

46. DEUTSCHER
VERKEHRSGERICHTSTAG
2008

Veröffentlichung
der auf dem 46. Deutschen Verkehrsgerichtstag
am 24. und 25. Januar 2008 in Goslar
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

– 46. VGT 2008 –

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

46. DEUTSCHER
VERKEHRSGERICHTSTAG
2008

Veröffentlichung
der auf dem 46. Deutschen Verkehrsgeschichtstag
am 24. und 25. Januar 2008 in Goslar
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Zitierweise nach Jahrgang und Seite, z.B.: „Schneider, 46. VGT 2008, 76 ff., 87“

Die Durchführung des 46. 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:

Detlef Otto Bönke, Ministerialrat
Dr. Henning Drecoll, Ltd. Oberstaatsanwalt
Hans-Jürgen Gebhardt, Justizrat und Rechtsanwalt
Birgit Heß, Oberstaatsanwältin
Bernd-Matthias Höke, Vorsitzender Schadenkommission
Dr. Eckhart Jung, Rechtsanwalt, ADAC, Juristische Zentrale
Klaus Labenski, Geschäftsführer
Andreas Marquardt, Regierungsdirektor
Friedrich Wilhelm Sapp, Richter am OLG
Gert-Jürgen Scholz, Regierungsdirektor
Wolfgang Vogt, Rechtsanwalt

Hamburg 2008

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	23
Plenarvortrag	
„Das Kraftfahrzeug im Steuerrecht“ Dr. h.c. Wolfgang Spindler, Präsident des Bundesfinanzhofs, München	31
Referate:	
Arbeitskreis I:	
„Personenschadensmanagement“	
1. Detlef Schröder	49
2. Stefan Lauder	57
3. Dr. Klaus Schneider	76
Arbeitskreis II:	
„Psychische Schäden als Unfallfolgen“	
1. Prof. Dr. Andreas Stevens	90
2. Nicolas Eilers	98
3. Rolf Michael Bischoff	111
4. Karlheinz Stöhr	122
Arbeitskreis III:	
„Verkehrssanktionen in der EU – neue Entwicklungen“	

128	1. Dr. Hans-Holger Herrnfeld
137	2. Timmo Janitzek
143	3. Michael Nissen

Arbeitskreis IV:

„Das neue Versicherungsvertragsgesetz (VVG)
und die Kraftfahrtversicherung“

154	1. Dr. Knut Höra
167	2. Peter Lang
178	3. Volker Schöfisch

Arbeitskreis V:

„Fuhrparkmanagement“

183	1. Prof. Dr. Peter König
203	2. Dr. Katja Löhr-Müller
212	3. Dr. Alex Schindler

Arbeitskreis VI:

„Unfallkommissionen als Instrumente
der Verkehrssicherheitsarbeit“

220	1. Dipl.-Ing. Sabine Degener
226	2. Jürgen Menge
235	3. Martin Mönnighoff

Arbeitskreis VII:

„Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers“

241	1. Tom M. Gasser
254	2. Prof. Dr. Dr. Birgit Spanner-Ulmer
270	3. Prof. Dr. Helmut Wilhelm

Arbeitskreis VIII:

ARBEITSKREISE, THEMEN, LEITER, REFERENTEN

Plenarvortrag: Das Kraftfahrzeug im Steuerrecht

Prof. Dr. h.c. Wolfgang Spindler,
Präsident des Bundesfinanzhofs, München

Arbeitskreis I: Personenschadensmanagement

- Erfahrungen – Verbindliche Regeln –
- Unabhängigkeit des Schadensmanagers –

Leitung: Prof. Dr. Hermann Plagemann, Rechtsanwalt, Frankfurt/M.

- Referenten:
- (1) Stefan Lauer, Assessor jur.,
Geschäftsführer der rehacare GmbH, Gesellschaft der
medizinischen und beruflichen Rehabilitation, München
 - (2) Dr. Klaus Schneider, Rechtsanwalt, Langenhagen
 - (3) Detlef Schröder, VGH Versicherungen, Hannover

Arbeitskreis II: Psychische Schäden als Unfallfolgen

- Medizinisch-psychologische Grundlagen – Ursächlichkeit –
- Haftungsrechtliche Zurechenbarkeit –

Leitung: Dr. Gerda Müller, Vizepräsidentin des Bundesgerichtshofs,
Vorsitzende Richterin am BGH, VI. Zivilsenat, Karlsruhe

- Referenten:
- (1) Rolf Michael Bischoff, Rechtsanwalt, Prokurist der
AMB Generali Schadensmanagement GmbH, Köln
 - (2) Nicolaus Eilers, Rechtsanwalt, Groß-Gerau
 - (3) Prof. Dr. med. Andreas Stevens,
Klinik für Psychiatrie und Physiotherapie, Tübingen
 - (4) Karlheinz Stöhr,
Richter am Bundesgerichtshof, VI. Zivilsenat, Karlsruhe

Arbeitskreis III: Verkehrsanktionen in der EU – neue Entwicklungen

- Nationale Gesetzgebung und Pläne der EU – Rückwirkung –
- Verfassungskonflikte –

Leitung: Prof. Dr. Michael Brenner, Lehrstuhl für Deutsches und
Europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht,
Friedrich-Schiller-Universität, Jena

- Referenten:
- (1) Dr. Hans-Holger Herrnfeld,
Ministerialrat, Bundesministerium der Justiz, Berlin
 - (2) Timmo Janitzek, Policy Officer,
European Transport Safety Council (ETSC), Brüssel
 - (3) Michael Nissen, Rechtsanwalt, Leiter Internationales Recht,
ADAC e.V., Juristische Zentrale, München

Arbeitskreis IV: Das neue Versicherungsvertragsgesetz (VVG) und die Kraftfahrtversicherung

- Ziele – Neue Versicherungsbedingungen –
- Auswirkungen für den Verbraucher –

Leitung: Prof. Dr. Roland Rixecker,
Präsident des Saarländischen Oberlandesgerichts, Saarbrücken

- Referenten:
- (1) Dr. Knut Höra, Rechtsanwalt, Frankfurt/M.
 - (2) Peter Lang, Leiter Abteilung Kraftfahrt, Gesamtverband
der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin
 - (3) Volker Schöfisch,
Ministerialrat, Bundesministerium der Justiz, Berlin

Arbeitskreis V: Fuhrparkmanagement

- Delegation und Kontrolle – Polizeiliche Überwachung –
- Haftung –

Leitung: Prof. Dr. Klaus Geppert, Institut für Strafrecht und
Strafverfahrensrecht, Freie Universität Berlin

Referenten: (1) Prof. Dr. Peter König, Ministerialrat,
Bayerisches Staatsministerium der Justiz, München
(2) Dr. Katja Löhr-Müller, Rechtsanwältin, Rüsselsheim
(3) Dr. Alex Schindler, Bundesverband Güterkraftverkehr,
Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Frankfurt/M.

Arbeitskreis VI: Unfallkommissionen als Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit

- Erfahrungen – Chance und Herausforderung –
- Polizeiliche Mitwirkung –

Leitung: Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz, Präsident der Bundesanstalt für
Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach

Referenten: (1) Dipl.-Ing. Sabine Degener, Leiterin des Fachbereichs
Verkehrsverhalten und -pädagogik, Unfallforschung der
Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungs-
wirtschaft e.V., Berlin
(2) Jürgen Menge, Ministerialrat, Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Mainz
(3) Martin Mönninghoff, Polizeidirektor, Deutsche Hochschule
der Polizei i.G., Lehrgebiet Polizeiliche Verkehrslehre, Münster

Arbeitskreis VII: Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers

- Mensch-Maschine-Kommunikation –
- Verarbeitungsfähigkeit des Fahrers – Haftungsaspekte –

Leitung: Prof. Dr. Martin Bandmann,
Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) e.V., Berlin

Referenten: (1) Tom M. Gasser, Assessor jur.,
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach
(2) Prof. Dr. Dr. Birgit Spanner-Ulmer,
Professur Arbeitswissenschaft, Technische Universität Chemnitz
(3) Prof. Dr. Helmut Wilhelm, Universitäts-Augenklinik, Tübingen

Arbeitskreis VIII: Maßnahmen der Schifffahrt zum Klima- und Emissionsschutz

- Weltweite, europäische und nationale Vorhaben – Umweltver-
trägliche Seeschifffahrt – Umweltsituation in Nord- und Ostsee –

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

Referenten: (1) Monika Breuch-Moritz, Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung, Bonn
(2) Dr. Werner Reh, Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND),
Friends of the Earth Germany, Berlin
(3) Niels-Peter Rühl, Vizepräsident des Bundesamtes für
Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

Schlussvortrag: Wie viel Mobilität verträgt unser Globus?

Prof. Dr. Peter Henicke, Präsident des Wuppertal Instituts für
Klima, Umwelt, Energie GmbH, Wuppertal

Empfehlungen des 46. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2008

Arbeitskreis I:

„Personenschadensmanagement“

1. Das privat organisierte Reha-Management ist geeignet, die gesundheitliche Situation von Unfallopfern zu optimieren und zur sozialen und beruflichen Reintegration beizutragen. Es ersetzt allerdings nicht die Sozialversicherungsleistungen, sondern ergänzt diese.
2. Der Verkehrsgerichtstag appelliert an die anwaltliche Vertretung der Verletzten, in geeigneten Fällen frühzeitig die Einleitung des Reha-Managements initiativ vorzuschlagen und zu begleiten.
3. Die für die effektive Arbeit des Reha-Managements erforderliche Unabhängigkeit sollte dadurch sichergestellt werden, dass dem Handeln des Reha-Managers die von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein (DAV) im Jahre 2001 verabschiedeten Grundsätze („Code of Conduct des Reha-Managements“, MittBl. der Arge VerkR 2002, 86) zugrunde gelegt werden.

Arbeitskreis II

„Psychische Schäden als Unfallfolgen“

1. Psychische Schäden als Unfallfolge können eine eigenständige Gesundheitsschädigung darstellen, die zum Schadensersatz verpflichten kann, wenn sie sich nicht als Folge des allgemeinen Lebensrisikos darstellt.
2. Psychische Schäden werden zunehmend als Unfallfolge geltend gemacht. Diese Schäden sind oft schwer objektivierbar. Deshalb müssen durch geeignete standardisierte Untersuchungsverfahren Fälle der Simulation und Aggravation ausgeschlossen werden.
3. Die sichere Beurteilung solcher Schäden bedarf über die subjektiven Angaben des Geschädigten hinaus einer möglichst frühzeitigen und fachlich qualifizierten ärztlichen Befunderhebung.

4. Zu diesem Zweck müssen brauchbare Vorgaben für den Ablauf von Begutachtungen und den Inhalt von Gutachten entwickelt werden, um deren Qualität und Überprüfbarkeit zu sichern.
5. An diesen Vorgaben sollten sich bei der außergerichtlichen Schadensregulierung und in einem Prozess die Beweisfragen orientieren.
6. Eine schnelle Schadensregulierung hat auch therapeutischen Wert. Deshalb ist ein vertrauensvolles und konstruktives Zusammenwirken zwischen dem Geschädigten, seinem Anwalt und dem Haftpflichtversicherer des Schädigers erforderlich.

Arbeitskreis III

„Verkehrssanktionen in der EU – Neue Entwicklungen“

1. Die grenzüberschreitende Vollstreckung von Geldsanktionen in Europa dient der Verwirklichung eines europäischen Verkehrs(rechts)raums mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Reduzierung der Anzahl der Verkehrsoffer in Europa. Der EU-Rahmenbeschluss über die gegenseitige Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen ermöglicht die grenzüberschreitende Vollstreckung von Verkehrssanktionen. Er räumt dadurch mit der vielfach anzutreffenden Auffassung auf, dass Straßen im europäischen Ausland rechtsfreie Räume seien.
2. In dem der Vollstreckung zugrunde liegenden ausländischen Straf- bzw. Bußgeldverfahren muss gewährleistet sein, dass dem Betroffenen Tatvorwurf, ausländische Entscheidung und Rechtsmittelbelehrung in deutscher Sprache zur Kenntnis gebracht werden und effektiver Rechtsschutz gewährt wird.
3. Das den Rahmenbeschluss in Deutschland umsetzende Europäische Geldsanktionsgesetz ist an die Vorgaben des Grundgesetzes gebunden. Es muss insbesondere die Anforderungen des Rechtsstaatsprinzips und des Gebots effizienten Rechtsschutzes (Art. 19 Abs. 4 GG) beachten.
4. Der deutsche Gesetzgeber hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Verstößen gegen rechtsstaatliche Grundsätze eine Vollstreckung nicht erfolgt. Zudem fordert der Arbeitskreis eine Stichtagsregelung, wonach eine Vollstreckung nur hinsichtlich solcher Taten erfolgt, die nach Inkrafttreten des Gesetzes begangen wurden. Die im Rahmenbeschluss vorgesehenen Verweigerungsgründe sollten als obligatorische Vollstreckungshindernisse ausgestaltet werden.

5. Auf europäischer Ebene sollte ein effektiver Mechanismus zum Austausch von Halterdaten und zur Amtshilfe bei der Ermittlung von Fahrerdaten geschaffen werden.
6. Die Verpflichtung zur Einführung einer Halterhaftung im fließenden Verkehr durch den europäischen Gesetzgeber ist abzulehnen.

Arbeitskreis IV

„Das neue Versicherungs-Vertragsgesetz (VVG) und die Kraftfahrtversicherung“

1. Die Einführung einer gesetzlichen, anlassbezogenen Pflicht zur Beratung des Versicherungsnehmers wird auch für die Kraftfahrtversicherung begrüßt. Das gilt vor allem vor dem Hintergrund der Weiterentwicklung der Produkte.
2. Im Sinne des reibungslosen Funktionierens der zum 1.3.2008 neu eingeführten elektronischen Fahrzeugzulassung (eVB-Verfahren) wird im Interesse der Verkehrsteilnehmer und einer zügigen Gewährung vorläufigen Versicherungsschutzes für Kraftfahrzeuge die rasche flächendeckende Verwirklichung des elektronischen Zulassungsverfahrens zwischen Versicherer und Zulassungsbehörde empfohlen.
3. Bei der Bemessung der bei grober Fahrlässigkeit erfolgenden Kürzung der Entschädigung spielt neben den subjektiven Elementen des Schuldvorwurfs auch die objektive Schwere der Pflichtverletzung eine besondere Rolle.
4. Das Gesetz erlaubt bei grob fahrlässigem Verhalten je nach der Schwere des Verschuldens im Einzelfall auch eine vollständige Versagung der Leistung. Andererseits ist aber auch die volle Leistungspflicht nicht ausgeschlossen.
5. Jedenfalls bei alkoholbedingter oder bei drogenbedingter Fahruntüchtigkeit sollte regelmäßig eine Kürzung auf Null erfolgen.
6. Treffen mehrere grob fahrlässig begangene Obliegenheitsverletzungen zusammen oder Obliegenheitsverletzungen mit dem Vorwurf der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalls (zum Beispiel Überfahren eines roten Lichtzeichens und Verschweigen von Vorschäden), so spricht viel dafür, eine Gesamtbewertung der Schwere des Verschuldens vorzunehmen; dabei kann die Multiplikation der Quoten eine Hilfsüberlegung sein.

7. Die Regressbegrenzung nach der Kraftfahrzeugpflichtversicherungsverordnung auf 5000 € oder 2500 € gilt für die vom Versicherer nach erfolgter Quotelung noch zu erbringende Leistung (Quote vor Regress).

Arbeitskreis V

„Fuhrparkmanagement“

1. Der Arbeitskreis weist darauf hin, dass neben dem Fahrer auch den Halter zahlreiche Pflichten treffen. Sie beziehen sich auf
 - die Eignung des Fahrers (gültige Fahrerlaubnis, gesundheitlicher Zustand),
 - den Zustand des Fahrzeugs (Technik, Ladung) und
 - eine sichere Fahrt (Lenk- und Ruhezeiten).

Die Verletzung dieser Auswahl-, Organisations- und Kontrollpflichten ist straf- und bußgeldbewehrt.

2. In Unternehmen können diese Halterpflichten auf einen Fuhrparkverantwortlichen delegiert werden. Dieser muss sorgfältig ausgewählt und mit klaren Weisungen sowie mit entsprechenden Kompetenzen versehen werden. Beim Halter verbleibt jedoch eine Überwachungspflicht.
3. Die Anforderungen an die Führerscheinkontrolle durch den Halter dürfen nicht überspannt werden. Nach der Rechtsprechung genügen grundsätzlich die erstmalige Kontrolle des Führerscheins und die Reaktion bei Auffälligkeiten. Bei größeren Fuhrparks können sich gleichwohl wiederkehrende (auch elektronische oder firmenexterne) Kontrollen empfehlen.
4. Bei erheblichen Verstößen (insbesondere bei Überladungen) ziehen Bußgeldstellen in neuerer Zeit im Wege der Gewinnabschöpfung (Verfall) Geldbeträge teilweise in sechsstelliger Höhe ein. Gewinnabschöpfungsmaßnahmen setzen präzise Feststellungen zum Tatvorwurf und zu Art und Umfang des aus der Pflichtverletzung erlangten Vermögensvorteils voraus. Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens ist zu berücksichtigen. Gewinnabschöpfung darf nicht existenzvernichtend sein.

