen mobile.de und eBay, dass es zu Problemen kommen kann. Diese beruhen entweder auf Missverständnissen, Informationslücken oder gar bösen Absichten der Käufer oder Verkäufer.

Sowohl bei mobile.de wie auch bei eBay sind mehrere Teams rund um die Uhr und 7 Tage die Woche mit der Sicherheit der Plattform und der Qualität der Inserate beschäftigt. Diese Mitarbeiter kümmern sich ausschließlich um das Thema Trust & Safety. Zu den Aufgaben dieser Trust &

Safety Beaufragten gehören u.a. das Aufspüren und Löschen von unseriösen Inseraten und die Aufklärung der Nutzer durch Sicherheitshinweise, Hilfeseiten, Newsletter und Seminare. Hiervon profitieren nicht nur die privaten Nutzer bei mobile.de und eBay Motors, sondern auch die große Gemeinschaft der gewerblichen Nutzer, die Automobilhändler.

Bei eBay Motors und mobile.de basiert das Sicherheitskonzept auf 3 Säulen: die *Prävention* und *Identifikation* von unseriösen Angeboten in den einzelnen Formaten und die Repression durch eine enge Zusammenarbeit mit den Strafverfolgungsbehörden, falls ein betrügerischer Hintergrund identifiziert wird.

1. Prävention

mobile.de und eBay haben es sich zum Ziel gemacht, die Nutzer pro-aktiv mit ausführlichen Informationen zu aktuellen Maschen und Betrugsmaschinen – wie man sie erkennt, wie man sich davor schützen kann – aufzuklären.

Unterstützend hierzu werden in erster Linie Sicherheitshinweise online auf den Webseiten platziert. Auf diese Hinweise kann von unterschiedlichen Stellen auf den Seiten zugegriffen werden. Der Nutzer findet an prominenter Stelle auf den Homepages Informationen zum Thema Sicherheit, wo auch auf detaillierte Seiten im Sicherheitsportal hingewiesen und damit verlinkt wird. Zusätzlich werden in von uns als potenziell, aber nicht eindeutig unseriös betrachteten Inseraten weitere Sicherheitshinweise platziert, um den Nutzer auch an diesen Stellen auf Risiken aufmerksam zu machen.

Online Kurse, Newsletter und gezielte eMails dienen als weitere Informationskanäle, um das Thema Sicherheit an den Nutzer heranzutragen. Sehr wirksam sind auch Kooperationen mit Partnern aus ähnlichen oder anderen Branchen, wie z.B. dem ADAC im Onlinebereich, um einen weiten Kreis der Internetgemeinde außerhalb von mobile.de oder eBay zu erreichen.

2. Identifikation von unseriösen Inseraten

Zur Identifizierung von unseriösen Inseraten oder Angeboten erfolgt im ersten Schritt eine elektronische Selektierung. Anschließend kommen besonders geschulte und erfahrene Mitarbeiter der Qualitätsteams zum Einsatz. Sie werden zudem von der Community oder durch eigene Suchen auf unseriös erscheinende Angebote aufmerksam gemacht.

3. Repression

Werden unseriöse oder rechtsverletzende Angebote entdeckt, stehen mobile.de und eBay weit reichende Maßnahmen zur Verfügung. Diese reichen von der Löschung von Angeboten über die Verwarnung von Nutzern bis hin zum vorübergehenden oder dauerhaften Ausschluss von der Nutzung der Marktplätze.

Die Zusammenarbeit mit den Strafverfolgungsbehörden wird bei uns ebenfalls großgeschrieben. Sicherlich steht die Prävention an erster Stelle, da man jedoch leider nie alle Nutzer zu 100% erreichen kann, wollen wir auch weitestgehend ermöglichen, dass die Strafverfolgung erfolgreich ist. eBay und auch mobile.de unterstützen die Polizei bei der Ermittlung von Straftätern. Dies geschieht in erster Linie durch die Herausgabe von Daten und weiterhin durch eine Abstimmung mit den Behörden zur Optimierung der Zusammenarbeit.

IV. Forderungen

Schaffung

- spezialisierter Teams bei den Strafverfolgungsbehörden mit dem Fokus auf Internetkriminalität mit länderübergreifenden Kompetenzen (bundesweit, europaweit und global), sowie
- einer Schiedsstelle, die bei der Klärung von Missverständnissen, Unklarheiten und in Streitfällen unterstützend zur Seite steht. Dies würde bei den Verbrauchern das Vertrauen in Internetgeschäfte fördern und Ihnen die Gewissheit geben, dass sich eine Schiedsstelle objektiv für eine Klärung einsetzen würde.

Geschwindigkeit als Unfallursache

Björn Dosch, Jürgen Berlitz,
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., München

Fakten der Unfallstatistik

Die Zahl der Verkehrstoten zeigt seit Jahren eine erfreuliche Entwicklung. Sie betrug im Jahr 2005 5.361 und lag damit um 43 % niedriger als noch 10 Jahre vorher. Trotz der damit bilanzierbaren großen Erfolge von Maßnahmen, z.B. in den Bereichen Fahrzeugsicherheit, Verkehrserziehung und -aufklärung sowie Rettungswesen, verbleiben dennoch erhebliche Herausforderungen vor dem Ziel, die Zahl der Verkehrstoten wie auch der schweren Verkehrsunfälle insgesamt weiter zu reduzieren.

Differenziert man die Betrachtung nach Ortslage, zeigt sich, dass die Landstraßen (Außerortsstraßen ohne Autobahnen) nach wie vor die höchste Aufmerksamkeit benötigen. Hier sind 60 % der Getöteten im Straßenverkehr zu registrieren.

<i>Verkehrstote</i>	<i>2005</i>	<i>1995</i>	<i>Entwicklung 1995–2005</i>
Innerorts	1.471 (27,4 %)	2.435 (25,8 %)	-40 %
Landstraßen	3.228 (60,2 %)	6.041 (63,9 %)	-47 %
Autobahnen	662 (12,3 %)	978 (10,3 %)	-32 %
SUMME	5.361	9.454	-43 %

Abb. 1: Verkehrstote nach Ortslage, Quelle: Statistisches Bundesamt

Gemessen an den Fahrleistungen wird deutlich, dass auf Landstraßen das Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls am höchsten ist. Rechnerisch waren 2005 pro 1 Milliarde Fahrzeugkilometer auf Autobahnen 3,03 Verkehrstote zu beklagen, auf Landstraßen dagegen 11,55. Damit wird deutlich, dass Maßnahmen zu einer weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit sich auf die Landstraßen konzentrieren sollten.

Wichtige Unfallmerkmale und Risikofaktoren

Ein Blick in die amtliche Unfallstatistik legt die hohe Bedeutung des Themas „Geschwindigkeit“ nahe: Bei 3.890 registrierten Verkehrstoten außerorts im

Jahr 2005 war in 1.527 Fällen als Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ angegeben, in 325 Fällen „nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“.

Diese Zahlen sollten allerdings in mehrfacher Hinsicht mit Vorsicht interpretiert werden. Einerseits ist die Unterscheidung zwischen nicht angepasster Geschwindigkeit und Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den unfallaufnehmenden Polizisten vor Ort nur sehr schwierig zu treffen, weil das Fahrtempo ohne tieferegehende Unfallanalyse oft nur sehr ungenau bestimmt werden kann.

Noch wichtiger ist aber, dass vor dem Ziel einer Analyse unfallauslösender Risikofaktoren die Meldung einer nicht angepassten Geschwindigkeit nur die erste, oberflächliche Betrachtungsebene sein kann. Denn strikt logisch ist die Feststellung, dass die überwiegende Mehrheit von Unfällen – wenn nicht alle – bei der Wahl einer angepassten Geschwindigkeit vermeidbar wären, unzweifelhaft richtig. Für die Ableitung von Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist sie aber nur bedingt hilfreich.

Denn einerseits ist die Frage, welches Tempo angemessen wäre ohne Bezug auf die konkreten Einzelfallbedingungen (z.B. Witterung, Sicht, Fahrbahnbeschaffenheit, Fahrtüchtigkeit des Lenkers) in Maß und Zahl kaum sinnvoll zu beantworten. Andererseits lässt eine zu enge Fokussierung auf das Unfallmerkmal Geschwindigkeit die Vielzahl relevanter Risikofaktoren außer Acht. In diesem Zusammenhang erscheint eine Klassifikation von unfallauslösendem Ereignis und begleitender Auffälligkeit, wie sie vom HUK-Verband in seiner Studie zu den Autobahnunfällen in Bayern vorgelegt wurde, für die vertiefte Analyse sinnvoll.

<i>Auslösendes Ereignis</i>	<i>Begleitende Auffälligkeit</i>
Vigilanz (z.B. Einschlafen)	Alkohol
Fehleinschätzung (z.B. Straßenführung)	Alter 18 – 25
Unvorhergesehenes Verhalten (z.B. Falschfahrer)	Geschwindigkeit
Technischer Mangel (z.B. Reifenschaden)	fremdes Fahrzeug
	Nässe
	Kurve
	Dunkelheit
	etc.

Abb. 2: Unfallauslöser und begleitende Auffälligkeiten, Quelle: HUK-Verband, 1994

Eine solche differenziertere Betrachtung belegt, dass mit Blick auf die komplexe Unfallursachenkonstellation eine Reihe verschiedener wichtiger Risikofaktoren und Maßnahmen zur Unfallreduktion relevant sind. So können Unfälle, die mit Blick auf den Unfallmeldebogen das Merkmal „unangepasste Geschwindigkeit“ gemeinsam haben, ganz verschiedene Kombinationen von Risikofaktoren aufweisen und damit auch ganz unterschiedliche Affinitäten zu potentiellen Gegenmaßnahmen haben.

So gibt es Unfälle mit „unangepasster Geschwindigkeit“, die z.B. aus Fehleinschätzung aufgrund jugendlicher Unerfahrenheit herrühren. Genauso aber kann dieses Unfallmerkmal im Unfallmeldebogen eingetragen worden sein, wenn ein Fahrer bei Nässe in einer Kurve mit schlechter Fahrbahngriffigkeit von der Straße abgekommen ist oder wenn auf einer ansonsten zügig trassierten Landstraße ein Fahrer in einer unerwartet engen Kurve an einen Baum geprallt ist. In allen drei Fällen ist die Unfallursachenkonstellation höchst unterschiedlich, ebenso wie naheliegende Gegenmaßnahmen.

Dies gilt insbesondere für die – wie oben ausgeführt – besonders relevanten Unfälle auf Landstraßen, wo sich das ganze Spektrum des Unfallgeschehens zeigt, sowohl im Vorkommen der Unfallarten (vor allem Abkommensunfälle, Frontalunfälle sowie Einbiegen- und Kreuzen-Unfälle) wie auch bei den begleitenden Umständen. Exemplarisch ist zu nennen, dass

- 20 % aller Getöteten Fahranfänger sind (mit einem hohen Anteil sog. Diskounfälle),
- bei 11 % der Unfälle mit Getöteten Alkoholeinfluss feststellbar war,
- 29 % aller Verkehrstoten bei Aufprall an Bäumen zu registrieren waren sowie
- je rund ein Drittel aller tödlichen Unfälle bei Nacht bzw. bei nassen oder glatten Straßenverhältnissen geschah.

Maßnahmen für mehr Sicherheit auf Landstraßen

Auf Basis dieses heterogenen Bildes des Unfallgeschehens erscheint ein breites Spektrum von Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit zwingend. Die Erreichung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus ist dabei eine sehr relevante Komponente. Die ihr in der öffentlichen Diskussion bzw. mit Blick auf die polizeiliche Unfallstatistik zugewiesene zentrale Rolle würde dabei aber deutlich zu kurz greifen und darf nicht den Blick auf andere – mindestens ebenso wichtige – Maßnahmenfelder verstellen.

Zum Maßnahmenspektrum einer ganzheitlich orientierten Verkehrssicherheitsarbeit gehören dabei vor allem folgende Bereiche:

- bauliche Maßnahmen und Optimierung der Straßenausstattung,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- lokale Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- Verkehrsüberwachung.

Diese müssen auch von anderen Maßnahmen flankiert werden, die hier aber nicht näher ausgeführt werden können¹.

Straßengestaltung

Einen erheblichen positiven Einfluss auf Unfallrisiko und Unfallschwere kann die geeignete Gestaltung der Straße selbst ausüben. Diese kann dabei sowohl eine Hilfestellung zum diskutierten Ziel der Erreichung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus leisten als auch generell zur Senkung von Risiken und zur Unfallfolgenminimierung.

Ein wichtiges Ziel ist dabei die selbsterklärende Straße. Sie vermittelt dem Autofahrer durch ihre bauliche und optische Gestaltung, welche Geschwindigkeitswahl der Strecke angemessen ist. Eine durchgängige Charakteristik der Strecke, die durch die Entwurfselemente bestimmt wird, ist dabei von wesentlicher Bedeutung.

Entwurfselemente sind dabei die Kurvenradien und deren Radienfolge, die Breite des Fahrbahnquerschnitts, die Überholsichtweite sowie die Wahl von Knotenpunktstypen (z.B. kreuzungsfreie Knotenpunkte, Kreisverkehre, Lichtsignalanlagen, unsignalisierte Kreuzungen und Einmündungen). Fahrbahnmarkierungen dienen in diesem Zusammenhang der optischen Führung des Verkehrs.

Unfallfolgenreduzierend ist insbesondere eine fehlerverzeihende Straße. Die sichere Seitenraumgestaltung trägt dazu wesentlich bei. Für den Fall eines – auch unter idealen Umständen nie ganz auszuschließenden – Abkommens von der Fahrbahn kann ein adäquat gestalteter Seitenraum buchstäblich Leben retten. In diesem Zusammenhang sind insbesondere

1 Zu nennen sind dabei unter anderem: Optimierungen der Fahrerausbildung, das geplante Alkoholverbot für Fahranfänger, der verstärkte Einsatz von Fahrerassistenzsystemen (z.B. elektronische Stabilitätsprogramme oder Spurverlassenswarnung), Maßnahmen zur Reduktion von Einschlafunfällen, eine weitere Steigerung der Gurtanlegequote sowie eine nochmals verbesserte passive Fahrzeugsicherheit (insbesondere zur besseren Kompatibilität verschiedener Fahrzeuge, z.B. Lkw / Pkw und zur höheren Sicherheit beim Seitenaufprall).

die Hindernisfreiheit von Auslaufzonen bzw. der Schutz vor Hindernissen durch das Anbringen von Schutzplanken zu nennen.

Einen wichtigen Beitrag zur Senkung des Unfallrisikos kann auch die sichere Knotenpunktsgestaltung bieten. So weisen z.B. Kreisverkehre oder die kreuzungsfreie Gestaltung die im Vergleich niedrigsten Unfallkostenraten von Knotenpunkten auf. Hohen Nutzen kann auch die gesicherte Führung der Linksabbieger bei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten (eigene Linksabbiegerphase) bringen.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Zu den wichtigen Maßnahmen der Verkehrssicherheit gehört selbstverständlich auch das verkehrsrechtliche Instrumentarium. Insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen haben dann erwiesenermaßen die höchste Akzeptanz (und somit Wirksamkeit), wenn sie lokal an potentiellen Gefahrenstellen bzw. witterungsabhängig angeordnet werden (z.B. bei Nässe).

Aus diesem Grund haben sich auch auf Autobahnen die von Verkehrsbeeinflussungsanlagen geschalteten, situationsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkungen besonders bewährt. Untersuchungen belegen, dass mittels solcher Streckenbeeinflussungsanlagen die Unfallzahlen um 20–30 % reduziert werden konnten. Dies liegt vor allem auch daran, dass situationsabhängig geschaltete Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Verkehrsteilnehmer in der Regel nachvollziehbar sind und somit besser akzeptiert und befolgt werden.

Nachdem die Eigenverantwortung des Fahrers ohnehin nicht zu ersetzen ist – für alle erdenklichen Fahrsituationen können über Regeln keine fixen Handlungsanweisungen vorgegeben werden – sollte der generelle Rahmen nur in begründeten Einzelfällen durch flexible, situationsangepasste Reglementierungen ergänzt werden.

Verkehrsüberwachung

Jegliche verkehrsrechtlichen Maßnahmen müssen zu ihrer Wirksamkeit natürlich von einem sinnvollen Maß an Verkehrsüberwachung flankiert werden. Diese ist besonders wirksam, wenn sie mit klarer unfallpräventiver Ausrichtung erfolgt, wofür insbesondere die Konzentration auf Gefahrenpunkte spricht und die – soweit mögliche – unmittlere Ansprache derjenigen, die den geltenden Rahmen (vor allem angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen) verletzen.

Für die Akzeptanz von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen sind die in letzter Zeit geführten Diskussionen über „Zielvereinbarungen“ bezüglich

der zu erzielenden Bußgeldsummen nachvollziehbar leider kontraproduktiv. Die präventive Aufgabe und Ausrichtung der Verkehrsüberwachung sollte unstrittig sein und entsprechend ausgeübt wie auch kommuniziert werden.

Schlussfolgerungen

Für eine weitere Steigerung der Verkehrssicherheit in Deutschland sind auch zukünftig Anstrengungen notwendig. Angesichts des relativ hohen Unfallrisikos sollten diese sich auf die Landstraßen konzentrieren.

Entsprechend der vielschichtigen Ursachen von Unfällen kann dabei nur ein Ansatz erfolgreich sein, der die ganze Breite der Risikofaktoren im Straßenverkehr berücksichtigt. Speziell zur Erreichung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus kann die Straßen- und Kreuzungsgestaltung (in Form der selbsterklärenden Straße) einen wichtigen Beitrag leisten, aber auch generell zur Minimierung von Unfallrisiken und Unfallfolgen durch sichere Seitenraumgestaltung (in Form der fehlerverzeihenden Straße).

Entsprechende Anstrengungen sollten gezielt vor allem durch situationsspezifische, lokale Geschwindigkeitsbeschränkungen an Gefahrenpunkten und eine präventiv ausgerichtete Verkehrsüberwachung ergänzt werden.

Exkurs: Autobahntempolimit

Angesichts des – auch im internationalen Vergleich – sehr hohen Sicherheitsniveaus der deutschen Autobahnen und den nach wie vor ungenutzten Potenzialen an anderer Stelle, kann die Diskussion um eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen keine Priorität in den Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit auf den Straßen haben.

Angesichts des erreichten Standards kann bilanziert werden, dass sich die geltende Richtgeschwindigkeit von 130 km/h bewährt hat, auch weil ein attraktives Autobahnnetz – und das ist eben auch ein Netz, das bei günstigen Bedingungen ein rasches Fortkommen ermöglicht – den Verkehr auf diesen sichersten Straßen bündelt.

Flankierend müssen auch zukünftig erkannte Sicherheitsdefizite – z.B. fehlende oder zu kurze Beschleunigungs- oder Verzögerungstreifen, unzureichende Querneigungen in Kurven oder entwässerungsschwache Zonen in Verwindungsbereichen – konsequent beseitigt und die hoch wirksamen Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur situationsabhängigen Geschwindigkeitsregelung weiter ausgebaut werden.

Geschwindigkeit als Unfallursache

– Empirische Grundlagen –

Dipl.-Ing. Werner Köppel, GDV-Unfallforschung, Berlin

Im Oktober 2006 wurde von der EU-Kommission der Entwurf einer Infrastruktur-Richtlinie verabschiedet, deren Ziel u. a. ein so genanntes Sicherheitsmanagement für Straßen ist, bei dem die Verkehrssicherheit in sämtliche Phasen der Planung, des Entwurfs und Betriebs des transeuropäischen Verkehrsnetzes integriert werden soll (*Bild 1*).

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.	<i>Bild 1</i>
Infrastruktur-Richtlinie der Europäischen Kommission (Entwurf Okt. 2006)	
Ziel	
Sicherheitsmanagement für Straßenverkehrsinfrastruktur durch Integration der Sicherheit in alle Phasen der Planung, des Entwurfs und Betriebs des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN)	
bekannte Defizite	
<ul style="list-style-type: none">• Überhöhte Geschwindigkeiten• Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes• Fahren unter Alkoholeinfluss	
25./26. Januar 2007	Unfallforschung der Versicherer GDV

In dieser Richtlinie werden konsequenterweise

- überhöhte Geschwindigkeiten,
- Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes,
- Fahren unter Alkoholeinfluss

als Hauptunfallursache für tödliche Verkehrsunfälle in Europa genannt. In Deutschland wird oft mit Hinweis auf die amtliche Statistik des Statistischen Bundesamtes argumentiert, dass die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur eine marginale Wirkung auf die Verkehrssicherheit erzielen könne. Dies wird dann z. B. wie folgt begründet (*Bild 2*):

Unfälle mit Personenschaden U(P) 2005

	außerorts	innerorts
Unfälle U(P) insgesamt	110.744	225.875
Anteil Unfallursache "Geschwindigkeit"	37 %	12 %
davon - "Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit"	2 %	1 %
- "nicht angepasste Geschwindigkeit"	35 %	11 %

Quelle: Statistisches Bundesamt

Urs_V2005_Kra

 Unfallforschung
 der Versicherer

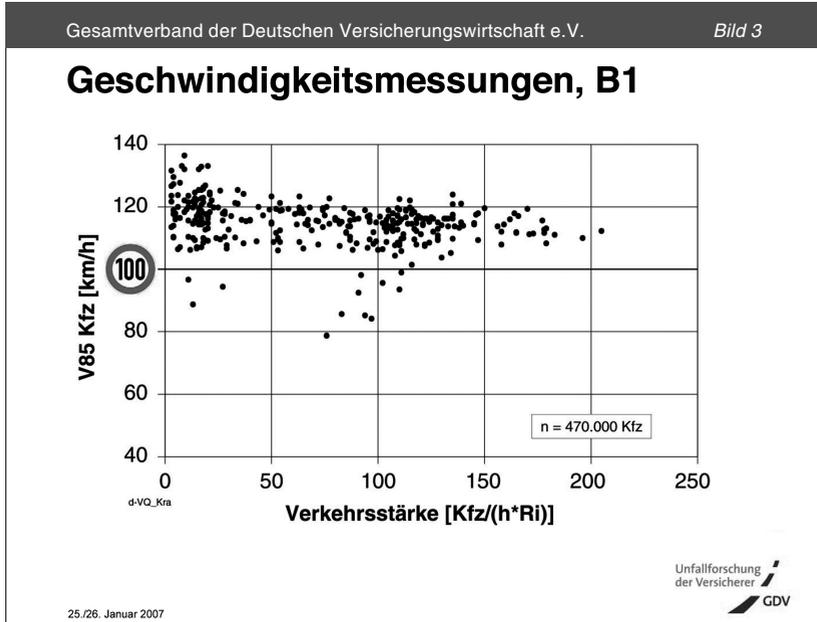
 GDV

25./26. Januar 2007

Die Tabelle zeigt für Unfälle mit Personenschaden die Anteile derjenigen Unfälle, bei denen die Unfallursachen „Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ bzw. „nicht angepasste Geschwindigkeit“ von der Polizei angegeben wurden. Aus diesen Zahlen, die über die Jahre sehr stabil sind, wird dann geschlossen, dass das Problem auf unseren Straßen „nicht angepasste Geschwindigkeit“, keinesfalls aber das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist. Die polizeilich festgestellte Unfallursache „Geschwindigkeit“ lässt aber keine Aussagen darüber zu, in welchen Fällen die Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit zum Unfallgeschehen beigetragen hat. Dazu wären technische Gutachten oder Informationen aus Unfalldatenschreibern notwendig.

Messungen an vielen Stellen im Landstraßennetz zeigen, dass überall dort, wo die Straße es zulässt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von einer großen Anzahl der Kraftfahrer überschritten wird (*Bild 3*). So zeigen z. B. Geschwindigkeitsmessungen auf der Bundesstraße B 1 in Brandenburg, dass auf freier Strecke die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auch bei hohen Verkehrsstärken im Mittel von mehr als 50 % der Fahrzeuge überschritten wurde. Dabei wurden insgesamt 470.000 Kraftfahrzeuge erfasst.

Gerade die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Außerortsstraßen ist häufig mit besonders schweren Unfallfolgen verbunden (*Bild 4*), da derartige Unfälle aufgrund ungeschützter Seitenräume eine größere Unfallschwere als Unfälle auf Autobahnen aufweisen.



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Bild 4

Geschwindigkeit und Unfallschwere

	Straßentyp			
	Wohnstr.	Verkehrsstr.	Landstr.	Autobahn
Geschwindigkeit V85 [km/h]	30 - 60	40 - 70	80 - 120	130 - 180
Unfallschwere WU(P) [€/U]	33.500	45.000	110.000	105.000

Preisstand 2000; Quelle: Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen (2001) WUW_Stratyp_Kra

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

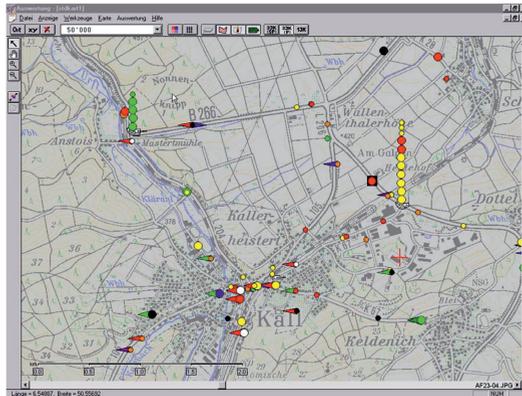
25./26. Januar 2007

Mit Hilfe von so genannten Unfalltypen-Steckkarten lässt sich das reale Unfallgeschehen anhand der verkehrstechnischen Konflikte, die zum Unfall führten, analysieren (*Bild 5*). Dabei lassen sich geschwindigkeitsinduzierte Unfälle insbesondere den Unfalltypen 1 (Fahrerunfall) und 6 (Überholunfall) zuordnen; aber auch an Kreuzungen und Einmündungen (Unfalltypen 2 und 3) kann es zu geschwindigkeitsbedingten Unfällen kommen (*Bild 6*), wenn auf der übergeordneten Straße überhöhte Geschwindigkeiten gefahren werden, die das sichere Ein- und Abbiegen wartepflichtiger Kraftfahrzeuge erschweren.

Die Darstellung der schwersten Unfallfolge (Unfall-Kategorie) wird in den Unfalltypensteckkarten mit Hilfe von Nadelstärken und Zusatzmerkmalen vorgenommen (*Bild 7*). Darüber hinaus bilden die so genannten Unfalllisten und Unfalldiagramme weitere wichtige Instrumente, um z. B. strukturelle Gleichartigkeiten herauszufinden, die das Unfallgeschehen charakterisieren (*Bild 8*).

Es ist Aufgabe der so genannten Unfallkommissionen, von denen es in Deutschland ca. 500 gibt, im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung nach VwV-StVO zu § 44 wirksame Maßnahmen gegen Unfallhäufungen vorzuschlagen und umzusetzen. Mitglieder der Unfallkommission sind Vertreter von Polizei, Verkehrsbehörde und Straßenbaubehörde (*Bild 9*).

Unfalltypen-Steckkarte



25./26. Januar 2007



Unfalltypen

- 1 ● **Fahrerunfall (F)**
- 2 ● **Abbiege-Unfall (AB)**
- 3 ● **Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)**
- 4 ▶ **Überschreiten-Unfall (ÜS)**
- 5 ● **Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)**
- 6 ● **Unfall im Längsverkehr (LV)**
- 7 ● **Sonstiger Unfall (SO)**

AF23-05_Kra

25./26. Januar 2007



Unfallkategorien

Schwerste Unfallfolge (Unfall-Kategorie)		Einjahreskarte 1-JK	Mehrhjahreskarte 3-JK	
Unfall mit Getöteten (1)	 	= 8 mm/ 10 mm	 	= 8 mm/ 10 mm
Unfall mit Schwerverletzten (2)	 	= 8 mm	 	= 8 mm
Unfall mit Leichtverletzten (3)	 	= 6 mm	 	= 4 mm
Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden:				
- Straf/Owi-Anzeige, Kfz nicht fahrbereit (4)	 	= 4 mm/ 6 mm		
- Übrige U mit Alkoholeinwirkung (6)	 	= 4 mm		
Sonstiger Unfall mit Sachschaden (5)	 	= 4 mm		

M-Folge.epa

25./26. Januar 2007



Unfallliste

Ort: Musterheim
 Örtlichkeit: B 123 zw. A-Str. u. B-Str.
 Untersuchungszeitraum bis: 31.12.96
 Ortslage: innerort

Art der Unfallhäufung

UHS/Kategorie
 UHL L= 1,3 km
 UHG L= km

Einzelne Unfälle:	Übersicht						U(SP)	U(P)	U	
	1	2	3	4	5	6				
Nummer	1	2	3	4	5	6	U(SP)	U(P)	U	
Jahr	1994	1994	1995	1995	1995	1996	6	9	13	Anzahl Getötete
Monat	Mae	Okt	Apr	Aug	Nov	Dez	2	3	6	Dez-Mae
Wochentag	Sa	So	Mo	Di	Sa	Mo	3	5	3	Sa/So
Uhrzeit	14	20	12	18	11	17	2	2	5	6-9/16-19
Lichtverhältnisse	he	du	he	he	du	na	2	2	4	dä/du
Straßenzustand	tr	na	tr	na	tr	na	3	4	8	na/wgl
Anzahl Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Anzahl Getötete
Schwerverletzte	1	1	1	1	1	1	6	6	1	Anzahl Schwerverletzte
Leichtverletzte	0	0	0	0	0	0	0	3	1	Anzahl Leichtverletzte
Beteiligte 01	Krd	Pkw	Pkw	Lkw	Pkw	-	Pkw	0	1	Fg/Pf
Beteiligte 02	Pkw	Pkw	Pkw	Pkw	-	Pkw	0	0	0	Fg/Pf
Anzahl Beteiligte	2	3	2	2	1	2	1	1	3	Alleinunfall
Unfall-Kategorie	2	2	2	2	2	2	2	2	5	Häufigste
Unfall-Typ	LV	So	EK	EK	So	AB	EK	EK	EK	Häufigster
Unfall-Art	2	5	5	5	8	9	5	5	2	Häufigste
Unfall-Ursache	14	36	28	28	49	35	28	28	14	Häufigste

AF25-01

25./26. Januar 2007



„Unfallkommission“

Aufgabe:	Maßnahmen gegen Unfallhäufungen
Basis:	Ein- und Dreijahres-Unfalltypen-Steckkarten
Grundlagen:	VwV zu §44 StVO und Ländererlasse und Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen
Ständige Mitglieder:	
• Polizei	→ Unfallauswertung → Überwachung
• Verkehrsbehörde	→ Anordnung von Verkehrszeichen nach StVO
• Baubehörde	→ Ausführung der Anordnungen → Umsetzung von Baumaßnahmen

AF22-03_Kra

25./26. Januar 2007

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Das folgende Beispiel soll zeigen, wie der Sicherheitsgrad von Außerortslandstraßenknotenpunkten in erheblichem Umfang von geschwindigkeitsbedingten Unfällen beeinflusst wird. Eine Untersuchung des Unfallgeschehens aus 5 Jahren an ca. 70 Knotenpunkten unterschiedlicher Bauart und Verkehrsregelung in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg ergab für die 5 Kreuzungs-Regelungsarten

- verkehrszeichengeregelte Kreuzung,
- 2-phasige Ampelanlage,
- Ampelanlage mit signaltechnisch gesicherten Linksabbiegern,
- ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung (Starenkasten),
- Kreisverkehrsplatz.

(Bilder 10–14) folgende Sicherheitsgrade (Bild 15):

Eine einfache 2-phasige Ampelanlage ist also genauso sicher bzw. unsicher wie eine verkehrszeichengeregelte Kreuzung. Die Sicherung der Linksabbieger mit einer eigenen Phase hingegen verbessert die Sicherheit

Verkehrszeichengeregelter Knotenpunkt



25./26. Januar 2007

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

2-phasige Lichtsignalanlage



25./26. Januar 2007

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

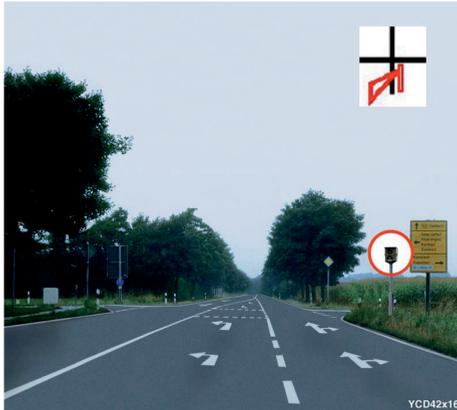
Signaltechnisch gesicherte Linksabbieger



25./26. Januar 2007

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

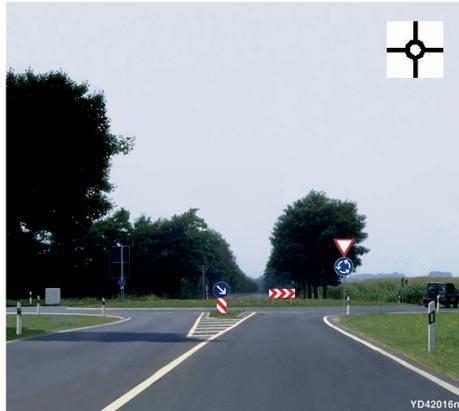
Ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung



25./26. Januar 2007

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Kleiner Kreisverkehrsplatz

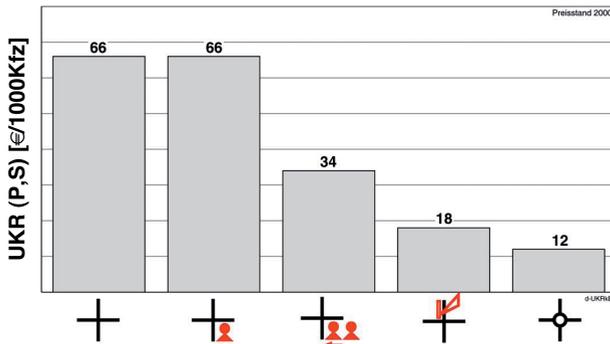


YD42016n

25./26. Januar 2007



Unfallkostenraten von Landstraßenknotenpunkten



Preisstand 2000

25./26. Januar 2007



um den Faktor 2. Eine Überwachung der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h in der Hauptrichtung wiederum verbessert den Sicherheitsgrad erneut um ca. den Faktor 2, da die ab- und einbiegenden Fahrer dann wesentlich genauer vorhandene Abstände und Geschwindigkeiten wahrnehmen können. Dies entspricht einem Unfallrückgang von ca. 75 %. Die Einrichtung eines kompakten Kreisverkehrsplatzes – die unter bestimmten verkehrstechnischen Voraussetzungen denkbar ist – würde die Sicherheit nochmals um ca. 30 % verbessern.

An zwei weiteren Beispielen sogenannter Unfallhäufungen aus dem realen Unfallgeschehen und deren Entschärfung durch entsprechende von Unfallkommissionen vorgeschlagene hoch wirksame Maßnahmen lässt sich die Problematik „Geschwindigkeit als Unfallursache“ verdeutlichen (*Bild 16*):

In einer Kurve einer 4-streifigen Außerortsstraße haben sich in 3 Jahren 19 Unfälle ereignet, darunter 6 Unfälle mit Getöteten, 2 Unfälle mit Schwerverletzten und 2 Unfälle mit leichtem Personenschaden. Die Unfallkommission hat die Einrichtung einer ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachung beschlossen (*Bild 17*). Nach Einrichtung dieser Maßnahme ereigneten sich in den 3 Jahren des Nachher-Zeitraums nur noch 5 Unfälle mit Sachschaden (*Bild 18*). Dies entspricht einem Rückgang der Unfallkosten um ca. 100 %.



Sicherheitsnutzen

Beispiel: Ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung



Sc-D16091.JPG

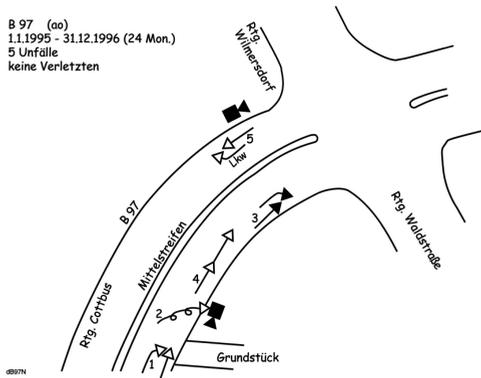


25./26. Januar 2007

Sicherheitsnutzen

Beispiel: Unfalldiagramm nachher

B 97 (aa)
 1.1.1995 - 31.12.1996 (24 Mon.)
 5 Unfälle
 5 Unfälle
 keine Verletzten



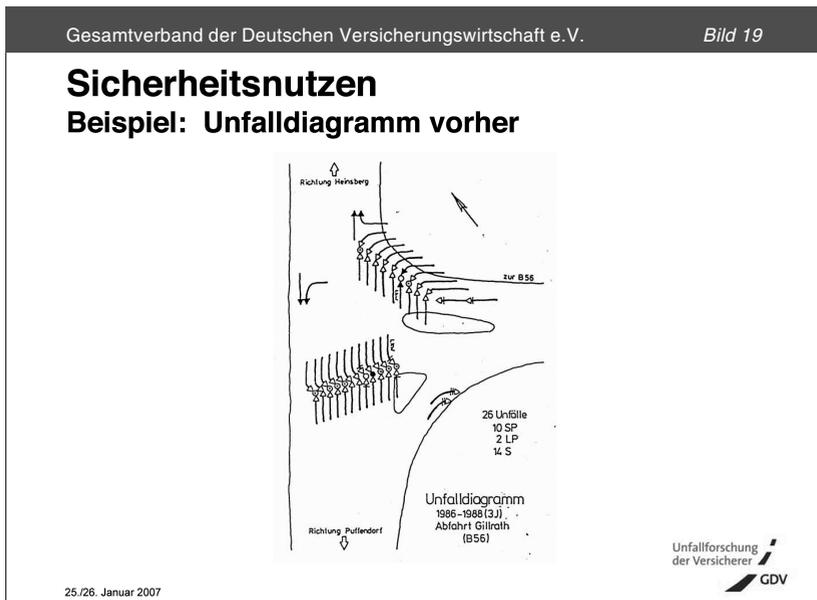
09071



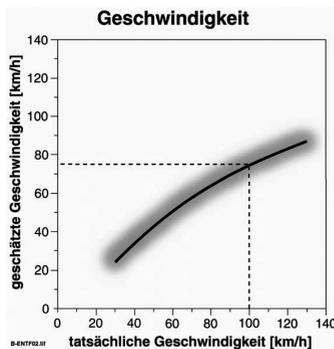
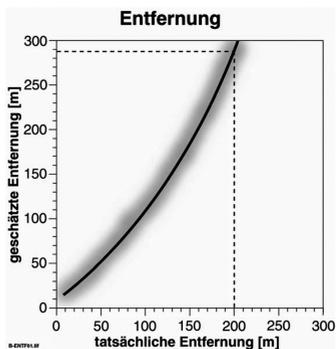
25./26. Januar 2007

Ein letztes Beispiel zeigt wiederum eine Unfallhäufung an einer Einmündung mit insgesamt 26 Unfällen in 3 Jahren, darunter 10 schweren Personenschäden (Bild 19). Die Problematik der richtigen Abschätzung von Geschwindigkeiten und Abständen bzw. Entfernungen durch den wartenden Fahrer, der ab- oder einbiegen will, verdeutlichen die Grafiken in Bild 20. Hier zeigt sich z. B. eine massive Verschlechterung der Schätzqualität mit zunehmender Geschwindigkeit der Fahrzeuge in der Hauptrichtung.

Die Einrichtung der ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachung auf Empfehlung der Unfallkommission zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h in der Hauptrichtung (Bild 21) bewirkt im 3-Jahreszeitraum danach eine nahezu völlige Beseitigung des Unfallgeschehens (Bild 22). Die Wirkungsweise solcher ortsfester Anlagen beträgt ca. 500 m vor und hinter dem Standpunkt des Gerätes.



Menschliche Fehleinschätzungen bei Entfernung und Geschwindigkeit



25./26. Januar 2007

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Sicherheitsnutzen Beispiel: Ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung

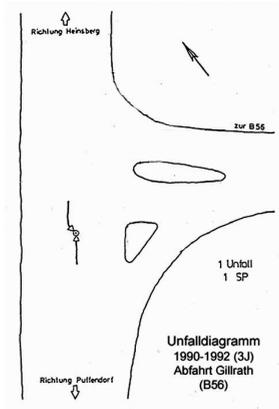


25./26. Januar 2007

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Sicherheitsnutzen

Beispiel: Unfalldiagramm nachher



25./26. Januar 2007

Geschwindigkeit als Unfallursache

Martin Mönninghoff, Polizeidirektor,
Deutsche Hochschule der Polizei, Münster

Unsere moderne Industriegesellschaft ist ohne Verkehr undenkbar. Die Forderungen nach immer schnelleren, pünktlicheren, flexibleren und individuelleren Wirtschaftsabläufen sind auch für die Verkehrsentwicklung festzustellen; insbesondere beim Transport von Personen und Gütern als Grundvoraussetzung der Wirtschaft. Mobilität ist aber auch Ausdruck von Freiheit zur Verwirklichung von privaten Bedürfnissen, aktiver und vielseitiger Freizeitgestaltung und somit von Lebensqualität. Mit der ständigen Zunahme der Verkehrsmittel und -teilnehmer, des geänderten Berufs- und Freizeitverhaltens, den enormen Veränderungen der Anforderungen aus Industrie und Wirtschaft sowie des ständigen Zeitdrucks haben die Probleme aus dem Spannungsfeld *Mensch-Maschine-Straße* permanent eine größere Bedeutung erlangt.

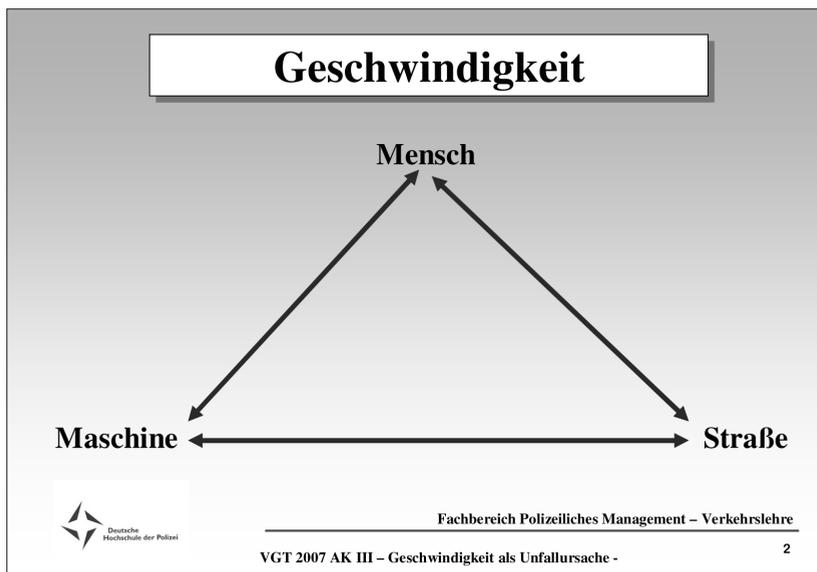


Bild 1

Sicherlich haben Straßenbau und Fahrzeugindustrie immer bessere Voraussetzungen geschaffen, um eine möglichst reibungslose Abwicklung und große Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten. Der Mensch hat – obwohl er gelernt hat, mit den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs zurechtzukommen – sich hinsichtlich seiner Anlagen, wie z.B. Leistungsfähigkeit, Reaktionsvermögen etc., kaum verändert und stellt mit seinen Defiziten inzwischen den schwächsten Punkt *im Beziehungsdreieck (Bild 1, S. 165)* dar. Die Verbesserungen der Verkehrssicherheit in den letzten Jahren sind also weniger auf das Verhalten der Kraftfahrer zurückzuführen, sondern mehr auf verbesserte Verkehrsinfrastruktur, Fahrzeuge und Sicherheitstechniken.

Der Mensch verfügt über eine Vielzahl von Sinnesorganen, die ihm Informationen über das Geschehen in seiner Umwelt vermitteln. Einer dieser Sinne, der im Innenohr gelegene Gleichgewichtssinn, zeigt ihm an, ob und wie stark der Körper beschleunigt oder abgebremst wird. Er besitzt aber kein Sinnesorgan, das ihm bei konstanter Fortbewegungsgeschwindigkeit anzeigt, ob er sich überhaupt fortbewegt und wie schnell diese Fortbewegung ist. Deshalb nehmen wir die Erddrehung ebenso wenig wahr wie eine gleichmäßige Fahrgeschwindigkeit im Auto. Wenn der Gleichgewichtssinn ausgeschaltet ist und der Tastsinn nicht anspricht, man nichts sieht und man auch keine Vibrationen verspürt, glaubt man stillzustehen. Nur indirekt erkennt man das Ausmaß unserer Fortbewegung, indem man sieht, wie schnell man sich den Gegenständen um uns herum nähert bzw. an ihnen vorbeifährt. Dies ist kein so objektives Messverfahren wie etwa die Geschwindigkeitsmessung mit dem Tachometer im Auto. Vielmehr können dabei mannigfache Täuschungen auftreten. Fährt man beispielsweise durch enge Innerortsstraßen, hat man bei Tempo 50 subjektiv das Gefühl, relativ schnell zu sein. Das Tempo 50 km/h empfindet man auf einer Autobahn, die durch eine weite Ebene führt, in der sich kaum Objekte befinden, als extrem langsam. Die physikalischen und psychologischen Determinanten sind den Menschen nicht ständig gegenwärtig (*Bild 2, S. 167*).

Geschwindigkeitsüberschreitungen sind kein Ordnungs-, sondern insbesondere ein Sicherheitsproblem. Das verdeutlicht die Auswertung des Unfall-Lagebildes (*Bild 3, S. 167*) anschaulich.

Geschwindigkeit ist die Hauptunfallursache Nummer 1 in Deutschland und seit 30 Jahren für mindestens jeden fünften Verkehrsunfall mit Verletzten und jeden Dritten Getöteten ursächlich.

Die Verkehrssicherheitslage wird durch das Geschwindigkeitsverhalten und deren Folgen sehr negativ beeinflusst. Die Wirkungen von Geschwindigkeitsverstößen sind nicht nur quantitativ erheblich. Signifikant sind die schweren Unfallfolgen.

Geschwindigkeit

➔ Physikalische Betrachtung

➔ Bewegungsenergie



Aufprallgeschwindigkeit	Fallhöhe	entspricht Etage
30 km/h	3,5 m	1
50 km/h	10 m	3
80 km/h	25 m	8

➔ tödliche Wirkung Verkehrsunfall Pk w - er erwachsener Fußoänger

bei 30 km/h	40 km/h	50 km/h	60 km/h
30%	50%	80%	100%

➔ erforderliche Abstützkräfte (für einen 75 kg schweren Menschen)

bei 20 km/h	30 km/h	40 km/h	50 km/h
ca. 350 kp	450 kp	750 kp	850 kp



Fachbereich Polizeiliches Management – Verkehrslehre

VGT 2007 AK III – Geschwindigkeit als Unfallursache - 4

Bild 2

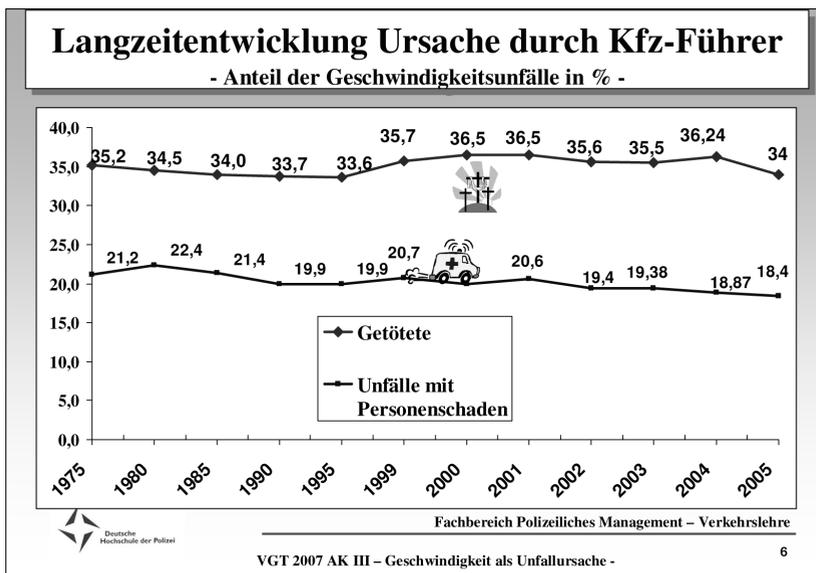


Bild 3

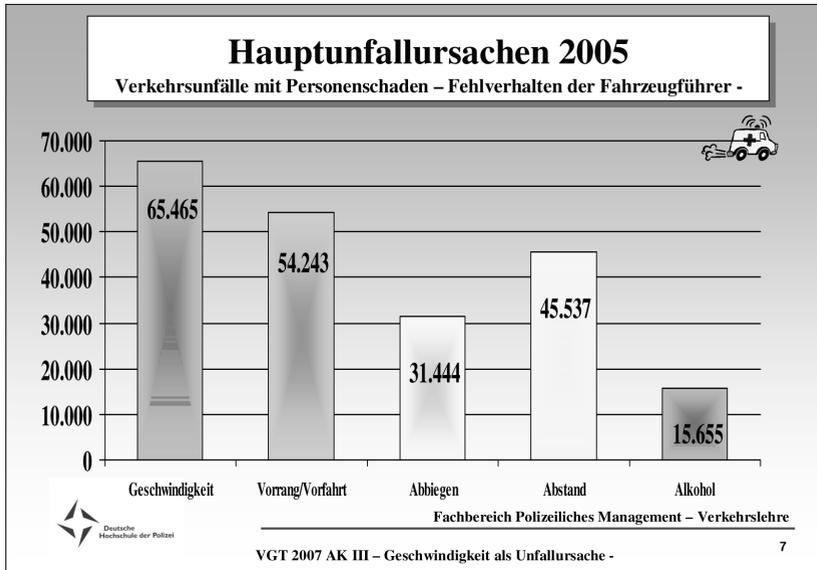


Bild 4

Neben der Geschwindigkeit müssen allerdings auch die geschwindigkeitsaffinen Ursachen Abstand und Überholen mit betrachtet werden (Bild 4). In Deutschland fehlen aber belastbare Forschungsergebnisse im Themenfeld Geschwindigkeit als Unfallursache, sowohl in Ortschaften, als auch auf Außerortsstraßen und den Autobahnen. Einzelne Bereiche des Geschwindigkeitsverhaltens auf Deutschen Straße werden wie folgt dargestellt:

- Bei Alleinunfällen von Motorradfahrern war in 60% der Fälle Geschwindigkeit die Ursache¹.
- Bei einer Untersuchung von Zusammenstößen von 2 PKW auf Landstraßen in 1.575 Fällen mit Personenschaden war die Unfallursache Geschwindigkeit mit 28,4% die größte².
- Bei Verkehrsunfällen zwischen LKW über 7,5t und anderen Verkehrsteilnehmern wurden diese zu 42 % durch die nicht angepasste Geschwindigkeit der LKW-Fahrer verursacht³.

1 Assing, Kai, Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahrern, Heft M 137, BAST, Bergisch Gladbach 2002, S. 63.

2 Otte, Dietmar, Charakteristika von Unfällen auf Landstraßen, Heft M 122, BAST, Bergisch Gladbach 2000, S. 43.

3 Evers, Claudia/Auerbach, Kerstin, Verhaltsbezogene Ursachen schweren LKW-Unfälle, Heft M 174, BAST, Bergisch Gladbach 2005, S. 25.

- Bei Nachtunfällen ist die Unfallursache Geschwindigkeit mit 37,3% die Nummer 1⁴.

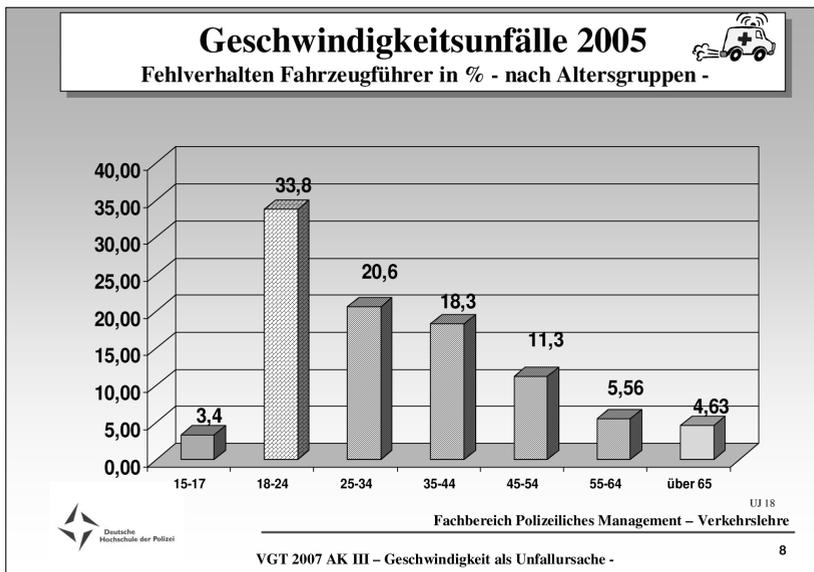


Bild 5

Zur Risikogruppe „Junge Fahrer“ ist festzustellen, dass sie bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 8 % (jeder 12.) an mehr als einem Drittel aller tödlichen Verkehrsunfälle mit der Unfallursache Geschwindigkeit (Fehlverhalten Fahrzeugführer) beteiligt sind (Bild 5).

Bei Männern zwischen 25 und 64 Jahren ist nach Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes fast jeder zweite Verkehrsverstoß ein Geschwindigkeitsdelikt. Es handelt sich somit nicht nur um ein Problem der Jungen und der Raser!

Ca. ein Drittel aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit mit und ohne gleichzeitiges Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ereignen sich innerorts, zwei Drittel außerorts (Bild 6, S. 170). Mehr als 80 % aller Getöteten auf-

4 Lerner, Markus/Evers, Claudia/Albrecht, Martina, Das Unfallgeschehen bei Nacht, Heft M 172, BASt, Bergisch Gladbach 2005, S. 3.

grund der Unfallursache Geschwindigkeit sind aber außerorts zu beklagen. Die besondere Unfallschwere a.g.O. ist vor allem auf die höhere Fahrgeschwindigkeit zurückzuführen.

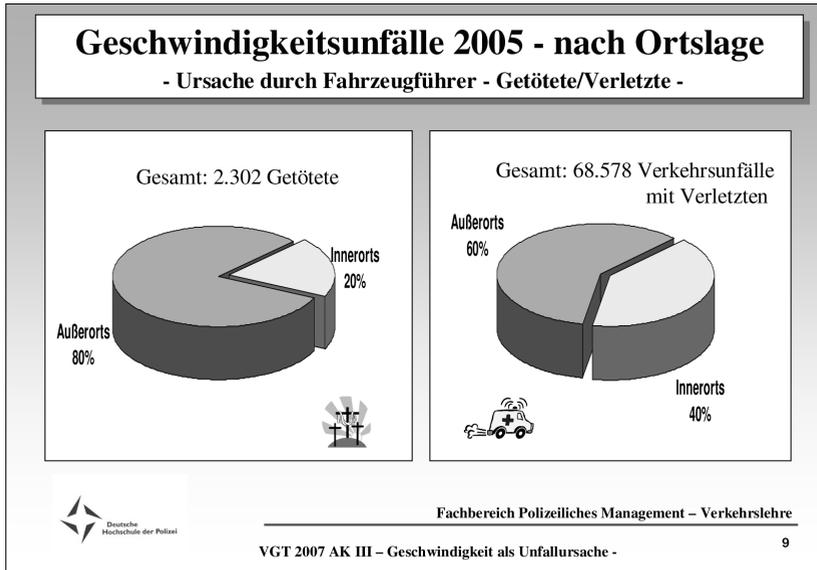


Bild 6

Auf Autobahnen sind 70 % der Getöteten auf Streckenabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung zu beklagen. Nach Angaben des BMVBS⁵ sind ca. 40 % der Autobahnen in Deutschland derzeit mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung versehen, dazu zählen auch Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Dies sind die Bereiche (Baustellen, Autobahnkreuze, Anschlussstellen, Gefälle, Steigungen und insbesondere Unfallhäufungsstellen oder -linien), in denen hohe Geschwindigkeiten zu besonderen Gefährdungen führen. Dort waren 2005 noch 200 Unfalltote zu beklagen. Von 662 starben somit 462 Menschen auf „freien“ Strecken (*Bild 7, S. 171*).

Nach Berechnungen des Europäischen Verkehrssicherheitsrates würde eine Senkung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf Europas Straßen zwischen 3 und 5 km/h jährlich bis zu 11.000 Menschenleben in

⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

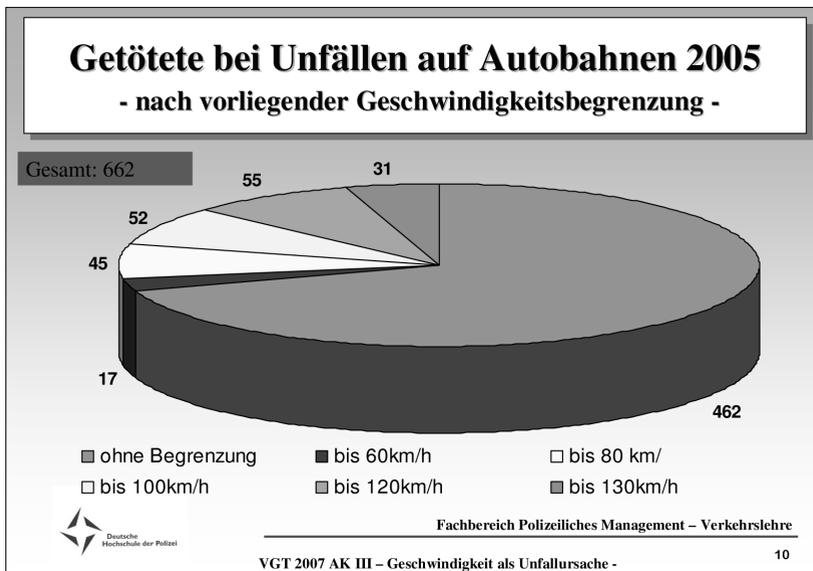


Bild 7

den EU-Staaten retten. Ebenso könnten 120.000 bis 140.000 Unfälle vermieden und somit Kosten in Höhe von 20 Milliarden Euro eingespart werden. Eine Möglichkeit zur Erreichung dieser Senkung ist eine konsequente Überwachung.

Das Geschwindigkeitsverhalten der Deutschen nimmt nach wie vor in Europa eine Sonderstellung ein (*Bild 8, S. 172*). Während z.B. 80 % der europäischen Autofahrer auf den Autobahnen eine Wunschgeschwindigkeit von 130 km/h favorisiert⁶, wünscht sich die Hälfte der Westdeutschen keine Geschwindigkeitsbeschränkung bzw. 150 km/h oder mehr.

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich bislang den Bestrebungen der EU-Kommission nach einem europaweiten Tempolimit widersetzt und ist somit das einzige Land der EU, das die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen nicht begrenzt, sondern lediglich eine Richtgeschwindigkeit empfiehlt⁷. Diese Ausführungen zeigen, dass auch in Deutschland, wenn die Verantwortlichen ernsthaft gegen die Zahl der Getöteten im

⁶ SARTRE III, Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe – vgl. <http://sartre.inrets.fr>.

⁷ DVR 1993. Ziffer 3.2.4.

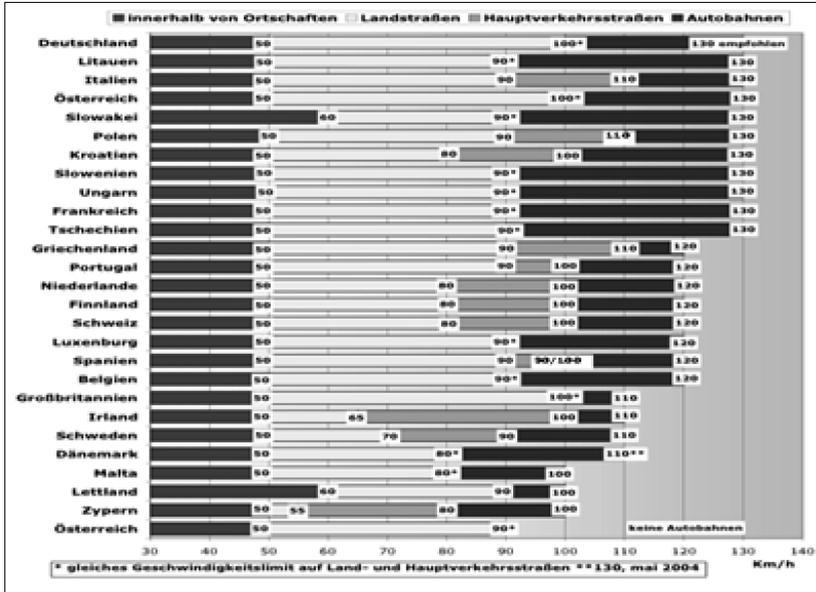


Bild 8

Straßenverkehr etwas unternehmen wollen, die Frage der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere außerhalb geschlossener Ortschaften (auf Landstraßen und Autobahnen), neu überdacht werden muss.

Ich halte es für eine Pflichtaufgabe des gesamten Staates, seine Bürger durch geeignete Maßnahmen vor Verkehrsunfällen zu schützen. Wobei durch unterschiedliche staatliche Stellen diese Aufgabe angegangen wird und die Hauptlast sicher bei den Polizeien der Bundesländer liegt. Die polizeiliche Verkehrsüberwachung in Deutschland hat einen hohen Standard erreicht (Bild 9, S. 173). Allerdings können sehr viele Verkehrssünder nicht ermittelt werden. Die Gründe hierfür sind vielfältig und Lösungen müssen gefunden werden. Zahlreiche Vorschläge vergangener Verkehrsgerichtstage sind noch nicht umgesetzt worden. Hierzu müssen auch neue Meßmethoden und rechtliche Möglichkeiten überdacht werden.

Ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen (so genannte Starenkästen) entfalten nur eine begrenzte Wirkung. Nur ca. 500 Meter davor und 500 Meter dahinter reduzieren die Verkehrsteilnehmer ihre

Polizeiliche Verkehrsüberwachung

- ➔ Wirkungen mobiler Kontrollen
- ➔ Wirkungen ortsfester Anlagen
- ➔ Intensivierte Überwachung
- ➔ Rotierende Schwerpunktkontrollen
- ➔ Intermittierende Kontrollen
- ➔ Technik



Fachbereich Polizeiliches Management – Verkehrslehre

VGT 2007 AK III – Geschwindigkeit als Unfallursache -

13

Bild 9

Geschwindigkeit. Somit sind sie sehr gut geeignet an Kreuzungen und Einmündungen, an denen die Geschwindigkeit zu gefährlichen Situationen oder Unfällen führt, die Sicherheit zu erhöhen. Allerdings sind die meisten dieser Anlagen noch nicht darauf ausgelegt, auch motorisierte Zweiradfahrer beweiskräftig zu überführen. Hierzu bedarf es einer Nachrüstung der bestehenden Anlagen besonders dort, wo motorisierte Zweiradfahrer durch unangepasste Geschwindigkeit ein erhöhtes Verkehrssicherheitsrisiko verursachen.

Bei der polizeilichen Geschwindigkeitsüberwachung mittels mobilen Geräts (Laser, Radar, Lichtschranke) werden derzeit unterschiedliche Ansätze in den Bundesländern verfolgt, allerdings wird nahezu überall die Geschwindigkeitsüberwachung mit Anhalten vorgezogen.

Bei Geschwindigkeitsüberwachungen ohne Anhalten ist allerdings festzustellen, dass Motorradfahrer, die Fahrer ausländischer Fahrzeuge sowie nicht erkennbare Fahrzeugführer sehr oft nicht beweiskräftig überführt werden können. Die Polizeien der Länder müssen rechtlich, technisch und personell in die Lage versetzt werden, die jetzt bereits bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen wirkungsvoll durchzusetzen.

In den angrenzenden Staaten Europas (z.B. Österreich) hat sich die Verkehrsüberwachung mittels Section Control⁸ sehr gut bewährt. Eine Einführung in Deutschland sollte alsbald erfolgen.

Zu den oft als Alternative zu einem generellen Tempolimit angesehenen Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) auf Autobahnen (hier: Streckenbeeinflussungsanlagen) ist folgendes anzumerken:

Derzeit sind nur 950 der 12.200 Autobahnkilometer mit VBA ausgestattet. Durch Investitionen von 200 Mio. Euro soll dies auf 1.200 km ausgebaut werden. Allerdings ist ein Großteil dieser Geschwindigkeitsanzeigen derzeit nicht zu überwachen, da die erforderliche Technik nicht eingebaut ist.

Tempolimit

Außerhalb geschlossener Ortschaften, auch auf Autobahnen, sind die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Geschwindigkeitsdifferenzen so groß, dass dies zu erheblichen Sicherheitsproblemen führt.

Dieser Arbeitskreis will vor allem Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, einschließlich Autobahnen, ins Blickfeld nehmen. Dazu möchte ich voranstellen, dass in Deutschland keine aktuelle Forschung zu generellen Tempolimits auf Autobahnen existiert. Zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen haben sich aber im April 2005 Universitätsprofessoren aus dem Arbeitsfeld Straßen- und Verkehrswesen geäußert. Sie empfehlen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 oder 140 km/h⁹. Als Hauptgründe nannten sie:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle und deren schwerer Folgen,
- Harmonisierung des Verkehrsflusses und damit Stauvermeidung und Abbau von hohen Differenzgeschwindigkeiten,
- Abbau von Aggressionen im Straßenverkehr
- u.v.a.m¹⁰.

8 Überwachung eines Streckenabschnittes mittels Kennzeichenerfassung, Zeitberechnung und Kontrolle der Durchschnittsgeschwindigkeit. Derzeit wird geprüft, ob die kurzfristige Speicherung der Kennzeichen und Durchfahrzeiten von „Nicht-Verdächtigen“ so lange zulässig ist, wie sie durch den Streckenabschnitt fahren und bevor feststeht, ob sie zu schnell sind oder nicht. Die Daten von nicht zu schnell gefahrenen Fahrzeugen werden automatisch gelöscht.

9 Vgl. www.uni-kassel.de/fb14/vtec, Link „Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen“ (Stand 3.1.06).

10 Siehe hierzu auch: Deutscher Bundestag – 15. Wahlperiode, Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Umwelt und Straßenverkehr „Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr“, Drucksache 15/5900, 28.06.2005, S. 251ff.

Eine Metastudie des ETSC¹¹ zeigte deutliche Beispiele auf, dass sich die Geschwindigkeitsreduzierung positiv und eine Erhöhung negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. So hat z.B. die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen in der Schweiz von 130 auf 120 km/h zu einer Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 5 km/h und einem Rückgang der Getötetenzahl um 12 % geführt. Die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Interstate Highways in Teilen der USA führte zu einer Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 2–4 Meilen und einem Anstieg der Getötetenzahl um 19–34%. Auf Landstraßen in der Schweiz wurden ähnliche Effekte nachgewiesen.

Bei einer groß angelegten Untersuchung auf der Autobahn 61 in Rheinland-Pfalz 1991/1992 wurden folgende Effekte einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h und eines zeitliche begrenzten Überholverbotes für Lkw nachgewiesen:

- Rückgang der Gesamtunfälle um 8 %,
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um 11 %,
- Rückgang der Unfälle mit Toten und Verletzten um 22 %¹².

Daher schlage ich dem Arbeitskreis vor, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen (130 km/h) und Landstraßen (90 km/h) grundsätzlich zu überdenken, die Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Maßnahmen der Verkehrsaufklärung und -überwachung zu forcieren und die bessere Ausstattung der Überwachungsorgane in personeller, materieller und rechtlicher Hinsicht zu empfehlen.

11 European Transport Safety Council, 1995, Brussels, Reducing traffic injuries resulting from excess and inappropriate speed, S. 23.

12 Abschlußbericht Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz, 1993, Mainz, S. 19.

Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten

– Reformüberlegungen zu den Bußgeldregelsätzen –

Dr. Frank Albrecht, Regierungsdirektor,
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin

1 *Stand der Beratungen*

Die Höhe der Geldbußen bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten ist seit jeher ein Reizthema. Das ist bei 54 Millionen zugelassenen Kraftfahrzeugen und etwa 50 Millionen Fahrerlaubnisinhabern kaum überraschend. Jeder, der sich im Straßenverkehr bewegt, begeht früher oder später den einen oder anderen Verkehrsverstoß. Der Unterschied ist nur, dass es der eine bewusst und häufig tut, der andere hingegen selten, weil er eben kurzzeitig unaufmerksam gewesen ist. Da stellt sich natürlich die Frage, wie hoch die Sanktionen dafür ausfallen sollen. Dem Betroffenen werden sie – egal wie sie ausfallen – im Allgemeinen als zu hoch erscheinen, dem, der unter den Folgen eines Unfalls zu leiden hat oder sich von einem anderen bedrängt fühlt, eher als zu gering. Damit ist die beste Basis für eine emotionale Diskussion gegeben, die sich wohl nur dann versachlichen lässt, wenn man dafür sorgt, dass sie aufgrund von Fakten und wissenschaftlichen Erkenntnissen geführt wird. Dazu soll mit den nachfolgenden Ausführungen ein Beitrag geleistet werden.

Den Ausgangspunkt findet die aktuelle Diskussion in diversen Initiativen der Länder. Sie hatten mit einem Bundesrats-Beschluss bereits im Zusammenhang mit der Umstellung des Bußgeldkataloges auf Euro im Jahr 2001, anlässlich derer Bußgeld- und Verwarnungsgeldsätze leicht vermindert worden sind, gefordert, die Bußgeldregelsätze wieder anzuheben, sobald die gesetzlichen Bestimmungen über die Verwarnungsgeldobergrenze dies erlauben¹. Im Jahr 2005 hat sich dann die Verkehrsministerkonferenz (VMK) dafür ausgesprochen, eine generelle Überprüfung des Sanktionsniveaus, insbesondere im Hinblick auf die Hauptunfallursachen, vorzunehmen. Das BMVBS war in diesem Zusammenhang gebeten worden, eine Arbeitsgruppe einzurichten, die prüfen sollte, ob und ggf. wie eine Anhebung des Sanktionsniveaus für Verkehrsverstöße in Betracht gezogen werden soll. Dabei sollte das Sanktionsniveau in den anderen

¹ BR-Drs. 571/01/Beschluss.

europäischen Staaten, speziell für besonders gefährliche Fehlverhaltensweisen im Straßenverkehr, einbezogen werden².