„Unfallkommissionen als Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit“

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass Unfallkommissionen ein wesentliches Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit sind, und empfiehlt,

1. die Institution „Unfallkommission“ als Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit in die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO ausdrücklich aufzunehmen, um den Stellenwert dieses Gremiums angemessen deutlich zu machen,
2. Unfallkommissionsmitgliedern in allen Ländern die Möglichkeit zur kontinuierlichen Aus- und Fortbildung einzuräumen, die notwendigen Qualifizierungsmaßnahmen anzubieten, eine regelmäßige Fortbildung der Dozenten von Qualifizierungsseminaren über aktuelle Erkenntnisse sowie einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch zu fördern,
3. zur Unterstützung der örtlichen Unfallkommissionen – als landesweite Aufgabe – zentrale Controllinginstrumente zu schaffen. Dies ermöglicht u.a. die Koordinierung der Aus- und Fortbildung von Unfallkommissionsmitgliedern und Dozenten und gewährleistet einen gesicherten Informationsfluss. Die Schaffung von zentralen Stellen in den Ländern zur Unterstützung der örtlichen Unfallkommissionen wird angeregt,
4. für die Beseitigung von Unfallhäufungen höhere Mittel in den Haushalten von Bund, Ländern und Kommunen (z.B. durch zweckgebundene Haushaltstitel) zur Verfügung zu stellen,
5. den Polizeien der Länder, alle Straßenverkehrsunfälle aufzunehmen und zu erfassen, da sie eine wichtige Datenbasis für die Arbeit der Unfallkommissionen sind.

„Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers“

Das Führen eines Kraftfahrzeuges erfordert uneingeschränkte Aufmerksamkeit. Es treten für den Fahrer vielfältige Belastungen auf. Diese resultieren aus der Fahraufgabe selbst, aus der Umgebung (z.B. Verkehrsaufkommen) sowie aus der Mensch-Maschine-Kommunikation. In den letzten Jahren hat es eine Fülle von Innovationen in den Bereichen der Entertainment-Geräte, der Fahrer-Informationssysteme (FIS) und der Fahrer-Assistenzsysteme (FAS) gegeben. Dabei nimmt die Zahl portabler, im Fahrzeug verwendbarer Systeme zu.

Zweifelsohne ist die Verarbeitungskapazität unseres Gehirns begrenzt. Wahrnehmungsexperimente belegen, dass uns durch die Konzentration auf eine Aufgabe möglicherweise etwas ganz Wichtiges in einem anderen Bereich entgeht und gerade dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet ist. Aus der Überforderung unseres Sinnessystems resultieren Fehlleistungen und Unfälle. Durch die Sekundäraufgaben wird der Fahrer von seiner eigentlichen Aufgabe, dem Führen eines Fahrzeugs (Primäraufgabe), abgelenkt.

Daraus ergeben sich folgende Forderungen:

Der potentiellen Belastung des Fahrzeugführers sollte durch ein europäisches Vertriebsverbot für Geräte, die für den Gebrauch in Fahrzeugen konzipiert sind, begegnet werden, wenn sie

1. visuelle Unterhaltungsfunktionen für den Fahrer während der Fahrt zur Verfügung stellen,
2. keine sichere Befestigung vorsehen oder wenn sie die Sicht oder Fahrzeugbedienung beeinträchtigen,
3. verbotene Funktionen aufweisen (z. B. Warnung vor Verkehrsüberwachung).

Als flankierende Maßnahme zu einer europäischen Regelung sollte eine Überarbeitung des § 23 StVO dergestalt erfolgen, dass Geräte, die diesen Vorgaben widersprechen, nicht verwendet werden dürfen.

Zusätzlich müssen weitere Daten über Ausmaß, Einzelumstände und Auswirkungen, insbesondere hinsichtlich der Unfallrelevanz zu „fahrfremden“ Tätigkeiten und zu den Auswirkungen von FIS und FAS auf die Belastbarkeit des Menschen, ermittelt werden.

Der Arbeitskreis empfiehlt deshalb,

- Untersuchungen zu veranlassen, um die für eine eventuelle gesetzliche Regelung erforderlichen Rechtstatsachen zu ermitteln,
- die Durchführung eines Workshops zum Thema „Fahrfremde Tätigkeiten“, ggf. durch die Bundesanstalt für Straßenwesen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit werden gebeten, in ihrer Aufklärungs- und Informationsarbeit die Verkehrsteilnehmer auf die Grenzen ihrer Wahrnehmungsfähigkeit stärker aufmerksam zu machen und auf die Eigenverantwortung hinzuweisen. Möglichkeiten wären z. B. akzeptierte TV-Formate (7. Sinn), Aufklärungskampagnen, Trainingsangebote und Hinwirken auf vereinfachte Gebrauchsanweisungen.

Bei der Gestaltung von Anzeige- und Bedienelementen sollten sinnesphysiologische, ergonomische und Usability-Erkenntnisse im Sinne des Europäischen Grundsatzkataloges zur Mensch-Maschine-Schnittstelle (2007/78/EG, Amtsblatt der EU vom 06.02.2007) unbedingt angewandt werden. Eine Standardisierung von sicherheitsrelevanten Anzeigen (Warnsysteme) und Bedienelementen ist notwendig und muss wahrnehmungspsychologische Erkenntnisse berücksichtigen.

Arbeitskreis VIII

„Maßnahmen der Schifffahrt zum Klima- und Emissionsschutz“

1. Der Arbeitskreis hält eine deutliche Senkung der Schiffsemissionen für dringend erforderlich. Das betrifft sowohl den Ausstoß von Schadstoffen (Schwefel, Stickoxide, Rußpartikel) als auch die CO₂-Emissionen. Dabei ist sicherzustellen, dass insgesamt eine positive Umweltbilanz erzielt wird.
2. Zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes hält es der Arbeitskreis für geboten, dass die Schifffahrt weltweit von dem bisher gebräuchlichen Schweröl auf höherwertige Treibstoffe mit geringem Schwefelgehalt (z. B. Destillate) umstellt. Das ermöglicht zugleich eine weitgehende Reduzierung von Partikelemissionen und Ölschlamm sowie durch bessere Wirkung von Katalysatoren eine Senkung des Ausstoßes von Stickoxiden. Die als Alternative erörterte Verwendung von Einrichtungen zum Auswaschen von Schwefel an Bord der Schiffe (z. B. Scrubbern) lehnt der Arbeitskreis ab.

3. Da die Seeschifffahrt ein globaler Verkehrsträger ist, müssen die notwendigen Maßnahmen in der IMO (Internationale Seeschifffahrts-Organisation) getroffen werden. Der Arbeitskreis bittet die Bundesregierung, weiterhin mit allem Nachdruck dafür einzutreten, dass der zuständige IMO-Ausschuss für den Meeresumweltschutz noch im Jahre 2008 die entsprechenden Entscheidungen trifft. Dabei wird erwartet, dass die EU ihr politisches Gewicht mit einer gemeinsamen Position für das Ziel einer globalen Lösung einbringt. Sollte sich in der IMO keine befriedigende Lösung erreichen lassen, müssen auf europäischer Ebene geeignete Lösungen gefunden werden. Auf lokaler Ebene sollte bei Hafenaufenthalten in geeigneten Fällen die stärkere Nutzung von Landstrom in Betracht gezogen werden.
4. Auf der Grundlage internationalen Regelungen sollte die Einrichtung von regionalen Umweltzonen zur Verminderung von Schadstoffemissionen als Zwischenlösung gefördert werden.
5. Zur Senkung der CO₂-Emissionen kommt nach Ansicht des Arbeitskreises ein breites Bündel von Maßnahmen in Betracht. Dazu gehören vor allem technische und betriebliche Verbesserungen, wirtschaftliche Anreize und die Einbeziehung der Schifffahrt in den Emissionshandel auf der Basis einer Index-Methode, wie sie gegenwärtig in der IMO entwickelt wird. Diese Maßnahmen müssen schnellstmöglich in der IMO und auf europäischer Ebene vorangetrieben werden. Lokal mögliche Lösungen sollten, sofern sie wettbewerbsneutral erfolgen können, auch national weiter verfolgt werden.
6. Wichtige Voraussetzung für die notwendigen Maßnahmen ist die Schaffung und Bereitstellung einer zuverlässigen und transparenten Datenbasis.

Begrüßungsansprache des Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft

Kay Nehm, Generalbundesanwalt a.D., Karlsruhe

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

Ein herzliches Willkommen zur Eröffnung des 46. Deutschen Verkehrsgerichtstages. Für wenige Tage ist Goslar wieder Mittelpunkt des deutschen Verkehrsrechts. Rund 1500 Teilnehmer sind unserem Ruf gefolgt. Sie werden in acht Arbeitskreisen die aktuellen Probleme des Verkehrsrechts diskutieren, die der Präsident des Verkehrsgerichtstages, Herr Prof. Dencker, und sein Vorbereitungsausschuss zusammen mit den Arbeitskreisleitern und Referenten gewohnt aktuell und kompetent für Sie aufbereitet haben.

Deutscher Verkehrsgerichtstag und Goslar sind im Bewusstsein der Öffentlichkeit fest verankert. Mein erster Gruß gilt dem Stadtoberhaupt, Herrn Oberbürgermeister Binnewies. Ich verbinde meinen Gruß mit einem herzlichen Dank für die Gastfreundschaft dieser Stadt und die vielfältige Unterstützung, die sie uns seit Jahren in Vorbereitung und Durchführung gewährt. Mit Ihnen, Herr Oberbürgermeister, hoffen wir auf eine weitere kontinuierliche Verbesserung der heute so wichtigen Kongress-Infrastruktur.

Zum ersten Mal widmet sich ein Plenarvortrag dem Steuerrecht. Das ist eigentlich erstaunlich; ist doch das Steuerrecht mit dem Kraftfahrzeug aufs Engste (und Unangenehmste) verbunden. Kfz-Steuer, Versicherungssteuer, Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer, Dienstwagenbesteuerung und Pendlerpauschale belegen: Der deutsche Kraftfahrer ist des Finanzministers liebste Kind. Die Liebe wäre noch weitaus stärker, gäbe es nicht in München ein Gericht, dessen Präsident zuweilen die traditionelle richterliche Zurückhaltung aufgibt und die Finanzpolitiker daran erinnert, dass auch das Steuerrecht seine verfassungsrechtliche Verankerung hat. Ich freue mich, dass wir den Präsidenten des Bundesfinanzhofs, Herrn Dr. Wolfgang Spindler, zum Thema „Das Kraftfahrzeug im Steuerrecht“ gewinnen konnten. Lieber Herr Spindler, ich begrüße Sie auch deshalb besonders herzlich, weil uns eine gemeinsame Tätigkeit als wissenschaftliche Mitarbeiter des Bundesverfassungsgerichts verbindet. Ohnehin sind Sie hier auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag nicht allein. Ihnen zur Seite stehen die Kollegen der so genannten ordentlichen Gerichtsbarkeit.

Ein herzliches Willkommen gilt schließlich den Vertretern der Medien, die sich immer wieder mit ungebrochenem Interesse der Themen und Ergebnisse unserer Veranstaltung widmen und so zum positiven Bild und zur Anerkennung des Deutschen Verkehrsgerichtstages in der Öffentlichkeit beitragen. Den verdienten Dank verbinde ich mit einem bescheidenen Wunsch an die für den Verkehrsfunk verantwortlichen Kollegen in den Rundfunkanstalten: Offensichtlich ist einigen von ihnen angesichts der undankbaren Aufgabe, die ständig wachsende Zahl von Warnhinweisen und Staumeldungen zu bewältigen, entgangen, dass die heutigen Empfangsgeräte über eine Stummschaltung verfügen und dass die Mehrheit der Autofahrer das pubertäre Gedudel und die ständige Werbung durch eigene Programme zu ersetzen pflegt. Wüssten sie es, würden sie darauf verzichten, den Mozart-Genießer oder Thomas-Mann-Hörer alle paar Minuten in geradezu verkehrgefährdender Weise mit aggressiven Fanfarenstößen aufzuschrecken. Auch scheint einigen von ihnen nicht bewusst zu sein, dass sie dem an sachlicher Information zur Verkehrslage Interessierten einen Service zu leisten haben. Wäre es ihnen bewusst, würden sie die Meldungen nicht in einem derart flapsig-dümmlichen Ton und mit einer völlig unmotivierten Lärmkulisse unterlegt herunterrasseln.

Im Juni vergangenen Jahres berichtete die Deutsche Presseagentur über eine rasende Rentnerin. Die 70-jährige sei nach Mitteilung der Polizei mit 100 Kilometern stündlich durch eine Tempo-30-Zone gejagt. An sich kein Thema für den Deutschen Verkehrsgerichtstag, möchte man meinen, eher ein Fall für einen unerschrockenen Fachanwalt für Verkehrsrecht. Beachtlich war allerdings die Einlassung der Seniorin: Tempobegrenzungen, so erklärte sie entschuldigend, seien doch nur gut gemeinte Vorschläge der Behörden. Ob dies bei Verwaltungsbehörde und Gericht gut angekommen ist, war der Meldung nicht zu entnehmen. Erstaunlich ist jedenfalls die Offenheit, mit der die flotte Dame ein Grundübel unseres Verkehrsrechts angesprochen hat. Rentnermund tut Wahrheit kund!

Denn die Wahrheit ist, dass zwar allgemeine Verhaltensregeln wie „rechts vor links“ und konkrete Gefahrenhinweise durchaus beachtet werden. Schließlich ist jedermann klar, wer sich hier etwas zu Schulden kommen lässt, wird nicht nur straf- und zivilrechtlich zur Verantwortung gezogen, es drohen ganz konkret – und nicht nur Anderen – Schäden an Leib, Leben und Eigentum. Zur Wahrheit gehört aber leider ebenso, dass allgemeine Regeln und Restriktionen, die weniger einleuchtend, wenn nicht gar unverständlich erscheinen, kaum noch oder nur dann befolgt werden, wenn Zuwiderhandlungen spürbare Sanktionen nach sich ziehen. Dabei verlaufen die Grenzen zur spürbaren Sanktion individuell unterschiedlich. Sie bestimmen sich nach dem Punktwert des Verstoßes sowie nach dem

jeweiligen persönlichen Punktestand im Verkehrszentralregister, unterliegen also im Allgemeinen einer rationalen Kosten-/Nutzenanalyse unter Einbeziehung des minimalen Entdeckungsrisikos. Bleibt eine gelegentliche Ahndung im Bereich des Verwarnungsgeldes, werden die paar Euro im vorrangigen Interesse schnellen oder sportlichen Fortkommens mit derselben Selbstverständlichkeit gezahlt, mit der man gemeinhin ein erhöhtes Beförderungsentgelt für Expresszüge akzeptiert.

Das gilt umso mehr, als sich das ohnehin geringe Risiko der Entdeckung und Ahndung durch allerlei Vorkehrungen vermindern lässt: Im vertrauten Nahbereich kennt man seine Starenkästen und geht rechtzeitig vom Gas. Auf fremdem Terrain leisten moderne Navigationsgeräte mit Warnfunktion ebenso unerlaubte wie unentdeckte Dienste. Wer sich dagegen immer noch im Vertrauen auf die Berechtigung der Restriktionen und aus grundsätzlicher Überzeugung den Anordnungen unterwirft, wird zunehmend zum Verkehrshindernis. Er muss es erleben, von schweren Lastzügen überholt oder mit der geballten Leuchtkraft einer ganzen Batterie von Frontscheinwerfern zu flotterem Tempo genötigt zu werden.

Die ehrgeizigen Ziele, auf nationaler wie auf europäischer Ebene, die Unfallzahlen weiter entscheidend zu senken, können nur erreicht werden, wenn der Faktor Mensch, das heißt, menschliche Unzulänglichkeit und Nachlässigkeit, in den Mittelpunkt der Bemühungen gestellt wird. Es muss also die Frage gestellt werden: Gibt es Auswege aus diesem für die Rechtstreue der Bevölkerung insgesamt unbefriedigenden Zustand? Verstärkte Repression durch spürbare Erhöhung der Bußgelder? Solange es Andere trifft, gewiss eine gute Idee. Aber glaubt wirklich jemand, dass die Anhebung des Verwarnungsgeldes um einige Euro den beklagten Zustand ändern und die Verkehrsmoral insgesamt verbessern wird? Dann bedürfte es schon deutlich vermehrter Fahrverbote und einer wirklich spürbaren Erhöhung der Bußgelder unter Berücksichtigung der jeweiligen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit.

Allerdings stoßen wir dann an die Grenzen unseres auf den Massenbetrieb ausgerichteten praktikablen und einfachen Ahndungssystems. Haben wir doch aus guten Gründen mit der Entkriminalisierung des Verkehrsrechts die überkommenen Strafsanktionen durch ein System abgestufter Pflichtenmahnungen ersetzt. Zu dieser bewährten Systematik gehört auch die Einrichtung des Verkehrszentralregisters, der Flensburger Verkehrssünderkartei, die am 2. Januar diesen Jahres auf ihr 50 jähriges Bestehen zurückblicken konnte. Verfolgen andere Staaten Verkehrsverstöße mit teilweise drakonischen Bußgeldern, so akzeptiert das deutsche Verkehrsrecht die Tatsache, dass auch dem sorgfältigsten Kraftfahrer

Fehler unterlaufen können. Ernsthaftere Konsequenzen sind danach nur bei grobem Fehlverhalten oder bei einer signifikanten Häufung von Verstößen notwendig. Dieses in sich stimmige System hat sich ohne Frage bewährt; es sollte deshalb bei allen notwendigen Harmonisierungsbestrebungen nicht auf dem Altar der europäischen Einigung geopfert werden.

Wie wenig die konkurrierenden Systeme miteinander kompatibel sind, belegt die ins Haus stehende grenzüberschreitende Beitreibung von Bußgeldern, ein Thema, das unseren Arbeitskreis III beschäftigen wird. Entspricht es dem „ordre public“, ausländische Bußgelder auch dann beizutreiben, wenn das zugrunde liegende Verfahren unserem rechtsstaatlichen Standard nicht in vollem Umfang entspricht? Ist es gerecht, Bußgelder für einen im Ausland begangenen Verkehrsverstoß beizutreiben, obwohl dasselbe Verhalten bei uns mit erheblich geringerer Sanktion, zumeist sogar unterhalb der Eintragungsgrenze im Verkehrszentralregister, bedroht ist? Zweifel sind umso mehr angebracht, als der ersuchte Staat das im Ausland verhängte höhere Bußgeld nicht nur beitreibt, sondern auch noch selbst vereinnahmt und somit letztlich Nutznießer des Systembruchs ist.

Auf der anderen Seite müssen wir uns im Ausland und selbstverständlich auch im grenzenlosen Europa den Gepflogenheiten des Gastlandes anpassen. Dazu gehört es auch, dessen Regeln einschließlich der dort für jedermann geltenden Kriterien der Ahndung von Verkehrsverstößen zu akzeptieren. Also wird uns wohl nichts Anderes übrig bleiben, als gegenüber unseren europäischen Partnern ein gewisses Maß an Toleranz aufzubringen. Die Alternative wäre die von einigen Ländern praktizierte privatwirtschaftlich organisierte Beitreibung von Strafen und Bußgeldern, die weitgehend ohne den Schutz der deutschen Rechtsordnung vorstatten geht.

Das Festhalten am deutschen Sanktionensystem bedeutet keineswegs, dass das geltende Recht keiner Überprüfung bedarf. Vorrangiges Ziel ist jedoch nicht, die öffentlichen Kassen durch Inflationsaufschläge zu entlasten. Ziel muss es sein, besonders gefährliche Verhaltensweisen durch erhöhte Bußgelder als solche zu kennzeichnen und die gewohnheitsmäßigen Delinquenten zum Nachdenken zu bewegen.

Auch deutlich erhöhte Bußgelder lassen jedoch nur ein Umdenken erwarten, wenn eine gewisse Wahrscheinlichkeit der Aufklärung und Ahndung besteht. Hier sehe ich das wesentliche Manko unseres Sanktionensystems. Gewiss soll und kann die Polizei nicht überall präsent sein. Aber welcher genötigte oder gefährdete Verkehrsteilnehmer unterzieht sich schon der ohnedies zweifelhaften Mühe, notorische Raser, Drängler und Rechtsüberholer anzuzeigen, um sich dann mangels neutraler Zeugen vor

einem weit entfernten Amtsgericht als selbsternannter Ordnungshüter und Querulant diffamiert zu sehen? Also hilft nur eine deutlich gesteigerte Aufklärungsquote durch Einsatz neutraler Videofahrzeuge, wie dies in Goslar bereits mehrfach gefordert worden ist.

Ein flankierendes, aber ebenso wirksames Instrument zur Hebung der Verkehrsmoral und zur Wahrung der individuellen Gerechtigkeit sehe ich ferner im Einsatz von Unfalldatenschreibern. Ist doch schwerlich einzu-sehen, dass der durch klares Fehlverhalten Geschädigte auch noch auf dem größten Teil seines Schadens sitzen bleibt, weil er mangels Zeugen oder aussagekräftiger Spuren letztlich beweispflichtig bleibt. Der Entwicklungsstand der elektronischen Datenverarbeitung und die heutzutage nahezu geringfügigen Kosten lassen das Gewicht der herkömmlichen Vorbehalte – oder sollte man sagen Vorurteile – weiter schrumpfen. Dass dadurch auch noch die Justiz entlastet wird, soll auf einem Verkehrsgerichtstag ebenfalls nicht verschwiegen werden.

Selbstverständlich geht es auch im Verkehrsrecht keineswegs nur um gesteigerte Repression. Die Verkehrsmoral lässt sich auch durch intelligentere Maßnahmen der Verkehrsplanung, der Verkehrsführung und der Gesetzgebung sowie durch die damit einhergehende erhöhte Akzeptanz verkehrsrechtlicher Restriktionen beeinflussen. Dazu drei Beispiele: Dass unverantwortliche Kraftfahrer an deutlich sichtbaren Gefahrenstellen durch überhöhte Geschwindigkeit zu Schaden kommen, ist noch lange kein Grund, die zulässige Höchstgeschwindigkeit an der betreffenden Stelle auf ewige Zeiten herabzuregeln. Nur wenn es sich um eine allgemeine, schwer erkennbare Gefahrenstelle handelt, ist zu warnen und gegebenenfalls die Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen. Muss wirklich auf mehrspurigen gut ausgebauten innerstädtischen Verkehrsadern jenseits besiedelter Zonen mit Tempo 50 gefahren werden, obwohl auf vergleichbaren Straßen selbst in Zentrumsnähe mit 70 gefahren werden darf? Und, ist es wirklich sinnvoll, Landstraßen mit dicht aufeinander folgenden Einmündungen im Abstand von wenigen Metern und jeweils für wenige Meter auf 70 km/h herabzuregeln, statt eine durchschnittliche angemessene Höchstgeschwindigkeit anzuordnen? Das Auf- und Ab der Höchstgeschwindigkeit nötigt entweder zu ständigem Bremsen und Beschleunigen mit allen Nachteilen für Umwelt und Verkehrsfluss oder, wie es die Regel ist, zur Überschreitung.

Wenig intelligent sind zumeist auch die Einfahrten auf Autobahnen ausgestaltet. Hier hat sich mittlerweile eine Vorfahrtsregelung des „rechts vor links“ etabliert. Lastzüge fahren, durch abschüssige Einfahrten zusätzlich beschleunigt, im Vertrauen auf ausweichende oder ängstlich bremsende

Vorfahrtsberechtigte ohne jede Rücksichtnahme mit 100 km/h auf die Autobahn. Andere, darunter selbst Fahrer von Fahrzeugen, deren Beschleunigungsvermögen als speed-tauglich gelten kann, begreifen die Beschleunigungsspur als Verzögerungsspur und warten mehr oder weniger geduldig ab, bis der Vorfahrtsberechtigte endlich auf die linke Spur ausweicht und die Einfahrt freigibt. So fahren sie denn unentschlossen zwischen Beschleunigen und Abbremsen auf gleicher Höhe mit dem fließenden Verkehr dahin, bis schließlich niemand mehr weiß, wer was im Schilde führt. Das Ergebnis: Allenthalben Unsicherheit und Gefahr. Vor viel befahrenen Einmündungen sucht alles vorsorglich die linke Spur; der Stau ist vorprogrammiert. Dabei ließe sich dieser Missstand vermeiden. Auch wenn nicht an jeder Einfahrt ausreichend bemessene Beschleunigungsspuren eingerichtet werden können, die vorhandenen Standstreifen lassen sich zumeist über eine zum gefahrlosen Einfädeln ausreichende Strecke umgestalten.

Einer intelligenteren Lösung bedarf auch das Problem der Motorräder im Stau. Dass die geltende Regelung des „mitgefangen, mitgegangen“ weder Mensch noch Maschine zuträglich ist, dürfte allgemein bekannt sein. Ein Ausweichen auf die Standspur bewirkt nicht nur einen gefährlichen Mitzieh-Effekt, es ist auch wegen der dort herumliegenden Gegenstände nicht ungefährlich. Deshalb empfiehlt es sich, das schon heute vielfach praktizierte langsame Passieren durch die Mittelgasse gesetzlich zuzulassen. Dies würde zugleich an die Pflicht erinnern, im Stau die Rettungsgasse freizuhalten.

Sich auf das Thema allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen einzulassen, erweist sich für den zu weitgehender Neutralität verpflichteten Präsidenten der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft als problematisch, zumal sich der Deutsche Verkehrsgerichtstag mehrfach, wenn auch zahlenmäßig eher unentschieden, zu Teilaspekten dieses Problems geäußert hat. Nach dem für viele überraschenden Beschluss des jüngsten Hamburger SPD-Parteitagess kann jedoch heute niemand mehr an diesem Thema vorbeigehen. Meines Erachtens krankt die Diskussion in unserem Lande an notorischer Unaufrichtigkeit. Neuere wissenschaftliche Untersuchungen unter Aspekten der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses, des Umweltschutzes sowie unter Berücksichtigung der vielschichtigen ökonomischen Folgen liegen offensichtlich nicht vor. Ja, man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, sie sind auch gar nicht erwünscht. So bewegen sich die Argumente emotionsbeladen im seichten Wasser individueller Glaubensüberzeugungen zwischen sportlichem Anspruchsdenken auf der einen und steuer- und vermögensrechtlichen Neidkomplexen auf der anderen Seite. Die alternativ präferierten intelligenten

technischen Lösungen beschränken sich überwiegend auf ferne Visionen. Machen wir uns nichts vor: Die Stimmung in der Bevölkerung beginnt unter dem Eindruck steigender Benzinpreise und des alltäglichen Chaos auf unseren Straßen langsam aber stetig zu kippen. Diejenigen, die glauben, im Gegensatz zum Ausland und im Gegensatz zu der als Erfolgsmodell gepriesenen, in der Praxis jedoch weitgehend in Vergessenheit geratenen Richtgeschwindigkeit die schlüssigen Argumente zu besitzen, tun deshalb gut daran, sich einer offenen Diskussion zu stellen. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag wird sich dieser Diskussion jedenfalls nicht entziehen können.

Für den nun beginnenden 46. Deutschen Verkehrsgerichtstag wünsche ich allen Teilnehmern aus Nah und Fern einen anregenden Verlauf der Diskussion sowie ausgewogene und weiterführende Entschlüsse. Darüber hinaus wünsche ich Ihnen wiederum etwas von dem, was Goslar Ende Januar ebenfalls ausmacht: Die Begegnung mit einer liebenswerten Stadt und seinen aufgeschlossenen Bürgern sowie vielfältige Begegnungen mit Kolleginnen und Kollegen aus allen Bereichen des Verkehrsrechts.

Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

Vor einem Jahr hat Herr Nehm an dieser Stelle davor gewarnt, sog. Giga-liner, überlange LKW, auf unseren Straßen zuzulassen – mit Erfolg, denn die Verkehrsministerkonferenz hat im Oktober beschlossen, solche Riesenfahrzeuge nicht zuzulassen. So weit, so gut, sollte man denken. Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister aber, bei dieser Beschlussfassung unterlegen, hat nach Presseberichten darauf wie folgt reagiert: Zum einen werde der von seinem Land begonnene Modellversuch wie vorgesehen beendet, zum anderen werde man dann eben auf EU-Ebene aktiv werden. Mir wird es im Folgenden zwar hauptsächlich um letzteres gehen, ein Paar Worte aber erscheint mir auch der „Modellversuch“ wert.

Als Jurist verfällt man ja manchmal auf abseitige Gedanken, etwa auf den, nach der Rechtsgrundlage für ein solches Experiment im Rahmen des real existierenden Verkehrs und des auch im Lande Nordrhein-Westfalen geltenden Straßenverkehrsrechts zu suchen. Geltend gemacht wurde die in StVO und StVZO vorgesehene Möglichkeit, von einzelnen Bestimmungen Ausnahmen zuzulassen. Mit der Logik dieser Art von Juristerei könnten einzelne Behörden, gestützt auf § 46 StVO, auch etwa einen Modellversuch „Linksfahren in Deutschland“ mit ausgesuchten Verkehrsteilnehmern beginnen. (Damit Sie nicht meinen, das sei eine professorale Sondermeinung: Immerhin hat auch die Bundesregierung auf eine parlamentarische Anfrage hin geäußert, die entsprechenden Sonderaktionen einzelner Länder für rechtswidrig zu halten.)

Nun aber zu dem, worum es mir eigentlich geht: So ärgerlich es schon ist, besonders im sensiblen Bereich des Verkehrsrechts, wenn Politiker Sonderwege ohne hinreichende Abstimmung gehen, im Prinzip noch bedenklicher ist es, wenn sie nach dem Motto handeln: Was ich im Rahmen der deutschen Verfassungsordnung nicht durchsetzen kann, versuche ich unter Umgehung solch lästiger Hindernisse eben „auf EU-Ebene“. Unbeschadet der – jedenfalls bisherigen – Erfolglosigkeit dessen im konkreten Fall sind solche Vorgänge bedenklich, weisen sie doch auf eine prinzipiell abzulehnende Einstellung im Verhältnis nationaler Politik zu Europa hin.

Auf diese möchte ich eingehen und zur Verdeutlichung noch einen ganz anderen Vorgang bemühen.

Der VGT 2002 hat sich mit dem Problem alternder Kraftfahrer und der Frage befasst, ob nicht eine Befristung von Fahrerlaubnissen nötig sei – mit beachtlicher öffentlicher Resonanz und ebenso beachtenswertem völligem Schweigen im politischen Raum. Kein Politiker war bereit, ein Thema anzufassen, dessen Behandlung Wählerstimmen kosten könnte. Also war das Thema für die öffentlich sichtbare politische Tätigkeit tabu. Aber was geschieht mit der heißen Kartoffel? Sie taucht verdeckt im neuesten Gericht aus der Brüsseler Normenküche auf, in der 3. Führerscheinrichtlinie. In dieser heißt es, dass ab 2013 PKW-Führerscheine nur noch 10, maximal 15 Jahre gelten, und dass für über 50-jährige die Gültigkeitsperioden sogar noch kürzer sein können.

Inhaltlich bin ich mit einer solchen Regelung einverstanden, Missfallen findet bei mir in der Sache lediglich die Tatsache, dass es danach noch lange dauern wird, bis auf dieser Basis dem ersten uneinsichtigen Senior die Lizenz zum Führen des in seiner Hand gemeingefährlich gewordenen Werkzeugs PKW entwunden werden kann. Aber unabhängig vom sachlichen Gehalt: Das Hinausschieben des Wirksamwerdens ist ein Element des Verfahrens, das mich stört. Ich deute es so, dass dadurch eventuelle öffentliche Proteste in den betroffenen Mitgliedsländern verhindert, jedenfalls aber durch zeitliche Streckung verdünnt werden sollen.

Das Gigaliner-Beispiel zeigt den Versuch des Politikers, der für seine Politik hier keine Mehrheit findet, sie der Mehrheit „via Brüssel“ aufzuzwingen. Bei dem Vorgang um die Befristung von Fahrerlaubnissen geht es um die Möglichkeit, Themen, die man sich hier nicht traut, öffentlich zu diskutieren, „via EU“ gleichsam hintenherum zu erledigen. Beides verträgt sich nicht mit meinem Demokratieverständnis.

In diesem Zusammenhang sei im übrigen der Hinweis darauf gestattet, dass die zentralen Instanzen der EU-Kommission, Parlament und EuGH – eine erhebliche Neigung dazu aufweisen, der Union mehr Macht zu verschaffen als die Verträge ihr bei unbefangener Lektüre zubilligen. Nationale Politiker, die sich wie zuvor geschildert verhalten, leisten diesem schleichenden Prozess der Machtverschiebung Vorschub. Nun ist auch unter Anhängern der Idee und des Prozesses der europäischen Einigung die im Verhältnis zu den Mitgliedstaaten defizitäre demokratische Legitimation europäischer Zentralmacht unbestritten, und schon daher sollte man als verantwortlicher Politiker vorsichtig mit der Idee des Weges „über die EU“ umgehen.