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat diese Bitte aufgegriffen und ist gemeinsam mit der eingesetzten Arbeitsgruppe zu dem Ergebnis gelangt, dass eine Überarbeitung der Bußgeldvorschriften erforderlich ist. Ein entsprechendes Votum hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der VMK am 16./17.05.2006 abgegeben, die die Überlegung aufgegriffen und es für erforderlich gehalten hat, sie mit den weiteren Konzepten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere zur Verkehrsüberwachung, zusammenzuführen³.

Inzwischen hat sich die VMK in ihrem Beschluss vom 22./23.11.2006 dafür ausgesprochen, flankierend zu einer intensivierten Verkehrsüberwachung eine differenzierte Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße vorzunehmen, die Hauptunfallursachen darstellen. Sie hat zudem festgestellt, dass Verwarnungsgelder zunehmend bewusst in Kauf genommen werden und dass bei Geschwindigkeitsüberschreitungen bisweilen der Eindruck entsteht, dass sich Autofahrer an die Bußgeldgrenze heranfahren. Die Innenministerkonferenz (IMK), der das Thema ebenfalls vorliegt, hat ihre Erörterungen noch nicht abgeschlossen.

Was sind nun die Zwischenergebnisse der Beratungen, die auf Fachebene stattgefunden haben und wie könnte eine Umsetzung des VMK-Beschlusses erfolgen?

2 Die Notwendigkeit der Überarbeitung der Bußgeldregelsätze

2.1 Die Bedeutung des subjektiven Faktors für das Unfallgeschehen

Was die Notwendigkeit der Überarbeitung der Geldbußen unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten anbelangt, so lassen sich die Erörterungen mit folgenden Thesen zusammenfassen:

Eine weitere spürbare Verbesserung des Unfallgeschehens lässt sich kurzfristig nur erreichen, wenn die Maßnahmen zur Durchsetzung der Verkehrsregeln weiter verstärkt werden. Dazu zählt als ein entscheidender Faktor ein Sanktionsniveau mit Abschreckungswirkung.

2 Beschluss der VMK vom 06./07.04.2005 zu TOP 5.3.

3 Pressemeldung des BMVBS Nr. 165/2006 vom 17.05.2006; Beschluss der VMK vom 16./17.05.2006 zu TOP 4.1.

Jeder, der die Entwicklung der Unfallzahlen auswertet, kommt heute zu demselben Ergebnis. In Deutschland waren noch nie so wenige Verkehrstote zu verzeichnen, wie dies heute der Fall ist. Betrachtet man nur die letzten 16 Jahre, also beginnend mit der Deutschen Einheit, so ergibt sich für die wesentlichsten Kenngrößen des Unfallgeschehens folgendes Bild:

Daten zur Verkehrssicherheit⁴

Jahre	1991	1995	2000	2005	Veränd. seit 1991
Unfälle insgesamt	2.311.466	2.238.301	2.350.227	2.253.887	- 3,5 %
Unfälle mit Personenschaden	385.147	388.003	382.949	336.509	- 12,7 %
Getötete	11.300	9.454	7.503	5.359	- 52,6 %
Schwerverletzte	131.093	122.973	102.416	76.955	- 41,3 %
Fahrleistungen [Mrd. Fz.-km]	574,1	624,5	663,3	699,0	+ 26,7 %
Kfz-Bestand (in Mio)	35,7 (1990)	47,5	51,4	54,9	+ 53,0 %

Diese Zahlen zeigen einerseits, dass in Deutschland ein kontinuierlicher und gravierender Rückgang, insbesondere der Unfalldoten (- 52 %) und der Schwerverletzten (- 41 %), erreicht werden konnte. Der Erfolg hat sich eingestellt, obwohl die Motorisierung im gleichen Zeitraum massiv angewachsen ist, was sich in einem entsprechenden Zuwachs der Zulassungszahlen (+ 53 %) und der Fahrleistungen (+ 22 %) ausgedrückt hat. Die Tabelle zeigt andererseits aber auch, welche Maßnahmen sich hauptsächlich niedergeschlagen haben. Ohne die Bedeutung der allgemeinen Verkehrssicherheitsarbeit und der repressiven Tätigkeit der Verfolgungsbehörden zu unterschätzen, lässt sich der Haupteffekt auf die Maßnahmen zurückführen, mit denen die Folgen der Unfälle vermindert worden sind. Denn während die Unfallzahlen insgesamt seit 1991 nur um 3,5 % abgesenkt werden konnten, ist die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten ganz massiv reduziert worden. Erfolg hatten vor allem die Ausstattung der Fahrzeuge mit Rückhaltesystemen und die Einführung ihrer Benutzungspflicht, Entwicklungen zur Verbesserung der Fahrzeugstruktur und die sonstigen Maßnahmen zum Insassenschutz⁵ sowie die Verbesserung des

⁴ Quelle: BASt – Sonderauswertung (2006)

⁵ VDA – Jahresbericht 2006; Abschnitt Sicherheit und Technik.

Sicherheitsstandards der Straßen einschließlich des Ausbaus von Orts-umfahrungen, so vor allem in den neuen Ländern, wo die Unfallzahlen nach der Deutschen Einheit zunächst gravierend zugenommen hatten.

Die Potentiale, die die Verbesserung der passiven Sicherheit der Fahrzeuge hatten, sind inzwischen allerdings zu einem Großteil ausgeschöpft. Will man die aufgezeigten rückläufigen Tendenzen auch in den nächsten Jahren erreichen, so müssen die Anstrengungen deshalb in den anderen in Frage kommenden Richtungen intensiviert werden. Einen Ansatzpunkt bieten damit die in Entwicklung befindlichen aktiven Sicherheitssysteme⁶. Hierauf soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden, jedoch der Hinweis ergehen, dass die damit unstreitig verbundenen erheblichen Sicherheitspotentiale erst in einigen Jahren, nämlich erst im Zuge der Erneuerung des Fahrzeugparks, wirksam werden können. Umso unerlässlicher ist es also, jetzt am subjektiven Faktor anzusetzen und Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer effektiven Allgemeinprävention führen. Fast jeder Verkehrsunfall lässt sich letztlich auf die Missachtung einer Verkehrsvorschrift zurückführen. Könnte deren Durchsetzung verbessert werden, so würde sich dies unmittelbar sowohl im Unfallgeschehen als auch bei den Unfallfolgen auswirken. Sieht man von den Öffentlichkeitsmaßnahmen und Appellen an ein partnerschaftliches Miteinander auf der Straße ab, kommt es also in erster Linie darauf an, die Durchsetzungsmaßnahmen zu intensivieren. In- und ausländische Untersuchungen haben gezeigt, dass dabei die Intensität der Verkehrsüberwachung und die Höhe der für Verkehrsverstöße drohenden Sanktionen die entscheidenden Kriterien sind⁷. Das sind die Faktoren, die im Moment den größten Effekt erwarten lassen.

-
- 6 Vgl. zu den erwarteten Vorteilen für die Verkehrssicherheit: Mitteilung der Kommission vom 02.06.2003: Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit, Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe, KOM(2003) 311, Abschnitt 5.2.4, Schlussfolgerungen des Rates zu dieser Mitteilung vom 20.07.2003 vgl. Dok. 10753/1/03; Mitteilung der Kommission vom 15.09.2003: Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge, KOM (2003) 542, Jahresbericht des VDA 2006, Abschnitt Sicherheitsgewinn durch Fahrzeugelektronik; zu den generellen Entwicklungslinien: Ehmanns, Wallentowitz, Getau, Nicklisch, Zukünftige Entwicklungen von Fahrerassistenzsystemen und Methoden zu deren Bewertung, Kongressvortrag in: Aachener Kolloquium Fahrzeug- und Motorentechnik 2000, 5. 1 ff.; Landau, Die Intelligenz im Auto: visoriäre Bedienkonzepte für intelligente Fahrerassistenzsysteme, Konferenzvortrag in: Mensch-Maschine-Interface, Konferenzunterlagen zum Seminar vom 24.07.-26.07.01.; B & D Forecast 2004.
- 7 BAST, Polizeiliche Verkehrsüberwachung, Heft M 67, 1996; SUNflower: A comparative research of the development of road safety in Sweden, United Kingdom and the Netherlands (2002); Cost-benefit analysis of road safety improvements, Imperial College Centre for Transport Studies, London, Vereinigtes Königreich, vom 12.06.2003.

Wer also meint, eine Sanktionsanhebung sei im Moment deshalb nicht nötig, weil das Unfallgeschehen positiv wie nie ist, der liegt falsch. Das Gegenteil ist der Fall. Wenn die bisherigen Erfolge bei der Reduzierung von Unfallfolgen fortgesetzt werden sollen, kommt es jetzt darauf an, vor allem die Maßnahmen zur Durchsetzung der Verkehrsregeln zu verstärken.

2.2 Europäische Implikationen

Unter dem Blickwinkel der Einordnung in das europäische Gesamtgefüge lassen sich die bisherigen Erörterungen durch folgende Thesen zusammenfassen:

Deutschland hat im europäischen Vergleich sehr geringe Bußgeldsätze. Das suggeriert Tolerierbarkeit von Zuwiderhandlungen und lässt Potentiale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ungenutzt. Eine differenzierte Anhebung der Geldbußen würde deshalb Chancen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eröffnen und einen Beitrag zur Harmonisierung der Sanktionen in Europa leisten. Sie würde außerdem Bestrebungen, ein noch höheres Sanktionsniveau in der Europäischen Union vorzugeben, entgegenwirken und die Ungleichbehandlung bei der grenzüberschreitenden Vollstreckung von Geldbußen entschärfen.

a) Sanktionsvergleich

Es ist durchaus keine Übertreibung, wenn manche vom „Bußgeldparadies Deutschland“ sprechen⁸. Ein Vergleich der Bußgeldhöhe für einige häufig begangene Verkehrsverstöße führt zu dem Ergebnis, dass das deutsche Niveau, vielleicht abgesehen von den Beitrittsstaaten, das niedrigste in der Europäischen Union ist.

⁸ Dpa-Meldung, zur Presseveröffentlichung des ACE vom 16.05.2006.

Vergleich des Sanktionsniveaus bei Verstößen im Straßenverkehr
(Angaben in Euro; Stand: Frühjahr 2005, SWE, D Ende 2006)⁹

Verkehrsverstoß	Österreich		Frankreich		Großbritannien			Niederlande		Schweden		Deutschland		
	von	bis	von	bis	von	bis	Regel	von	bis	von	bis	von	bis	
Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit	10-20	29-36	45	375	68	88	1481	88	40	115	264	300	10	30
	20-30	50	72	90	375	135	1481	88	90	170	300	400	50	60
	30-40	75	220	90	375	135	88	1481	145	240	440	440	75	100
Vorfahrt	58	72	90	375	135		3700		86	110	220	25	50	
Abstand	36	80	90	375	135		3700		132	361	130	40	250	
Ständiges Linksfahren	36	58	90	375	135		3700		180				40	
Falsches Abbiegen	36		90	375	135		3700		86	60			40	50
Falsche Straßennutzung	35	54	90	375	135		3700		86				5	35
Alkohol	218	5813	90	375	135		7408		190	350	200	1640	250	750
Handy	bis 72		22				740	44	138					40
Gurt	bis 72		35	150	35		740		40	165				30
Rotlicht	ab 72		90	375		130	3700		86	330			50	125
Parkverstöße:														
Überschreitung der Zeit	7	21	11	38		59	118		40	49			5	25
Falschparken mit Behinderung	29	36	22	150		74	148		40	77			25	40

9 Quelle: Thomas Adrian, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres, basierend auf Veröffentlichungen der Automobilclubs, Internet-Informationen aus den jeweiligen Staaten und ergänzt um Informationen deutscher Auslandsvertretungen; vgl. auch OECD, Speed-Management, Paris 2006, Anhang B.4, Tabelle B 13.

So betragen die Geldbußen für Geschwindigkeitsverstöße in den Niederlanden knapp das Doppelte und in Schweden das bis zu Zehnfache der deutschen Sätze. Bei der Missachtung der Gurtnlegepflicht ist es in Schweden das Fünffache und in den Niederlanden immer noch das 1,3-Fache. Diese gravierenden Unterschiede bestehen, obwohl der Straßenverkehr in Deutschland unter allen Gesichtspunkten einer der intensivsten in ganz Europa ist. Die Unterschiede haben sich in der letzten Zeit auch noch verschärft. Eine ganze Reihe von Mitgliedstaaten der EU hat nämlich die als noch nicht ausreichend angesehene Reduzierung der Unfallzahlen und der Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten zum Anlass genommen, um die Sanktionen für Verkehrsverstöße anzuhähen, so in Belgien (2004), in Österreich (2005), in Frankreich zwischen 2002 und 2006 mehrfach und in Schweden, Griechenland und Tschechien (2006). Eine entsprechende Anhebung hat außerdem kürzlich in der Schweiz stattgefunden. Einem solchen Vergleich wird zwar nicht zu Unrecht entgegengehalten werden, dass sich das Unfallgeschehen in Europa nun einmal von Staat zu Staat unterscheidet und dass es so wichtige Gesichtspunkte, wie die Fahrverbotsregelungen und die Punkteeintragungen, ausklammert. Nur: Auch in 18 der anderen 24 Mitgliedstaaten der Europäischen Union gibt es Punktsysteme und fahrerlaubnisbeschränkende Maßnahmen, die zum Teil ebenfalls rigoroser als in Deutschland ausfallen¹⁰. Schließlich muss man auch zur Kenntnis nehmen, dass sich die Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten in Deutschland zwar positiv entwickelt hat, dass sich Deutschland bei den entscheidenden Kenngrößen zur Verkehrssicherheit aber nur im „europäischen Mittelfeld“ bewegt, hinter Malta, Großbritannien, den Niederlanden, Schweden und Dänemark¹¹. Es besteht auch offenbar ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Bereitschaft zur Begehung von Rechtsverletzungen und dem Grad von deren Ächtung in dem jeweiligen Staat. Gerade in den genannten Staaten mit besseren Ergebnissen im Bericht der Verkehrssicherheit werden die Maßnahmen bei Verkehrsverstößen aus dem Blickwinkel eines Deutschen wohl als „drakonisch“ empfunden werden. Besonders eindrucksvoll zeigt das Beispiel Frankreich den Zusammenhang. Hier konnte – wenn auch ausgehend von einem sehr hohen und mit Deutschland nicht vergleich-

10 Zum Punktsystem und fahrerlaubnisbeschränkenden Maßnahmen bei Geschwindigkeitsverstößen in verschiedenen Staaten vgl. OECD, Speed Management, Paris, 2006; zur Gesamtzahl vgl. ETSC, Enforcement Monitor 6/08, S. 4.

11 Vgl. die Kernaussagen zum Vergleich zwischen den MS: Mitteilung der Kommission vom 22.02.2006 „Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit, Halbzeitbilanz“, Dok. KOM(2006)74 endgültig.

baren Stand bei der Anzahl der Unfalltoten – mit einem Gesamtpaket von Maßnahmen, dessen zentrale Punkte die Abschreckung durch erhöhte Sanktionen und verstärkte Überwachung gebildet haben, ein Rückgang bei der Anzahl der Unfalltoten zwischen 2002 und 2005 um etwa 25 % erreicht werden.

b) Rahmenbeschluss vom 24.02.2005

Mit dem Rahmenbeschluss des Rates der EU vom 24.02.2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen¹², der bis März 2007 in deutsches Recht umgesetzt werden muss, ist festgelegt worden, in welchen Fällen die Mitgliedstaaten einander Unterstützung bei der Vollstreckung von Geldbußen leisten. Eine Verpflichtung, die Vollstreckung zu übernehmen, besteht nach Artikel 6 i. V. m. Artikel 7 Abs. 2 Buchstabe b des Rahmenbeschlusses insoweit ab einem Betrag von 70 €. Bei darunter liegenden Geldbußen kann die Vollstreckung verweigert werden¹³. Mit der Vorschrift sollte erreicht werden, dass sich die Verpflichtung zur Leistung von Rechtshilfe auf wesentliche Zuwiderhandlungen beschränkt und geringfügige Ordnungswidrigkeiten, bei denen auch die Fallzahlen am größten sind, ausgenommen werden. Deutschland konnte sich mit seinem am deutschen Rechtssystem orientierten Vorschlag, die Grenze bei 40 € zu ziehen, nicht durchsetzen. Dies hing natürlich damit zusammen, dass in anderen Mitgliedstaaten mit 40 € bewertete Verkehrszuwiderhandlungen noch geringfügige Verkehrsverstöße sind. Diese Gegebenheiten werden bei den jetzigen deutschen Bußgeldregelungen dazu führen, dass bei demselben Verstoß die deutschen Behörden einem ausländischen Vollstreckungsersuchen gegenüber einem deutschen Betroffenen (der den Verstoß im Ausland begangen hat) nachkommen müssen, während eigene Vollstreckungsersuchen bezüglich ausländischer Betroffener (die den Verstoß in Deutschland begangen haben) nicht im Ausland durchgesetzt werden können.

Beispiel: Ein Kraftfahrer aus den Niederlanden überschreitet die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 25 km/h in Deutschland; er erhält dafür eine Geldbuße von 60 €. Er zahlt die Geldbuße nicht freiwillig. Die Geldbuße würde, weil sie weniger als 70 € beträgt, in den Niederlanden nicht vollstreckt. Umgekehrt: Ein Deutscher begeht denselben Verstoß in den Niederlanden. Die Geldbuße beträgt dann mindestens

12 ABI. EG 2006 L 76, S. 16.

13 Zum Gesamtthema vgl. Bönke NZV 2006, 19 ff.

92 €. Weigert sich der deutsche Kraftfahrer, die Geldbuße zu entrichten, müsste die deutsche Behörde den Betrag eintreiben, weil er über 70 € liegt. Gleiches gilt zum Beispiel für Rotlichtverstöße, Vorfahrtsverletzungen, viele Abstandsverstöße und leichte Unfälle. Nur eine Anhebung bei den deutschen Bußgeldregelungen würde es ermöglichen, zumindest bei wesentlichen Zuwiderhandlungen die deutschen Geldbußen den neuen europäischen Vollstreckungsregelungen zu unterwerfen.

c) *Bestrebungen zur Harmonisierung von Sanktionen*

Ein weiterer Gesichtspunkt sind die Harmonisierungsbestrebungen im Verkehrsbereich. Solche Bestrebungen gibt es inzwischen auch im Bereich der Durchsetzung der Verkehrsvorschriften. So hat die Europäische Kommission bereits im Jahr 2003 eine Empfehlung an die Mitgliedstaaten verabschiedet, die den Mitgliedstaaten einheitliche Regelungen für die Verkehrsüberwachung und ein einheitliches Niveau der verfahrensrechtlichen Vorschriften, z. B. zur Einführung einer weitreichenden Halterhaftung, vorschlägt¹⁴. Dem Gesetzgebungsprogramm und dem Konsultationsverfahren der Europäischen Kommission vom 06.11.2006 ist zu entnehmen, dass zumindest Teile dieser Empfehlung in einen verbindlichen legislativen Akt umgewandelt werden sollen. So weit reichen zwar die Vorstellungen bei der Harmonisierung von Sanktionen noch nicht. Schon das Weißbuch Verkehr – das eine Art politische Prioritätensetzung für die Kommission darstellt – hat die unterschiedliche Höhe der Sanktionen aber beklagt und eine Vereinheitlichung als erwägenswert angesehen¹⁵.

Für Deutschland würde eine solche Harmonisierung – bei der wohl kaum vom Niveau desjenigen Mitgliedstaates mit den geringsten Sanktionen ausgegangen werden könnte – eine durchgängige und gravierende Erhöhung des Sanktionsniveaus bedeuten. Auch völlig neue Regelungen, wie die Beschlagnahme von Kraftfahrzeugen oder langjährige Fahrverbote, die in anderen Mitgliedstaaten üblich sind, stünden dann zur Debatte. Nun gibt es zwei Möglichkeiten, damit umzugehen. Die eine besteht darin, die weiteren Entwicklungen abzuwarten und dann zu versuchen, die deutschen Regelungen gegen die breite Front der Regelungen in den anderen Mitgliedstaaten zu verteidigen. Die

14 Empfehlung der Europäischen Kommission zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit vom 21.10.2003 (ABl. EU 2004 L 111, S.5; ABl. EU 2004, C 93, S. 75).

15 Weißbuch Verkehr 2001, Weichenstellung für die Zukunft, Brüssel 2001, S. 80.

andere besteht darin, das Potential, das abschreckende Sanktionen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit haben, schon jetzt auch in Deutschland zu nutzen und dadurch zugleich deutlich zu machen, dass dieses Feld von den Mitgliedstaaten allein unter Berücksichtigung ihrer straf- und bußgeldrechtlichen Traditionen gestaltet werden kann. Dieser Weg hat den Vorteil, sich einerseits den zu Recht eingeforderten Harmonisierungsbestrebungen nicht zu verschließen, andererseits aber die grundlegenden deutschen Prinzipien bei der Durchsetzung von Verkehrsvorschriften, die sich bewährt haben, zu bewahren und damit die Grundlage zu schaffen, um für den fraglichen Regelungsbereich den Subsidiaritätsgrundsatz einfordern zu können¹⁶.

2.3 Wirksamkeit der Bußgeldregelsätze

Mit Blick auf die Wirksamkeit der Geldbußen im Inland lassen sich die bisherigen Erörterungen durch folgende Thesen zusammenfassen:

Die seit 1990 eingetretene Geldentwicklung hat zu einer deutlichen Verminderung der Wirksamkeit der Bußgeldregelsätze geführt. In der Verkehrswirtschaft und bei anderen Personen, für die die Teilnahme am Straßenverkehr Bestandteil ihrer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit ist, werden Verwarnungsgelder und auch Bußgelder inzwischen teilweise einkalkuliert. Für bewusst begangene Verkehrsverstöße fehlen bisher bundeseinheitliche Regelungen. Dem muss durch eine Überarbeitung der Bußgeldvorschriften begegnet werden.

a) Entwicklung der Bußgeldregelungen seit 1990

Bundesweit einheitliche Bußgeldregelsätze für die häufigsten Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten wurden erstmals mit der BKatV vom 04.07.1989 aufgestellt, die im Jahr 1990 in Kraft getreten ist¹⁷. Betrachtet man nun die seitdem eingetretene Entwicklung, so stellt man fest, dass das Bußgeldniveau im Wesentlichen unverändert geblieben ist. Zwar gab es etwa 20 Novellen des Bußgeldkataloges. Die dabei vorgenommenen Neuregelungen bezogen sich in erster Linie aber auf

16 Nach dem Subsidiaritätsprinzip wird die Gemeinschaft nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkung besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können (Art. 5 Satz 2 EG-Vertrag).

17 Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (BKatV) vom 28.07.1989 (BGBl. I, S. 1205, 1447).

- die Einführung qualifizierter Tatbestände für besonders vorwerfbare Begehungsformen der jeweiligen Grundtatbestände, deren Bewertung hingegen unverändert geblieben ist; das betraf z. B. die Differenzierung bei den Verstößen an Bahnübergängen¹⁸, besonders gravierende Höhenüberschreitungen¹⁹, die Differenzierung zwischen Inner- und Außerortsbegehung bei Geschwindigkeitsverstößen²⁰ und die Einführung qualifizierter Tatbestandsvarianten für Rotlichtverstöße²¹;
- die diversen Anpassungen an geändertes Recht und
- die Aufnahme neuer Tatbestände.

Reine Anhebungen wurden entgegen manchem Eindruck, der zuweilen öffentlich vermittelt wird, nur in wenigen Fällen vorgenommen. Sie beschränken sich hauptsächlich auf die Abstandsverstöße²², die Begehung bestimmter Tatbestände mit Lkw und Bussen²³, die eklatant hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen²⁴, das Telefonieren am Steuer und vereinzelte weitere Tatbestände, bei denen die Erfahrungen der Praxis eine Anhebung erforderlich gemacht hatten.

Auch die Verdoppelung der Bußgeldobergrenze im Jahr 1998²⁵ hatte der Ordnungsgeber nur zum Anlass genommen, um bei den bereits angesprochenen besonders hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen eine tatangemessenere Ahndung sicherzustellen.

Ansonsten blieb es im Wesentlichen bei dem, was 1989 geregelt worden war. Für so gefährliche Ordnungswidrigkeiten wie das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit an gefährlichen Stellen (Nr. 8.1 BKat g. F., Nr. 3 BKat a. F.), Rotlichtverstöße (Nr. 132 BKat g. F., Nr. 34 BKat a. F.) und die Gefährdung anderer durch Vorfahrtsverletzungen (Nr. 34 BKat g. F., Nr. 12 BKat a. F.) ist heute noch dieselbe, wegen der Euro-Umstellung jedoch etwas geringere Geldbuße vorgesehen, die 1989 vom Ordnungsgeber bestimmt worden war. Und selbst beim Verstoß gegen die Promillegrenze, die inzwischen von 0,8 Promille auf 0,5 Promille abgesenkt worden ist²⁶, wurden Verände-

18 Nr. 89 bis 89a.2 BKat, eingefügt durch Art. 4 der VO vom 22.12.2005 (BGBl. I S. 3716).

19 Nr. 79 BKat, eingefügt als Nr. 16a BKat a. F. durch die 33. StVRÄndV vom 11.12.2000 (BGBl. I S. 1069).

20 12. StVRÄndV vom 15.10.1991 (BGBl. I, S. 1992).

21 VO zur Änderung der BKatV vom 26.01.1993 (BGBl. I, S. 97).

22 Nr. 12.5 i. V. m. Tabelle 2 BKat, erhöht durch Art. 4 der 40. StVRÄndV vom 22.12.2005 (BGBl. I, S. 3716).

23 VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 22.01.2004 (BGBl. I, S. 117).

24 VO zur Änderung der BKatV und der FeV vom 25.02.2000 (BGBl. I, S. 141).

25 Artikel 1 des Gesetzes vom 26.01.1998 (BGBl. I, S. 156, 340).

26 Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a des Gesetzes vom 19.03.2001 (BGBl. I, S. 386).

rungen des Bußgeldregelsatzes nicht vorgenommen (Nummern 241, 241.1, 241.2 BKat g. F., Nummern 68, 68.1, 68.2 BKat a. F.).

b) Einkommens-und Preisentwicklung

Betrachtet man sich im Vergleich dazu die wirtschaftliche Entwicklung, so ergibt sich, dass der Geldwert im fraglichen Zeitraum nicht unerheblich abgenommen hat. Die Bruttolöhne sind von 1991 bis 2005 um 32 % angestiegen, die Verbraucherpreise ebenfalls um 32 %, das verfügbare Einkommen um 47 %. Die Entwicklung gestaltete sich im Einzelnen wie folgt:

Tabelle 1: Entwicklung des verfügbaren Einkommens in Deutschland von 1991 bis 2005²⁷

Jahr (in Mrd. €)	Verfügbares Einkommen (1991 = 100)	Verfügbares Einkommen
1991	970,82	100
1992	1039,15	107
1993	1077,21	111
1994	1107,09	114
1995	1142,74	118
1996	1171,93	121
1997	1196,36	123
1998	1227,23	126
1999	1270,35	131
2000	1311,75	135
2001	1362,92	140
2002	1372,70	141
2003	1389,81	143
2004	1447,40	145
2005	1471,31	147

27 Quelle: Statistisches Bundesamt, veröffentlicht in: Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Gesamtes Jahresgutachten2006/07, WIDERSTREBENDE INTERESSEN – UNGENUTZTE CHANCEN, Wiesbaden 2006, Statistischer Anhang, Tabellen für Deutschland, Tab. 27 [Bruttolöhne], S. 537, Tab. 39 [Verfügbares Einkommen], S. 552 – 553, Tab. 68 [Verbraucherpreisindex], S. 590).

*Tabelle 2: Entwicklung der Bruttolöhne und -gehälter
in Deutschland von 1991 bis 2005²⁷*

Jahr	Bruttolöhne u. -gehälter (in Mrd. €)	Bruttolöhne u. -gehälter (1991 = 100)
1991	691,18	100
1992	748,83	108
1993	768,51	111
1994	779,99	113
1995	805,90	117
1996	814,95	118
1997	813,74	118
1998	830,75	120
1999	855,53	124
2000	884,52	128
2001	903,20	131
2002	909,05	132
2003	908,80	131
2004	914,63	132
2005	911,98	132

*Tabelle 3: Entwicklung der Verbraucherpreise
in Deutschland von 1991 bis 2005²⁷*

Jahr	Verbraucherpreisindex
1991	100
1992	105
1993	110
1994	113
1995	115
1996	116
1997	119
1998	120
1999	120
2000	122
2001	125
2002	126
2003	128
2004	130
2005	132

In dem Maße, in dem sich diese Entwicklung vollzogen hat, hat damit – bezogen auf die Gesamtbevölkerung – die Denkmittelwirkung der in der Höhe unverändert gebliebenen Geldbußen abgenommen. Daran ändert auch nichts, dass das Realeinkommen der Haushalte, d. h. nach Abzug der Preissteigerungen für die Lebenshaltung, im Durchschnitt zwischen 1991 und 2006 um 2 % abgesunken ist²⁸. Denn die Abschreckungswirkung hängt in erster Linie eben vom nominalen Wert ab. Wenn der Nominalwert für Butter, Brot, Miete, Auto und ÖPNV – wie dies geschehen ist – erheblich steigt, der Nominalwert der Regelgeldbuße bei vielen Verkehrsverstößen aber über die Jahre unverändert bleibt, dann sinkt damit proportional auch der Eindruck, den die Geldbuße auf den Betroffenen auszuüben vermag. Natürlich darf andererseits nicht übersehen werden, dass die Einkommensentwicklung individuell unterschiedlich verlaufen ist und dass es Gruppen mit deutlich schlechteren Einkommensverhältnissen gibt. Ein Taxsystem wie das der Bußgeldregelsätze muss sich aber notwendigerweise an den mittleren Einkommensverhältnissen und deren Entwicklung orientieren. Das war beim Erlass der BKatV im Jahr 1989 so und ist heute nicht anders. Besonders schlechtes oder gutes Einkommen kann nur im Einzelfall – nicht schon beim Taxsystem selbst – berücksichtigt werden. Dafür bietet § 17 Abs. 3 OWiG die erforderliche Rechtsgrundlage.

Folge dieser wirtschaftlichen Entwicklung ist u. a., dass der Abstand zwischen dem wirtschaftlichen Wert des Verstoßes und der Geldbuße geringer geworden ist. Zeiteinsparungen durch das Fahren mit zu hoher Geschwindigkeit, Kostenvorteile durch die Missachtung des Sonn- und Feiertagsfahrverbotes, durch Überladungen von Lkw, das Versäumen von Untersuchungsterminen, das Betreiben verkehrsun sicherer Fahrzeuge oder auch die Nichteinhaltung der Anordnungen zum Aufstellen von Verkehrszeichen durch private Unternehmen verschaffen den wirtschaftlich Interessierten angesichts des Preisanstieges erhebliche Wettbewerbsvorteile. Die Kosten für die Geldbußen können wegen der beschriebenen Entwicklung inzwischen einkalkuliert werden, zumal Verkehrsüberwachung eben nur Zufallsüberwachung ist und sich auf die Hauptunfallursachen konzentriert.

Es ist daher nicht nur aus Verkehrssicherheitsgründen, sondern auch aus Wettbewerbsgründen an der Zeit, den wirtschaftlichen Wert von Verkehrsverstößen wieder zu reduzieren. Die schon heute bestehende Möglichkeit, wirtschaftliche Vorteile nach § 17 Abs. 4 OWiG abzuschöp-

28 Pressemeldung des Statistischen Bundesamtes vom 27.11.2006.

fen, hilft im Allgemeinen nicht weiter. Der wirtschaftliche Vorteil muss dann im Einzelfall errechnet werden, was im Massenverfahren so gut wie nicht realisierbar ist.

c) Angemessene Regelungen für Vorsatztaten

Schließlich bedarf es einer Lösung für das Problem, dass die BKatV Bußgeldregelsätze nur für den Fall der fahrlässigen Begehungsweise (§ 1 Abs. 2 BKatV) enthält, es jedoch eine Reihe von Verkehrszuwicherhandlungen gibt, die ausschließlich vorsätzlich begangen werden oder bei denen zwar die fahrlässige Begehungsweise prinzipiell möglich ist, deren Begehung aber typischerweise im Einzelfall nachweislich vorsätzlich erfolgt. Diese Situation hat Bund und Länder wiederholt dazu gezwungen, für vorsätzliche Verkehrsverstöße die gebotene Bundeseinheitlichkeit durch eine Absprache zwischen den Ländern und die Aufnahme in den Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog zu gewährleisten, anstatt sie in die BKatV aufzunehmen. Das betrifft zzt. die Durchführung und die Teilnahme an illegalen Kfz-Rennen, das rechtswidrige Telefonieren während der Fahrt und das Umfahren geschlossener Bahnschranken. Kritisch ist dies, weil dadurch einerseits die Kompetenz des Ordnungsgebers ausgehöhlt wird²⁹ und andererseits wegen der Unverbindlichkeit für die Gerichte die gewollte Bundeseinheitlichkeit trotz der an sich gegebenen Indikation für die erhöhte Geldbuße und das Regelfahrverbot nicht wirksam sichergestellt werden kann³⁰. Regelungen auch für Vorsatztaten sind deshalb in der BKatV erforderlich.

3 Reformüberlegungen

Wie könnte ein Erhöhungskonzept nun aussehen? Die eingangs erwähnte Arbeitsgruppe aus Bund und Ländern hat unterschiedliche Varianten geprüft. Verworfen wurden Alternativen, die darin bestehen könnten, eine durchgehende pauschale Anhebung der Bußgeldsätze vorzunehmen, sei es in Anwendung eines bestimmten Faktors, der sich an der Geldentwertung orientiert oder sei es in Gestalt eines pauschalen festen Betrages, der sich am EU-Rahmenbeschluss vom 24.02.2005 orientiert. Beide Alternativen würden die gebotene differenzierte Berücksichtigung der Bedeutung der Tat für die Verkehrssicherheit und der unterschiedlichen Vorwerf-

²⁹ Krumm DAR 2006, 493.

³⁰ Albrecht SVR 2006, 41 ff.; OLG Düsseldorf DAR 2004, 712.

barkeit nicht ermöglichen. Stattdessen haben sich die Arbeitsgruppe und der zuständige Bund-Länder-Fachausschuss für eine differenzierte Lösung ausgesprochen. Folgende Kriterien sollen der Überarbeitung der Bußgeldvorschriften zugrunde gelegt werden:

- Bedeutung des Tatbestandes für die Verkehrssicherheit,
- typischer Grad an Vorwerfbarkeit,
- die Tatsache, ob der Bußgeldregelsatz beim jeweiligen Tatbestand seit 1989 oder seit seiner Einstellung in den Bußgeldkatalog bereits angehoben worden ist, sowie
- die Frage, inwieweit die Tat typischerweise mit finanziellen Vorteilen für den Betroffenen verbunden ist.

Ausgehend davon sind folgende Änderungen zur Diskussion zu stellen:

- Die Bußgeldobergrenze für allgemeine Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten sollte von derzeit 1000 € auf 2000 € angehoben und als spezielle Regelung im Straßenverkehrsgesetz eingestellt werden,
- die Bußgeldobergrenze für Verstöße gegen die Promillegrenze und das Drogenverbot (§ 24 a Abs. 4 StVG) sollte von derzeit 1500 € auf 3000 € angehoben werden,
- die Verwarnungsgeldobergrenze (§ 56 Abs. 1 OWiG) sollte von derzeit 35 € auf 65 € angehoben werden,
- die Eintragungsgrenze für das Verkehrszentralregister (§ 28 Abs. 3 Nr. 3 StVG) sollte von derzeit 40 € auf 70 € angehoben werden,
- Die Bußgeldregelsätze des Bußgeldkataloges sollten differenziert angehoben werden:
 - Der Schwerpunkt der Anhebung sollte bei den Hauptunfallursachen und den Ordnungswidrigkeiten liegen, die im Allgemeinen mit wirtschaftlichen Vorteilen für den Betroffenen verbunden sind. Für diese Bereiche wäre eine an der Geldwertentwicklung orientierte und diese übersteigende Anhebung in Erwägung zu ziehen. Hauptunfallursachen sind Alkoholverstöße, Abbiege- und Vorfahrtsverstöße, Rotlichtverstöße, zu schnelles Fahren und gefährdende Unterschreitungen des Sicherheitsabstandes. Wirtschaftliche Vorteile entstehen im Allgemeinen bei Überladungen und anderen Verstößen gegen die vorgeschriebenen Maße und Gewichte, Verstößen gegen das Sonntagsfahrverbot, mangelnder Ladungssicherung, verkehrsunsicherem Fahrzeugzustand, beim Umgehen der Funktion des Geschwindigkeitsbegrenzers in LKW und Bussen sowie bei der Nichtbeachtung der Pflichten bei der Absicherung von Baustellen im Straßenraum u. Ä. Bei jedem einzelnen Tatbestand müsste allerdings außerdem berücksichtigt werden, ob

für den betreffenden Tatbestand seit dem Erlass der Bußgeldkatalog-Verordnung im Jahr 1989 bzw. dessen Einstellung in die Bußgeldkatalog-Verordnung der Regelsatz bereits angehoben worden ist.

- Vorsätzlich begangene Verkehrsverstöße sollten in den Bußgeldkatalog mit Bußgeldregelsätzen und Regelfahrverboten aufgenommen werden; für Verstöße mit Regelsätzen, die von Fahrlässigkeit ausgehen, sollte ein einheitlicher Erhöhungssatz für den Fall der vorsätzlichen Tatbegehung aufgenommen werden.
- Änderungen bei den VZR-Eintragungen sollten nicht stattfinden.
- Die Regelsätze für Fußgänger und andere oben nicht genannte Ordnungswidrigkeiten, bei denen seit 1990 Änderungen bereits vorgenommen worden sind, sollten unverändert bleiben.
- Gegebenenfalls mit der Anhebung der Bußgeldregelsätze verbundene Mehreinnahmen aus behördlichen Verwarnungs- und Bußgeldverfahren sollten für Zwecke der Verkehrssicherheit eingesetzt werden.

Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten

Dr. Michael Burmann, Rechtsanwalt, Erfurt

In der politischen Diskussion finden sich zunehmend Forderungen, die Geldbußen im Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten zu erhöhen. Eine Anhebung soll bei den Verstößen erfolgen, die als Hauptunfallursachen angesehen werden. Hierzu zählen das Fahren unter Alkohol und Drogen, Abbiege- und Vorfahrtsverstöße sowie Geschwindigkeitsüberschreitungen. Ferner ist eine Anhebung für Ordnungswidrigkeiten vorgesehen, bei denen der Verstoß an die Erzielung wirtschaftlicher Vorteile gekoppelt ist. Letztendlich sollen auch vorsätzlich begangene Ordnungswidrigkeiten schärfer sanktioniert werden. Zur Begründung verweist man in diesem Zusammenhang zum Teil darauf, dass das Bußgeldniveau – unbestritten – in der BRD im Rahmen der Europäischen Union als niedrig zu bewerten ist. Andererseits wird man allerdings zu konstatieren haben, dass von der Europäischen Kommission und vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat (EtSc) durchgeführte Erhebungen ergeben haben, dass Deutschland im europäischen Vergleich an einer vorderen Stelle bei der Intensität der Verkehrsüberwachung steht¹.

Die Sanktionszwecke der Geldbuße

Für die Frage, ob die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten durch Erhöhung der Sanktionen verschärft werden muss, kann ein Blick auf die Funktion der Geldbuße hilfreich sein. Allgemein wird die Geldbuße als „Verwaltungssanktion“ verstanden, die sozialetisch neutral ist. Ihre Auf-erlegung soll keine ins Gewicht fallende Beeinträchtigung des Ansehens und des Leumunds des Betroffenen bewirken. Sie wird als nachdrückliche Pflichtmahnung betrachtet². Der Geldbuße wird repressiver Charakter zugeschrieben, da sie darauf gerichtet sei, eine bestimmte Ordnung durchzusetzen³. Maßgeblich ist die Geldbuße daneben jedoch durch präventive Zwecke gekennzeichnet. Sie soll in Gestalt der Spezialprävention auf den Betroffenen einwirken. Zum anderen soll die Ahndung bewir-

1 Vgl. BT-Drucksache 16/2239.

2 BVerfG 27, 18, 33; Mitsch in Karlsruher Kommentar (KK), Ordnungswidrigkeitengesetz, 3. Aufl., § 17, Rn. 7; König in Göhler, Ordnungswidrigkeitengesetz, 14. Aufl., vor § 1, Rn. 9.

3 Vgl. BayObLG DAR 1991, 347; KK-Mitsch a. a. O.

ken, dass andere Personen davon abgehalten werden, weitere, gleichartige Zuwiderhandlungen zu begehen. Ihnen soll das finanzielle Risiko des Verstoßes bewusst gemacht werden⁴. Darüber hinaus wird der Geldbuße auch noch die Funktion der Abschöpfung der aus der Tat gezogenen wirtschaftlichen Vorteile zugewiesen⁵.

Ein Blick auf diese Zwecke zeigt, dass Geldbußen zumindest nicht deshalb verhängt bzw. erhöht werden dürfen, um Projekte, die der Sicherung oder Herstellung der Verkehrssicherheit dienen sollen, zu finanzieren. Derartige Forderungen wurden seitens einiger Länder erhoben, um offensichtlich die Akzeptanz für die Erhöhung von Geldbußen zu schaffen. Geldbußen sind keine Steuern. Man wird aber auch konstatieren müssen, dass insbesondere der Sanktionszweck der Spezial- wie auch der Generalprävention einer Erhöhung der Geldbußen jedenfalls nicht von vorn herein entgegensteht. Vielmehr wird man sogar sagen müssen, dass die Sanktionszwecke eher eine Erhöhung nahe legen, wenn das Geldbußen-niveau als zu niedrig empfunden wird, um überhaupt Einwirkungen auf den Täter zeitigen zu können. Dass die für Verkehrsverstöße verhängten Geldbußen sozusagen aus der Portokasse bezahlt werden, ist mit den Sanktionszwecken jedenfalls nicht zu vereinbaren.

Sind höhere Geldbußen geeignet, auf das Fahrverhalten einzuwirken?

Man wird sich allerdings fragen müssen, ob erhöhte Geldbußen tatsächlich auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer einwirken.

Aus meiner beruflichen Erfahrung ergibt sich, dass der weit überwiegende Teil der Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren deswegen vor Gericht landet, weil die Betroffenen die Eintragung von Punkten in das Flensburger Register bzw. die Verhängung von Geldbußen verhindern wollen. Die Frage, „Ist es nicht möglich, gegen Erhöhung der Geldbuße eine Streichung der Punkte bzw. ein Wegfall des Fahrverbotes zu erreichen?“, wird den Anwalt nicht selten gestellt. Die Angst der Verkehrsteilnehmer vor Punkten bzw. Fahrverboten zeigt, dass sowohl das Punktesystem wie auch die Sanktion Fahrverbot sehr wirksame Mittel im Hinblick auf die Spezial- und erst recht auf die Generalprävention darstellen.

4 OLG Düsseldorf MDR 1994, 1237.

5 Vgl. KK-Mitsch a. a. O., Rn. 10.

Würde man auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer noch darüber hinaus einwirken können, wenn man die Geldbußen beispielsweise verdoppelt oder verdreifacht? Diese Frage wird man sicherlich nicht umstandslos bejahen können. Gerade wirtschaftlich gut situierten Bürgern wird es letztlich wenig ausmachen, ob sie für eine Geschwindigkeitsüberschreitung 40 € oder beispielsweise 80 € oder gar 120 € zahlen. Hier greift vielmehr das Punktesystem und z.B. bei höheren Geschwindigkeitsüberschreitungen die Abschreckungswirkung des Fahrverbotes ein. Anders verhält es sich jedoch bei Bürgern, die nicht in guten finanziellen Verhältnissen leben.

Gerade in Fahrverbotsverfahren macht der Verteidiger in jüngerer Zeit die Erfahrung, dass die alte Zauberformel – soweit sie noch zur Anwendung gelangt – „Erhöhung der Geldbuße bei Wegfall des Fahrverbots“ – bei den Betroffenen nicht mehr auf Akzeptanz stößt. Konnte man in der Vergangenheit häufig sogar die Frage hören, ob es nicht möglich sei, Punkte sozusagen gegen eine höhere Geldbuße einzutauschen, so musste ich in letzter Zeit mehrfach feststellen, dass Betroffene diese Möglichkeit nicht mehr als ernsthafte Alternative zur Beendigung eines Verfahrens für sich akzeptieren wollten. Sie erklärten vielmehr, dass sie bei einer Verdoppelung der Geldbuße lieber das Fahrverbot antreten würden. Ihre finanziellen Verhältnisse würden es nicht mehr gestatten, die erhöhte Geldbuße zu zahlen. Dieser Befund mag vielleicht auf den ersten Blick überraschend sein. Man muss sich jedoch nur vor Augen führen, dass wir nach offiziellen Zahlen noch fast 5 Mio. Arbeitslose haben und dass ein nicht geringer Teil der Bevölkerung mit den Geldbeträgen auskommen muss, die ihnen als Hartz-IV-Empfänger zustehen. Wenn wir ein Familieneinkommen haben, welches beispielsweise bei 1.500 € netto liegt, so wirkt sich eine Sanktion in Höhe von 300 € schon erheblich aus. Finanzielle Spielräume sind bei einem großen Teil der Bevölkerung nur in geringem Maße vorhanden.

Man wird daher konstatieren können, dass eine Erhöhung der Geldbuße durchaus spezialpräventive und damit auch generalpräventive Wirkungen entfalten kann. Allerdings wird die Wirksamkeit dieser Erhöhung der Präventionswirkung von den wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen abhängig sein. Man wird sich daher die Frage stellen müssen, ob man wirklich ein Präventionssystem einführen will, welches sich primär beim wirtschaftlich schwächeren Teil der Bevölkerung auswirkt, während es den wirtschaftlich stärkeren Teil mehr oder weniger unberührt lässt. Diese Frage wird man sich vor allem deshalb stellen müssen, weil wir mit dem Punktesystem und der Sanktion des Fahrverbotes durchaus wirksame Mittel haben, auf das Fahrverhalten der Bürger einzuwirken.

Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile

Als weiterer Grund für die Notwendigkeit der Erhöhung von Geldbußen wird angeführt, dass es erforderlich sei, die mit der Begehung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes verbundenen wirtschaftlichen Vorteile abzuschöpfen. Hier wird darauf verwiesen, dass es nicht richtig sein kann, wenn ein Unternehmer durch die Überladung eines Lkw wirtschaftliche Vorteile erzielt. Entsprechendes gilt auch für Lenkzeitverstöße. Es wirkt im ersten Moment sehr überzeugend, wenn man Geldbußen erhöhen will, um die mit der Begehung der Ordnungswidrigkeit verbundenen wirtschaftlichen Vorteile zu eliminieren. Hiergegen wird niemand etwas haben können. Allerdings wird man sich schon fragen müssen, weshalb man zur Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile die Geldbußen allgemein erhöhen will. Bereits die jetzige gesetzliche Regelung lässt es ohne weiteres zu, den wirtschaftlichen Vorteil, der aus einer Ordnungswidrigkeit resultiert, abzuschöpfen. Insoweit verweise ich lediglich auf § 17 Abs. 4 OWiG. Hier heißt es:

„Die Geldbuße soll den wirtschaftlichen Vorteil, den der Täter aus der Ordnungswidrigkeit gezogen hat, übersteigen. Reicht das gesetzliche Höchstmaß hierzu nicht aus, so kann es überschritten werden.“

In der Kommentierung zu § 17 Abs. 4 wird besonders die Überladung von Lkw erwähnt⁶. Nun wird man einräumen müssen, dass der Weg über § 17 Abs. 4 OWiG vielleicht nicht ganz einfach ist. Der Tatrichter muss nämlich den wirtschaftlichen Vorteil, der aus der Tat resultiert, also insbesondere den Gewinn, soweit, wie möglich, konkret ermitteln⁷. Zwar wird nicht vorausgesetzt, dass der Gewinn zahlenmäßig genau ermittelt wird. Eine Schätzung ist zulässig. Allerdings kann eine Schätzung nicht „ins Blaue hinein“ stattfinden. Vielmehr müssen die die gerichtlichen Entscheidungen tragenden Grundlage dargelegt werden, um dem Rechtsbeschwerdegericht die Möglichkeit der Nachprüfung zu geben⁸.

Der Tatrichter wird sich, wenn er die durch eine Überladung erzielte wirtschaftlichen Vorteile durch die Bemessung der Sanktion abschöpfen will, schon genauer mit den wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters bzw. des Unternehmens, für das der LKW-Fahrer fährt, beschäftigen müssen. Es ist nun zugegebenermaßen einfacher, wenn man den Weg einer „pauschalen“ Abschöpfung durch eine Erhöhung der Geldbußen wählen

6 Vgl. KK-Mitsch, § 17, Rn. 129.

7 OLG Hamm wistra 2003, 238; Göhler-König, § 17, Rn. 45.

8 Vgl. BayObLG wistra 2003, 470; Göhler-König, § 17, Rz. 45 m. w. N.

könnte. Nur wird man sich ernsthaft fragen müssen, ob man tatsächlich wirtschaftliche Vorteile abschöpft, wenn man die Geldbußen für eine Überladung verdoppelt oder verdreifacht. Bislang beträgt der Regelsatz der Geldbuße für das Anordnen oder Zulassen der Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeuges mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t und einer Überschreitung der zulässigen Achslast von mehr als 25 % 225 €. Auch bei einer Verdreifachung des Regelsatzes dürfte der wirtschaftliche Gewinn wohl nur sehr eingeschränkt abgeschöpft werden können. Wenn man es ernst meint mit dem Anliegen, den wirtschaftlichen Gewinn abzuschöpfen, so muss man die bislang bereits vom Gesetz vorgegebenen Möglichkeiten ausschöpfen, also den Weg über § 17 Abs. 4 OWiG wählen.

Erhöhung des Begründungsaufwandes im Urteil

Eine Erhöhung der Geldbußen wird zwangsläufig dazu führen, dass der Begründungsaufwand für Urteile in Ordnungswidrigkeitenverfahren steigen wird. Grundlage für die Zumessung der Geldbuße ist in erster Linie die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und der Grad des Verschuldens (§ 17 Abs. 3 OWiG). Darüber hinaus können auch Voreintragungen eine Rolle spielen⁹.

Für im Straßenverkehr begangene Ordnungswidrigkeiten ist primär der Bußgeldkatalog von Bedeutung. Dessen Regelsätze stellen Zumessungsregeln dar. Sind weder hinsichtlich der Tatausführung noch der Person des Täters Besonderheiten gegeben, so sind regelmäßig die im Bußgeldkatalog vorgesehenen Sätze zu verhängen¹⁰. Will das Gericht von den im Bußgeldkatalog vorgesehenen Sätzen abweichen, muss es dies im Einzelnen begründen¹¹.

Wie sich aus § 17 Abs. 3 OWiG ergibt, sind auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters bei der Bemessung der Geldbuße zu berücksichtigen. Soweit es um den Bußgeldkatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten geht, ist zu beachten, dass den dort ausgewiesenen Regelsätzen durchschnittliche wirtschaftliche Verhältnisse zu Grunde liegen. Von daher ist eine Aufklärung der wirtschaftlichen Verhältnisse regelmäßig nicht angezeigt¹². Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten bleiben

9 Göhler-König, § 17, Rn. 20.

10 BGH NJW 1992, 446; Göhler-König, § 17, Rn. 31.

11 OLG Jena zfs 1998, 234; KK-Mitsch, § 17, Rn. 108; Göhler-König, § 17, Rn. 34; jeweils m.w.N.

12 Vgl. OLG Frankfurt NZV 2002, 135; Jagow in Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 19. Aufl., § 26 a StVG, Rn. 8.

die wirtschaftlichen Verhältnisse im Regelfall unberücksichtigt¹³. Es fragt sich allerdings, was unter geringfügigen Ordnungswidrigkeiten zu verstehen ist. Das OLG Celle¹⁴ zieht die Geringfügigkeitsgrenze bei 100 €. Das OLG Frankfurt sieht dagegen 280 € noch als geringfügig an¹⁵. Soweit die Geringfügigkeitsgrenze bei 250 €¹⁶ gezogen wird, wird insoweit darauf abgestellt, dass sich dies aus § 79 Abs. 1 Nr. 1 OWiG folgern lasse. Ob diese Auffassung, die sich an der Regelung für die Zulässigkeit der Rechtsbeschwerde orientiert, richtig ist, soll hier nicht erörtert werden. Allerdings liegt es auf der Hand, dass bei einer Erhöhung der Geldbußen auch die Obergrenze von 250 € in einer Vielzahl von Fällen überschritten werden dürfte. Will man nicht mit der Erhöhung der Geldbußen gleichzeitig auch die Geringfügigkeitsgrenze anheben, so führt dies dazu, dass sich die Gerichte häufig mit den wirtschaftlichen Verhältnissen der Betroffenen auseinandersetzen müssen. Eine Erhöhung der Geringfügigkeitsgrenze über 250 € scheidet meines Erachtens nach aus. Man wird im Hinblick auf die durchschnittlichen Einkommensverhältnisse nicht ohne weiteres davon ausgehen können, dass eine Sanktion, die über 250 € liegt, für den Betroffenen keine gravierenden wirtschaftlichen Auswirkungen hat. Die Rechtsprechung wird sich daher in vielen Fällen mit einem erhöhten Begründungsaufwand konfrontiert sehen. Darüber hinaus wird auch die Regelung des § 18 OWiG, die bislang in Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren wohl kaum eine Rolle spielt, verstärkt zur Anwendung kommen müssen. Gemäß § 18 OWiG muss in jeder Phase des Bußgeldverfahrens geprüft werden, ob dem Betroffenen nach seinen wirtschaftlichen Verhältnissen zuzumuten ist, die Geldbuße sofort zu zahlen¹⁷.

Einschränkung der Rechtsbehelfsmöglichkeiten

Man wird die Frage der Erhöhung der Geldbußen nicht nur allein im Hinblick auf die Auswirkungen in materiell rechtlicher Hinsicht betrachten können. Wenn man davon ausgeht, dass die Geldbußen dazu führen sollen, dass den Betroffenen auch finanziell erheblichere Einschnitte zugemutet werden sollen, so muss man meines Erachtens nach dem Betroffenen auch die Möglichkeit eröffnen, gerichtliche Entscheidungen

13 Vgl. § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG.

14 zfs 2005, 314.

15 zfs 2004, 283.

16 OLG Zweibrücken NZV 1999, 219; OLG Düsseldorf NZV 2000, 426; BayObLG DAR 2004, 594; Göhler-König, § 17, Rn. 24; kritisch hierzu KK-Mitsch, § 17, Rn. 91.

17 Vgl. KK-Mitsch, § 18, Rn. 11; OLG Düsseldorf NZV 1993, 405.

überprüfen zu lassen. Die Möglichkeit, Entscheidungen der Amtsrichter in Ordnungswidrigkeitenverfahren im Rechtsmittelverfahren überprüfen zu lassen, ist bereits jetzt durch das Institut der Zulassungsrechtsbeschwerde eingeschränkt. Danach unterliegen Geldbußen von bis zu 250 € der Zulassungsrechtsbeschwerde. Man muss nun allerdings feststellen, dass die Möglichkeit der Rechtsbeschwerde sozusagen parallel zu den Bestrebungen, die Geldbußen zu erhöhen, eingeschränkt werden soll. Zwar ist hier nicht die Bundesregierung federführend, sondern die Länder. Nach dem Gesetzentwurf der Länder Bayern, Nordrhein-Westfalen, Thüringen etc. ist eine erhebliche Einschränkung der Rechtsmittelmöglichkeiten gerade im Ordnungswidrigkeitenverfahren vorgesehen¹⁸.

Dieser Gesetzentwurf, der zwischenzeitlich vom Bundesrat verabschiedet wurde, sieht vor, dass die Wertgrenzen des § 79 Nr. 1 OWiG von 250 € auf 500 € angehoben werden sollen. Demnach soll erst eine Geldbuße von über 500 € den Weg zur Rechtsbeschwerde eröffnen. Ferner soll auch die Verhängung eines Fahrverbotes von nicht mehr als 1 Monat Dauer nicht mehr berechtigen, Rechtsbeschwerde einzulegen. Damit wird faktisch das gesamte Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht von der Möglichkeit ausgeschlossen, amtsgerichtliche Urteile durch die Rechtsbeschwerde überprüfen zu lassen.

Die Bußgeldkatalog-Verordnung sieht zurzeit nur für zwei Tatbestände eine 500 € übersteigende Regelgeldbuße vor. Dies ist der Fall beim Verstoß gegen die 0,5%-Grenze bzw. beim Fahren eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung berauschender Mittel (§ 24 a StVG) im Falle einschlägiger Voreintragungen. Es ist damit zu rechnen, dass sich gerade in der Anwendung des OWiG bzw. der StPO in Ordnungswidrigkeitenverfahren in einem großen Maße ein kontrollfreier Raum ergeben wird. Die Erfahrung zeigt, dass Richter durchaus geneigt sein können, eine von ihnen als lästig empfundene Formvorschrift der StPO bzw. des OWiG außer Acht zu lassen, wenn eine Kontrolle durch eine Rechtsmittelinstanz nicht mehr in Betracht kommt. Allein die Möglichkeit, dass das Rechtsmittelgericht auf eine entsprechend erhobene formelle Rüge ein Urteil aufhebt, wirkt in der Praxis disziplinierend. Es ist daher zu befürchten, dass – sollte der Bundesratsbeschluss Gesetz werden – in Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren in großem Maße ein mehr oder weniger freies Prozessrecht in der Praxis zur Anwendung gelangen wird.

18 Vgl. BR-Drucksache 660/06.

Die Beschränkung der Möglichkeit, Rechtsbeschwerde einzulegen, bezieht sich auch nicht nur auf Bagatellen. Amtsgerichtliche Urteile in Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren zeigen regelmäßig Wirkungen über die verhängte Geldbuße hinaus. Wegen des Mehrfachtäterpunktsystems können Verurteilungen wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten dazu führen, dass der Betroffene seine Fahrerlaubnis verliert. Der Verlust der Fahrerlaubnis kann – was sicherlich nicht weiter erörtert werden muss – existenzvernichtende Wirkung haben.

Soweit geplant ist, auch die Verhängung eines Fahrverbotes von nicht mehr als einem Monat der Rechtsbeschwerde zu entziehen, bestehen verfassungsrechtliche Bedenken. In den Fällen, in denen nach der Tat eine längere und unbeanstandete Verkehrsteilnahme vorliegt, kann die Verhängung eines Fahrverbotes durchaus gegen das Übermaßverbot verstoßen¹⁹. Auch die Anordnung eines einmonatigen Fahrverbotes kann existenzbedrohende Wirkungen haben. Hier ist vor allem an Berufskraftfahrer zu denken²⁰. Der Gesetzentwurf geht davon aus, dass durch die Regelung des § 25 a Abs. 2 StVG – wonach ein Fahrverbot innerhalb von 4 Monaten nach Rechtskraft angetreten werden kann – sicherstellt, dass für den Betroffenen keine einschneidenden Wirkungen eintreten würden. Diese Auffassung ist allerdings unzutreffend. Die Regelung des § 25 Abs. 2 StVG läuft beispielsweise leer, wenn der Betroffene seinen Urlaub bereits in der ersten Jahreshälfte angetreten hat und das Fahrverbot in der zweiten Jahreshälfte rechtskräftig wird. Vielfach ist es einem Arbeitnehmer auch nicht möglich, einen 1-monatigen Urlaub anzutreten.

Die aufgezeigten Gefahren werden auch nicht dadurch entschärft, dass dem Betroffenen die Möglichkeit offen steht, die Zulassung der Rechtsbeschwerde zu beantragen. Insoweit muss man sich vor Augen halten, dass bereits nach der jetzigen Fassung des § 80 Abs. 1 OWiG die Rechtsbeschwerde nur zuzulassen ist, wenn eine Nachprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich ist bzw. wenn das Urteil wegen Versagung des rechtlichen Gehörs aufzuheben wäre. Darüber hinaus findet eine weitere Einschränkung der Zulassungsmöglichkeit dahingehend statt, dass bei Geldbußen von nicht mehr als 100 € die Rechtsbeschwerde nur zur Fortbildung des Rechts zugelassen wird. Ausdrücklich ausgeschlossen ist die Möglichkeit, die Anwendung von Verfahrensnormen zu rügen.

19 OLG Rostock zfs 2001, 381; OLG Köln zfs 2000, 100.

20 Vgl. BayObLG zfs 1998, 34.

Hieraus ergibt sich, dass die Zulassungsrechtsbeschwerde nicht der Einzelfallgerechtigkeit dient. Sie soll lediglich die Klärung der über den Einzelfall hinausgehenden und für die allgemeine Rechtsanwendung bedeutungsvollen Rechtsfragen ermöglichen.

Wenn dieser Gesetzentwurf tatsächlich umgesetzt würde, so muss man in Ordnungswidrigkeitenverfahren damit rechnen, dass sich ein bunter Flickenteppich an Rechtsprechung entwickelt. Die Rechtsprechung in Erfurt wird dann sicherlich anders aussehen als in Düsseldorf. Inwieweit der Bürger von seinen verfahrensmäßigen Rechten Gebrauch machen kann, hängt allein vom Ermessen des jeweiligen Richters ab. Das formelle Recht ist jedoch kein Selbstzweck. Es hat vielmehr die Aufgabe, die Legitimationswirkung des Verfahrens zu sichern. Darüber hinaus entfalten die formellen Regelungen auch Schutzfunktionen zu Gunsten des Betroffenen. Zu bedenken ist auch, dass ein Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren für den Bürger häufig der erste Kontakt zur Justiz bildet. Von daher wird das Bild der Justiz bei großen Teilen der Bevölkerung dadurch geprägt, wie Ordnungswidrigkeitenverfahren abgewickelt werden. Der Verzicht auf die Durchsetzung der materiellen Gerechtigkeit im Einzelfall kann daher dazu führen, dass das Vertrauen des Bürgers in die Rechtstaatlichkeit in erheblichem Maße eingeschränkt wird. Erfreulicherweise hat die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme zum Gesetzesentwurf des Bundesrates die neuerliche Anhebung der Rechtsmittelgrenzen abgelehnt²¹.

21 BT-Drucksache 16/3659.

Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten

– Kompensationsmöglichkeiten für die Verfolgungsorgane nach Anhebung der Bußgeldregelsätze –

Raimund Wieser, Richter am Amtsgericht, Augsburg

1. Voraussichtliche Auswirkungen in der Vollzugspraxis

Verkehrsordnungswidrigkeiten im Sinne des § 24 f. StVG stellen zwar die Masse aller Ordnungswidrigkeiten dar, sind aber nach dem geringen Höchstmaß der Geldbuße im Vergleich zu sonstigen Ordnungswidrigkeiten nur Bagatellverstöße. Bereits Zuwiderhandlungen gegen Gefahrgutvorschriften (GGVSE), Pflichten des Fahrpersonals (FPersG), bei der Personenbeförderung (PBefG) oder im Güterkraftverkehr (GüKG), für die es Bußgeldkataloge nur in Form von Verwaltungsrichtlinien gibt, sind mit vielfach höheren Höchstbeträgen bedroht. Der Vergleich mit diesen Bußgeldvorschriften zeigt, dass die Einspruchshäufigkeit dort wesentlich höher liegt, obwohl keine Eintragung in das Verkehrszentralregister erfolgt. Eine bedeutsame Erhöhung der Regelgeldbußen wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten (§ 3 BKatV) wird daher nach den Erfahrungen der Vollzugspraxis – unabhängig von der Verhängung eines Fahrverbots (§ 25 StVG) als Nebenfolge – auch in diesem Bereich zur markanten Steigerung der Einspruchszahlen gegen Bußgeldbescheide führen.

Für den Fall der Erhöhung der Bußgeldregelsätze sind daher Erwägungen notwendig, wie diese bei den Verwaltungsbehörden und Amtsgerichten aufgefangen werden können. Da personelle Verstärkungen weder bei Bußgeldstellen noch im gerichtlichen Bußgeldverfahren bei Richtern und Geschäftsstellen zu erwarten sind, können erhöhte Fallzahlen nur durch Änderung materiellrechtlicher Vorschriften des Verkehrsordnungswidrigkeitenrechts oder Einschränkung von Verfahrensrechten des Betroffenen aufgefangen werden.

Eine Nachprüfung der Verfahrenszahlen am Amtsgericht, bei dem der Verfasser tätig ist, bezüglich der bereits erfolgten Verschärfung der Regelgeldbußen hat allerdings wegen der allgemein sehr starken Zunahme verkehrsrechtlicher Bußgeldverfahren zu keinem feststellbaren Zusammenhang geführt.

2. Wegfall so genannter „1-Punkte-Verstöße“ im Verkehrszentralregister

Das Verkehrszentralregister (§ 28 ff. StVG) ist keine unmittelbare bußgeldrechtliche Folge von Verkehrsordnungswidrigkeiten, sondern dient der Gefahrenabwehr vor wiederholt gegen Verkehrsvorschriften verstoßenden Fahrzeugführern und -haltern (§ 4 Abs. 1 Satz 1 StVG). Die Fahrerlaubnisbehörde ersieht aus der Anzahl der Punkte nach dem Punktesystem (§ 4 Abs. 3 StVG, § 40 ff. FeV), welche Maßnahmen bis zur Entziehung der Fahrerlaubnis im Verwaltungsverfahren zu ergreifen sind.

Die Eintragung im Verkehrszentralregister nach dem Mehrfachtäter-Punktesystem als verwaltungsrechtliche Folge auch von Verkehrsordnungswidrigkeiten besitzt unter der kraftfahrenden Bevölkerung neben der Geldbuße und dem Fahrverbot durchaus abschreckenden Charakter, was volkstümliche Begriffe wie „Flensburger Punktekonto“ oder „Verkehrssünderkartei“ belegen. Eine Senkung der Einspruchszahlen gegen Bußgeldbescheide könnte daher ohne Weiteres durch den Wegfall der Eintragung solcher Verkehrsordnungswidrigkeiten im Verkehrszentralregister erreicht werden, die mit einem Punkt zu bewerten sind (Anlage 13 zu § 40 FeV Nr. 7). Die Bewertung würde dann bei den mit zwei oder mehr Punkten zu bewertenden Zuwiderhandlungen um jeweils einen Punkt herabgestuft.

Eine solche Lösung wäre einfach und zur Eindämmung der Einspruchszahlen auch wirksam, sie würde aber den eigentlichen Zweck des Verkehrszentralregisters zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer vor charakterlich ungeeigneten Fahrzeugführern unterlaufen. Dies gilt insbesondere für Geschwindigkeitsüberschreitungen, Rotlichtverstöße und Verkehrsunfälle. Da die zahlenmäßig meisten Verkehrsverstöße mit einem Punkt bewertet sind, kämen nur noch besonders schwer wiegenden Verkehrsordnungswidrigkeiten zur Eintragung. Die Fahrerlaubnisbehörde kann daher gerade nicht mehr die fehlende Eignung solcher Fahrzeugführer erkennen, die durch eine Vielzahl von Einzelverstößen die Kriterien nach § 4 Abs. 3 StVG vorgesehener Maßnahmen erfüllen. Zu erwartende Erleichterungen bei der Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten im repressiven Bußgeldverfahren müssen daher hinter den unabweisbar vorrangigen Erfordernissen der präventiven Gefahrenabwehr zurückstehen.

3. Einschränkung des Regelfahrverbots bei Ersttätern (§ 24 StVG, § 4 BKatV)

Wesentlich einschneidender als die Geldbuße ist das Fahrverbot (§ 25 StVG) als Nebenfolge einer Verkehrsordnungswidrigkeit wegen grober oder beharrlicher Pflichtverletzung des Fahrzeugführers. Ein Regelfahrverbot ist wegen eines groben Verstoßes bei den in § 4 Abs. 1 BKatV aufgeführten Tatbeständen des Bußgeldkataloges vorgesehen. Das erstmalige Regelfahrverbot wegen beharrlicher Pflichtverletzung beträgt nach § 4 Abs. 2 Satz 1 BKatV einen Monat. Dazu kommen wiederholte Geschwindigkeitsüberschreitungen über 26 km/h gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 BKatV und die Regelfahrverbote bei Zuwiderhandlungen gegen § 24 a StVG nach § 4 Abs. 3 BKatV. Die bestehenden Erfahrungen zeigen, dass die Verhängung eines Fahrverbots wegen der inzwischen sehr umfangreichen Rechtsprechung zur einfachen Fahrlässigkeit und zu Härtefällen ganz überwiegend zu Einsprüchen gegen Bußgeldbescheide führen, bei denen die Einwendungen meist nicht bei der Anhörung der Verwaltungsbehörde, sondern erst in der gerichtlichen Hauptverhandlung vorgetragen werden.

Eine Einschränkung der in § 4 Abs. 1 – 3 BKatV vorgesehenen Regelfahrverbote bei Ersttätern würde nicht zu einem markanten Rückgang der Einspruchszahlen führen, wenn zugleich erhöhte Geldbußen zu verhängen sind (vgl. § 4 Abs. 5 BKatV). Die Täter entsprechender Verkehrsordnungswidrigkeiten würden ihr Einspruchsverhalten lediglich verändern und Einwendungen gegen die Höhe der Geldbuße wegen schlechter wirtschaftlicher Verhältnisse (§ 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG) anstelle von Einwendungen gegen ein verhängtes Fahrverbot vortragen. Ein Entlastungseffekt für das gerichtliche Bußgeldverfahren ist damit kaum zu erzielen. Im Interesse vor allem schwächerer Verkehrsteilnehmer kann auf die bewährte verkehrserzieherische Wirkung des Fahrverbots, die ja bereits von Gesetzes wegen auf grobe und beharrliche Verkehrsverstöße beschränkt ist (§ 25 Abs. 1 Satz 1 StVG), auch bei Ersttätern keinesfalls aus Gründen der erleichterten Durchführung gerichtlicher Bußgeldverfahren verzichtet werden.

4. Verfahrensrechtliche Schwierigkeiten erhöhter Geldbußen

Eine wesentliche Erhöhung von Regelgeldbußen führt zur vermehrten Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen (§ 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG). Zudem wird eine Abschöpfung auch aus Verkehrsordnungswidrigkeiten gezogener wirtschaftlicher Vorteile durch die Geldbuße (§ 17 Abs. 4 Satz 1 OWiG) erwogen. Beides würde mit Sicherheit zu

erheblichen Steigerungen der Einspruchszahlen führen, so dass solche Änderungen im gerichtlichen Bußgeldverfahren aufgefangen werden müssten.