Für unseren Bereich sollten deutsche Politiker insbesondere bedenken, dass speziell im Bereich des Verkehrswesens keinerlei Gewähr dafür besteht, eine Machtverschiebung von Berlin nach Brüssel liege generell im deutschen Interesse. Die EU hat viele Staaten, aber nur eines der Länder ist ein, ist *das* Transitland – Deutschland nämlich. Eine kartografische Darstellung des europäischen Autobahnnetzes ähnelt einem Spinnennetz. Es gibt einzelne Linien bis in die äußersten Winkel in allen Richtungen, aber nur im zentralen Bereich sind die Fäden dicht gezogen – nirgends ist die Autobahndichte auch nur annähernd vergleichbar mit der deutschen. Nirgends auch ist das derart unverzichtbar im Interesse eines freien europäischen Verkehrs; denn durch keinen anderen Mitgliedstaat läuft ein solcher Transitverkehr wie durch unser Land. Das bedeutet auf der anderen Seite, dass sämtliche anderen Mitgliedsländer eine andere Interessenlage im Hinblick auf europäische Verkehrsnormen haben. Um im Bild des Netzes zu bleiben: Das Netz bürokratischer Regelungen, das von europäischen Instanzen über den europäischen Verkehr geworfen würde, hätte eine Struktur, die uns nicht gefallen müsste.

Dass eine solche Struktur den Eigenheiten unserer Situation stets oder auch nur überwiegend gerecht würde, halte ich für zweifelhaft, seit ich zur Kenntnis genommen habe, dass die Brüsseler Kommission allen Mitgliedstaaten gleichermaßen, also auch Deutschland, als „best practice“-Länder die „SUN“-Staaten vorhält. Das Kürzel hat nichts mit Sonne und südlichen Urlaubsstränden zu tun, es steht für Schweden, Großbritannien und die Niederlande, Länder also, die nicht gerade erstrangig genannt würden, wenn es um die Betroffenheit durch die europäischen Transitverkehrsströme geht.

Es kommt noch ein Weiteres hinzu, was mich gegenüber einer Verlagerung von Macht auf die EU im Verkehrsbereich skeptisch stimmt, nämlich das Verständnis der EU-Kommission vom Recht, das von bei uns verwurzelten Vorstellungen teilweise recht weit entfernt ist. Der AK 3 wird sich mit Plänen der EU für weitere Regelungen im Verkehrsbereich befassen. Ein entsprechender Entwurf war jedoch leider nicht verfügbar, ebenso wenig war ein Referent aus der einschlägigen Brüsseler Abteilung zu gewinnen. So bleibt nur, aus der Empfehlung, in der eine solche Richtlinie in Aussicht gestellt wurde, die Vorstellungen abzuleiten, auf denen sie basieren könnte.

In der Empfehlung 2004/345/EG für die Überwachung von Geschwindigkeitsverstößen ist die Rede vom „Einsatz automatisierter Erfassungssysteme in Kombination mit Verfahren, die eine ausreichende Kapazität für die Verfolgung einer großen Zahl von Verstößen haben.“ Diese Verfah-

ren sollen „gewährleisten, dass alle durch automatisierte Durchsetzungssysteme erfassten Geschwindigkeitsübertretungen verfolgt werden.“ Das würde nicht nur die Rückkehr des absoluten Legalitätsprinzips ausgerechnet und nur für diesen Bereich bedeuten; man sollte vor allem auch über die sprachlich monströse Wendung „automatisierte Durchsetzungssysteme“ grübeln. Dahinter dürfte die Vorstellung einer EDV-gesteuerten „Durchsetzungs“-Kette vom Geschwindigkeitsmessgerät mit Kennzeichenablesung über die Halterfeststellung bis zum nachfolgenden Bußgeldbescheid an den Halter stehen, gleichgültig, ob dieser der Temposünder war oder auch – etwa anhand des Lichtbildes eindeutig – nicht. Schließlich ist inzwischen selbst die Idee einer automatisierten Abbuchung vom Konto des Halters nicht mehr unvorstellbar. Die Einschaltung von Gerichten ist nicht nur nicht vorgesehen, man muss wohl auch annehmen, dass sie unerwünscht ist, betrachtet man die Ziele – lückenlose Verfolgung, Kapazität für eine große Zahl von Verstößen.

Dass Gerichte und Rechtsschutz dabei nicht notwendig sein sollen, ergibt sich aus dem in dieser Empfehlung vorgesehenen, immense Mengen von bürokratischem Feinstaub vorprogrammierenden Berichtswesen. Denn danach sollen die Mitgliedstaaten u.a. die Frage beantworten: „Kommt dem Gericht bei dem Verfahren eine Rolle zu, wenn ja, welche?“

Die Kommission geht also offenbar ganz unbefangen mit einer erwägenswerten, im Hinblick auf die avisierte Massenkapazität wohl auch billigenswerten Variante um: Massenhafte Bußgelder unabhängig von der Täterschaft des Verstoßes und ohne dass Gerichte dabei eine Rolle spielen.

Das hat mich veranlasst, die EU-Lösung von Europa als „Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts“ als Suchbegriff im Internet zu verwenden. Auf einer Seite der EU-Kommission fand ich dann goldene Worte zur Rechtsvereinheitlichung in Europa: Diese erfordere gegenseitiges Vertrauen, und dessen Stärkung werde in nächster Zeit ein entscheidender Faktor sein. Als Mittel dafür sieht die Kommission vor – und das ist wert, wörtlich zitiert zu werden: „Die Verabschiedung von minimalen Verfahrensgarantien.“

Ich habe als Professor lange genug mit studentischen Texten zu tun gehabt, um über verunglückte Formulierungen hinwegsehen zu können. Die hinter dem Sicherheitsdenken der Kommission erkennbaren Rechtsvorstellungen machen mich in diesem Fall aber doch geneigt, Wörter beim Wort zu nehmen. Will die Kommission wirklich nur noch minimale Verfahrensgarantien; will sie am Ende gar selbst solche noch „verabschieden“? Die EU sollte sich, will sie dauerhaft auf Akzeptanz bei den europäischen Völkern hoffen, sorgsam überlegen, ob sie mit der Reihenfolge der Begriffe

in ihrem Slogan wirklich im Sinne einer Rangfolge ernst machen und Sicherheit vor Recht setzen will.

Das löbliche Ziel der Kommission ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Das war auch stets schon ein Generalthema der Verkehrsgerichtstage, und ist auch bei dem heute beginnenden übergeordneter Gedanke mehrerer Arbeitskreise, nicht nur des „europäischen“ Arbeitskreises, sondern auch derjenigen zum Fuhrparkmanagement, zu den Unfallkommissionen und zur Belastbarkeit des Fahrzeugführers. Andere Arbeitskreise lassen sich dem Bereich Unfallfolgen zuordnen; Personenschadensmanagement, die psychischen Schäden als Unfallfolgen sowie im weiteren Sinne auch das neue Versicherungsvertragsrecht gehören hierhin. Verkehrssicherheit und die Bewältigung von Unfallfolgen sind sozusagen Dauerbrenner des Verkehrsgerichtstags.

Nicht so geläufig ist ein – wenn man so will – eigener thematischer Schwerpunkt des diesjährigen Verkehrsgerichtstags; man könnte ihn „Umwelt und Verkehr“ benennen. Darum geht es im nautischen Arbeitskreis und im Schlussvortrag von Professor Hennicke zu der Frage, wie viel Mobilität unser Globus verträgt, vielleicht ja auch gleich im Eröffnungsvortrag zum Teil. Ich möchte abschließend einen Berührungspunkt der Themenfelder Verkehrssicherheit sowie Verkehr und Umwelt ansprechen, den Fahrradverkehr.

Ich nehme an, dass einige unter Ihnen nun denken, da gehe jetzt der Münsteraner in mir mit mir durch; aber das wäre sowohl persönlich wie auch in der Sache nicht gerechtfertigt.

Zwar bewege ich mich in meiner Stadt tatsächlich fast ausschließlich mit dem Fahrrad – das ist angenehmer, schneller und im Übrigen auch wesentlich billiger als mit Auto oder Bus. Aber da ich mich dabei doch überwiegend an Verkehrsregeln halte, also etwa Fahrtrichtungsänderungen vorher anzeige oder z. B. vor roten Ampeln selbst dann stehen bleibe, wenn eine Lücke im Querverkehr mir das Durchfahren ermöglichen würde, bin ich für den richtigen Münsteraner unschwer als Zugereister zu erkennen, jedenfalls aber nicht repräsentativ für die Radfahrer in Münster.

In der Sache erscheint mir ein kurzes Eingehen auf das Fahrrad gerechtfertigt, weil es gleichermaßen die Themen Umwelt und Verkehr wie Verkehrssicherheit betrifft. Der Präsident des Umweltbundesamtes hat noch vor kurzem gefordert, stärker auf öffentliche Verkehrsmittel und Fahrrad umzusteigen, und man braucht nicht viele Worte, um die großen Vorzüge des Fahrrades in Sachen Umweltverträglichkeit bewusst zu machen. Ich will auch überhaupt nicht für das Radfahren werben – eine

Erhöhung des Fahrradanteils am Straßenverkehr wird sich einstellen; dafür wird schon ein auch weiterhin steigender Kostendruck bei den anderen Verkehrsmitteln sorgen.

Mir liegt an etwas anderem, und dafür greife ich nun tatsächlich auf das Beispiel der Fahrradstadt Münster zurück. In der Statistik der Verkehrsoffer – Getötete und Verletzte im Straßenverkehr – belegt die Stadt in NRW einen unrühmlichen Spitzenplatz. Dabei waren im vergangenen Jahr etwa 40 % der Opfer Radfahrer, und an über 80 % der Unfälle mit Personenschäden waren Radfahrer maßgeblich beteiligt.¹

Das sollte auch in anderen Regionen alarmieren, auf die die Zunahme des Radverkehrs zukommen wird. Es sollte sie nicht zuletzt deshalb alarmieren, weil Münster eine im Verhältnis zu anderen Städten sehr ansehnliche Fahrradverkehrsinfrastruktur aufweist. Aber auch diese Struktur ist noch mangelhaft, und verantwortlich dafür dürfte eine allgemeine Grundeinstellung sein, die es zu korrigieren gilt: Nicht nur müssen Radfahrer begeifen, das sie ein Verkehrsmittel benutzen, nicht ein Spielzeug oder Sportgerät, wenn sie sich im Straßenverkehr damit bewegen. Ebenso wichtig ist es, dass die Politik den Fahrradverkehr als wesentliches Teilsystem des Straßenverkehrs erkennt und darauf auch mit einer systematischen Politik reagiert. An einer solchen fehlt es bislang gänzlich. Ich kann das nur kurz anhand von Einzelbeispielen für verschiedene Bereiche verdeutlichen.

Es beginnt mit der Verkehrsfläche; die wenigsten Gemeinden haben ein Konzept für das Parken von Fahrrädern, viele aber inzwischen Probleme mit von Fahrrädern zugestellten Innenstadtbereichen. Radwege – wo es sie denn überhaupt gibt – sind durchweg schmale Streifen, gewonnen durch Abschneiden von ein wenig Bürgersteig und ein wenig Fahrbahn; ein Überholen von Radfahrern untereinander auf ihnen ist nur unter Verletzung von § 5 Absatz 4 Satz 2 StVO möglich, der einen ausreichenden Seitenabstand fordert.

Es setzt sich mit dem Verkehrsmittel fort – jeder Produzent darf auf den Markt bringen, was dieser nimmt. Der suchende Blick in die Fahrzeugzulassungsordnung ergibt, dass nur Kraftfahrzeuge Fahrzeuge im Sinne dieser Ordnung sind; über die Bremsen schreibt § 65 StVZO lediglich vor, dass zwei funktionsfähige am Fahrzeug sein müssen – was für Bremsen aber, das bleibt dem Markt überlassen, nicht etwa müssen sie dem Stand

1. Für hilfreiche Informationen danke ich Herrn Leitenden Polizeidirektor Weiss, Münster.

der Technik entsprechen oder bestimmte Mindestanforderungen definierter Art erfüllen. Eine erhebliche Gefahrenquelle bei Unfällen ist für den Fahrer, wie für einen – nicht selten – mitbetroffenen Fußgänger, die seitliche Endung des Lenkers: Der Sache nach ist hier rechtlich gestattet, dass ein Metallrohr geringen Durchmessers unverkleidet in den Verkehrsraum ragt – d.h. aber auch, sich etwa mit einer keineswegs seltenen Kollisionsgeschwindigkeit von 20 km/h in die Weichteile eines Menschen bohren kann.

Weiter: Die Verhaltensregeln des Straßenverkehrsrechts sind z. T. erkennbar nur für Kfz durchdacht und ausformuliert, z. T. im Hinblick auf Radfahrer so intransparent, dass man sie kaum durchsetzen kann. Die Regeln darüber etwa, wann ein Ampelrotlicht auch für den Radfahrer auf dem Radweg rechts neben der Fahrbahn gilt, sind nur etwas für Verkehrsjuristen, nicht aber für Verkehrsteilnehmer. Auch die Rechtsprechung zur Haftungsverteilung zwischen Kraftfahrern und Radfahrern, die sich vorschriftswidrig verhalten, kann nicht durchweg befriedigen. Was die Verhaltensregulierung schließlich betrifft, so gilt auch hier, dass die Durchsetzung der wesentlichen Verkehrsregeln mit bloßen Appellen nicht möglich ist; auch hier muss ein Bewusstsein dessen geschaffen werden, dass ein Mindestmaß von Kontrolle existiert, was voraussetzt, dass es tatsächlich geschaffen wird, so schwierig das auch ist.

Ich hoffe, mit diesen knappen Skizzen ein wenig verdeutlicht zu haben, wie defizitär die bisherige Befassung mit dem Rad als Verkehrsbestandteil ist und wie notwendig im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ein systematischer Zugang dazu ist. Das gilt für alle politischen Ebenen, besonders für den Bund auf der Ebene des Verkehrsrechts und für die Gemeinden, die mit einer Erfassung der lokalen Verkehrsströme und -verhältnisse beginnen und darauf gestützte Programme für einen sicheren und zunehmenden Fahrradverkehr entwickeln sollten.

Ein Rechtsbereich allerdings sollte sich mit dem Fahrrad vielleicht denn doch besser nicht befassen, da wäre mir erheblich sympathischer, es bliebe bei dem, wozu wir nun den Vortrag des Präsidenten des Bundesfinanzhofs hören dürfen. Ich darf Sie, Herr Professor Spindler, bitten uns Ihre Gedanken zum Thema „Das Kraftfahrzeug im Steuerrecht“ vorzutragen.

Plenarvortrag:

Das Kraftfahrzeug im Steuerrecht

Dr. h.c. Wolfgang Spindler, Präsident des Bundesfinanzhofs, München

I. Vorbemerkung

Als ich dieses Referat übernommen habe, konnte ich nicht ahnen, dass der Bundesfinanzhof einen Tag vor dem Deutschen Verkehrsgerichtstag zu meinem Thema eine dermaßen bedeutsame Entscheidung veröffentlichen würde, wie dies mit dem Vorlagebeschluss seines VI. Senats zu der Pendlerpauschale geschehen ist. Man könnte natürlich auch sagen: perfektes Timing!

Ich werde natürlich in meinem Vortrag noch näher auf diesen Beschluss eingehen.

Die Bedeutung des heutigen Themas ergibt sich im Übrigen ohne weiteres allein daraus, dass bei einer Recherche der Entscheidungen des BFH für die Jahre 2005 bis 2007 das Schlagwort "Kfz" in über 340 anhängigen und entschiedenen Verfahren vorkommt. Dies zeigt, dass es die Rechtsprechung in einer mobilen Gesellschaft auch mit mobilen Beteiligten zu tun hat, unabhängig davon, ob nun auch deren Arbeit grundsätzlich erst am Werkstor beginnen soll oder nicht.

Ich möchte Ihnen heute aus der Vielzahl der Entscheidungen gern einen Überblick über die wichtigsten Urteile und Beschlüsse des BFH geben. Dabei wird mein Schwerpunkt im Bereich der Einkommensteuer liegen; daneben sollen aber auch die Bereiche der Umsatzsteuer und der Kraftfahrzeugsteuer kurz beleuchtet werden.

II. Einkommensteuer

1. Die sog. 1-Prozent-Regelung

Besonders häufig hat den BFH in den letzten Jahren insbesondere die sog. 1-Prozent-Regelung in § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG beschäftigt. Diese sieht vor, dass die private Nutzung eines zum Betriebsvermögen gehörenden Kfz für jeden Kalendermonat mit 1 Prozent des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung einschließlich der Umsatzsteuer anzusetzen ist. Abweichend davon

kann die private Nutzung mit den auf die Privatfahrten entfallenden Aufwendungen angesetzt werden, wenn die für das Kfz insgesamt entstehenden Aufwendungen durch Belege und das Verhältnis der privaten zu den übrigen Fahrten durch ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch nachgewiesen werden (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 4 EStG). Auch bei Arbeitnehmern, die einen betrieblichen PKW des Arbeitgebers privat nutzen dürfen, ist der geldwerte Vorteil – vorbehaltlich der Führung eines Fahrtenbuchs – nach der 1-Prozent-Regelung zu bestimmen (§ 8 Abs. 2 Sätze 2 und 3 EStG).

Diese seit 1996 geltende Regelung war vom Gesetzgeber an sich als Vereinfachungsregelung gedacht; sie sollte dazu beitragen, die häufigen Auseinandersetzungen zwischen den Stpfl. und der Finanzverwaltung über die Besteuerung der privaten Kfz-Nutzung zu vermeiden. Aber wie so häufig im Steuerrecht, führen solche vielleicht gut gemeinten Regelungen ihrerseits zu zahlreichen Streitverfahren; diese betrafen im Wesentlichen die Fragen, ob die 1-Prozent-Regelung überhaupt anwendbar ist, weil eine private Nutzung ausgeschlossen ist, welche Aufwendungen im Falle ihrer Anwendbarkeit erfasst werden und welche Anforderungen an ein ordnungsgemäß geführtes Fahrtenbuch zu stellen sind¹.

a) Beweis des ersten Anscheins der privaten Kfz-Nutzung

Die 1-Prozent-Regelung kommt nach der Rechtsprechung des BFH nicht zur Anwendung, wenn eine Privatnutzung ausscheidet.² Allerdings spricht aufgrund der allgemeinen Lebenserfahrung der Beweis des ersten Anscheins für eine auch private Nutzung des Kfz.³ Der Anscheinsbeweis kann durch den Gegenbeweis entkräftet oder erschüttert werden. Hierzu bedarf es allerdings nicht des Beweises des Gegenteils. Es genügt, dass ein Sachverhalt dargelegt wird, der die ernstliche Möglichkeit eines anderen als des der allgemeinen Erfahrung entsprechenden Geschehensablaufs ergibt; so kann ein Verbot des Arbeitgebers, ein Fahrzeug privat zu nutzen, ausreichen, den Anscheinsbeweis zu erschüttern⁴. Der Vortrag, dass für Privatfahrten Privatfahrzeuge zur Verfügung gestanden hätten, reicht hingegen regelmäßig allein nicht aus.⁵ Insbesondere bei einem Gesellschafter und Geschäftsführer ist daher nach den Regeln des Anscheinsbeweises davon auszugehen, dass er das Kfz auch privat nutzt.⁶

1 Aus jüngerer Zeit BFH-Urteil vom 14.12.2006 IV R 62/04, BFH/NV 2007, 691.

2 BFH-Beschluss vom 13. April 2005 VI B 59/04, BFH/NV 2005, 1300.

3 BFH-Urteil vom 15. März 2007 VI R 19/04, BFH/NV 2007, 1302.

4 BFH-Urteil vom 7. November 2006 VI R 19/05, BFHE 215, 256, BStBl II 2007, 116.

5 BFH-Beschluss vom 13. April 2005 VI B 59/04, BFH/NV 2005, 1300.

6 BFH-Beschlüsse vom 14. August 2006 VI B 152/05, BFH/NV 2006, 2281, und vom 21. Juni 2007 V B 211/05, BFH/NV 2007, 2112.

b) Zur Frage der Abgeltungswirkung der 1-Prozent-Regelung

(1) Keine abgeltende Bewertung der Nutzungsentnahme zur Erzielung anderweitiger außerbetrieblicher Einkünfte nach der 1-Prozent-Regelung

Der X. Senat des BFH hat entschieden, dass die Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeuges zur Erzielung von anderweitigen (im Streitfall zu nichtselbstständigen) Einkünften des Unternehmers durch die Bewertung der privaten Nutzung nach der 1-Prozent-Regelung nicht mit abgegolten ist. Diese Nutzung ist vielmehr mit den auf sie entfallenden tatsächlichen Selbstkosten als Entnahme zu erfassen.⁷ Es dürfte daher für Fälle, in denen der Steuerpflichtige sein Fahrzeug nicht nur für Privatfahrten nutzt, sondern auch für Fahrten, die der Erzielung anderweitiger außerbetrieblicher Einkünfte dienen, günstiger sein, ein Fahrtenbuch zu führen, das sowohl die Fahrten, die die Zwecke der privaten Lebensführung betreffen, auflistet, als auch diejenigen, die die anderweitigen außerbetrieblichen Einkünfte betreffen⁸.

(2) Keine Abgeltungswirkung der 1-Prozent-Regelung für Straßenbenutzungsgebühren und Beitrag für Schutzbrief

Nicht von der Abgeltungswirkung der 1-Prozent-Regelung erfasst wird auch der geldwerte Vorteil, der darin liegt, dass der Arbeitgeber Straßenbenutzungsgebühren des Arbeitnehmers für dessen mit dem Firmenwagen unternommene Privatfahrten sowie auch die Kosten für einen auf den Arbeitnehmer ausgestellten Schutzbrief (im Streitfall: ADAC-Euro-Schutzbrief) übernimmt.⁹ Hier hätte sich der Rechtsanwender sicherlich eine großzügigere Auslegung der Abgeltungswirkung der 1-Prozent-Regelung entsprechend deren Vereinfachungsgedanken gewünscht, zumal der BFH zu den Aufwendungen, die unmittelbar dem Halten und dem Betrieb des Fahrzeuges zu dienen bestimmt sind und im Zusammenhang mit seiner Nutzung anfallen, auch die Garagemiete zählt.¹⁰

(3) Keine Abgeltungswirkung der 1-Prozent-Regelung besteht auch hinsichtlich des Vermögensvorteils eines Arbeitnehmers, der aus dem Verzicht des Arbeitgebers auf Schadensersatz nach einer beruflichen Trunkenheitsfahrt des Arbeitnehmers resultiert.

Der Kläger war Gesellschafter-Geschäftsführer einer GmbH. Bei einer betrieblich veranlassten Fahrt mit dem ihm auch für Privatfahrten überlasse-

⁷ BFH-Urteil vom 26. April 2006 X R 35/05, BFHE 214, 61, BStBl II 2007, 445.

⁸ So auch Schuster, jurisPR-Steuer 47/2006, Anm. 3.

⁹ BFH-Urteil vom 14. September 2005 VI R 37/03, BFHE 211, 215, BStBl II 2006, 72.

¹⁰ Siehe auch die Kritik von Hoffmann, GmbH-StB 2006, 212, und Urban, FR 2006, 84.

nen Pkw (Typ BMW 730i) verursachte der Kläger unter Alkoholeinfluss einen Verkehrsunfall, der zu einem Totalschaden führte. Eine Schadensersatzforderung gegen den Kläger in Höhe der Differenz zwischen dem Zeitwert des Pkw zum Unfallzeitpunkt und dem tatsächlich erzielten Verkaufserlös hatte die GmbH gegenüber dem Kläger nicht geltend gemacht. Der BFH hat entschieden, dass der Verzicht des Arbeitgebers auf die Geltendmachung einer aus einem Verkehrsunfall herrührenden Schadensersatzforderung gegen den Arbeitnehmer eine Vermögensmehrung darstellt, die als Arbeitslohn zu erfassen ist. Die Abgeltungswirkung der 1-Prozent-Regelung findet auf Unfallkosten keine Anwendung, weil sie nur solche Kosten erfasst, die unmittelbar dem Halten und Betrieb des Fahrzeuges zu dienen bestimmt sind und im Zusammenhang mit seiner Nutzung typischerweise anfallen.¹¹

Ist das auslösende Moment für einen Verkehrsunfall eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit, so kann der Arbeitnehmer die Begleichung der Schadensersatzforderung auch nicht als Werbungskosten (§ 9 Abs. 1 Satz 1 EStG) geltend machen. Deshalb kann der Erlass einer solchen Schadensersatzforderung im Rahmen einer Einkommensteueranlagung zur Erhöhung der Einkommensteuer führen.¹²

Hinsichtlich der Höhe der Schadensersatzforderung ist bei Arbeitnehmern im arbeitsrechtlichen Sinne allerdings zu berücksichtigen, dass bei ihnen nach der arbeitsgerichtlichen Rechtsprechung die Grundsätze über die Beschränkung der Arbeitnehmerhaftung anzuwenden sind, die für alle Arbeiten gelten, die durch den Betrieb veranlasst sind und aufgrund eines Arbeitsverhältnisses geleistet werden, auch wenn diese Arbeiten nicht gefahrgeneigt sind.¹³ Ob und gegebenenfalls in welchem Umfang der Arbeitnehmer an den Schadensfolgen zu beteiligen ist, richtet sich im Rahmen einer Abwägung der Gesamtumstände, insbesondere von Schadensanlass und Schadensfolgen, nach Billigkeits- und Zumutbarkeitsgesichtspunkten.

Noch nicht abschließend geklärt ist die Frage, ob die skizzierten Grundsätze der Arbeitnehmerhaftung auch auf einen GmbH-Geschäftsführer übertragbar sind, oder ob dieser bei Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr nach § 43 GmbHG für jede Fahrlässigkeit einzustehen hat.¹⁴

11 BFH-Urteile vom 14. September 2005 VI R 37/03, BFHE 211, 215, BStBl II 2006, 72, und vom 24. Mai 2007 VI R 73/05, BStBl II 2007, 766.

12 BFH-Urteil vom 24. Mai 2007 VI R 73/05, BStBl II 2007, 766.

13 BAG Großer Senat-Beschluss vom 27. September 1994 GS 1/89 (A), AP Nr. 103 zu § 611 BGB Haftung des Arbeitnehmers.

14 Vgl. OLG Koblenz-Urteil vom 14. Mai 1998 5 U 1639/97, NJW-RR 1999, 911, DB 1999, 522; sowie Peifer, ZfA 1996, 69, 76 ff.; Erk/Preis, § 619 a Rn. 19, m.w.N.

(4) Darüber hinaus hatte der BFH auch zu entscheiden, ob die 1-Prozent-Regelung auch den Aufpreis für ein werkseitig eingebautes Satellitennavigationssystem umfasst.

Bemessungsgrundlage für die private Nutzung eines Kfz ist nach der gesetzlichen Regelung in § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG 1 Prozent des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung einschließlich der Umsatzsteuer. Mit dem Betrag, der nach der 1-Prozent-Regelung als Entnahme anzusetzen ist, werden sämtliche geldwerten Vorteile abgegolten, die sich aus der Möglichkeit zur privaten Nutzung des betrieblichen Fahrzeugs ergeben. Der vereinfachende und typisierende Charakter der Bewertungsregelung gestattet es nicht, die mit dem Gebrauch des Firmenwagens notwendigerweise verbundenen Vorteile aus der Verfügbarkeit einzelner unselbständiger Ausstattungsmerkmale von der Nutzungsmöglichkeit des Fahrzeugs selbst zu trennen. Es ist daher nicht zulässig, den Listenpreis des tatsächlich genutzten Modells (einschließlich der Sonderausstattungen) vorab um den auf derartige Ausstattungsmerkmale entfallenden Teil des Listenpreises zu kürzen. Die Verwendung eines werkseitig eingebauten Satellitennavigationssystems ist kein eigenständiges Wirtschaftsgut, dessen Nutzbarkeit getrennt von der Möglichkeit zum privaten Gebrauch des Fahrzeuges bewertet werden könnte. Seine Verwendung dient lediglich dem bestimmungsgemäßen Gebrauch des Fahrzeuges. Es ist daher nicht zulässig, den Aufpreis für ein werkseitig eingebautes Satellitennavigationssystem aus dem Bruttolistenpreis des Fahrzeuges herauszurechnen.¹⁵

c) 1-Prozent-Regelung auch anwendbar, wenn ein Steuerpflichtiger aufgrund einer Verschwiegenheitsverpflichtung kein Fahrtenbuch führt.

§ 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG sieht für die Bewertung der Privatnutzung eines betrieblichen Pkw nur die Alternativen der 1-Prozent-Regelung sowie die Führung eines ordnungsgemäßen Fahrtenbuchs vor. Eine dritte Möglichkeit besteht nicht. Führt daher der Steuerpflichtige kein Fahrtenbuch, so ist zwingend die 1-Prozent-Regelung anzuwenden. Die umstrittene Frage, ob sich ggf. aus der rechtsanwaltschaftlichen Pflicht zur Verschwiegenheit (§ 43 Abs. 2 BRAO) Erleichterungen im Hinblick auf die vorzunehmenden Eintragungen im Fahrtenbuch ergeben könnten, war vom BFH nicht zu entscheiden, weil der Kläger kein Fahrtenbuch führte.¹⁶

¹⁵ BFH-Urteil vom 16. Februar 2005 VI R 37/04, BFHE 209, 221, BStBl II 2005, 563; vgl. auch Fissenewert, FR 2005, 882, 882.

¹⁶ BFH-Beschluss vom 3. Januar 2007 XI B 128/06, BFH/NV 2007, 706; zur Namensangabe von Mandanten in Fahrtenbüchern, Au, NJW 1999, 340; zum Zeugnisverweigerungsrecht eines Steuerberaters in bezug auf ein Namensangaben im Fahrtenbuch s. BFH-Urteil vom 14. Mai 2002 IX R 31/00, BFHE 198, 319, BStBl II 2002, 712.

d) Berücksichtigung privater Aufwendungen bei der pauschalen Dienstwagenbesteuerung

Im Herbst vergangenen Jahres hatte der BFH zudem darüber zu entscheiden, ob und in welcher Weise Aufwendungen der Arbeitnehmer, die ihnen für vom Arbeitgeber überlassene Fahrzeuge entstehen, mit den von ihnen pauschal zu versteuernden Vorteilen zu verrechnen sind.¹⁷

In einem der Streitfälle¹⁸ hatte der Kläger eine erhebliche Zuzahlung zu einem Leasingfahrzeug der Marke Porsche geleistet. Die vom Listenpreis für das Fahrzeug ausgehende 1-Prozent-Regelung ist zwar zwingend. Allerdings kann ein Steuerpflichtiger, dem Anschaffungskosten durch eine Zuzahlung für ein fremdes Wirtschaftsgut entstehen, die Anschaffungskosten wie Anschaffungskosten für ein Nutzungsrecht behandeln. Dies hat zur Folge, dass er Absetzungen für Abnutzung (AfA) für das Nutzungsrecht „wie für ein materielles Wirtschaftsgut“ vornehmen darf. Die AfA ist dafür auf der Grundlage der voraussichtlichen Gesamtdauer des Nutzungsrechts zu schätzen. Sie dürfte regelmäßig der Leasingdauer entsprechen. Da die Zuzahlungen ausschließlich der Erzielung von als Arbeitslohn zu erfassenden geldwerten Vorteilen dienen, entfällt der Zusammenhang mit den Erwerbsaufwendungen auch dann nicht, wenn das Fahrzeug zu privaten Fahrten oder zu Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte genutzt wird, bei denen ein Werbungskostenabzug nach § 12 Nr. 1 EStG ausgeschlossen bzw. nur in den Grenzen des § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 EStG zulässig ist.

Trägt ein Arbeitnehmer dagegen lediglich Kraftfahrzeugkosten, die keine Anschaffungs- oder Herstellungskosten sind (im Streitfall Treibstoffkosten), so können diese Kosten nur dann als Werbungskosten berücksichtigt werden, wenn der Nutzungsvorteil nach der Fahrtenbuchmethode ermittelt wird. Dagegen kommt ein Werbungskostenabzug nicht in Betracht, wenn der Nutzungsvorteil pauschal nach der 1-Prozent-Regelung bemessen wird.¹⁹ Es empfiehlt sich daher in solchen Fällen, ein Fahrtenbuch zu führen. Die Unterscheidung ist darin begründet, dass die individuellen Kosten bei der Ermittlung des Vorteils nach der 1-Prozent-Regelung keine Berücksichtigung finden, weil die Höhe des Nutzungswerts nicht von ihnen abhängt, sondern nur vom inländischen Listenpreis des Fahrzeuges im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung

17 BFH-Urteile vom 18. Oktober 2007 VI R 96/04, BFH/NV 2008, 282; VI R 57/06, BFH/NV 2008, 283 und VI R 59/06, BFH/NV 2008, 284.