4.1 Wirtschaftliche Verhältnisse des Betroffenen

Eine Anhebung von Geldbußen wird – unabhängig von der Verhängung eines Fahrverbots – bei bereits mittleren Einkommen des Betroffenen, insbesondere aber bei Geringverdienern, Beziehern staatlicher Leistungen nach SGB II und mittellosen Personen zu einem verstärkten Einspruchverhalten führen. Es darf in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden, dass zur Berufsausübung benötigte Fahrzeuge unpfändbar sind (§ 811 Abs. 1 Nr. 5 ZPO) und daher häufig auch von Personen benutzt werden, die zwar die eidesstattliche Versicherung über ihr Vermögen abgegeben haben (§ 899 ff. ZPO) oder unter den Beschränkungen eines Insolvenzverfahrens (§ 35 InsO) oder Restschuldbefreiungsverfahrens (§ 286 ff. InsO) stehen, trotzdem aber weiter als Fahrzeugführer am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Dieser doch sehr umfangreiche Personenkreis wird regelmäßig außergewöhnlich schlechte wirtschaftliche Verhältnisse vortragen.

Die Rechtsprechung zieht die Geringfügigkeitsgrenze des § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG heute auch bei Verkehrsordnungswidrigkeiten bei einem Betrag von 250 Euro. Bei den in der Verfolgungspraxis ganz überwiegend niedrigeren Geldbußen findet meist keine Ermäßigung wegen schlechter wirtschaftlicher Verhältnisse statt. Dies wird auf das etwas rustikale Argument gestützt, wer sich den nicht ganz billigen Unterhalt eines Kraftfahrzeuges leisten könne, dessen wirtschaftliche Verhältnisse seien nicht außergewöhnlich schlecht, so dass die Regelgeldbuße (§ 3 BKatV) auch deswegen angemessen sei.

Bei höheren Geldbußen als 250 Euro sind die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen dagegen nach § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG zu berücksichtigen. Dieser Gesichtspunkt wird jedoch bei der schriftlichen Anhörung durch die Verwaltungsbehörde (§ 55 OWiG i.V.m. § 163 a StPO) im zurückzusendenden Äußerungsbogen in der Regel nicht beachtet. Neben den Pflichtangaben zur Person ist nur die Möglichkeit freiwilliger Angaben zum Tatvorwurf der Verkehrsordnungswidrigkeit, nicht aber zu den Rechtsfolgen vorgesehen. Der Betroffene erhält daher rechtliches Gehör dazu erst im gerichtlichen Bußgeldverfahren. Die Verwaltungsbehörde ist deswegen auch nicht selbst in der Lage, Einwendungen des Betroffenen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen im Vor- und Zwischenverfahren zu berücksichtigen. Die Häufigkeit von Einsprüchen könnte daher bei erhöhten

Geldbußen gesenkt werden, wenn der Äußerungsbogen bei der schriftlichen Anhörung der Verwaltungsbehörde – wie bei allgemeinen und Steuerordnungswidrigkeiten üblich – die freiwilligen Angaben in solche zur Sache und solche zu den wirtschaftlichen Verhältnissen untergliederte. Von Interesse wäre das monatliche Nettoeinkommen unter Berücksichtigung von Schulden ohne Gegenwert. Macht der Betroffene keine oder unbrauchbare Angaben („geregelt, geordnet, schlecht“), so ist der Regelsatz der Geldbuße veranlasst. Beruft sich der Betroffene auf staatliche Leistungen (SGB II) oder Vollstreckungsmaßnahmen (eidesstattliche Versicherung, Insolvenzverfahren), so kann die Verwaltungsbehörde dies durch einfaches Auskunftsersuchen (§ 161 Abs. 1 Satz 1 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG) überprüfen.

Bereits heute führen Einsprüche bei höheren Geldbußen im gerichtlichen Bußgeldverfahren häufig zu deren Absenkung unter den „Schwellenwert“ von 250 Euro, weil die erst in der Hauptverhandlung vorgetragenen Angaben bzw. Schutzbehauptungen des Betroffenen nicht überprüfbar, geschweige denn widerlegbar sind. Gerichtliche Nachermittlungen durch Unterbrechung oder Aussetzung der Hauptverhandlung sind wegen der Verkehrsordnungswidrigkeiten als Massenverfahren und der Belastung des Richters in aller Regel aus Zeitgründen nicht möglich. Sollte der Bußgeldkatalog erheblich angehoben werden, muss auch verstärkt mit Einsprüchen gerechnet werden, die sich auch oder ganz auf die Höhe der Geldbuße, d.h. die Rechtsfolgen der Ordnungswidrigkeit richten.

4.2 Vorteilsabschöpfung

Die Abschöpfung des wirtschaftlichen Vorteils (§ 17 Abs. 4 Satz 1 OWiG) ist bei allgemeinen Ordnungswidrigkeiten für solche Fälle verbreitet, in denen der Betroffene durch sein ordnungswidriges Verhalten einen in der Regel finanziellen Gewinn erzielt hat. Die Rechtsprechung verlangt hierzu nach dem Nettoprinzip eine konkrete Berechnung des Bruttogewinns unter Abzug von Aufwendungen. Daher findet die Vorteilsabschöpfung in der Regel nicht bezüglich betriebswirtschaftlicher Vorteile, sondern nur bezüglich ersparter Aufwendungen statt (z.B. werden bei einem Verstoß gegen Lebensmittelhygienevorschriften die ersparten Reinigungskosten der Betriebsräume als Vorteilsabschöpfung in die Geldbuße einbezogen).

Für Verkehrsordnungswidrigkeiten ist die Vorteilsabschöpfung völlig ungeeignet, weil sie sich weder in das System der BKatV eingliedern lässt, noch eine Einzelberechnung möglich ist. So ist es etwa unmöglich, im Rahmen eines Massenverfahrens festzustellen, welcher wirtschaftliche Vorteil aus der Überladung eines Fahrzeugs gezogen worden ist. Zudem

sind solche Vorteile oft dem Unternehmer, nicht etwa dem personenverschiedenen Fahrzeugführer oder Fahrzeughalter zuzurechnen. Dies wäre etwa bei einem gemieteten oder geleasteten Lkw der Fall. Vorteilsabschöpfungen im Sinne des § 17 Abs. 4 Satz 1 OWiG lassen sich wegen der Anforderungen der obergerichtlichen Rechtsprechung grundsätzlich nicht wie die anderen Zumessungsrichtlinien nach § 17 Abs. 3 OWiG standardisieren. Sie sind daher auch in solchen Bußgeldkatalogen, die nur Verwaltungsrichtlinien sind, wie etwa nach dem Fahrpersonalgesetz (FPerG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), erst gar nicht vorgesehen.

Sollte daher der Gedanke der Vorteilsabschöpfung bei den Regelgeldbußen der BKatV Berücksichtigung finden, wird dies zu einem starken Ansteigen von (im gerichtlichen Bußgeldverfahren meist auch erfolgreichen) Einsprüchen führen. Derartige Erwägungen sind bereits im Ansatz als vielleicht wünschenswert, aber undurchführbar abzulehnen.

5. Gesteigerte Beachtung des Opportunitätsprinzips (§ 47 OWiG)

Die Beachtung des Opportunitätsprinzips obliegt zunächst der Verwaltungsbehörde und nach Übersendung der Akten aufgrund zulässigen Einspruchs der Staatsanwaltschaft.

5.1 Verfahren der Verwaltungsbehörde

Die Verfolgung auch von Verkehrsordnungswidrigkeiten liegt gemäß § 47 Abs. 1 Satz 1 OWiG im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörde. Dieses Ermessen kann die Verwaltungsbehörde aber vielfach schon deswegen nicht ausüben, weil bei der Anhörung des Betroffenen rechtliches Gehör nur bezüglich des Tatvorwurfs der Verkehrsordnungswidrigkeit, nicht aber zu den Rechtsfolgen der Geldbuße(n) und ggf. des Fahrverbots gegeben wird. Weder enthalten Äußerungsbögen bei der schriftlichen Anhörung entsprechende Felder und Fragen, noch wird hierauf bei mündlichen Anhörungen etwa am Unfallort eingegangen. Für das Entschließungsermessen der Verwaltungsbehörde wäre es wohl hilfreich, wenn bereits bei der ersten Anhörung auch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse (§ 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG, siehe auch oben unter Nr. 4.1) und ggf. auf Gründe für das Absehen von einem Fahrverbot (Einfache Fahrlässigkeit, Härtefälle) eingegangen würde. Das Argument, dadurch würden „schlafende Hunde geweckt“, kann in einem rechtsstaatlichen Verfahren gegenüber einem unverteidigten Betroffenen wohl nicht stichhaltig sein.

Ginge etwa der Äußerungsbogen bei einer schriftlichen Anhörung auf die wirtschaftlichen Verhältnisse in Form des monatlichen Nettoeinkommens unter Abzug von Schulden ohne Gegenwert ein, so könnte bereits der Sachbearbeiter der Verwaltungsbehörde entsprechende Einwendungen beim Erlass des Bußgeldbescheides berücksichtigen. Diese würden daher nicht über den Einspruch ins gerichtliche Bußgeldverfahren verlagert, was bei einer bedeutenden Erhöhung von Regelgeldbußen von erheblicher Bedeutung wäre. Entsprechend sollte auch beim Fahrverbot verfahren werden können.

Jede Form eines Begründungszwangs des Einspruchs mit oder ohne Präklusionswirkung für das gerichtliche Bußgeldverfahren erscheint augenfällig verfassungswidrig, solange das Bußgeldverfahren insgesamt vom Strafverfahren abgeleitet ist (§ 46 Abs. 1, 2 OWiG). Allerdings erlaubt bereits das heutige Recht im Zwischenverfahren der Verwaltungsbehörde eine nochmalige Anhörung des Betroffenen auf freiwilliger Grundlage (§ 69 Abs. 2 Satz 3 OWiG). Von dieser Möglichkeit wird bei der gesetzlich vorgeschriebenen Prüfung, ob der Bußgeldbescheid aufrechterhalten werden kann oder zurückzunehmen ist (§ 69 Abs. 2 Satz 1 OWiG), ersichtlich kaum Gebrauch gemacht. Diese Einschätzung liegt nahe, wenn die Übersendungsverfügung an die Staatsanwaltschaft (§ 69 Abs. 3 Satz 1 OWiG) trotz Einwendungen des Betroffenen keine individuelle Stellungnahme, sondern nur den vorgedruckten Satz enthält, der Tatnachweis gelte als gesichert.

Die verstärkte Wahrnehmung des Opportunitätsprinzips erscheint bei einer Erhöhung der Regelgeldbußen sowohl bezüglich des Tatvorwurfs als auch der Rechtsfolgen geboten, um eine Verlagerung der zu erwartenden gesteigerten Anzahl von Einsprüchen in das gerichtliche Bußgeldverfahren zu verhindern. Konkret sollte bereits bei der ersten Anhörung (§ 55 OWiG i.V.m. § 163 a StPO) auch auf die Rechtsfolgen eingegangen werden, um diese entsprechend § 160 Abs. 3 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1, 2 OWiG beim Erlass des Bußgeldbescheides in die Entscheidungsfindung mit einbeziehen zu können. Außerdem sollte im Zwischenverfahren bei nicht oder nicht ausreichend begründeten Einsprüchen von der nochmaligen Anhörung gemäß § 69 Abs. 2 Satz 2 OWiG verstärkt Gebrauch gemacht werden. Die Verwaltungsbehörde kann dann dem Opportunitätsprinzip dadurch Rechnung tragen, dass sie den Bußgeldbescheid nach § 69 Abs. 2 Satz 1 OWiG zurücknimmt und unter Berücksichtigung der Einwendungen des Betroffenen einen neuen mit geändertem Inhalt erlässt, der dann bei ihr rechtskräftig wird.

Eine verstärkte Beachtung des Opportunitätsprinzips darf dagegen nicht zu einer verstärkten Einstellungspraxis durch die Verwaltungsbehörden

den wegen erhöhten Aufwandes führen. Diese könnten jedoch über eine nach heutigem Recht nicht mögliche Kostenrealisierung der Verwaltungsbehörden Berücksichtigung finden (siehe nachfolgend).

5.2 Verfahren durch die Staatsanwaltschaft

Für das Zwischenverfahren der Staatsanwaltschaft (§ 69 Abs. 3, 4 OWiG) sehen die Richtlinien für das Strafverfahren und das Bußgeldverfahren in Nr. 282 RiStBV eine Prüfung des Vorwurfs für jede Art von Bußgeldverfahren, also auch für Verkehrsordnungswidrigkeiten vor. Im Rahmen seiner Prüfung kann der Staatsanwalt gemäß § 282 Abs. 2 RiStBV auch selbst Ermittlungen vornehmen oder Ermittlungsorgane darum ersuchen oder von Behörden oder sonstigen Stellen die Abgabe von Erklärungen über dienstliche Wahrnehmungen, Untersuchungen oder Erkenntnisse (§ 77a Abs. 2 OWiG) verlangen. Ergeben sich Anhaltspunkte für eine Einstellung (§ 69 Abs. 4 Satz 2 OWiG), so soll nach Nr. 282 Abs. 3 Satz 1 Halbsatz 2 i.V.m. Nr. 275 Abs. 2 RiStBV eine Abstimmung mit der Verwaltungsbehörde erfolgen.

Derartige Prüfungen können in der Praxis wegen regelmäßiger Überlastung der Verkehrsabteilungen der Staatsanwaltschaft durch die vorrangige Bearbeitung von Strafverfahren kaum stattfinden. Gleichwohl wäre die Wahrnehmung der gesetzlich vorgesehenen Eingangsprüfung eines Bußgeldverfahrens im Justizbereich höchst willkommen, da sie zur Vermeidung von vornherein einstellungsreifer Bußgeldverfahren bei den Amtsgerichten führte. Die Realisierung der gesetzlich vorgesehenen doppelten Prüfung der Gebotenheit der Ahndung nach § 47 Abs. 1 Satz 1 OWiG und die frühzeitige Einstellung in geeigneten Fällen gemäß § 47 Abs. 1 Satz 2 OWiG durch die Verwaltungsbehörde und die Staatsanwaltschaft wären anzustreben.

6. Kosten des Bußgeldverfahrens (§ 107 Abs. 3 OWiG)

Ein erhöhter Prüfungsaufwand bei Einwendungen des Betroffenen ist bereits heute im Bereich höherer Regelgeldbußen (§ 3 BKatV) und insbesondere eines Regelfahrverbots (§ 4 BKatV) zu verzeichnen. Es erscheint erwägenswert, ob ein solcher Aufwand nicht bereits im Zwischenverfahren der Verwaltungsbehörde in verstärktem Maße auf den Betroffenen überwälzt werden kann. So könnten in einem abgeänderten Bußgeldbescheid, der von der Verwaltungsbehörde aufgrund nachträglicher Einwendungen des Betroffenen nach Rücknahme eines vorangegangenen erlassen wird,

auch Auslagen (§ 107 Abs. 3 OWiG) durch eine zweite Anhörung oder Nachermittlungen (§ 69 Abs. 2 OWiG) entstanden sind, zusätzlich festgesetzt werden.

7. Kostentragungspflicht des Fahrzeughalters (§ 25 a StVG)

Die Höhe der Gebühr von 15 Euro (§ 107 Abs. 2 OWiG) für die unterbliebene Mitwirkung des Fahrzeughalters bei Kennzeichenanzeigen im ruhenden Verkehr erscheint als wesentlich zu gering. Eine maßvolle Erhöhung würde dazu führen, dass das in aller Regel unwiderlegbare Bestreiten der Fahrereigenschaft bei Verwarnungstatbeständen von 35 Euro oder Bußgeldtatbeständen gerade bei schwerwiegenden Parkverstößen (z.B. Feuerwehranfahrtzone, Behindertenparkplatz, Behinderung von Einsatzfahrzeugen) nicht zur „Verbilligung“ führen würde. Eine entsprechende Änderung des § 107 Abs. 2 OWiG hätte auch eine Abnahme der Einspruchszahlen nur mit Schweigen oder dem Bestreiten der Fahrereigenschaft zur Folge. Dies gilt bereits für die heutige Regelung des Bußgeldkataloges und wird erst recht bei einer markanten Erhöhung von Regelgeldbußen von Bedeutung sein.

8. Problematik der Durchsetzung erhöhter Geldbußen

Erhöhte Regelgeldbußen werden zu besonderen Schwierigkeiten bei der Vollstreckung führen. Vielfach scheitert bereits jetzt die Vollstreckung von Bußgeldbescheiden und gerichtlichen Bußgeldentscheidungen daran, dass das Einkommen des Schuldners die Pfändungsgrenzen nach § 850 c ZPO nicht übersteigt oder ein Vollstreckungsverbot in einem Insolvenzverfahren (§ 89 Abs. 1 InsO) oder Restschuldbefreiungsverfahren (§ 294 Abs. 1 InsO) besteht. Es ist nicht hinnehmbar, dass unpfändbare Fahrzeugführer, die ein Fahrzeug zur Berufsausübung benötigen (§ 811 Abs. 1 Nr. 5 ZPO) eine Art zeitlich unbegrenzte „Narrenfreiheit“ zur Begehung von Verkehrsordnungswidrigkeiten genießen und der verkehrserzieherische Zweck der Geldbuße als ernste Pflichtenmahnung ins Leere geht, nur weil eine Vollstreckung an den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen scheitert.

Die einzig wirksame Maßnahme zur Durchsetzung von Geldbußen ist die Erzwingungshaft nach § 96 OWiG. Derzeit in der Rechtsprechung der Amts- und Landgerichte ist völlig ungeklärt, ob dieses Beugemittel im Vollstreckungsverfahren trotz Abgabe der eidesstattlichen Versicherung,

Bezug von Arbeitslosengeld nach SGB II oder während eines Insolvenz- bzw. Restschuldbefreiungsverfahrens zulässig ist. Der Begriff der Zahlungsunfähigkeit in § 96 Abs. 1 Nr. 1 OWiG wird teilweise mit den zivilrechtlichen Pfändungsgrenzen in § 850 c ZPO (monatlich mindestens 985 Euro), teilweise mit dem gesetzlichen Existenzminimum (ca. 345 Euro) gleichgesetzt. Nur wenn der Schuldner gezwungen ist, aus der Spanne zwischen beiden Eckpunkten zumindest Teilleistungen (§ 93 i.V.m. § 18 OWiG) zu erbringen, sind Geldbußen in den genannten Situationen durchsetzbar. Derzeit kann es sogar innerhalb desselben Amts- oder Landgerichts gegensätzliche Entscheidungen geben, die bei Ablehnung für die antragstellende Vollstreckungsbehörde unanfechtbar sind.

Zur Herbeiführung einer einheitlichen Rechtsprechung wäre daher eine Änderung des § 104 Abs. 3 Nr. 1 OWiG erforderlich, die eine sofortige Beschwerde zum Landgericht auch gegen die Ablehnung der Erzwingungshaft durch die Vollstreckungsbehörde zulässt, sowie die weitere Beschwerde zum Oberlandesgericht durch Ergänzung des § 311 StPO i.V.m. §§ 46 Abs. 1, 104 Abs. 3 OWiG. Eine Ergänzung des § 96 OWiG mit einer Legaldefinition der Zahlungsunfähigkeit (vgl. für das Insolvenzrecht in § 16 InsO) wäre im Ordnungswidrigkeitenrecht wohl systemfremd.

Zündsperrre – ein neuer Weg zur Alkoholprävention? – Wegfahrsperren in Deutschland unter strafrechtlichen Aspekten –

Prof. Dr. Wolfgang Eisenmenger, Universität München

Nachdem im Beitrag von Frenz³⁾ bereits die verfassungsrechtlichen Aspekte eines generellen obligatorischen Einsatzes atemalkoholsensitiver Zündsperrren geprüft und ein solcher Einsatz verneint wurde, muss das besondere juristische Augenmerk auf die Fälle gerichtet werden, bei denen Kraftfahrer im Straßenverkehr wegen einer bestehenden Alkoholisierung sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen haben. Nachdem die Europäische Kommission 2001 ihren Mitgliedstaaten empfohlen hat, bei der „Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der technologischen Möglichkeiten, angetrunkene Kraftfahrer und Kraftfahrzeugführer, die wegen Alkoholproblemen behandelt wurden, am Fahren zu hindern“, eng zusammenzuarbeiten, und nachdem der europäische Pilotversuch zur Erprobung von Alcolocks, der auch alkoholauffällige oder alkoholabhängige Kraftfahrer einschloss, abgeschlossen ist, stellt sich die Frage, ob eine praktische Verwirklichung des Einbaus solcher Zündsperrren unter den Vorgaben des deutschen Strafrechtes als Ersatz oder zur Verkürzung der Fahrerlaubnisentziehung möglich ist.

Mit diesem Problem haben sich zwei Arbeiten bereits umfänglich auseinandergesetzt, nämlich die von Lohkamp 2003 und die von Schöch 2005, beide jeweils in der Zeitschrift „Blutalkohol“ erschienen. Beide Autoren kamen zu der Schlussfolgerung, dass in Deutschland de lege lata der Einbau eines Interlockgerätes als Ersatz oder zur Verkürzung der Fahrerlaubnisentziehung gem. §§ 69 ff. StGB bei der Verurteilung eines alkoholauffälligen Kraftfahrers nicht in Betracht komme. Auch die nach § 69 a Abs. 2 Satz 1 StGB bestehende Möglichkeit, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis auszunehmen, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigten, dass der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet werde, greife hier nicht, ebenso wenig der Abs. 7, der eine vorzeitige Aufhebung der Sperre erlaube, wenn Grund zu der Annahme bestehe, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet sei.

* In diesem Band, S. 222 ff.

Die wesentliche Begründung dafür, dass der Entzug der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 2 StGB durch den Einbau eines Alcolock-Gerätes nicht tangiert wird, ergibt sich aus der Tatsache, dass sich diese gesetzliche Bestimmung mit Bezug auf die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen natürlich nur auf die Person des Straftäters und nicht auf sein Fahrzeug beziehen kann. Die charakterlichen Mängel lassen sich eben nicht durch eine technische Zwangsmaßnahme beseitigen. Dies belegen geradezu nachdrücklich die Ergebnisse des von Frau Evers* vorgetragenen Pilotversuches in Belgien, wonach 5 der 40 Teilnehmer am Versuch nach dem Test zugegeben hatten, dass vereinzelt eine andere Person den Atemtest an ihrer Stelle absolviert hatte und 9 Teilnehmer mitteilten, sie hätten ein anderes, nicht mit einem Alcolock ausgestattetes Fahrzeug benutzt. Ebenso erhellend ist das Ergebnis, dass nur 5 der 40 Fahrer während der gesamten Testdauer keinen positiven Alcotest hatten und 18 Fahrer 10 oder mehr positive Tests. Dies zeigt eben, ebenso wie die Beobachtung in allen bisher durchgeführten nationalen Interlock-Programmen, dass die Rückfallquoten nach der Beendigung des Programms erneut erheblich ansteigen, dass das Ziel der Besserung, wie es nun einmal § 69 StGB beinhaltet, durch eine technische Maßnahme im Fahrzeug nicht verwirklicht wird. Zwar hat Geppert ausgeführt, dass die Besserung niemals als Endziel der Verhängung dieser Maßregel anzusehen sei, sondern nur als Mittel, um die Sicherung der Allgemeinheit vor weiteren Gesetzesverletzungen durch den Täter zu gewährleisten, und insofern sei der Täter immer schon dann gebessert, wenn sein Zustand eine Sicherung der Allgemeinheit nicht mehr erfordere. Aber er spricht eben vom „Zustand des Täters“ und nicht vom Zustand des Kraftfahrzeugs.

Zwar haben Lohkamp und Schöch in ihren Übersichten auch ventiliert, ob nicht die Schaffung eines Straftatbestandes für das Umgehen der Wegfahrsperrung ein Weg wäre, diese Konfliktsituation zu lösen. Beide halten aber ein solches Vorgehen aus grundsätzlichen Erwägungen nicht für gerechtfertigt, weil zum einen damit die Sicherung der anderen Verkehrsteilnehmer nicht gewährleistet sei, zum anderen verfassungsrechtliche Aspekte der Gleichbehandlung unberücksichtigt blieben.

Auch eine Verkürzung der Sperrfrist erscheint beiden Autoren unzulässig. In diesem Zusammenhang muss natürlich erörtert werden, ob der Einbau eines Alcolock-Gerätes vergleichbar ist mit den freiwilligen Nachschulungskursen für alkoholauffällige Kraftfahrer, die bekanntermaßen von den Gerichten mit einer Verkürzung der Sperrfrist berücksichtigt werden. Mit Recht hat

* In diesem Band, S. 216, 217 ff.

Schöch hierzu ausgeführt, dass der Einbau einer Zündsperre nur eine technische Erschwerung von Alkoholfahrten und nicht die in § 69 Abs. 7 StGB vorausgesetzte Persönlichkeitsveränderung im Hinblick auf das Gefahrenbewusstsein bei Alkoholfahrten bewirke. Eine unterstützende Wirkung auf die Änderung der inneren Einstellung eines Täters mag vom Einbau eines Interlock-Gerätes durchaus ausgehen, aber eben doch wohl nur in Verbindung mit medizinisch-psychologischen Maßnahmen der Besserung.

Überprüft wurde von den Autoren in der Folge die Frage, ob durch Einbau einer Zündsperre die Anwendung des § 69 a Abs. 2 in Betracht komme, wonach ein Gericht von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausnehmen kann, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, dass der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet wird. Hier ist Lohkamp und Schöch beizutreten, dass der Einbau eines Interlock-Gerätes allein noch keine andere Kraftfahrzeugart bewirke, da § 6 Abs. 1 Satz 1 FeV die Kraftfahrzeugarten in Verbindung mit den Fahrerlaubniskategorien abschließend regelt. Grundlage dieser Kategorisierung sei die Einteilung nach dem Verwendungszweck, basierend auf bauartlichen Unterschieden. Ein Interlock-Gerät beeinflusse aber weder den Verwendungszweck noch die Bauart.

Eine spezielle Fragestellung wirft die Gruppe der Täter auf, die als Rückfalltäter eine Freiheitsstrafe mit Bewährung erhalten. Schöch hat deren Zahl mit ca. 7600 jährlich umrissen. Solchen Tätern könnte nach § 56 c StGB für die Dauer der Bewährungszeit eine Weisung auferlegt werden, wenn die Weisung als Hilfe geeignet ist, um keine Straftaten mehr zu begehen. Lohkamp hält eine solche Anordnung *de lege lata* schon deswegen für unvertretbar, weil eine gesetzliche Bestimmung fehle, die es gestatte, einen entsprechenden Vermerk im Führerschein vorzunehmen, während Schöch argumentiert, dass eine solche Weisung weitgehend ins Leere gehe, weil sie erst sinnvoll sei, wenn der betreffende Fahrer wieder im Besitz einer Fahrerlaubnis sei, was bei Rückfalltätern in der Regel nach weit mehr als einem Jahr überhaupt erst zur Debatte stehen. Wenn es aber um die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis gehe, handele es sich um Entscheidungen im Rahmen des Fahrerlaubnisrechts und nicht des Strafrechts.

Lohkamp hat sich schließlich noch ergänzend mit der Frage beschäftigt, ob der Einbau einer Zündsperre als Weisung im Jugendstrafverfahren in Betracht komme. Er kommt zu der Auffassung, dass so etwas zwar grundsätzlich zulässig sei, die Anordnung jedoch aufgrund fehlender Kontrollmöglichkeiten nicht vertretbar sei.

Somit kann als Fazit festgehalten werden, dass der Einbau einer alkoholsensitiven Zündsperre jedenfalls *de lege lata* in Deutschland keine

Auswirkungen auf die Anordnung der Maßregeln nach den §§ 69 ff. StGB und keine vorzeitige Aufhebung der Sperrfrist, wie auch keine Ausnahmeregelung für ein mit Zündsperre versehenes Kraftfahrzeug von der Sperre bewirken kann. Es bleibt somit nur eine Lösungsmöglichkeit im Bereich des Fahrerlaubnisrechts, was von Frenz bereits behandelt wurde.

Zündsperrre – ein neuer Weg zur Alkoholprävention?

– Anwendungsbereiche und praktische Einsatzmöglichkeiten von Alkohol-Interlocks –

Diplom-Psychologin Claudia Evers,
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach

1. Anwendungsbereiche und Wirksamkeit von Alkohol-Interlocks

Atemalkoholsensitive Zündsperrren, kurz auch Alkohol-Interlocks oder Alcolocks genannt, werden in erster Linie als Rehabilitationsmaßnahme für alkoholauffällige Kraftfahrer eingesetzt (Sekundärprävention) und sind vor allem in den USA und in Kanada sowie in Australien und Skandinavien, insbesondere in Schweden, verbreitet. Das Instrument dient der Verhinderung von Trunkenheitsfahrten bei gleichzeitiger Erhaltung der Mobilität der Betroffenen.

Effektivitätsstudien beziehen sich in der Regel auf sekundärpräventive Interlock-Anwendungen und zeigen, dass Interlocks Fahrten unter Alkoholeinfluss wirksam verhindern können, solange sich das Gerät im Fahrzeug befindet: Teilnehmer an Interlock-Programmen haben eine 40–90% geringere Wiederauffälligkeitsrate als Fahrer, denen „nur“ die Fahrerlaubnis entzogen wurde [1, 7, 8]. Nach dem Ausbau der Geräte steigt der Anteil an Trunkenheitsfahrten jedoch wieder deutlich an [1, 2, 4, 7]. Somit kann festgehalten werden, dass die Technologie „Alkohol-Interlock“ funktioniert und Alkoholfahrten wirksam verhindern kann, für nachhaltige Verhaltensänderungen allein jedoch offenbar nicht ausreicht. Um die Rückfallquoten zu senken und langfristige Verhaltensänderungen zu fördern, werden Interlock-Geräte zunehmend kombiniert mit unterstützenden psychologisch-pädagogischen und/oder medizinischen Maßnahmen eingesetzt.

Von Interlock-Programmen spricht man in der Regel, um zu verdeutlichen, dass die technische Maßnahme, das Interlock-Gerät, eingebettet ist in andere Aktivitäten, wie regelmäßiges Monitoring, Beratungs- und Rehabilitationsmaßnahmen. Ziel ist dabei, die Bewährung des alkoholauffälligen Fahrers zu begleiten und regelmäßig zu überprüfen, und so zu einer langfristigen Verhaltensstabilisierung beizutragen.

Je nach Gesetzgebung ist die Teilnahme an einem Interlock-Programm für den Betroffenen verpflichtend oder erfolgt auf freiwilliger Basis als Alternative zu anderen Sanktionsmaßnahmen. Die Teilnahme an einem

Interlock-Programm wird vom Gericht oder der zuständigen Behörde angeordnet bzw. empfohlen und dient entweder als Bewährungsaufgabe oder als Bedingung für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Weiterhin gibt es Interlock-Programme mit fester Teilnahmedauer und Programme, bei denen sich die Dauer der Programmteilnahme am individuellen Bewährungserfolg des alkoholauffälligen Kraftfahrers bemisst. Zielgruppe der Programme sind erstmals oder wiederholt alkoholauffällige, jedoch in der Regel keine alkoholabhängigen Fahrer.

Ein zweiter, derzeit noch wenig verbreiteter Anwendungsbereich von Alkohol-Interlocks ist der primärpräventive Einsatz für bestimmte Kraftfahrergruppen, insbesondere für Berufskraftfahrer (z.B. Lkw- oder Busfahrer). Hier liegt kein individuelles, änderungsbedürftiges Problemverhalten vor, sondern Unternehmen setzen Interlocks als allgemeine, vorbeugende Verkehrssicherheits- und Qualitätssicherungsmaßnahme ein. Primärpräventive Interlock-Anwendungen sind außerhalb Europas kaum üblich und lediglich in Skandinavien, vor allem in Schweden, verbreitet.

Die Verwendung von Alkohol-Interlocks als reine Vorbeugungsmaßnahme erfolgt stets auf freiwilliger Basis und obliegt somit den Transportunternehmen selbst. Bisherige Erfahrungen mit primärpräventiven Interlock-Anwendungen in Schweden sowie in europäischen Pilotversuchen sind positiv: Das Interlock kann auch hier zuverlässige Fahrten unter Alkoholeinfluss verhindern und stößt bei allen beteiligten Akteuren auf hohe Akzeptanz [3, 5, 9]. Insgesamt erscheint der primärpräventive Einsatz von Alkohol-Interlocks nach bisherigen Erfahrungen unproblematisch [9]. Grundsätzlich stellt sich allerdings die Frage, ob ein primärpräventiver Einsatz von Interlocks bei Berufskraftfahrern die allgemeine Verkehrssicherheit maßgeblich verbessern kann, da die Zahl der durch Berufskraftfahrer verursachten Alkoholunfälle vergleichsweise gering ist. Zum anderen ist bei einer freiwilligen Installation zu vermuten, dass in erster Linie solche Unternehmen Interlocks einführen, die bereits ein sehr hohes Sicherheits- und Qualitätsbewusstsein haben.

2. Europäischer Pilotversuch „Alcolock Field Trial“

Das EU-Forschungsprojekt „Alcohol interlock implementation in the European Union – An In-depth Qualitative Field Trial“ hatte die Zielsetzung, die praktische Anwendbarkeit von Alkohol-Interlocks bei unterschiedlichen Kraftfahrergruppen mittels qualitativer Pilotversuche zu erproben. Dabei wurden sowohl primär- als auch sekundärpräventive Einsatzmöglichkeiten geprüft. Die Pilotversuche wurden in vier Ländern mit drei Kraftfahrergruppen durchgeführt: (a) alkoholauffällige oder alkoholabhängige Kraftfahrer

(Belgien), (b) Lkw-Fahrer (Deutschland) und (c) Busfahrer im ÖPNV (Norwegen, Spanien). In jedem Versuch erproben mindestens 30 Fahrer die Geräte für einen Zeitraum von 12 Monaten, wobei insbesondere folgende Aspekte ermittelt werden sollten: (a) Praktikabilität von Alkohol-Interlocks unter Alltagsbedingungen; (b) Akzeptanz bei den jeweiligen Fahrergruppen sowie in ihrem unmittelbaren sozialen Umfeld (z.B. Familienangehörige, Kunden, Arbeitgeber) und (c) Auswirkungen der Interlock-Benutzung auf verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen.

Sowohl in sekundär- als auch in den primärpräventiven Pilotversuchen wurde die Handhabung der Geräte und die Zuverlässigkeit der Alkohol-Messungen von den Fahrern positiv beurteilt. Die überwiegende Mehrheit der Fahrer fühlte sich durch das Interlock in der Ausübung ihrer Fahrtätigkeit nicht behindert. Die Akzeptanz war sowohl bei den Fahrern als auch in deren sozialem Umfeld hoch. Die alkoholauffälligen Fahrer sahen den größten Nutzen des Interlocks darin, dass sie weiterhin mobil sein konnten und erlebten die Geräte als hilfreiche Unterstützung, um nicht mehr alkoholisiert zu fahren. Die Berufskraftfahrer sahen Alkohol-Interlocks als sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an und glaubten, dass Interlocks das Image der Transportbranche verbessern könnten.

Im sekundärpräventiven Pilotversuch wurde über die gesamte Testphase bei insgesamt 1,5% aller Anfangstests ein BAK-Wert registriert, der oberhalb der voreingestellten Schwelle von 0,2 g/l lag. Nur fünf der 40 Fahrer hatten während der gesamten Testdauer keinen positiven Alkoholtests, zwei Fahrer hatten einen positiven Test, 15 Fahrer zwischen zwei und acht und 18 Fahrer zehn oder mehr positive Tests. Dies zeigt einerseits, dass das Alkohol-Interlock in der beabsichtigten Weise wirkt und Alkoholfahrten verhindern kann, da sich das Fahrzeug in diesen Fällen nicht starten ließ. Andererseits bestand beim überwiegenden Teil der Fahrer offenbar eine mehr oder minder ausgeprägte Bereitschaft, alkoholisiert zu fahren. Insofern bleibt fraglich, ob das Interlock in der hier eingesetzten Weise überdauernde Verhaltensänderungen bewirken kann.

Schließlich sah der sekundärpräventive Versuch zufallsgesteuerte Wiederholungstests während der Fahrt vor. Obwohl die Teilnehmer gebeten wurden, für diese Tests kurz anzuhalten, haben alle Fahrer die Wiederholungstests während des Fahrens ausgeführt. Inwieweit Wiederholungstests die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können und wie dies zweifelsfrei auszuschließen ist, ist daher zu klären.

Bei den primärpräventiven Pilotversuchen zeigten sich im Verlauf der Testphase erwartungsgemäß keine maßgeblichen Veränderungen hinsichtlich der Einstellungen und Verhaltensweisen der Fahrer zum Thema

„Trinken und Fahren“, da diese Aspekte von Beginn an unproblematisch waren und primärpräventive Verkehrssicherheitsmaßnahmen bestimmungsgemäß nicht vorrangig auf eine individuelle Verhaltensänderung ausgerichtet sind. Es wurden bei allen Fahrergruppen insgesamt nur wenige positive Tests registriert, die fast alle eindeutig auf ein Erproben der Geräte zurückzuführen waren. Viele der teilnehmenden Berufskraftfahrer waren der Ansicht, das Interlock sei leicht umgehbar. Dies mag daran liegen, dass die technischen Einstellungen der Geräte in den primärpräventiven Versuchen so gewählt werden, dass Störungen im Betriebsablauf und Interferenzen mit anderen Tätigkeiten möglichst ausgeschlossen wurden. So wurden etwa keine Wiederholungstests während der Fahrt angefordert und das Gerät sah Deaktivierungsmöglichkeiten vor. Diese relativ „weichen“ Anforderungen begünstigen einen störungsfreien Ablauf, gehen aber zulasten der Präventionswirkung. In den primärpräventiven Pilotversuchen wurde von den teilnehmenden Transportunternehmen eine Reihe arbeits- und datenschutzrechtlicher Fragen aufgeworfen, z.B. welche rechtlichen Möglichkeiten der Arbeitgeber habe, seine Fahrer zur Interlock-Benutzung zu verpflichten, die Einhaltung dieser Anforderungen zu überwachen und auf mögliche Verstöße zu reagieren. Weiterhin wurden Fragen zur Beweissicherheit und rechtlichen Verwertbarkeit der Interlock-Daten sowie grundsätzliche Fragen zum Datenzugang, der Datenverwendung und -aufbewahrung aufgeworfen. Aus Sicht der Unternehmen hängt die Verbreitung von Interlocks als primärpräventive Maßnahme für Berufskraftfahrer entscheidend von einer Klärung des rechtlichen Rahmens ab (für eine ausführliche Ergebnisdarstellung der Pilotversuche vgl. [5, 9]).

3. Schlussfolgerungen

a) Sekundärpräventiver Einsatz

Alkohol-Interlocks können Fahrten unter Alkoholeinfluss wirksam verhindern, solange sie im Fahrzeug installiert sind. Der Erfolg und die Wirksamkeit von Interlock-Programmen hängt jedoch stark von der Ausgestaltung dieser Programme ab. Wie die wissenschaftliche Befundlage zeigt, dürften Alkohol-Interlocks als alleiniges, rein technisches Instrument nicht ausreichen, um langfristige Einstellungs- und Verhaltensänderungen bei alkohol-auffälligen Kraftfahrern zu bewirken. In einer Weise angewandt, die den Fahrer zu einer strikten Befolgung der Programmauflagen verpflichtet, können Alkohol-Interlocks jedoch als ergänzendes Element zu psychologisch-pädagogischen und/oder medizinischen Interventionsmaßnahmen eine Monitoring- und Bewährungsfunktion erfüllen und somit nachhaltige Verhaltensänderungen unterstützen.

Klärungsbedürftig ist in diesem Zusammenhang insbesondere, wie sich Interlock-Programme in das bestehende Maßnahmensystem integrieren und auf dieses abstimmen lassen. Eng damit verbunden ist die Frage, durch welche psychologisch-pädagogischen und/oder medizinischen Maßnahmen Interlock-Programme zu flankieren sind oder umgekehrt, bei welchen vorhandenen Maßnahmen Alkohol-Interlocks als zusätzliches Instrument eingesetzt werden können. Dies geht einher mit erforderlichen Überlegungen zu Einschlusskriterien und Zuweisungspraxis geeigneter Teilnehmer, der Gestaltung des Überwachungs- und Monitoringprozesses, der Regelung, wie mit Verstößen gegen die Auflagen des Interlock-Programms umzugehen sei und schließlich der Frage nach Kriterien einer „erfolgreichen“ Programmabsolvierung.

b) Primärpräventiver Einsatz

Per definitionem haben allgemeine, vorbeugende Sicherheitsmaßnahmen indirektere Effekte als individuelle Interventionsmaßnahmen. Insofern können Alkohol-Interlocks als primärpräventives Instrument zu einer Sensibilisierung der Fahrer beitragen und einem Unternehmen helfen, Problemfälle zu entdecken und entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten. In diesem Kontext sind Alkohol-Interlocks als Verkehrssicherheits- und Qualitätssicherungsmaßnahme für Transportunternehmen zu verstehen.

Eine nachgiebige Einstellung der Geräteparameter wirkt sich günstig auf einen störungsfreien Betrieb aus, geht jedoch zulasten der Präventionswirkung, da das System sich relativ leicht umgehen lässt. Insofern muss für künftige primärpräventive Interlock-Anwendungen bei Berufskraftfahrern sorgfältig abgewogen werden, wie sich eine maximale Präventionswirkung bei möglichst hoher Störungsfreiheit sicherstellen lässt.

Da der Kostenaspekt für Transportunternehmen von wesentlicher Bedeutung ist, dürfte die freiwillige Einführung von Alkohol-Interlocks in diesem Bereich stark von dem Nutzen dieser Maßnahme für die Unternehmen abhängen (z.B. Senkung der Unfallkosten). Insofern ist die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis künftig verstärkt zu diskutieren.

Schließlich besteht ein erheblicher rechtlicher Klärungsbedarf für den Einsatz von Alkohol-Interlocks in Transportunternehmen. Für den freiwilligen Einsatz wären dabei in erster Linie arbeits-, datenschutz- und haftungsrechtliche Belange zu klären. Bei der Frage eines verpflichtenden primärpräventiven Einsatzes müssten zudem die von Frenz [6] in seinem Vortrag thematisierten Rechtsbereiche sowie die verkehrsrechtliche Machbarkeit diskutiert werden.

Literatur

- [1] Bax, C., Kärki, O., Evers, C., Bernhoft, I.M. & Mathijssen, R. (2001). Alcohol Interlock Implementation in the European Union; Feasibility study. Report No. D-2001-20. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.
- [2] Beirness, D.J. (2004). Alcohol interlocks: their use, effectiveness and future. In: Behavioural Research in Road safety 2004: 14th Seminar (S. 73-86). London: Department for Transport.
- [3] Bjerre, B. (2005). Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcolock device and program: Swedish experiences. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 1145–1152.
- [4] Evers, C. (2003). Zur Realisierbarkeit einer Einführung atemalkoholsensitiver Zündsperrn für alkoholauffällige Fahrer in Europa – Ergebnisse des EU-Projekts ALCOLOCKS. *Blutalkohol*, 40, 20–36.
- [5] Evers, C. (2007). Ergebnisse eines europäischen Pilotversuches zur Erprobung atemalkoholsensitiver Zündsperrn bei verschiedenen Kraftfahrergruppen. *Blutalkohol*, 44, 14–26.
- [6] Frenz, W. (2007). Wegfahrsperrre: Überflüssige Eigentums- und Freiheitsbeschränkung oder notwendiger Schutz. Im vorliegenden Band S. 222 ff.
- [7] ICADTS (2001). Alcohol Ignition interlock Devices 1: Position Paper. Working Group on Alcohol Ignition Interlocks, International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety.
- [8] Mathijssen, R. (2006). Literature review. In: P. Silverans et al., *Alcolock implementation in the European Union. Description, results and discussion of the alcolock field trial*. Brüssel: IBSR Belgian Institute for Road Safety.
- [9] Silverans, P., Alvarez, J., Assum, T., Drevet, M., Evers, C., Hagman, R. & Mathijssen, R. (2006). *Alcolock implementation in the European Union. Description, results and discussion of the alcolock field trial*. Brüssel: IBSR Belgian Institute for Road Safety.

Zündsperrre – ein neuer Weg zur Alkoholprävention?

– Wegfahrsperrre: Überflüssige Eigentums- und Freiheitsbeschränkung oder notwendiger Schutz? –

Prof. Dr. Walter Frenz,
Lehr- und Forschungsgebiet Berg- und Umweltrecht der RWTH Aachen

I. Grundrechtliche Problematik

Wegfahrsperrren, die bei Überschreitung des auf nationaler Ebene zulässigen Blutalkoholspiegels aktiviert werden, greifen einerseits, wenn sie staatlich angeordnet werden, in grundrechtliche Freiheitsrechte ein. Andererseits schützen sie potenzielle Opfer von Alkoholfahrten. Daher stehen sie im Spannungsverhältnis von Freiheit und Schutz als Komponenten der Grundrechte. Zudem kommen bei Sachverhalten mit Auslandsbezug auch die europäischen Grundfreiheiten ins Spiel, so, wenn Unternehmen aus anderen EU-Staaten mit Niederlassungen in Deutschland davon betroffen sind, dass ihre Mitarbeiter durch atemalkoholsensitive Zündsperrren nach wichtigen Besprechungen nicht mehr fahren und damit ihre Arbeitstätigkeit nicht verrichten können. Das Gemeinschaftsrecht wäre ausschließlich maßgeblich, wenn auf europäischer Ebene eine Richtlinie oder gar Verordnung erginge, welche das Instrument der Wegfahrsperrren für die Mitgliedstaaten bzw. deren Bürger verpflichtend machte. Immerhin existiert bereits eine EntschlieÙung des Europäischen Rates vom 26.6.2000, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die Prüfung von „Möglichkeiten für die Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit einer Wegfahrsperrre, die bei Überschreitung des auf nationaler Ebene zulässigen Blutalkoholspiegels aktiviert wird“, aufgibt. Bis dieser Ansatz verdichtet wird, zählt indes das nationale Recht, welches freilich den europäischen Vorgaben entsprechen muss. Damit sind insbesondere auch die in Deutschland vorgesehenen verwaltungsrechtlichen Konsequenzen maßgeblich. Die grundrechtlichen Grenzen bestehen entsprechend auf europäischer Ebene, wenn dort eine Regelung erfolgt. Die Berufs- und die Eigentumsfreiheit sind als europäische Grundrechte fest anerkannt¹. Der europarechtliche Schutz der allgemeinen

1 Bereits EuGH, Rs. 4/73, Slg. 1974, 491, 507 f., Rn. 14 – Nold; s. nunmehr Art. 15, 17 Europäische Grundrechtecharta.

Handlungsfreiheit² ist allerdings nunmehr auf der Basis von Art. 6 Europäische Grundrechtecharta wegen dessen Anlehnung an Art. 5 EMRK umstritten³.

II. Eigentumsgrundrecht

1. Eigentumsentzug?

Die schwerste Form des Eingriffs in das Grundrecht auf Eigentum ist dessen Entzug. Eine Enteignung ist dadurch gekennzeichnet, dass der Staat final eine private Eigentumsposition konkret und individuell gänzlich erlangen will. Er will also Privateigentum nicht nur belasten, sondern sich in einem spezifischen Fall aneignen⁴. Fehlt es an diesem gezielten Zugriff, können selbst schwerste Belastungen eine Sozialbindung darstellen⁵. Durch Wegfahrsperren wird ein Pkw zwar bei Überschreiten von bestimmten Alkoholgrenzen vorübergehend nicht nutzbar, indes nicht dauerhaft blockiert und schon gar nicht staatlichem Vermögen einverleibt. Daher liegt ein Eigentumsentzug nicht vor.

2. Rechtmäßige Sozialbindung

a) Nur vordergründig geringe Belastung

Weil durch eine Wegfahrsperre ein Auto nur vorübergehend nicht nutzbar ist, bleibt seine Privatnützigkeit grundsätzlich erhalten. Die Nutzungsmöglichkeiten werden nur geringfügig beschränkt. Diese Beschränkung hängt zudem davon ab, wie sich der Fahrer verhält. Trinkt er nicht über den vorgeschriebenen Wert hinaus Alkohol, so bleibt die Nutzung des Fahrzeuges gänzlich unberührt. Aus dieser Sicht liegt eine relativ geringfügige Beeinträchtigung der Eigentumsnutzung vor. Daher müssen die Gemeinwohlgründe, die für eine solche Wegfahrsperre streiten, nicht allzu gewichtig sein, um die Abwägung zwischen der Belastung des Eigentümers und den Belangen der Allgemeinheit zugunsten letzterer ausschlagen zu lassen.

Die geringe Eingriffsintensität folgt hier auch daraus, dass sich Verkehrsteilnehmer in den Straßenverkehr einfügen müssen und in diesem

2 S. bereits EuGH, Rs. 133-136/85, Slg. 1987, 2289, 2338 f., Rn. 15 ff. – Rau; Rs. 46/87 u. 227/88, Slg. 1989, 2859, 2924, Rn. 19 – Hoechst.

3 Bejahend z.B. Streinz, in: ders. (Hrsg.), EUV/EGV, 2003, GR-Charta, Art. 6 Rn. 5; verneinend Tettinger, in: ders./Stern (Hrsg.), EGRC, 2006, Art. 6 Rn. 18 f.

4 S. BVerfGE 79, 174, 191; 72, 66, 76.

5 BVerfGE 100, 226 – Baudenkmal.

ohnehin in hohem Maße das Prinzip der Rücksichtnahme Grundvoraussetzung für ein reibungsloses Funktionieren ist. Damit ist der Gebrauch des Autos in hohem Umfange sozialgebunden. Aus diesem sozialen Rahmen hat sich der Einzelne verabschiedet, wenn er mit erhöhtem Alkohol fährt.

Allerdings setzt die Wegfahrsperrung eine Stufe früher an. Sie will ja gerade Alkoholfahrten verhindern. Damit geht es um den Einbau einer bestimmten Vorrichtung, welcher mit Kosten verbunden ist. Da diese Kosten mit dem Eigentum an einem bestimmten Gut einhergehen, ist gleichwohl das Eigentumsgrundrecht einschlägig. In seiner Entscheidung zum Halbtteilungsgrundsatz hat das BVerfG deutlich gemacht, dass auch Geldzahlungspflichten an Art. 14 Abs. 1 GG zu messen sein können. Für Abgaben gilt das dann, wenn sie an das Innehaben von vermögenswerten Rechtspositionen anknüpfen⁶. Parallel dazu besteht bei der Wegfahrsperrung eine konkrete Einbaupflicht, welche an den Besitz eines Eigentumsgegenstandes anknüpft. Die Kosten sind nicht unerheblich.

b) Fehlende Verhältnismäßigkeit

Soweit dieser Einbau allgemein vorgeschrieben wird, stellt sich die Frage, ob eine solche generelle Maßnahme zum Schutz potenzieller Opfer von Fahrten unter Alkoholeinfluss verhältnismäßig ist. Das Privateigentum, das vom GG nach Art. 14 Abs. 1 grundsätzlich anerkannt wird, und das Sozialgebot nach Art. 14 Abs. 2 GG sind einander gegenüber zu stellen und abzuwägen⁷. Als rechtfertigender Gemeinwohlgrund für Eigentumsbeeinträchtigungen kommt in Betracht, dass mittels einer Wegfahrsperrung Fahrten unter erhöhtem Alkoholeinfluss vermieden werden und dadurch Personen nicht zu Schaden kommen. Allerdings muss auch eine Inhalts- und Schrankenbestimmung wie andere Grundrechtseingriffe dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechen. Insbesondere dürfen Einschränkungen des Eigentums bzw. der daraus resultierenden Befugnisse nicht weiter gehen, als für den auf das Allgemeinwohl bezogenen Schutzzweck erforderlich ist. Das gilt selbst dann, wenn die Gemeinwohlgründe stark und das Maß der Beeinträchtigung des Eigentums schwach sind.

Eine Eignung besteht, da potenziell jeder Fahrer mit erhöhtem Alkoholgehalt fahren kann. Die Erforderlichkeit ist aber nur dann zu bejahen, wenn kein milderer Mittel besteht, welches genauso effektiv ist. Zudem ist

6 BVerfG, NJW 2006, 1191, 1193 – Halbtteilungsgrundsatz; anders allerdings Wernsmann, NJW 2006, 1169, 1171.

7 BVerfGE 81, 208, 220; 87, 114, 138.

die Angemessenheit in den Blick zu nehmen. Sie wird wesentlich davon bestimmt, in welchem Ausmaße sich Fahrer mit erhöhtem Alkoholgehalt ans Steuer setzen. Ist dies nur ein geringer Prozentsatz, steht die Einschränkung des Eigentumsrechts außer Verhältnis zu dem erreichten Erfolg. Hier ist problematisch, dass lediglich unter 1 % der Fahrer in einer umfassenden Untersuchung als mit einem erhöhten Blutalkoholgehalt von über 0,5 Promille und mehr festgestellt werden konnten⁸. Zwar mögen sich aus diesen Fahrten gravierende Risiken und vielfach auch schwere Verkehrsunfälle ergeben. Indes werden bei einer präventiven Anordnung von atemalkoholsensitiven Zündsperrern zulasten aller Kraftfahrzeuge zahlreiche Fahrer, welche überhaupt nicht mit erhöhtem Blutalkoholspiegel fahren oder gar den Alkohol völlig weglassen, einbezogen und dadurch mit erheblichen Kosten belastet. Ein milderer Mittel ist, lediglich solche Fahrer mit einer Wegfahrsperrung zu versehen, welche bereits alkoholauffällig waren oder unter einer Suchtkrankheit leiden. Hier hat dann auch der Einzelne einen personenbedingten Anlass gegeben, was die Beeinträchtigung des Eigentumsrechts in der Intensität weiter herabsetzt.

Darüber hinaus sind atemalkoholsensitive Zündsperrern im Hinblick auf das Eigentumsgrundrecht unverhältnismäßig. Dieser Befund kann auch nicht mit den Entscheidungen des BVerfG zur Gurtanlegepflicht für Insassen von Kraftfahrzeugen⁹ und zur Helmpflicht für Motorradfahrer einschließlich deren Bußgeldbewehrung¹⁰ verglichen werden. Diese Entscheidungen bezogen sich auf die allgemeine Handlungsfreiheit und hatten zum Hintergrund die schweren Verletzungen an der eigenen Person und infolge vermehrter Bewusstlosigkeiten bei Unfällen auch an anderen Personen, wenn diese Pflichten nicht beachtet werden. Daher war insoweit im Hinblick auf die Pflege und Förderung des sozialen Zusammenlebens die Grenze des allgemein Zumutbaren nicht überschritten¹¹. Die allgemeine Handlungsfreiheit kann wesentlich leichter als das Eigentumsgrundrecht eingeschränkt werden. Zudem und vor allem ist die Pflicht zur Anlegung des Sicherheitsgurtes und zum Aufsetzen des Motorradhelms für alle Verkehrsteilnehmer von Relevanz; ein Unterlassen gefährdet jeden. Demgegenüber hat eine Wegfahrsperrung lediglich Bedeutung für die wenigen alkoholisierten Verkehrsteilnehmer, hat also eine wesentlich geringere Schutzzreichweite.

8 Krüger/Vollrath, in: Krüger (Hrsg.), *Fahren unter Alkohol in Deutschland*, 1998, S. 33 (39) zum deutschen Roadside Survey in Würzburg; wiedergegeben bei Schöch, *Blutalkohol* 2005, 20, 21, der deshalb die Verhältnismäßigkeit ablehnt.

9 BVerfG NJW 1987, 180.

10 BVerfGE 59, 275.

11 BVerfGE 59, 275, 279.

III. Berufsfreiheit

1. Selbstständige Beeinträchtigung

Die Berufsfreiheit ist dann und insoweit neben dem Eigentumsgrundrecht einschlägig, als Wegfahrsperren Selbstständige betreffen oder Mitarbeiter von Unternehmen, welche mit den betroffenen Fahrzeugen unterwegs sind. Dann wird nämlich nicht nur die Nutzung des Eigentums an einem Kraftfahrzeug beschränkt, sondern auch seine berufliche Nutzung. Dadurch wird die Berufsausübung beeinträchtigt. Das gilt etwa, wenn ein Selbstständiger oder ein Angestellter eines Unternehmens von einer mit-täglichen Besprechung kommt, dabei zwei Viertel Wein getrunken hat und mit dem Auto nicht mehr zum Anschlussstermin bzw. zurück in sein Büro fahren kann. Zudem entstehen durch den beruflichen Gebrauch eines Fahrzeugs bedingte Mehraufwendungen. Das BVerfG prüft Art. 12 GG und Art. 14 GG in Idealkonkurrenz, wenn sowohl der Erwerb als auch das Erworbene in Rede stehen¹².

2. Fehlende Rechtfertigung

Entsprechend der Dreistufentheorie¹³ können Regelungen der Berufsausübung bereits durch sachgerechte, vernünftige Erwägungen des Gemeinwohls veranlasst sein, für die der Gesetzgeber einen großen Spielraum hat. Das gilt vor allem, wenn der betroffene Beruf nicht unmittelbar geregelt wird, sondern lediglich etwa durch eine berufunspezifische Kostenlast getroffen wird¹⁴, wie hier durch den notwendigen Einbau von Wegfahrsperren in beruflich genutzte Fahrzeuge. Aber auch eine solche Regelung der Berufsausübung muss zur Erreichung des angestrebten Zwecks in vollem Umfang geeignet, erforderlich und angemessen sein¹⁵. Die Beurteilung im Rahmen der Berufsfreiheit liegt daher parallel zum Eigentumsgrundrecht. Einer generellen Wegfahrsperre bedarf es nicht. Es gibt das mildere Mittel, lediglich bereits auffällige Personen mit einer solchen Pflicht für ihr Auto zu belegen. Zudem fehlt die Angemessenheit angesichts der geringen Anzahl von Trunkenheitsfahrten.

12 BVerfGE 50, 290, 361 ff.; aus der Lit.: Scholz, in: Maunz/Dürig, GG, Stand: 11/2006, Art. 12 Rn. 138 ff.; Breuer, in: Isensee/Kirchhof, Handbuch des Staatsrechts, Bd. VI, 1989, § 147 Rn. 100.

13 BVerfGE 7, 377, 405 ff. – Apothekenzulassung.

14 BVerfGE 109, 664 – Arbeitgeberzuschuss.

15 Verneint nach BVerfGE 103, 1 – Singularzulassung von Anwälten.

IV. Freizügigkeitsrecht: Art. 11 GG

Nach Art. 11 GG genießen alle Deutschen Freizügigkeit im ganzen Bundesgebiet. Damit wird aber nicht die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels zugesichert. Vielmehr geht es darum, sich im ganzen Bundesgebiet aufhalten und einen Wohnsitz nehmen zu dürfen¹⁶. Das zeigen auch die Einschränkungsmöglichkeiten nach Art. 11 Abs. 2 GG etwa aufgrund von besonderen Lasten für die Allgemeinheit oder zur Abwehr einer drohenden Gefahr für den Bestand oder die freiheitliche demokratische Grundordnung sowie zur Bekämpfung von Katastrophen- oder besonders schweren Unglücksfällen sowie zur Vorbeugung von strafbaren Handlungen. Gerade aus dem letzten Punkt erwüchse auch ein Rechtfertigungsansatz.

V. Allgemeine Handlungsfreiheit: Art. 2 Abs. 1 GG

1. Auffanggrundrecht

Wie bereits gezeigt¹⁷, hat das BVerfG in zwei Entscheidungen eine Einschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr für verfassungsgemäß erklärt. Die allgemeine Handlungsfreiheit nach Art. 2 Abs. 1 GG erfasst als Auffanggrundrecht umfassend sämtliche individuellen Handlungen auch ganz banaler Natur wie das Führen eines Kraftrades ohne Schutzhelm¹⁸ oder eines Kfz ohne Sicherheitsgurt¹⁹ und damit sicherlich auch das Fahren eines Autos ohne alkoholsensitive Zündsperrre. Dieses Grundrecht greift allerdings nur subsidiär ein. Soweit die berufliche Betätigung betroffen ist, ist damit Art. 12 GG speziell. Das Eigentumsgrundrecht nach Art. 14 GG erfasst allerdings nur die Einschränkung des Eigentums einschließlich der damit verbundenen Gebrauchsmöglichkeiten, nicht aber die Einschränkung der Handlungsfreiheit des (nicht beruflichen) Fahrers, wenn er sich aufgrund der Auslösung der Zündsperrre nicht mehr fortbewegen kann.

2. Gegebene Verhältnismäßigkeit

Korrespondierend zu seiner großen Reichweite kann die allgemeine Handlungsfreiheit indes auch leicht eingeschränkt werden, nämlich durch

16 BVerfGE 80, 137, 150; 43, 203, 211; 2, 266, 273.

17 O. II. 2. b).

18 BVerfGE 49, 275, 278.

19 BVerfG, NJW 1987, 180.

jedes formell und materiell verfassungsgemäße Gesetz auch im materiellen Sinn. Dabei muss aber ebenfalls die Verhältnismäßigkeit gewahrt sein. Eine Maßnahme muss also insbesondere erforderlich und angemessen sein. Zwar wird die allgemeine Handlungsfreiheit lediglich geringfügig angetastet, wenn ein Fortkommen bei Übersteigen des gesetzlich zulässigen Alkoholspiegels aufgrund einer atemalkoholsensitiven Zündsperrblockiert wird. Jedoch betrifft die Beeinträchtigung zumindest potenziell sämtliche Verkehrsteilnehmer, wenn diese Maßnahme allgemein angeordnet wird. Infolge der lediglich geringen Prozentzahl an Trunkenheitsfahrten erscheint auch die Einschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit unzumutbar. Indes wird die Fortbewegung als Ausdruck der allgemeinen Handlungsfreiheit lediglich dann beeinträchtigt, wenn tatsächlich eine Blockade des Autos infolge überhöhten Alkoholgehaltes erfolgt. Insoweit hat dann der Einzelne auch dazu den Anlass gegeben. Er hat sich außerhalb der im Verkehr notwendigen sozialen Normen gestellt²⁰. Dass die Wegfahrsperr Geld kostet, ist eine Frage des Eigentumsgrundrechts, weil ihr Einbau mit dem Eigentum am Auto verknüpft ist. Die Reichweite der Beeinträchtigung von Art. 2 Abs. 1 GG ist auch geringer als bei einer Gurt- oder Helmpflicht, weil der Einzelne von der Wegfahrsperr beim normalen Fahren gar nichts merkt. Er wird nur beeinträchtigt, wenn er zuviel Alkohol getrunken hat. Dann aber hat er sich außerhalb des hinnehmbaren rücksichtsvollen Verkehrsverhaltens gestellt. Daher ist eine Einschränkung der Fortbewegung durch Fahren eines Kraftfahrzeuges nicht nur geeignet, sondern in dieser Situation auch erforderlich sowie angemessen.

VI. Europäische Grundfreiheiten und Grundrechte angesichts zunehmender Harmonisierung

1. Perspektive der Einbaupflichtigen

Wegen der Auswirkungen einer Wegfahrsperr auf eine berufliche Tätigkeit können auch die europäischen Grundfreiheiten beeinträchtigt sein. Das gilt für die Niederlassungsfreiheit, wenn dadurch das Arbeiten der Angestellten in Zweigniederlassungen ausländischer Unternehmen beeinträchtigt wird, weil sie mit den Firmenkraftfahrzeugen etwa nach einem Geschäftsessen mit Alkohol ihren Arbeitnehmerpflichten nicht mehr nachkommen können. Entsprechendes gilt für die Dienstleistungsfreiheit, wenn etwa ein Handwerker vom Kunden zu einem Essen eingeladen wurde, bei

²⁰ S.o. II.2. a).

dem es Alkohol gab, und er deshalb nicht mehr in sein Heimatland zurückfahren kann, während sein inländischer Kollege nur zu Fuß nach Hause zu gehen braucht. In beiden Fällen ist aber Voraussetzung, dass die Kraftfahrzeuge von einer Wegfahrsperre in Deutschland erfasst werden. Das ist regelmäßig nur der Fall, wenn sie hier zugelassen sind. Daher ist zwar die Niederlassungsfreiheit betroffen, welche eine dauerhafte Eingliederung in den Aufnahmestaat voraussetzt und daher leicht auch mit Pkw-Zulassungen dort verbunden ist, regelmäßig nicht aber die Dienstleistungsfreiheit oder auch die Warenverkehrsfreiheit, welche vom Herkunftsstaat aus erfolgen, sodass in diesem regelmäßig auch die Kraftfahrzeuge zugelassen sind.

Eine Rechtfertigung der Beeinträchtigung von Grundfreiheiten kann aus überwiegenden Gemeinwohlbelangen erfolgen. Dazu zählen sicherlich auch die Sicherheit und die Gesundheit der Straßenverkehrsteilnehmer, die durch Alkoholfahrten gefährdet werden. Darin kann ein Bestandteil der öffentlichen Ordnung nach Art. 45 EG gesehen werden, sodass sogar ein expliziter Rechtfertigungsgrund vorliegt. Die öffentliche Ordnung umfasst Verletzungen von nationalen gemeinschaftskonformen Gesetzen, sofern eine tatsächliche und hinreichend schwere Gefährdung vorliegt, die ein Grundinteresse der Gesellschaft berührt und zudem in unmittelbarem Zusammenhang mit der beeinträchtigten Ausübung der Niederlassungsfreiheit steht²¹. Damit können vom Ansatz her nur alkoholisierte Geschäftsfahrten einbezogen werden, Privatfahrten allenfalls wegen der schwierigen Trennbarkeit.

Reicht auch das Schutzgut der Gesundheit der Straßenverkehrsteilnehmer aus, stellt sich das Problem der relativ geringen Zahl von Trunkenheitsfahrten. Mögen diese wenigen Fälle auch gravierende Folgen haben, muss doch die Verhältnismäßigkeit gewahrt sein. Das ist nicht der Fall, wenn eine Person mit Zweigniederlassung in einem anderen EU-Staat nicht besonders durch Alkohol aufgefallen ist. Dabei muss eine solche Legitimation in der konkreten Person des Betroffenen begründet liegen²². Es reicht also nicht, auf Verhaltensgewohnheiten vergleichbarer Personen oder von Personengruppen abzustellen.

21 EuGH, Rs. C-476/98, Slg. 2002, I-9855, 9913 f., Rn. 157 ff. – Open Skies; näher m.w.N. Frenz, Hdb. Europarecht 1: Europäische Grundfreiheiten, 2004, Rn. 2237 ff.

22 EuGH Rs. 67/74, Slg. 1975, 297, 307, Rn. 6 – Bonsignore; Rs. 115 u. 116/81, Slg. 1982, 1665, 1708 f., Rn. 11 – Adoui.

2. Perspektive der Autohersteller

Für die Autohersteller können sich Absatzschwierigkeiten daraus ergeben, dass sie für einen einzelnen nationalen Markt besondere Anforderungen erfüllen müssen. Was für die einheimischen Produzenten selbstverständlich ist, bedeutet für die aus anderen EU-Staaten eine besondere Belastung. Daher ist es nur konsequent, dass auf europäischer Ebene die Kfz-Ausrüstungsvorschriften weitestgehend harmonisiert wurden²³. Wird infolge dieser umfassenden Normierung auch bereits eine atemalkoholsensitive Zündsperrung erfasst, darf diese nur auf europäischer Ebene allgemein verbindlich festgelegt werden. Die nationalen Gesetzgeber sind insoweit gehindert. Sie dürfen keine nationalen Regelungen treffen, die in Widerspruch zu den gemeinschaftsrechtlichen treten. Sind Letztere umfassend (Totalharmonisierung), schließen sie schon deshalb mitgliedstaatliche Bestimmungen aus; die Grundfreiheiten sind nicht mehr heranzuziehen²⁴. Allerdings besteht bisher keine Regelung spezifisch zu atemalkoholsensitiven Zündsperrungen.

Damit greift gleichwohl die Notifizierungspflicht nach Art. 8 Abs. 1 RL 98/34/EG über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften²⁵. Dieses Verfahren entfällt nicht etwa gem. Art. 10 Abs. 1 2. Spiegelstrich RL 98/34/EG, weil die UN/ECE²⁶ Alkohol-Interlock-Programme nach Ziff. 1.2.2.5. der am 7. bis 10.11.2006 in Genf angenommenen Revision der Resolution zum Fahren unter Alkoholeinfluss den Regierungen nur zur Betrachtung empfiehlt, aber nicht verpflichtend vorschreibt. Materiell bedarf es vor dem Hintergrund möglicher Einschränkungen des Handelsverkehrs zwingender Gemeinwohlgründe, welche die Maßnahme garantiert²⁷. Das ist aber bei generell verpflichtenden atemalkoholsensitiven Zündsperrungen, wie gezeigt, wegen fehlender Verhältnismäßigkeit nicht der Fall²⁸.

23 S. Albrecht, SVR 2007, S. I (Editorial) und die vielfach ergänzte RL 70/156/EWG vom 6.2.1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebs-erlaubnis für Kraftfahrzeuge und -anhänger, ABl. L 42, S. 1.

24 S. EuGH, Rs. 324/99, Slg. 2001, I-9897, 9930, Rn. 32 f. – DaimlerChrysler; näher zum Ganzen: Furrer, Die Sperrwirkung des sekundären Gemeinschaftsrechts auf die nationalen Rechtsordnungen, 1994, S. 105 ff.

25 ABl. 1998 L 204, S. 37.

26 UN Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee.

27 Erwägungsgrund 4 der RL 98/34/EG.

28 S.o. II.2.b).

3. Offenheit der europäischen Grundrechte?

Bei einer europäischen Normierung unterliegt auch diese grundrechtlichen Grenzen, nämlich den auf europäischer Ebene geltenden. Diese sind allerdings tendenziell schwächer ausgeprägt als die deutschen, so dass eine atemalkoholsensitive Zündsperre eher grundrechtskonform sein könnte. Ein extremes Beispiel hierfür bildete die Bananenentscheidung des EuGH, der selbst die Existenzbedrohung von Bananenimporteuren für einen Grundrechtsverstoß nicht ausreichen ließ, die gesellschaftliche Funktion betonte, allgemein auf überwiegende Gemeinwohlbelange abstellte und nur einen untragbaren Eingriff in den Wesensgehalt untersuchte, mithin eine nähere Abwägung individueller Belange unterließ²⁹. Ein solches Schutzdefizit³⁰ ist aber jedenfalls nicht mehr mit dem Gewicht zu vereinbaren, das den europäischen Grundrechten durch ihre seitherige Fortentwicklung sowie bei einer Aufnahme in eine europäische Verfassung zukommt. Sie widerspricht schon der Bezogenheit der Grundrechte auf den Einzelnen. Daher kann nicht die Gestaltungsfreiheit des Gemeinschaftsgesetzgebers die Abwägung einseitig dominieren³¹. Deshalb sind die vorstehend zu den nationalen Grundrechten entwickelten Grenzen aus der Verhältnismäßigkeit entsprechend heranzuziehen. Sie stehen auch einer europaweiten Einführung der atemalkoholsensitiven Zündsperre entgegen.