18 BFH-Urteil vom 18. Oktober 2007 VI R 59/06, BFH/NV 2008, 284.

19 BFH-Urteil vom 18. Oktober 2007 VI R 57/06, BFH/NV 2008, 283.

einschließlich der Umsatzsteuer. Dagegen gehen bei der Fahrtenbuchmethode “die durch das Fahrzeug insgesamt entstehenden Aufwendungen”, und damit auch solche, die nicht vom Arbeitgeber getragen wurden, in die Vorteilsermittlung ein.

e) AfA-Ansatz bei Arbeitnehmern im Fall der Überlassung eines betrieblichen Pkw

Im Falle der privaten Nutzung eines betrieblichen Kfz kann der zu versteuernde Wert der Nutzung – bei entsprechendem Nachweis durch ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch – mit den hierauf entfallenden Aufwendungen angesetzt werden. Zu diesen Kfz-Aufwendungen gehört auch die auf die Anschaffungskosten des Kfz vorzunehmende AfA. Für deren Ermittlung ist die voraussichtliche Gesamtdauer der Verwendung oder Nutzung zu schätzen. Dabei ist nach der Rechtsprechung des BFH von einer AfA für Pkw von 12,5 Prozent der Anschaffungskosten entsprechend einer achtjährigen (Gesamt-)Nutzungsdauer des Fahrzeuges auszugehen und nicht von der durch die Finanzverwaltung für Pkw in der amtlichen AfA-Tabelle mit fünf Jahren angenommenen betriebsgewöhnlichen (technischen und wirtschaftlichen) Nutzungsdauer.²⁰

f) Deckelungsregelung der Verwaltung zu § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG

Soweit es aufgrund der Regelung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG im Einzelfall dazu kommt, dass die zu versteuernde Nutzungsentnahme einen Wert erreicht, der über den Gesamtaufwendungen liegt, verweist der BFH darauf, dass es sich bei der sog. 1-Prozent-Regelung nicht um eine unwiderlegbare Typisierung handelt, sondern dass der Steuerpflichtige der Anwendung der pauschalierenden Regelung durch den Nachweis des tatsächlichen Sachverhalts entgehen kann. Zum anderen hat der Steuerpflichtige die Möglichkeit, die in Verwaltungserlassen geregelte Kosten-Deckelung (Beschränkung des Nutzungswerts und der nicht abziehbaren Betriebsausgaben auf höchstens die nachgewiesenen Kfz-Aufwendungen)²¹ der Entnahme zu beantragen; er hat bei Vorliegen der Voraussetzungen auf deren Anwendungen einen Rechtsanspruch; denn Verwaltungsregelungen, die eine Billigkeitsregelung zum Inhalt haben, führen aus Gründen der Gleichbehandlung zu einer Selbstbindung der Verwaltung.²²

²⁰ BFH-Beschluss vom 29. März 2005 IX B 174/03, BFHE 212, 561, BStBl II 2006, 368.

²¹ BMF-Schreiben vom 21. Januar 2002 IV A 6 -S 2177 -1/02, BStBl I 2002, 148, Rz. 14, sowie Verfügung der damaligen OFD München und OFD Nürnberg vom 25. Mai 2005 S 2145 -20 St 41/42 und S 2145 -47/St 31, DB 2005, 1305.

²² BFH-Urteil vom 14. März 2007 XI R 59/04, BFH/NV 2007, 1838.

g) Fahrtenbuch

In den letzten Jahren hat sich der BFH mehrfach mit den erforderlichen Angaben für die Ordnungsmäßigkeit von Fahrtenbüchern, insbesondere deren zeitnahe Führung, sowie mit Computerdateien als ordnungsgemäße Fahrtenbücher befasst.

(1) Ordnungsgemäßes Fahrtenbuch

Der Begriff des ordnungsgemäßen Fahrtenbuchs ist zwar gesetzlich nicht näher bestimmt. Aus dem Wortlaut und dem Sinn und Zweck der Regelung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG entnimmt aber die mittlerweile gefestigte Rechtsprechung des BFH, dass die dem Nachweis des zu versteuernden Privatanteils an der Gesamtfahrleistung dienenden Aufzeichnungen eine hinreichende Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit bieten und mit vertretbarem Aufwand auf ihre materielle Richtigkeit hin überprüfbar sein müssen.²³ Ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch muss deshalb zeitnah und in geschlossener Form geführt werden und die zu erfassenden Fahrten sowie den Gesamtkilometerstand vollständig und in ihrem fortlaufenden Zusammenhang wiedergeben. Ein nachträglich anhand von Notizzetteln erstelltes Fahrtenbuch erfüllt die Anforderungen an die Ordnungsmäßigkeit daher nicht.²⁴

Des Weiteren muss ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch grundsätzlich zu den beruflichen Reisen Angaben zum Datum, zum Reiseziel, zum aufgesuchten Kunden oder Geschäftspartner bzw. zum Gegenstand der dienstlichen Verrichtung und zu dem bei Anschluss der Fahrt erreichten Gesamtkilometerstand des Fahrzeuges enthalten. Grundsätzlich ist jede einzelne berufliche Verwendung für sich und mit dem bei Abschluss der Fahrt erreichten Gesamtkilometerstand des Fahrzeuges aufzuzeichnen. Besteht allerdings eine einheitliche berufliche Reise aus mehreren Teilabschnitten (z.B. wenn nacheinander mehrere Kunden aufgesucht werden), so können diese Abschnitte miteinander zu einer zusammenfassenden Eintragung verbunden werden. Die einzelnen aufgesuchten Kunden oder Geschäftspartner müssen dabei in der zeitlichen Reihenfolge aufgeführt werden, in der sie aufgesucht worden sind. Bei Übergang von der beruflichen bzw. betrieblichen Nutzung zur privaten Nutzung des Fahrzeuges ist im Fahrtenbuch der bei Abschluss der beruflichen bzw. betrieblichen Fahrt erreichte Gesamtkilometerstand zu dokumentieren. Die erfor-

23 Z.B. BFH-Urteile vom 14. März 2007 XI R 59/04, BFH/NV 2007, 1838, m.w.N., und vom 15. März 2007 VI R 94/04, BFH/NV 2007, 1032, mit umfangreichen Nachweisen.

24 BFH-Urteil vom 9.11.2005 VI R 27/05, BFHE 211, 508, BStBl II 2006, 408.

derlichen Angaben müssen sich dabei dem Fahrtenbuch selbst entnehmen lassen. Ein Verweis auf ergänzende Unterlagen ist nur zulässig, wenn der geschlossene Charakter der Fahrtenbuchaufzeichnungen dadurch nicht beeinträchtigt wird. Beispielsweise können auch Abkürzungen im Fahrtenbuch für häufig aufgesuchte Fahrtziele und Kunden oder für einzelne, regelmäßig wiederkehrende Reiseziele verwendet werden, solange die gebrauchten Kürzel entweder aus sich heraus verständlich oder z. B. auf einem dem Fahrtenbuch beigefügten Erläuterungsblatt näher aufgeschlüsselt sind.²⁵

(2) Computerdatei als ordnungsgemäßes Fahrtenbuch?

Aus dem Begriff „Fahrtenbuch“ und dem Sinn und Zweck der Regelung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG folgte der BFH, dass eine mittels eines Computerprogramms erzeugte Datei (im Streitfall eine MS-Excel Datei), an deren bereits eingegebenen Datenbestand zu einem späteren Zeitpunkt noch Veränderungen vorgenommen werden können, ohne dass die Reichweite dieser Änderungen in der Datei selbst dokumentiert und bei gewöhnlicher Einsichtnahme in die Datei offen gelegt wird, kein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch ist.²⁶

2. Verbilligte KFZ-Überlassung an Arbeitnehmer

Überlässt der Hersteller von Kfz ein Fahrzeug verbilligt seinem Arbeitnehmer (sog. Jahreswagen oder Halb-Jahreswagen), so ist der geldwerte Vorteil, der in der Verbilligung liegt, als Arbeitslohn des Arbeitnehmers zu versteuern. Die Bemessung des geldwerten Vorteils richtet sich dabei nach den Regelungen in § 8 Abs. 2 und 3 EStG. Ich möchte auf diese Regelungen, die zum einen auf den günstigsten Preis am Markt und zum anderen auf den auszeichnenden Preis abzüglich Bewertungsabschlag und Rabatffreibetrag abstellen, nicht näher eingehen, zumal der BFH inzwischen entschieden hat, dass jedenfalls der Arbeitnehmer im Rahmen seiner Steuerveranlagung das Recht hat, die für ihn günstigste Bewertungsmethode zu wählen²⁷.

25 BFH-Urteil vom 16.3.2006 VI R 87/04, BFHE 212, 546, BStBl II 2006, 625; siehe auch BMF-Schreiben vom 21. Januar 2002 IV A 6 -S 2177-1/07, BStBl I 2002, 148, Tz. 19 ff., und H 31 (9-10) LStH 2007.

26 BFH-Urteil vom 16. November 2005 VI R 64/04, BFHE 211, 513, BStBl II 2006, 410.

27 BFH-Urteil vom 5. September 2006 VI R 41/02, BFHE 214, 561, BStBl II 2007, 309.

Während es aber bei Neufahrzeugen immerhin entsprechende Preislisten und dergl. gibt, erweist sich die Bewertung von geldwerten Vorteilen bei Gebrauchtwagen, die ein Arbeitnehmer von seinem Arbeitgeber verbilligt erwirbt, als schwieriger. Hier muss der übliche Preis unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips geschätzt werden. Hierzu hat der BFH entschieden, dass diese Schätzung anhand im Rechtsverkehr anerkannter Marktübersichten für den Wert gebrauchter Pkw erfolgen, z.B. anhand der sog. „Schwacke-Liste“ vorgenommen werden kann. Dabei kann es aber geboten sein, von diesen Händlerverkaufspreisen Abschläge vorzunehmen, wenn beispielsweise am Abgabeort auch ein nennenswerter privater Automarkt besteht, auf dem in der Regel für identische bzw. gleichartige Fahrzeuge nur ein geringerer Kaufpreis zu erzielen ist oder ein vereinbarter Gewährleistungsausschluss mit dem Erwerb des Wagens von einem gewerblichen Händler nicht vergleichbar ist.²⁸

3. Entfernungspauschale

Abgesehen von der Frage nach der Verfassungsmäßigkeit der Neuregelung der sog. Pendlerpauschale hat sich der VI. Senat des BFH in den letzten Jahren mit einer Reihe von Streitfragen zur Entfernungspauschale bei Einsatzwechsellätigkeit befasst. Soweit der BFH darin zum Ergebnis gelangt, dass die Aufwendungen für die Fahrten Werbungskosten nach § 9 Abs. 1 Satz 1 EStG sind, ist diese Rechtsprechung vor dem Hintergrund der Neuregelung der sog. Pendlerpauschale von besonderer Bedeutung, weil durch sie die Fahrten nicht dem Anwendungsbereich der Neuregelung unterfallen, sondern in tatsächlicher Höhe als Werbungskosten abziehbar sind.

a) Keine Entfernungspauschale für Wege zwischen Wohnung und ständig wechselnden Tätigkeitsstätten

Da Fahrten zu ständig wechselnden Tätigkeitsstätten mit denen zwischen Wohn- und Arbeitsstätte aufgrund ihres dienstreiseähnlichen Charakters nicht vergleichbar sind, gilt für sie keine Abzugsbeschränkung hinsichtlich von Fahrtkosten. Aufwendungen für solche Fahrten sind in tatsächlicher Höhe als Werbungskosten abziehbar.²⁹ Erfolgt dagegen eine Sammel-

28 BFH-Urteil vom 17. Juni 2005 VI R 84/04, BFHE 210, 291, BStBl II 2005, 795; BFH-Beschluss vom 23. Januar 2007 VI B 115/06, BFH/NV 2007, 889.

29 BFH-Urteile vom 11. Mai 2005 VI R 70/03, BFHE 209, 508, BStBl II 2005, 785; VI R 25/04 BFHE 209, 523, BStBl II 2005, 791; s. auch FH Hamburg, EFG 2007, 1940.

beförderung durch den Arbeitgeber zur Tätigkeitsstätte, scheidet mangels eigenen Aufwands des Arbeitnehmers ein Werbungskostenabzug für diese Fahrten aus.³⁰

b) Fahrkosten bei Einsatzwechseltätigkeit bei vorübergehender Unterkunft an einer auswärtigen Einsatzstelle

Ein Arbeitnehmer, der eine Unterkunft an ständig wechselnden Tätigkeitsstätten bezieht, begründet keine doppelte Haushaltsführung im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 5 EStG. In Folge dessen stellen sowohl die Kosten für beruflich veranlasste auswärtige Übernachtungen als auch die Kosten für die Fahrten zwischen Heimatwohnung und Tätigkeitsort oder zwischen auswärtiger Unterkunft und Tätigkeitsstätten in tatsächlichem Umfang Werbungskosten dar.

c) Vorlagebeschlüsse des VI. Senats vom 10. Januar 2008³¹

Seit dem 1. Januar 2007 sind Aufwendungen des Arbeitnehmers für die Wege zwischen Wohnung und regelmäßiger Arbeitsstätte keine Werbungskosten mehr. Der Gesetzgeber geht danach davon aus, dass der Weg von und zu der Arbeitsstätte in die private Sphäre fällt (sog. Werkstorprinzip). Der VI. Senat des BFH hält die Neuregelung für verfassungswidrig, soweit Aufwendungen des Arbeitnehmers für die Wege zwischen Wohnung und regelmäßiger Arbeitsstätte weder als Werbungskosten noch auf andere Weise abgezogen werden können. Er hat deshalb zwei Verfahren betreffend die Ablehnung eines Lohnsteuerermäßigungsantrags mit Beschlüssen vom 10. Januar 2008 ausgesetzt und das Abzugsverbot dem Bundesverfassungsgericht vorgelegt.

Nach Auffassung des BFH sind Aufwendungen des Arbeitnehmers für die Wege zwischen Wohnung und regelmäßiger Arbeitsstätte Erwerbsaufwendungen. Sie seien deshalb bei der Bestimmung der finanziellen Leistungsfähigkeit nach dem sog. objektiven Nettoprinzip zu berücksichtigen. Die vom Gesetzgeber zur Begründung angeführte Haushaltskonsolidierung biete für sich genommen noch keinen sachlichen Grund für eine Ungleichbehandlung. Der BFH ist ferner der Ansicht, dass der Gesetzgeber das Werkstorprinzip nicht folgerichtig umgesetzt habe. Denn sonstige Mobilitätskosten – wozu u.a. Kosten der doppelten Haushaltsführung zählen – könnten weiterhin als Werbungskosten oder in sonstiger Weise steuerlich geltend gemacht werden.

30 BFH-Urteil vom 11. Mai 2005 VI R 25/04, BFHE 209, 523, BStBl II 2005, 791; VI R 34/04, BFHE 209, 527, BStBl II 2005, 793.

31 VI R 17/07, BFH/NV 2008, 469 und VI R 27/07, BFH/NV 2008, 377.

Selbst wenn man aber das Werkstorprinzip anerkennen sollte, verstößt das Abzugsverbot nach Auffassung des BFH gegen das subjektive Nettoprinzip. In diesem Fall handele es sich um unvermeidbare Ausgaben, denen sich der Arbeitnehmer nicht beliebig entziehen könne. Diese Aufwendungen seien auch nicht durch den Grundfreibetrag abgegolten. Andernfalls bliebe das einkommensteuerliche Existenzminimum hinter dem sozialrechtlichen Mindestbedarf zurück. Danach nämlich zählen Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu den notwendigen Ausgaben, die das nach Sozialhilferecht zu berücksichtigende Einkommen mindern. Nach der Rechtsprechung des BVerfG aber muss der Gesetzgeber dem Einkommensbezieher von dessen Erwerbsbezügen mindestens das belassen, was er dem Bedürftigen zur Befriedigung seines existenznotwendigen Bedarfs aus öffentlichen Mitteln zur Verfügung stellt.

Schließlich genüge die Neuregelung im Fall beiderseits berufstätiger Ehegatten nicht dem Gleichheitssatz in Verbindung mit dem verfassungsrechtlichen Gebot zum Schutz von Ehe und Familie.

4. Betriebsausgaben; Diebstahl eines betrieblichen Pkw während einer privaten Umwegfahrt

Der XI. Senat des BFH hat entschieden, dass der Restbuchwert eines zum Betriebsvermögen gehörenden Pkw, den dieser im Zeitpunkt seines Diebstahls hatte, dann nicht als Betriebsausgabe geltend gemacht werden kann, wenn anlässlich einer Privatfahrt (hier der Besuch eines Weihnachtsmarktes) der Pkw auf einem Parkplatz abgestellt und dort gestohlen wird. In diesem Fall ist der Vermögensverlust der privaten Nutzung zuzurechnen und nicht gewinnmindernd zu berücksichtigen.³² Nach § 4 Abs. 4 EStG sind Betriebsausgaben solche Aufwendungen, die durch den Betrieb veranlasst sind. Es ist dabei zwar nicht erforderlich, dass die Aufwendungen willentlich getätigt werden. Entscheidend für ihre steuerliche Beurteilung ist aber, in welchem Veranlassungszusammenhang der Verlust eingetreten ist.³³ In Anlehnung an die BFH-Rechtsprechung, wonach die Kosten eines Kfz-Unfalls grundsätzlich das rechtliche Schicksal der Fahrtkosten teilen³⁴, kommt es bei einer Umwegfahrt darauf an, ob der Umweg beruflich veranlasst ist. Da der Kläger im Streitfall nach den Tatsachen-

32 BFH-Urteil vom 18. April 2007 XI R 60/04, BFH/NV 2007, 1964.

33 Beschluss des Großen Senats des BFH vom 28. November 1977 GrS 2-3/77, BFHE 124, 43, BStBl II 1978, 105.

34 36 BFH-Urteil vom 17. Oktober 2006 VII R 13/06, BStBl II 2007, 134

feststellungen des FG den Umweg zwecks Weihnachtsmarktsbesuchs ausschließlich aus privaten Gründen nahm, zählte der Aufenthalt dort zum Bereich seiner privaten Lebensführung. Die hierfür angefallenen Aufwendungen durfte er daher gemäß § 12 Nr. 1 EStG nicht bei seinen Einkünften aus selbständiger Arbeit abziehen. Dies gilt sowohl für die Fahrtkosten als auch beispielsweise für die durch das Parken verursachten Kosten, mithin auch den durch den Diebstahl eingetretenen Verlust. Der Diebstahl als das „auslösende Moment“ ereignete sich demnach während der privaten Nutzung des betrieblichen Wirtschaftsgutes, dessen betriebliche Zweckbestimmung zu diesem Zeitpunkt unterbrochen war.

5. Aufteilung der Aufwendungen für die Hinreise und Rückreise bei gemischt veranlassten Reisen

Der VI. Senat hat dem Großen Senat des BFH die Rechtsfrage zur Entscheidung vorgelegt, ob Aufwendungen für Hin- und Rückreise bei gemischt beruflich (betrieblich) und privat veranlassten Reisen in abziehbare Werbungskosten und Betriebsausgaben und nicht abziehbare Aufwendungen für die private Lebensführung nach Maßgabe der beruflich (betrieblich) und privat veranlassten Zeitanteile der Reise aufgeteilt werden, wenn die beruflich (betrieblich) veranlassten Zeitanteile feststehen und nicht von untergeordneter Bedeutung sind.³⁵ Bislang setzt die Rechtsprechung des BFH voraus, dass die Reise ausschließlich oder nahezu ausschließlich der betrieblichen oder beruflichen Sphäre zuzuordnen ist; andernfalls sind die gesamten Reisekosten nicht abziehbar, soweit sich nicht ein durch den Beruf/Betrieb veranlasster Teil nach objektiven Maßstäben sicher und leicht abgrenzen lässt. Der VI. Senat des BFH ist in einem Fall, in dem ein Stpfl. eine Auslandsreise sowohl zu beruflichen (Teilnahme an einem Kongress) als auch zu privaten touristischen Zwecken genutzt hatte, der Auffassung, dass bei gemischt veranlassten Reisen auch die Kosten der An- und Abreise grundsätzlich eindeutig abgrenzbare, beruflich/betrieblich (mit-)veranlasste Aufwendungen sind, bei denen eine der Sachlage entsprechende Aufteilung nach Zeitanteilen in der Regel möglich ist. Teilt der Große Senat des BFH diese Auffassung, so wird eine anteilige Aufteilung auch gemischt veranlasster Fahrtkosten für die An- und Abreise möglich sein.

35 BFH-Vorlagebeschluss vom 20. Juli 2006 VI R 94/01, BFHE 214, 354, BStBl II 2007, 121.

III. Umsatzsteuer

Ermäßigter Steuersatz für Beförderungsleistungen eines Taxiunternehmers

Nach § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG 2005 ermäßigt sich der Steuersatz für Umsätze im Verkehr mit Taxen innerhalb einer Gemeinde, oder wenn die Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 km beträgt, auf 7 Prozent. Der V. Senat des BFH entschied, dass der ermäßigte Steuersatz auch anzuwenden ist, wenn ein Taxi nach Durchführung der Hinfahrt vom Ausgangsort zum Bestimmungsort, die sich nicht innerhalb derselben Gemeinde befanden, nicht auf den Kunden wartet, sondern der Kunde später – sei es aufgrund vorheriger Vereinbarung über den Abholzeitpunkt oder aufgrund erneuter telefonischer Bestellung – wiederum mit einem Taxi am Bestimmungsort abgeholt und zum Ausgangsort zurückbefördert wird, vorausgesetzt, die einzelne Beförderungsstrecke beträgt nicht mehr als 50 km. Wird also die Fahrt, anders als in "Wartefällen", unterbrochen, so ist die erste Beförderungsleistung mit der Beförderung des Fahrgastes zum Ziel rechtlich und wirtschaftlich abgeschlossen. Hin- und Rückfahrt sind aus der Sicht des Durchschnittsverbrauchers regelmäßig als zwei getrennte Beförderungsleistungen und nicht als eine einheitliche Leistung zu beurteilen. Dies hat zur Folge, dass auf jede der Beförderungsleistungen die 50 km Grenze des § 12 Abs. 2 Nr. 10 Buchst. b UStG 2005 Anwendung findet; die Beförderungsstrecken werden also nicht addiert.

IV. Kraftfahrzeugsteuer

1. Maßgeblichkeit von Schadstoffemissionen

Die zunehmende Ausrichtung der KFZ-Steuer an schadstofforientierten Regelsätzen wirft häufig Streitfragen zu den betreffenden Besteuerungsgrundlagen auf.

a) Änderung bei unzutreffendem Schadstoffschlüssel

So hatte der BFH zu entscheiden, ob und in welcher Weise ein Kfz-Steuerbescheid zu ändern ist, wenn er auf der Übermittlung eines unrichtigen Schadstoffschlüssels beruht. Der BFH sieht die schadstofforientierten Regelsätze nicht als Steuerermäßigungen an, so dass die speziellen Änderungsvorschriften des KraftStG nicht anwendbar seien. Vielmehr handele es sich bei der durch die Zulassungsstelle dokumentierten Feststellung zu den Schadstoffemissionen des Kfz um einen Grundlagen-

bescheid i.S. des § 171 Abs. 10 AO. Wird ein solcher Grundlagenbescheid, dem Bindungswirkung für den Kraftfahrzeugsteuerbescheid zukommt, geändert, so ist der Kraftfahrzeugsteuerbescheid gem. § 175 Abs. 1 Nr. 1 AO (auch rückwirkend) zu ändern.³⁶

b) Erstzulassung im Kraftfahrzeugsteuerrecht

Die Klägerin hatte im Streitfall einen schadstoffreduzierten Pkw gekauft, für den noch eine befristete Steuerbefreiung zu gewähren gewesen wäre, wenn der Wagen vor einem bestimmten Stichtag erstmals zum Verkehr zugelassen worden wäre. Die Klägerin berief sich darauf, dass ihr Fahrzeug an fünf Tagen vor dem Stichtag mit einem Kurzzeitkennzeichen gemäß § 28 Abs. 4 StVZO zugelassen gewesen sei. Nach der Rechtsprechung des BFH beschreibt das Datum der Erstzulassung eines Fahrzeuges den Tag, an dem das Fahrzeug erstmals allgemein und sachlich unbeschränkt zum öffentlichen Verkehr im Inland oder im Ausland mit der dafür erforderlichen Zulassung zugelassen oder in Betrieb genommen worden ist. Die Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens für Prüfungsfahrten, Probefahrten oder Überführungsfahrten und dessen Bindung an ein bestimmtes Fahrzeug begründet danach keine erstmalige Zulassung des Fahrzeugs i.S. von § 3b Abs. 1 Satz 3 KraftStG, so dass die Klägerin nicht in den Genuss der befristeten Steuerbefreiung kommen konnte.³⁷

c) Keine Verlängerung der Dauer der nach § 3b Abs. 1 KraftStG gewährten Steuerbefreiung um den negativen Betriebszeitraum eines Saisonkennzeichens

Der BFH hat im Übrigen auch entschieden, dass es für die Berechnung der Dauer der Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Pkw nicht darauf ankommt, ob das Fahrzeug wegen eines Saisonkennzeichens für einen gewissen Zeitraum im Jahr im Straßenverkehr nicht betrieben werden darf. Die Dauer der Steuerbefreiung verlängert sich daher nicht um diesen Zeitraum.³⁸

36 BFH-Urteil vom 17. Oktober 2006 VII R 13/06, BStBl II 2007, 134.

37 BFH-Urteil vom 23. Mai 2006 VII R 27/05, BFHE 213, 273, BStBl II 2006, 607, DAR 2006, 529.

38 BFH-Urteil vom 13. Januar 2005 VII R 12/04, BFHE 208, 315, BStBl II 2005, 365.

2. Kraftfahrzeugsteuer als Masseverbindlichkeit

Der BFH hat jüngst in Bestätigung früherer Rechtsprechung³⁹ entschieden, dass die nach Insolvenzeröffnung entstandene Kraftfahrzeugsteuer auch dann Masseverbindlichkeit i.S. von § 55 Abs. 1 Nr. 1 InsO ist⁴⁰, wenn sich das Kfz nicht mehr im Besitz des Steuerschuldners befindet, die Steuerpflicht aber noch andauert.⁴¹ Gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 KraftStG dauert die Steuerpflicht bei einem inländischen Fahrzeug an, solange das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist. Steuerschuldner ist dabei die Person, für die das Fahrzeug im Verkehr zugelassen ist. Diese Steuerpflicht endet selbst dann nicht, wenn das Fahrzeug vor der Insolvenzeröffnung verkauft wurde. Vielmehr endet die Steuerpflicht für den Veräußerer erst in dem Zeitpunkt, in dem die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Veräußerungsanzeige bei der Zulassungsbehörde eingeht – spätestens aber mit der Aushändigung des neuen Fahrzeugscheins an den Erwerber; gleichzeitig beginnt die Steuerpflicht für den Erwerber. Diese Voraussetzungen lagen im vom BFH entschiedenen Streitfall nicht vor, so dass die Steuerpflicht des Veräußerers andauerte. Da es mithin nicht auf die tatsächliche Verfügungsgewalt des Insolvenzverwalters ankommt, ist auch unerheblich, ob der Insolvenzverwalter Kenntnis von der Existenz des Fahrzeugs hat.⁴²

Kläger des Verfahrens war der Insolvenzverwalter, der aufgrund der Regelung des § 34 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 AO die steuerlichen Pflichten zu erfüllen hat, soweit seine Verwaltung reicht. Mit der Insolvenz ging das Recht des Schuldners, das zur Insolvenzmasse gehörende Vermögen zu verwalten, auf den Insolvenzverwalter über. Das Insolvenzverfahren erfasst dabei u.a. das gesamte Vermögen, das dem Schuldner zur Zeit der Eröffnung des Verfahrens gehört (§ 35 InsO). Der BFH entschied, dass zur Insolvenzmasse auch die Rechtsposition als Halter des Fahrzeuges gehört, so dass der Insolvenzverwalter sie als Masseverbindlichkeit nach § 55 Abs. 1 Nr. 1 InsO schuldet. Der Insolvenzverwalter muss auch ein Kfz verwalten, das zwar tatsächlich von einem anderen gehalten wird, aber aufgrund einer unwiderlegbaren Rechtsvermutung noch als vom Schuldner gehalten gilt. Das Kraftfahrzeugsteuergesetz geht davon aus, dass derjenige, auf den das Fahrzeug zugelassen ist, auch Halter des Fahrzeuges ist und damit das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung in Ge-

39 BFHE 58, 358, BStBl III 1954, 49.

40 Zur Eigenschaft als Masseverbindlichkeit siehe BFH-Urteil vom 16. November 2004 VII R 62/03, BFHE 207, 371, BStBl II 2005, 309.

41 BFH-Urteil vom 29. August 2007 IX R 4/07, ZIP 2007, 2081. Z.B. BFH-Urteil vom 13. März 1996 VI R 94/95, BFHE 180, 138, BStBl II 1996, 375.

42 BFH-Urteil vom 29. August 2007 IX R 58/06, ZIP 2007, 2083.

brauch hat und die Verfügungsgewalt besitzt. Damit kommt es für das Kraftfahrzeugsteuergesetz nicht darauf an, ob das Fahrzeug veräußert wurde, solange nicht eine verkehrsrechtlich vorgeschriebene Veräußerungsanzeige bei der Zulassungsstelle eingeht. Die unwiderlegbare Rechtsvermutung gilt auch bei der Auslegung der insolvenzrechtlichen Normen. Daher gehört das Fahrzeug zur Insolvenzmasse im Sinne des § 35 InsO und die nach Eröffnung entstehende Kraftfahrzeugsteuer ist Masseverbindlichkeit (§ 55 Abs. 1 Nr. 1 InsO). Würde nämlich die unwiderlegbare Vermutung nicht auch im Insolvenzrecht gelten, so wäre der Steuerfiskus gegenüber anderen Insolvenzgläubigern schlechter gestellt. Denn er darf dem Einwand des Steuerschuldners, er habe das Fahrzeug verkauft und/oder er halte es nicht mehr, nicht nachgehen. Das FA kann – abgesehen von § 14 KraftStG – die Dauer der Steuerpflicht nicht beeinflussen und den Übergang der Steuerpflicht auf den Erwerber nicht herbeiführen.

Es ist daher Sache des Insolvenzverwalters, durch Abgabe der verkehrsrechtlich vorgeschriebenen Veräußerungsanzeige bei der Zulassungsbehörde oder durch außer Betrieb Setzen des Kfz die Dauer der Steuerpflicht zu beenden.⁴³ Dies geschieht, wenn der Insolvenzverwalter der Meldepflicht des § 27 Abs. 3 der StVZO bzw. ab dem 1. März 2007 den Mitteilungspflichten nach §§ 13, 14 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) vom 25. April 2006 nachkommt.

43 BFH-Urteile vom 18. Dezember 1953 II 190/52 U, BFHE 58, 358, BStBl III 1954, 49, und vom 29. August 2007 IX R 4/07, ZIP 2007, 2081.

Personenschadensmanagement

Detlef Schröder, VGH Versicherungen, Hannover

Werfen wir zunächst gemeinsam einen Blick zurück in die Zeit Anfang der 90er Jahre, als die Rahmenbedingungen für die Regulierung größerer Personenschäden problematischer wurden. Die Wirtschaftswunderjahre waren vorbei, das gesamtwirtschaftliche Wachstum stagnierte und die Reintegrationschancen Unfallverletzter verringerten sich zusehends. Auf der anderen Seite stiegen die Prämieinnahmen der Kraftfahrzeugversicherer durch den massiven Wettbewerb (Stichwort: Deregulierung des Versicherungsmarktes 1994) nicht mehr in demselben Umfang wie die Schadensaufwände.

Die Versicherer mussten feststellen, dass Personenschäden in der althergebrachten Art und Weise nicht mehr zur Zufriedenheit der Beteiligten zu regulieren waren. Sie nahmen sich daher der gesamtgesellschaftlichen Aufgabe der Reintegration Unfallverletzter an und unterstützten die Geschädigten. Das Personenschadensmanagement in der beruflichen, pflegerischen, sozialen und nicht zuletzt in der medizinischen Rehabilitation begann. Tille und Budel (seinerzeit beide R+V-Versicherung) gebrauchten in diesem Zusammenhang den meines Erachtens treffenden Begriff des Paradigmenwechsels¹.

Aus ihrer Sicht folgerichtig, begannen die Versicherer mit ihrem Engagement im beruflichen Reha-Management, denn zu den sich ändernden Rahmenbedingungen gehörte insbesondere die Arbeitsmarktlage. Zur Erinnerung einige Daten: In Westdeutschland hatten wir 1982 ca. 2 Mio. Arbeitslose und Anfang der 90er Jahre stieg der Zahl der arbeitslosen Menschen alle zwei Jahre um eine Million bis auf 5 Mio. und mehr an. Dies hatte zur Folge, dass Verletzte immer mehr mit gesunden Menschen um die immer weniger werdenden Arbeitsstellen konkurrierten und auch geringe Verletzungen zu lang andauernder oder sogar dauerhafter Erwerbslosigkeit führten. Als Beispiel sei erwähnt das des Zweiradmechanikers, der durch eine Unterarmverletzung – z. B. eine mit einer Bewegungseinschränkung verheilende Radiusfraktur – seinen Beruf nicht mehr ausüben konnte, denn er konnte nicht mehr schwer heben und auch den Schraubenzieher nicht mehr drehen. Wurden diese Personen nicht genügend unterstützt, so fassten sie häufig auch in einem anderen – leidensgerechten – Beruf nicht Tritt und wurden dauerhaft erwerbslos.

1 Tille/Budel, Berufliche Rehabilitation bei Schwerverletzten, ZfS 1998, 321.

Auf der anderen Seite wurde das soziale Netz immer grobmaschiger. Exemplarisch angesprochen seien die Arbeitsämter: Diese haben sich in Zeiten der Massenarbeitslosigkeit mit sehr vielen Versicherten zu beschäftigten und können nicht auf die besonderen Bedürfnisse Unfallverletzter eingehen. Unfallverletzte haben jedoch oftmals individuelle Bedürfnisse, wie z. B. der Schädelhirnverletzte, bei dem eine Wesensänderung verbleibt. Wir können uns alle vorstellen, dass dieser in der Rehabilitation eine besondere Begleitung braucht.

Die Sozialversicherungsträger handeln zudem in einem starren gesetzlichen Leistungsrahmen, der darüber hinaus noch von einem Antrag auf Leistungen abhängt. Nach einer Untersuchung der Rentenversicherungsträger aus dem Jahre 1999 haben 50 % der Neurentner zuvor keine Rehabilitationsmaßnahme erhalten, nur weil sie keinen entsprechenden Antrag gestellt haben².

Auch ist es wichtig, auf die zeitliche Komponente hinzuweisen. Im Sozialversicherungssystem vergehen teilweise zwischen dem Antrag und der Einleitung der konkreten Maßnahme mehr als zwei Jahre³. Und wir wissen alle, der zeitliche Ablauf ist ganz entscheidend für die Motivationslage des Geschädigten.