VII. Schutzpflichten

Kann damit eine Wegfahrsperrung jedenfalls nicht generell angeordnet werden, stellt sich die Frage, ob der Staat damit nicht den Schutz von Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer vernachlässigt, zu dem er nach Art. 2 Abs. 2 GG verpflichtet ist. Indes besteht ein weiter Spielraum des Gesetzgebers, wie er seine Schutzpflichten erfüllt. Zwar ist es ihm möglich, schon präventiv gegen Gefährdungen von Leben und Gesundheit vorzugehen. Dafür kann er aber auch Strafdrohungen wählen, welche im Hinblick auf Trunkenheitsfahrten bestehen. Regelmäßig ist ihm keine bestimmte Maßnahme vorgegeben³². Eine solche hat bisher das BVerfG nur

29 EuGH, Rs. 280/93, Slg. 1994, I-4933, 5065 f., Rn. 78 ff. – Deutschland/Rat; dazu Nettesheim, EuZW 1995, 106, 106 f.

30 Krit. bereits Kokott, AöR 121 (1996), 599, 608 f.

31 Frenz, EuR 2002, 603 (612); s. schon Berrisch, EuR 1994, 461, 467.

32 S. BVerfG NJW 1996, 651 zur Festlegung von Ozonwerten; BVerfG NJW 1998, 3264 zur Vermeidung von Waldschäden; krit. Steinberg, NJW 1996, 1985, 1989.

im Hinblick auf den Schutz des ungeborenen Lebens bejaht³³. Daher liegt ein Verstoß gegen grundrechtliche Schutzpflichten nicht vor.

VIII. Verwaltungsrechtliche Konsequenzen

Sind somit Wegfahrsperrern höchstens bei alkoholauffälligen Fahrern verhältnismäßig, kommt für diesen Personenkreis eine verwaltungsrechtliche Verknüpfung mit dem Fahrerlaubnisrecht in Betracht. § 2 Abs. 4 Satz 2 StVG sieht eigens die Erteilung einer Fahrerlaubnis mit Beschränkungen oder unter Auflagen, die das sichere Führen von Kraftfahrzeugen gewährleisten, für den Fall vor, dass der Bewerber aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Indes ist zweifelhaft, ob Alkoholprobleme einen körperlichen oder geistigen Mangel darstellen. Dies könnte unter dem Aspekt bejaht werden, dass unkontrollierter Alkoholkonsum eine Sucht darstellt und daher vom Betroffenen körperlich bzw. geistig nicht voll beherrscht werden kann. Jedenfalls handelt es sich um einen Mangel, welcher die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen einschränkt, sodass eine Einbeziehung in diese Vorschrift geboten ist³⁴. So ist denn auch die Fahrerlaubnis-Verordnung (FEV) offener formuliert. In ihr wird in §§ 23 Abs. 2 und 46 Abs. 2 die bedingte Eignung ohne die einschränkende Verbindung mit körperlich und geistig genannt³⁵. Diese Vorschriften betreffen genau die hier untersuchte Problematik. Sie sehen nämlich entweder bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener straf- oder verwaltungsrechtlicher Entziehung (s. § 20 Abs. 1 FEV) oder später im Zusammenhang mit der verwaltungsrechtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis eine solche unter Auflagen oder Beschränkungen vor, sofern der Bewerber nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist.

§ 23 Abs. 2 FEV ermöglicht, die Fahrerlaubnis auf ein bestimmtes Fahrzeug mit besonderen Einrichtungen zu beschränken. Damit ist eine Beschränkung der Fahrerlaubnis auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit Wegfahrsperrern möglich³⁶. Als milderer Mittel gegenüber einer gänzlichen Verweigerung oder Entziehung der Fahrerlaubnis ist eine solche Maßnahme

33 BVerfGE 88, 203, 257 f., 273 f. – Schwangerschaftsabbruch II; krit. auch insoweit: Sondernoten Mahrenholz/Sommer, BVerfGE 88, 383, 346 f., 355; Hermes/Walther, NJW 1993, 2337, 2339 f.

34 Für eine weite Auslegung bereits Schöch, in: Festschrift Rolinski, 2002, S. 147, 154; für eine normative Klarstellung ders., Blutalkohol 2005, 20, 23.

35 Lohkamp, Blutalkohol 2003, 208, 215.

36 Lohkamp, Blutalkohol 2003, 208, 214 f.; Schöch, Blutalkohol 2005, 20, 22.

auch verhältnismäßig. Einer eigenen zusätzlichen Kontrollauflage, die aufgezeichneten Daten alle zwei Monate bei einer technischen Prüfstelle kontrollieren und das Gerät zudem alle sechs Monate überprüfen und kalibrieren zu lassen³⁷, bedarf es demgegenüber nicht, weil die entsprechende Beschränkung der Fahrerlaubnis bei Führerschein- und Fahrzeugkontrollen bei einem entsprechenden Vermerk jederzeit feststellbar ist³⁸. Eine solche ist daher auch unverhältnismäßig, es sei denn jemand braucht Hilfe, um das Gerät sachgerecht bedienen zu können. Ansonsten funktioniert die Sperre und sie ist in der Fahrerlaubnis vermerkt.

IX. Datenschutzrechtliche Implikationen

Wird die Fahrerlaubnis ausdrücklich auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit einer Atemalkoholsensitiven Zündsperre beschränkt, besteht eine entsprechende Kennzeichnung, die jedermann sehen kann. Ist ein beruflich genutztes Kraftfahrzeug mit einer Wegfahrsperrung ausgerüstet, so werden dabei Daten gespeichert, wann das Fahrzeug gestartet wurde und wie die Kontrollen zum Blutalkohol ausgefallen sind. Diese Daten werden möglicherweise von Kollegen im Betrieb bearbeitet und überprüft. Damit werden persönliche Verhaltensweisen offenbart. Damit stellt sich die Frage einer Vereinbarkeit mit dem Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung, welches nach Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG geschützt ist. Danach kann jeder selbst über die Preisgabe und Verwendung der eigenen Daten entscheiden³⁹. Indes ist bei einer beruflichen Verwendung des Fahrzeuges die Aufzeichnung von Verhaltensweisen ohnehin mit beruflichem Bezug und daher nicht Gegenstand rein privaten Verhaltens; ein solches ist vielmehr im beruflichen Alltag regelmäßig untersagt. Daher können die dabei aufgenommenen Daten auch im beruflichen Ablauf verwendet werden. Soweit eine Kennzeichnung im Führerschein vorliegt, muss dieses Dokument lediglich bei Ausweiskontrollen etc. vorgelegt werden. Bei dieser Gelegenheit ist es indes unabdingbar, dass eine solche Kennzeichnung besteht. Insoweit handelt es sich immer noch um eine mildere Maßnahme gegenüber dem völligen Entzug oder der gänzlichen Verweigerung des Führerscheins. Mögliche datenschutzrechtliche Implikationen, die aber nicht gravierend sind, müssen daher hingenommen werden und sind verhältnismäßig.

37 So der Vorschlag von Lohkamp, Blutalkohol 2003, 208, 215, auch mit Hinweis auf die regelmäßige Teilnahme an einem geeigneten Aufbauseminar oder einer ähnlich wirksamen Rehabilitationsmaßnahme.

38 S. Schöch, Blutalkohol 2005, 20, 22 unter Verweis auf § 23 Abs. 2 FEV.

39 BVerfGE 65, 1, 42 – Volkszählung; 84, 192, 194.

X. Ergebnis

Eine generelle atemalkoholsensitive Zündsperrung ist unverhältnismäßig. Sie verstößt jedenfalls gegen die Eigentums- und die Berufsfreiheit sowie auch gegen die Niederlassungsfreiheit, soweit dadurch unternehmerische Aktivitäten von Staatsangehörigen aus anderen EU-Staaten beeinträchtigt werden. Die vorgenannten grundrechtlichen Grenzen bestehen auch im Hinblick auf eine europäische Festlegung. Mit der allgemeinen Handlungsfreiheit ist hingegen eine solche Maßnahme vereinbar, soweit lediglich das Fahren unter übermäßigem Alkoholeinfluss verhindert wird und man die finanziellen Aufwendungen für den Einbau einer solchen Wegfahrsperre unter Art. 14 Abs. 1 GG fasst. Ein Einsatz im Hinblick auf bereits alkoholauffällige Fahrer ist hingegen verfassungsrechtlich möglich, zumal wenn die Teilnehmer einverstanden sind. Es handelt sich um eine mildere Maßnahme gegenüber der gänzlichen Verweigerung oder dem völligen Entzug der Fahrerlaubnis. In den dafür einschlägigen Vorschriften der §§ 23 Abs. 2 (i.V.m. § 20 Abs. 1) und 46 Abs. 2 FEV ist ein solches Vorgehen angelegt. Dadurch wird auch die ausdrückliche Beschränkung auf körperliche oder geistige Mängel in § 2 Abs. 4 Satz 2 StVG überspielt. Damit ist eine Erteilung der Fahrerlaubnis mit der Beschränkung auf ein Fahrzeug, welches mit einer atemalkoholsensitiven Zündsperrung ausgestattet ist, verwaltungsrechtlich zulässig. Insoweit handelt es sich auch um ein sinnvolles Instrument. Wegfahrsperren können aber nur einen ergänzenden Charakter zum vorhandenen Sanktionssystem haben und dabei vor allem die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis erleichtern⁴⁰. Datenschutzrechtliche Bedenken bestehen nicht.

40 Näher Evers, Blutalkohol 2003, 20, 28 u. 32.

Zündsperr – ein neuer Weg zur Alkoholprävention?

– Alkohol-Interlocks: Technik, Einbau und Eigenschaften –

Dr. habil. Johannes Lagois, Dräger Safety AG & Co. KGaA, Lübeck,
Vorsitzender des Europäischen Normungskomitees „Alcohol Interlocks“

Einleitung

Auch als an motorgetriebene Fahrzeuge noch lange nicht zu denken war, kam es bereits aufgrund der Wirkungen von Alkohol auf das Wahrnehmungs- und Leistungsvermögen zu schweren Unfällen. Dies führte 1872 zum „British Licensing Act“, in dem es heißt: „(es ist ein) Vergehen, auf einer Straße oder einem anderen öffentlichen Platz beim Führen eines Wagens, Pferds, Viehs oder einer Dampfmaschine betrunken zu sein“ [1]. Nach Beginn der Motorisierung nahmen Unfälle mit alkoholisierten Fahrern im Straßenverkehr immer mehr zu. Deshalb wurde im Jahr 1925 das Vergehen auf „irgendein mechanisch angetriebenes Fahrzeug“ ausgedehnt [1].

Die Unfälle im Straßenverkehr durch übermäßigen Alkoholgenuss zeigten sehr bald die Notwendigkeit, durch Alkohol im Straßenverkehr verursachte Risikosituationen auszuschalten. Eine der wichtigsten und effizientesten Methoden im Kampf gegen Alkohol im Straßenverkehr sind häufige Kontrollen. Auch wenn es mit den zunächst entwickelten Methoden möglich war, bei Autofahrern die Atemalkoholkonzentration zu bestimmen, so waren diese Verfahren doch wenig praktikabel und vor allem kaum einfach vor Ort einsetzbar. Aus diesem Grund fand das 1953 entwickelte „Pusterörchen“ mit dem Messbeutel zur Bestimmung von Atemalkohol bei Verkehrsteilnehmern sofort bei der Polizei hohe Akzeptanz [2]. Heute werden Atemalkoholmessungen meistens mit elektronischen Vortest- oder Evidential-Geräten durchgeführt.

Eine Alkoholkontrolle von Autofahrern vor Ort kann immer nur eine nachträgliche Verhinderung einer weiteren Alkoholfahrt sein. Deshalb suchte man in den letzten Jahren nach zusätzlichen Möglichkeiten, bereits den Beginn einer Alkoholfahrt zu unterbinden. So werden heute vor allem in Nordamerika, Schweden, Finnland und Australien so genannte Alkohol-Interlocks (atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperren) als präventive Maßnahme eingesetzt, um alkoholisierte Autofahrer bereits am Starten ihres Fahrzeugs zu hindern.

Was ist ein Alkohol-Interlock?

Ein Alkohol-Interlock ist ein Atemalkohol-Messgerät mit Wegfahrsperrre. Nach einer Atemalkoholmessung hindert es alkoholisierte Personen, den Fahrzeugmotor zu starten.

Ein Alkohol-Interlock besteht aus zwei wesentlichen Komponenten: dem Atemalkohol-Messgerät mit dem Messsystem, das sich im Innenraum des Fahrzeugs befindet, sowie dem Steuergerät, das in der Regel unter dem Armaturenbrett installiert wird und die Stromzufuhr zum Anlasserrelais des Fahrzeugs freischaltet, bzw. blockiert (Abb. 1).



Abb. 1: Die beiden wesentlichen Komponenten eines Alkohol-Interlocks: Messgerät und Steuergerät

Nach Einschalten der Zündung fordert das Alkohol-Interlock zur Abgabe einer Atemprobe auf (Abb. 2). Das Messergebnis der Atemalkoholkonzentration entscheidet darüber, ob der Anlasser des Fahrzeugs freigeschaltet wird und damit der Motor gestartet werden kann.



1. Zündung einschalten



2. Aufforderung zum Pusten in das Alkohol-Interlock



3. Messung der Atemalkoholkonzentration



4. Akzeptierte Atemprobe: Freigabe des Anlassers



5. Motor starten

Abb. 2: Bedienung eines Alkohol-Interlock.

Technik

Ein zuverlässiges Alkohol-Interlock ermittelt die Atemalkoholkonzentration heute mit einem elektrochemischen Sensorsystem, wie es auch in den Atemalkohol-Messgeräten der Polizei verwendet wird. Der elektrochemische Sensor spricht sehr spezifisch auf Alkohol an, so dass andere ausgeatmete Substanzen oder Zigarettenrauch das Messergebnis nicht verfälschen.

Zur Installation eines Alkohol-Interlock wird die Spannungszufuhr vom Zündschalter des Fahrzeugs (Stellung Anlasser) zum Anlasserrelais unterbrochen, das zum Starten Spannung auf den Anlassermotor schaltet. In die unterbrochene Leitung wird das Alkohol-Interlock eingefügt, das die Spannungsversorgung des Anlasserrelais erst freigibt, wenn eine Atemprobe mit genügend niedriger Atemalkoholkonzentration abgegeben wurde [3]. Durch diese Art der Installation ist sichergestellt, dass ein Alkohol-Interlock immer nur in den Startvorgang des Motors eingreift, dass aber eine Beeinflussung eines laufenden Motors und damit während der Fahrt niemals stattfinden kann. Dies ist ein wichtiges Argument für die Betriebssicherheit eines Alkohol-Interlock.

Datenspeicherung und Datenprotokoll

Während der Benutzung des Fahrzeugs werden alle für den Einsatz relevanten Ereignisse in einem Datenspeicher des Alkohol-Interlock aufgezeichnet. Gespeicherte Daten sind Datum, Uhrzeit, Abgabe oder Verweigerung einer Atemprobe, gemessene Alkoholkonzentration, Motorstarts- und -stops, elektrisches Überbrücken des Alkohol-Interlock sowie andere Manipulationsversuche.

Die Daten können ausgelesen und in einem Protokoll zusammengestellt werden. Bei Einsätzen des Alkohol-Interlock im Bereich des Führerscheins kann dieses Protokoll der Fahrerlaubnisbehörde oder einer anderen Aufsichtsstelle zur Auswertung übermittelt werden. Dadurch kann die ordnungsgemäße Benutzung des mit dem Alkohol-Interlock ausgestatteten Fahrzeugs überwacht werden.

Manipulation

Die Benutzung von Hilfsmitteln zur Umgehung des Alkohol-Interlock wird von modernen Geräten sicher erkannt und der Motorstart wird verhindert. Diese Geräte sind in der Lage, nicht direkt oder nicht durch eine Person abgegebene Atemproben vollständig zu detektieren. So kann es auch bei Benutzung einer Luftpumpe oder Benutzung von Filteranordnungen zum Entfernen des Alkohols aus der Atemprobe nicht zur Freigabe des Motor-

anlassers kommen. Eine Inbetriebnahme des Fahrzeugs (zum Beispiel durch Anschieben) ohne vorherige Abgabe einer akzeptierten Atemprobe wird ebenfalls erkannt und im Datenspeicher registriert.

Ferner kann die Anforderung von Wiederholungstests während der Benutzung des Fahrzeugs aktiviert werden. Dadurch müsste eine zusätzliche Person, die anstelle des (alkoholisierten) Fahrers eine Atemprobe abgegeben hat, als nüchterne Person mit dem alkoholisierten Fahrer mitfahren. Und es ist ausgesprochen unwahrscheinlich, dass eine nüchterne Person wesentlich für einen alkoholisierten Fahrer eine Atemprobe abgibt, damit dieser dann unter dem Einfluss von Alkohol das Fahrzeug fahren kann.

Die Erfahrungen aus Nordamerika zeigen, dass Manipulationen ausgesprochen selten vorkommen. Wesentlich häufiger hingegen entscheiden sich Fahrer, die ihren Führerschein wegen Fahren unter Alkohol verloren haben, weiterhin Auto zu fahren, jedoch ohne Führerschein und häufig weiterhin alkoholisiert.

Technische Anforderungen

Ein Alkohol-Interlock muss in Europa eine Zulassung nach der EG-Richtlinie zur Funkenstörung von Kraftfahrzeugen [4] haben, die Voraussetzung für den Einbau elektrischer Geräte in Kraftfahrzeuge ist. Zudem benötigt es eine allgemeine Betriebserlaubnis des Kraftfahrt-Bundesamtes als selbstständige technische Einheit „Atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrung“.

Die in der Vergangenheit strengsten detaillierten technischen Anforderungen speziell für Alkohol-Interlocks sind in Kanada von der Provinz Alberta aufgestellt worden [5]. Kürzlich wurde für die europäischen Länder der erste Teil einer Serie Europäischer Normen fertig gestellt, die die Anforderungen und die zugehörigen Prüfverfahren für Alkohol-Interlocks festlegt [6]. Diese Normen sollen für die neuen Interlock-Anwendungen in den europäischen Ländern sicherstellen, dass die Geräte den aktuellen Stand der Technik enthalten und damit die Akzeptanz von Alkohol-Interlocks nicht durch mangelnde technische Eigenschaften in Mitleidenschaft gezogen wird.

Einsatzbereiche für Alkohol-Interlocks

Beim Einsatz von Alkohol-Interlocks müssen zwei grundsätzlich verschiedene Bereiche unterschieden werden: eine verordnete Installation als Auflage im Rahmen des Führerscheinrechts oder eine freiwillige präventive Installation.

Der erste Einsatzbereich betrifft von einem Gericht oder einer Behörde angeordnete Installationen von Alkohol-Interlocks bei Kraftfahrern, die wegen Alkohol im Straßenverkehr auffällig geworden sind. Nach jahrelangem Einsatz in Nordamerika (dort sind zur Zeit ca. 100.000 Geräte im Einsatz) hat die Diskussion über diese Einsatzmöglichkeiten in letzter Zeit auch in Europa begonnen. So gibt es bereits entsprechende Gesetze in Schweden und Finnland. In anderen europäischen Ländern werden Versuchsprogramme durchgeführt.

Der zweite Einsatzbereich, eine freiwillige präventive Installation in Fahrzeugen des Transportgewerbes (Busse, Taxis, Speditionen und speziell Gefahrgut-Transporter), kann zu weniger Unfallschäden und Ausfallzeiten, zu einem verbesserten Firmenimage sowie zu einem größeren Sicherheitsgefühl der Kunden führen. In Privatfahrzeugen von Personen mit einem möglichen oder erkannten Alkoholproblem führt die freiwillige Installation als prophylaktische Maßnahme zu einer Unterstützung bei der Überwindung dieses Problems sowie zu einem deutlich verbesserten Sicherheitsgefühl von Partnern oder zum Beispiel dem von Eltern, deren Kinder selbst Auto fahren.

In Nordamerika spielen heute freiwillige Installationen von Alkohol-Interlocks kaum eine Rolle. In Schweden hingegen wird bereits der größte Teil der ca. 10.000 Interlock-Installationen pro Jahr auf freiwilliger Basis durchgeführt.

Schluss

Heute stehen Alkohol-Interlock-Geräte mit sehr hohem technischem Niveau zur Verfügung. Damit ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die erfolgreiche Einführung von Alkohol-Interlocks auch in den europäischen Ländern erfüllt.

Durch den Einbau eines Alkohol-Interlock können alkoholbedingte Unfälle vermieden werden. Es kann sofort zur Trennung von Alkohol-Trinken und Autofahren führen. Ferner können langfristige Verhaltensänderungen im Umgang mit Alkohol unterstützt werden. Dadurch liefern Alkohol-Interlocks einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßen-

verkehr.

Literatur

- [1] Zitiert in: A.W.Jones, Medicolegal Alcohol Determinations -Blood-or Breath-alcohol Concentration ?, Forensic Science Review, Bd. 12, S.23, 2000.
- [2] Johannes Lagois, Jörg Steuer, Vom Bierzapfhahn zur Atemalkoholmessung – Über 100 Jahre Dräger und 50 Jahre Alcotest, Drägerheft 376, S. 14, 2004.
- [3] Johannes Lagois, Jürgen Sohège, Interlock – ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, Blutalkohol 40, S. 199, 2003.
- [4] Richtlinie 95/54/EG der Kommission vom 31.Oktober 1995 zur Anpassung der Richtlinie 72/245/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Funkentstörung von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung an den technischen Fortschritt und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebslaubnis von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 266 vom 8.11.1995, S.1.
- [5] Qualification Test Specification for Breath Alcohol Ignition Interlock Devices (BAIID) for use in the Province of Alberta, Electronics Test Centre, Document No. 355A02-01, October 1992
- [6] Alkohol-Interlocks – Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten, Europäische Norm EN 50436.

Baustellen auf Autobahnen

– Aus Sicht der Straßenbauverwaltung –

Joachim Majcherek, Regierungsdirektor, Leiter des Justitiariates des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen¹, Gelsenkirchen

1. Einleitung

Baustellen im Straßenraum greifen in den Verkehrsablauf ein und sind für Verkehrsteilnehmer u.a. durch die veränderte Verkehrsführung, die Baustelleneinrichtung und den Baustellenverkehr mit Gefahren verbunden. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden beeinträchtigt. Das eigene Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer (z.B. nicht angepasste Geschwindigkeit) und der wesentlich durch das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflusste Verkehrsstau erhöhen die Risiken erheblich. Verkehrsunfälle oder sonstige unvorhergesehene Ereignisse lassen sich nicht kalkulieren. Selbst wenn die Baustellen in Deutschland vom ADAC positiv bewertet werden, so wird gleichzeitig festgestellt, dass insbesondere an den Autobahnbaustellen die Zahl der Verkehrsunfälle zugenommen hat.

Da ein Drittel aller Staus durch Baustellen veranlasst wird, müssen Baustellen durch gezieltes Management vermieden bzw. Staus müssen schnellstmöglich aufgelöst werden. Der Kreis der Verpflichteten für den Schutz des Verkehrs und der Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren der Baustellen und Staus ist im Wesentlichen danach zu bestimmen, wer rechtlich und tatsächlich in der Lage ist, die Gefahren zu vermeiden bzw. ihnen schnell und sachgerecht zu begegnen.

Den Staus wird z.B. in Nordrhein-Westfalen ein Anti-Stau-Konzept entgegengestellt². Dabei wird das Baustellenmanagement verbessert, die Bauzeiten werden verkürzt und durch ein neues computergestütztes Baustellen-Informationssystem werden Planung, Management und Kontrolle der Baustellen verzahnt. Mittels elektronischer Anzeigetafeln, digitaler

-
- 1 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen; Wildenbruchplatz 1; 45888 Gelsenkirchen. Joachim Majcherek, Straßen.NRW, in: Straßenbaufinanzierung und – verwaltung in neuen Formen; Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Heft 32 (2002), S. 29 ff.
 - 2 NRW-Offensive gegen den Verkehrsstau. Konzepte und Maßnahmen für die Zukunft, Straßen.NRW, Gelsenkirchen, im September 2006.

Baustellenkarten und standardisierter einheitlicher Verkehrsführungen in Baustellen wird den Verkehrsteilnehmern das schnelle Verständnis der Verkehrsführung in der Baustelle erleichtert.

2. Verkürzung der Bauzeiten

2.1 Durch gezieltes Baustellenmanagement lassen sich die Bauzeiten in ihren negativen Auswirkungen abmildern bzw. zeitlich begrenzen.

Zum Baustellenmanagement beim Landesbetrieb Straßenbau.NRW gehört das Baustelleninformationssystem (NWBIS). Mit der digitalen Baustellenkarte stehen allen Stellen bei Straßen.NRW die Mittel zur Verfügung, um Auswirkungen von Baustellen auf den Verkehr im Rahmen der Planung, des Managements und des Controllings frühzeitig berücksichtigen zu können. Mit der digitalen Baustellenkarte werden Autobahnbaustellen in Nordrhein-Westfalen kilometergenau dargestellt und zusätzliche Detailinformationen (wie Zeitraum, Verkehrsführung, Zuständigkeiten, DTV) vermittelt. Zudem können auch in der Prognose Zeiträume in der Zukunft dargestellt werden.

Durch Bauabwicklung in verkehrsarmen Zeiten (Nachtbaustellen), regelmäßige 6-Tage-Woche und ein vertragliches Bonus-Malus-System können Bauzeiten und Gefährdungen minimiert werden.

Vermittels der verkürzten Bauzeiten profitieren der Verkehr und die Nachbarn, die insbesondere auf Straßen außerhalb von Autobahnen in ihren Zugangs- und Nutzungsrechten an der Straße im privaten und gewerblichen Bereich Beeinträchtigungen ausgesetzt sind. Durch die Baumaßnahmen werden auch die Anlieger – private oder gewerbliche – in besonderer Weise belastet und teilweise gefährdet. Der zunehmende Eingriff in den Gewerbebetrieb durch das Vorhandensein der Baustelle muss – wie verfassungsrechtlich geboten – auf das unerlässlich Notwendige reduziert werden³.

2.2 Baustellen sind, soweit möglich, in die verkehrsarmen Zeiten zu verlegen. Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit können vereinbart werden. Dabei sind aber insbesondere der Nachtarbeit Grenzen gesetzt. Das Unfallrisiko für die Arbeiter auf der Nachtbaustelle wie für die Verkehrsteil-

3 BGH, Urteil vom 20.12.1971, Az.: III ZR 79/69; OLG Karlsruhe, 6. Zivilsenat, Urteil vom 12.09.2001, Az.: 6 U 220/00.

nehmer nimmt zu. Die Nachtarbeit verteuert die Baumaßnahme und die Qualität der Arbeit kann leiden.

Die ohnehin durch die Nachtarbeit verteuerte Baustelle würde zudem noch zu weiteren Baustellen zur Durchführung der häufig erforderlichen Nachbesserungsarbeiten führen. Außerdem sind Baustellen zur Nachtzeit durch Arbeitsrecht und tariflich eingeschränkte Nachtarbeitsmöglichkeiten rechtlichen Grenzen unterworfen. Der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm der Baustelle, vor Schwerlastverkehr als Anlieferungsverkehr zur Baustelle und vor dem mittelbaren Lärm z.B. durch den nächtlichen Betrieb von Mischwerken begrenzt die Möglichkeiten der Nachtarbeit nachhaltig.

2.3 Die Dauer von Baustellen wird wesentlich durch die tägliche und wöchentliche Arbeitszeit mitbestimmt. In Bauverträgen sollte daher, wie es in Nordrhein-Westfalen bereits Standard ist, die 6-Tage-Woche eingeführt werden. Die Baufirmen können bei der Ausschreibung so entsprechend kalkulieren. Bei der vertraglich zu vereinbarenden Bauzeit ist zudem die optimale Ausnutzung der Tageshelligkeit vorzusehen.

Bisher gab die vertraglich zulässige Dauer von Baustellen häufig Anlass zur Kritik. Vereinbarte Bauzeiten wurden von den betroffenen Verkehrsteilnehmern und den Anliegern als zu großzügig bemessen angesehen. Zudem wurden bei der Ausführung die vereinbarten Bauzeiten deutlich überschritten; früher fertig gestellte Bauvorhaben waren die Ausnahme. Bereits in der öffentlichen Ausschreibung zum Abschluss von Bauverträgen ist einer möglichst kurzen Bauzeit besondere Bedeutung zuzumessen. Dazu bedarf es einer genauen und realitätsnahen Kalkulation des tatsächlich benötigten Zeitaufwandes für die Durchführung der Baumaßnahme. Versteckte Reserven darf es nicht geben; die Baumaßnahmen müssen kontinuierlich und sachgerecht abgewickelt werden, insbesondere bezüglich des Personaleinsatzes und der Beeinflussungen des Verkehrs.

Bei bereits vertraglich vereinbarten Bauzeiten, die ggf. zu großzügig zugeschnitten sind, ist eine Verkürzung geboten, jedoch lassen sich nachträgliche Veränderungen der Ausschreibung und finanzielle Anreize nicht ohne weiteres begründen. Der Vertrag ist in dem durch die Ausschreibung festgelegten Umfang abgeschlossen worden (§ 1 VOB/B: Art und Umfang der Leistung). In den Fällen, in denen eine Baustelle unerwartet stark das Verkehrsgeschehen negativ beeinflusst (z.B. Staubbildung oder Unfallhäufung), muss es möglich sein, Maßnahmen, die die Bauzeit wesentlich verkürzen können, auch nach Vertragsschluss zu vergüten, um so

nachweisbar die Baumaßnahme früher fertig zu stellen und den Verkehr zu entlasten. Zum Beispiel wurden in Nordrhein-Westfalen folgende Maßnahmen nachhaltig beschleunigt:

- auf der A 2: Bauzeitverkürzung um 30 Tage bei Mehrkosten von 300.000 €;
- A 43: Bauzeitverkürzung um 35 Werktage bei 87.000 € Bonuszahlung (bei 4,2 Mio. € Bausumme und besonderer Bauzeitverkürzung);
- Ruhrtalbrücke im Zuge der A 52: 4 Wochen Verkürzung bei 126.000 € Mehrkosten.

2.4 Die Dauer von Baustellen muss bei der Bewertung von Angeboten der Baufirmen ein wesentliches Wertungskriterium sein. Bei der Berücksichtigung der Bauzeitverkürzung als Wertungskriterium wird von der Angebotssumme ein fiktiver Betrag abgezogen, so dass die Angebotssumme sinkt. Eine kürzere Bauzeit verbessert die Möglichkeit, den Zuschlag zu erhalten. Gleichzeitig wird damit auch die Bauzeit dem Wettbewerb unterstellt. Im Falle der eher abgeschlossenen Baustelle kann für jeden Werktag, den die Baustelle früher als vertraglich vereinbart fertig gestellt wird, eine zusätzliche Vergütung vorgesehen werden. Vertragsstrafen sollten entsprechend einem Bonus-Malus-System für die Überschreitung der Bauzeit vorgesehen werden.

2.5 Diese vertragsrechtlichen Beschleunigungsmöglichkeiten werden in einzelnen Fällen bereits genutzt. Zur nachhaltigen Verbesserung der Situation der Behinderung des Verkehrs durch Baustellen ist zunächst eine genauere Kalkulation der tatsächlich erforderlichen Bauzeiten durch den Straßenbulasträger unverzichtbar. Im Rahmen der Ausschreibung ist die Bauzeitverkürzung sodann wettbewerbsgerecht zu berücksichtigen.

These 1: Die Bauverträge müssen wegen der besonderen Auswirkungen der Baustelle auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs regelmäßig die Bauzeitverkürzung als entscheidungserhebliches Kriterium ausweisen.

3. Finanzausstattung, Erhaltungsmanagement und Koordination

Die Baustellen lassen sich auch durch ein gezieltes Erhaltungsmanagement minimieren. Die rechtzeitige Bereitstellung der finanziellen Mittel für die Unterhaltung und Erhaltung sowie Koordination zwischen allen beteiligten Baulasträgern reduziert die Anzahl der Baustellen.

3.1 Durch „Allgemeine Rundschreiben Straßenbau“ sind koordinierte Erhaltungsprogramme für Straßenbefestigungen, Bauwerke und sonstige Anlagenteile von Bundesfernstraßen systematisch umgesetzt worden. Im Rahmen des Projektes „Baustellenmanagement“ ist das Baustelleninformationssystem für Nordrhein-Westfalen auf den Weg gebracht worden. Informationen zu allen Arbeitsstellen längerer Dauer sind über die digitale Baustellenkarte zu erhalten. Autobahnbaustellen werden kilometergenau dargestellt, Informationen über Zeitraum, Verkehrsführung, Zuständigkeiten, durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung und Fahrbahnbreiten können zudem abgerufen werden. Die tagesaktuellen Informationen sollen als Hilfsmittel für eine vorausschauende Planung und Durchführung der Baustellen genutzt werden.

3.2 Bei der Finanzausstattung ist besonders zu berücksichtigen, dass durch die Nutzung über Kfz-Steuer und Mineralölsteuer genügend Finanzmittel aufgebracht werden, um die Straßen optimal erhalten und ausbauen zu können. Nunmehr werden aber vermehrt die bisher unmittelbar dem Straßenbau zugeordneten Finanzmittel dem allgemeinen Haushalt zugeordnet. So läuft am 31.12.2006 das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aus. Der Bund stellt den Ländern von 2007 bis 2013 weiterhin zweckgebundene Mittel zur Verfügung, danach fällt die Zweckbindung weg. Zukünftig wird der Mitteleinsatz dem jeweiligen allgemeinen Finanzhaushalt des Landes freigestellt werden. Durch die Entscheidungskompetenz der Länder darf die Finanzausstattung des Straßenbauhaushaltes nicht geschmälert werden.

3.3 Die Auswirkungen von Baustellen auf das Verkehrsgeschehen lassen sich durch Koordination zwischen den Straßenbaulasträgern optimieren. Zwischen den Bundesländern Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz gibt es seit dem 1. November 2006 die Vereinbarung, auf dem ca. 200 Kilometer langen Autobahnabschnitt den Verkehr auch im Fall von baustellenbedingtem Staus durch dynamische Wegweisung (Telematik) zu lenken.

Die Abstimmung über Zeitpunkte der Einrichtung von Baustellen und die Auswirkungen ihres Betriebes müssen zwischen unterschiedlichen Baulasträgern aber auch innerhalb eines Landes koordiniert werden. Nur so lassen sich kumulierende Störungen und Gefährdungen vermeiden.

Ebenso bedarf es zwischen den einzelnen Baustellen einer konkreten Disposition, so dass sich die Auswirkungen der einzelnen Baustellen nicht potenzieren. Dazu müssen die verkehrsrelevanten Änderungen im Rahmen einer koordinierenden Baubetriebsplanung wenigstens vierteljährlich

bezüglich aller vorhandenen und geplanten Dauerbaustellen hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung erfasst und bewertet werden. Zudem ist es unverzichtbar, die Baustellen intensiv auf Fehlentwicklungen bezüglich des Verkehrsgeschehens zu beobachten.

Im Bereich von Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien sind entsprechend dem Stand der Technik zudem aufbruchfreie Verlegearten zu wählen, so dass Einwirkungen auf das Verkehrsgeschehen überhaupt vermieden werden.

These 2: Die Anzahl und die Dauer der Baustellen müssen durch angemessene Finanzausstattung und ein gezieltes Straßenunterhaltungsmanagement reduziert werden.

4. Pflichten und Verkehrssicherungspflichten

Bei Baustellen besteht immer ein erhöhtes Unfallrisiko. Das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer (z.B. zu hohe Geschwindigkeit vor und in der Baustelle; zu geringe Sicherheitsabstände; Unaufmerksamkeit) ist dabei von erheblicher Bedeutung und Haftungsrelevanz⁴. Um Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu vermeiden, stellt sich die Frage, wer in welchem Umfang für die Baustelle verantwortlich ist, d.h., wer verpflichtet ist, Gefahren zu vermeiden und/oder den Verkehr vor ihnen zu warnen.

4.1 Die Straßenverkehrsbehörde

In der Baustelle ist die konkrete Verkehrslage zu regeln und/oder der Verkehr zu lenken. Dies geschieht in der Regel durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen aufgrund eines Regelplans. Die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind in der Straßenverkehrsordnung geregelt, die aufgrund von § 6 StVG als Rechtsverordnung erlassen wurde. Sachlich zuständig für die Ausführung dieser Verordnung ist nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO die Straßenverkehrsbehörde, soweit nichts anderes bestimmt ist. Sie ist als Ordnungsbehörde auch zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum sachlich zuständig. Die Straßenverkehrsbehörden können den Verkehr beschränken, verbieten oder umleiten, wenn dies für die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erforderlich ist. Das gleiche Recht

4 OLG Karlsruhe, Urteil vom 2.6.1978 = VersR 1979, 383.

steht ihnen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum zu. Die Straßenverkehrsbehörde ordnet die Baustelle nach der StVO an. Sie ist sachlich zuständig für die Bekämpfung von Unfällen (§ 44 StVO).

Die Straßenverkehrsbehörde ordnet die Baustelle nach der StVO aufgrund der vom Bauunternehmen vorgelegten Beschilderungspläne an (Verwaltungsvorschrift III zu § 45 Abs. 6 StVO) und ist gehalten, die planmäßige Kennzeichnung der Verkehrsregelung zu überwachen und die angeordneten Maßnahmen auf ihre Zweckmäßigkeit zu prüfen.

Die Straßenverkehrsbehörde im Sinne von § 44 Abs. 1 StVO wird in Wahrnehmung ihrer Aufgaben zur Regelung des Verkehrs bei der Durchführung von Straßenbauarbeiten gem. § 45 Abs. 2, 3 StVO nicht in Wahrnehmung der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht, sondern in Wahrnehmung einer besonderen öffentlich-rechtlich ausgestalteten Verkehrssicherungspflicht tätig und haftet nicht nach Maßgabe von § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB⁵. Eine Pflicht, für die Baustelle einzustehen, lässt sich daraus nicht ableiten.

4.2 Die Polizei

Die Polizei ist bei Gefahr im Verzug gemäß § 44 Abs. 2 StVO befugt, für die an sich zuständigen Behörden tätig zu werden und vorläufige Maßnahmen zu treffen. Sie regelt den Verkehr durch Zeichen und Weisungen (§ 36 StVO) und durch Bedienung von Lichtzeichenanlagen. Bei Gefahr im Verzug ist es nach der VwV zu § 44 Abs. 2 StVO vor allem an Schadensstellen, bei Unfällen und sonstigen unvorhergesehenen Verkehrsbehinderungen Aufgabe der Polizei, auch mit Hilfe von Absperrgeräten und Verkehrszeichen den Verkehr vorläufig zu sichern und zu regeln. Welche Verkehrszeichen und Absperrgeräte im Einzelfall angebracht werden, richtet sich nach den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie nach der Ausrüstung der eingesetzten Polizeikräfte. Die Polizei hat aber, „wenn wegen der Art der Schadensstelle, des Unfalls oder der Verkehrsbehinderung eine länger dauernde Verkehrssicherung oder -regelung notwendig ist, die zuständige Behörde zu unterrichten, damit diese die weiteren Maßnahmen treffen kann. Welche Maßnahmen notwendig sind, haben die zuständigen Behörden im Einzelfall zu entscheiden.“ (VwV zu § 44 Abs. 2 StVO).

5 BGH NJW 1977, 2220, 2221; BGHZ 91, 48, 51; OLG Düsseldorf NJW-RR 1994, 1443.

An Unfallstellen ist dabei, wenn möglich, das Zeichen 101 mit dem Zusatzschild „Unfall“ zu verwenden. Auch am Tage ist zur rechtzeitigen Warnung des übrigen Verkehrs am Polizeifahrzeug das blaue Blinklicht einzuschalten. Auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen sind darüber hinaus zur rückwärtigen Sicherung besondere Sicherungsleuchten zu verwenden. Nicht retroreflektierende Vorschriftzeichen sind erforderlichenfalls (§ 17 Abs. 1) durch Handweitleuchten oder ähnliche Lichtquellen anzustrahlen.

Eine Zuständigkeit zur Stauabsicherung für die Polizei ergibt sich aus § 1 PolG NRW i.V.m. § 44 Abs. 2 StVO. Die Polizei ist somit nur für die konkrete Gefahrenabwehr verantwortlich.

4.3 Der Straßenbaulastträger

Nach dem Bundesfernstraßengesetz⁶ sind die Pflichten des Straßenbaulastträgers wie folgt festgelegt:

§ 3 Straßenbaulast

(1) ¹Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. ²Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.

(2) ¹Soweit die Träger der Straßenbaulast unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit zur Durchführung von Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 außerstande sind, haben sie auf einen nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen hinzuweisen. ²Diese hat die Straßenbaubehörde vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde aufzustellen.

Darüber hinaus regelt das Bundesfernstraßengesetz die Eigenverantwortung des Straßenbaulastträgers:

⁶ Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 2003, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes zur Änderung wegerechtlicher Vorschriften vom 22.4.2005 (BGBl. I, S. 1128).

§ 4 Sicherheitsvorschriften

Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. ²Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere als die Straßenbaubehörden bedarf es nicht.

Der Straßenbaulastträger ist grundsätzlich verpflichtet, Sicherheit und Ordnung bei der Erfüllung seiner Aufgaben einzuhalten und die Straßen nach dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Nach § 3 Abs. 2 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast, die unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit zur Durchführung von Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 außerstande sind, auf einen nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen hinzuweisen. Diese hat die Straßenbaubehörde vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde aufzustellen. Dabei handelt es sich nach nahezu einhelliger Meinung⁷ nicht um Individualansprüche, sondern um Verantwortlichkeiten gegenüber der Allgemeinheit, die im Wege der Aufsicht auf Einhaltung kontrolliert werden können.

Wer Träger der Straßenbaulast ist, richtet sich nach § 5 FStrG und den jeweiligen Landesstraßengesetzen. Nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FStrG ist der Bund Träger der Straßenbaulast der Bundesstraßen, soweit nicht die Baulast Anderen nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen obliegt.

Die *Straßenbaubehörden* (z.B. nach § 56 StrWG NRW⁸) nehmen für den Träger der Straßenbaulast die sich aus der Straßenbaulast ergebenden hoheitlichen Aufgaben wahr. Sie können nach § 45 Abs. 2 StVO zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Straßenbaubehörde im Sinne dieser Verordnung ist die Behörde, welche die Aufgaben des beteiligten Trägers der Straßenbaulast nach den gesetzlichen Vorschriften wahrnimmt.

7 Grote, Friedrich in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6.Aufl., Kap. 40 Rn. 22, 22.1 m.w.N.; a.A. Bartlspenger, Verkehrssicherungspflicht und öffentliche Sache, S. 162 f.; so auch LG Bückeberg NJW 1956, S. 1363.

8 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996 S. 81, 141, 216, 355), zuletzt geändert durch Art. 182 des Dritten Befristungsgesetzes – Zeitraum 1987 bis Ende 1995 vom 5.4.2005 (GV. NRW. S. 306).

Nach § 45 Abs. 3 Satz 3 StVO können die Straßenbaubehörden auch – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Gefahrzeichen anbringen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird.

Soweit die Straßenbaubehörde zuständig ist, ordnet sie die erforderlichen Maßnahmen an, im Übrigen die Straßenverkehrsbehörde. Vor jeder Anordnung solcher Maßnahmen ist die Polizei zu hören.

Von den geplanten Maßnahmen ist die Straßenverkehrsbehörde mindestens zwei Wochen vor der Durchführung der in Satz 1 genannten Maßnahmen zu verständigen; sie hat die Polizei rechtzeitig davon zu unterrichten; sie darf die Maßnahmen nur nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei aufheben oder ändern. Ist von vornherein mit Beschränkungen oder Verboten von mehr als drei Monaten Dauer zu rechnen, so haben die Straßenbaubehörden die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörden über die in einem Verkehrszeichenplan vorgesehenen Maßnahmen einzuholen.

Diese Pflichten entsprechen inhaltlich der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht⁹. Die Verpflichtung umfasst das regelmäßige Kontrollieren aller Straßen und Wege in angemessenen Zeitabständen. Zur Erfüllung der *Verkehrssicherungspflicht* gehört, dass ein entsprechender *Organisationsplan* existiert und das Führen von Aufzeichnungen über Zeitpunkte und Ergebnisse von Kontrollfahrten und deren Aufbewahrung angeordnet ist. Die Kontrollen sind dabei in Kontrollbüchern beweiskräftig zu dokumentieren. Gesetzliche Vorschriften, wie die Kontrollen zu dokumentieren sind, existieren nicht.

Auch wenn die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen eingehalten seien sollten, so entlastet dieser Umstand nicht von der Verkehrssicherungspflicht. Die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen betrifft und regelt lediglich verkehrsrechtliche Grundsätze und Zuständigkeiten für alle verkehrslenkenden, -beschränkenden oder -verbietenden Maßnahmen auf öffentlichen Verkehrsflächen nach Maßgabe der StVO. Sie verweist ausdrücklich darauf, dass neben den speziellen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts auch die Bestimmungen des BGB zu beachten sind. Gleiches gilt für allgemeine Regeln und Richtlinien, wie beispielsweise Unfallverhütungsvorschriften oder DIN-Normen, die im Allgemeinen keine abschließenden Verhaltensanforderungen zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflichten enthalten. Stets entscheidend sind die

9 BGHZ 75, 134, 138; 118, 368, 371 f.

tatsächlichen Umstände des Einzelfalls. Maßnahmen bestimmen sich daher nach den Erfordernissen des Verkehrs und den diesem drohenden Gefahren. Unabhängig, ob die zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen (ZTV-SA Ausgabe 1997) zum Zeitpunkt des Unfalls bereits verbindlich eingeführt worden waren, geben diese Anhaltspunkte für Sicherungsmaßnahmen nach den Vorstellungen der betroffenen Verkehrskreise.

Dadurch, dass der Straßenbaulastträger die Baustelle einrichtet oder einrichten lässt, erwachsen ihm als Bauherrn Verkehrssicherungspflichten, die er neben denjenigen aus der Eröffnung des Verkehrs auf der Straße¹⁰ hat, ohne dass er sich auf das Verweisungsprivileg aus § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB berufen kann¹¹.

Die zulässige vertragliche Übertragung der Verkehrssicherungspflicht für die Baustelle auf die Baufirma entbindet den Straßenbaulastträger nicht völlig von seinen Pflichten, denn er bleibt gehalten, die ausführenden Baufirmen als geeignet auszuwählen, zu kontrollieren und in diesem Rahmen zu überprüfen, ob diese ihrer Verpflichtung zur Verkehrssicherung in ausreichendem Umfang nachkommen¹².

Die Verkehrssicherungspflicht für alle mit der Baumaßnahme im Zusammenhang stehenden Gefahren kann durch Vertrag in der Leistungsbeschreibung auf den Werkunternehmer übertragen werden. Die Übertragung bedarf einer klaren Absprache, die die Sicherung der Gefahrenquelle zuverlässig garantiert. Eine „klare Absprache“ ist mit dem Bauvertrag getroffen, wenn dieser ausführlich Art und Umfang der Verkehrssicherungspflicht regelt. Infolge der Übertragung der Verkehrssicherungspflicht wird der originär Verkehrssicherungspflichtige insoweit entlastet, als sich der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht in Auswahl-, Instruktions- und Überwachungspflichten ändert¹³.

Im Rahmen dieser Kontroll- und Überwachungspflicht hat der Träger der Straßenbaulast dafür Sorge zu tragen, dass die mit der Durchführung der Baumaßnahmen betraute Baufirma die Baustelle ausreichend ab-

10 BGHZ 9, 373 = NJW 1953, 1297.

11 OLG Karlsruhe, Urteil v. 26.1.2005, Az.: 7 U 161/03; Kritik dagegen bei: Wendrich, Verkehrssicherungspflicht, S. 155, 160.

12 BGH, Urte. v. 14.01.1982 -III ZR 58/80 = VersR 1982, 577 = NJW 1982, 2187; OLG Hamm, Urte. v. 03.07.1998 -9 U 38/98 = OLG Hamm 1998, 325; OLG Hamm, Urte. v. 09.06.1998 -9 U 129/97 = NVwZ-RR 1999, 223, 224; OLG Brandenburg, Urte. v. 02.02.2001 -2 U 35/00 = OLG-NL 2001, 147; vgl. allgemein zur Kontrollpflicht BGH, Urte. v. 05.11.1992 -III ZR 91/91 = NJW 1993, 1647, 1648; BGHZ 118, 368, 373.

13 LG Duisburg, Urteil vom 6.1.2006, Az.: 10 O 461/059.

sichert. Wenn der Träger der Straßenbaulast erkennt bzw. fahrlässig verkennt, dass die Baufirma der erhöhten Gefahrenlage nicht ausreichend Rechnung trägt, bleibt er zu einem Eingreifen unabhängig von der Fachkunde der Baufirma verpflichtet¹⁴.

Der für die Sicherheit des Straßenverkehrs jeweils verantwortliche Straßenbaulastträger hat die Pflicht, durch geeignete Kontrollmaßnahmen dafür zu sorgen, dass ein mit der Durchführung von Straßenbaumaßnahmen beauftragter Privatunternehmer die Baustelle so absichert, dass die Verkehrsteilnehmer vor den durch die Baumaßnahmen geschaffenen Gefahren hinreichend deutlich gewarnt werden. Diese Warnung muss so beschaffen sein, dass ein Verkehrsteilnehmer bei Anwendung durchschnittlicher Eigensorgfalt den betreffenden Bereich tatsächlich als Baustelle erkennen kann¹⁵.

Als Betreiber der Baustelle ist es diesem wesentlich einfacher und besser möglich, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Infolgedessen obliegt dem Straßenbaulastträger für den Baustellenbereich allein eine allgemeine Aufsichts- und Überwachungspflicht¹⁶. Diese Aufsichtspflicht hat der Straßenbaulastträger nicht schuldhaft verletzt, wenn kein Anhaltspunkt für die Annahme vorliegt, dass das bauausführende Unternehmen aufgrund von bereits zuvor bekannter Unzuverlässigkeit nicht hätte beauftragt werden dürfen. Auch ansonsten ist eine Verletzung der Kontrollpflicht dann nicht erkennbar. Grundsätzlich kann sich der ursprünglich Verpflichtete bei Übertragung der Verkehrssicherung auf Dritte darauf verlassen, dass diese die Verkehrssicherungspflichten ordnungsgemäß erfüllen. Ohne konkrete Anhaltspunkte ist es nicht erforderlich, alle Einzelheiten der Ausführung zu kontrollieren¹⁷. Der Straßenbaulastträger ist z.B. nicht verpflichtet, jedes einzelne vom unmittelbar Verkehrssicherungspflichtigen aufgestellte Verkehrsschild auf seine Standfestigkeit hin zu überprüfen¹⁸.

Der Straßenbaulastträger sichert heute bei großen Autobahnbaustellen von längerer Dauer und in Gebieten hohen Verkehrsaufkommens mit ständigen Staus regelmäßig das besonders gefährliche Stauende durch Stauwarnanlagen.

14 BGH, Urt. v. 05.11.1992 -III ZR 91/91 = NJW 1993, 1647, 1648; Urt. v. 04.07.1997 -V ZR 48/96 = NJW-RR 1997, 1374; Urt. v. 23.02.2001 -V ZR 389/99 = NJW 2001, 1865, 1866; OLG Zweibrücken, Urt. v. 13.09.2002 -1 U 248/01 = BauR 2003, 1742; OLG Koblenz, Urt. v. 17.07.2003 -5 U 18/03 = BauR 2004, 107, 108.

15 OLG Hamm, Urteil vom 3.7.1998 -9 U 38/98.

16 Palandt, 65. Aufl., § 823 Rn. 52.

17 Palandt, § 823 Rn. 52.

18 LG Köln, Urteil vom 24. 1. 2006, Az.: 5 O 313/05.

Die Definition des Begriffes „Stau“ ergibt sich aus der „Rahmenrichtlinie für den Verkehrswarndienst (RVWD)“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 9. November 2000¹⁹. Danach ist Stau „eine Verkehrsstörung u. a. auf Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen, bei der der Verkehr stockt oder zum Stehen kommt [...]“.

Hierbei ist zu beachten, dass ein sich auf einer Autobahn bildender Stau gegenüber dem regulär fließenden Verkehr bereits per se ein erhöhtes Gefahrenpotential aufweist. Dieses besteht darin, dass von hinten an den Stau heranfahrende Verkehrsteilnehmer infolge mangelnder Aufmerksamkeit zu spät auf die am Stauende stehenden bzw. abbremsenden Fahrzeuge reagieren, auf diese auffahren bzw. mit diesen kollidieren können.

Seit 1999 gibt es die „Hinweise für Umsetzbare Stauwarnanlagen (HUS)“, bearbeitet von einem ad-hoc-Arbeitskreis der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, die bei Planung und Ausführung im Zuge von Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen berücksichtigt werden sollen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass gemäß Ziffer 1.3 (Einsatzbereich) umsetzbare Stauwarnanlagen keineswegs Regelausstattungen für Arbeitsstellen sind, sondern ausschließlich in Sonderfällen in Betracht gezogen werden sollen, wenn es ökonomisch vertretbar ist, insbesondere bei Baumaßnahmen von mittlerer bis längerer Dauer (> 4 Monate) und überdurchschnittlicher Unfallgefährdung (> Landesmittelwert oder schlechte Einsehbarkeit) und an Strecken mit zu erwartendem Stau. Bei den großen Autobahnbaustellen mit ständigen Staus sind diese Anlagen angezeigt, erhöhen die Verkehrssicherheit und sind heute dort regelmäßig im Einsatz.

Neue Schilder werden im Bereich des Landesbetriebes Straßenbau NRW auf der A 1 getestet. Es handelt sich bisher um Warnschilder mit dem deutschen Wort „Stau“, die man nunmehr, in gemeinsamer Entwicklung zwischen der Autobahnmeisterei und der Autobahnpolizei, durch ein Piktogramm mit hintereinander stehenden Fahrzeugen auf einem leuchtend gelben Schild ersetzt hat.

4.4 Das Bauunternehmen

Das Bauunternehmen ist aufgrund des Bauvertrages, dem u. a. die *zusätzlichen Vertragsbedingungen* für die Ausführung an Bauleistungen an Straßen- und Brückenbau, Ausgabe 1988, ZVB-StB 88, zugrunde liegen,

¹⁹ VkB1. 2000, 642.

für alle Maßnahmen zur Sicherung und Regelung des Verkehrs innerhalb der Baustelle verantwortlich. Nach Ziffer 32 der Bestimmungen hat der Auftragnehmer den Auftraggeber von Ansprüchen Dritter wegen Schäden, Nachteilen oder Belästigungen während der Bauzeit freizustellen. Der Bauvertrag sieht eine entsprechende Vergütung der Leistung „Einrichtung und Kontrolle der Baustellenabsicherung“ vor.

Die Bauunternehmen sind zudem verkehrssicherungspflichtig aus vertraglicher Übernahme der Arbeiten im Straßenraum²⁰. In den Bauverträgen wird in der Leistungsbeschreibung für die Zeit der Durchführung der Bauarbeiten regelmäßig die Verkehrssicherungspflicht auf das Bauunternehmen übertragen. Die Verkehrssicherungspflicht besteht zeitlich und örtlich – bezogen auf die Baustelle – vom Einrichten bis zum Räumen der Baustelle²¹ und der ordnungsgemäßen Übergabe²².

Infolge der Übertragung der Verkehrssicherungspflicht wird – wie bereits aufgezeigt – der grundsätzlich Verkehrssicherungspflichtige insoweit entlastet, als sich der Inhalt seines Pflichtenkreises wandelt. Als Betreiber der Baustelle ist es dem Bauunternehmen wesentlich einfacher und besser möglich, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen²³. Verkehrssicherungspflichten eines Bauunternehmens entfallen nicht deshalb, weil auch die Straßenverkehrsbehörde ihren Sicherungspflichten nicht nachkommt. Die uneingeschränkte Übernahme der Straßenverkehrssicherungspflicht für die Dauer der Bauarbeiten kann auch die Verpflichtung umfassen, Verkehrsteilnehmer vor Gefahren durch eine außerhalb der Fahrbahn gelegene Baustelle zu warnen, wenn sie aufgrund der Straßenführung geeignet ist, Kraftfahrer über den Verlauf der Straße zu täuschen. Art und Ausmaß der aus Gründen der Verkehrssicherung gebotenen Maßnahmen werden nicht allein durch die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), sondern durch das den konkreten örtlichen Verhältnissen innewohnende Gefahrenpotential bestimmt.

§ 45 Abs. 6 StVO unterscheidet zwischen der Anordnung und der Ausführung. Aufgabe der Behörde ist es, die erforderlichen Anordnungen zu treffen²⁴. Bauunternehmer haben sie dabei durch Vorlage von Verkehrszeichenplänen zu unterstützen und vor Baubeginn die erforderlichen

20 BGH, Urteil vom 6. Oktober 1958 -III ZR 175/57 = MDR 1959, 26 und vom 28. Februar 1966 -III ZR 157/64.

21 Grote, Friedrich, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl., Kap. 40 Rn. 39.4 (S. 1358).

22 OLG München, Urteil vom 12.01.2005, Az.: 7 U 3820/04.

23 Palandt, 65. Aufl., § 823 Rn. 52.

24 BVerwG, DAR 1970, S. 277.

Anordnungen einzuholen. Maßgeblich sind die „Richtlinien für die Sicherung von Baustellen“²⁵. Art und Ausmaß der aus Gründen der Verkehrs-sicherung gebotenen Maßnahmen werden aber nicht durch die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), sondern durch das den konkreten örtlichen Verhältnissen innewohnende Gefahrenpotential bestimmt. Die Einhaltung der Vorgaben der RSA allein lässt deshalb nicht den Schluss zu, dass der Verkehrssicherungspflichtige die von den Verkehrsflächen ausgehenden Gefahren in geeigneter und zumutbarer Weise ausgeräumt hat²⁶.

Vor dem Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, müssen von der zuständigen Behörde Anordnungen darüber eingeholt werden, wie Arbeitsstellen abzusperren und zu kennzeichnen sind. Jedes Verkehrszeichen und sein Standort sind festzulegen. Das Bauunternehmen muss während der gesamten Dauer der Baustelle dies entsprechend dem dortigen Gefährdungspotential regelmäßig kontrollieren.

Die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) beinhalten im Außenverhältnis keine verbindlichen mit dem Gehalt von Rechtsnormen versehenen Handlungsanweisungen. Die RSA betrifft vielmehr, wie sich aus den allgemeinen Regelungen in Teil A ergibt, lediglich die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen (Teil A 1) und regelt verkehrsrechtliche Grundsätze und Zuständigkeiten für alle verkehrslenkenden, -beschränkenden oder -verbietenden Maßnahmen auf öffentlichen Verkehrsflächen nach Maßgabe der StVO (Teil A 1.3.1 (1)). Die RSA verweist angesichts dieses eingeschränkten Regelungsbereichs ausdrücklich darauf, dass neben den speziellen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts auch die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches zu beachten sind (Teil A 1.3.3 (1) und (6)). Dementsprechend legt eine verkehrsrechtliche Anordnung lediglich die Maßnahmen für die Beschilderung und Absperrung in diesem Rahmen fest (vgl. Teil A 1.4 (1)) und enthält keine verbindliche Umschreibung der aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht zu ergreifenden Maßnahmen. Diese bestimmen sich vielmehr nach den Erfordernissen des Verkehrs und den diesem drohenden Gefahren.

Zudem und unabhängig von der fehlenden Bindungswirkung der RSA hinsichtlich der Erfüllung der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht ist für die Pflichtigen zu beachten, dass allgemeine Regeln und Richtlinien, wie beispielsweise Unfallverhütungsvorschriften oder DIN-Normen, im All-

25 VkB1. 1995, S. 221.

26 OLG Karlsruhe, Urteil vom 26.12.2005, Az.: 7 U 161/03.

gemeinen keine abschließenden Verhaltensanforderungen zur Erfüllung der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht enthalten. Es ist vielmehr anerkannt, dass der Umfang der zur Wahrung der Verkehrssicherungspflicht erforderlichen Maßnahmen stets von den tatsächlichen Umständen des Einzelfalls abhängt und deshalb über solche Verhaltensanforderungen hinaus gehen kann²⁷.

Jedes Verkehrszeichen und sein Standort sind festzulegen. Ob und welche Geschwindigkeitsbeschränkungen vorzuschreiben sind, bedarf in jedem Einzelfall eingehender Erwägungen. Der Unternehmer ist dann, wie sonst der Straßenbaulastträger, verpflichtet, entsprechend dieser Anordnung die fraglichen Mittel zu beschaffen, anzubringen und wieder zu entfernen.

Bei einer Baustelle im Bereich des öffentlichen Verkehrsraums ist aber zunächst das Bauunternehmen verkehrssicherungspflichtig und hat die Baustelle deutlich zu kennzeichnen und abzusichern. Diese Pflicht leitet sich aus dem allgemeinen deliktsrechtlichen Grundsatz her, dass jeder, der eine Gefahrenquelle für den Verkehr schafft, alles ihm Zumutbare zu tun hat, um eine Verwirklichung dieser Gefahr zu verhindern²⁸. Diese Verkehrssicherungspflicht besteht neben einer evtl. Verkehrssicherungspflicht der Straßenverkehrsbehörde bzw. des Straßenbaulastträgers und unabhängig von dieser. Aufgrund dieser eigenverantwortlichen Stellung des Bauunternehmers ist er von der Wahrnehmung seiner Pflicht zur Verkehrssicherung nicht deshalb entbunden, weil daneben die zuständigen Behörden Maßnahmen angeordnet oder getroffen haben oder die von dem Bauunternehmer getroffenen Maßnahmen gebilligt haben²⁹.

Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst danach diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schaden zu bewahren³⁰.

Der bauausführenden Firma obliegt die Verkehrssicherungspflicht für die von ihr betreute Baustelle und der davon ausgehenden Gefahren. „Arbeitsstellen“ sind nicht nur Stellen, wo Bauarbeiten am Straßenkörper durchgeführt werden, sondern auch sonstige Arbeitsstellen im Straßen-

27 BGH, Urteil vom 13.03.2001, VI ZR 142/00= VersR 2001, 1040, 1041; Urteil vom 03.02.2004, VI ZR 95/03 = BGH Report 2004, 736, 737 = NJW 2004, 1449, 1450.

28 BGH, VersR 1977, 543, 544 = MDR 1977, 656; BGH, NJW-RR 1989, 918, 919; OLG Düsseldorf, Urt. v. 23.02.2001 -22 U 150/00 = OLGR Düsseldorf 2001, 224 jeweils speziell zu Baumaßnahmen im Straßenraum.

29 BGH, VersR 1977, 543, 544 = MDR 1977, 656.

30 BGH, Urt. v. 03.02.2004 -VI ZR 95/03 = BGH Report 2004, 736 = NJW 2004, 1449.

raum³¹. „Unternehmer“ ist der für die Arbeiten Verantwortliche. Der Inhaber der Baufirma darf die Sicherung der Baustelle einer ihm als zuverlässig bekannten Person übertragen. Der bestellte Bauleiter, der auch ein Bauarbeiter sein kann, ist neben dem Firmeninhaber verantwortlich (§ 9 Abs. 2 OWiG; § 151 GewO)³². Die Anzeigepflicht der Bauunternehmer besteht für alle Arbeiten, ausgenommen unbedeutende, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, nicht nur für solche, bei denen der Unternehmer eine besondere Regelung für erforderlich hält³³.

Welche Maßnahmen erforderlich sind richtet sich nach den Umständen des Einzelfalles³⁴. In Betracht kommen insbesondere Absperrung, Kennzeichnung und Beleuchtung der Arbeitsstellen, eine besondere Verkehrsregelung bei halbseitigen Straßensperrungen oder Umleitungen. Bei starkem Verkehr oder auf langen oder unübersichtlichen Baustellen ist die Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen oder Weisungen erforderlich³⁵. Auch innerhalb der Baustelle muss durch besondere Warnzeichen auf besondere Gefahrenquellen hingewiesen werden, wenn sie ein sorgfältiger Fahrzeugführer nicht mit einem beiläufigen Blick erfassen kann³⁶.

Die Verkehrssicherungspflicht bedeutet die deliktsrechtliche Einstandspflicht auch gegenüber Dritten, welche vorhersehbar mit den Gefahren der baulichen Anlage in Berührung kommen und dadurch Schäden erleiden könnten³⁷.

Der ursprünglich Verpflichtete kann sich bei der Übertragung der Verkehrssicherung auf Dritte darauf verlassen, dass diese die Verkehrssicherungspflichten ordnungsgemäß erfüllen. Ohne konkrete Anhaltspunkte ist es ihm auch nicht zumutbar, alle Einzelheiten der Ausführung zu kontrollieren³⁸. Insbesondere erstreckt sich eine zumutbare Kontrolle nicht auf die Standfestigkeit einzelner, vom unmittelbaren Verkehrssicherungspflichtigen aufgestellter Verkehrsschilder³⁹.

Die Verkehrssicherungspflichten des Bauunternehmers umfassen gerade auch die Pflicht, bei Arbeiten auf öffentlichen Straßen die Baustelle deut-

31 OLG Düsseldorf, VRS 1967, 377; BGH, Urteil vom 19.6.1984, bei Janiszewski, NSTz 1984, 547.

32 OLG Zweibrücken, VRS 32, 62; OLG Frankfurt, VM 1973, 64.

33 OLG Hamm, VM 1973, 87.

34 OLG Karlsruhe, VRS 1979, 344.

35 OLG Frankfurt, VM 1964, 141.

36 OLG Oldenburg, VRS 29, 373.

37 OLG Köln, Urteil vom 11.04.2003, Az.: 19 U 102/02; BGH, VersR 1997, 249; OLG Düsseldorf, OLGR 1991, 9; OLG Schleswig, OLGR 2000, 1118; OLG Hamm, VersR 1999, 1508.

38 Palandt, § 823 Rn. 52.

39 LG Köln, Urteil vom 24.1.2006, Az.: 5 O 313/05.

lich erkennbar zu machen und abzusichern. Er hat die Verpflichtung und die Möglichkeiten, in rechtlicher und tatsächlicher Art unmittelbar auf sein oder von ihm beauftragtes Personal einzuwirken. Ein solches Recht steht dem Straßenbaulastträger nicht zu. Bei verschiedenen nicht eindeutig abgegrenzten Zuständigkeiten und Weisungsrechten besteht die Gefahr, dass es zu unterschiedlichen „Weisungen“ kommt und es zum Nachteil der Verkehrsteilnehmer anschließend an einer eindeutigen Verantwortlichkeit fehlt.

Die Pflichten des Bauunternehmers leiten sich zutreffend aus dem allgemeinen deliktsrechtlichen Grundsatz ab, dass jeder, der eine Gefahrenquelle für den Verkehr schafft, alles ihm Zumutbare zu tun hat, um eine Verwirklichung dieser Gefahr zu verhindern. Dies entspricht gefestigter Rechtsprechung⁴⁰. Denn auch diese besonders hervorgehobene Kennzeichnungspflicht entspringt der gleichen allgemeinen Sicherungspflicht des Bauunternehmers vor Gefahren, die sich aus der von ihm eingerichteten und unterhaltenen Baustelle zusätzlich ergeben, falls eine Umleitung der von den Baumaßnahmen betroffenen Straße notwendig wird⁴¹.

Die Verlagerung auf einen Subunternehmer – Verkehrssicherer – kann nicht dazu führen, dass der Straßenbaulastträger zusätzliche Pflichten erhält, diesen Verkehrssicherer, den er nicht ausgewählt hat, zu überwachen. Unternehmen sind zwar auf Hilfskräfte angewiesen und daher berechtigt, von ihnen übernommene Aufgaben an Angestellte weiter zu übertragen, die diese dann eigenverantwortlich erledigen sollen. Das betreffende Unternehmen muss sich aber weiter um die Erfüllung der von ihm weitergegebenen Pflichten kümmern, soweit ihm das möglich und zumutbar ist. Die Bestellung Beauftragter kann die Verantwortlichkeit des Unternehmens verringern, aber nicht beseitigen⁴².

Staatliche Eingriffe müssen sich auf das beschränken, was unverzichtbar zur öffentlichen Aufgabe gehört, eine zusätzliche Überwachung des mit Vertrag übertragenen und vergüteten Pflichtenkreises kann nicht darunter fallen. Da die Absicherung des Stauendes insbesondere auf Autobahnbaustellen wegen der hohen Verkehrsdichte zum Standard gezählt werden kann, ist es angezeigt, diese Pflicht – ähnlich der Signalregelung – dem Bauunternehmen vertraglich zu übertragen, zu vergüten und in den Regelplan aufzunehmen, um den Verkehr insbesondere an den vorher-

40 BGH, Urteil vom 28. Juni 1965 -III ZR 234/63.

41 BGH, Urteil vom 8. Februar 1977, Az.: VI ZR 217/74.

42 BGH, Urteil v. 5. März 1974 -VI ZR 186/72 = VersR 1974, S. 780, 782 und vom 5. Februar 1977 -VI ZR 210/74 = VersR 1977, S. 543, 544.

sehbar gefährlichen Stauenden besser abzusichern. Die Absicherung stellt sich insoweit als unmittelbare Folge im Zusammenhang mit der Baumaßnahme dar.

These 3: Der Bauunternehmer muss die Pflichten zur sicheren Baustellenabwicklung einschließlich der Verkehrssicherungspflicht und der Absicherung zu erwartender Gefahren am Stau-Ende übernehmen.

Baustellen auf Autobahnen

– Minderung von Unfallrisiken –

Petra Pagel, Rechtsanwältin, Burgwedel

Die im Folgenden aus Sicht der Verkehrsabsicherungsunternehmen zur Diskussion gestellten Thesen können mittelbar und unmittelbar zu Minimierung der Risikofaktoren beitragen.

1. Behörden dürfen sich nicht aus der Verantwortung stellen

Für den Zustand der Straßen und damit für deren Erhaltung ist zunächst grundsätzlich der öffentlich-rechtliche Straßenbaulastträger zuständig, woraus sich dessen originäre Verkehrssicherungspflicht ableitet. Verkehrssicherungspflichtig ist derjenige, der die von der Straße ausgehende Gefahrenlage durch Zulassung des Verkehrs geschaffen hat und gleichzeitig in der Lage ist, auf diese Gefahrenlage einzuwirken.

Bei Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum trifft im Ausgangspunkt die Verkehrssicherungspflicht den Auftraggeber, da er durch in Angriffnahme der Baumaßnahme die Gefahrenquelle eröffnet. Auftraggeber ist in der Regel die zuständig Straßenbaubehörde, die für den Träger der Straßenbaulast handelt, dessen Aufgaben und Befugnisse wahrnimmt.

Die Straßenbaubehörde als Auftraggeber überträgt in den Bauverträgen für die Zeit der Durchführung der Bauarbeiten regelmäßig die Verkehrssicherungspflicht auf das Bauunternehmen oder ein Verkehrsabsicherungsunternehmen. Letztere sind Spezialfirmen, die überwiegend nur Verkehrssicherungen an Arbeitsstellen einrichten, vorhalten und nach Beendigung der Baumaßnahme wieder abbauen. Nicht selten ist jedoch das Verkehrssicherungsunternehmen als Subunternehmer für den eigentlichen Bauunternehmer tätig, in diesem Falle trägt der Subunternehmer die Verkehrssicherungspflicht. Grundsätzlich ist eine solche Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf Bau- und Verkehrssicherungsunternehmen zulässig (OLG Celle, BauR 2006, 388).

Der Auftraggeber muss zunächst die grundsätzliche Entscheidung treffen, ob die Verkehrssicherungsmaßnahme als Teilleistung eines Bauvertrages oder als selbständige Leistung ausgeschrieben wird.

Gerade bei Autobahnbaustellen sollte die Entscheidung zugunsten der Fachlosvergabe getroffen werden. Und zwar aus zweierlei Gründen:

Erstens: Die Verkehrssicherung ist ein äußerst sensibler Bereich. Exakte, eindeutige und klare Absprachen und Verantwortlichkeiten sind zwingend erforderlich, Informationsverluste sind unerträglich. Das ist bei der Einbeziehung des Verkehrssicherungsunternehmens als Subunternehmer nicht gewährleistet.

Zweitens: Die Leistung „Verkehrssicherung“ geht in der Gesamtbau-massnahme unter. Sie wird als „Anhängsel“ der eigentlichen Baumass-nahme lediglich pauschal beschrieben.

Die Straßenbaubehörde, die den Bauvertrag ausarbeitet, muss jedoch verpflichtet sein, Art und Umfang der Sicherung der Arbeitsstelle eindeutig, klar und ausführlich im Vertrag zu regeln, wenn sie die Verkehrssiche-rungspflicht auf den Bauunternehmer übertragen will.

Ein zusätzliches Spannungsfeld für den Bereich der Arbeitsstellensiche-rung resultiert daraus, dass sich Art und Umfang der Leistung aus der StVO ergeben. Hier müssen Verträge mit Bauunternehmen über Leistungen geschlossen werden, die zum Teil erst nach Vertragsschluss offenkundig werden können. In der Praxis bedeutet das: Einerseits muss eine Leistungs-beschreibung formuliert werden, die sich als erstrangig maßgeblich erweist, andererseits ist nicht immer schon bei der Ausarbeitung des Vertrages klar, wie letztlich die anordnende Behörde die verkehrsrechtliche Anordnung ab-fasst (vgl. Schönborn/Schulte, RSA Handbuch, Bd.2: ZTV-SA mit Kommen-tar Ziff. V S. 272). Das darf jedoch nicht dazu führen, dass die Baudienststelle entgegen ihrer aus den Vergaberichtlinien resultierenden Verpflichtung die Leistung „Verkehrssicherung“ überhaupt nicht oder völlig unzureichend be-schreibt. Die „zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen (ZTV-SA 97)“, die bei allen Baumaßnahmen im Bundesfernstraßenbau als Bestandteil der Ver-tragsvorschriften vereinbart werden und die allen Ausschreibungen und Bau-verträgen zu Grunde zu legen sind, enthalten Richtlinien für den Auftrag-geber hinsichtlich der Aufstellung der Leistungsbeschreibung.

In Ziff. 4.1 Abs. 2 heißt es:

Der AG muss bemüht sein, eine vollständige und detaillierte Leis-tungsbeschreibung aufzustellen, die alle bekannten oder zu erwar-tenden verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Forderungen und daraus erwachsende Baustoffe und Bauteile berücksichtigt..... Der Leistungsbeschreibung sind ggf. Beschilderungs- und Absiche-rungspläne beizufügen.

In Abs. 3 heißt es:

Inbesondere bei größeren Arbeiten wird es sich deshalb anbieten, dass der AG selbst ein Verkehrskonzept erarbeitet und abstimmt, das zugleich Aussagen über die Beschilderung, Markierungen, Absperrungen, Verkehrsführung und Regelung enthält.

Es muss *verlangt* werden, dass die Behörde, die den Bauvertrag ausarbeitet, Art und Umfang der Arbeitsstellensicherung schon so weit konkretisiert, wie diese bei Aufstellung der Vertragsunterlagen bereits bekannt sind. Immer noch in der Praxis anzutreffen sind jedoch Ausschreibungen der gesamten Verkehrssicherungsmaßnahme oder aber von Teilleistungen davon auf Pauschalbasis. Immer noch anzutreffen sind auch Hinweise im LV auf eigentlich so nicht anwendbare Regelpläne der RSA. Die Vereinbarung von Pauschalen erschwert die Kalkulation des Bauunternehmers und erhöht das Risiko einer Fehlkalkulation. Mehraufwand kann der Unternehmer nicht geltend machen. Auch die Bewertung der Angebote durch den Auftraggeber wird dadurch erschwert. Darüber hinaus verlagert der Auftraggeber in unzulässiger Weise das gesamte Risiko einer nicht ausreichenden – weil nicht beschriebenen – Absicherung auf den Auftragnehmer. Die Folge ist in der Regel eine unzureichende Absicherung selbst oder die Verwendung unzureichenden Materials – ein *vermeidbarer* Risikofaktor für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Forderung 1: Der Fachlosvergabe muss der Vorrang eingeräumt werden. Die Pauschalisierung von Verkehrssicherungsleistungen oder Teilleistungen darf nur als Ausnahme für kleine Baumaßnahmen zugelassen sein.

Überträgt die Behörde die Verkehrssicherungspflicht durch Vertrag auf den Bauunternehmer, entledigt sie sich regelmäßig ihrer eigenen Sicherungspflicht nicht völlig (BGH NJW 1982, 2187). Vielmehr ändert sich der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht in Auswahl-, Instruktions- und Überwachungspflichten (LG Duisburg, Urteil vom 06.01.2006, Az.: 10 O 461/059). Bei näherer Betrachtung dieser Pflichten kann deren Umsetzung in der Praxis nicht zufrieden stellen.

a) Auswahlpflichten:

Bauleistungen des öffentlichen Auftraggebers sind nach den für diesen verbindlich erklärten Regelungen der VOB/A zu vergeben. Nach § 2 Nr.1 VOB/A sind Bauleistungen an fachkundige, leistungsfähige und zuverlässige Unternehmer zu angemessenen Preisen zu vergeben. Tatsache jedoch ist, dass nicht Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit –

wie in § 25 Nr. 2 Abs. 1 VOB/A vorgeschrieben – den Zuschlag entscheiden, sondern allein der Angebotspreis. Dass der Billigste bei öffentlichen Ausschreibungen den Zuschlag erhält, ist längst eine Plattitüde. Eine Überprüfung von offensichtlich unangemessen niedrigen Preisen findet in der Regel nicht statt. Zu dieser Feststellung ist die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen (BVMB) angesichts einer Analyse der zunehmenden Insolvenzen in der Bauwirtschaft gelangt (Bau Magazin, bauwirtschaftliche Informationen Nr. 3 + 4, April 2006). Auftragnehmer sind in diesen Fällen oftmals solche Unternehmen, denen das Wasser ohnehin bis zum Halse steht oder solche Unternehmen, die beim Preis-poker bewusst spekulieren. In Kenntnis der zahlreichen Vorschriften begehen diese Unternehmen Rechtsbruch im Interesse der Erzielung von Wettbewerbsvorteilen. Die Folgen sind:

- Es werden Verkehrszeichen und –Einrichtungen verwendet, die den geforderten Gütebestimmungen oder den vertraglichen Vorgaben nicht entsprechen. So verfügen Schilder nicht über das RAL-Gütezeichen, Folienflächen sind mehr als 20% geschädigt, für Aufstellzwecke werden ungeeignete Materialien und Konstruktionen verwendet. Die verkehrstechnischen Eigenschaften verwendeter Markierungsmaterialien, d. h. Tag- und Nachtsichtbarkeit sowie Griffigkeit, entsprechen nicht der Ausschreibung.
- Absicherungen werden mit minimalstem Aufwand an Absperrgerät vorgenommen.
- Vorgeschriebene Kontrollen und Wartungen der Arbeitsstellensicherungen werden überhaupt nicht oder nicht ausreichend durchgeführt.

Die Folge ist ein erhöhtes, jedoch *vermeidbares* Risiko für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Es müsste klar sein, dass in solchen Fällen die Behörde als AG bereits wegen Auswahlverschulden mit im Boot sitzt, wenn es zu einem Schadenereignis infolge mangelhafter Absicherung kommt. Hohe Sicherheit kostet in der Regel mehr Geld. Billig kann nicht zugleich sicher sein.

Forderung 2: Der Staat muss seine eigenen Vergabebestimmungen einhalten. Ein Qualitätssicherungssystem für mit der Verkehrs-sicherung befasste Unternehmen sollte ein wesentlicher Punkt bei der Bewertung von Angeboten sein. Der Industrie-verband der Straßenausstatter e.V., Fachabteilung Verkehrssicherung, hat ein solches Qualitätssicherungssystem in Eigeninitiative erarbeitet und bietet hierzu Gespräche an.

b) Instruktions- und Überwachungspflichten

Der Bauunternehmer muss vor dem Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, von der zuständigen Behörde eine Anordnung über die Absperrung und Sicherung der Arbeitsstellen sowie über notwendige Verkehrsbeschränkungen, Verbote und Umleitungen einholen (§ 45 Abs. 6 StVO). Er hat dem Antrag einen Verkehrszeichenplan und – soweit erforderlich – Umleitungspläne und ggf. Pläne für verschiedene Bauphasen beizufügen.

Der Verordnungsgeber hat den Behörden die Pflicht auferlegt, die vom Bauunternehmer vorgelegten Verkehrszeichenpläne zu prüfen (VwV-StVO zu § 45 Abs. 6), erforderlichenfalls zu ändern oder zu ergänzen. Demnach dürfte es in der Praxis kaum in verkehrsrechtlicher Hinsicht unzureichende Absicherungsmaßnahmen geben. Dass dies nicht der Fall ist, zeigt eine Reihe von Beispielen aus der Rechtsprechung, bei denen es um die Frage geht, ob und ggf. wann sich der Bauunternehmer auf die verkehrsrechtliche Anordnung verlassen darf. Das Haftungsrisiko liegt nach der Rechtsprechung – m. E. einseitig – überwiegend bei dem Bau- bzw. Verkehrssicherungsunternehmen. So hat das OLG Karlsruhe entschieden, dass der Bauunternehmer sich über die verkehrsrechtliche Anordnung im Klaren sein muss, er muss sie selbst nachvollziehen und sie für sachgerecht und ausreichend ansehen, ansonsten darf er die Arbeitsstelle nicht eröffnen (OLG Karlsruhe, VersR 1976, 668).

Unstrittig sind Wartung und Kontrolle der Arbeitsstelle grundsätzlich Aufgaben des Bau- bzw. Verkehrssicherungsunternehmens. Der anordnenden Behörde obliegt jedoch die Pflicht, die Arbeitsstellen hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der angeordneten Maßnahmen zu prüfen und die planmäßige Kennzeichnung zu überwachen (Ziff. II VwV-StVO zu § 45 Abs. 6).

Arbeitsstellen auf Autobahnen sind von der Behörde zwingend sofort nach ihrer Inbetriebnahme, erforderlichenfalls auch nachts, zu überprüfen. Im weiteren Verlauf sind die Arbeitsstellen stichprobenartig zu überwachen. Das gilt auch für die Zeit nach Arbeitsschluss, für die Nacht sowie Sonn- und Feiertage (vgl. RSA Teil A Ziff. 1.6.1, 1.6.2).

Hierbei sind sowohl verkehrsrechtliche als auch verkehrstechnische Aspekte zu berücksichtigen sowie die Übereinstimmung der ausgeführten Maßnahmen in Bezug auf die vertraglichen Vereinbarungen. Vorrangig geht es um die Feststellung, ob die Qualität der eingesetzten Materialien stimmt. Weitergehend ist auch zu überwachen, ob ggf. andere als die angeordneten Maßnahmen geeigneter oder aber notwendig sind. Die regelmäßige Überwachung der Arbeitsstellen, ganz besonders solcher

von längerer Dauer während deren Vorhaltung, ist unverzichtbar. Die Verpflichtung der Behörde hierzu gewinnt noch an Bedeutung angesichts der eingangs kritisierten Zuschlagserteilung an den Billigsten und die damit eigentlich zu erwartenden Unzulänglichkeiten. Kritisch zu betrachten ist daher m. E. die Rechtsprechung und Lehre, die davon ausgeht, dass sich der ursprünglich verkehrssicherungspflichtige Straßenbaulastträger (und mithin die für diesen handelnde Straßenbaubehörde) bei Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf Dritte grundsätzlich darauf verlassen kann, dass dieser die Verkehrssicherungspflicht ordnungsgemäß erfüllt und ohne konkrete Anhaltspunkte nicht verpflichtet sein soll, alle Einzelheiten der Ausführung zu kontrollieren (Palandt, § 823 Rn. 52).

Forderung 3: Die Straßenverkehrs- und Baubehörden müssen der ihr durch den Ordnungsgeber auferlegten Pflicht zur Überprüfung und Überwachung der Arbeitsstellen in jedem Falle nachkommen.

2. Aufhebung der Trennung verkehrsrechtlicher, verkehrstechnischer und angrenzender Normen, Schaffung eines Pflichtenkatalogs

Gesetzgeber, Ordnungsgeber, Fachverbände, Berufsgenossenschaften und sonstige Institutionen haben in den zurückliegenden Jahren ein dichtes Vorschriftengeflecht erlassen, um den Problembereich „Arbeitsstellen an Straßen“ zu regeln, Pflichten, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten festzuschreiben. Das stellt sich für das Verkehrssicherungsunternehmen als kaum zu überschauender Vorschriftenschwung dar. Abgesehen von notwendigen Kenntnissen der Vorschriften im Bereich des Vergabe- und Vertragswesens, des BGB und der VOB sind zwingend Kenntnisse einer Vielzahl von Vorschriften aus dem Straßenverkehrsrecht, insbesondere der StVO erforderlich. Auch das Bundesfernstraßengesetz und die Landesstraßengesetze müssen den Unternehmen geläufig sein. Die „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 95)“ regeln die *verkehrsrechtliche* Sicherung von Arbeitsstellen sowie verkehrsrechtliche Grundsätze und Zuständigkeiten. Deren Kenntnis ist Voraussetzung für das Verständnis verkehrsrechtlicher Anordnungen, die von den Bau- und Verkehrssicherungsunternehmen 1:1 umzusetzen sind. Die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen (ZTV-SA 97)“, weitere 6 einschlägige Richtlinien und 13 Technische Lieferbedingungen (TL) sowie eine Vielzahl einschlägiger DIN-Vorschriften und angrenzender Verordnungen enthalten Vorgaben für die *verkehrstechnische* Sicherung der Arbeitsstellen.

An dieser Stelle darf nicht unerwähnt bleiben, dass es keinen Ausbildungsberuf des Verkehrsabsicherers gibt. Es dürfte klar sein, dass gerade das Vorhandensein dieser Vielzahl verschiedener Vorschriften das Verständnis der Regelungen erschwert. Hinzu kommt, dass es keine Grundnorm gibt, die einen Pflichtenkatalog zur Verkehrssicherung aufstellen würde. Die Reichweite der jeweiligen Verkehrssicherungspflicht ist vom Einzelfall abhängig. Vor diesem Hintergrund sind Art und Umfang der konkreten Verkehrssicherungspflichten für das Bau- bzw. Verkehrssicherungsunternehmen nur schwer oder gar nicht definierbar. Bei der Fülle der verschiedenen Vorschriften mit unterschiedlichem verkehrsrechtlichen und/oder verkehrstechnischen Regelungsgehalt kann es nicht verwundern, dass Bau- und Verkehrssicherungsunternehmen verkennen, dass allein die akkurate Umsetzung einer verkehrsrechtlichen Anordnung möglicherweise nicht genügt, um den im konkreten Fall obliegenden Verkehrssicherungspflichten gerecht zu werden. Ein aktuelles Beispiel hierfür liegt der Entscheidung des OLG Karlsruhe vom 26.01.2005, Az.: 7 U 161/03, zu Grunde.

Forderung 4: Schaffung eines einheitlichen, die Trennung von verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Verordnungen und Richtlinien aufhebenden Regelwerkes; Schaffung eines Pflichtenkataloges zur Arbeitsstellensicherung in Auswertung der Einzelfall bezogenen Rechtsprechung.

3. Mehr Sicherheit durch mehr Unsicherheit

Dieser Ansatzpunkt mag auf den ersten Blick angesichts vorstehender Erörterungen paradox und provokativ anmuten. Damit ist natürlich nicht gemeint, dass schlampige Absicherungen und das Unterlassen zwingend notwendiger Kontrollen während der Vorhaltung der Baustellen zu mehr Sicherheit führen. Die Frage ist vielmehr: Erreichen wir durch noch mehr technischen Aufwand, durch noch mehr Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch zusätzliche Vorwarnsysteme und Stauabsicherungen tatsächlich eine höhere Sicherheit? Diese Frage stellt sich angesichts des auf deutschen Straßen immer noch anzutreffenden Schilderwaldes und der Tatsache, dass gleichwohl der öffentliche Straßenraum dadurch nicht sicherer geworden ist. Inwieweit hinsichtlich der Durchforstung des Schilderwaldes die Ergebnisse der vom Bund-Länder-Fachausschuss für Straßenverkehr eingesetzten Arbeitsgruppe tatsächlich gesetzlich umgesetzt werden, bleibt im Rahmen der Änderungsverordnung zur StVO abzuwarten.

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen fallen im kompakten System Straßenverkehr die Aufgabe zu, die Verkehrsregeln zu *unterstützen*, zu verfeinern und optisch sichtbar zu *übersetzen*. Das trifft uneingeschränkt auch auf die Verkehrszeichen und Einrichtungen zur Absicherung von Arbeitsstellen an Straßen zu. Unterstützen und optisch sichtbar übersetzen darf jedoch nicht dazu führen, dass die allgemeinen Verhaltensanforderungen an den Kraftfahrer, nämlich Vorsicht, Umsicht, allgemeine Rücksichtnahme und insbesondere defensives Fahren demgegenüber zurücktreten und an Bedeutung verlieren. Vorausschauende und stets konzentrierte Verkehrsteilnahme, eine zurückhaltende und besonnene Fahrweise, Mitdenken und Vorausberechnen sind Verhaltensanforderungen an den Kraftfahrer, die gerade im Baustellenbereich von höchster Bedeutung, jedoch zunehmend zu vermissen sind.

Der Verkehrsteilnehmer erwartet und darf darauf vertrauen, vor den Gefahren einer Arbeitsstelle an Straßen deutlich gewarnt und sicher vorbei oder hindurch geführt zu werden. Umgekehrt muss vom Kraftfahrer eine gefahrenbewusste Einstellung verlangt werden. Diese zunehmend zu vermissende Einstellung, die sich in aggressiver und rücksichtsloser, mindestens in nicht angepasster Fahrweise, in Sorglosigkeit und Unaufmerksamkeit dokumentiert, sowie intellektuelle Unzulänglichkeiten der Verkehrsteilnehmer lassen sich durch ein Mehr an Beschilderung und Verkehrseinrichtung nicht ausgleichen. Möglicherweise muss bereits bei der theoretischen und praktischen Fahrschulausbildung den allgemeinen Verhaltensanforderungen und der gefahrenbewussten Einstellung insbesondere in Bezug auf Baustellen mehr Bedeutung beigemessen werden.

Darüber hinaus sollte bei allen großen Autobahnbaustellen eine konsequente Geschwindigkeitsüberwachung (möglichst stationär) stattfinden und Verstöße gegen die Grundregeln der StVO drastischer sanktioniert werden.

Forderung 5: Auch für Baustellen muss gelten: Soviel wie nötig, so wenig wie möglich.

Baustellen auf Autobahnen

Ralf Stock, Leiter Bereich Verkehrstechnik, ADAC e.V., München

Eine stetige Zunahme der Fahrleistungen bei gleichzeitig sinkenden Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen auf deutschen Autobahnen führt zu einer steigenden Verkehrsdichte. So hat sich die Gesamtfahrleistung in den letzten 20 Jahren nahezu verdoppelt und die im Schwerverkehr mehr als verdoppelt (2005: 699 Mrd. km und bei Lkw 109,9 Mrd. km).

Insbesondere die Lage Deutschlands in der Mitte Europas und die Osterweiterung der EU wird diese Entwicklung weiter verstärken. Obwohl die Streckenlänge der Autobahnen, bezogen auf alle Straßen des überörtlichen Verkehrs, nur 5 % ausmacht, werden hier über 30 % der Fahrleistungen abgewickelt.

Gleichzeitig führt der Anstieg der Verkehrsleistung im Straßengüterfernverkehr um rund 40 % in den letzten 10 Jahren sowie ein prognostizierter Zuwachs um weitere 40 bis 45 % bis 2020 zu einem gravierenden Anstieg der Beanspruchung des Bauwerks „Straße“ und damit zu einem erhöhten Unterhaltungsbedarf. Hinzu kommt der Bedarf an Instandsetzungsmaßnahmen zur Substanzerhaltung infolge des steigenden Alters der Bundesfernstraßen. Rund 60 % dieser so wichtigen Infrastrukturbauwerke sind mittlerweile älter als 20 Jahre und damit inzwischen älter als die bei der Bemessung zu Grunde gelegte Lebensdauer.

So ist auch zu erwarten, dass es im Rahmen der Harmonisierung der Grenzwerte für das zulässige Gesamtgewicht eines Lkw in der EU künftig zur weiteren Lockerung kommen wird (Stichwort: 60-Tonner!).

Somit wird deutlich, dass Arbeiten zur Instandsetzung immer, wenn sie die Fahrbahnkonstruktion betreffen, zu einer Sperrung von Fahrstreifen – mit den damit verbundenen Beeinträchtigungen bzw. Störungen des Verkehrsablaufs – führen müssen.

Die Sperrung eines oder mehrerer Fahrstreifen bedeutet immer Verlust an Kapazität. Die Verkehrsqualität sinkt Stufe um Stufe (Berechnung der Verkehrsqualitäten für die Stufen A bis F erfolgt heute nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßen – HBS 2001“), bis es zum totalen Stau kommt.

Hessische Untersuchungen zu Stauursachen ergaben, dass rund 15 % aller Staus durch Baustellen entstehen. In Baden-Württemberg kam man

auf Werte von bis zu 29 % und in Niedersachsen stieg dieser Anteil sogar auf 49 % an. Dabei handelt es sich sowohl um Stauungen, bedingt durch so genannte Arbeitsstellen kürzerer Dauer, als auch um Baustellen von mehreren Tagen bis hin zu mehreren Monaten.

Ein derzeit täglich im Verkehrsfunk gemeldeter Baustellenstau ist im Bereich der A 8 zwischen Stuttgart und Karlsruhe, der sich bis zum Jahr 2010 nicht umgehen lassen wird.

Stauungen haben eine Vielzahl von negativen Auswirkungen: So fließen die durch Staus sich ergebenden Zeitverluste – bei monetärer Bewertung – als Milliardenverluste pro Jahr in die Rechnung ein. Exakte Zahlen lassen sich nur schwer berechnen. Alle bislang genannten Werte, wie z. B. die der BMW-Studie, sind hochgerechnet und stellen nur eine grobe Schätzung unter Annahme bestimmter Rahmenbedingungen dar. Es steht aber außer Zweifel, dass der volkswirtschaftliche Schaden durch derartige Staus immens ist. Der Investitionsrahmenplan des Bundes sieht im Zeitraum 2006 bis 2010 vor, dass jährlich rund 2 Milliarden Euro für den Erhalt des Bestandsnetzes investiert werden sollen. Dies ist einerseits als erfreuliche Tatsache zu werten, zeigt aber auch gleichzeitig die Notwendigkeit von längerfristigen Baustellen zum Substanzerhalt der Infrastruktur „Autobahnen“ auf.

Aber speziell die Verminderung der Verkehrssicherheit spielt eine große Rolle. Erfreulicherweise ist in den vergangenen 10 Jahren die Unfallentwicklung in Baustellen auf Bundesautobahnen stetig bis 2003 zurückgegangen. Allerdings ist in 2004 und 2005 ein erneuter Anstieg zu beobachten. Bei den Getöteten im Bereich von Baustellen ist ein Rückgang zu verbuchen, der dem allgemein positiven Trend entspricht.

Das Durchfahren von Baustellen im Straßenraum gehört für die Kraftfahrer zu den schwierigsten Fahraufgaben. Die Verarbeitung unterschiedlicher Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, die Häufung wechselnder Informationsinhalte, verengte Fahrbahnen mit engen Verschwenkungen, wechselnde Querneigung, geringe Sicherheitsabstände, Gegenverkehr auf engstem Raum und teilweise nicht angepasste Geschwindigkeiten einzelner Fahrer erzeugen selbst bei erfahrenen Kraftfahrern Stress-Situationen, bei denen bereits ein kleiner Fahrfehler gravierende Folgen haben kann.

Nach einer ADAC Untersuchung ist das Risiko, in einer Baustelle zu verunglücken, bis zu 4mal höher als auf der „freien Strecke“. Mittlerweile sind unser Richtlinienwesen, die Straßenverkehrs-Ordnung oder sonstige Regelwerke so umfangreich, dass sie bei vorgeschriebener Umsetzung

eher zur Verwirrung als zur Lösung von Verkehrsführungen und -abläufen beitragen (Stichwort: Weniger ist mehr!).

Wie steht es nun um die Qualität unserer Baustelleneinrichtungen und der Baustellenabsicherung in Deutschland, aber auch im europäischen Ausland? Der ADAC führt hierzu im Jahresturnus auf europäischer Ebene – im Auftrag für alle Automobilclubs – den so genannten Eurotest „Baustellen auf Autobahnen“ durch. Die methodische Betreuung und die Durchführung der Tests selbst obliegt dem ADAC. Die Testergebnisse werden in allen Ländern veröffentlicht – erfreulicherweise werden diese auch von Jahr zu Jahr besser: Die Qualität der Absicherung und der Einrichtung von Baustellen und damit auch die Verkehrssicherheit nehmen spürbar zu. Die Gestaltung der Baustellen in Europa ist höchst unterschiedlich. Autofahrer müssen sich von Land zu Land teilweise stark umorientieren, einheitliche europäische Regelungen gibt es trotz aller Bemühungen noch nicht. So muss man beispielsweise in Spanien und Italien mit sehr steilen Verschwenkungen rechnen, wenn Fahrspuren auf die Gegenseite geleitet werden. In England gibt es einen ständig präsenten, kostenlosen Abschleppdienst, falls man eine Panne hat. Der Test – den das Institut für Verkehrsanlagen der Fakultät für Verkehrswissenschaften der Technischen Universität Dresden im Auftrag durchführt – dient dazu, die Stärken und Schwächen der Baustellen in den einzelnen Ländern aufzuzeigen, über den Tellerrand zu schauen, voneinander zu lernen und zu einem möglichst hohen Maß an einheitlichen Standards zu führen.

In Anbetracht der Tatsache, dass im Bereich von Baustellen auf Autobahnen das Unfallrisiko größer ist als auf der freien Strecke, war eine vergleichende Studie zu diesem Thema überfällig. Die Bewertung und der Vergleich von Baustellensystemen in Europa eröffnet nun erstmals die Chance, Mängel und Möglichkeiten für Verbesserungen, aber auch vorbildliche Lösungen aufzuzeigen.

Die methodische Basis für die Tests ist die Arrows-Studie, die die Europäische Kommission in Auftrag gab, und die bisher das einzige Grundlagenwerk in Europa zu diesem Thema ist – abgesehen von dem deutschen Regelwerk der RSA, der Richtlinie für die Absicherung von Arbeitsstellen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Aus diesem Handbuch entwickelte der ADAC gemeinsam mit seinen Partnerclubs und Verkehrsexperten aus Wissenschaft, Planung und Praxis einen Kriterienkatalog als Basis für eine umfangreiche Checkliste. Sie enthält die wichtigsten sicherheitstechnischen Belange, aber auch Fragen zum Aufbau und zur Qualität einer Baustelle.

Sie besteht aus folgenden zwei Teilen: der Datenerfassung mittels speziell entwickelter Software des Testfahrzeugs und der Bewertung durch die Tester vor Ort.

Mit Hilfe der Checkliste werden im Test folgende fünf Themenblöcke abgefragt:

- *Beschilderung/ Markierung* *Gewichtung 40 %*
(Hinweisschilder im Vorfeld, im Verlauf und Ende der Baustelle, Häufigkeit, Verständlichkeit, Erkennbarkeit und Zustand sowie Qualität und Eindeutigkeit der Markierung)
- *Verkehrsführung* *Gewichtung 40 %*
(Breite der Fahrspuren, Verschwenkung von Fahrspuren Ein- und Ausfahrten sowie zu- und Abfahrten für Baustellenfahrzeuge Verkehrsfluss und sicherheitsrelevante Einrichtungen)
- *Fahrbahn* *Gewichtung 5 %*
(Zustand und Sauberkeit)
- *Orientierung bei Nacht* *Gewichtung 10 %*
(Erkennbarkeit von Beschilderung und Markierungen, Ausstattung der Schutzeinrichtungen und Beleuchtung, Übersichtlichkeit)
- *Information* *Gewichtung 5 %*
(Hinweise auf Art und Dauer der Baustelle, der Gesamtlänge und Hinweise auf Restlänge der Baustelle)

Die Ergebnisse der Tests führten letztendlich zu folgenden ADAC-Forderungen für mehr Sicherheit an Baustellen:

- *strikte Einhaltung der Vorschriften, wie StVO, RSA etc.,*
- *kontinuierliche Überprüfung der Baustellenabsicherung,*
- *ausschließliche Verwendung von geprüftem Absperrmaterial (RAL),*
- *Aufbau von Absicherungsmaßnahmen nur durch geschultes Personal,*
- *Trennung der Ausschreibung von Werkleistung und Baustellenabsicherung,*
- *Einbindung von Fachfirmen bei der Absicherung und Wartung (24-h-Service),*
- *Anpassung der Baustellen an den jeweiligen Baufortschritt,*
- *Anwendung von EDV-gestützten Verkehrszeichenplänen,*
- *Weiterentwicklung von sicherem Baustellenabsicherungsgerät,*
- *schnelle Anpassung der Absicherungsmaßnahmen an die Verkehrsdichte,*
- *Berücksichtigung von Verkehrsregelungen für Wochenenden,*

- *zeitgerechte Ankündigung von Umleitung in Presse, Rundfunk und Fernsehen,*
- *Einbindung eines Baustellenkoordinators zur Stauvermeidung,*
- *weitere Erprobung von Nachtbaustellen zur Stau- und Unfallvermeidung,*
- *Verkehrsüberwachung von Überholverböten und Geschwindigkeitsbeschränkungen.*

Als Empfehlung an die Planer, wie Baustellen sicher eingerichtet werden können und was dabei alles beachtet werden sollte, hat der ADAC folgende Anforderungen:

- *Schilder mit Angabe von Anlass, Länge und Dauer der Bauarbeiten,*
- *Beschilderung im Vorfeld und im Verlauf der Baustelle einheitlich gestalten,*
- *Reduzierung und Verschwenkung von Fahrspuren rechtzeitig ankündigen,*
- *Fahrbahnverlauf innerhalb des Verschwenkungsbereichs unmissverständlich kennzeichnen*
- *Markierungen der ehemaligen Fahrspuren restlos entfernen,*
- *Gegenverkehr wirksam trennen (Betonschutzwände),*
- *in Baustellen unbedingt Nothaltebuchten (neues StVO-Zeichen) anlegen,*
- *ausreichende Sicherheitszonen zum Arbeitsbereich einrichten.*

Darüber hinaus sind auch Empfehlungen an die Verwaltung und auch an die verantwortlichen Politiker sinnvoll und notwendig. Der ADAC fordert deshalb:

- *Nicht an Mitteln für Ausstattung und Betrieb von Baustellen sparen in Anbetracht der Unfallgefahr in diesen Bereichen.*
- *Ein Baustellenkoordinator ist Garant für optimierte Planungen, auch über Ländergrenzen hinweg. Hierzu sind webbasierte Softwarelösungen eine gute Basis.*
- *Richtlinien für das Design und die Einrichtungen von Baustellen sowie für Hinweisschilder auf europäischer Ebene soweit wie möglich vereinheitlichen, damit sich Autofahrer nicht in jedem Land auf andere, unbekannte Gegebenheiten einstellen müssen.*
- *Unfälle in Baustellen europaweit analysieren, um aus dem Unfallhergang Rückschlüsse auf die Sicherheit einer Baustelle ziehen zu können. Dabei müssen insbesondere die Wahrnehmbarkeit der Baustelle und die Belastung des Autofahrens bei der Durchfahrt berücksichtigt werden.*

- *Ausreichend Mittel für die Unfallforschung in diesem Bereich bereitstellen (EU-Fördertöpfe!).*
- *Die Machbarkeit von Nachtbaustellen stets prüfen und mit einplanen, um Baustellenzeiten zu verkürzen.*
- *Die Verwendung von geprüften Materialien sicherstellen, denn nur so ist die gewünschte Sicherheit auch zu garantieren und sind im Schadensfall Regressansprüche abzuwenden.*

Grundsätzlich sollte bei Arbeitsstellen (Baustellen) von kürzerer Dauer ein Maßnahmenbündel zur Staureduktion zum Einsatz kommen. Zunächst sollte durch ein Verlegen von Arbeiten oder Standstreifenmitbenutzung eine vollständige Vermeidung von Verkehrsbehinderungen angestrebt werden. Reichen diese Maßnahmen nicht aus, weil hierfür nicht genügend Zeiten zur Verfügung stehen oder die Rahmenbedingungen hinsichtlich der Arbeitszeitregelungen sowie der Personal- und Geräteausstattung das nicht in vollem Umfang zulassen, so sind unterstützende Maßnahmen zu ergreifen. Mit den Maßnahmen „Arbeitsunterbrechung“, „Standstreifenmitbenutzung“ und „Absicherung mit Verschwenkung“ lassen sich in Abhängigkeit von der Lage der Arbeitsstelle und den durchzuführenden Tätigkeiten Behinderungen an der einzelnen Arbeitsstelle verringern.

Parallel hierzu kann eine Information der Verkehrsteilnehmer die Akzeptanz von Arbeitsstellen kürzerer Dauer als Begleiterscheinung der betrieblichen und baulichen Erhaltung von Straßen erhöhen. Das gilt insbesondere bei der Anwendung der Maßnahme „Kombination von Tätigkeiten“ oder „Kombination von Arbeitsstellen“, deren Nutzung erst im Gesamtsystem wirksam wird und für den einzelnen betroffenen Verkehrsteilnehmer nicht ersichtlich ist. Eine Kombination verschiedener Maßnahmen kann unter Umständen sinnvoll sein.

Auch wenn die Maßnahme „Umleiten des Verkehrs“ nicht Gegenstand der Untersuchung war, kann aufgrund der zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Reisezeiten und die Umweltverträglichkeit davon ausgegangen werden, dass diese Maßnahme nur in Betracht kommt, wenn die Umleitungsstrecken aus Autobahnen oder Straßen mit autobahnähnlichen Querschnitten besteht. Auf diese Weise könnte eine verträgliche Abwicklung des aus der Umleitung resultierenden Zusatzverkehrs sichergestellt werden.

Als sinnvolle Prioritätenreihung sollte bei der Staureduzierung bei Autobahnbaustellen gelten:

- *Vermeidung von Stau,*
- *Verringern von Stau,*

- *Informieren über Stau,*
- *Störfallmanagement.*

Eine Vielzahl von Tätigkeiten, wie die Reparatur von Schutzplanken oder Betonschutzwänden, die Reparatur von Verkehrszeichen oder Wegweisern, Fahrbahninstandsetzungen oder Unfallfahrzeugbeseitigungen, lassen sich unproblematisch auch in den Abendstunden erledigen. Ausgenommen davon sollten allerdings Markierungsmaßnahmen und Grünpflegearbeiten sein.

Fazit: Derzeit verlangt die Situation nach besserem Management von kurz- und längerfristigen Baustellen auf Autobahnen. Hierzu bedarf es einiger Optimierungen, aber auch Änderungen bei gesetzlichen Vorschriften. So ist die Anwendung von Bonus/Malusssystemen für Firmen derzeit zwar schon möglich, jedoch werden solche Anreize von den Straßenbauunternehmen eher zögerlich umgesetzt.

Auch die Präqualifizierung von Bauunternehmen (PQ-Verfahren) sollte gesetzlich vorgeschrieben werden. Der Gesetzgeber kann auch durch Vereinfachungen beim Störfallmanagement effizienter wirken und somit Staudauern, bedingt durch Baustellenunfälle, drastisch zum Wohle der Verkehrsteilnehmer verringern. – Packen wir's an!

Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse

– Die Bedeutung der Speicherung elektronischer Daten für die Unfallanalyse aus Sicht der Verkehrsunfallaufnahme – Technische Möglichkeiten der Datenrückgewinnung bei Nutzfahrzeugen –

Martin Münchhausen, Polizeioberberrat, Polizeipräsidium Köln

1 Einleitung

Die heutige Verkehrsunfallaufnahme ist dadurch geprägt, dass immer weniger sichtbare Spuren auf der Fahrbahn vorhanden sind, die den Unfallablauf zumindest zum Teil erkennen ließen. Dies resultiert aus der Tatsache, dass in zunehmendem Maße Elektronik in Fahrzeugen neuerer Generationen Einzug gehalten hat. Insbesondere aktive Sicherheitskomponenten (z.B. Automatische Blockierverhinderer, Stabilitätsprogramme und Bremsassistenten) gestalten die Nachvollziehbarkeit von Brems-, Schleuder- und Ausweichmanövern immer schwieriger, da ein Ausgleich kritischer Situationen durch elektronische Eingriffe in die Fahrdynamik ohne Aktivitäten des Fahrzeugführers stattfindet.

So gleicht die Unfallstelle immer mehr einem „sauberen Unfallort“, was die Bewertung des objektiven Tatbestandes erschwert oder gar unmöglich macht.

Von einem Polizeibeamten wird an der Unfallstelle qualitativ hochwertige Arbeit erwartet, wozu die Bewertung von Unfallhergang und Unfallursache zählt. Subjektive Beschreibungen von Unfallbeteiligten und Zeugen sind oftmals nicht vorhanden oder widersprüchlich.

Insgesamt erschwert und behindert dies die Nachvollziehbarkeit des Unfallhergangs und damit die Festlegung der individuellen Unfallbeteiligung und Unfallursache.

Sachverständige zur Unfallrekonstruktion werden nur relativ selten in die Feststellung des objektiven Befundes eingebunden. Ob diese vor Ort in der Lage sind, verbindliche Feststellungen über das vorangegangene Ereignis zu treffen, hängt nicht zuletzt von der Befähigung des Einzelnen ab. Die Erstellung von Leistungsprofilen im Rahmen vertraglicher Bindungen zur Nutzung individuellen Spezialistentums im Sachverständigenbereich erfolgt bislang nicht.

Sofern Sachverständige im Nachgang der Verkehrsunfallaufnahme beauftragt werden, sind diese nicht zuletzt auf polizeiliche Unfallakten angewiesen, da die beteiligten Fahrzeuge entweder nicht mehr greifbar oder bereits repariert sind. Dadurch werden die Durchsetzbarkeit des Strafverfolgungsanspruchs und zivilrechtlicher Forderungen oftmals erschwert.

Dem würde „Datenrückgewinnung“ entgegenwirken, sofern sich aus vorhandenen Speichermedien unbeeinflussbare und gerichts feste Daten für eine anschließende optimale Unfallrekonstruktion und damit nicht zuletzt zur Durchsetzung berechtigter Forderungen von Unfallbeteiligten gewinnen ließen.

Diesen Gedanken hat die Autobahnpolizei Köln im Jahr 2004 aufgegriffen, Möglichkeiten der Datennutzung recherchiert und in zahlreichen Fällen durch praktische Anwendung auf Durchführbarkeit untersucht.

Hierbei wurden bereits einige Erfolge erzielt, z.B. in Bezug auf Airbag-crashdaten und die Gewinnung unfallrelevanter Daten über die On-Board-Diagnose-Schnittstelle (OBD). In einigen Fällen konnten auch vermutete unfallrelevante Vorgänge/Ursachen ausgeschlossen werden.

Die Aktivitäten der Autobahnpolizei Köln waren zunächst lediglich auf elektronische Komponenten in Personenkraftwagen ausgerichtet, ein Sachverhalt vom 04.07.2005 bot jedoch Anlass für den Einstieg in die Elektronik von Nutzfahrzeugen:

Auszugsweise dazu:

Zur Tatzeit erhielt die Autobahnpolizeiinspektion Ost von einer Zeugin Kenntnis über eine erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung durch einen Lkw-Fahrer auf der Bundesautobahn 4 in Richtung Olpe. Die Zeugin gab an, sich mit einer Geschwindigkeit von 140 km/h hinter dem Sattelzug zu befinden.

...

Als die Beamten den Fahrer zur Herausgabe seines Schaublattes anhielten, faltete der beschuldigte Fahrer das Schaublatt zusammen, steckte es in den Mund und verzehrte es. Damit erschien die gefahrene Geschwindigkeit nicht mehr ermittelbar. Der Sattelzug wurde zur technischen Untersuchung in eine autorisierte DAF-Fachwerkstatt verbracht.

Mitarbeiter der Firma stellten folgende Manipulationen fest:

Die Registriereinheit (Scheibenaufzeichnungsgerät) MTCO lag leicht zugänglich in ihrer Halterung in einem Ablagefach oberhalb des Lenkrades am Fahrzeugdach.

Nach Herausnahme des Gerätes wurde eine Manipulation des Geschwindigkeitsbegrenzers festgestellt:

In die Kabelverbindung zwischen Registriereinheit und Geschwindigkeitsbegrenzer (24 Volt) war ein geschalteter Verbraucher (Innenbeleuchtung) eingebunden. Durch Einschalten dieser Leuchte wurde der Widerstand in der Kabelverbindung zum Geschwindigkeitsbegrenzer erhöht. Dies hatte zur Folge, dass das empfangene Signal nicht zum angestrebten Zweck – der Geschwindigkeitsreduzierung – führte. Auf diese Art und Weise manipuliert, konnte mit diesem Fahrzeug wesentlich schneller als mit höchstzulässiger Geschwindigkeit von 85 km/h (+/-4 Km/h Einstelltoleranz) gefahren werden.

Mit einem Diagnosegerät wurde der Fehlerspeicher der Fahrzeugelektronik ausgelesen. Hierbei konnte ermittelt werden, dass die Fahrgeschwindigkeit zur Tatzeit 147,55 km/h betrug. Bei der weiteren Überprüfung wurden ferner erhebliche sicherheitsrelevante Mängel festgestellt. Unter anderem waren die Betriebsbremsen fast vollständig unwirksam. Der Sattelzug – eine rollende Zeitbombe – wurde stillgelegt.

Dieser Sachverhalt fand in Polizeikreisen reges Interesse im In- und Ausland – machte er doch deutlich, dass das Gewinnen von Geschwindigkeitsinformationen nicht auf die Auswertung von Schaublättern beschränkt ist.

Das war ein hinreichender Grund zum Einstieg in die Frage, welche Möglichkeiten Datenverarbeitung in Nutzfahrzeugen zur Unfallanalyse bietet – nicht zuletzt vor dem Hintergrund des ständig steigenden Anteils des Schwerlastverkehrs im Straßenverkehr, dessen überproportional hoher Unfallbeteiligung und der schweren Unfallfolgen bei Lkw- und Busunfällen.

2 Datenverarbeitung in Nutzfahrzeugen

In zunehmendem Maße hat Elektronik Einzug in moderne Kraftfahrzeuge gehalten. Systeme zur Steigerung der Sicherheit, des Komforts und der Umweltverträglichkeit werden ständig fortentwickelt. In einem durchschnittlichen PKW der Oberklasse sind gegenwärtig mehr als 60 Steuergeräte integriert. Von Sensoren werden ständig physikalische Messgrößen ermittelt und in dafür zuständigen Steuergeräten verarbeitet. Erforderlichenfalls werden Daten an Aktoren weitergeleitet, um dort Aktionen zu veranlassen. Diese Steuerungen arbeiten nicht autark. Sie sind vielmehr über eine gemeinsame Datenleitung (Bus-System) vernetzt, wodurch Informationen im gesamten Netz, also auch zwischen verschiedenen Steuergeräten,

ausgetauscht werden können. Die Ansteuerung erfolgt somit in der Gesamtschau relevanter Parameter benachbarter Einheiten. Auf diese Weise werden physikalische Zustände im und am Fahrzeug laufend verändert.

Das alles ist folglich Ergebnis komplexer Datenverarbeitung. Viele Systeme verfügen über die Möglichkeit, verarbeitete Daten, z.B. Messgrößen, in Speichermedien oder so genannten Fehlerspeichern abzulegen.

Diese Entwicklung hat auch nicht vor Nutzfahrzeugen halt gemacht, in denen derzeit bis zu ca. 15 Steuergeräte ihren Dienst verrichten. Die Datenverarbeitung ist – in Abhängigkeit der technischen Ausstattung – vergleichbar mit der in PKW.

Fraglich ist jedoch insgesamt, welche Daten gespeichert werden, welche Daten Hinweise auf Unfallursachen geben können und wer in der Lage ist, diese Daten auszulesen und zum Zwecke der Unfallanalyse zu interpretieren.

Die Antworten auf diese Fragen fallen nicht leicht, weil den Fahrzeughersteller keine Verpflichtung zur Datenspeicherung trifft und herstellerseitige Datenspeicherung in Steuergeräten nicht zu Zwecken der Unfallrekonstruktion, sondern der Fehler-Diagnose und der Prüfung in Richtung möglicher Produkthaftung erfolgt. Darüber hinaus bestehen keine einheitlichen Schnittstellen zum Auslesen von Daten (Ausnahme: EOBD).

Damit ist die Frage sowohl der Datenspeicherung als auch der Datenauswertung nicht zuletzt in das Belieben der Fahrzeughersteller gestellt und daher auch nicht einheitlich zu beantworten. Eine Kundeninformation, z.B. in Betriebsanleitungen, erfolgt nur in Ausnahmefällen.

Auszugsweise dazu aus einer Betriebsanleitung der Volvo Car Corporation:

„In Ihrem Volvo befinden sich mehrere Computer, die detaillierte Daten aufzeichnen können. Diese Daten werden zu Forschungszwecken für die Verbesserung der Sicherheit und zur Diagnose von Störungen in bestimmten Systemen des Fahrzeugs verwendet und können Angaben zur Benutzung des Sicherheitsgurts durch Fahrer und Beifahrer, Informationen zur Funktion verschiedener Systeme und Geräte im Fahrzeug sowie Informationen bezüglich des Zustands des Motors, der Drosselklappen, der Lenkung, der Bremsanlage und anderer Systeme enthalten. Diese Daten können Informationen bezüglich der Fahrweise des Fahrers umfassen.

Hierbei sind ggf. Angaben zu Fahrzeuggeschwindigkeit, Benutzung des Brems- oder Gaspedals oder Lenkradeinschlag enthalten – ohne jedoch auf diese Daten beschränkt zu sein.

Die zuletzt genannten Daten können für einen begrenzten Zeitraum während der Fahrt, bei einem Aufprall oder bei einem Beinaheunfall gespeichert werden.

Die Volvo Car Corporation gibt diese gespeicherten Informationen im Allgemeinen nicht ohne Genehmigung weiter, sie kann jedoch gesetzlich zur Auslieferung der Information gezwungen sein.

Im Übrigen kann die Information von der Volvo Car Corporation und von autorisierten Werkstätten ausgelesen und verwendet werden.“

Die im Allgemeinen jedoch fehlenden Kundeninformationen über Datenverarbeitung erschweren die Suche nach Erfolg versprechenden Daten.

Unsere Recherchen im Bereich der Nutzfahrzeuge gestalteten sich jedoch einfacher als erwartet und erbrachte zahlreiche Lösungsansätze, die wir zunächst nicht erwartet hatten.

Nachfolgend spreche ich beispielhaft einige Komponenten, die in Nutzfahrzeugen Verwendung finden, und deren Auswertemöglichkeiten an.

2.1 Fahrerinformationssysteme / Speichermedien

Grundsätzlich verbauen alle renommierten Nutzfahrzeughersteller in den von ihnen hergestellten und/oder vertriebenen Fahrzeugen Fahrerinformationssysteme (FIS) und Fehlerspeicher (FSP).

Die Speicherungsmöglichkeiten und die damit einher gehenden Auslesemöglichkeiten unterscheiden sich von Hersteller zu Hersteller zum Teil erheblich.

2.1.1 Fahrerinformationssysteme

Fahrerinformationssysteme dienen gemäß ihrer Zielrichtung der Information des Fahrzeugführers hinsichtlich des technischen Zustandes des von ihm geführten Fahrzeugs, können aber auch bei Kenntnis der Menüführung im System durch Dritte, z.B. auch durch Kontrollpersonal, ohne weiteres technisches Zubehör genutzt und ausgewertet werden.

2.1.2 Fehlerspeicher

Fehlerspeicher dienen in erster Linie zeitnaher Fehleranalyse und der Instandsetzung durch den autorisierten Fachbetrieb. Die Speicherung der Daten erfolgt in der Regel in einem Zentralspeicher und mehreren Komponentenspeichern. Die Auslesemöglichkeiten in den durch die diversen

Herstellerfirmen autorisierten Fachwerkstätten sind zweckgebunden und nicht unerheblich eingeschränkt.

Erheblich ausgedehntere Möglichkeiten des Auslesens und weitergehender Verwendung dieser Speichermedien ergeben sich durch die Übertragung der Daten an die Herstellerwerke via Internet, Intranet oder Extranet.

2.1.3 Trendspeicher

Weitergehend verbauen einige Nutzfahrzeug-Hersteller in den Fahrzeugen so genannte Trendspeicher. Ein dezidiertes Auslesen darin gespeicherter Daten ist möglich. Die gewonnenen Daten ermöglichen die Darstellung von Beanspruchungszuständen der Fahrzeuge, aber auch des Fahrverhalten von Fahrzeugführern:

Telematik-Daten beinhalten Aufzeichnungen, die Rückschlüsse z. B. hinsichtlich gefahrener Geschwindigkeiten und Motordrehzahlen, Betriebsstoff-Verbräuche, Anzahl von Schaltvorgängen, Betätigung der Kupplung etc. und somit über das gesamte Fahrverhalten des Fahrers zulassen. Die so gewonnenen Daten werden nach hiesigem Ermittlungsstand vordergründig für Zwecke der Abwehr möglicher Produkthaftungsansprüche bzw. von Garantieforderungen gespeichert und können in Fachwerkstätten ausgelesen und abgespeichert werden.

2.1.4 Komponentenspeicher

Auch Komponentenhersteller von Bremsanlagen, Zusatzaggregaten, Wiegesystemen, EG-Kontrollgeräten etc. verbauen Fehlerspeicher zur Datensicherung aus komponentenspezifischen Systeme wie ABS, ASR, EBS, ESP, AGB, MTCO, DTCO, ADR, Pumpensysteme, Tankdrücke, usw. Die verbauten Komponenten/Speichermedien lassen nicht nur das Auslesen gespeicherter Daten zu, sondern ermöglichen mittels spezieller Hard- und Software weiterhin die Einstellung, Kalibrierung und Regelung verschiedenster Bauteile, wie z. B. des automatischen Geschwindigkeitsbegrenzers.

Der Datentransport erfolgt auch hier in der Regel via Internet/Intranet über gesicherte Datenleitungen zum jeweiligen Komponentenhersteller. Es kann auch hier davon ausgegangen werden, dass die jeweiligen Hersteller noch über erheblich weitergehende Möglichkeiten der Datenauswertung verfügen als die autorisierten Fachbetriebe.

Umso verwunderlicher ist der zwischenzeitlich als antiquiert zu bezeichnende Einsatz von Fehlerdarstellungen per Blinkcodes, der bei einigen Komponentenherstellern noch Standard ist.

Die Nutzung der o.a. Daten aus Nutzfahrzeugen gestaltet sich nach meiner bisherigen Erfahrung wesentlich einfacher als im PKW-Segment. In beiden Segmenten ist eine Abstufung der Möglichkeiten der Datenauslesung zwischen Hersteller und Fachwerkstatt (Tiefe der Feldspeicherebene) feststellbar. Während aber bei Anfragen zu Speichermedien in der Pkw-Industrie hilfreiche Auskünfte in aller Regel nur dann zu erreichen sind, wenn man Name und Durchwahl eines kompetenten Ansprechpartners hat, werden bei Nutzfahrzeugen Auskünfte in aller Regel durch Personal in Fachwerkstätten bereitwillig gegeben. Dies hängt vermutlich mit der ohnehin größeren Transparenz im Schwerlastverkehr zusammen, da man sich daran gewöhnt hat, dass z.B. Geschwindigkeitsinformationen über das EG-Kontrollgerät ausgegeben werden und damit nicht ohne weiteres abstreitbar sind.

Im Verhältnis zum Pkw werden offensichtlich auch wesentlich mehr Daten und über einen wesentlich längeren Zeitraum gespeichert.

Dies erfolgt nicht zum Zwecke der Unfallanalyse, man kann einen Großteil der Daten aber durchaus hierzu verwenden.

Zu den einzelnen Bremsenherstellern, Herstellern sonstiger Komponenten, Fahrzeugherstellern und Herstellern von Prüfgeräten bzw. von Scantools wurden in meiner Dienststelle Recherchen angestellt und die ermittelten Datennutzungsmöglichkeiten katalogisiert. Hierbei wurden umfangreiche Möglichkeiten der Datenrecherche festgestellt.

Beispielhaft aus diesem Katalog¹ Recherchemöglichkeiten zu Produkten von WABCO, Anbieter von elektronischen Brems- und Fahrzeugregelsystemen für Nutzfahrzeuge und nachfolgend zu Produkten von Daimler Chrysler, Anbieter von Nutzfahrzeugen:

Hersteller	FIS	FSP	Modell	Ab Bauj.	Auslesemöglichkeit	Zusatz
WABCO		ja	ABS EBS ASR ESP VCS 1 VCS 2		Fehlerspeicher zum Auslesen von Daten hinsichtlich der Bremsanlage, EBS, ABS und ESP Vorzugsweise verbaut in Tank-Anhängern.	Nur durch Fachbetrieb

1 Erstellt von PHK Christoph Gontermann, Polizeipräsidium Köln.

Hersteller	FIS	FSP	Modell	Ab Bauj.	Auslesemöglichkeit	Zusatz
					Ausgabe der Fehler erfolgt über eine Blinkcodierung! System ist veraltet und wird nach Angabe des Herstellers in absehbarer Zeit modifiziert. Handbücher müssen vorgehalten werden	
WABCO		ja	WABCO-Trailer-Diagnose		ab 2006 mobiles Testgerät mit Interface zum Download aller spezifischen Daten über Datenbus / CAN	Nur durch Fachbetrieb
VOLVO	ja	ja	FH 12 + KOM FH 12-16 Version 2	1992 1999	Blinkcodierung nur der Motorelektronik. Handbücher müssen vorgehalten werden VCADS-Pro 2.28.00 Ab Version 2005 (erkennbar an der Lage der Scheinwerfer). Kompletter Daten- und Fehlerspeicher. Auslesen der Daten mit vorgesehener Anbindung des Herstellerwerkes. Anzeige der Fehler oder Mängel nach Fehlernummern. Mängel werden in Echtbeschreibung ausgegeben. Erstes und letztmaliges Auftreten des Mangels werden	Überpr. durch Polizei möglich Nur durch Fachbetrieb

Hersteller	FIS	FSP	Modell	Ab Bauj.	Auslesemöglichkeit	Zusatz
					<p>mit Datum und Uhrzeit abgelegt. Aktive, nicht flüchtige Fehler, können nicht gelöscht werden. Inaktive Fehler können unter Umständen über Menü FIS gelöscht werden.</p> <p>Über FIS können alle relevanten Störungen und aufgetretene Mängel bei Kenntnis der Bedienung und des Menüs ohne weiteres Zubehör abgerufen und ausgewertet werden.</p> <p>Trend-Daten sind vorhanden.</p>	<p>FIS im Fahrer Bereich</p> <p>nur Fachbetrieb / Werk</p>

Ein Großteil der gespeicherten Daten kann geeignet sein, Unfallursachen aufzuzeigen, zu erhellern oder auszuschließen.

Es wurde allerdings ebenfalls festgestellt, dass die reine Recherche von Daten eine sachgerechte und gründliche technische Überprüfung nach „alter Schule“ nicht ersetzen kann.

2.2 Elektronische Komponenten mit Relevanz zur Unfallanalyse

2.2.1 Allgemeines

Die unter Ziffer 2 eingangs erwähnten Systeme zur Steigerung der Sicherheit, des Komforts und der Umweltverträglichkeit sind in modernen Pkw weit verbreitet und halten mittlerweile – mit zeitlicher Verzögerung – Einzug in Nutzfahrzeuge.

Die Idealvorstellung zur Unfallanalyse stellt der Einbau eines Unfalldatenspeichers (UDS) dar. Spätestens der hierfür veranschlagte Preis schreckt jedoch selbst überzeugte Kfz-Halter ab.

Im Ergebnis berechnet das Airbagsteuergerät die für die Insassen erforderlichen Schutzmaßnahmen und steuert den Zündmechanismus von Airbags, der Gurtstraffer und die Batteriepolabsprängung an.

Es ist davon auszugehen, dass nahezu alle Auslösesysteme über einen Crashspeicher verfügen, in dem die wesentlichen Unfallparameter, insbesondere die kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung, abgespeichert werden.

Hierzu gehören, der Literatur folgend,

- Systemzustände und Systemfehler,
- Crashdaten:
 - Beschleunigungs-/Verzögerungswerte vor, während und nach der Airbagauslösung,
 - Verzögerungswerte vor, bei und nach der Auslösung,
 - kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderungen,
 - Zündsignal für Airbag und Gurtstraffer/Auslösefreigabe/Zündzeit,
 - Bestätigung der Auslösung/Synchronisationsinfos,
 - konkrete Auslöseschwellen und zeitliche Abfolge: Airbag und Gurtstraffer,
 - Zustand der Sitzbelegungserkennung und evtl. Kindersitzerkennung.

Kollisionsbedingte Verzögerungswerte werden im Airbagdatenspeicher deutscher Personenkraftwagen nicht abgespeichert. Bei Lkw hingegen, auch deutscher Produktion, sind diese Daten vorhanden.

Im Prinzip ist der seit Jahren geforderte Unfalldatenspeicher (UDS) also bereits in Fahrzeugen, die mit Airbags ausgerüstet sind, weitestgehend implementiert. Ob und in welchem Umfang die Airbag-Steuerung für Aufzeichnungen auch genutzt wird, liegt in der Entscheidung der Hersteller. Die Airbag-Steuerung kann ohne Mitwirkung der Hersteller von Kraftfahrzeugen oder Steuergeräte grundsätzlich nicht ausgelesen bzw. nicht interpretiert werden.

Diese Daten auszulesen, dürfte für den technisch Versierten unproblematisch durchführbar sein. Die Crash-Daten werden jedoch verschlüsselt gespeichert.

Zum Auslesen ist eine spezielle Software erforderlich, über die ausschließlich der Hersteller und/oder der Hersteller des Airbagsteuergeräts verfügt. Fachwerkstätten haben keinen Zugriff auf die Crash-Daten.

Daneben werden die vom jeweiligen Automobilhersteller festgelegten Schwellwerte, wann ein Airbag auslöst, offensichtlich wohl gehütet.

Zwischenzeitlich sind für einige (überwiegend US-amerikanische) Pkw-Fabrikate universelle Geräte (Crash-Data-Retrieval) am Markt erhältlich, die das Auslesen von unfallbezogenen Daten aus dem Airbag-Steuergerät des Fahrzeugs in einen PC unterstützen. Die CDR-Software wandelt die Rohdaten um und präsentiert sie im Grafik-, Tabellen- oder Berichtsformat. Für Nutzfahrzeuge hat sich dieser Markt bislang nicht erschlossen.

2.2.3 Digitales EG-Kontrollgerät (DTCO)

Der heute noch gültige mechanische Tachograph (MTCO) beschreibt eine runde Papierscheibe, die sich durch ein Uhrwerk dreht. Eine ganze Umdrehung entspricht 24 Stunden. Ein Stift bewegt sich je nach der gefahrenen Geschwindigkeit weiter oder näher vom Drehpunkt. Die Schreibfunktionen des Tachographen umfassen die Aufzeichnungen über die gefahrenen Geschwindigkeiten, die Wegstrecke sowie von Lenkzeiten sowie von Lenk- und Arbeitszeitunterbrechungen.

Diese Geräte werden auch als EG-Kontrollgeräte bezeichnet. Die Diagrammscheibe bzw. Tachoscheibe oder Schaublatt, ist ein beschriebenes Blatt Papier der technischen Aufzeichnung, das erst durch die schriftliche Identität des Fahrers eine Rechtsgültigkeit erlangt. Sie darf nicht verfälscht oder manipuliert werden und hat keine Unterschrift. Das EG-Kontrollgerät ist seit je her für die Verkehrsüberwachung von großer Bedeutung, nicht zuletzt auch zur Unfallanalyse.

Der digitale Tachograph wurde ab 2006 für alle neu zugelassenen kontrollgerätepflichtigen LKW und KOM in allen EU-Mitgliedsstaaten sowie vier weiteren Staaten verpflichtend eingeführt.



Abbildung: DTCO 1382 von Siemens VDO

DTCO haben die Aufgabe, verhaltensbezogene Daten des Fahrpersonals aufzuzeichnen, zu speichern, anzuzeigen und als Datei oder in Form von Papierausdrucken auszugeben. Hierzu ist die Fahrzeugeinheit in ein Datenbus-System eingebettet und verarbeitet eine Vielzahl von Daten. Die

Geschwindigkeitsinformation wird über eine Datenleitung zur Getriebe- steuerung bereitgestellt. Der Motorbegrenzer wird durch Informationen des Kontrollgerätes an das Motormanagement aktiviert.

Daneben steht die Fahrzeugeinheit in mittelbarer Kommunikation mit zahlreichen weiteren Steuergeräten. Insgesamt werden auch solche Daten verarbeitet, die denen nahe kommen, die ein Unfalldatenspeicher verarbeitet (Querbeschleunigung, Fahrtrichtung, Längsbeschleunigung, Geschwindigkeit). Fraglich ist jedoch, ob solche Daten, die durchaus Relevanz zur Ermittlung einer Unfallursache haben können, gespeichert werden und ausgewertet werden können.

2.2.3.1 Gesetzliche Daten

Das digitale EG-Kontrollgerät (DTCO) speichert auf einem internen Speichermedium 365 Tage lang und auf einer personengebundenen Fahrerkarte (Chipkarte) 28 Tage lang alle in Frage kommenden Aufzeichnungen. Es werden Lenk-, Arbeits-, Bereitschaft- und Ruhezeiten, sowie deren Unterbrechungen und zurückgelegte Wegstrecken gespeichert. Weiterhin werden die gefahrenen Geschwindigkeiten innerhalb der letzten 24 Stunden in Sekundenschritten vermerkt, während Geschwindigkeitsüberschreitungen dauerhaft gespeichert werden. Die gesamten Daten können von Kontrollbehörden, Unternehmern und Werkstätten entsprechend den Vorschriften, digital ab- bzw. ausgelesen werden.

Die Nutzung dieser Daten zur Unfallrekonstruktion ist nur bedingt möglich, da kritische Fahrmanöver nicht gespeichert werden und die Überprüfung der Plausibilität von Unfallhergängen auch die Nachvollziehbarkeit von Verzögerungen erfordert.

2.2.3.2 Weitere Datenspeicherung

Derzeit sind drei Anbieter digitaler EG-Kontrollgeräte am Markt vertreten. Anfragen bei Vertretern der Kontrollgerätehersteller ergaben, dass bei den Geräten zweier von drei Anbietern unfallrelevante Daten tatsächlich gespeichert werden und grds. auch abrufbar sind.

Beispielhaft wird nachfolgend auf die im DTCO 1381 der Fa. Siemens VDO gespeicherten Siemens-spezifischen Daten eingegangen².

2 Vgl. Dipl. Ing. Klaus Reusch (Siemens VDO Trading GmbH), Der Digitale Tachograph – Gespeicherte Daten und Unfallauswertung, EVU-Tagung Dresden, Oktober 2006.

Hier werden weitere Daten aufgezeichnet, die z.T. bereits im Vorfeld eines schädigenden Ereignisses liegen: Gespeichert werden neben dem Geschwindigkeitsverlauf die Kollisionsgeschwindigkeit und auch kritische Fahrmanöver. Voraussetzung ist, dass es zu einem so genannten Triggerereignis kam, worunter jeder Übergang von der Fahrt zum Stillstand und jede Verzögerung von mehr als 3m/s^2 zählen.

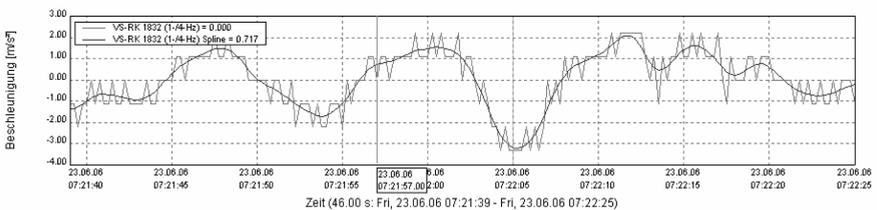
Die Speicherung dieser Daten erfolgt mit einer zeitlichen Auflösung von 250 ms (4 Hz), jeweils eine Minute vor bis eine Minute nach dem auslösenden Ereignis.

Diese Daten werden grds. erst nach 24 Stunden reiner Fahrzeit überschrieben, solange keine neuen auslösenden Ereignisse hinzukommen. Diese würden das vorangegangene Ereignis überschreiben.

Die Sicherung von gesetzlich vorgeschriebenen Daten erfolgt mittels Kontroll-, Werkstatt- oder Unternehmerkarte. Zusätzlich können Daten rechnerunterstützt verarbeitet werden.

Die Sicherung der Siemens-spezifischen Daten hingegen erfordert die Verwendung des TIS-Compact von Siemens-VDO, bestehend aus einem speziellen Downloadkey und Software zur Archivierung und Visualisierung.

Eine gerichtsverwertbare Auswertung o.a. digitaler Daten wird von Siemens VDO als Dienstleistung angeboten. Als Grundlage dienen die gespeicherten 1 Hz- und 4 Hz-Geschwindigkeitsdaten. Nach zeitlicher Eingrenzung des Ereignisses werden Weg- und Beschleunigungsverlauf ermittelt und grafisch dargestellt. Die Darstellung kann zeit- oder wegorientiert erfolgen.



Beispiel zur zeitlich orientierten Darstellung von Beschleunigungsdaten³.

³ Zur Verfügung gestellt von Dipl. Ing. Klaus Reusch (Siemens VDO Trading GmbH).

Damit bietet der digitale Tachograph weit tiefer reichende Möglichkeiten zur Unfallrekonstruktion als sein analoger Vorgänger.

2.2.4 Jegliche Datenverarbeitung in Fahrzeugen kann Ansätze zur Unfallanalyse bieten

Dass in Airbagsteuergeräten Daten im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen verarbeitet werden, ergibt sich aus der Zweckbestimmung von Airbags, Fahrzeuginsassen bei Unfällen zu schützen.

Die Nutzung digitaler EG-Kontrollgeräte stellt eine erhebliche Bereicherung zur Unfallrekonstruktion dar, wird bislang jedoch noch recht selten genutzt.

Aber auch andere Steuergeräte verarbeiten Daten, die einen Nutzen zur Unfallanalyse leisten könnten. Beispielhaft seien hier aufgeführt:

- der Automatische Blockier-Verhinderer, allgemein als ABS bekannt, zu dessen Aktivierung die Radgeschwindigkeit verarbeitet wird,
- das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), in dessen Steuergerät Daten zur Fahrzeugbeschleunigung, zum Lenkeinschlag und zur Geschwindigkeit verarbeitet werden.

Jedoch können evtl. auch andere Medien zur Unfallanalyse genutzt werden:

Über die zur Emissionskontrolle eingeführte On-Board-Diagnose-Schnittstelle (OBD) finden eine Selbstprüfung der Steuergeräte sowie eine Überwachung der Ein- und Ausgangssignale und der Kommunikation der Steuergeräte untereinander statt. Mit frei erhältlichen Diagnosesystemen können über die OBD-Schnittstelle abgasrelevante Informationen aus Steuergeräten ausgelesen werden.

Aktuelle Fahrzeuge unterstützen die CAN-Schnittstelle, die ab Baujahr 2008 verpflichtend normiert wird. Obwohl die für die Abgasregelung relevanten Größen für die Unfallrekonstruktion eigentlich keine Bedeutung haben, lässt sich mit (universellen) Diagnosegeräten über den Datenbus auf verschiedenste Steuergeräte und darüber auf die damit zusammenhängenden Sensoren zuzugreifen.

Unfallrelevante Daten können hier durchaus gewonnen werden, sofern diese in einem Speicher abgelegt sind. Darüber hinaus verfügen universelle Diagnosegeräte oftmals in der Menüführung über das Menü „Unfalldaten“.

3 Fazit

Da Unfallursachen aufgrund des technisch bedingten Fehlens sichtbarer Spuren oftmals nicht zuverlässig nachvollzogen werden können, besteht die Gefahr, dass Geschädigte die Wiedergutmachung z.T. erheblicher Unfallfolgen nicht hinreichend geltend machen können.

Die Verpflichtung zur Einführung von Unfalldatenspeichern (UDS) besteht derzeit nicht und dürfte noch einige Jahre auf sich warten lassen.

In modernen Fahrzeugen wird aber im Fahrbetrieb eine Vielzahl an Informationen verarbeitet, die z.T. gespeichert werden. Die Speicherung verfolgt verschiedene Zwecke. Zum Teil sind die Informationen für den Fahrer bestimmt (Fahrerinformationssysteme), andere für Kontrollberechtigte (Lenk- und Ruhezeiten), manche für den Fahrzeughersteller (Zwecke der Unfallforschung bzw. der Abwehr von Produkthaftung). Verpflichtungen zur Datenspeicherung sind nur in wenigen Fällen gegeben. Schnittstellen zur Datenauslesung sind nicht vereinheitlicht, rechtliche Regelungen zur Nutzung unfallrelevanter digitaler Daten nicht hinreichend normiert.

Die Suche nach und die Sicherung und Auswertung von vorhandenen digitalen Spuren in Fahrzeugen würde der Verkehrsunfallaufnahme eine neue Qualität geben.

Dazu müsste zunächst bekannt sein, welche Daten gespeichert sind und welche Möglichkeiten der Unfallanalyse daraus entstehen.

Die Literatur gibt gerade zur Frage, welche Daten in welchen Speichermedien abrufbar sind, keine hinreichende Antwort. Hersteller von Fahrzeugen und Steuergeräten verhalten sich bei diesbezüglichen Anfragen oftmals zurückhaltend.

In welchen Medien die Daten zur Unfallrekonstruktion gesucht werden, hängt vom individuellen Unfallgeschehen ab. Unfallursächlich ist neben dem technischen Zustand eines Fahrzeugs menschliches Verhalten.

Die allermeisten Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit gehen von menschlichem Fehlverhalten aus: Unaufmerksamkeit, Übermüdung, Schlaf, Bequemlichkeit, Aggressivität, Rücksichtslosigkeit und Unsicherheit spielen eine wesentliche Rolle bei der Unfallverursachung.

Fährt ein Lkw-Fahrer scheinbar ungebremst auf ein stehendes Fahrzeug auf, z.B. an einem Stauende, so können elektronische Systeme im Fahrzeug bereits heute unter Umständen dezidierte Antworten geben über das Fahrverhalten und vorhandene oder nicht vorhandene Fahreraktivitäten in der Pre-Crash-Phase.

Nach wie vor bestehen in solchen Fällen einige Probleme:

- mangelnde Sensibilität bzw. Kenntnisse Unfall aufnehmender Polizeibeamter und beauftragter Sachverständiger,
- nicht eindeutige rechtliche Rahmenbedingungen.

Hier ist neben dem Gesetzgeber eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten (Hersteller von Fahrzeugen und Steuergeräten, Strafverfolgungsbehörden, Justiz, Sachverständigen) erforderlich.

Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse

– Rechtliche Grundlagen und Grenzen – ¹

Prof. Dr. Klaus Vieweg, Institut für Recht und Technik,
Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

I. Einleitung

Fundierte rechtliche Beurteilungen setzen eine solide Tatsachenbasis voraus. Das mir gestellte Thema knüpft deshalb zum einen an die Praxis der Hersteller, Sachverständigen und Polizisten an. Zum anderen sind die Interessen der Beteiligten in den Blick zu nehmen. Daran anschließend gehe ich auf folgende *Fragen zur aktuellen Rechtslage* ein: Wem „gehören“ die gespeicherten Daten und wem steht die Auslesebefugnis zu? Hat der Kfz-Eigentümer einen Anspruch darauf, dass der Hersteller bei Bedarf die Daten ausliest und interpretiert? Falls ja: Wer trägt die Kosten einer solchen Auslesung und Interpretation? Kann ein Anspruch des Versicherers gegen den Hersteller auf sachverständige Auslesung und Interpretation mit Hilfe der Informationsobliegenheiten des Versicherungsnehmers begründet werden? Gibt es Besonderheiten für die Vorlegungsanordnung i. S. v. §§ 142, 144 ZPO sowie für die Sicherstellung und Herausgabepflicht i. S. v. §§ 94, 95 StPO? Einige *Überlegungen für die Zukunft* schließen den Beitrag ab: Soll die Verbraucherinformation verbessert werden? Falls ja: wie? Soll der Einbau von Speicherchips beim Einbau elektronischer Fahrerassistenzsysteme sowie elektronisch kontrollierter passiver Sicherheitssysteme (Airbags usw.) verbindlich vorgeschrieben werden? Sollen die Möglichkeiten differenzierter Prämiengestaltung durch die (Haftpflicht-)Versicherer genutzt werden?

¹ Die Vortragsfassung wurde im Wesentlichen beibehalten, jedoch – unterstützt durch *Andreas Bosch* und *Christoph Röhl* – um den Fußnotenapparat ergänzt.

II. Rechtstatsächliche Gegebenheiten

1. Tatsächliche Gegebenheiten und Möglichkeiten der Speicherung und Auswertung digitaler Daten

Dass die Entwicklung moderner Fahrzeugelektronik zu einer gewissen Intransparenz von Funktionieren und Versagen führt, ist eine Alltagserfahrung wohl der meisten Kfz-Nutzer. Es handelt sich um komplexe, vernetzte Systeme, deren Zusammenhänge für den „verständigen“ Verbraucher nicht mehr verständlich sind. Anschaulich ist das Bild vom „rollenden Computer“². Angesichts der – aus der Produktbeobachtungspflicht abzuleitenden – Dokumentationspflicht der Hersteller³ war für mich schon in den Vorgesprächen der Referenten etwas überraschend die Information, dass auch die Hersteller nicht zuletzt wegen der verschiedenen – immer zahlreicheren – Zulieferer und der kürzer werdenden Entwicklungszyklen nicht bereit sind, eine Übersicht über die digitalen Daten zu erstellen, die von den ca. 60–80 in einem Pkw verbauten und miteinander vernetzten Steuergeräten generiert und verarbeitet werden.⁴ Als weitere Begründung wird genannt, dass keine unberechtigte Fehlerwartung erzeugt werden solle, eine Kenntnis der Datenvielfalt helfe bei der Analyse von Verkehrsunfällen.⁵

Weitere Konsequenz der Entwicklung moderner Fahrzeugelektronik ist, dass „klassische“ Unfallspuren (wie Bremsspuren) zusehends verschwinden und Polizei und Sachverständige deshalb mehr und mehr mit „sauberen“ Unfallorten konfrontiert werden.⁶ Gegenüber den Zeiten, in denen sehr intensiv auch bei Verkehrsgerichtstagen über den Unfalldatenspeicher diskutiert wurde, dürfte sich die Beweisnot damit noch vergrößert haben. Es wird immer schwieriger, aufzuklären, wer den Unfall verursacht hat: Mensch oder Maschine?⁷

2 So Weber, Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse – Nutzen bei der Unfallrekonstruktion (in diesem Band), S. 308.

3 Zum Umfang der Produktbeobachtungspflicht vgl. BGH NJW 1990, 906; NJW 1994, 517; Münch-KommBGB/Wagner, 4. Aufl. 2004, § 823 Rnn. 597 ff.; Staudinger/Hager (1999), § 823 Rn. F 21; eingehend auch Michalski BB 1998, 906 ff.

4 So etwa Zeidler, Die Bedeutung der Speicherung elektronischer Daten für die Unfallanalyse aus Sicht des Herstellers (in diesem Band), S. 321 (331 f.).

5 Zeidler (Fn. 4), S. 331.

6 Dazu Münchhausen, Die Bedeutung der Speicherung elektronischer Daten für die Unfallanalyse aus Sicht der Verkehrsunfallaufnahme (in diesem Band), S.275.

7 Vgl. Weber (Fn. 2), S. 319.

Sieht man sich in den Betriebsanleitungen und in der Werbung die Informationen zu den elektronischen Fahrerassistenzsystemen und den elektronisch kontrollierten passiven Sicherheitssystemen (z.B. Airbags) näher an, so fällt auf, dass zwar sehr umfangreich über neue sicherheitsrelevante Systeme informiert wird, dass aber keine Informationen zu der Aufzeichnung und Speicherung digitaler Daten gegeben werden.⁸ Zu unterscheiden sind insofern drei Arten digitaler Daten: Neben den hier eigentlich zentralen Unfalldaten sind die Diagnosedaten und die sog. punktuellen Daten in den Blick zu nehmen.

– Unfalldaten:

Hierbei handelt es sich um digitale Daten, die – unabhängig von der Zweckbestimmung des Herstellers – für die Unfallanalyse geeignet sind. Ihre Speicherung ist nach Einschätzung führender Hersteller von einer großen Zahl der Kunden wegen des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung nicht gewünscht.⁹ Entsprechend dieser Einschätzung besteht eine einheitliche Praxis der deutschen Hersteller, dass für die Unfallanalyse geeignete digitale Daten über Geschwindigkeit, Beschleunigung und damit über Geschwindigkeitsänderung nicht kontinuierlich gespeichert werden.¹⁰ Die Kosten für die serienmäßige Ausrüstung mit Speicherchips, die die digitalen Unfalldaten speichern, betragen etwa ein Zehntel der Kosten eines Unfalldatenspeichers, liegen also deutlich unter 10 €.¹¹

– Diagnosedaten:

Die Speicherung erfolgt ausschließlich zum Zwecke der Wartung und Weiterentwicklung; der Nutzen für die Unfallanalyse ist äußerst begrenzt.¹² Eine ausdrückliche Information der Kunden erfolgt – soweit ersichtlich – auch nicht hinsichtlich solcher Daten, die für die Weiterentwicklung, also für eigene Zwecke des Herstellers verwendet werden.

– Punktuelle Daten:

Diese Daten, die trotz anderweitiger Zweckbestimmung des Herstellers für die Unfallanalyse partiell geeignet sind, finden sich in Steuergeräten

8 Vgl. den Nachweis bei Zeidler (Fn. 4), S. 325, sowie z.B. http://www.toyota.de/innovation/technology/glossary/gloss_ba.asp bzw. <http://www.volvocars.de/NR/rdonlyres/F9AFE776-7A94-4020-92BF-8D2D8F81B1D1/0/Techniklexikon.pdf>, S. 6 (zuletzt abgerufen am 28.02.2007).

9 Zeidler (Fn. 4), S. 321.

10 Zeidler (Fn. 4), S. 321.

11 Münchhausen (Fn. 6), S. 284; Weber (Fn. 2), S. 308 f.

12 Vgl. etwa Zeidler (Fn. 4), S. 331; in diese Richtung auch Brenner NZV 2003, 360, 364.

(z.B. Airbag); die Speicherung erfolgt ereignisbedingt. Eine kompetente Auslesung kann nur der Hersteller vornehmen; das Risiko von Fehlinterpretationen muss aus Herstellersicht vermieden werden.¹³

Nach diesen Informationen ist davon auszugehen, dass die Beweisnot, die durch das Verschwinden der „klassischen“ Unfallspuren entstanden ist, nicht durch die Möglichkeit der Auslesung der gespeicherten punktuellen digitalen Daten behoben wird. Vielmehr deutet viel darauf hin, dass die Beweisprobleme aufgrund der fortentwickelten Technik (insbesondere ABS, ESP) zugenommen haben. Dies lässt befürchten, dass auch die Anzahl der Manipulationen und Täuschungen (gezielte „Crashes“, gestellte Unfälle, HWS-Schleudertraumata) eine zahlenmäßige Steigerung erfährt.¹⁴

2. Interessenlage

Die Interessenlage erweist sich aus mehreren Gründen als komplex. Zum einen ist sie für jeden der unmittelbar oder mittelbar am Unfall Beteiligten ambivalent, je nachdem, ob die aus den gespeicherten digitalen Daten ableitbaren Informationen nützlich oder nachteilig sind. Zum anderen ist nach den erwähnten drei Datenarten zu differenzieren. Schließlich prägen die rechtlichen Beziehungen der Beteiligten die Interessenlage. Zweckmäßigerweise wird insofern zwischen den Diagnosedaten einerseits sowie den punktuellen Daten und Unfalldaten andererseits differenziert.

a. Diagnosedaten

Diagnosedaten haben zum einen den Zweck, die Wartung zu erleichtern und zu unterstützen. Zum anderen dienen sie laut Herstellerangaben¹⁵ auch der Weiterentwicklung. Hinsichtlich der Wartung sind Interessen von Hersteller, Kfz-Werkstatt und Kunden weitgehend gleichläufig. Hinsichtlich

13 Zeidler (Fn. 4), S. 328.

14 Nach *Gesamtverband der Versicherungswirtschaft (GDV)*, Zeitschrift „Positionen“, Ausgabe Nr. 47 – März/April 2006, zum Thema „Autobumser“ haben 2004 die 125 deutschen Kraftfahrtversicherer 8,9 Millionen Schadensfälle mit einem Volumen von 19,4 Milliarden Euro bearbeitet. „Wir schätzen, dass in zehn Prozent der Schadensfälle der Kraftfahrhaftpflicht Versicherungsbetrag vorkommt“ (abgerufen am 28.02.2007 unter http://www.gdv.de/Hauptframe/index.jsp?oid1=12582&oid2=12710&oid3=19482&contentUrl=/Publikationen/Zeitschrift_Positionen___Linkliste/Positionen_Nr._47_/inhaltsseite665.html, S. 1.) Dies zwingt die Gerichte zunehmend, sich auf äußere Indizien zu stützen, um sich von gestellten Unfällen zu überzeugen. Vgl. nur KG Berlin, Urt. v. 13.06.2005 – Az. 12 U 65/04, demzufolge beispielsweise folgende Indizien herangezogen werden können: 1. Vorschaden des beschädigten Kfz, dessen ordnungsgemäße Reparatur in einer Fachwerkstatt nicht nachgewiesen werden konnte. 2. Unfallverursachendes Kfz war ein Mietwagen. 3. Der Unfall geschah trotz Einweisung des rückwärts aus einer Parkbucht auf die Straße rollenden Kfz.

15 Vgl. Zeidler (Fn. 4), S. 321.

der Weiterentwicklung hat nur der Hersteller ein Informationsinteresse. Für die Kunden ist die Auswertung der Diagnosedaten interessenneutral, solange für sie keine Zusatzkosten dadurch anfallen, dass ihnen die in der Werkstatt benötigte Bearbeitungszeit in Rechnung gestellt wird.

b. Unfalldaten und punktuelle Daten

Im Hinblick auf die Interessenlage sind insofern Produkthaftungs- und Gewährleistungsfälle einerseits sowie Verkehrsunfälle andererseits zu unterscheiden. Neben diesen Konstellationen tritt der generelle Aspekt der Verkehrssicherheit (Prävention) in den Blick. Hervorgehoben sei nochmals, dass es bei diesen Daten allein auf deren Eignung zur Unfallanalyse ankommt und nicht auf die vom Hersteller verfolgte Zweckbestimmung.

aa) Produkthaftungsfälle, Gewährleistungsfälle

In den Produkthaftungs- und Gewährleistungsfällen sind die Interessen von Kunden und Herstellern (evtl. auch Zulieferern) gegenläufig. Die Hersteller mögen ein Interesse an exklusiver Nutzung der Daten haben, um Produkthaftungs- und Gewährleistungsklagen erfolgreich abwehren zu können. Hinsichtlich der einheitlichen¹⁶ und offenbar einvernehmlichen Praxis der deutschen Hersteller, eine Speicherung der oben aufgeführten digitalen Unfalldaten nicht vorzunehmen, ist die Interessenlage nicht ganz klar.¹⁷ Neben das Eigeninteresse an der Abwehr von Produkthaftungs- und Gewährleistungsklagen tritt das Interesse, den vermeintlichen Kundenwünschen zu entsprechen. In den Produkthaftungs- und Gewährleistungsfällen stehen zudem auf beiden Seiten Versicherer. Eventuell kommen Drittbetroffene mit Eigeninteressen hinzu.

bb) Verkehrsunfälle

Bei Verkehrsunfällen sind die Interessen des Kfz-Eigentümers und des Unfallgegners gegenläufig. Auch hier stehen auf beiden Seiten Versicherer. Die Interessenlage des Herstellers ist dann gleichläufig mit der des Kfz-Eigentümers, wenn Fahrfehler und Produktfehler ausgeschlossen werden können bzw. sollen. Die Interessenlage von Hersteller und Kfz-Eigentümer geht in verschiedene Richtungen, wenn ein technisches Versagen nicht ausgeschlossen werden kann (Produkthaftungssituation). Polizei, Staatsanwaltschaft und Gericht repräsentieren das öffentliche Interesse an einer möglichst korrekten und effektiven Aufklärung des Unfallgeschehens.

¹⁶ Vgl. Zeidler (Fn. 4), S. 321.

¹⁷ Etwaige kartellrechtliche Fragestellungen werden hier nicht erörtert.

cc) Verkehrssicherheit (Prävention)

Nach den im Rahmen von Pilotversuchen mit dem Unfalldatenspeicher gewonnenen Erfahrungen wird überwiegend prognostiziert, dass die Speicherung digitaler Unfalldaten einen durchaus erheblichen Präventiveffekt mit sich bringen und damit wesentlich zur Verkehrssicherheit beitragen würde.¹⁸ Diese Prävention liegt im Allgemeininteresse.

c. Bewertung der Kundeneinschätzung durch die Hersteller

Die generelle Aussage, dass eine große Zahl von Kunden aus Gründen der informationellen Selbstbestimmung und der Vermeidung etwaiger Selbstbelastungen keine Speicherung wünscht, erscheint nur bedingt nachvollziehbar. Gerade bei Kfz-Käufern, denen es um Fahrzeugsicherheit geht und die bereit sind, viel Geld dafür auszugeben, kann ich diese pauschale Einschätzung nicht teilen. Autofahrer, die schon lange unfallfrei gefahren sind, haben vielmehr ein verständliches Interesse daran, nicht unberechtigt – evtl. aus versicherungspraktischen Gründen – in schlechtere Schadensfreiheitsrabattklassen rückgestuft zu werden. Interessant wären repräsentative Kundenbefragungen.

III. Aktuelle Rechtslage

1. Wem „gehören“ die digitalen Daten und wer darf sie nutzen?

Mit Erwerb des Eigentums am Kfz erwirbt der Kunde auch das Eigentum an den Steuergeräten und damit auch an etwaigen Speicherchips und der erforderlichen Software – ob als wesentliche Bestandteile oder als Zubehör, kann insofern dahingestellt bleiben. Damit „gehören“ dem Kunden auch die gespeicherten digitalen Daten. Dies sollte selbst für den Fall gelten, dass Eigentümer und Fahrer nicht identisch sind. Jedoch ist in diesen Fällen vor dem Hintergrund des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung aus Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG¹⁹ eine Beschränkung der Verfügungsbefugnis des Eigentümers angezeigt.²⁰ Dies hat zur Konse-

18 Vgl. Sabow, 41. VGT 2003, 236, 239 ff.; Leppich, Rechtliche Aspekte des Unfalldatenspeichers de lege lata und de lege ferenda, Diss. Erlangen 2003, S. 38 ff. m. w. N.; a.A. Graeger NZV 2004, 16, 18; ders., 41. VGT 2003, 225, 231 ff.

19 BVerfGE 65, 1 ff. – Volkszählung.

20 Vor dem Hintergrund, dass Software notwendigerweise auf einem Datenträger verkörpert sein muss, geht die überwiegende Meinung von der Sachqualität i. S. d. § 90 BGB aus. Vgl. etwa BGHZ 102, 135, 143 f.; bestätigt in BGHZ 109, 97, 99 f. und BGH NJW 1993, 2436, 2438; MünchKommBGB/Holch, 5. Aufl. 2006, § 90 Rn. 27; kritisch dazu Staudinger/Jickeli/Stieper (2004), § 90 Rn. 13 ff., die der Software allein urheberrechtlichen Schutz aus § 2 Abs. 1 Nr. 1 und §§ 69 a ff. UrhG zukommen lassen wollen.

quenz, dass das Zugriffsrecht auf die digitalen Daten zwar grundsätzlich dem Eigentümer zusteht, dieser aber – z.B. durch vertragliche Regelungen – sicherstellen muss, dass das informationelle Selbstbestimmungsrecht anderer Nutzer nicht beeinträchtigt wird.

Soweit ein etwaiger Zugriff Dritter auf diese Daten erfolgen soll – sei es im Auftrag oder wenigstens mit Einverständnis des Eigentümers oder aufgrund richterlicher Anordnung –, ist aus datenschutzrechtlicher Sicht davon auszugehen, dass sowohl Unfalldaten als auch punktuelle Daten mit Informationswert für die Unfallrekonstruktion personenbezogen i. S. d. § 3 Abs. 1 BDSG²¹ sein können (z. B. unterlassene Schließung des Sicherheitsgurts).²²

Nach § 4 Abs. 1 BDSG ist die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung dieser Daten nur zulässig, soweit eine gesetzliche Regelung dies erlaubt oder eine Einwilligung des Betroffenen vorliegt. Rechtsvorschriften in diesem Sinne stellen unter anderem die §§ 142, 144 ZPO und §§ 94, 95 StPO dar, welche die Vorlegung im Zivilprozess bzw. die Sicherstellung und Herausgabe im Strafprozess ermöglichen. Ferner kann § 28 Abs. 1 S. 1 Nrn. 1, 2 BDSG als gesetzliche Ermächtigungsgrundlage in Betracht gezogen werden.

Die Anforderungen an eine wirksame Erteilung einer Einwilligung durch den Betroffenen werden durch § 4a BDSG konkretisiert. Als einfachgesetzliche Ausprägung des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung stellt § 4a Abs. 1 BDSG klar, dass es einer umfassenden Information des Berechtigten bedarf, um dessen autonome Entscheidung zu ermöglichen.²³

Für die drei erwähnten Datenarten ist danach wie folgt zu differenzieren:

- *Wartungsdaten* dürfen durch die Kfz-Werkstatt in der Regel²⁴ nur ausgelesen werden, wenn eine – zumindest konkludente – Einwilligung des Eigentümers vorliegt. Eine solche dürfte regelmäßig bei Abschluss des Werkvertrags mit der Werkstatt stillschweigend erteilt werden. Auf die Weiterleitung der Daten an den Hersteller bezieht sich die konkludente Einwilligung schon deshalb nicht, weil der Eigentümer nach bisheriger Praxis keine Kenntnis davon hat.²⁵

21 Nach § 3 Abs. 1 BDSG versteht man unter personenbezogenen Daten alle Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder bestimmbarer Person (Betroffener). Ausführlich dazu Simitis/Dammann, Bundesdatenschutzgesetz, 6. Aufl. 2006, § 3 Rnn. 3 ff.; Gola/Schomerus, Bundesdatenschutzgesetz, 8. Aufl. 2005, § 3 Rnn. 2 ff.

22 Vgl. Brenner, 41. VGT 2003, 209, 214 f.

23 Vgl. dazu Gola/Schomerus, § 4a Rnn. 10 ff.

24 Beachte hierzu die oben bereits erwähnte Ausnahmegvorschrift des § 28 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 2 BDSG.

25 Anders dürfte sich die Situation bei der Weiterleitung der Daten in anonymisierter Form (vgl. § 3 Abs. 6 BDSG) darstellen.

- Weiterentwicklungsdaten stellen Überschussinformationen dar, die ohne Offenlegung durch den Hersteller und eine entsprechende Vereinbarung mit dem Eigentümer nicht ausgelesen werden dürfen.
- Unfalldaten und punktuelle Daten können personenbezogen sein. Eine konkludente Einwilligung in einen Zugriff (Auslesen) des Herstellers dürfte zu verneinen sein. In Betracht kommt allenfalls eine analoge Anwendung der allgemeinen Vorlage- und Besichtigungsansprüche der §§ 809 f. BGB zugunsten des Herstellers. § 809 BGB setzt tatbestandlich voraus, dass der Käufer gegen den Hersteller gerichtlich vorgehen will. In sog. Drittfällen scheidet § 809 BGB dagegen von vornherein aus. Da der Hersteller nicht Besitzer der Sache (= Daten) ist, wäre auch in Zweipersonenkonstellationen überhaupt nur eine analoge Anwendung des § 809 BGB möglich. Eine planwidrige Regelungslücke dürfte aber abzulehnen sein, da es im deutschen Recht spezielle und allgemeine Auskunftsansprüche²⁶ gibt. Auch bei § 810 BGB käme wiederum nur eine analoge²⁷ Anwendung in Betracht; diese erscheint ebenfalls mehr als zweifelhaft.

2. Anspruch des Eigentümers gegen den Hersteller auf sachverständige Auslesung und Interpretation sowie auf Information über die dabei anfallenden Kosten

Im Normalfall bestehen zwischen dem Hersteller und dem Eigentümer keine unmittelbaren vertraglichen Beziehungen. Vielmehr ist eine Händler-Käufer-Kette dazwischengeschaltet. Zweckmäßigerweise erfolgt deshalb die Untersuchung in zwei Schritten: Zunächst ist der – einfachere – Sonderfall einer direkten Vertragsbeziehung (Zweipersonenverhältnis) zwischen Hersteller und Direktkäufer (Endkunde) in den Blick zu nehmen. Danach ist zu fragen, ob ein etwaiger Anspruch des dazwischen geschalteten Händlers in der Händler-Käufer-Kette abgetreten werden kann bzw. muss. Dabei ist davon auszugehen, dass – nach der aktuellen Praxis – die Kunden hinsichtlich Existenz, Nutzen und Risiken digitaler Daten nicht informiert sind.

²⁶ Vgl. ausführlich Staudinger/Bittner (2004), § 260 Rnn. 11 ff.

²⁷ Zur Analogiefähigkeit des § 810 BGB bei Daten vgl. nur Staudinger/Marburger (2002), § 810 Rn. 8. Nach OLG Karlsruhe, NZG 2001, 654, 655, soll die Vorschrift auf technische Aufzeichnungen sogar unmittelbare Anwendung finden.

a. Informationspflichten des Herstellers gegenüber dem Eigentümer als Direktkäufer

Als Ausgangspunkt für die Lösung der Problematik, welche Informationspflichten den Hersteller gegenüber dem Eigentümer als Direktkäufer treffen, lässt sich m. E. – quasi als Vorfrage – an die Anforderungen anknüpfen, die von der Literatur im Rahmen der aktuellen Diskussion an Betriebsanleitungen gestellt werden, die dem Kaufgegenstand beigelegt werden müssen.²⁸ Betriebsanleitungen müssen den sachgerechten und sicheren Umgang mit dem Kfz ermöglichen.²⁹ Referenzmaßstab ist hierfür der Erwartungshorizont des „vernünftigen Durchschnittskäufers“.³⁰ Diese Idealperson erwartet nach meiner Einschätzung nicht nur Informationen über die Vorteile etwa der elektronischen Fahrerassistenzsysteme und der elektronisch kontrollierten Sicherheitssysteme, sondern auch über deren Risiken, Nachteile und Grenzen (z. B. Fehlerquellen etc.), damit sie eigenverantwortlich über den sachgerechten Umgang mit dem Kfz entscheiden kann. Der „vernünftige Durchschnittskäufer“ erwartet beispielsweise die Information, dass das Schließen des Sicherheitsgurtes, das für die Airbag-Auslösung technisch relevant ist, digital aufgezeichnet und gespeichert wird. Ihm könnten insbesondere in einem gerichtlichen Verfahren hieraus Nachteile entstehen, wenn auf diese Weise festgestellt werden kann, dass er nicht angegurtet war.³¹ Angesichts des technischen Fortschritts ist es inzwischen auch möglich, Daten über das individuelle Fahrverhalten (Lenkradbewegungen, Gaspedalstellungen, Abstandseinhaltung u. ä.) zu erheben. Auch in diesen Fällen kann es zu einer Datenverwertung zu Lasten des Eigentümers als Nutzer kommen. Sein Recht auf informationelle Selbstbestimmung ist insofern tangiert und verlangt nach einer ent-

28 Die Beifügung einer funktionsgerechten Betriebsanleitung gehört zu den kaufvertraglichen Hauptleistungspflichten. Eine fehlerhafte Anleitung stellt einen Sachmangel nach § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB dar, vgl. Boerner ZIP 2001, 2264, 2267; Staudinger/Matusche-Beckmann (2004), § 434 Rn. 107; Bamberger/Roth/Faust, 1. Aufl. 2003, § 434 Rn. 96.

29 Marburger, Gebrauchs- und Betriebsanleitungen im Produkthaftungsrecht, in: Klopfer (Hrsg.), Gebrauchs- und Betriebsanleitungen in Recht und Praxis, 2007, S. 53, 61 ff. Als Orientierungsmaßstab kann auch die deliktische Instruktionspflicht herangezogen werden. Vgl. hierzu Marburger, a.a.O., S. 53, 64, sowie Staudinger/Hager (1999), § 823 Rnn. F 14–18.

30 Vgl. Vieweg, Gebrauchs- und Bedienungsanleitungen im Kaufrecht, in: Klopfer (Hrsg.), Gebrauchs- und Betriebsanleitungen in Recht und Praxis, 2007, S. 33, 42 f.; vgl. auch zur Montageanleitung Brand ZGS 2003, 96, 97; Rappenglitz JA 2003, 36, 38; Stoppel VuR 2003, 176, 177; Tiedtke/Schmidt DB 2005, 1555, 1556; Staudinger/Matusche-Beckmann (2004), § 434 Rn. 103; a. A. Bamberger/Roth/Faust, § 434 Rn. 97, „da es nicht hinnehmbar wäre, alle unterdurchschnittlichen Käufer – was mehr als die Hälfte sein kann – an der Montage scheitern zu lassen“.

31 Insbesondere bei leichteren Unfällen droht ohne diese Daten Beweisnot, wenn sonstige Spuren wie Druckstellen etc. nicht vorhanden sind.

sprechenden Information.³² Hingegen erwartet er keine Information über noch nicht realisierte Speichermöglichkeiten z.B. durch den Einbau von Speicherchips und die damit verbundenen Mehrkosten.

b. Kaufvertragliche Nebenpflicht zum Abschluss eines Werkvertrags über Auslesung und Interpretation der digitalen Daten

Den Hersteller trifft als kaufvertragliche Nebenpflicht (§§ 433, 241 Abs. 2 BGB) die Verpflichtung gegenüber dem Direktkäufer zum Abschluss eines auf Auslesung und sachverständige Interpretation der digitalen Daten gerichteten Werkvertrages sowie zur Information über die voraussichtlichen Kosten. Der Schwerpunkt dieser Pflicht dürfte im nichtleistungsbezogenen Bereich liegen, da primär das Integritäts-, nicht dagegen das Äquivalenzinteresse betroffen ist.³³ Grundlage ist ein Kontrahierungszwang (Rechtsgedanke aus § 826 BGB und § 20 GWB), falls nur der Hersteller zu diesen Leistungen in der Lage ist. Dies ergibt sich aus einer wertenden Einzelfallbetrachtung des Kaufvertrags gemäß §§ 133, 157, 242 BGB.³⁴ Hinsichtlich der Verjährung ergeben sich keine Besonderheiten.³⁵ Alternativ zur kaufvertraglichen Nebenpflicht könnte auch eine Einbeziehung des Endkunden in den Vertrag Hersteller – Händler über die Rechtsfigur des Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter erwogen werden. Zweifelhaft ist dabei aber bereits, ob von einer hinreichenden Gläubigernähe³⁶ ausgegangen werden kann. Jedenfalls ist die Konstruktion eines Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter subsidiär nur dann möglich, wenn dem Betroffenen sonst keinerlei vertragliche Ansprüche zustehen. Ein solcher vertraglicher Anspruch besteht jedoch nach der hier vertretenen Auffassung.

32 Vgl. 18. Datenschutzbericht der Landesdatenschutzbeauftragten des Landes NRW 2007, S. 80 f. Vgl. allgemein zum Unfalldatenspeicher und zum Event Data Recorder: Schaar, Gläserner Autofahrer unter Generalverdacht? Das Recht auf datenfreie Fahrt, S. 3 (abrufbar unter http://www.bfdi.bund.de/cln_030/nn_531026/_sid_0451D053628CD22F4950F23BF2B91945/DE/Oeffentlichkeitsarbeit/RedenUndInterviews/2006/GlaesernerAutofahrerUnterGeneralverdacht.html, zuletzt abgerufen am 28.02.2007).

33 Zur Abgrenzung vgl. Staudinger/Olzen (2005), § 241 Rnn. 157 ff.

34 Dazu Staudinger/Olzen (2005), § 241 Rnn. 201 ff., insbesondere 242 ff.

35 Die Verjährungsfrist richtet sich in der hier interessierenden Unfallkonstellation nach der Regelverjährung des § 195 BGB und beträgt damit drei Jahre. Die Frist beginnt mit Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist (Unfallereignis) und der Gläubiger von den anspruchsbegründenden Umständen Kenntnis erlangt oder sich dieser Kenntnis zumindest grob fahrlässig verschließt (vgl. § 199 Abs. 1 BGB). Unabhängig vom subjektiven Moment verjährt der Anspruch jedenfalls zehn Jahre nach seiner Entstehung, vgl. § 199 Abs. 4 BGB. Vgl. zum streitigen Verhältnis zu § 438 BGB Staudinger/Matusche-Beckmann (2004), § 438 Rnn. 17 ff.

36 Ausführlich dazu Staudinger/Jagmann (2004), § 328 Rn. 100 – insbesondere zum Problem der Gegenläufigkeit der beteiligten Interessen. Vgl. auch BGH NJW 2004, 3035.

c. Kostentragung

Falls keine ausdrückliche Einigung über die Kosten(-höhe) erfolgt, ist gem. § 632 Abs. 2 BGB vom Besteller – hier: dem Eigentümer – die übliche Vergütung geschuldet. Hinzu kommen etwaige Fahrtkosten etc. Da es sich um Ingenieurleistungen handelt und noch Fahrtkosten etc. hinzukommen, sind die Kosten erheblich. Überlegenswert ist deshalb, ob angesichts dieser hohen Kosten den Hersteller nicht im Vorfeld die vertragliche (Neben-) Pflicht trifft, den Käufer über die preiswertere Variante zu informieren: den Einbau von Speichermedien, die auch von herkömmlichen Werkstätten „vor Ort“ ausgelesen werden können.

d. Übertragung in der Händler-Käufer-Kette

Die geschilderte direkte Beziehung zwischen Hersteller und Endverbraucher/Kfz-Eigentümer ist – wie ausgeführt – die Ausnahme; in materiell-rechtlicher Hinsicht ergibt sich aber kein Unterschied in der Normalfallkonstellation der Händler-Käufer-Kette. Lediglich treten hier entsprechende vertragliche Abtretungspflichten des Händlers hinzu. Dieser ist verpflichtet, den ihm gegen den Hersteller aus den §§ 433, 241 Abs. 2 BGB zustehenden Ausleseanspruch (s.o.) an den Käufer abzutreten. Begründet werden kann dies wiederum mit einer kaufvertraglichen Nebenpflicht bzw. mit einer ergänzenden Vertragsauslegung gemäß §§ 133, 157 BGB. Hierin ist auch kein unzulässiges Korrektiv allein aus Billigkeitsgründen zu sehen.³⁷ Vielmehr kann davon ausgegangen werden, dass die Parteien bei Kenntnis dieser „Regelungslücke“ eine entsprechende Vereinbarung getroffen hätten.³⁸ Dass Händler und Endkäufer den Hersteller durch den Abschluss des Kaufvertrages aus seiner Auslesepflicht entlassen wollen, kann nicht angenommen werden.

3. Anspruch des Versicherers gegen den Hersteller auf sachverständige Auslesung und Interpretation der digitalen Daten

Ein originärer Anspruch des Versicherers gegen den Hersteller scheidet mangels vertraglicher Beziehungen aus. Möglich erscheint aber neben einer *cessio legis* nach § 67 VVG, §§ 412, 401 (analog) BGB³⁹ auch ein abgetretener Anspruch (§§ 398, 433, 241 Abs. 2 BGB), der über die

37 Hierzu etwa BGHZ 77, 301, 304; 40, 91, 103; BGH NJW 2004, 1873.

38 Vgl. BGH NJW 1997, 652.

39 Dazu Prölss/Martin/Prölss, § 67 VVG, Rnn. 4 ff.; Staudinger/Busche (2005), § 401 Rnn. 28 ff. Eine vergleichbare Konstellation ergibt sich im Falle einer *cessio legis* nach § 116 SGB X.

Brücke der Mitwirkungsobliegenheiten des Versicherungsnehmers vermittelt wird. Dem Unfall nachgelagerte Obliegenheiten sind in § 34 VVG und § 7 I Abs. 2 Satz 3 AKB geregelt. Allerdings ist zweifelhaft, ob die Auskunftserteilung i. S. v. § 34 VVG hier weiterhilft. Zwar obliegt es nach allgemeiner Meinung dem Versicherungsnehmer auch, den Versicherer in die Lage zu versetzen, Auskünfte z. B. direkt bei behandelnden Ärzten einzuholen.⁴⁰ Auf den konkreten Fall übertragen, obläge es hier dem Versicherungsnehmer, seiner Versicherung die unmittelbare Einholung der benötigten Informationen beim Hersteller zu ermöglichen.

Doch kann dies dahingestellt bleiben, da sich dasselbe Ergebnis aus § 7 Abs. 2 Satz 3 AKB ableiten lässt. Danach hat der Versicherungsnehmer alles zu tun, was zur Aufklärung des Tatbestands dienlich sein kann. Das bedeutet, dass er – ungeachtet der Grenzen im Einzelnen – aktiv an der Aufklärung mitzuwirken hat,⁴¹ konkret, dass er seine Ansprüche auf Auslesung und Interpretation der digitalen Daten gegen den Hersteller geltend machen oder abtreten muss. Er ist insofern gehalten, mit dem Rechtsanwalt des Versicherers zu kooperieren.⁴² Da in dieser Konstellation der Werkvertrag zwischen Versicherer und Hersteller abgeschlossen wird, hat der Versicherer die anfallenden Kosten zu tragen. Falls der Versicherer dem Versicherungsnehmer aufgibt, den entsprechenden Werkvertrag mit dem Hersteller abzuschließen, hat er ihn hinsichtlich der anfallenden Kosten freizustellen.⁴³

Die oben ausgeführten datenschutzrechtlichen Erwägungen⁴⁴ beanspruchen auch und gerade in einem Dreipersonenverhältnis Geltung. Eine Einwilligung des Versicherungsnehmers ist mithin in der Regel erforderlich. Diese kann bei hinreichender Information des Betroffenen (vgl. §§ 4 Abs. 3 S. 1, 4 a Abs. 1 BDSG) in der Abtretungserklärung erblickt werden.

4. Gerichtliche Vorlegungsanordnung i. S. v. §§ 142, 144 ZPO sowie Sicherstellung und Herausgabepflicht i. S. v. §§ 94, 95 StPO

Hinsichtlich der gerichtlichen Befugnis gem. § 142 ZPO, die Vorlegung von Unterlagen anzuordnen, ist wie folgt zu differenzieren: Hat bereits eine Auslesung und Interpretation der (punktuellen) Unfalldaten durch den

40 OLG Düsseldorf VersR 1984, 274; Prölss/Martin/Kappmann, § 34 Rn. 4.

41 BGHZ 122, 250, 255; Prölss/Martin/Kappmann, § 34 VVG, Rn. 10; wie in weiteren Nachweisen bei Leppich, Unfalldatenspeicher, S. 133 (Fn. 647).

42 Vgl. Leppich, Unfalldatenspeicher, S. 143.

43 Dazu Leppich, Unfalldatenspeicher, S. 134 (m. Nachw. in Fn. 651).

44 Siehe oben S. 297 f.

Hersteller – insbesondere aufgrund der Initiative des Eigentümers oder des Versicherers – stattgefunden, so erfasst die Vorlegungsanordnung diese Unterlagen. Ist dies noch nicht erfolgt, kann das Gericht nach § 144 Abs. 1 S. 2 ZPO vorgehen, d.h. die Begutachtung durch einen Sachverständigen anordnen und dem Kfz-Eigentümer aufgeben, das Kfz zur Begutachtung zur Verfügung zu stellen.⁴⁵ Hier kann sich in der Praxis das Problem stellen, dass dem Gericht zwar der Halter, nicht aber der Eigentümer bekannt ist.

Soweit es sich um Strafverfahren handelt, richten sich die Sicherstellung und die Herausgabepflicht nach §§ 94 und 95 StPO.⁴⁶ Besonderheiten ergeben sich auch insofern nicht.

IV. Überlegungen

Meine Überlegungen – zugleich Anregungen für die Diskussion – gehen in drei Richtungen: Fraglich ist, ob und wie eine Verbesserung der Kundeninformation erreicht werden soll. Weiterhin ist an gesetzliche Vorgaben zu denken, die den Einbau von Speichermedien obligatorisch machen. Schließlich ist zu überlegen, welche Gestaltungsmöglichkeiten den Haftpflichtversicherern zur Verfügung stehen.

Nach meiner Auffassung kann nicht zweifelhaft sein, dass die Verbraucherinformation verbessert werden muss. Auch wenn Kfz keine Arzneimittel sind: Über die hier beschriebenen Nebenwirkungen – Stichwort: „sauberer Unfallort“ und punktuelle Speicherung evtl. belastender digitaler Daten – müssen die Kfz-Nutzer zumindest insoweit informiert werden, dass sie gezielt nachfragen können. Die angemahnte Vervollständigung der Betriebsanleitungen ist ein erster wichtiger Schritt, der hoffentlich eigenverantwortlich unternommen wird, ohne dass es des Instrumentariums des Gesetzes gegen unlauteren Wettbewerb (Verbandsklage gem. § 8 Abs. 3 Nr. 2 UWG wegen irreführender Werbung im Sinne von §§ 3, 5 Abs. 1 UWG) bedarf. Wünschenswert wären ergänzende Kundenbefragungen, um eher spekulativen Einschätzungen der Kundenwünsche entgegenzuwirken. Interessant wäre beispielsweise, wie die Kunden – differenziert nach Automarken – den Zielkonflikt von Feststellung der Wahrheit und Vermeidung von (Rechts-)Streitigkeiten einerseits sowie Risiko der (Selbst-)Belas-

45 Vgl. zur dabei vorzunehmenden Interessenabwägung BGH NJW-RR 2007, 106.

46 Vgl. Karlsruher Kommentar zur StPO/Nack, 5. Aufl. 2003, §§ 94, 95 m. w. N., sowie umfassend Tschacksch, Die strafprozessuale Editionsspflicht, 1988, passim.

tung andererseits lösen würden, welche Mehrkosten sie zu tragen bereit wären, insbesondere ob für sie Mehrkosten in der Dimension von unter 10 € bei Serienausstattung ein Problem wären. Ich hoffe, dass dieser Verkehrsgerichtstag mit seiner breiten Medienwirkung hierzu einen erfolgreichen Anstoß gibt.

Zur zweiten Frage: Soll der Einbau von Speicherchips bei elektronischen Fahrerassistenzsystemen und elektronisch kontrollierten passiven Sicherheitssystemen (nebst Offenlegung der Ausleseschnittstellen) verbindlich, d.h. gesetzlich vorgeschrieben werden? – Auf die jahrelange Diskussion um den Unfalldatenspeicher kann hier im Wesentlichen nur verwiesen werden.⁴⁷ Zwei Gesichtspunkte sind dabei als Besonderheiten hervorzuheben: die gesteigerte Beweisnot durch „saubere Unfallorte“ und die vergleichsweise marginalen Kosten von unter 10 € bei serienmäßigem Einbau.⁴⁸ Für eine gesetzliche Einbaupflicht spricht der Aspekt der Verhaltenssteuerung mit der Zielrichtung Verkehrssicherheit – d.h. Verringerung der Zahl von Unfallopfern und Reduzierung von Schäden. Auf diese Weise wäre auch eine effizientere Schadensaufklärung zu erwarten. Dies wiederum könnte die bereits dargelegte Missbrauchsproblematik im Versicherungswesen entschärfen und zu einer Entlastung der Versichertengemeinschaft beitragen. Angesichts dieser besonders schutzwürdigen Interessen erscheint es sachgerecht, die mögliche Selbstbelastung der Kfz-Nutzer und das Interesse der Hersteller an exklusiver Information dahinter zurücktreten zu lassen. Einer europaweiten Einbaupflicht stünden keine unüberwindbaren rechtlichen Hürden im Wege.⁴⁹ Sichergestellt werden müsste dabei, dass dem Grundsatz der Zweckbindung⁵⁰ hinreichend Rechnung getragen wird. Beispielsweise müsste klargestellt werden, dass eine Auslesung nur zum Zwecke der Unfallrekonstruktion, nicht aber auch allgemein zur bloßen Geschwindigkeitskontrolle erfolgt.

Zur dritten Frage: Sollen die Möglichkeiten differenzierter Prämiengestaltung durch die (Haftpflicht-)Versicherer genutzt werden? – Meine

47 Graeger NZV 2004, 16 ff.; Brenner NZV 2003, 360 ff.; Schmidt-Cotta ZRP 2000, 518 ff.; Vogt NZV 1991, 260 ff.; Spiegel, 28. VGT 1990, 16 ff.; A. Schmidt, 18. VGT 1980, S. 87 ff.

48 Anders könnte sich die Situation bei der Nachrüstung eines Speicherchips darstellen. Angesichts der unter Umständen höheren Kostenbelastung stellt sich die Frage der Verhältnismäßigkeit im Einzelfall. Diese sogar in Bezug auf Unfalldatenspeicher (Geräte- und Einbaukosten: mehrere hundert Euro) bejahend Brenner NZV 2003, 360, 364 ff.; ders., 41. VGT 2003, 209, 218 ff.

49 So auch Brenner NZV 2003, 360, 365; ders., 41. VGT 2003, 209, 222 ff.; a. A. Graeger NZV 2004, 16, 19: Einsatz nur auf freiwilliger Basis.

50 Vgl. § 14 Abs. 1, 2 sowie § 28 Abs. 1–3 BDSG.

Antwort ist ein klares „Ja“.⁵¹ Hiermit würde ein Beitrag zur Transparenz geleistet werden, der seinerseits – qua Verhaltenssteuerung – die Verkehrssicherheit fördern würde. Erste Ansätze und Testversuche sind bereits erkennbar: Die Winterthur-Versicherung hat in Zusammenarbeit mit einem englischen Technologiepartner einen so genannten „Crash-Recorder“ entwickelt, der Unfalldaten 20 Sekunden vor und 10 Sekunden nach dem Unfall speichert. In einem vor allem an Fahranfänger gerichteten Angebot verspricht sie diesen Prämienersparnisse von bis zu 20%.⁵² Andere europäische Versicherungsunternehmen wie die Norwich Union oder auch die Württembergische Gemeindeversicherung wollen zur Bestimmung der individuellen Versicherungsprämie auf eine Aufzeichnung und Übertragung von punktuellen Daten wie der Geschwindigkeit oder auch der zurückgelegten Wegstrecke setzen. Dabei werden Ersparnisse auf Seiten des Versicherten von bis zu 30% in Aussicht gestellt.⁵³

V. Zusammenfassung in Thesen

1. Die Anzahl der elektronischen Steuergeräte in Kfz steigt stetig an. Das Bild des „rollenden Computers“ beschreibt treffend die Situation. Konsequenz der modernen Assistenz- und Sicherheitssysteme ist unter anderem, dass „klassische“ Unfallschäden verschwinden und zusehends „saubere“ Unfallorte hinterlassen werden. Über diese Tatsache und die Speicherung punktueller Daten informieren die Hersteller den Kunden regelmäßig nicht.
2. Bei digitalen Daten ist zu unterscheiden zwischen Diagnosedaten (sie dienen ausschließlich der Wartung und Weiterentwicklung), punktuellen Daten (diese werden ereignisbedingt in den Steuergeräten gespeichert) und Unfalldaten (sie dienen der umfassenden Rekonstruktion eines Unfallgeschehens). Diagnose- und punktuelle Daten sind zur Unfall-

51 Für den hier nicht behandelten Einbau eines Unfalldatenspeichers oder Event Data Recorders vgl. aus datenschutzrechtlicher Sicht Schaar (Fn. 32), S. 3 oben. Seine Stellungnahme erfolgt jedoch ohne konkrete Berücksichtigung der Problematik des „sauberen Unfallortes“ und der technischen Gegebenheiten, insbesondere der o.a. Speicherpraxis der partiell für die Unfallrekonstruktion geeigneten punktuellen Daten sowie des Umstands, dass diese vom Nutzer nicht gelöscht werden können.

52 Vgl. http://www.winterthur-insurance.ch/home/abu/abu_info/abu_info_news_2006/abu_info_news_2006_11_15.htm (zuletzt abgerufen am 28.02.2007).

53 Vgl. http://www.wgv-online.de/produkte/kfz_youngandsafe.htm sowie <http://www-1.ibm.com/services/ondemand/norwichunion.html> und <http://www.norwichunion.com/library/pdfs/payd-data-protection-yourinformation.pdf> (zuletzt abgerufen am 28.02.2007).

rekonstruktion nur eingeschränkt nutzbar. Die Speicherung von Unfalldaten wird laut führenden Herstellern von den Kunden zurzeit nicht gewünscht und unterbleibt daher bislang.

3. Die am Unfall und der Schadensabwicklung Beteiligten (Kfz-Eigentümer, Hersteller, Versicherer) verfolgen oft gegenläufige Interessen, je nachdem, um welche Daten bzw. Haftungskonstellationen es geht.
4. Die alleinige Auslesebefugnis liegt grundsätzlich beim Kfz-Eigentümer, der zugleich Inhaber der digitalen Daten ist. Der Hersteller darf nur mit dessen Einwilligung auf die Daten zugreifen.
5. Die Information des Kunden über die Existenz digitaler Speichermedien sowie über die Möglichkeiten und Grenzen der Auslesung gehört zur kaufvertraglichen Hauptleistungspflicht (z. B. Aufnahme in die Betriebsanleitung).
6. Als vertragliche Nebenpflicht gem. §§ 433, 241 Abs. 2 BGB trifft den Hersteller weiterhin die Pflicht zum Abschluss eines auf Auslesung und Interpretation gerichteten Werkvertrags. Die Kostenlast der Auslesung trifft den Kunden.
7. In einer Händler-Käufer-Kette wird dieser Anspruch (konkludent) abgetreten.
8. Der Versicherer selbst hat keinen unmittelbaren Anspruch gegen den Hersteller. Aus der Mitwirkungspflicht des Versicherungsnehmers gem. § 7 Abs. 2 S. 3 AKB ergibt sich aber eine entsprechende Pflicht zur Abtretung des Auslese- und Interpretationsanspruchs.
9. Im Zivilprozess ist eine gerichtliche Vorlegungsanordnung nach §§ 142, 144 ZPO möglich; im Strafverfahren greifen die §§ 94, 95 StPO.
10. Wünschenswert wäre eine verbesserte Kundeninformation seitens der Hersteller. De lege ferenda wäre eine gesetzliche Vorgabe überlegenswert, die den Einbau eines digitalen Unfallrecorders (Ringspeicher) beim Einbau elektronischer Fahrerassistenzsysteme (z. B. ABS, ESP) und elektronisch kontrollierter passiver Sicherheitssysteme (z. B. Airbag, Gurtstraffer) verpflichtend macht. Dabei müsste dem datenschutzrechtlichen Grundsatz der Zweckbindung Rechnung getragen und z. B. geregelt werden, dass die Auslesung nur zur Unfallrekonstruktion und nicht aber im Rahmen der allgemeinen Verkehrskontrolle erfolgt. Seitens der Versicherer bestünde schließlich die Möglichkeit einer differenzierten Prämiengestaltung.

Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse

– Nutzen bei der Unfallrekonstruktion –

Dipl.-Ing. Michael Weber, Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle,
1. Vorsitzender der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung
und -analyse (EVU), Hamburg

1. Einleitung

Das Kraftfahrzeug wandelt sich von einem mechanischen Gerät in einen rollenden Computer. Fast alle Neufahrzeuge sind mit Fahrerassistenzsystemen (z. B. ABS, ESP) und überwiegend auch mit elektronisch kontrollierten passiven Sicherheitssystemen (Airbag, Gurtstraffer) ausgestattet.

Diese Systeme besitzen Sensoren, die alle wesentlichen Zustandsdaten eines Fahrzeugs ständig messen und auswerten. Auf Basis der Messwerte werden wichtige Entscheidungen getroffen, um Unfälle zu vermeiden (aktive Sicherheit) oder Unfallfolgen zu mildern (passive Sicherheit). Verschiedene Hersteller speichern die Messdaten zumindest teilweise auch ab, um

- die Fehlerdiagnose zu verbessern,
- Beweismaterial bei Forderungen aus Produkthaftung zu haben oder
- den gesamten Unfallablauf rekonstruieren zu können.

Nach Unfällen wird in Gerichtsverfahren an Sachverständige zunehmend die Frage gestellt, ob alle diese Systeme korrekt funktioniert haben und wie der Unfall abgelaufen ist. Um hierauf Antworten geben zu können, ist der Unfallanalytiker auf elektronische Daten angewiesen, die vom Fahrzeug in den letzten Sekunden vor dem Unfall gemessen und ausgewertet wurden. In Zukunft werden sich Unfallabläufe präzise nur dann rekonstruieren lassen, wenn diese Daten zur Auswertung zur Verfügung stehen.

2. Unfalldatenrekorder

Heutzutage ist es technisch einfach möglich, einen sehr präzise arbeitenden Unfalldatenspeicher in die bestehenden Bussysteme zu integrieren. In der Serienproduktion dürfte der Mehrpreis weit unter 10 € liegen. Hierzu

wird nur ein Ringspeicher benötigt, der etwa 20 s vor und 10 s nach dem Crash „einfriert“. Durch technische Maßnahmen kann sichergestellt werden, dass eine Aktivierung wirklich nur bei einem Unfall erfolgt. Um ein solches System von anderen, bereits auf dem Markt erhältlichen, abzugrenzen, sollte eine neue Bezeichnung eingeführt werden: „Unfalldatenrekorder“.

In den USA sind mittlerweile 64 % der Neufahrzeuge mit einem Unfalldatenschreiber (EDR = event data recorder) ausgestattet. Zurzeit wird dort ein Gesetz eingeführt, das eine standardisierte Schnittstelle für die Datenspeicherung vorschreibt [U1].

Die Empfehlungen des 41. Verkehrsgerichtstages in Goslar, der sich mit diesem Thema befasst hat, haben in Deutschland nicht zu konkreten Fortschritten geführt. Das gerade abgeschlossene Projekt VERONICA beschäftigt sich mit der Frage, welche technische Anforderungen ein europäischer Unfalldatenschreiber erfüllen sollte und welche juristischen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um Datenmissbrauch zu vermeiden [V1]. Im Auftrag der EU hat eine internationale Expertengruppe konkrete Vorschläge zur Realisierung erarbeitet.

Früher oder später wird dieses notwendige Aufzeichnungsgerät in Europa eingeführt werden, zurzeit steht dieser Punkt aber leider nicht sehr weit oben auf der Prioritätenliste der EU-Politiker. Dort herrscht seit einigen Jahren der Grundsatz: „Better regulation is no regulation“.

Bis zur flächendeckenden Einführung dieser elektronischen Speicher ist der Unfallanalytiker darauf angewiesen, sich aus den vorhandenen Unfallspuren ein Bild zum Ablauf zu verschaffen. Dabei sind auch die im Unfallfahrzeug abgelegten Daten wichtig.

3. Technische Ausstattung

Mechanische Systeme werden zunehmend durch elektronische ersetzt. 60 bis 70 verschiedene elektronische Module, sog. Steuergeräte, die gänzlich verschiedene Aufgaben erfüllen, werden mittlerweile eingesetzt. Dies gilt mittlerweile nicht nur für die Oberklasse, wie Abb. 1 beweist. In einem normalen VW-Golf sind heute schon 5 Datenbusse nötig, um den zwischen den Modulen nötigen Datenaustausch hinreichend schnell sicherzustellen. Nach seriösen Prognosen werden bis zu 90 Prozent der zukünftigen Innovationen im Automobil elektronischer Art sein, davon 80 Prozent Software. Ein wesentlicher Parameter, der ständig gemessen und ausgewertet wird, ist die momentane Fahrgeschwindigkeit. Sogar das Autoradio interessiert

sich dafür: Je schneller der Nutzer fährt, desto höher sind die Windgeräusche im Inneren. Es macht deshalb Sinn, den Geräuschpegel des Radios anhand der Fahrgeschwindigkeit automatisch zu regeln. Deshalb wird sogar die Elektronik des Autoradios über diesen Wert informiert.

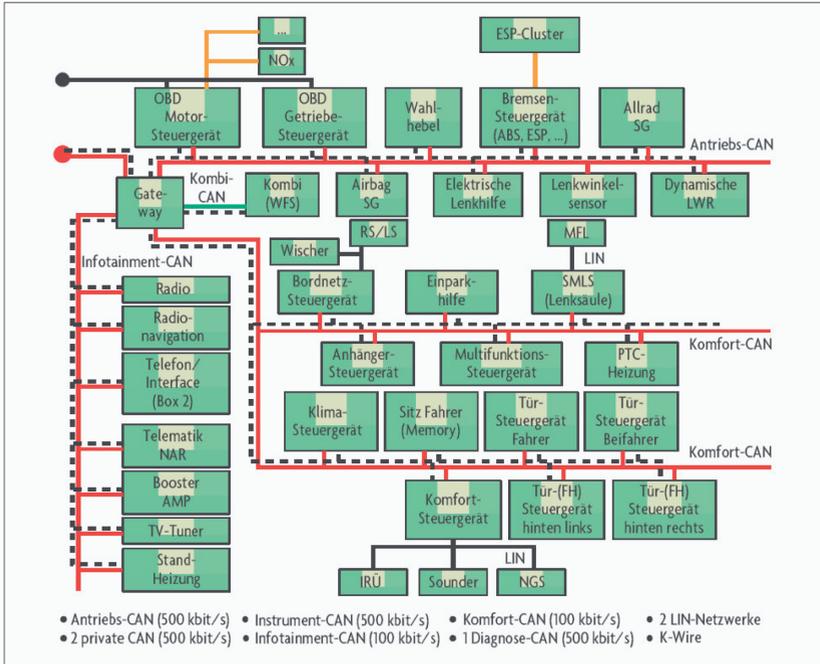


Abb 1:
 Im Golf V sind fünf schnelle CAN-Datennetze mit einer Datenübertragungsrate von 500 kbaud installiert (Antrieb, ESP, Abgasregelung, Kombi-Instrument, Diagnose) sowie für das Infotainment und die Komfortfunktionen zwei Low-Speed-CAN mit 100 kbaud Übertragungsrate. [F1]

In Fehlerspeichern, die bei Unfällen aufgrund von Bauteilzerstörungen aktiviert werden, sind oft die Geschwindigkeiten abgelegt, bei denen der Fehler aufgetreten ist. Diese Daten können für die Analyse des Unfallgeschehens genutzt werden. Beispielsweise war es durch Auslesen der Steuergeräte bei dem auf Abb. 2 gezeigten Unfallwagen Daimler Chrysler E 220 Modell 2004 möglich, die wesentlichen Eckdaten des Unfalls zu ermitteln.

Folgende Informationen wurden im Auftrag der Staatsanwaltschaft vom bearbeitenden Unfallanalytiker in Zusammenarbeit mit dem Fahrzeughersteller aus dem Wrack ausgelesen [D1]:

- ESP-Steuergerät: Auslösung Bremsassistent bei 83 km/h, Regelbeginn ABS bei 82 km/h, zusätzliche ESP-Regelung bei 75 km/h (aufgrund Ausweichenlenkung)
- SBC-Steuergerät: Defekt Drehzahlgeber am Rad vorne links bei 46 km/h – Bauteilzerstörung infolge des Anpralls.



Abb. 2:

Mercedes E 220 – trotz der erheblichen Zerstörungen konnten alle wesentlichen Informationen zum Unfall aus den Steuergeräten ausgelesen werden. [T1]

Mit Hilfe dieser Daten, die in Abb. 3 grafisch aufbereitet sind, steht fest, wie sich der Unfall ereignet hat. Man kennt die Ausgangs- und Kollisionsgeschwindigkeit dieses Mercedes sehr genau.

Ohne diese Informationen wäre es auch nicht möglich gewesen, einen technischen Defekt der hochkomplexen Elektronik als Unfallursache aus-

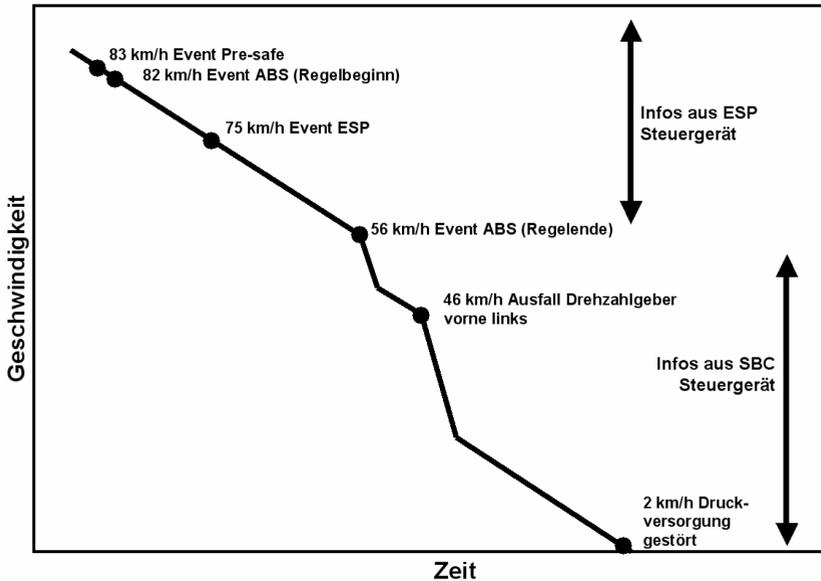


Abb. 3:
Grafische Darstellung der Ereignisreihenfolge

zuschließen. Behauptet der Fahrer nach einem Unfall einen technischen Defekt als Ursache, wird das Fahrzeug in aller Regel durch einen spezialisierten Sachverständigen untersucht. Bei konventionellen Fahrzeugen lassen sich Fehler an den Bremsen, an der Lenkung oder der Motorsteuerung leicht nachweisen oder ausschließen. Da moderne Fahrzeuge zunehmend elektronisch gesteuert werden, können solche Untersuchungen in Zukunft nur noch erfolgen, wenn auch die Fehlerspeicher ausgelesen werden. Beispielsweise verfügt die in diesen Unfall verwickelte Modellreihe der E-Klasse nicht mehr über eine konventionelle Bremsanlage, sondern über die elektrohydraulische Bremse SBC (Sensotronic Brake Control), eine der ersten Bauformen der kommenden „Brake-by-Wire“ Generation. Bei konventionellen Bremssystemen wird der Bremsdruck an den Rädern vom Fahrer über das Bremspedal und den Hauptbremszylinder dosiert eingespeist. Die elektrohydraulische Bremse SBC dagegen versorgt die Bremsen aus einem hydraulischen Hochdruckspeicher mit einem Bremsflüssigkeitsvorrat. Eine elektromotorisch betriebene Kolbenpumpe sorgt in diesem Gasmembranspeicher für einen geregelten Bremsflüssigkeitsdruck von ca. 150 bar.

Beim Betätigen der Bremse oder bei Stabilisierungseingriffen durch das ESP errechnet das Steuergerät mittels eines Softwarealgorithmus die gewünschten Sollbremsdrücke an den einzelnen Rädern. Da es die notwendigen Bremsdrücke für jedes der vier Räder getrennt ermittelt und auch einzeln misst, kann es den Bremsdruck über die Raddruckmodulatoren an den einzelnen Rädern individuell regeln. Diese vier Druckmodulatoren bestehen jeweils aus einem Einlass- und einem Auslassventil, gesteuert über elektronische Endstufen. Die Schnittstelle zum Fahrer ist die Bremsbetätigungseinheit. Sie misst über einen Wegsensor und einen Drucksensor am noch vorhandenen Hauptbremszylinder, wie schnell und wie kräftig die Bremse betätigt wird. Diese Informationen verarbeitet das Steuergerät und generiert daraus die Steuersignale für die Raddruckmodulatoren. Solange dieses System keinen internen Fehler feststellt, ist der Hauptbremszylinder vom Bremskreislauf abgekoppelt. Das gewohnte Pedalgefühl wird künstlich mit einem Pedalwegsimulator erzeugt. Bei Stabilisierungseingriffen des ESP speist der Hochdruckspeicher ohne Zutun des Fahrers den erforderlichen Bremsdruck in die Radbremsen ein.

Diese technisch sehr aufwendige Bremstechnik hat sicher Vorteile gegenüber einer konventionellen Bremsanlage. Die Hersteller versichern auch, dass die redundant aufgebauten Systeme absolut zuverlässig arbeiten. Ohne elektronisch gespeicherte Daten kann dies aber von einem außenstehenden Spezialisten (z. B. Unfallanalytiker) nicht überprüft werden. Nur der Hersteller kennt die Schnittstellen und ist in der Lage, die Daten auszulesen und zu interpretieren.

In der Zukunft wird es immer mehr solcher elektronisch geregelter Fahrerassistenzsysteme geben, die auch aktiv mit dem Ziel eingreifen, Unfälle zu verhindern: So soll z.B. der Notbremsassistent mit Hilfe eines Laser-Scanners den Bereich vor dem Fahrzeug ständig erfassen. Droht ein Unfall aufgrund zu geringen Halteabstandes, sucht das System nach möglichen Ausweichlücken für den Fahrer und soll selbstständig dorthin lenken. Wenn es keinen Fluchtweg mehr erkennt, wird das Fahrzeug automatisch optimal abgebremst.

Derart tiefe Eingriffe in die Handlungen des Fahrers müssen von den Fahrerassistenzsystemen protokolliert werden. Nur so kann nach einem Unfall rekonstruiert werden, ob das System auf Basis der zur Verfügung gestellten elektronischen Daten angemessen eingegriffen hat (function as designed). Werden die Rückhaltesysteme, insbesondere Airbags, aktiviert, sollten die zu dieser Entscheidung führenden Messdaten im System permanent gespeichert werden.

4. Auswertung der Crash-Phase

Die Höhe der Kollisionsgeschwindigkeit steht häufig im Mittelpunkt der gerichtlichen Aufarbeitung eines Verkehrsunfalls. In dem obigen Beispiel Abschnitt 3 konnte sie direkt und präzise aus dem SBC-Steuergerät ausgelesen werden. Sie wurde über Radsensoren direkt am Vorderrad abgegriffen und in dem Gerät gespeichert. Man kann sie aber auch indirekt aus den Belastungssignalen des Airbags gewinnen. Der schwedische Fahrzeughersteller Volvo speichert die beim Crash am Airbagmodul registrierten Daten seit 1994 ab. Abbildung 4 zeigt die gemessene Beschleunigung über die Kollisionszeit dieses DARR (Digital Accident Research Recorder). Die dargestellte Kurve dokumentiert die Insassenbelastung und belegt, dass es bei diesem Unfallgeschehen berechtigt war, den Airbag auszulösen. Durch einfache mathematische Integration des abgebildeten Beschleunigungsverlaufs erhält man auch die Kollisionsgeschwindigkeit des beteiligten Volvo.

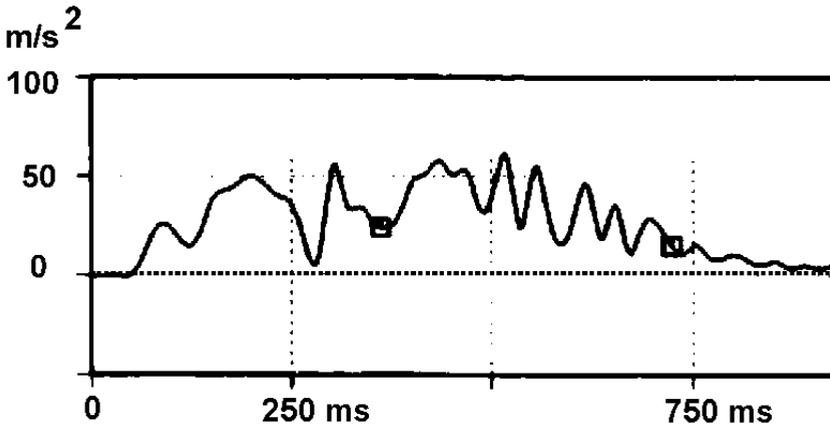


Abb. 4:
Protokoll der Airbagauslösung in einem Volvo-Steuergerät [T1]

In Gerichtsverfahren tauchen häufig Fragen dazu auf, ob der Airbag bei der konkreten Belastung beim Unfall

- ausgelöst wurde, aber nicht hätte auslösen dürfen (eng: misuse) oder
- tatsächlich nicht ausgelöst hat, nach Ansicht einer Partei aber hätte auslösen müssen, um die eingetretenen Verletzungen zu verhindern.

Einige Fahrzeughersteller speichern nach eigenen Angaben den Crashpuls des Sensors nicht ab. Sie entziehen sich so einer genauen Kontrolle dieser Fragestellungen.

Sind keine digitalen Informationen vorhanden, muss der Unfall aus den Verformungen der Fahrzeuge und den Auslaufvorgängen rekonstruiert werden. Dabei sind – je nach Qualität der Spurensicherung – große Toleranzen bei der Kollisionsgeschwindigkeit unvermeidlich.

5. Pre-Crash-Phase

Früher wurden bei Unfällen Reifenspuren gezeichnet, mit deren Hilfe die gesamte Unfallentwicklung präzise rekonstruiert werden konnte. Solche Reifenspuren werden heute durch die elektronischen Systeme ABS und ESP meist vollständig verhindert. Oft lässt sich aufgrund der fehlenden Spuren noch nicht einmal der Kollisionsort genau festlegen. Ohne diese Spuren können auch keine verlässlichen Aussagen zur Unfallentwicklung, also zu der Phase vor dem Anstoß getroffen werden: Ein modernes Fahrzeug, das mit ABS ausgerüstet ist, baut auf trockener Fahrbahn in jeder gebremsten Sekunde rund 35 km/h ab, ohne dass Spuren entstehen. Der Geschwindigkeitsabbau vor der Kollision hängt also in erster Linie von der Bremszeit ab, die dem Fahrer noch vor dem Anstoß zur Verfügung gestanden hat. Diese Zeit lässt sich ohne Spuren meist nur grob aus dem Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers rekonstruieren.

Nehmen wir eine Kollision innerhalb geschlossener Ortschaften mit 50 km/h: Hat der Fahrer vor dem Anstoß nur eine Sekunde gebremst, fuhr er bei Gefahrererkennung schon 85 km/h, bei 2 Sekunden Bremszeit 110 km/h. Ohne ABS wäre bei 85 km/h eine 19 m lange Spur vor dem Anstoß zu sehen gewesen, bei 110 km/h hätte sich sogar eine Spur von 39 m ausgebildet. Schon an der Unfallstelle hätte die Polizei Anhaltspunkte für einen erheblichen Geschwindigkeitsverstoß gehabt. Ohne diese Spuren kann die überhöhte Geschwindigkeit nicht nachgewiesen werden.

Wie gravierend die Auswirkungen auf die Verschuldensanteile sind, wird an dem Unfallbeispiel zwischen dem Porsche Cayenne auf der Vorfahrtstraße und dem nach links einbiegenden Renault auf Abb. 5 gezeigt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist an dieser Unfallstelle aufgrund der schlechten Sicht nach links auf 70 km/h herabgesetzt. Die Rückrechnung anhand der Auslaufbewegungen und Deformationen führt auf die Kollisionsgeschwindigkeit des Porsche von 70 km/h und des Renault von 13 km/h, bei der Kollision wurde also die zulässige Geschwindigkeit nicht

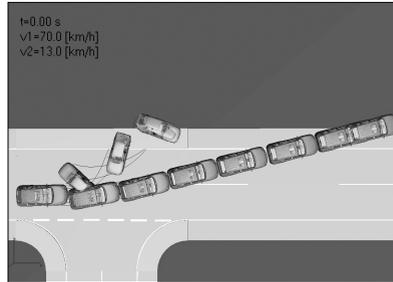
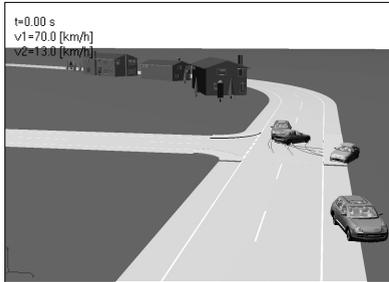


Abb. 5a:
Kollision zwischen Porsche auf der Vorfahrtsstraße
und nach links einbiegendem Renault.

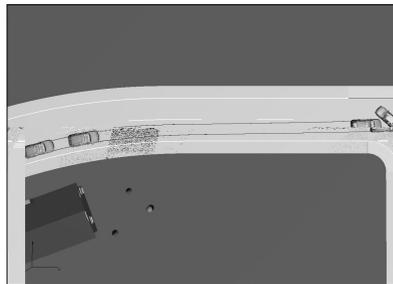
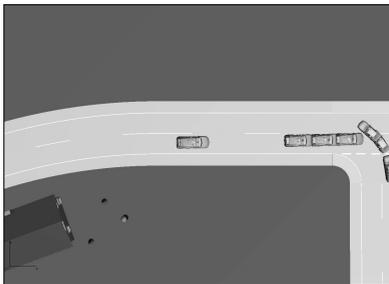


Abb 5b:
Nur wenn Informationen zur Bremszeit oder zum Bremsweg vorhanden sind,
kann auch die Ausgangsgeschwindigkeit berechnet werden: links zugunsten
des Vorfahrtsberechtigten nur geringe Bremsung (80 km/h), rechts lange Bremsung
130 km/h.

überschritten. Nach Angaben des Porschefahrers ist der Renault direkt vor ihm mit hoher Geschwindigkeit aus der Seitenstraße eingebogen. Er habe die Bremse nur noch kurz antippen können. Die Insassen im Renault hingegen behaupten, mit geringer Beschleunigung tastend angefahren zu sein. Der Porsche sei erst aufgetaucht, als sie schon weit in die Vorfahrtsstraße eingebogen gewesen seien.

Beide Varianten lassen sich ohne Schwierigkeiten zeitlich und räumlich darstellen. Wie lange der Porschefahrer vor dem Anstoß bremsen kann, hängt nur davon ab, wie viel Zeit zwischen der ersten Erkennbarkeit des Einbiegevorgangs dieses Renault und der Kollision vergeht. Das können

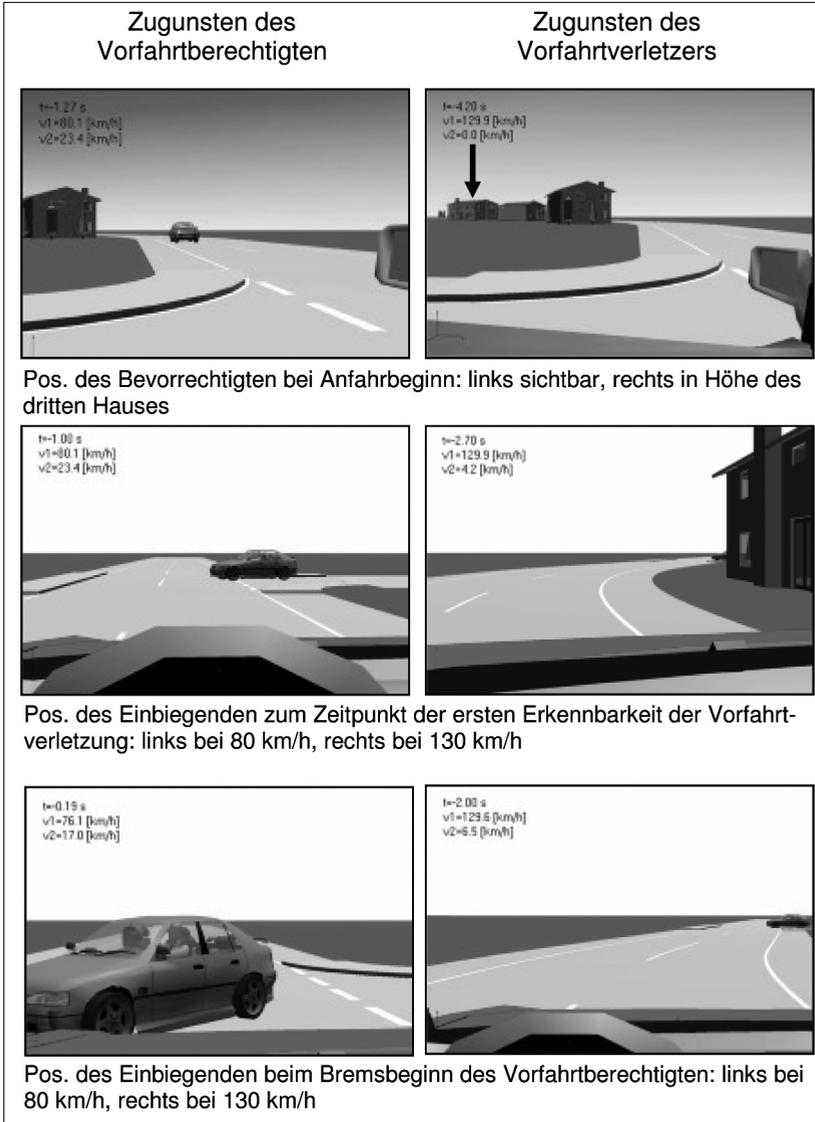


Abb. 5c:
Rekonstruktionstoleranzen ohne digitale Unfalldaten.

nur 1,0 Sekunden oder auch 2,7 Sekunden sein (vgl. mittlere Bildreihe in Abb. 5c). Kurze Zeiten zugunsten des Porsche ergeben sich bei schnellem Durchfahren des Renault kombiniert mit harter Bremsung des Renaultfahrers kurz vor dem Anprall des Porsche, die sich auch schlüssig erklären lässt, weil der Porsche in der letzten Phase vor dem Anprall direkt auf den Renault zugefahren ist. Legt man dieses Fahrmanöver des Renault zugrunde, fuhr der Porsche nur mit knapp 80 km/h. Der Renaultfahrer hat einen schweren Fehler begangen, weil er den nur 30 m entfernten Porsche übersehen hatte, als er die Fahrbahnbegrenzung überfahren hatte.

Lange Bremszeiten zugunsten des Renaultfahrers folgen, wenn der Fahrer gemächlich aus dem Stand beschleunigt. Dann befindet sich der Porsche bei Anfahrbeginn des Renault noch in Höhe des dritten Hauses, der Porschefahrer fährt mit 130 km/h und reagiert bereits aus 80 m Entfernung. Bis zum Aufprall verringert er sein Tempo durch ABS-Bremsen (ohne Spuren zu hinterlassen) von 130 km/h auf 70 km/h. Der Renaultfahrer macht überhaupt keinen Fehler, weil der Porsche erst 2 Sekunden, nachdem der Renault angefahren ist, überhaupt sichtbar wurde. Vielmehr beruht dieser Unfall einzig und allein auf einen Verstoß gegen das Sichtfahrgebot und Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.

Derartige Unfälle konnten vor Einführung der Fahrerassistenzsysteme mithilfe der Blockierspurzeichnung ohne Schwierigkeiten aufgeklärt werden. So wäre bei einer Ausgangsgeschwindigkeit des Porsche von 130 km/h eine rund 57 m lange Bremsspur auf der Fahrbahn zu sehen gewesen (vgl. rechte Abb. 5b). Die Animationen der Bewegungsabläufe zu diesem Beispiel können im Internet als Videoclip betrachtet werden [U2].

6. Zusammenfassung

Moderne Regelsysteme in Fahrzeugen verhindern, dass Reifenspuren gezeichnet werden, die es ermöglichen, den Unfallablauf zu rekonstruieren. Der Unfallanalytiker steht deshalb oft vor einer unlösbaren Aufgabe. Vor, während und nach einem Unfall werden aber ständig von den elektronischen Systemen Daten im Fahrzeug gemessen und ausgewertet, z.B:

- Regelphasen des ABS/EPS (Lenkwinkel, Längs- und Querschleunigung, Regeleingriffe),
- Auslöseverzögerung der Airbags mit Verlauf der gemessenen Verzögerung,
- Geschwindigkeitsaufzeichnungen in Fehlerspeicher.

Die gespeicherten Daten könnten prinzipiell ausgelesen und hieraus Informationen zur

- Pre-Crash-Phase (Bremsen/Schleudern vor Kollision),
- Crash-Phase (Kollisionsschwere/-geschwindigkeit),
- Postcrash-Phase (Auslaufverzögerung/-geschwindigkeit)

abgeleitet werden.

Ob und falls inwieweit diese Daten gespeichert werden, ist zurzeit in Europa der Entscheidung des Herstellers überlassen. Aus dem Beschleunigungsverlauf des Airbag-Sensors ließe sich die Kollisionsgeschwindigkeit genau berechnen. Aus Fehlerspeichern, die bei Unfällen aufgrund von Bauteilzerstörungen aktiviert werden, könnte man für den Kollisionszeitpunkt und den Bremsbeginn vor Kollision Geschwindigkeiten ableiten und es wären auch Aussagen dazu möglich, welche Bauteile beim Unfall aktiviert waren.

Zur Zeit stehen keine dem Unfallanalytiker zugängliche Schnittstellen zur Auswertung zur Verfügung. Die Polizei und der Unfallanalytiker haben keine Erkenntnisse, welche genauen Daten vom Hersteller überhaupt in welchen Fällen gespeichert werden. Das gespeicherte Datenmaterial bleibt nach einem Unfall fast immer ungenutzt.

Durch die zunehmende Elektronisierung von Fahrzeugen werden sich in naher Zukunft noch weitaus gravierende Probleme ergeben: Hochkomplexe Fahrerassistenzsysteme werden weitere Funktionen des Fahrers übernehmen. Die Regelalgorithmen dieser Systeme werden von den Herstellern nicht offengelegt. Es wird immer schwieriger, aufzuklären, wer den Unfall verursacht hat, die Maschine oder der Mensch.

Aus Sicht des Unfallanalytikers ist zu fordern, dass die Fahrzeughersteller bei Unfällen zumindest Daten abspeichern, die die ordnungsgemäße Funktion aller elektronischen Baugruppen dokumentieren. Es müssen standardisierte Ausleseschnittstellen zur Verfügung stellen, die es berechtigten Außenstehenden ermöglichen, alle in den Systemen abgelegten Daten einschließlich der Geschwindigkeiten ohne Unterstützung des Herstellers auszuwerten.

Quellen

- [D1] Diekel, Thomas: Archivfall mit Auswertung der Steuergeräte.
- [F1] Falkner, O, Picard, C: Quo vadis Kfz-Elektronik?
Elektronik Automotive 1/2005.
- [T1] Thomson, R. and Fagerlind, H: Summary of Swedish Research Using Crash Recorder Data, Crash Safety Division, Chalmers University of Technology.
- [U1] United States Code of Federal Regulations Title 49 Part 563, EVENT DATA RECORDERS.
- [U2] www.unfallforensik.de
- [V1] VERONICA (Vehicle Event Recording based on intelligent crash assessment), Final Project report TREN/SUB/02-2004.

Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse

– Die Bedeutung der Speicherung elektronischer Daten für die Unfallanalyse aus Sicht des Herstellers –

Dr. Falk Zeidler, Leiter Produktanalyse, DaimlerChrysler AG, Sindelfingen

Abstract

Da Unfalldatenspeicher bisher keine weite Verbreitung gefunden haben, wird immer wieder versucht, andere elektronische Daten für die Analyse von Unfallereignissen zu nutzen. Dabei handelt es sich überwiegend um Daten, die der Diagnose bei der Fahrzeuginspektion dienen, bzw. um Daten, die zur Auslösung von pyrotechnischen Rückhaltesystemen ermittelt wurden.

Der Beitrag diskutiert die eingeschränkten Möglichkeiten, die Sinnhaftigkeit sowie rechtliche und technische Rahmenbedingungen, die zu beachten sind, wenn derartige Daten genutzt werden sollen, und erläutert die sich daraus ergebende Position, die nach vorliegenden Informationen von einem wesentlichen Teil der auf dem deutschen Markt vertretenen Hersteller zur Zeit vertreten wird. Nach deren Einschätzung wird die Aufzeichnung elektronischer Daten von einer großen Zahl von Kunden wegen des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung nicht gewünscht.

Daher erfolgt bei den meisten Herstellern grundsätzlich keine kontinuierliche Geschwindigkeitsaufzeichnung, keine kontinuierliche Beschleunigungsaufzeichnung und damit auch keine kontinuierliche Aufzeichnung der Geschwindigkeitsänderung. Diese Philosophie wird offensichtlich dann auch auf alle Märkte incl. den der USA übertragen.

Die Speicherung elektronischer Diagnosedaten erfolgt keinesfalls zur Rekonstruktion des Unfallgeschehens, sondern erleichtert dem Hersteller das Finden von Fehlern bei der Wartung und die Feststellung der Notwendigkeit von Wartungsarbeiten. Außerdem können die Daten teilweise auch für die Weiterentwicklung der Systeme genutzt werden, wobei hier Qualität und Zuverlässigkeit im Vordergrund stehen. Der Nutzen dieser Daten für die Rekonstruktion von Unfällen ist äußerst begrenzt.

Die teilweise in Steuergeräten der Aktiven und Passiven Sicherheit zusätzlich abgelegten punktuellen Daten, die nur ereignisbedingt generiert

werden, sind ohne Detailkenntnisse für Dritte nicht verwendbar. Da die Zuordnung dieser Daten zu einem Unfallereignis nicht eindeutig und die Genauigkeit der Daten häufig für gerichtliche Ansprüche nicht ausreichend ist, ist grundsätzlich eine hersteller- und fahrzeugspezifische Prüfung erforderlich, ob diese Daten überhaupt hilfreich sein können. Die Daten bedürfen dann immer noch der Interpretation durch den Hersteller.

Die Hersteller sind grundsätzlich bereit, mit ihrem Fachwissen – inzwischen auch vermehrt unter Zuhilfenahme von elektronisch gespeicherten Daten – bei der Analyse von Unfällen mitzuwirken. Dies ist jedoch nur dann angebracht, wenn der Hersteller einen technisch sinnvollen Beitrag zur Aufklärung des Geschehens leisten kann, ohne rechtliche Rahmenbedingungen zu verletzen. Wegen des beträchtlichen Aufwands kann eine konkrete Unterstützung nur in speziell begründeten Einzelfällen erfolgen.

Solange die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Speicherung, Verarbeitung, Weitergabe und Interpretation von elektronischen Daten nicht geregelt sind, erfolgt bei vielen Herstellern grundsätzlich keine Aufzeichnung und Speicherung von Daten zum Zwecke der Unfallrekonstruktion.

Einleitung

Die Speicherung von elektronischen Daten in Kraftfahrzeugen ist seit Jahren Gegenstand kontrovers geführter Diskussionen. Während die Black Box im Flugzeug Stand der Technik ist, wird das Thema Unfalldatenspeicher, im englischen Sprachraum als EDR (Event Data Recorder) bezeichnet, weltweit in verschiedenen Gremien und inzwischen auch von Behörden diskutiert. Als einziger Staat der Welt haben die USA inzwischen eine gesetzliche Regelung eingeführt.

Der seit 2004 vorliegende Entwurf über die crashresistente Speicherung von bestimmten Unfalldaten und deren Auslesbarkeit über eine allgemein zugängliche Datenschnittstelle wurde nach Ablauf der Kommentarfrist nochmals überarbeitet und am 28. August 2006 als „Final Rule on Event Data Recorders“ 49 CFR Part 563 (Docket No. NHTSA-2006-25666), gültig ab 1.09.2010 für Fahrzeuge mit zul. Gesamtgewicht bis 3,855 to, verabschiedet. Diese Regelung findet nur dann Anwendung, wenn sich der Hersteller entschließt, Unfalldaten gemäß einer vorgegebenen Definition zu speichern.

Die Definition der Speicherung von Unfalldaten lautet:

„The term EDR means a device or function in a vehicle that captures the vehicle's dynamic, time-series data during the time period just prior

to a crash event (e.g. vehicle speed vs. time) or during a crash event (e.g. delta-V vs. time), such that the data can be retrieved after the crash event. For the purpose of this definition the data do not include audio and video data.“

Die vorgeschriebenen Daten und deren Speicherungsintervalle können der *in den Anlagen* beigefügten Tabelle 1 entnommen werden. Es ist nicht gestattet, dass ein Hersteller einen EDR lediglich als Sonderausstattung, also für den Kunden frei wählbar, anbietet. Der genaue Text in der Betriebsanleitung ist vorgeschrieben und enthält Angaben darüber, was in „certain crash or near crash-like situations“ gespeichert wird. Diese sind unter anderem, wie verschiedene Systeme funktioniert haben, ob Fahrer und Beifahrer angegurtet waren, wie stark Gas- und Bremspedal getreten waren und wie schnell das Fahrzeug fuhr.

Darüber hinaus gibt es noch eine Reihe von Anforderungen an Daten, falls diese gespeichert werden. Nicht geregelt ist, wer zur Nutzung der Daten berechtigt sein soll. Mehrere Einzelstaaten in den USA haben hierzu Regelungen getroffen.

Seit geraumer Zeit sind bereits auch wesentlich aufwändigere Unfalldatenspeicher, wie der UDS, auf Wunsch der Kunden im Einsatz. UDS sind speziell auf die Auswertung nach einem Unfall konzipiert und zum zusätzlichen Einbau in Kraftfahrzeugen vorgesehen. Über die Auswertung von Unfällen mit diesen Geräten liegen inzwischen ausreichende Erfahrungen vor, die in zahlreichen Veröffentlichungen dokumentiert sind [1].

Auch das europäische Forschungsprojekt VERONICA, das am 29.11.2006 den Abschlussbericht vorgelegt hat, befasst sich mit dem sog. Accident Data Recorder [2].

Im Rahmen dieses Projekts wurde eine Liste der relevanten Daten als Informationsquelle für Unfallereignisse erarbeitet. Sie umfasst im Original:

- Collision speed,
- Initial speed,
- Speed profile,
- Change in velocity due to collision,
- Longitudinal acceleration or deceleration,
- Transverse acceleration or deceleration,
- Angle of longitudinal vehicle axis (yaw angle),
- Status of brake light, indicator, lights, blue light, horn,
- Date and time of crash trigger,
- User action: Throttle, brake, steering, horn, clutch,
- Monitoring Restraint Systems,

Monitoring actions of Active Safety Devices,
Monitoring of displayed error messages.

Es wurden Kriterien für die Voraussetzung von Akzeptanz definiert sowie bestimmte Zielgruppen für eine Anwendung. Empfohlene Zielgruppen sind:

1. Hazardous Goods,
2. Coaches and Buses,
3. Commercial Vehicles,
4. Vans,
5. Emergency Service Vehicles,
6. Motor Cyclists,
7. Young Adults.

Wenn man berücksichtigt, dass für Busse ein UDS seit geraumer Zeit herstellerseitig als Sonderausstattung erhältlich ist, schwere Nutzfahrzeuge bereits einige Daten aufzeichnen, die im Rahmen der Rekonstruktion eines Unfalls hilfreich sind, und Versicherer dazu übergehen, Rabatte für Fahranfänger zu gewähren, wenn ein UDS eingebaut ist, so ist die vorgeschlagene Zielgruppenauswahl nicht überraschend. Trotzdem ist die bisherige Verbreitung der Unfalldatenspeicher, insgesamt betrachtet, relativ gering.

Der folgende Beitrag bezieht sich daher nur auf die zahlreichen Versuche, auch andere – nicht für die Speicherung nach Unfallereignissen vorgesehene – elektronisch gespeicherte Daten für die Analyse von Unfallereignissen zu nutzen.

Interesse Dritter am Einsatz elektronisch gespeicherter Daten

Aus der Sicht des Fahrzeugherstellers sind grundsätzlich zwei verschiedene Arten von rechtlichen Auseinandersetzungen, die aus Verkehrsunfällen resultieren, zu unterscheiden:

Zum einen geht es um die Ermittlung der Verursachungsbeiträge der Unfallbeteiligten. An dieser Auseinandersetzung sind die Unfallbeteiligten, die Halter der Fahrzeuge und deren Versicherungen sowie – bei öffentlichem Interesse an der Ahndung von Verkehrsverstößen und der Ermittlung wegen möglicher Straftaten – Polizei und Staatsanwaltschaft beteiligt.

Zum anderen geht es um die Frage, ob ein Produktfehler an einem Fahrzeug ursächlich für den Unfall oder die Schwere der Unfallfolgen war und produkthaftungsrechtliche Ansprüche gegen den Hersteller und/oder Sachmängelansprüche gegen den Verkäufer des fehlerhaften Fahrzeuges bestehen. Produkthaftungsansprüche stehen dabei im Vordergrund. Sachmängelansprüche sind häufig verjährt. Die Bonität des Verkäufers, sofern

er nicht identisch mit dem Hersteller ist, ist nicht selten zweifelhaft. Auch lassen sich – je nach Rechtsordnung – durch produkthaftungsrechtliche Klagen höhere Schadenssummen durchsetzen.

Es ist weltweit eine Zunahme der produkthaftungsrechtlichen Streitigkeiten zu beobachten. Diese Klagen werden häufig ohne ausreichendes Verständnis der komplexen technischen Fragenstellung aus einer unberechtigten Sicherheitserwartung heraus erhoben und haben wenig Aussicht auf Erfolg.

Die Automobilhersteller leisten auf diesem Gebiet Aufklärungsarbeit, um falschen Kundenerwartungen zu begegnen. Die Betriebsanleitungen der Fahrzeuge und die Verkaufsmaterialien werden immer umfangreicher. Es werden Technik-Lexika ins Internet gestellt und die Wirkungsweise neuer sicherheitsrelevanter Systeme auf unterschiedlichste Art erläutert. Beispiel sind die von DaimlerChrysler ins Internet gestellten Broschüren zu Rückhaltesystemen, zur Fahrsicherheit <http://www.mercedesbenz.com/sicherheitsbroschueren> und der Sicherheit von Transportern <http://www.mercedes-benz.de/transporter> „Sind Sie sicher“.

Werden gegen einen Fahrzeughersteller Ansprüche wegen eines Produktfehlers erhoben, untersucht der Hersteller – soweit dies noch möglich ist – das Fahrzeug und wird dabei prüfen, ob elektronisch gespeicherte Daten vorhanden sind, die sich zur Klärung der Sachlage eignen. Elektronisch gespeicherte Daten, auch solche, die ohne Mithilfe des Herstellers ausgelesen werden können, sind interpretationsbedürftig. Nicht selten sind Fehlinterpretationen der Grund für eine gerichtliche Auseinandersetzung, die sich bei einer gemeinsamen Analyse der Daten hätte vermeiden lassen. Eine möglichst frühzeitige Information des Herstellers über den Unfall und Einbindung in die Unfallanalyse sind deshalb sinnvoll.

Rechtliche Aspekte

In rechtlicher Hinsicht stellt sich zunächst die Frage, wer die im Fahrzeug gespeicherten Daten zu welchen Zwecken nutzen darf. Sind Eigentümer, Fahrzeugführer und Unfallopfer unterschiedliche Personen, liegen Interessenkonflikte auf der Hand. Der Eigentümer, die beteiligten Versicherungen und Unfallopfer erwarten sich Aufschlüsse über mögliche Ansprüche gegen Dritte. Der Fahrzeugführer kann an einer Auswertung ebenfalls interessiert sein, wenn er Beweismaterial zu seiner Entlastung erwartet. Er kann aber auch ein Interesse an einer Verhinderung der Datenauswertung haben. Dabei wird er sich auf die daten-

schutzrechtlichen Bestimmungen und sein Recht auf informationelle Selbstbestimmung berufen, soweit dies durch die jeweilige Rechtsordnung geschützt ist. Konkrete Regelungen, unter welchen Voraussetzungen elektronisch gespeicherte Daten genutzt werden können, gibt es weltweit nur ganz vereinzelt, z.B. in Section 9951 Vehicle Code California. In Kalifornien dürfen die Daten nur im Einverständnis des Fahrzeug-eigentümers, auf richterliche Anordnung, zum Zwecke der Wartung und Reparatur oder in anonymisierter Form für Untersuchungen zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit ausgelesen werden.

Bei den im Markt befindlichen Unfalldatenspeichern wird den datenschutzrechtlichen Interessen dadurch Rechnung getragen, dass die aufgezeichneten Daten gelöscht werden können.

Die Ausgestaltung der Rechte an und der Verwertung von elektronisch gespeicherten Daten ist Aufgabe des Gesetzgebers. Es ist weder Aufgabe des Fahrzeugherstellers, den einen oder anderen Unfallbeteiligten bei der Beschaffung von Beweismitteln zu unterstützen, noch für die Strafverfolgungsorgane bei Ermittlung gegen die eigenen Kunden ohne behördliche oder gerichtliche Anordnung be- oder entlastendes Beweismaterial zu sichern.

Ein einfaches Beispiel ist die Gurtschlossabfrage, die technisch vorgesehen ist, um die Intensität der Airbagentfaltung zu steuern. Diese Abfrage wird für den optimierten Insassenschutz benötigt, weil bei einem unangegurteten Insassen der Airbag während des Unfalls mehr Energie des Insassen aufnehmen muss als bei einem angegurteten, bei dem ein Teil der Energie vom Gurt aufgenommen wird. Diese Information aber zu nutzen, um dem Kunden nachzuweisen, dass er nicht angegurtet war, könnte für den Kunden zu einem Bußgeld und ggf. einer Mitschuld an der Schwere seiner eigenen Verletzungen – auch wenn er unschuldig am Unfall beteiligt ist – führen. Ohne gesetzliche Verpflichtung wird daher kein Hersteller solche Daten zur Verfügung stellen.

Technische Aspekte

Die Speicherung von Daten in den verschiedenen elektronischen Steuergeräten durch den Hersteller verfolgt einen völlig anderen Zweck als die Speicherung von Daten in einem UDS oder EDR. Hauptzweck ist die Diagnose bei der Fahrzeuginspektion, um so genannte "Fehler" auszulesen. Hierbei handelt es sich nicht um Fehler im Sinne der Qualität oder Zuverlässigkeit, sondern um die Aufzeichnung elektronischer Messgrößen, die vom ursprünglichen Zustand abweichen. Beispielsweise dokumentiert die

Hochohmigkeit eines Stromkreises als Folge einer Airbagauslösung, die als "Fehler" im Fehlerspeicher abgelegt wird, gerade die richtige Funktionsweise des Systems, nämlich die Auslösung der Zündpille, die durch die Zündung des Airbags oder Gurtstrafers hochohmig wird.

Im Übrigen erleichtert diese Art der Aufzeichnung dem Servicepersonal die Suche nach Ursachen für reklamierte Beanstandungen, wenn die angeblich aufgetretenen Fehler während des Fahrbetriebs nicht reproduzierbar sind. Dass dabei gelegentlich auch Systemzustände während eines Unfallereignisses gespeichert werden, ist nicht vorgesehen, eher zufällig und dem Unfallereignis nicht konkret zuzuordnen. Außerdem können die Daten teilweise auch für die Weiterentwicklung der Systeme genutzt werden, wobei hier Qualität und Zuverlässigkeit im Vordergrund stehen.

Die teilweise in den spezifischen Steuergeräten der Fahrerassistenzsysteme zusätzlich abgelegten punktuellen Daten, die nur ereignisbedingt generiert werden, sind ohne Detailkenntnisse für Dritte nicht verwendbar. Da die Zuordnung dieser Daten zu einem Unfallereignis nicht eindeutig und die Genauigkeit der Daten häufig für gerichtliche Ansprüche nicht ausreichend ist, ist grundsätzlich eine hersteller- und fahrzeugspezifische Prüfung erforderlich, ob diese Daten überhaupt hilfreich sein können. Die Daten bedürfen dann immer noch der Interpretation durch den Hersteller.

Eine Ausnahme stellt das Airbagsteuergerät dar, weil dieses ja gerade für ein Unfallereignis konzipiert wurde. Daher wird auch in diesem Zusammenhang immer wieder die Frage nach der Nutzung für die Unfallanalyse gestellt, weswegen dieses Thema hier ausführlicher dargestellt wird. Allerdings sind hierbei spezielle Einschränkungen gegeben, die im Folgenden an Hand der Funktionsweise des Systems erläutert werden.

Funktionsweise des Airbagsteuergerätes

Moderne Rückhaltesysteme zeichnen sich dadurch aus, dass sie mehr und mehr ihre Wirkung mit Hilfe pyrotechnisch arbeitender Komponenten verbessern, deren Auslösung durch ein elektronisches Steuergerät erfolgt. Dessen Aufgabe ist es, die Auslösung der pyrotechnischen Komponenten, z.B. Airbags, gemäß der Notwendigkeit des zusätzlichen Schutzpotenzials zu steuern. Diese Notwendigkeit wird aus der Aufprallschwere abgeleitet, die durch Bewertung der Verzögerungscharakteristik erfolgt. Dabei spielt sowohl die Höhe der Verzögerung als auch die Geschwindigkeit, mit der die Verzögerung zunimmt, eine Rolle. Als Basis für die Ermittlung des Auslösezeitpunkts eines Airbags gilt das Kriterium, dass der Airbag voll entfaltet sein muss, bevor Kontakt mit dem Insassen eintritt. Diese Zeiten werden anhand

der Auswertung von Hochgeschwindigkeitsfilmen in zahlreichen repräsentativen Crashtests ermittelt. Die Ergebnisse aller Versuche sowie spezieller „Missbrauchstests“ und leichter Unfälle, bei denen keine Auslösung erfolgen soll, liegen dann dem Rechenalgorithmus des Steuergerätes zugrunde. Um den komplexen Rechenvorgang zu verstehen, wird das Prinzip der variablen Schwellen anhand von Beispielen in Abb. 1 (*siehe Anlagen*) erklärt.

Aufgrund des technischen Fortschritts wurden die Auslegung des Steuergeräts und der entsprechende Rechenalgorithmus in den letzten 25 Jahren ständig weiter entwickelt. Dadurch liegen inzwischen dermaßen viele Steuergerätevarianten vor, dass eine Einzelfallbetrachtung erforderlich ist. Das bedeutet, dass vor dem Versuch, gespeicherte Daten zu interpretieren, erst genaue Kenntnisse über die Funktionsweise vorliegen müssen, um Missinterpretationen und falsche Rückschlüsse zu vermeiden [3].

Während die erste Airbaggeneration noch eine konstante vorgegebene Auslöseschwelle hatte, arbeiten moderne Steuergeräte mit mehreren häufig variablen Schwellen, die von der Schwere des Aufpralls abhängen. Für die Schwere des Aufpralls bei einem Verkehrsunfall gibt es bis heute keine weltweit anerkannte Beschreibung, obwohl eine ISO-Arbeitsgruppe seit Jahren an dieser Thematik arbeitet [4]. Man kommt aber über die Definition und Beschreibung von mehr oder weniger geeigneten Ersatzparametern wie der Geschwindigkeitsänderung ΔV oder der Energie-äquivalenten Geschwindigkeit EES nicht hinaus, was letztlich an der Komplexität des Problems liegt.

Erschwerend kommt hinzu, dass diese Ersatzparameter erst nach Abschluss des Aufprallvorgangs vorliegen oder bestimmt werden können. Die Airbagauslösung muss aber noch während des Aufprallereignisses erfolgen, weil die Airbags während dieses Ereignisses entfaltet sein müssen, um den Insassen auch während dieses Ereignisses zu schützen.

Das bedeutet konkret, dass die Auslösung pyrotechnischer Systeme auf einer Vorhersage der Aufprallschwere anhand der Bewertung eines Teils des Aufprallereignisses beruht und nicht auf der vollständigen Bewertung dieses Ereignisses. Dies ist solange Stand der Technik wie es keine sog. pre-crash-Sensorik gibt. An dieser Technologie, die die Ermittlung der Aufprallschwere – bevor es zum Aufprall kommt – zum Ziele hat, wird zwar intensiv geforscht. Eine akzeptable technische Zuverlässigkeit ist jedoch für einmalig zur Verfügung stehende irreversible Haltesysteme, wie Airbags, noch nicht gegeben. Vorerst bleibt es bei einer „Grauzone“, in der es in bestimmten Unfallereignissen zu einer Airbagauslösung kommen kann oder auch nicht, was Abbildung 2 am Beispiel zweier theoretischer Kennlinien demonstriert.

Die flache Crashkennlinie in Abbildung 2 (*siehe Anlagen*) zeigt einen Aufprall, bei dem eine Airbagauslösung bereits möglich, aber noch nicht unbedingt erforderlich ist, entspricht also gerade dem als Grauzone beschriebenen Bereich der Aufprallschwere. Der Vergleich der beiden Crashkennlinien zeigt, dass nach Erreichen der Auslösekriterien in beiden Fällen eine Airbagauslösung erfolgt, während der Bedarf für die zusätzliche Schutzwirkung des Airbags aufgrund der sich am Ende ergebenden Aufprallschwere unterschiedlich ist.

In Abbildung 1 werden die konkrete Arbeitsweise des Algorithmus und die Bewertung der Aufprallschwere erläutert, um die Entscheidung zur Auslösung pyrotechnischer Systeme rechtzeitig zu treffen.

Drei Beispiele zeigen die Bedeutung der Verzögerungscharakteristik für die Verschiebung der variablen Schwellen. Die Verzögerung über der Zeit (links im Bild) wird über einen Sensor aufgezeichnet. Ein Mikroprozessor bewertet dieses Signal in extrem kurzer Zeit. Dadurch kann zwischen einem leichten Aufprall (oben) und einem schweren (unten) unterschieden werden. Eine anhand von verschiedenen Unfallversuchen abgeleitete Strategie für die Verschiebung der Schwellen in Abhängigkeit von dem Anstiegsverlauf der Fahrzeugverzögerung legt fest, ob und ggf. welche Schwelle S1 oder S2 erreicht wird. Der Auslösezeitpunkt ist in Abbildung 1 als Schnittpunkt der Kurven erkennbar.

Die Konsequenz bei der Verwendung von gespeicherten Daten aus dem Airbagsteuergerät für die Unfallanalyse ist eine doppelte Gefahr der Missinterpretation.

Einerseits ist die zur Auslösung der pyrotechnischen Systemkomponente aus der Integration der Verzögerung errechnete Geschwindigkeitsänderung nicht identisch mit der aus einer Unfallrekonstruktion errechneten Geschwindigkeitsänderung ΔV gemäß Definition der ISO 12353-1 [5], da – wie beschrieben – die ausgewertete Verzögerung nur der erste Teil der Gesamtverzögerung ist.

Andererseits kann ein weiteres Missverständnis aus den Angaben über Airbagschwellen in Form von ΔV -Werten resultieren, die teilweise von Behörden, Zeitschriften oder Sachverständigen veröffentlicht werden. Selbst wenn ein Steuergerät permanent aufzeichnen würde, um daraus die Geschwindigkeitsänderung ΔV für den gesamten Unfallvorgang zu berechnen, ließe sich dieses Ergebnis nicht mit den veröffentlichten ΔV -Werten vergleichen, weil diese aus Crashtests unter definierten Bedingungen stammen, z.B. reine Längsrichtung und volle Überdeckung an einer starren Barriere. Im Gegensatz dazu liegen beim Aufprall im Realunfall

andere Verzögerungsverläufe vor, die aufgrund von Verschiebungen der Schwellen dann zu einem anderen Ergebnis bezüglich der Auslösung von Airbags kommen.

Außerdem ist der Aufprallbeginn durch eine Kontaktfolie beim Crashtest eindeutig definiert, während sich die Experten weltweit noch nicht einig sind, ab wann denn eine reale Verzögerungskurve beginnen soll, weil ein gewisser "wake-up"-Algorithmus für das Steuergerät festgelegt werden muss.

Die Erfahrung zeigt, dass ohne Detailkenntnisse aus im Airbagsteuergerät elektronisch gespeicherten Daten falsche Schlüsse über die Notwendigkeit einer Airbagauslösung gezogen werden können. Die zahlreichen Beispiele aus der Praxis haben technisch komplexe, unterschiedliche Ursachen und können daher hier nicht im Detail geschildert werden.

Der Aufwand für die Verteidigung von daraus resultierenden Ansprüchen mit unterstelltem Fehler ist für den Hersteller erheblich und für den Kunden unerfreulich, und je nach Rechtssystem der einzelnen Staaten trägt am Ende die eine oder andere Partei die unnützen Kosten für die Auseinandersetzung.

Beweiskraft elektronischer Daten für die Rekonstruktion

Die Beweiskraft elektronischer Daten hängt zum einen von der technischen Zuverlässigkeit, zum anderen von der Fälschungssicherheit und natürlich vom Rechtssystem eines Staates ab. Wenn in USA sich eine Laienjury von solchen Daten überzeugen lässt, ist das eine andere Situation, als wenn ein vereidigter technischer Sachverständiger die Aussagekraft der Daten bestätigen muss. Auch die Klärung dieses Problems ist nicht Aufgabe des Fahrzeugherstellers. Beispielsweise dokumentiert der im Steuergerät abgelegte Systemzustand „Gurtschlosszunge gesteckt“ nur diese Tatsache, schließt aber eine Manipulation durch eine mitgeführte Gurtschlosszunge ohne Gurt nicht aus und kann auch den missbräuchlich hinter dem Insassen eingesteckten Gurt nicht identifizieren. In beiden Fällen wäre die Aussage, dass der Insasse angegurtet war, falsch.

Ein weiterer Aspekt ist die Zuverlässigkeit der Daten aufgrund unterschiedlicher Randbedingungen, wie z.B. Temperatur, Feuchtigkeit oder Bordspannung. An eine Speicherung von Daten für eine Systemdiagnose im Rahmen des Kundendienstes sind andere Anforderungen zu stellen als an eine Verwendung von Daten in Rechtsstreitigkeiten zur Beweisführung.

Schlussfolgerungen

Da es sich bei der Verwendung von Daten in elektronischen Steuergeräten um hoch komplexe vernetzte Vorgänge handelt, ist eine präzise zeitliche Zuordnung der Datengenerierung zum Unfallereignis und crashresistente Speicherung nur mit entsprechend ausgelegter Hard- und Software möglich.

Die moderne Fahrzeugelektronik ist heute so komplex, dass teilweise 60 bis 80 untereinander vernetzte Steuergeräte in einem PKW verbaut sind. An einzelnen Fahrzeugfunktionen sind in der Regel mehrere Steuergeräte beteiligt. Eine vollständige und aktuelle Übersicht über die von den zahlreichen Steuergeräten generierten und verarbeiteten Daten sämtlicher Fahrzeuge in allen Varianten für die weltweiten Märkte wird nie erstellt werden. Die Entwicklungszyklen werden kürzer. Beispielsweise befindet sich das Airbagsteuergerät nach inzwischen „25 Jahren Airbag“ in der 9. Generation. Die Zahl der Hersteller und Lieferanten nimmt zu.

Es gibt herstellereitig keine systematische Liste von Daten, die in den verschiedenen Steuergeräten verwendet und gespeichert werden. Aufgrund der Datenmenge, der erheblichen Unterschiede zwischen Steuergeräten verschiedener Systemhersteller, der Variantenvielfalt und Entwicklungsdynamik wäre eine solche Zusammenstellung zwangsläufig unvollständig und zum Zeitpunkt der Fertigstellung überholt. Mit der Forderung nach einer Offenlegung der Datenmengen wird die unberechtigte Erwartung erzeugt, eine Kenntnis der Datenvielfalt helfe bei der Analyse von Verkehrsunfällen.

Da die Speicherung elektronischer Daten in den zahlreichen Steuergeräten – zumindest nach vorliegenden Informationen derzeit bei einem wesentlichen Teil der auf dem deutschen Markt vertretenen Pkw-Hersteller – nicht der Rekonstruktion des Unfallgeschehens dient, sondern das Finden von Fehlern bei der Wartung der Fahrzeuge erleichtert, bzw. auch der Weiterentwicklung der verschiedenen Funktionen dient, ist der Nutzen dieser Daten bei der Aufklärung von Verkehrsunfällen äußerst begrenzt.

Die in Steuergeräten der Aktiven und Passiven Sicherheit abgelegten punktuellen Daten sind ohne Detailkenntnisse für Dritte nicht verwendbar und bedürfen der Interpretation durch den Hersteller.

Solange die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Speicherung und Verarbeitung von Daten nicht hinreichend konkret ausgestaltet sind, sollte der Hersteller Dritten für deren Zwecke ohne behördliche oder gerichtliche Anordnung keine personenbezogenen Daten zur Verfügung stellen.

Der Hersteller kann mit seinem ganzen Fachwissen – ggf. unter Zuhilfenahme von elektronisch gespeicherten Daten – bei der Analyse von Unfällen mithelfen, wenn er einen technisch sinnvollen Beitrag zur Aufklärung des Geschehens leisten kann, ohne rechtliche Rahmenbedingungen zu verletzen.

Wegen des beträchtlichen Aufwands kann eine Unterstützung durch den Hersteller, wenn er keine speziell für die Unfallrekonstruktion vorgesehenen Daten speichert, jedoch nur in Einzelfällen erfolgen.

Literatur

1. Kast, A.
Der Kienzle UDS der zweiten Generation – Technik und Funktion
SV-Büro Kast, Nattheim
2. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport
Event Recording based on Intelligent Crash Assessment
Agreement Number: TREN -04-ST-S07. 39597
Project Final Report, Date to print: 29.11.2006
3. Zeidler, Falk
Aktueller Stand der Passiven Sicherheit von Pkw unter besonderer Berücksichtigung der komplexen Auslösephilosophie der verschiedenen Airbagsysteme – Ein Grund für häufige Missverständnisse
EVU-Konferenz 2002, Portoroz•
4. ISO 12353-2:2003
Road vehicles -Traffic accident analysis Part
2: Guidelines for the use of impact severity measures
5. ISO 12353-1:2002
Road vehicles – Traffic accident analysis – Part 1: Vocabulary

Anlagen

TABLE I – DATA ELEMENTS REQUIRED FOR ALL VEHICLES EQUIPPED

WITH AN EDR

Data Element	Recording Interval/ Time¹ (Relative to time zero)	Data Sample Rate Samples per Second
Delta-V, longitudinal	0 to 250 ms	100
Maximum delta-V, longitudinal	0–300 ms	n.a.
Time, maximum delta-V	0–300 ms	n.a.
Speed, vehicle indicated	-5.0 to 0 sec	2
Engine throttle, % full (or accelerator pedal, % full)	-5.0 to 0 sec	2
Service brake, on/off	-5.0 to 0 sec	2
Ignition cycle, crash	-1.0 sec	n.a.
Ignition cycle, download	At time of download	n.a.
Safety belt status, driver	-1.0 sec	n.a.
Frontal air bag warning lamp, on/off	-1.0 sec	n.a.
Frontal air bag deployment, time to deploy, in the case of a single stage air bag, or time to first stage deployment, in the case of a multi-stage air bag, driver	Event	n.a.
Frontal air bag deployment, time to deploy, in the case of a single stage air bag, or time to first stage deployment, in the case of a multi-stage air bag, right front passenger	Event	n.a.
Multi-event, number of events (1,2)	Event	n.a.
Time from event 1 to 2	As needed	n.a.
Complete file recorded (yes, no)	Following other data	n.a.

Tabelle 1

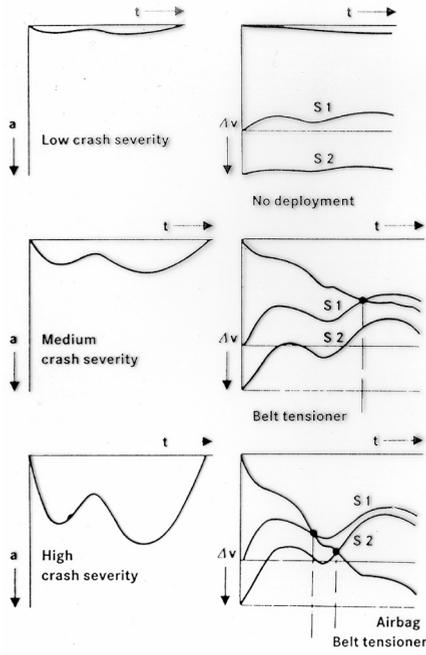


Abb. 1: Steuergerätetechnologie mit variablen Schwellen

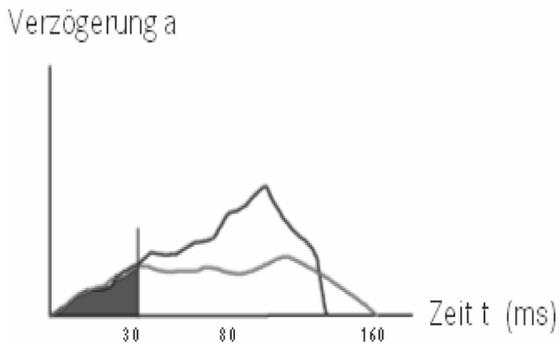


Abb. 2: Vergleich zweier a(t)-Verläufe

Sicherheit in der Sportschifffahrt

– Gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen durch die Berufs- und Sportschifffahrt –

Ingo Berger, Kapitän EPHK, Vorsitzender des Ständigen Fachausschusses des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 e.V. (DNV), Hamburg

Einleitung

Sportschifffahrt und Berufsschifffahrt nutzen bei unterschiedlichen Interessenlagen denselben Verkehrsraum. Erhebliche Unterschiede bestehen aber in der benötigten Verkehrsfläche. Während ein Sportfahrzeug in den Mündungsbereichen zu den großen Seehäfen die „grenzenlose Weite“ genießt, ist das Seeschiff häufig innerhalb des betonten Fahrwassers auf eine Trasse angewiesen, deren Breite kleiner als die Länge des eigenen Fahrzeuges ist.

Dabei unterliegt die *Berufsschifffahrt* den Bestimmungen eines gewinnorientierten internationalen Wettbewerbes in einem ständigen wachsenden Markt. Gut 19% des deutschen Außenhandels werden über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Wachstumsmotor bleibt der Containerverkehr. In den beiden großen dt. Seehäfen (Hamburg und den Bremischen Häfen) wurden 2005 insgesamt 11,5 Mio. TEU umgeschlagen. Für den Zeitraum 2005 bis 2009 soll der deutsche Seegüterumschlag durchschnittlich um 4,3% wachsen. Allein der Hafen Hamburg prognostizierte dazu bei einem jährlichen Wachstum von 9% eine Zunahme des Containerumschlages bis 2015 auf gut 18 Mio. TEU¹.

Die Ostsee, eines der beliebtesten Wassersportreviere, zählt zu den am meisten und dichtesten von der Berufsschifffahrt befahrenen Gewässern der Welt. Ca. 15% des weltweiten Seehandelsvolumens werden auf der Ostsee abgewickelt².

Dieses Transportaufkommen erfordert die Indienststellung immer größerer und schnellerer Schiffseinheiten, insbesondere im Bereich der Container- und der Fährschifffahrt. Damit werden die morphologischen, hydrologischen

1 Jahresbericht 2005 – Kennzahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland, Flottenkommando der Marine.

2 ebd.

und verkehrstechnischen Voraussetzungen der Reviere z.T. bis an die Grenzen ausgeschöpft.

Schwerpunkte der *Sportschifffahrt* liegen auf den Seeschiffahrtsstraßen und in den angestammten Bereichen der Nord- und Ostsee. Allein in Schleswig-Holstein verteilen sich von den ca. 20.000 Sportbootliegeplätzen an den Küstengewässern 18.000 auf die Ostsee. Zusätzlich bildet der Yachthafen Wedel an der Elbe mit ca. 2.000 Liegeplätzen einen Schwerpunkt³. Die tatsächliche Verkehrsdichte schwankt stark aufgrund verschiedener Einflussfaktoren (z.B. Jahreszeit, Wochenenden, Ferienzeit, Wetterlage, etc.).

Im Allgemeinen ergeben sich die Berührungspunkte mit der Berufsschifffahrt eher bei Seglern als bei Motorbooten, weil Segelboote auf den Wind angewiesen und daher in ihrer Kurswahl nicht völlig frei sind. Sie laufen erheblich öfter quer zur allgemeinen Fahrwasserrichtung und unterliegen häufig einem sportlich-wettkampfbetonten Aspekt.

Die unterschiedlichen Interessenlagen der beiden „Verkehrsgruppen“ sowie die sich aus der Schiffsgröße ergebenden unterschiedlichen Anforderungen an den Verkehrsraum erfordern ein hohes Maß an gegenseitigem Verständnis.

Anhand der nachfolgenden Abschnitte werden die unterschiedlichen Blickwinkel veranschaulicht und abschließend Empfehlungen ausgesprochen.

Reisevorbereitung

Die sorgfältige Vorbereitung auf die besonderen Verhältnisse des zu befahrenden Reviers legt den Grundstein für einen reibungslosen Verkehrsablauf und gehört zu den verpflichtenden Aufgaben der seemännischen Sorgfaltspflicht. Kenntnisse über die während der Reise zu erwartenden hydrologischen, morphologischen und meteorologischen Gegebenheiten sind notwendig. Außerdem sind Kenntnisse über die zu erwartenden Verkehre, Schiffsgrößen, Verkehrsflächen und -bestimmungen sowie Schifffahrtszeichen zwingend.

3 Erhebungen der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein, Schätzungen des DSV.

Fahrregeln / Manövrierverhalten

Die Regel 9 KVR fordert neben der Einhaltung des Rechtsfahrgebotes, dass Fahrzeuge unter 20 m Länge oder Segelboote (unabhängig von der Länge) die Durchfahrt eines Fahrzeuges nicht behindern dürfen, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers⁴ oder einer Fahrrinne sicher fahren kann und verpflichtet frühzeitig zu entsprechenden Maßnahmen.

Die Umsetzung dieser Regel setzt folgende Kenntnisse voraus:

– Manöverdaten von Seeschiffen:

Vielen Sportbootfahrern sind die Manövriereigenschaften großer Seeschiffe, die von der Schiffsführung nicht beeinflusst werden können, häufig nicht bekannt. Die Unkenntnis über die Reaktionszeiten auf Ruderlage und Maschinenbefehle können zu Nahbereichslagen mit einem erheblichen Gefährdungspotential führen.

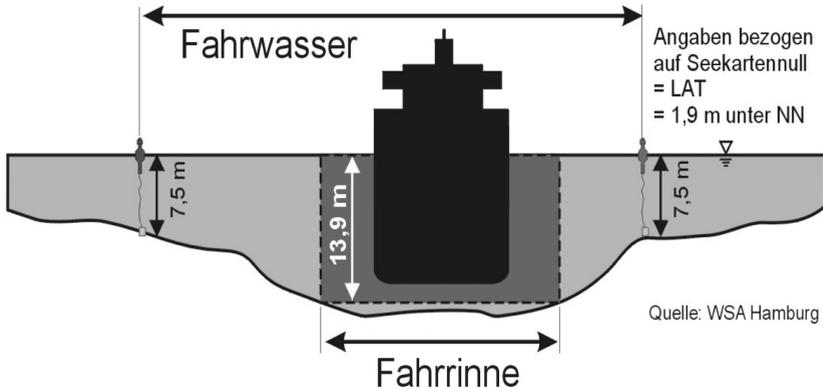
Zusätzlich müssen in einigen Revieren Fahrzeuge mit großen Tiefgängen das sogenannte „Tidefenster“ einhalten, wodurch sich die Manövrierfähigkeiten beim Fahren „auf der Flutwelle“ weiter einschränken.

– Manövrierraum:

Die von der Großschifffahrt nutzbare Verkehrsfläche ist beschränkt. Innerhalb des betonnten Fahrwassers sind Trassen für die Großschifffahrt entstanden, auf die die großen Fahrzeuge angewiesen sind, d.h., den großen Fahrzeugen steht nicht einmal der betonnte Bereich in seiner Gesamtfläche als Manöverraum zur Verfügung.

Es kommt immer wieder vor, dass Sportbootfahrer sich und eventuell auch andere Verkehrsteilnehmer in Gefahr bringen, indem sie, zusätzlich beeinflusst durch Wind und Strömungsverhältnisse, die durchgehende Schifffahrt in zu geringem Abstand passieren. In diesem Zusammenhang sind auch die hydrodynamischen und physikalischen Effekte in engen Fahrwasserprofilen (z.B. beim Begegnen und Überholen großer Fahrzeuge untereinander) zu berücksichtigen.

4 § 2 Abs 1 Nr. 1 Seeschifffahrtsstraßenordnung „die Fahrwasser gelten als enge Fahrwasser im Sinne der Kollisionsverhütungsregeln“.



Kommunikation

Hierzu formuliert § 3 der SeeSchStrO die Verpflichtung zum Abhören der Verkehrsinformationen für den Führer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüsteten (nicht ausrüstungspflichtigen) Fahrzeugs. Mit dieser Abhörverpflichtung ist nicht zwangsläufig eine „aktive“ Teilnahme der Sportschiffahrt am Funkverkehr verbunden.

– Abhören des Revierfunks:

Neben den allgemeinen nautischen Informationen, die von den Verkehrszentralen zu festen Zeiten ausgesendet werden, stellt der Revierfunk die Kommunikationsplattform dar, um sich über die Verhältnisse im Verkehrsraum zu informieren. In der Praxis ist jedoch auf vielen Segelbooten die UKW-Anlage so installiert, dass im Außenbereich kein Abhören möglich ist.

– Erreichbarkeit des Verkehrsteilnehmers:

Bei klärungsbedürftigen Verkehrssituationen sollten auch Sportboote ansprechbar sein. Wie oben dargestellt, ist jedoch ein Fahrzeug nicht ansprechbar, wenn es einen Anruf nicht wahrnehmen kann. Grundlage für eine Kommunikation zwischen den Fahrzeugen einerseits und zwischen Fahrzeugen und der Verkehrszentrale andererseits ist die Möglichkeit der sicheren Identifizierung der Verkehrsteilnehmer.

Verhalten und Erkennbarkeit bei verminderter Sicht

Das Fahren bei verminderten Sichtverhältnissen beinhaltet erhöhte Anforderungen an die Schiffsführungen bezüglich der fortlaufenden Ortung der eigenen und der Position anderer Verkehrsteilnehmer.

– Sichtverminderung:

Sportboote selbst sind in der Regel nicht mit Radaranlagen ausgerüstet und damit bisher nicht in der Lage, sich bei verminderter Sicht ein Bild über den Umgebungsverkehr zu machen.

– Reflexionseigenschaften:

Aufgrund der Größe, Bauart, der Verwendung von Glasfaserkunststoffen als Hauptbaustoff sowie Schräglagen bei Segelyachten sind die Reflexionseigenschaften von Sportbooten häufig eingeschränkt, so dass sie im Radarbild eines großen Schiffes nicht auftauchen.

Ausbildung

Mit der Ausbildung zum Führen von Yachten mit Motor und Segel erfolgt die Vorbereitung auf die Teilnahme am Seeverkehr. Sie setzt damit die Grundlage zum Verständnis für die Anforderungen der Berufsschiffahrt an den Verkehrsraum und die Verkehrsabläufe ein. Dabei kommt der Ausbildung zum Sportbootführerschein See (SBFS) eine besondere Bedeutung zu, da diese zu dem einzigen vorgeschriebenen amtlichen Befähigungsnachweis zum Führen von Sportbooten auf Seeschiffahrtsstraßen führt.

Die Ausbildungseinrichtungen unterliegen keiner gesetzlich vorgeschriebenen Zertifizierung; es existiert eine interne Qualitätskontrolle durch die Verbände, der sich ein Teil der Schulen unterworfen hat. Außerdem bestehen keine verbindlichen Mindestanforderungen für die Ausbildung (Anzahl und Inhalte der Unterrichts- und Fahrübungsstunden, Ausstattung der Ausbildungsstätten, Qualifikation des Ausbildungspersonals). Deshalb ist nicht gewährleistet, dass in allen Ausbildungsstätten gleichwertig auf die oben genannten Problemfelder hingewiesen wird.

Empfehlungen

Um einem Konflikt zwischen Berufs- und Sportschiffahrt, insbesondere vor der Prognose einer noch stärkeren Nutzung der Verkehrsflächen, vorzubeugen,

1. *unterstützt der DNV* das Ergebnis der Seesicherheitskonferenz vom 06.04.2006 in Bonn, dass das Modul „Zusammenspiel mit der Berufsschiffahrt“ in der Ausbildung und in den Prüfvorschriften zur Sportbootführerscheinausbildung intensiviert wird. Hierzu gehören insbesondere Aspekte der Berufsschiffahrt, wie Verkehrsraumbedarf und Manövrierverhalten, der seemännischen Sorgfaltspflichten, wie Verhalten bei verminderter Sicht und Reiseplanung, sowie die Verpflichtung zum Mit-hören des Revierfunks.

2. *empfiehlt der DNV:*
 - Das BMVBS sollte als Ausrüstungspflicht auch für Fahrzeuge, die vor dem 01. Juli 2002 gebaut wurden, einen Radarreflektor einführen.
 - Das BSH sollte in seinen Empfehlungen darauf hinweisen, dass die Installation der UKW-Geräte die Bedienung auch im Cockpit von Segelbooten sicherstellen sollte.
 - Die Ausbildungseinrichtungen sollten die Ausbildung in dem o.g. Modul intensivieren, um das Zusammenspiel mit der Berufsschiffahrt zu verbessern.

Sicherheit in der Sportschifffahrt

– Vorschriftenflut – Instabile Rechtslage für die Sportschifffahrt? –

Dr. Germar Brockmeyer, Leiter der Zentralen Verwaltungsstelle des Deutschen Motoryachtverbandes und des Deutschen Segler-Verbandes, Hamburg

1. Ausgangssituation

Während bei den Fahrregeln allgemein keine Zunahme der Vorschriften feststellbar ist, haben die Regelungen in den übrigen Bereichen des Rechts für die Sportschifffahrt an Umfang gewonnen¹.

Sport- und Berufsschifffahrt richten sich erfolgreich nach den gleichen Fahrregeln. Dieses kompetente Miteinander funktioniert, obwohl die Schifffahrt in beiden Bereichen wächst, während die gemeinsam genutzten Verkehrsflächen gleich groß bleiben². Dabei sind die rechtlichen und tatsächlichen Anforderungen an die Qualifizierung der Beteiligten hoch, denn gerade die deutschen Küsten bergen ein außerordentlich hohes Gefährdungspotential. Stichworte dazu sind zum Beispiel: hohes Verkehrsaufkommen, schnelle Schiffe, Verkehrstrennungsgebiete, Nebel, Seegang und Gezeiten. Dies gilt insbesondere für die Deutsche Bucht mit den viel befahrenen Ansteuerungen zur Elbe, zum Nord-Ostsee-Kanal, zur Weser und zur Jade sowie die West-Ost Verkehrswege in der Ostsee von Kiel bis Rügen einschließlich der Belte und der Kadettrinne³.

Gewachsen ist der Umfang der Regeln zu den Befähigungsnachweisen der Schiffsführer, zur Inbetriebnahme, zum Bau und zur Ausrüstung der Sportboote und zur Sicherheit von Mensch, Umwelt und Fahrzeug. Da mehr Regeln automatisch weder mehr noch weniger Sicherheit bedeuten, ist der Einzelfall zu prüfen.

-
- 1 Einzige Ausnahme im Bereich der Fahrregeln: Im Binnenbereich wurden mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung vom 10. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2526) neue Fahrregeln für die Mieter von Charterbooten eingeführt, die über keine Fahrerlaubnis verfügen.
 - 2 Jahresbericht 2006, Kennzahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland, Flottenkommando der Marine, Glücksburg, 4. August 2006, vgl. auch Herma, a.a.O., S. 25 ff.
 - 3 Herma, Die rechtliche Ausgestaltung maritimer Sicherheit in Deutschland, Rostock 2006, S. 24 ff.

1. Befähigungsnachweise in der Sportschifffahrt

Die Sicherheit in der Sportschifffahrt, weiter gefasst: die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Wasser, bedingt die ausreichende Qualifikation der Schiffsführer.

Die Befähigungsnachweise für die Sportschifffahrt sind derzeit in einer ganzen Reihe von Verordnungen und Richtlinien geregelt. Das hat in erster Linie historische Gründe. Zunächst gab es nur die Segel- und Motorbootführerscheine der Sportverbände, die von jeher die Auffassung vertraten, dass jeder Sportbootführer entsprechend den Anforderungen seines Reviers qualifiziert sein muss.

1934 wurden mit einer Verordnung des Reiches die Sportsee- und Sporthochseeschifferzeugnisse eingeführt, die durch die Seefahrtsschulen der Länder als Nachweise theoretischer Qualifikation ausgestellt wurden⁴.

Aufgrund zunehmenden Verkehrs erfolgte 1967, also vor genau vierzig Jahren, die Normierung der ersten Fahrerlaubnispflicht und der Motorbootführerschein wurde eingeführt⁵.

1989 trat die Sportbootführerscheinverordnung-Binnen in Kraft⁶.

1993 löste die Sportseeschifferscheinverordnung die Verordnung des Reiches über die Zeugnisse ab⁷. Zur Sportseeschifferscheinverordnung wurden im gleichen Jahr zunächst die Durchführungsrichtlinien Sportsee- und Sporthochseeschifferschein erlassen, es folgten 1997 die Durchführungsrichtlinien Traditionsschifffahrt und schließlich 1999 die Durchführungsrichtlinien Sportküstenschifferschein.

Der Deutsche Segler-Verband stellte zum 1. Januar 2003 sein verbandsrechtliches Führerscheinsystem zu Gunsten der ungleich besser nachgefragten amtlichen Sportbootführerscheine ein.

Zu keiner Zeit gab es in Deutschland ein überschaubareres Sportbootführerscheinsystem als heute. Für die Binnen- und Seereviere sind insgesamt nur fünf Arten von Sportbootführerscheinen teils vorgeschrieben

4 Bekanntmachung über die Einführung von Sportseeschiffer- und Sporthochseeschifferprüfungen an den Seefahrtsschulen vom 6. Juni 1934 (Reichsministerialblatt S. 447).

5 Verordnung über die Eignung und die Befähigung zum Führen von Motorsportfahrzeugen auf den Seeschiffahrtsstraßen und Küstengewässern (Motorbootführerscheinverordnung) vom 17. Januar 1967 (BGBl. I S. 731).

6 Verordnung über das Führen von Sportbooten auf den Binnenschiffahrtsstraßen (Sportbootführerscheinverordnung-Binnen – SportbootFüV-Binnen) vom 22. März 1989 (BGBl. I S. 536).

7 Verordnung über den Erwerb von Sportsee- und Sporthochseeschifferscheinen und die Besetzung von Traditionsschiffen (Sportseeschifferscheinverordnung) in der Neufassung vom 3. März 1998 (BGBl. I S. 394).

und teils empfohlen. Als vorgeschriebene Fahrerlaubnisse gibt es den Sportbootführerschein-Binnen und den Sportbootführerschein-See (3 sm). Auf dem Sportbootführerschein-See aufbauend folgen, freiwillig, aber empfohlen: der Sportküstenschifferschein (12 sm), der Sportseeschifferschein (30 sm) und der Sporthochseeschifferschein (weltweite Fahrt)⁸. Dieses überschaubare System wird von den Beteiligten, dem zuständigen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, seinen nachgeordneten Behörden und den Sportverbänden gemeinsam den tatsächlichen und rechtlichen Anforderungen laufend angepasst.

Dieses effiziente System ist für den Rechtsanwender durch die im Laufe der Zeit erfolgten und zuvor dargestellten Rechtsetzungen komplizierter geworden. Im Sinne einer schnelleren Rechtsfindung wäre, wie bereits auf der Sicherheitskonferenz für die Sportschiffahrt im Seebereich im April 2006 erörtert, eine Zusammenfassung der Verordnungen zu einem Werk hilfreich. Ähnliches gilt für die Verwendung einheitlicher Begriffe, welche unter anderen die Inbetriebnahme von Sportbooten betreffen.

2. Inbetriebnahme, Bau und Ausrüstung von Sportbooten

Qualitätssicherung durch rechtliche Normen setzt stets die Verwendung einheitlicher Begriffe voraus. Deshalb finden sich in vielen Gesetzen Begriffsbestimmungen. Während der Begriff des Kauffahrteischiffes gesetzlich nicht ausdrücklich definiert ist, gibt es für den Begriff des Sportbootes mittlerweile eine ganze Reihe von Definitionen.

In der Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten bezeichnet der Ausdruck Sportboot unabhängig von der Antriebsart sämtliche Boote mit einer nach der harmonisierten Norm gemessenen Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m, die für Sport- und Freizeit Zwecke bestimmt sind; Boote, die gleichzeitig auch für Charter- oder Schulungszwecke verwendet werden können, fallen ebenfalls in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, sofern sie für Sport- und Freizeit Zwecke auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden⁹.

-
- 8 Sportsee- und Sporthochseeschifferscheine sind vorgeschriebene Fahrerlaubnisse für die Führer von Traditionsschiffen und Ausbildungsyachten, § 1 Sportseeschifferscheinverordnung, a.a.O. und § 15 Absatz 1 Verordnung zur Anpassung der Regelungen über die Inbetriebnahme, Vermietung und gewerbsmäßigen Nutzung von Sportbooten und Wassermotorrädern (See-Sportbootverordnung – SeeSpbootV) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457).
- 9 § 1 Absatz 2 der Zehnten Verordnung zum Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten – 10. GPSGV) vom 9. Juli 2004 (BGBl. I S. 1605), wortgleich mit Art. 1 Absatz 3 a) Richtlinie 2003/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2003 zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (Text von Bedeutung für den EWR).

Nach der Sportbootführerscheinverordnung-See ist ein Sportboot ein von seinem Bootsführer nicht gewerbsmäßig für Sport- und Erholungszwecke verwendetes Wasserfahrzeug oder Wassermotorrad¹⁰.

Die Sportseeschifferscheinverordnung spricht von Yachten mit Antriebsmaschine und unter Segel und von Traditionsschiffen, die mit einer Rumpflänge unter 15 Metern und nicht mehr als 25 Personen an Bord als Yachten gelten¹¹.

Nach der See-Sportbootverordnung sind Sportboote Wasserfahrzeuge mit oder ohne Maschinenantrieb, die für Sport- und Freizeit Zwecke gebaut worden sind und dafür verwendet werden und die für nicht mehr als zwölf Personen zugelassen sind¹². Weiter unterscheidet die See-Sportbootverordnung „große Sportboote“ als Sportboote mit Kajüte und Übernachtungsmöglichkeiten, die für Fahrten seewärts der Basislinie (Küstenmeer, küstennahe Seegewässer, Hohe See) geeignet und bestimmt sind, insbesondere Segel- und Motoryachten, und „kleine Sportboote“ als Sportboote, die für Fahrten binnenwärts der Basislinie (andere Gewässer) oder in Strandnähe geeignet und bestimmt sind, insbesondere offene Segel-, Motor-, Ruder-, Falt-, Schlauch- und Wassertretboote¹³.

Bei den Verkehrsvorschriften findet sich nur eine Definition im Rahmen der Vorschriften für den Nord-Ostsee-Kanal: Hier sind Sportfahrzeuge Wasserfahrzeuge, die ausschließlich Sport- oder Erholungszwecken dienen¹⁴.

Je nach Zielsetzung werden unterschiedliche Anknüpfungspunkte benutzt: Verwendung, Zweck, Länge und Bau. Aber damit nicht genug: Vielfach erfolgt für den jeweiligen örtlichen Geltungsbereich der benannten Regeln eine weitere Anknüpfung. So zum Beispiel, wie zuvor ausgeführt, bei der Definition des kleinen und großen Sportbootes mit Bezug auf den Einsatz jeweils see- oder binnenwärts der Basislinie¹⁵. Dabei ist die Basislinie eine Grenze von vielen.

10 § 1 Absatz 1 Verordnung über die Eignung und Befähigung zum Führen von Sportbooten auf den Seeschiffahrtsstraßen (Sportbootführerscheinverordnung-See) in der Fassung vom 19. März 2003 (BGBl. I S. 367)

11 § 1 Absatz 1 Sportseeschifferscheinverordnung, a.a.O.

12 § 2 Nr. 1 See-Sportbootverordnung, a.a.O.

13 § 2 Nr. 2 und 3 See-Sportbootverordnung, a.a.O.

14 Für die Seeschiffahrtsstraßenordnung gelten die Begriffsbestimmungen der Regeln 3, 21 und 32 der Kollisionsverhütungsregeln; im Übrigen § 2 Absatz 1 Nr. 18. b) Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3209), zuletzt geändert durch die Achte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 28. Juni 2006 (BGBl. I S. 1417).

Die Sportseeschifferscheinverordnung normiert Küstengewässer, küstennahe Seegewässer und die weltweite Fahrt¹⁶.

Die Sicherheitsanforderungen in Bezug auf den Entwurf und Bau von Booten erfolgt nach den Kategorien A: Hochsee, B: Außerhalb von Küstengewässern, C: Küstennahe Gewässer und D: Geschützte Gewässer¹⁷.

Diese sind nicht zu verwechseln mit den Seegebieten A1, A2, A3 und A4, nach denen sich entsprechend SOLAS die Funkausrüstungspflicht richtet¹⁸.

Schließlich bildet sich die ausschließliche Wirtschaftszone mit den Grenzen des deutschen Festlandssockels, die Grenze zwischen Seewasserstraßen und Binnenwasserstraßen entlang der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Grenze des Küstenmeeres und die Grenze der Seefahrt nach dem Flaggenrechtsgesetz.

Vorstehende Beispiele machen es schwer vorstellbar, dass der durchschnittliche Führer eines Sportbootes weiß, welche rechtlichen Kriterien er und sein Sportboot wo erfüllen müssen. Insoweit bräuchte hier jede rechtliche Vereinheitlichung einen Fortschritt.

3. Gewerbsmäßig genutzte Sportboote

Die See-Sportbootverordnung normiert für die gewerbsmäßige Nutzung von Sportbooten eine Fahrerlaubnispflicht¹⁹. Die erforderliche Fahrerlaubnis ist bei Einsatz der Sportboote in den Küstengewässern durch die Vorlage eines Sportseeschifferscheines, bei Einsatz in den küstennahen Seegewässern oder in der weltweiten Fahrt durch den Sporthochseeschifferschein nachzuweisen. Als gewerbsmäßige Nutzung wird der Einsatz von Sportbooten für die Ausbildung zum Führen von Sportfahrzeugen oder für ähnliche Sport- und Freizeit Zwecke, der auf Gewinnerzielung gerichtet ist, definiert²⁰.

Bei restriktiver Auslegung dieser Vorschrift ist für jede andere gewerbsmäßige Nutzung nach der Schiffsbesetzungsverordnung ein Kauffahrteischiff, das berechtigt ist, die deutsche Flagge zu führen, mit einem

15 Niedrigwasserlinie.

16 § 1 Absätze 1 und 2 Sportseeschifferscheinverordnung, a.a.O.

17 Anhang 1 Richtlinie 2003/44/EG, a.a.O.

18 Kapitel 5, SOLAS, Verordnung zur Einführung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz menschlichen Lebens auf See vom 11. Januar 1979 (BGBl. II S. 141), zuletzt geändert durch Verordnung vom 1. Januar 2006 (BGBl. II S. 560).

19 § 15 Absatz 1, a.a.O.

Kapitän, der Inhaber eines gültigen deutschen Befähigungszeugnisses beziehungsweise seit dem 1. Dezember 2006 eines Befähigungszeugnisses der Europäischen Union sein muss, zu besetzen²¹. Wenn ein Kaufahrteischiff ein Schiff ist, das dem Erwerb durch Seefahrt dient, dann ist auch ein entsprechend eingesetztes Sportboot ein Kaufahrteischiff. Das Recht, die Bundesflagge zu führen, ergibt sich für alle Schiffe, deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz in Deutschland haben, aus den Vorschriften des Flaggenrechtsgesetzes²². Soweit ist die Rechtslage eindeutig und auch abschließend.

Verhältnismäßig, effizient und damit gerecht ist sie für eine ganze Reihe von Fällen dagegen nicht. Zum Beispiel ist der Fahrerlaubnispflicht für die Yacht einer gewerblichen Segelschule, die mit Sportbootführerscheinebewerbern einen Ausbildungstörn in der Ostsee fährt, je nach Route durch den Besitz eines Sportsee- oder Sporthochseeschifferscheins entsprochen. Wird die gleiche Yacht für den gleichen Törn ohne Ausbildung mit zahlenden Gästen an Bord eingesetzt, ist als Schiffsführer der Inhaber eines Patentbesitzes erforderlich, dessen Erwerb die erfolgreiche theoretische und praktische Ausbildung an einer Seefahrtsschule voraussetzt²³. Die dortigen nautischen Ausbildungen stellen hinsichtlich ihrer Dauer, Inhalte und Seefahrzeiten eine Reihe von Anforderungen, die zum Führen einer gewerbsmäßig eingesetzten Yacht nicht oder nur in reduziertem Maß erforderlich sind. Dies gilt inhaltlich zum Beispiel für die Gebiete des Ladungsumschlags, der Stauung, für Teile der Überwachung des technischen Schiffsbetriebs und die Fürsorge von Personen an Bord.

Gleiches gilt insbesondere für die stetig wachsende Zahl gewerbsmäßig eingesetzter sehr großer Sportboote, der so genannten Megayachten²⁴. Dieser Markt, der eine Vielzahl von Arbeitsplätzen schafft, wird zum Beispiel von Anbietern in Großbritannien mit adäquaten Befähigungszeugnissen schon seit einiger Zeit erfolgreich bedient²⁵.

20 § 2 Nr. 6, a.a.O.

21 §§ 1 und 2 Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2577), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Umsetzung europarechtlicher Vorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 27. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2403).

22 Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) in der Fassung vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778).

23 Verordnung über die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen und Schiffsoffizieren des nautischen und technischen Schiffsdienstes (Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung – SchOffzAusbV) in der Fassung vom 15. Januar 1992 (BGBl. I S. 22, 227), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung zur Umsetzung europarechtlicher Vorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 27. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2403).

24 Yachten ab einer Länge von 24 m und einer Größe bis zu 3000 GT mit bis zu 12 Passagieren.

25 STCW-konforme Befähigungszeugnisse im Yachtbereich der Maritime and Coastguard Agency (MCA), Marine Guidance Note (MGN) 195 Merchant Ships (M) www.mcga.gov.uk.

Erste deutsche Überlegungen und Recherchen sollten in der Kompetenz des Bundes rechtsgestaltend fortgeführt werden, damit die hier tatsächlich vorhandene Regelungslücke mit einer effizienten und marktfähigen Lösung geschlossen wird.

II. Ausblick

Inhaltlich ist das Recht der Sportschifffahrt effizient, gerecht und modern aufgestellt. Eine instabile Rechtslage, etwa hervorgerufen durch die Zunahme von Vorschriften, ist für die Sportschifffahrt nicht feststellbar. In der Rechtsetzung gibt es – historisch bedingt – viele, teils gleiche Vorschriften in einer Reihe von Verordnungen und Richtlinien. Begriffsdefinitionen und Anknüpfungskriterien sind uneinheitlich und teils widersprüchlich. Hier wären Zusammenfassungen und Vereinheitlichungen von großem Nutzen.

Zur erforderlichen besonderen Qualifikation für die Führer von gewerbsmäßig eingesetzten Sportbooten sollte aus ökonomischen Gründen eine entsprechende Rechtsanpassung erfolgen.

Sicherheit in der Sportschifffahrt

– Unfallursachen bei Sportbootunfällen –

Jörg Kaufmann, Leiter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), Hamburg

1. Einleitung: Sportbootunfall = Seeunfall?

Als Anlage zur EntschlieÙung A. 849(20) der Internationalen Schifffahrtsorganisation¹ wurde 1997 der Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See veröffentlicht. Der Code beruht auf der Verpflichtung jedes Flaggenstaates aufgrund verschiedener IMO-Übereinkünfte², eine Untersuchung jedes Unfalls durchzuführen, der einem seiner Schiffe zugestoßen ist und gibt hierfür einen Leitfaden vor. Das deutsche Seesicherheitsuntersuchungsgesetz von 2002³ setzt diesen freiwilligen internationalen Leitfaden in verbindliches nationales Recht um und stellt somit das einschlägige innerstaatliche Gesetz bezüglich der Untersuchung von Seeunfällen innerhalb des deutschen Hoheitsgebietes sowie an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge weltweit dar. Auf europäischer Ebene wurde die Anwendung des Codes bei der Untersuchung von Seeunfällen an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen bereits im April 1999 verbindlich vorgeschrieben⁴. Darüber hinaus liegt ein Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Richtlinie zur Seeunfalluntersuchung⁵ vor, der darauf abzielt, den IMO-Code für die

1 International Maritime Organization IMO, Resolution A. 849(20), Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents.

2 Hier insbesondere Seerechtsübereinkommen SRÜ (United Nations Convention on Law of the Sea UNCLOS), Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea SOLAS), Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships MARPOL), Internationales Freibord-Übereinkommen (International Convention on Load Lines LL).

3 Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz – SUG) vom 16. Juni 2002 (BGBl. I S. 1815 sowie Verkehrsblatt – VkB. – 2002 S. 458).

4 Richtlinie 1999/35/EG Des Rates vom 29. April 1999.

5 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinien 1999/35/EG und 2002/59/EG (Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Directives 1999/35/EC and 2002/59/EC).

Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen für alle Mitgliedsstaaten der Europäischen Union für alle Arten von Seeschiffen verbindlich zu machen. Die politische Auseinandersetzung hierzu ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Seeunfälle im Sinne der vorgenannten Regularien sind im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes in der Seefahrt verursachte schaden- und gefahrverursachende Vorkommnisse. Räumlich umfasst der Begriff „Seefahrt“ hierbei nicht nur die Hohe See, sondern auch die Seeschiff-fahrtsstraßen und die daran gelegenen Häfen. Unfälle im Binnenbereich hingegen sind von der Seeunfalluntersuchung grundsätzlich ausgenommen. Das Hauptaugenmerk der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung⁶ ist auf die Berufsschiffahrt gerichtet. Gleichwohl bezeichnet der Ausdruck „Schiff“ nach den Begriffsbestimmungen der IMO eine beliebige Art von Wasserfahrzeug, das zur Schifffahrt verwendet wird⁷. Nach deutschem Verständnis umfasst der Begriff des Schiffes in der Seefahrt alle zur Seefahrt geeigneten Schiffe. Unter dem Begriff eines Seeschiffes ist insoweit auch ein seegehendes Sportfahrzeug zu verstehen. Der Begriff seegehend zielt hierbei nicht auf den tatsächlichen Einsatzbereich ab, sondern vielmehr den dem Fahrzeug auf Dauer zugrunde liegende Verwendungszweck, der sich insbesondere auch in der Konstruktion des Schiffes widerspiegelt⁸. Diese Auslegung deckt sich mit den internationalen Anforderungen und findet auch in anderen Ländern gleichermaßen Anwendung, beispielsweise in Großbritannien.

Bei der Untersuchung von Seeunfällen ist die BSU aufgrund der Vielzahl von Meldungen gezwungen, sich in erster Linie auf die sehr schweren Seeunfälle zu konzentrieren. Hierbei handelt es sich um die Fälle, bei denen es zum Tod eines Menschen, einem Totalverlust des Schiffes oder einer erheblichen Umweltverschmutzung kommt. In den zurückliegenden Jahren waren an durchschnittlich 20% der insgesamt gemeldeten Fälle Sportboote beteiligt. Bei den Todesfällen und den Untergängen/Kenterungen betrug der Anteil im Schnitt 50%⁹. Im abgelaufenen Jahr 2006 haben im Sportbootsektor die Fälle zugenommen, die zu einem Totalverlust des Fahrzeugs aufgrund von Feuer führten¹⁰, und auch die Verluste durch Untergang/Kenterung waren weiter ansteigend¹¹. Positiv hingegen war, dass

6 Im weiteren „BSU“.

7 International Maritime Organization IMO, Resolution A. 849(20) Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, Ziff. 4.9.

8 Vgl. hierzu Spruch des Bundesoberseeamtes vom 21.1.1988 („Pirat-Entscheidung“).

9 S. hierzu Jahresstatistiken der BSU auf www.bsu-bund.de.

10 Stand 30.09.2006: Anstieg von durchschnittlich knapp 17 % in 2003-2005 auf annähernd 40 %.

11 Stand 30.09.2006: Anstieg auf 70 % in 2006.

die Zahl der Todesfälle im gleichen Zeitraum erheblich niedriger war als in den Vorjahren¹². Sollte dieser Trend in den Folgejahren Bestand haben, so wird sich das Augenmerk der BSU im Sportbootsektor verstärkt dem Bereich Verlust durch Feuer und Untergang/Kenterung zuwenden. In der Vergangenheit lag das Hauptaugenmerk in diesem Sektor auf den Todesfällen.

Die BSU betrachtet ausschließlich nackte Unfallzahlen, ohne diese ins Verhältnis zu Gesamtzahlen zu setzen. Dieser Blickwinkel ist für die Sportbootgemeinde womöglich befremdend, und ruft regelmäßig den Vorwurf hervor, relativ betrachtet lägen die Unfallzahlen im Promillebereich. Es soll und darf hier keinesfalls der Eindruck vermittelt werden, das Fahren eines Sportbootes sei ein Risikosport. Es ist, und soll es auch bleiben, im Gegenteil für die breite Masse der Sportbootfahrer ein Freizeitvergnügen. Die Sicherheit liegt im Eigeninteresse jedes einzelnen Mitfahrers und die Verantwortung hierfür beim Fahrzeugführer. Gleichwohl ist jeder Unfall, insbesondere jeder tödliche, einer zuviel, und aus dem Unfallhergang lassen sich Erkenntnisse gewinnen und Lehren ziehen, die der Verbesserung der Sicherheit der Sportschiffahrt allgemein dienen. Zentrales Anliegen der BSU ist dabei, das Risikobewusstsein zu wecken und wach zu halten. Vorhandene Gefahren, insbesondere wenn die möglichen Konsequenzen erheblich sind, müssen bekannt sein, auch wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit als eher gering einzustufen ist. Vorbeugend muss ihr Eintritt möglichst verhindert werden und sollte es dennoch zu einem Vorfall kommen, müssen die Konsequenzen kleinstmöglich gehalten werden.

2. Überbordgehen

Der Großteil der Todesfälle in der Sportschiffahrt, die in den Zuständigkeitsbereich der BSU fallen, ereignet sich im Zusammenhang mit dem Überbordgehen eines Menschen. Wegen der Enge an Oberdeck besteht, insbesondere außerhalb des Cockpits, immer das Risiko des Außenbordgehens. Durch Krängung im Seegang oder unter Segeln werden die Trittflächen des Arbeitsdecks noch unsicherer, bei Segelbooten zusätzlich verschärft durch den oder die Bäume und schlagende Segel.

Das Überbordgehen an sich führt jedoch nicht unmittelbar zum Tod. Vielmehr besteht die eigentliche Problematik darin, die außenbords gegangene Person wieder an Bord zurück zu bekommen. Drei Faktoren grei-

12 Stand 30.09.2006: Rückgang auf absolut 2 Todesfälle oder anteilig 22 %.

fen hierbei ineinander und sind ausschlaggebend für Erfolg oder Misserfolg, an Bord zurück zu gelangen:

2.1. Konstruktion

Zum Teil verfügen Sportboote über bauliche Einstiegsmöglichkeiten, um aus dem Wasser an Bord zu gelangen. Hierbei handelt es sich in der Regel um Badeleitern oder Badeplattformen. Ihrer Bestimmung als „Badehilfen“ gemäß, sind diese Einstiegsmöglichkeiten in erster Linie bei ruhiger See zu gebrauchen. Die im Seegang hingegen zum Teil heftigen Auf- und Abbewegungen können für eine im Wasser schwimmende oder treibende Person überaus gefährlich sein. Als Mittel zum an Bord Holen während eines Mensch-über-Bord¹³-Manövers, welches im Ernstfall eher bei ungünstigen Seegangsbedingungen durchzuführen ist, sind diese insoweit nur begrenzt geeignet. Bei der Planung eines MOB-Manövers sollte insofern grundsätzlich die Schwierigkeit berücksichtigt werden, eine außenbords gefallene Person über die Bordwand an Deck holen zu müssen. Das vorhandene Freibord eines Sportbootes wird oftmals als unkritisch angesehen, erweist sich im Notfall dann aber als ein unüberwindliches Hindernis. Erschwert wird die Situation noch zusätzlich, wenn dem Wetter entsprechend feste Kleidung und Schuhwerk getragen wird. Die noch an Bord befindlichen Personen, in vielen Fällen nur noch eine einzige Person, sehen sich außerstande, das Gewicht des über Bord gegangenen Menschen über das Freibord hinweg und dann an Deck zu heben. Insbesondere wenn die im Wasser befindliche Person durch Verletzung oder Entkräftung nicht mehr in der Lage ist, dieses Vorhaben aktiv zu unterstützen. Nach den Erfahrungen der Bundespolizei sind für die Rettung in ein Bereitschaftsboot mit seinem geringen Freibord zwei Retter im Boot häufig nicht ausreichend, um eine leblose Person an Bord zu holen.

2.2. Entkräftung

Das Phänomen der Entkräftung wird vielfach unterschätzt. Überbordgehen auf See ereignet sich seltener bei schönstem Wetter, sondern zu meist bei Wind, Seegang und kälteren Luft- und Wassertemperaturen. Durch Nässe und Kälte hervorgerufene Auskühlung zusammen mit der Anspannung der Notsituation, in der sich der im Wasser treibende Mensch unversehens befindet, kosten innerhalb weniger Minuten enorm viel Kraft. Kraft, die dann fehlt, um aktiv mithelfen zu können, um aus dem Wasser

13 Im weiteren „MOB“ nach dem gebräuchlichen englischen Begriff „Man Overboard“.

wieder an Bord zu gelangen. Wird beim Überbordgehen zudem keine Rettungsweste getragen, wird ein Großteil der Kraftreserven allein schon für die Anstrengung verbraucht, sich an der Wasseroberfläche zu halten. Dies führt innerhalb kurzer Zeit dazu, dass selbst einfachste Handlungen, wie das Greifen und Halten einer zugeworfenen Schwimmleine, eines Rettungsrings oder eines Bootshakens nicht mehr möglich ist, geschweige denn das Hochziehen an einer Bordwand oder das Hochsteigen einer Badeleiter (sofern eine solche oder andere Einstiegsmöglichkeit überhaupt vorhanden ist und die Bedingungen deren Gebrauch zulassen).

2.3. Notfallorganisation

Die Notfallorganisation an Bord ist ein weiterer entscheidender Baustein. Während die Besatzungen von Berufsschiffen regelmäßig für Notmanöver und die dabei jedem Einzelnen zugeordnete Rolle gedrillt werden müssen¹⁴, ist eine solche Rollenverteilung auf Sportbooten nicht selbstverständlich. Das Zuwerfen von Rettungs- und Markierungsmitteln, das Einleiten und Fahren des MOB-Manövers mit gegebenenfalls notwendigen Zusatzmaßnahmen – wie Drücken der MOB-Taste am GPS¹⁵, Bergen von Segeln oder Starten des Motors –, den Blickkontakt zu der außenbords gegangenen Person halten, das Absetzen eines Notrufs, das Bereitlegen und der Einsatz von Signalmitteln, die Vorbereitung zum an Bord Holen und zur anschließenden Erstversorgung der über Bord gegangenen Person sind Maßnahmen, die im Falle des Außenbordgehens eines Menschen idealerweise zeitgleich durchzuführen sind. Dies ist aufgrund einer zahlenmäßig in der Regel schwachen Sportbootbesatzung in der Praxis kaum zu verwirklichen. Umso wichtiger ist eine vorausschauende Organisation. Gerade in der Stresssituation eines Notfalls ist es zwingend erforderlich, notwendige Maßnahmen und deren Reihenfolge in der Ausführung im Vorwege durchdacht, zugeteilt und geübt zu haben.

Oberste Priorität muss es sein, bereits vorbeugend durch geeignete Maßnahmen ein Außenbordfallen zu verhindern. Um einer MOB-Situation, die trotz aller baulichen und organisatorischen Maßnahmen dennoch eintreten kann, gewachsen zu sein, bedarf es aus Sicht der BSU einer Verbesserung der Ausbildung, einer stärkeren Beachtung einer umfassenden Reiseplanung sowie einer angemessenen Ausrüstung.

¹⁴ S. hierzu SOLAS, Kapitel III, Regel 19.

¹⁵ Global Positioning System.

3. Ausbildung

Rettungsmanöver sind theoretische und praktische Ausbildungs- und Prüfungsinhalte zur Erlangung amtlicher Sportbootführerscheine¹⁶. Hierdurch werden notwendige Grundlagen vermittelt. Gleichzeitig muss aber auch das Bewusstsein dafür geschaffen werden, dass es das Standard-MOB-Manöver, das mit jedem Sportfahrzeug funktioniert, nicht gibt. Die Manöverstrategien für die verschiedenen Fahrzeugtypen unterscheiden sich und müssen für jedes neue Fahrzeug später neu erfahren werden. Die Ausbildungsbotschaft muss sein, dass Sportbootfahrer MOB-Manöver in der Praxis laufend wiederholen und sich dabei mit wachsender Erfahrung auch zunehmend ungünstigen Witterungsbedingungen stellen.

Stärker verdeutlicht werden muss in der Ausbildung darüber hinaus, dass das Verhalten in einer MOB-Situation nicht ausschließlich aus einem reinen Fahrmanöver besteht. Die oben dargestellten Notfallmaßnahmen müssen bei Ausbildung und Prüfung in den Ablauf mit eingebaut, geübt und nachgewiesen werden. Eine praxisnahen Übung mit Dummies zur Verdeutlichung der Größe und des Gewichts eines Menschen und der damit verbundenen Schwierigkeit des an Bord Holens aus dem Wasser an Deck¹⁷ kann zusätzlich dazu beitragen, Ausbildung und Prüfung praxisnah zu gestalten. Auch sollte, soweit die Umstände dies gefahrlos zulassen, die Selbsterfahrung des an Bord Gelangens aus dem Wasser in die Ausbildung mit einbezogen werden. Die Perspektive einer Bordwand schwindend von der Wasseroberfläche aus betrachtet, hinterlässt einen anderen Eindruck, als die nackte Zentimeterzahl der Freibordhöhe dies vermitteln kann. Zusätzlich kann hierbei verdeutlicht werden, welcher Kraftanstrengung es bedarf, die Höhe der Bordwand aus dem Wasser heraus zu überwinden oder auch eine Badeleiter vollbekleidet hochzusteigen, um an Deck zu gelangen.

Die beste Manöverstrategie, und auch dies sollte bei der Ausbildung verstärkt vermittelt werden, ist noch immer, das Überbordfallen durch konstruktive¹⁸ und organisatorische Mittel von vornherein zu verhindern.

16 S. hierzu Richtlinien für den Deutschen Motoryachtverband e.V. und den Deutschen Segler-Verband e.V. über die Durchführung der Aufgaben nach § 4 SpbootFüV-See, veröffentlicht im Verkehrsblatt.

17 S. hierzu Ergebnisprotokoll der Sicherheitskonferenz für die Sportschifffahrt im Seebereich vom 6. April 2006 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Bonn.

18 Vgl. hierzu DIN EN ISO 15085:2003 „Kleine Wasserfahrzeuge – Verhütung von Mann-über-Bord-Unfällen und Bergung“, Table 2 – List of Safety Devices: Slip resistant surface, Foot-stop, Handholds, Low guard-rail or low guard-line, High guard-rail or high guard-line, Hooking points, Jack-line attachment points.

Darüber hinaus sollte auch das Thema Reiseplanung Ausbildungs- und Prüfungsinhalt für Sportbootfahrer werden.

4. Reiseplanung

Reiseplanung darf nicht verstanden werden als bloße Überlegung, welches der nächste Anlaufhafen sein soll und welche Seekarten und Handbücher hierfür benötigt werden. Reiseplanung muss vielmehr als umfassende vorausschauende Tätigkeit verstanden werden, die neben der Routenfestlegung insbesondere auch den Faktor Mensch angemessen berücksichtigt. Hierbei muss der Grundsatz, wonach das schwächste Glied die Stärke der gesamten Kette bestimmt, Anwendung finden. Ausbildung und Erfahrung nicht nur des Schiffsführers sind maßgeblich, sondern auch der entsprechende Stand der Mitfahrer, die eine Funktion an Bord übernehmen sollen. Die Route, deren Verlauf und Länge muss hiernach bestimmt werden. Das für das Fahrtgebiet vorhergesagte Wetter ist als wichtige Einflussgröße zu berücksichtigen. Schlechtwetteralternativen sollten vorgeplant sein, um die Besatzung nicht zu überfordern, sollte das Wetter schlechter eintreten als ursprünglich vorhergesagt. Dies bedingt natürlich auch eine laufende Aktualisierung während der Reise, um rechtzeitig die Ausweichroute einschlagen oder einen Schutzhafen anlaufen zu können. Heftige Schiffsbewegungen, nasses Deck auf einem krängenden Boot oder auch schlagende Segel und übergelagerte Bäume als Auswirkungen von Schlechtwetter, womöglich in Verbindung mit auftretender Seekrankheit der Besatzung, beeinträchtigen die Einsatzfähigkeit und erhöhen das Risiko des Überbordgehens. Insofern ist eine sorgfältige Reiseplanung ein weiteres vorbeugendes Instrument zur Vermeidung eines Außenbordfalls.

Für den Fall, dass trotz aller seemännischen Sorgfalt eine MOB-Situation dennoch eintritt, muss bereits bei der Reiseplanung die erforderliche Notfallorganisation ausgearbeitet werden. Zu erledigende Aufgaben, an Bord befindliche Personen mit deren Qualifikation und Erfahrung, das Fahrzeug mit dessen baulichen und ausrüstungsmäßigen Besonderheiten sowie die beabsichtigte Fahrt selber stehen hierbei in einer Wechselbeziehung.

Die Sicherheitseinweisung vor Fahrtantritt ist eine der wichtigsten seemännischen Sorgfaltspflichten und hat für alle an Bord befindlichen Personen zu erfolgen. Sie umfasst das vertraut Machen mit den Sicherheitseinrichtungen und der Rettungs-ausrüstung, deren Gebrauch und Lagerort sowie das Verhalten und die Erstmaßnahmen bei Feuer, Wassereintrich und Überbordgehen. Die Mitfahrer, denen eine Funktion zugeordnet ist,

müssen hierzu gesondert eingewiesen werden¹⁹. Insbesondere muss ein geeignetes Besatzungsmitglied als Vertreter des Schiffsführers bestimmt und unterwiesen werden, falls der Schiffsführer selber ausfallen sollte. In Abhängigkeit von der Anzahl an Personen an Bord und deren Ausbildung und Erfahrung müssen die Rollen zugeteilt, gegebenenfalls Vor- beziehungsweise Nachrangigkeiten festgelegt werden. Unmittelbar nach Reiseantritt sollten dann die Notrollen geübt werden, wiederum auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit, dass der Schiffsführer ausgefallen sein könnte.

Sportbootbesatzungen können in ihrer Zusammensetzung variieren. Das Zusammenspiel muss dementsprechend laufend neu eingeübt werden. Dies gilt umso mehr am Beginn, aber auch nach längeren Pausen während der Sportbootsaison. Eine umfassende Reiseplanung muss auch diese Tatsache gebührend mit berücksichtigen und angemessen Zeit dafür vorsehen.

Die vorgenannten Überlegungen sind in erster Linie an die Sportbootfahrer gerichtet, die Langfahrten unternehmen. Viele „Reisen“ jedoch sind Tages-oder noch kürzere Touren, in denen das Ziel nicht das Bewältigen einer bestimmten Strecke ist. Der Fahrtantritt wird vielmehr von ausreichend schönem Wetter abhängig gemacht, Boot und Besatzung bleiben auf dem Wasser unweit des Hafens und kehren rechtzeitig wieder an den Liegeplatz zurück. Überlegungen für das Verhalten in Notfällen, die auch unmittelbar vor der eigenen Haustür passieren können, dürfen entsprechend angepasst, aber keinesfalls vollkommen außer acht gelassen werden.

Genau wie die Reiseplanung müssen auch Sicherheitseinrichtung und Rettungsausrüstung auf Besatzung und geplante Fahrt zugeschnitten sein. Das Fahrzeug muss grundsätzlich für die geplante Reise geeignet sein. Neben dem Kriterium der konstruktiven Eignung des Schiffes muss hier insbesondere auch die an Bord vorhandene Ausrüstung Berücksichtigung finden.

¹⁹ So genannte „Sicherheitsrolle“, vgl. hierzu Abschn. 5.2 „Sicherheit im See- und Küstenbereich, Sorgfaltsregeln für Wassersportler“, 6. Auflage 2006, Hrsg. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).

5. Sicherheitsausrüstung

Ausrüstungspflichten für Sportboote ergeben sich aus gesetzlichen Vorgaben²⁰ sowie auch aufgrund der seemännischen Sorgfaltspflicht²¹.

Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See gilt vornehmlich für Berufsschiffe. Kapitel V „Sicherung der Seefahrt“ hingegen gilt ausdrücklich für alle Fahrzeuge²² und schließt somit auch Sportfahrzeuge ein. Navigationssysteme und Ausrüstung gemäß Regel 19 sind insoweit auch an Bord von Sportfahrzeugen mitzuführen. Noch bestehende Unsicherheiten bezüglich der Anwendbarkeit der Regel 19 auch auf Sportfahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, sind rechtlich abschließend zu klären.

Losgelöst von verbindlich einzuhaltenden Vorschriften, gibt es eine Mindestsicherheitsausrüstung, die sich aus der seemännischen Sorgfaltspflicht ableitet.

Zur erfolgreichen Bewältigung einer MOB-Situation ist ein GPS-Empfänger mit MOB-Taste unbedingt empfehlenswert. Die genaue Position wird immer dann wichtig, wenn es nicht gelingt, die außenbords gefallene Person an Bord zurückzuholen, diese schlimmstenfalls aus den Augen verloren wird, und entsprechend externe Rettungskräfte herangeführt werden müssen. Eine genau übermittelte Position erhöht die Chancen erheblich, dass diese Kräfte schnell und aussichtsreich in Aktion treten können. Dies bedingt zwangsläufig auch die Ausrüstung mit einer für das Seegebiet geeigneten Funkausrüstung. Mobiltelefone können in Landnähe unter Umständen hilfreich zur Benachrichtigung der Seenotleitstelle²³ sein. Aber neben der Schwierigkeit, auf ein Mobilfunknetz angewiesen zu sein, ermöglichen Mobiltelefone insbesondere keine Kommunikation im Schiff-Schiff-Verkehr. Eine Benachrichtigung der in der Nähe befindlichen Schifffahrt kann somit nicht erfolgen. Die Hörwachenpflicht auf UKW-Kanal 16 besteht auf SOLAS-Schiffen weiterhin. Da die Berufsschifffahrt allerdings das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)²⁴ in Seenot-

20 S. hierzu SOLAS, Kapitel V, und Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln, KVR).

21 Vgl hierzu Abschn. 2 „Sicherheit im See- und Küstenbereich, Sorgfaltsregeln für Wassersportler“, 6. Auflage 2006, Hrsg. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).

22 SOLAS V, Reg 1, Anwendungsbereich: Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf sämtliche Schiffe auf allen Reisen Anwendung.

23 Maritime Rescue Co-ordination Centre MRCC, Alarmruf für Mobilfunknutzer 124124 ohne Vorwahl.

24 Global Maritime Distress and Safety System.

fällen nutzt, hat der UKW-Kanal 16 erheblich an Bedeutung verloren. Insofern sollte auch die Sportschiffahrt am GMDSS teilnehmen, und die Sportboote mit entsprechenden Anlagen ausgerüstet werden²⁵.

Die genannte Ausrüstung allein stellt jedoch noch keinen Sicherheitszugewinn dar. Erst durch Ausbildung beziehungsweise Einweisung der an Bord befindlichen Personen und Einbindung in die Notfallorganisation entwickelt zusätzliche Ausrüstung einen Mehrwert in Bezug auf die Sicherheit. Eine an Bord installierte Funk- und Navigationsausrüstung erfordert vom Schiffsführer zwingend eine entsprechende Ausbildung. Hinzu kommt ein geeigneter Einbauport, der im Notfall unmittelbar zugänglich ist. Um im Notfall einen Zugewinn darstellen zu können, muss sich die Ausrüstung in der Nähe des Steuerstandes befinden, um eine unmittelbare Alarmierung zu ermöglichen. Einbauporte im Niedergang oder in der Kajüte erschweren eine Benutzung parallel zu anderen notwendigen Maßnahmen, verhindern oft gänzlich den Einsatz des Gerätes. Dies trifft in gleicher Weise auf ein GPS-Gerät mit MOB-Taste zu. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass neben dem Schiffsführer noch mindestens eine weitere Person mit dem Gebrauch vertraut sein muss, für den Fall des Außenbordgehens des Skippers.

Diese Überlegungen gelten in vergleichbarer Weise auch für Sicherheitsleinen²⁶ und Rettungswesten. Eine gesetzliche Ausrüstungspflicht besteht nicht. Gleichwohl ergibt sich die Verpflichtung zur Ausrüstung, nach Anzahl und Größen entsprechend der Besatzung, aus der seemännischen Sorgfaltspflicht. Die Erfahrungen zeigen, dass in der Regel auch Westen und Leinen in einwandfreiem und gebrauchsfähigem Zustand an Bord sind. Zum Teil werden diese jedoch unter Deck oder anderweitig nicht greifbar gelagert. Zumeist scheint es auch an einem Konzept zu mangeln, unter welchen vorherrschenden Wetterbedingungen und bei welchen Arbeiten an Deck Sicherheitsleinen und Rettungswesten zu tragen sind.

Für eine verordnete Tragepflicht für Rettungswesten und Sicherheitsleinen gibt es keinen Konsens. Im Gegenteil wird Deregulierung und stärkere Betonung der Eigenverantwortung des Schiffsführers angestrebt. Um dieser Eigenverantwortung jedoch gerecht zu werden, muss jeder Schiffsführer der Gefährdung des Überbordgehens begegnen. Hierzu gehört insbesondere die Vorbeugung. Ein großes Sportbootrettungssymposiums in der Bucht von San Francisco im Jahre 2005 kam in der Frage der Prävention als Kernergebnis zu der Aussage, man müsse schon sehr gute Gründe

25 Vgl. hierzu Abschn. 6.6, „Sicherheit im See- und Küstenbereich, Sorgfaltsregeln für Wassersportler“, 6. Auflage 2006, Hrsg. Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH).

26 Life belts.

haben, um keine Sicherheitsleine oder Rettungsweste zu tragen²⁷. Auch muss sich der Schiffsführer der Vorteile einer angelegten Weste bewusst sein, nicht nur als Schwimmhilfe für die Person im Wasser, sondern auch als optische Hilfe für die Besatzung an Bord und externe Retter sowie auch als Hilfsmittel zum Greifen und Anbordheben.

6. Fazit

Wegen der Enge an Oberdeck eines Sportbootes besteht, insbesondere außerhalb des Cockpits, immer das Risiko des Außenbordgehens, bei Segelbooten noch verschärft durch den oder die Bäume und schlagende Segel.

Schlechtes Wetter mit überkommendem Wasser und Seegangsbewegungen erhöhen die Gefahr. Tätigkeiten, bei denen das Prinzip „eine Hand für das Schiff, eine Hand für den Menschen“ nicht befolgt werden kann, stellen eine zusätzliche Gefährdung dar.

Vorbeugung einschließlich des rechtzeitigen Einsatzes von Sicherheitsleinen und Rettungswesten kommt eine entscheidende Bedeutung zu.

Trotz aller baulichen und organisatorischen Maßnahmen ist die Gefahr des Außenbordgehens nie ganz zu beseitigen. Ein Überbordgehen versetzt alle Beteiligten augenblicklich in eine erhebliche Stress-Situation. Vorgeplante und eingeübte Abläufe helfen erheblich bei der Bewältigung.

Eine angelegte Rettungsweste erhöht die Überlebenschancen im Wasser. Sie verbessert zusätzlich die Sichtbarkeit der außenbords gefallenen Person, sowohl für die Besatzung an Bord als auch für Retter von anderen Fahrzeugen und aus der Luft. Schließlich bietet eine Rettungsweste zudem eine Möglichkeit zum Greifen und zum an Bord Holen des Verunfallten.

In ihren Untersuchungsberichten zu tödlichen Sportbootunfällen veröffentlicht die BSU regelmäßig die Sicherheitsempfehlung, durch das Tragen von Rettungswesten die Überlebenschancen im Falle des Außenbordgehens zu erhöhen. Ihrem Begriff als Sicherheitsempfehlungen entsprechend, haben diese jedoch einen ausschließlich empfehlenden, keinen verbindlichen Charakter. Die Umsetzung der Empfehlung fällt in die Eigenverantwortung des Schiffsführers.

27 S. hierzu Final Report 2005 Crew Overboard Rescue Symposium by John Rousmaniere, 26. Juni 2006, S. 7, nachzulesen auf www.boatus.com/foundation; Zusammenfassung in Yacht 20/2006, S. 102 ff. „Retter in Not“.

Schlussvortrag

Infrastruktur in Not – Volkswirtschaftliche Aspekte des Straßenverkehrs

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig, Institut für Verkehrswissenschaft,
Westfälische Wilhelms-Universität, Münster

1. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur

Eine funktionsfähige öffentliche Infrastruktur ist von zentraler Bedeutung für den materiellen und immateriellen Wohlstand einer Gesellschaft und ihrer Bürger. Sie liefert die Voraussetzungen für die Produktion von Gütern und Dienstleistungen und vielgestaltiger Bedürfnisbefriedigungen. Investitionen in die Infrastruktur senken die Kosten, steigern die gesamtwirtschaftliche Produktivität und erhöhen damit den Wachstumspfad der Volkswirtschaft. Das bestätigt eine Vielzahl von empirischen Untersuchungen, die nachhaltige Wachstumsimpulse des öffentlichen Infrastrukturkapitalstocks für das Bruttoinlandsprodukt von bis zu 0,5 ermitteln. Eine Ausdehnung des Infrastrukturkapitalstocks durch entsprechende Investitionen um 1 % bewirkt also einen längerfristigen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts um 0,5 %. Das ist enorm, wenn man bedenkt, dass Infrastrukturinvestitionen nur einen Bruchteil des Bruttoinlandsprodukts ausmachen¹.

Eine herausragende Rolle spielen dabei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, d.h. in Straßen, Schienenwege, Häfen und Flughäfen. Denn die Verkehrsinfrastruktur gewährleistet als „gesellschaftlicher Produktionsfaktor“ den Bürgern räumliche Mobilität und damit die Möglichkeit, ihre wirtschaftliche und soziale Wohlfahrt zu sichern und zu verbessern. Für die heimische Wirtschaft senkt sie die Transportkosten, verbessert sie die Standortqualität und steigert sie Wettbewerbsfähigkeit mit entsprechenden Effekten für die Produktion und die Beschäftigung. Gleichzeitig fördert die Verkehrsinfrastruktur die private Kapitalbildung, weil sie private Bau- und Anlageinvestitionen nach sich zieht. Man denke allein an die Unternehmensansiedlungen an Autobahnen, Schienenwegen oder an Flughäfen. Unternehmensbefragungen zeigen denn auch, dass die Verkehrs-

1 Hartwig, K.-H., Infrastruktur in der Diskussion, in: Hartwig, K.-H./Korr, A. (Hg.), Neuere Entwicklungen der Infrastrukturpolitik, Göttingen 2005, S. 9 ff.

infrastruktur von essentieller Bedeutung für Standortentscheidungen ist. Für die Volkswirtschaften und Nationen ist die Verkehrsinfrastruktur Voraussetzung für die Teilnahme am Prozess der internationalen Arbeitsteilung, an der die einzelnen Regionen zum wechselseitigen Vorteil entsprechend ihren komparativen Kostenvorteilen partizipieren. Schließlich dient sie der Förderung der wirtschaftlichen und politischen Integration. Die stärksten Wachstumsimpulse der Verkehrsinfrastruktur wiederum gehen von der Straßeninfrastruktur und hier vor allem von den Fernstraßen aus. Das liegt daran, dass der Straßenverkehr unter den Verkehrsträgern mit weitem Vorsprung an erster Stelle liegt. Im Durchschnitt fragt in Deutschland jeder Bewohner im Jahr 11.500 Personenkilometer nach. Sie verteilen sich zu 81 % auf den Pkw, zu etwa 8 % auf Busse und 7 % auf die Eisenbahnen und zu etwa 4% auf den Luftverkehr. Im Güterverkehr werden pro Bewohner im Jahresdurchschnitt 6.300 Tonnenkilometer beansprucht, von denen 72 % auf die Straße entfallen, 16 % auf die Schiene und 12 % auf die Wasserstraßen. Empirische Untersuchungen ermitteln gesamtwirtschaftliche Wachstumsimpulse von Investitionen in das Autobahnnetz von bis zu 1,7 %, Kostendämpfungseffekte von bis zu 0,2 % und Produktivitätseffekte von bis zu 0,6 %².

Bei solchen reinen Wachstumsbetrachtungen werden allerdings die Kosten vernachlässigt, die Infrastrukturinvestitionen sowohl in Form von Kapitalkosten als auch in Form von Umweltbelastungen, Lärm oder anderen Beeinträchtigungen verursachen. Auf der anderen Seite werden aber auch jene Wohlfahrtsgewinne nicht berücksichtigt, die keinen Eingang in die Berechnung des Bruttoinlandsprodukts finden. Dazu gehören etwa Nutzengewinne, die entstehen, weil sich die Mobilitätsmöglichkeiten und Reisezeiten für die Bevölkerung verbessern oder weil periphere Regionen erschlossen werden. Will man diese Vor- und Nachteile von Infrastrukturinvestitionen erfassen, muss man auf Nutzen-Kosten-Analysen zurückgreifen, wie sie etwa im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes durchgeführt werden. Hier werden die Wohlfahrtsgewinne jedes einzelnen Verkehrsinfrastrukturprojektes ermittelt. Legt man die Ergebnisse dieser Nutzen-Kosten-Analysen zugrunde, dann lassen sich die volkswirtschaftlichen Gesamteffekte von Investitionen in die Bundesverkehrswege – also Bundesstraßen und Schienenwege – abschätzen. Bei einem Investitionsvolumen von 1 Mrd. € liegen diese Effekte für Bundesfernstraßen bei durchschnittlich 127 Mio. € pro Jahr über eine Dauer von 30 Jahren. Das

2 Hartwig, K.-H., ebenda; Bhatta, D. S./M. P. Drennan, The Economic Benefits of Public Investment Transportation: A Review of Recent Literature, in: Journal of Planning, Education and Research, Vol. 22, S. 288 ff.

entspricht einem Gesamtnutzen von 5,2 Mrd. € und einer durchschnittlichen Amortisationsdauer der Investition von 7,78 Jahren. Bei Investitionen in die Schieneninfrastruktur, die ein etwas geringeres Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen, betragen der jährliche Effekt 103 Mio. € und der langfristige Gesamteffekt 3,1 Mrd. € über eine durchschnittliche Nutzungsdauer von 30 Jahren. Die Beschäftigungseffekte liegen für alle Verkehrsträger bei durchschnittlich 21.544 Vollzeitwerbstätigen³.

2. Vom Wachstums- zum Engpassfaktor

In scharfem Kontrast zu diesen beeindruckenden Wachstums- und Wohlfahrtseffekten der Verkehrsinfrastruktur stehen die Investitionen des Staates, der ja zum großen Teil für die Verkehrswege verantwortlich ist. Bereits seit längerem ist zu beobachten, dass das staatliche Infrastrukturangebot mit dem gesellschaftlichen Bedarf weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht Schritt hält.

Das gilt besonders für die Straßeninfrastruktur, wo die Entwicklung der Verkehrsleistungen, gemessen in Transporteinheiten (TE), die Entwicklung der Investitionen bereits seit vielen Jahren nicht nur deutlich übersteigt, sondern wo die realen Investitionen in Neubau, Ausbau und Erhaltung zwischenzeitlich sogar gesunken sind (Abb. 1). Die Folgen dieser Infrastrukturdefizite sind sichtbar in zunehmenden Kapazitätsengpässen und einer zunehmenden Verschlechterung des Straßenzustands.

So wiesen bei den Fernstraßen bereits Anfang des neuen Millenniums etwa 30 % unserer Autobahnen eine durchschnittliche Verkehrsdichte von mehr als 65.000 Fahrzeugen pro Tag auf. Das ist für eine 4-streifige Autobahn schon ziemlich viel. Dann sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf unter 60 km/h. Auf 19 % der Autobahnen lag die Verkehrsdichte bei mehr als 80.000 Fahrzeugen. Da ist bei einer 4-streifigen Autobahn schon die Belastungsgrenze überschritten, die Durchschnittsgeschwindigkeit sinkt auf unter 20 km/h, und es kommt zu Staus.

Den Spitzenwert erreichte nach Zählungen der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) im Jahr 2001 – neue Daten liegen wegen Geräteausfall nicht vor – mit etwa 200.000 Fahrzeugen pro Tag die A100 in Berlin-Halensee. 2004 wurden Spitzenwerte von durchschnittlich 164.000 Fahrzeugen auf der A3 bei Leverkusen gezählt, von 140.000 Fahrzeugen auf

3 Ambrecht, H./K.-H. Hartwig, Volkswirtschaftliche Effekte unterlassener Infrastrukturinvestitionen, Berlin 2005.

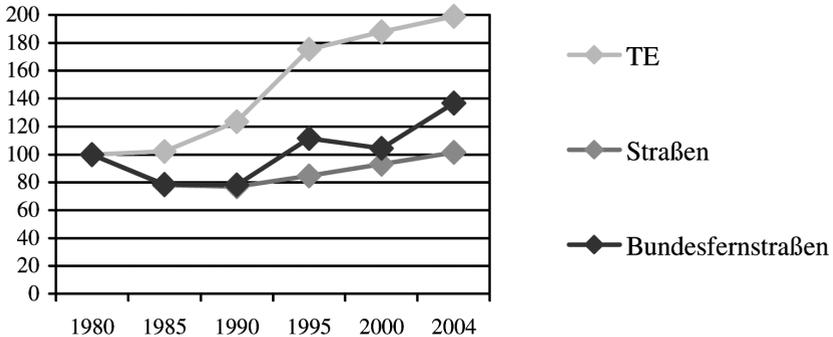


Abb. 1
Investitionslücke – Straßeninfrastruktur (1980 = 100),
Quelle: Verkehr in Zahlen, eigene Berechnungen

der A40 bei Essen-Ost, von 134.000 Fahrzeugen auf der A81 bei Böblingen, von 127.000 Fahrzeuge auf der A4 bei Rodenkirchen und von 123.000 Fahrzeugen auf der A99 bei München-Ost. Bei der A100 handelt es sich zwar um eine 8-streifige Autobahn und bei der A3 und der A40 um 6-streifige Autobahnen. Gemessen an ihrer Belastbarkeit ist aber auch das zu viel. Problemverschärfend wirkt dabei, dass es sich bei diesen Zahlen um Tagesdurchschnitte handelt. Die Spitzenbelastungen in den Hauptverkehrszeiten sind deutlich höher, wie etwa des Beispiel der A3 bei Leverkusen zeigt, wo der tagesdurchschnittlichen Stundenbelastung von 5.800 Fahrzeugen Spitzenbelastungen von 6.700 Fahrzeugen gegenüberstehen. Hinzu kommt, dass auf einzelnen stark befahrenen Abschnitten der LKW-Verkehr einen hohen Anteil ausmacht, der Straßenraum also noch deutlich stärker in Anspruch genommen wird. Mittlerweile hat sich alles in allem daher gut ein Viertel des gesamten Autobahnnetzes, das immerhin ein Drittel aller Kfz-Leistungen zu bewältigen hat, vom Wachstumsfaktor zum Engpassfaktor entwickelt. Für viele Bundesstraßen gelten vergleichbare Probleme.

Die quantitativen Engpässe werden noch verschärft durch zunehmende Qualitätsmängel. Bereits vor Jahren wies die Forschungsanstalt für das Straßen- und Verkehrswesen allein für den Zeitraum von 1993 bis 1997 auf eine massive Unterdeckung bei der Substanzerhaltung im gesamten Straßennetz hin: bei Autobahnen von 63 %, bei den Bundesstraßen von 54 %, bei den Landstraßen von 17–54 % und bei den Kommunalstraßen von 20–50 %. Der Straßenbaubericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen spricht für das Jahr 2000 von 30 % der Bun-

desstraßen, die nur eine geminderte Gebrauchsfähigkeit aufweisen, bei den Autobahnen sind es mehr als 20 %. Von den etwa 37.000 Brücken an Autobahnen und Bundesstraßen aus Spannbeton sind etwa 13 % in einem kritischen Zustand, so dass die Pällmann-Kommission in ihrem Gutachten eine regelrechte Instandhaltungskrise diagnostiziert⁴.

Volkswirtschaftlich lässt sich der Substanzverlust bei Infrastruktureinrichtungen durch den sog. Modernitätsgrad berechnen. Er bezeichnet das Verhältnis von Nettoanlagevermögen zu Bruttoanlagevermögen, wobei das Nettoanlagevermögen den Zeitwert und das Bruttoanlagevermögen den Wiederbeschaffungswert der Infrastruktur wiedergibt. Sinkt der Modernitätsgrad, bedeutet das, dass die getätigten Investitionen nicht mehr ausreichen, um das einmal vorhandene Qualitätsniveau sicherzustellen: Die Infrastruktur überaltert. Für die Straßeninfrastruktur ist der Modernitätsgrad in den alten Bundesländern zwischen 1965 und 1992 von über 80 % auf deutlich unter 70 % gesunken.

Die Vernachlässigung der Infrastruktur ist nicht nur teuer, weil zu langes Abwarten bei der Instandhaltung die Reparaturkosten exponentiell in die Höhe treibt, sondern zu langes Abwarten bedeutet auch längere Bauzeiten, und Baustellen bedeuten Langsamfahrstellen und Staus. Hier treffen sich dann infrastrukturelle Qualitätsmängel mit quantitativen Kapazitätsengpässen, die durch Überlastungen entstehen. Beide sind die Hauptursachen von Staus.

Nun finden manche Menschen Staus sogar positiv, weil sie glauben, dass dann weniger Verkehr stattfindet und dadurch die Umweltbelastungen sinken. Auch findet man immer mal wieder Zeitgenossen, die einen Stau durchaus als angenehm empfinden. So wie man im ehemaligen Ostblock die Käuferschlange als sozialistische Wartegemeinschaft interpretiert hat, in der man mit seinen Mitmenschen ins Gespräch kam, sich austauschen und vielleicht sogar neue Freunde gewinnen konnte, kann der eine oder andere dem Stau durchaus positive Seiten abgewinnen. Allerdings dürfte man im Stau eher selten neue Freunde gewinnen. Aber der Stau kann als letzte Oase der Ruhe gelten, wo man sein Handy abstellen und unbelästigt von Beruf und Familie zur inneren Ruhe und Besinnung findet. Schließlich entsprechen Staus dem ausgeprägten Gefühl der Deutschen nach sozialer Gerechtigkeit, denn nur im Stau sind alle gleich: Porschefahrer wie Polofahrer. Beide müssen warten.

4 Kommission Infrastrukturfinanzierung, Schlussbericht, Berlin 2000.

So sozial Staus scheinen mögen, so ineffizient sind sie. Sie verursachen enorme volkswirtschaftliche Kosten. Allein die Zeitverluste, der Mehrverbrauch an Treibstoff und die Mehrbelastungen der Umwelt werden auf jährlich etwa 120 Mrd. € veranschlagt. Hinzu kommen Mobilitätseinbußen für die Bevölkerung, Gefährdungen der logistischen Leistungsfähigkeit und eine Verschlechterung der Standortqualität von Unternehmen und Regionen, Kosten durch Ausweichverkehre sowie Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. Die hiermit verbundenen Kosten hat bislang noch niemand umfassend geschätzt. Es ist allerdings zu vermuten, dass sie weit höher sind als die oben genannten 120 Mrd. Euro.

Die infrastrukturellen Defizite, die dadurch entstehen, dass generell zu wenig in Neubau, Ausbau und Unterhaltung der Straßeninfrastruktur investiert wird, werden nun noch durch Fehlinvestitionen verschärft. Das bedeutet, dass die wenigen Investitionsmittel, über die man sowieso nur verfügt, immer wieder an den falschen Stellen investiert werden. Sie fließen nicht dorthin, wo sie unter Berücksichtigung aller Kosten die höchsten Nutzen stiften, sondern in Verwendungen mit geringeren, manchmal sogar fraglichen Wohlfahrtswirkungen. Das ist nicht nur fatal, weil jeder Euro nur einmal ausgegeben werden kann, sondern alle Studien zeigen zudem, dass Infrastrukturinvestitionen nur dort langfristige Wachstumsimpulse bewirken, wo auch Bedarf besteht. Überdimensionierte Infrastrukturen verursachen nicht nur keine zusätzlichen Wachstumsimpulse, sondern sie können sich wegen der Folgelasten von Infrastrukturmaßnahmen sogar als Wachstumsbremse entwickeln, da Erhaltungsaufwendungen knappe Mittel binden, die nicht mehr für andere Zwecke zur Verfügung stehen.

Das Paradebeispiel für solche Fehlallokationen ist der Bundesverkehrswegeplan. Da werden sehr systematisch und auf international anerkanntem vorbildlichem Niveau für jedes der etwa 1000 Projekte Nutzen-Kosten-Analysen durchgeführt, und man dürfte eigentlich von der Politik erwarten, dass die Projekte mit den höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnissen vorrangig abgearbeitet werden, zumal man ohnehin schon von einem wesentlich höheren Investitionsbedarf (220 Mrd. €) ausgeht, als insgesamt an Mitteln zur Verfügung stehen (145 Mrd. €). Genau das geschieht aber nicht in allen Fällen. Vielmehr werden Projekte mit relativ geringen Nutzen-Kosten-Koeffizienten in den sog. „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft und Projekte mit mehr als zwanzigfach höheren Koeffizienten langfristig zurückgestellt. Auf diese Weise kommt es sowohl zu Verzerrungen zwischen den Projekten innerhalb von Regionen als auch zu deutlichen Versorgungsungleichgewichten zwischen Regionen. So gehen immer noch etwa 32 % der Straßenbauinvestitionen in die neuen Bundes-

länder, obwohl hier nur 18 % der Bevölkerung leben und nur 13 % des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet wird⁵.

3. Verkehrsinfrastruktur im Schwitzkasten

Alle diese Probleme sind der Politik durchaus bewusst. Es gibt keinen ernstzunehmenden Politiker, der nicht die Bedeutung einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur für die Volkswirtschaft kennt und der nicht die geringe Investitionstätigkeit des Staates in diesem Bereich beklagt. Auch gibt es wohl kaum einen Politiker, der nicht möchte, dass die knappen öffentlichen Mittel in sinnvolle Verwendungen fließen. Daher werden immer wieder Versuche unternommen, die dringlichsten Mängel zu beseitigen. Man denke an die verschiedenen Sonderprogramme, die zwischenzeitlich von Bund und Ländern immer wieder aufgelegt werden, um gerade Engpässe in der Straßeninfrastruktur abzubauen. Erst kürzlich hat die hessische Landesregierung die Zukunftsinitiative Staufreies Hessen beschlossen. Diese Initiative enthält viele Bausteine, darunter auch Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur.

Wie die Erfahrungen zeigen, reicht das jedoch nicht aus und ist auch für die Zukunft nicht nur keine Besserung zu erwarten, sondern besteht die Gefahr, dass sich die Funktionsfähigkeit unserer Straßeninfrastruktur eher verschlechtert. Die Verkehrsinfrastruktur gerät nämlich immer mehr in einen regelrechten Schwitzkasten aus einem weiterhin stark wachsenden Verkehrsaufkommen auf der einen und zunehmend knapper werdenden öffentlichen Mitteln auf der anderen Seite. Bestätigen sich etwa die Prognosen des Bundesverkehrswegeplanes, werden zwischen 1997 und 2015 der Güterverkehr um 63 % und der Personenverkehr um 20 % wachsen. Der Großteil dieses Wachstums wird – wie bisher – auf der Straße stattfinden. Legt man das wohl realistische Trendszenario der Prognose zugrunde, bedeutet das für den Straßengüterverkehr ein Wachstum von 80 % und für den PKW-Verkehr ein Wachstum von 22 %. Neueren Prognosen zufolge wird für den Transitverkehr ein Wachstum von 100 % erwartet.

Diesem Verkehrswachstum stehen öffentliche Haushalte gegenüber, die allein schon wegen der demografischen Entwicklung stark unter Druck geraten. Bereits gegenwärtig subventioniert der Staat jährlich mit etwa

5 H.-J. Frank, Demografische Entwicklung und Infrastruktur in Ostdeutschland, Deutsche Bank Research, Branchenanalyse 12/2005.

80 Mrd. € die Rentenkassen, ein Betrag, der ab 2010 massiv steigen dürfte. Selbst das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung muss hier letztlich einen Solidarbeitrag leisten. Hinzu kommen enorme Ausgaben für das Bildungswesen, bei dem Deutschland im internationalen Vergleich erheblichen Aufholbedarf hat, sowie für den dringenden erforderlichen Schuldenabbau. Zwar sprudeln angesichts der aktuellen Konjunktur die Steuereinnahmen, doch solche Zusatzeinnahmen sind schnell wieder verschwunden.

4. Zeitinkonsistenzen der Verkehrspolitik

Nun könnte man argumentieren, dass Finanzierungsengpässe in den öffentlichen Haushalten nicht zwangsläufig bedeuten müssen, dass dies zulasten von Infrastrukturinvestitionen geht. Es lassen sich ja auch andere Ausgabenposten verringern. Doch genau hier liegt das Problem. Aus Gründen der politischen Rationalität ist es nämlich sinnvoll, wenn nicht sogar geboten, kurzfristig auf Investitionen zu verzichten und die investiven Ausgaben zugunsten der konsumtiven Ausgaben zu kürzen. Genau das zeigen die Erfahrungen. Mit zunehmender Mittelknappheit der öffentlichen Haushalte sind nämlich nicht nur die Investitionen kontinuierlich gesunken, sondern auch ihr Anteil an den öffentlichen Ausgaben (Abb. 2).

Diese Entwicklung hat etwas mit Wählerstimmen zu tun, nach denen Politiker in einer Demokratie nun mal streben müssen, und damit, dass Wähler erstens eher kurzfristig orientiert sind und zweitens öffentliche Maßnahmen bevorzugen, von denen sie sich persönlich etwas versprechen. Das wiederum bedeutet ein massives Interesse der Wähler an konsumtiven Ausgaben, das die Politik befriedigt, wohl wissend, dass investive Ausgaben langfristig für Volkswirtschaft und Gesellschaft sinnvoller wären.

Psychologen und Ökonomen bezeichnen so etwas als zeitinkonsistentes Verhalten: Man weiß, was langfristig gut ist, entscheidet sich aber kurzfristig genau gegenteilig und verstößt damit letztlich sogar gegen seine eigenen langfristigen Vorstellungen. Angewendet auf die Verkehrsinfrastruktur, bedeutet das, dass zwar alle Politiker von der Notwendigkeit und Dringlichkeit von Neubau-, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen für die Infrastruktur überzeugt sind, dass sie sich im Verteilungskampf zwischen den Etatposten der öffentlichen Haushalte aus wahltaktischen Gründen aber im Zweifel zu Lasten der investiven Ausgaben entscheiden. Latent kürzungsgefährdet ist dabei traditionell der Verkehrsetat, weil es dort die wenigsten gesetzlich gebundenen Mittel gibt, denn Bundesverkehrswegepläne sind reine Bedarfspläne, d.h. Pläne ohne finanzielle Absicherung,

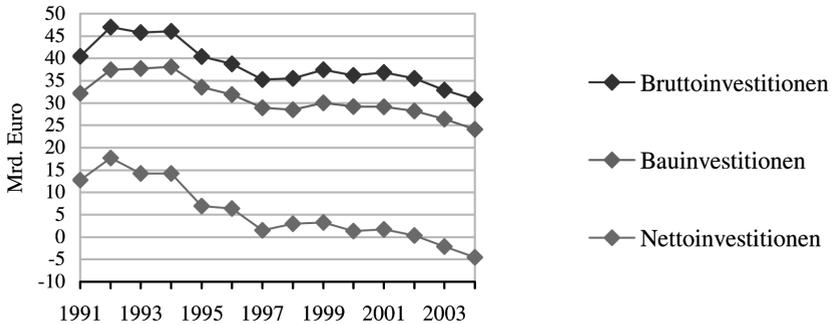


Abb. 2

Öffentliche Investitionen

Quelle: Statistische Jahrbücher für die Bundesrepublik Deutschland,
Eigene Berechnungen

die dem Haushaltsvorbehalt unterliegen und daher Jahr für Jahr neu beraten werden müssen.

Diese Zeitinkonsistenzen verschärfen sich um so mehr, je stärker die öffentlichen Haushalte unter Druck geraten und je älter die Wählerschaft wird. Je stärker nämlich die öffentlichen Haushalte unter Druck geraten, je mehr stehen die Verkehrsinvestitionen zur Disposition, und je älter die Wähler werden, umso weniger sind diese an langfristigen Investitionen interessiert. Es liegt einfach in der Natur der Sache, dass ältere Menschen geringere Präferenzen für Maßnahmen besitzen, die ihre Nutzen und Erträge erst in einer fernen Zukunft abwerfen. Und dazu gehören nun mal Infrastrukturinvestitionen.

Konkret kann man diese Zusammenhänge beim aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 beobachten, der ja die Investitionen des Bundes in die Bundesfernstraßen, die Schienenwege und die Wasserstraßen von 2001 bis 2015 vorgeben soll. Bereits bei seiner Verabschiedung ging man davon aus, dass für den gesamten Zeitraum eigentlich Investitionen in Höhe von etwa 220 Mrd. € erforderlich sind, dafür aber die Mittel nicht ausreichen. Stattdessen wurden nur Ausgaben in Höhe von etwa 150 Mrd. € geplant. Ein Jahr später – also 2004 – waren selbst diese 150 Mrd. € nicht mehr zu halten. Da wurden nur noch 123 Mrd. € veranschlagt, also fast 90 Mrd. weniger als eigentlich notwendig. 2005 kam dann zunächst wieder eine Erhöhung der Mittel, weil man erkannte, dass das nicht ausreicht. Danach wurde es dann wieder etwas weniger. Die ehemalige Bundesregierung plante zuletzt eine Verringerung der Straßeninvestitionen gegen-

über dem Ansatz des Bundesverkehrswegeplanes von jährlich 5,2 Mrd. € auf durchschnittlich 3,5 Mrd. € für die weitere Zukunft. So wurde der Bundesverkehrswegeplan schnell zu Makulatur, wie übrigens auch sein Vorgänger.

Die jetzige Bundesregierung hat in ihrer mittelfristigen Finanzplanung die Mittel wieder erhöht und sieht von 2006 bis 2010 Investitionen in Höhe von etwa 48,6 Mrd. € vor. Davon sollen gut 9 Mrd. € für den Transrapid, Galileo, die Flugsicherung und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz verwendet werden, so dass für die Verkehrsträger im engeren Sinne – also Straße, Schiene und Wasserstraßen – knapp 40 Mrd. € verbleiben. Vom Gesamtbetrag sind wiederum 25,1 Mrd. € für Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen geplant, was bedeutet, dass für Neu- und Ausbaumaßnahmen noch 23,5 Mrd. € zur Verfügung stehen. Die wieder vorgenommene Anhebung der Investitionen ist ausgesprochen löblich, auch die Vorgehensweise, mit Vorrang die Erhaltung zu finanzieren und danach die Beendigung der bereits im Bau bis befindlichen Maßnahmen. Sie bedeutet aber auch, dass viele auch im vordringlichen Bedarf enthaltene Maßnahmen nicht mehr zum Zuge kommen werden. In Neubau, Ausbau und die Erhaltung der Bundesfernstraßen sollen insgesamt etwa 23 Mrd. € investiert werden. Das ergibt einen Jahresdurchschnitt von 4,6 Mrd. €, also immer noch deutlich weniger als die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Mittel von jährlich 5,2 Mrd. € und 2,4 Mrd. € weniger als der Bundesverkehrswegeplan – wie auch der ADAC – für eigentlich erforderlich erachtet.

Auch die Investitionsoffensive der Bundesregierung ist daher immer noch zu gering, zumal man in Prognosen die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in der Vergangenheit immer unterschätzt hat. Hier war offensichtlich der Wunsch der Vater der Prognose. Außerdem bleibt abzuwarten, wie sich die Investitionen tatsächlich entwickeln, wenn bei den nächsten Wahlen eine andere Regierung gewählt wird oder wenn allein der konjunkturbedingte Steuerzufluss wieder abnimmt und die Politik nicht die Kraft besitzt, das Rentensystem nachhaltig zu reformieren. Dann werden sich die Zeitinkonsistenzprobleme wieder verschärfen, mit denen die Verkehrsinfrastrukturpolitik schon seit längerem konfrontiert ist, und werden die investiven Ausgaben zugunsten der konsumtiven Ausgaben verringert oder zumindest zurückgestellt.

Aus individueller Sicht ist das Verhalten der Politik völlig rational, denn in einer Demokratie benötigt man Wählerstimmen, um regieren zu können. Jeder, der sich in einer vergleichbaren Situation befindet, würde also genau so handeln. Das bedeutet aber: Wir haben es hier nicht mit böswilligem Verhalten oder mangelnder Kompetenz zu tun, sondern mit einem

Anreizdefekt des politischen Systems in der Demokratie. Die politischen Entscheidungsträger befinden sich quasi in einer Rationalitätenfalle, aus der sie offensichtlich selbst nicht hinausfinden, sondern aus der man sie zum Wohle der Gesellschaft befreien muss.

5. Wege aus der Rationalitätenfalle

Wie die Wege aus einer solchen Rationalitätenfalle aussehen könnten und wie es gelingen kann, die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur nachhaltig zu sichern und ihre Degeneration vom Wachstumstreiber zur Wachstums- und Wohlstandsbremse zu verhindern, lässt sich zeigen, wenn man sich kurz die Hauptprobleme der gegenwärtigen Infrastrukturpolitik vor Augen führt:

- Die grundsätzlich langfristig orientierte Infrastrukturfinanzierung ist in hohem Maße abhängig von der kurzfristigen Haushaltslage und von vermeintlich wählerwirksamen politischen Kursänderungen.
- Auf absehbare Dauer ist nicht damit zu rechnen, dass der Staat die Mittel zur nachhaltigen Sicherung einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellen wird. Die staatliche Finanzierung muss daher zumindest um zusätzliche private Mittel ergänzt werden.
- Die verfügbaren knappen Gelder müssen effizienter eingesetzt werden als bisher, d.h. konkret dort, wo sie unter Berücksichtigung der jeweiligen Kosten den höchsten Nutzen stiften und nicht dort, wo Politiker, Bürokraten oder organisierter Interessengruppen es gerne hätten.
- Die vorhandenen Straßenkapazitäten müssen effizienter als bisher genutzt werden. Es widerspricht jeglicher volkswirtschaftlicher Logik, dass sich die Verkehrsteilnehmer zu bestimmten Zeiten gegenseitig blockieren und alle nur noch auf den Straßen stehen, statt zu fahren, während zu anderen Zeiten kaum jemand die Straßen benutzt.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich eine ordnungspolitische Neuausrichtung des staatlichen Infrastrukturmanagements. Eine solche Neuausrichtung besteht aus folgenden Kernelementen:

ERSTENS:

Herauslösung der Infrastrukturfinanzierung aus den öffentlichen Haushalten und Übertragung der Planungs- und Finanzierungsverantwortung auf unabhängige Infrastrukturgesellschaften für jeden Verkehrsträger.

ZWEITENS:

Finanzierung der Infrastrukturgesellschaften durch fahrleistungsabhängige Nutzungsgebühren, die zweckgebunden für die Infrastrukturfinanzierung zu verwenden sind. Dort, wo Nutzerbeiträge nicht ausreichen, um eine Straßenbereitstellung im Rahmen der Daseinsvorsorge zu gewährleisten, sind staatliche Zuschüsse entweder durch direkte Zahlungen oder eine Schattenmaut erforderlich. Nutzungsgebühren statt Steuern ermöglichen nicht nur die Herauslösung der Infrastrukturfinanzierung aus den öffentlichen Haushalten, sondern das streckenbezogene Gebührenaufkommen signalisiert auch, ob und wo sich weitere Investitionen in das Straßennetz lohnen, und vermittelt damit wirksame Anreize für einen bedarfsgerechten Einsatz der knappen Mittel.

DRITTENS:

Kompensation der Einnahmen aus Nutzungsentgelten durch Steuersenkungen.

VIERTENS:

Einsatz der Nutzungsgebühren zur Stauentzerrung. Gegenwärtig werden die Infrastrukturkapazitäten in Engpasssituationen nach dem Rationierungsprinzip der sozialistischen Mangelwirtschaften verteilt, nämlich dem Prinzip der Käufer- bzw. Warteschlange. Das verursacht bekanntlich immense volkswirtschaftliche Kosten, die sich durch auslastungsabhängig differenzierte Gebühren vermeiden lassen. Durch höhere Gebühren in den Zeiten starker Belastung werden Nutzer, denen Zeitkosten nicht viel bedeuten und die daher eine geringe Zahlungsbereitschaft für die Straßennutzung besitzen, in die Schwachlastzeiten gelenkt, während Straßennutzer mit hohen Zeitkosten die Straße weiterhin in Anspruch nehmen werden. Das bedeutet nicht nur eine bessere Auslastung der vorhandenen Kapazitäten, sondern auch den effizienteren Einsatz von knappen finanziellen Mitteln. Es wäre ähnlich wie bei Hotels und Ferieneinrichtungen oder Airlines in der Hauptsaison. Niemand würde auf die Idee kommen, die Hotelkapazität oder Flugzeugflotte nur an der Spitzenauslastung zu orientieren, wenn diese lediglich 2 Monate anhält und die Einrichtungen danach weitgehend leer stünden. Stattdessen betreibt man sog. Spitzenlasttarifierung, d.h. eine auslastungsabhängige Preisdifferenzierung. Das verhindert Fehlallokation von knappen Mitteln, von denen jeder Euro nun mal nur einmal ausgegeben werden kann. Dass so etwas funktioniert, zeigen viele Beispiele weltweit. Außerdem dürften auslastungsabhängige Gebühren die einzige ernstzunehmende Alternative für jene Fälle sein, in denen ein Infrastrukturausbau selbst bei vorhandenen Finanzmitteln nicht möglich ist, etwa in hoch verdichteten Ballungsräumen. Will man nicht noch mehr Zeit im Stau

verschwenden, muss man sonst andere Rationierungsverfahren einführen, z.B. die Straßenbenutzung nur an bestimmten Tagen, abgängig von Endziffern auf dem Nummernschildern, Obergrenzen für die Zulassung von KFZ mit Zulassungsversteigerung alle zwei Jahre, wie in Singapur, Fahrverbote für Rentner, Arbeitslose, Hausfrauen und Studierende zu den Hauptverkehrszeiten. Man darf gespannt sein, wie die Wähler darauf reagieren.

FÜNFTENS:

Änderung des geltenden starren Abgabenrechts bei der Bemessung und Änderung von Nutzergebühren, um flexibel auf Nachfrageänderungen reagieren zu können.

SECHSTENS:

Breite Beteiligung Privater an Planung, Bau, Finanzierung und Erhaltung von Infrastruktureinrichtungen durch Beweislastumkehr: Der öffentliche Sektor darf nur dort tätig werden, wo Private die entsprechenden Leistungen nur unzureichend und zu teuer anbieten.

Neben diesen ordnungspolitischen Maßnahmen muss auch das Mobilitätsmanagement verbessert werden: durch den Einsatz von nutzerfreundlichen Informationssystemen, eine verbesserte technische Verknüpfung von Verkehrsleistungen sowie den Einsatz von Telematik. Nach Auffassung der Experten dürfte dies jedoch allein nicht ausreichen, um die nachhaltige Funktionsfähigkeit unserer Straßeninfrastruktur zu sichern. Dringend erforderlich sind an vorderster Stelle genügend Investitionen in Erhaltung, Ausbau und Neubau von Straßen. Vorschläge, diese zu sichern, habe ich versucht zu skizzieren. Diese Vorschläge sind übrigens weder besonders neu, noch sind sie ausgesprochen theoretisch. Zum Teil werden sie in anderen Ländern bereits praktiziert. Konzeptionell finden sie sich u.a. im Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit dem Titel „Privatfinanzierung von Verkehrsinfrastruktur“ aus dem Jahr 2005⁶. Hoffen wir, dass es nicht – wie so viele Gutachten – „schubladiert“ wird, d.h. in irgendwelchen Aktschränken verschwindet, sondern in der künftigen Infrastrukturpolitik genügend Berücksichtigung findet.

6 Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Privatfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur, in: Internationales Verkehrswesen, 57. Jg., S. 303 ff.