Aus diesen Gründen setzte sich für die Versicherer die Erkenntnis durch, dass sie Geschädigte bei der beruflichen Reintegration unterstützen müssen.

Sie erkannten jedoch sehr schnell, dass auch in Schadenfällen mit pflegebedürftigen Schwerverletzten erhebliches Optimierungspotential besteht. Berichte wie „Die Pflegeschande“ zum Prüfbericht des MDK (Medizinischer Dienst der Krankenversicherungen) rütteln mittlerweile die gesamte Gesellschaft auf⁴. Zur Erinnerung die Kernaussagen: Jeder Dritte liegt sich wund, bekommt nicht genug zu essen und zu trinken, und Windeln zu wechseln, fällt häufig dem Zeitdruck zum Opfer.

Nun sind Schadenfälle mit Pflegebedarf beim Geschädigten sicherlich im Vergleich zur Gesamtzahl der Schadenfälle nur von geringer Anzahl. Sie sind jedoch geprägt durch extrem hohe Kosten und nach einer Studie der Münchner Rückversicherung beträgt der Pflegekostenanteil teilweise 2/3 der Gesamtkosten bei diesen XL-Schäden⁵.

2 Steffen, Erste Erfahrungen mit dem Personen-Schadensmanagement, ZfS 2001, 389.

3 Steffen, a.a.O.

4 Bild-Zeitung vom 31.8.2007.

5 Münchner Rück, Schwere Personenschäden in Europa am Beispiel der K-Versicherung, München 2007, S. 20.

Diese Schadenfälle führen zu einer Sondersituation für den Geschädigten und seine Familie, in der vielfältige organisatorische Maßnahmen getroffen werden müssen, damit die Verrichtungen des täglichen Lebens trotz der schweren Verletzungsfolgen bewältigt werden können. Dies beginnt bei der Entscheidung, ob die Pflege in häuslicher Umgebung stattfindet oder in einem Pflegeheim. Entscheidet sich der Geschädigte für häusliche Pflege, muss geklärt werden, ob die Familienangehörigen die Pflege übernehmen oder ob externe Pflegekräfte eingeschaltet werden. Wenn tatsächlich die Familienangehörigen pflegen, so muss geschaut werden, ob diese entsprechend ausgebildet worden sind und welche weitere Unterstützung sie benötigen, um die physisch und psychisch schwere Aufgabe der Pflege erfüllen zu können. Es muss geklärt werden, ob die Pflegesituation damit zumindest für eine gewisse Zeit gelöst ist bzw. mit welchen Entlastungsmöglichkeiten der Haftpflichtversicherer zu einer möglichst dauerhaften Lösung beitragen kann.

Sollte externes Pflegepersonal beschäftigt werden, muss diese Zusammenarbeit begleitet werden in der Form, dass geprüft werden muss, ob eine ausreichende Vertrauensbasis besteht, ob die Pflegekräfte den fachlichen Anforderungen genügen, ob der Pflegedienst für eine gewisse Kontinuität sorgt – das Pflegepersonal darf nicht kurzen Abständen wechseln, damit der Geschädigte sich nicht jeweils an neue Menschen gewöhnen muss – und ob die Chemie zwischen den Beteiligten stimmt.

Aber auch über die Pflegesituation hinaus ist der sonstige Mehrbedarf zu regeln. Es geht häufig um den behindertengerechten Umbau des Hauses oder der Wohnung. Dieser muss geplant, organisiert und in der baulichen Situation begleitet werden. Oftmals ist ein behindertengerechtes Fahrzeug anzuschaffen, um die Mobilität der verletzten Person zu fördern. Auch hier gibt es gute und weniger gute Lösungen.

Für all dieses und vieles mehr brauchen die Beteiligten einen Spezialisten, und das ist der entsprechend ausgebildete Pflegeberater.

Mittlerweile engagieren sich die Versicherer aber auch im medizinischen Reha-Management und können hierbei sehr gute Erfolge vorweisen, denn alles, was die Gesundheitssituation des Geschädigten verbessert, muss dieser nicht erleiden und muss nachfolgend auch nicht vom Versicherer entschädigt werden. Ich denke, wir sind uns einig, dass die Qualität des deutschen Gesundheitssystems in der Vergangenheit durchweg als gut zu bezeichnen war. Mittlerweile sind jedoch die Sozialversicherungsträger unter einen großen Kostendruck geraten, was zu Reformen im Gesundheitssystem geführt hat. Ich möchte hier nur herausgreifen die Einführung der DRG's (Diagnosis Related Groups), einem pauschalen Vergütungs-

system für die Krankenhäuser bei stationären Aufenthalten, das sich nach der Eingangsdiaagnose richtet. Die Folge war eine Verkürzung der Aufenthaltsdauer in Krankenhäusern um mehr als 10 %⁶. Dies muss nicht von vornherein schlecht sein, stellt aber besondere Anforderungen an die Anschlussheilbehandlung. Nun ist jedoch zumindest bei gesetzlich krankenversicherten Menschen die ambulante Heilbehandlung die Regel (§ 40 SGB V), und wenn eine stationäre Anschlussheilbehandlungsmaßnahme verordnet wird, dann wird diese heute im Regelfall nur noch für drei Wochen gewährt, statt früher für vier Wochen (§ 40 Abs. 3 Satz 2 SGB V).

Auch die Budgetierung der Ärzte wirkt genau in diesem Bereich und schränkt die Nachsorge ein. Zur Erinnerung: Der Arzt darf nur noch nach einem Gesamtpunktsystem verordnen, bei dem jeder Patient mit dem erreichten Punktwert einfließt. Schwer Unfallverletzte mit hohem Therapiebedarf belasten dieses System.

Unter all diesen Rahmenbedingungen ist der Versicherer gut beraten, sich um die medizinische Versorgung der Unfallverletzten zu kümmern, denn eine optimale medizinische Nachsorge verringert die Dauerfolgen und geringere Dauerfolgen beeinflussen die weitere Lebensführung positiv. Ich bin der Auffassung, dass der Bereich der medizinischen Rehabilitation durchaus unkritisch vom Versicherer selbst mit einem Netzwerk von Experten durchgeführt werden kann. Dabei ist die Verlegung aus einer Akutklinik heraus in eine andere allerdings nur die Ausnahme und geschieht ohnehin nur mit Zustimmung des Geschädigten. Die freie Arztwahl ist hierdurch sicherlich nicht beeinträchtigt. Vielmehr geht es eher um die Organisation der Anschlussheilbehandlung oder die Durchführung physiotherapeutischer Maßnahmen. Die häufig so sinnvolle erweiterte ambulante Physiotherapie (EAP) wird ja gerade bei gesetzlich krankenversicherten Patienten normalerweise nicht mehr übernommen.

Zum medizinischen Management habe ich Ihnen einen Beispielfall mitgebracht. Es geht um einen 14jährigen Jungen, der bei einem Motorradunfall als Sozius eine drittgradig offene Oberschenkelfraktur erlitten hat. Der Schadenfall hat die Besonderheit, dass ein 8 cm langes Knochenteil aus dem Oberschenkel herausgesprengt worden ist, auf der Straße lag und vom Rettungsdienst mit ins Krankenhaus gebracht worden ist.

In den ersten fünf Monaten nach dem Unfall fanden vier Operationen statt, aber eine knöcherne Durchbauung war nicht feststellbar. Im verletzten Bein verblieb eine starke Bewegungseinschränkung und der Geschä-

6 Von Eiff et al.; Rehabilitation und Diagnosis Related Groups, Die Rehabilitation 2007, S. 80.

digte konnte das Bein nur mit 10 kg belasten. Nach dieser langen Operationsphase sah jedoch das erstbehandelnde Krankenhaus die Akutphase als abgeschlossen an, beendete den stationären Aufenthalt und empfahl Physiotherapie. Der Versicherer hatte hier frühzeitig einen Reha-Berater eingeschaltet, der einen sehr guten Kontakt zum Geschädigten und seiner Familie hatte und eine ergänzende Untersuchung in einer berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik vorschlug. Der Geschädigte war einverstanden. Vom Versicherer wurden die Kosten übernommen. Die Diagnose der berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik war allerdings fatal: Es hatte sich ein Fehlgelenk gebildet bei einer ausgeprägten Knochenentzündung und das eingebrachte Knochenstück hatte sich wieder abgesondert. Nun fanden drei weitere Operationen mit dem Schädigerversicherer als Kostenträger statt. Es wurde ein Knochenstück implantiert und die Infektion durch massive Antibiotikungabe bekämpft. Mittlerweile ist festzustellen, dass der Infekt ausgeheilt ist und der Knochenaufbau deutlich begonnen hat. Die Prognose ist, dass der Junge bald wieder normal gehen und laufen können wird.

Wenn wir nun ein Zwischenfazit ziehen wollen, so bin ich davon überzeugt, dass Personenschadensmanagement einen wichtigen Beitrag zur Rehabilitation Unfallverletzter leisten kann. Gestützt wird diese Auffassung durch die McKinsey-Studie aus dem Jahr 2002, in der unter anderem festgestellt worden ist, dass Versicherer und Geschädigter gleichermaßen vom Personenschadensmanagement profitieren können⁷. Dies bedingt jedoch die Schaffung weiterer Voraussetzungen, zu denen ein fairer Umgang zwischen den Beteiligten ebenso gehört, wie eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Der Versicherer muss dem Verletzten tatsächlich helfen wollen und der Geschädigte muss bereit sein, sich helfen zu lassen und muss entsprechend motiviert sein.

Zudem brauchen wir ein Fundament, auf das wir bauen können und Leitplanken, in denen wir uns bewegen. Das Fundament ist für mich die rechtliche Grundlage, deren Beurteilung und Einordnung sicherlich von der konkreten Vereinbarung zwischen den Beteiligten im Einzelfall abhängt. In der Literatur wird davon ausgegangen, dass wohl in der Regel ein Vertrag zugunsten Dritter, den der Versicherer und der Reha-Dienst zugunsten des Geschädigten schließen, vorliegen dürfte⁸.

7 Health 2002, S. 42, Personenschäden: Kosten senken, Versorgungsqualität verbessern, S. 42, 44.

8 Hugemann, Personenschadenmanagement, S. 60; Steffen, Schadensmanagement bei Personenschäden, Vortrag beim 38. VGT 2000, 83.

Dies bedeutet jedoch auch, dass – sollte es tatsächlich einmal durch das Personenschadensmanagement zu einem Personenfolgeschaden beim Geschädigten kommen – der Versicherer für diese Schäden eintrittspflichtig ist. Dies ergibt sich entweder aus dem Vertrag heraus oder aus dem primären Unfallereignis nach den allgemeinen Haftungsgrundsätzen der Zurechnung adäquat kausaler Schäden. Wichtig ist auch, dass keiner der Beteiligten zum Personenschadensmanagement verpflichtet werden kann. Der Erfolg des Personenschadensmanagement lebt von dessen Einvernehmlichkeit. Niemand kann gezwungen werden. Maßnahmen können dem Geschädigten lediglich angeboten werden. Es muss sodann eine gemeinsame Entscheidung getroffen werden, wie die Rehabilitation konkret durchgeführt wird. Bei seinen Entscheidungen zum Management braucht der Geschädigte die Hilfe seines Anwalts. Dieser muss über die rechtliche Position, Vor- und Nachteile, Rechte und Pflichten usw. informieren, damit der Geschädigte auf dieser Basis die für sich richtige Entscheidung treffen kann. Wenn ich aber nun einige rechtliche Aspekte angesprochen habe, so ist mir doch wichtig zu erwähnen, dass eine Überreglementierung vermieden werden sollte. Denn eine Überreglementierung führt zu Unflexibilität und ein erfolgreiches Reha-Management kann man nur betreiben, wenn man flexibel, ja sogar kreativ in seinen Ideen und Entscheidungsmöglichkeiten ist.

Bereits angesprochen ist die Wichtigkeit der Motivation des Geschädigten. Diese ist der Erfolgsgarant schlechthin und alle Beteiligten tun gut daran, demotivierende Faktoren auszuschließen. Zudem ist es wichtig, dass die Beteiligten auf die individuellen Bedürfnisse des Geschädigten eingehen, wozu sie alle Möglichkeiten haben, denn Personenschadensmanagement findet in einer vergleichsweise kleinen Zahl von Schadenfällen statt.

Kommen wir zu den Leitplanken, also zu den Regeln, die beachtet werden sollten. Hierzu gehört, dass vor Einschaltung des Reha-Dienstes entsprechende Vollmachten und Schweigepflichtentbindungserklärungen vorliegen müssen. Klar ist aber auch, dass der Reha-Dienst keine Schadenregulierung durchführt. Er betreut und berät in der Rehabilitation und sollte sein Engagement auf diese Aufgabe beschränken.

Werden im Zusammenhang mit dem Personenschadensmanagement Gespräche zwischen dem Versicherer und dem Geschädigten geführt, ohne dass der Anwalt beteiligt ist – häufig verzichtet der Anwalt bei reinen Informationsgesprächen auf seine Teilnahme –, so darf in diesen Gesprächen nicht über die Schadenregulierung selbst verhandelt werden. Diese findet ausschließlich unter Beteiligung des eingeschalteten Anwalts statt.

Die Korrespondenz wird im Gleichklang an alle Beteiligten versandt, damit niemand Informationsrückstände hat und schon allein dadurch miss-

trauisch wird. Weitergegeben werden dürfen nur rehabilitationsrelevante Unterlagen, wobei der Referent der Auffassung ist, dass durchaus Informationen über relevante Vorerkrankungen oder über die Motivationslage des Geschädigten rehabilitationsrelevant in diesem Sinne sind. Auch ist wichtig, dass Informationen streng vertraulich bleiben und nicht an Dritte weitergegeben werden dürfen.

Lassen Sie mich zum Schluss einige Worte zur Situation des Versicherers sagen. Der Schadenfall, gerade der große Personenschaden, ist der „moment of truth“, in dem der Versicherer zeigen kann, ob er sein Handwerk versteht. Und er ist gut beraten, seine internen Abläufe so zu organisieren, dass er sich Instrumente zur schnellen Informationserlangung beschafft. Er sollte seine Strukturen so wählen, dass er schnell und unbürokratisch entscheiden kann und er sollte sich ein Netzwerk schaffen von Ärzten, Reha-Diensten, ambulanten Einrichtungen usw. als Service für den Geschädigten, wenn dieser z. B. eine zweite ärztliche Meinung zu einem Gesundheitsproblem einholen will oder eine physiotherapeutische Einrichtung vor Ort vom Versicherer vermittelt bekommen möchte. Organisiert sich ein Versicherer so, hat er alle Chancen, gutes Personenschadensmanagement zu betreiben, und kann einen Imagegewinn erzielen, der enorm ist und den er auch vertrieblich nutzen kann.

Setzt der Versicherer diese Instrumente ein, so hat er auch die Möglichkeit, seine Kostensituation zu verbessern, obwohl er gleichzeitig dem Geschädigten hilft. Dies ist ein sehr wichtiger Aspekt, denn die großen Personenschäden verursachen sehr hohe Kosten durch die umfassende Eintrittspflicht des Versicherers. Die Schadenregulierer sprechen hier häufig von der so genannten Schadenendlast, nach der alle Kosten beim Versicherer bleiben – volle Haftung selbstverständlich vorausgesetzt –, auch wenn zuvor Sozialversicherungsträger eintreten. Diese Situation gibt dem Versicherer jedoch auch die Chance, den Rehabilitationsverlauf ganzheitlich zu betrachten. Es gibt also keine Abgrenzung zwischen Leistungserbringern, wie bei den Sozialversicherungsträgern, denen über § 12 SGB IX nun quasi gesetzlich verordnet worden ist, Abgrenzungsfragen einvernehmlich zu regeln und Leistungen nahtlos und zügig zu erbringen. Jeder sollte einmal für sich überlegen, ob das SGB IX in diesem Bereich tatsächlich Verbesserungen gebracht hat. Jedenfalls ist festzuhalten, dass beim Personenschadensmanagement durch Haftpflichtversicherer jedwede Zuständigkeitsstreitigkeiten entfallen.

Zudem hat der Haftpflichtversicherer keinen gesetzlichen Leistungsrahmen, und die Beteiligten sind frei, die Maßnahmen durchzuführen, die sie für wirtschaftlich und sinnvoll halten. Wir sehen also, dass der Haftpflicht-

versicherer beste Voraussetzungen hat, im Personenschadensmanagement erfolgreich tätig zu sein.

Daher möchte ich zum Abschluss einen Appell richten an die Rechtsanwälte: Nutzen Sie die Instrumente der Versicherer und gehen Sie bei schwerverletzten Mandanten frühzeitig auf den Versicherer zu, um Personenschadensmanagement anzustoßen. Sie können Ihrem Mandanten damit häufig deutlich helfen.

Personenschadensmanagement

Stefan Lauer, Ass.jur., Geschäftsführer der rehacare GmbH,
Gesellschaft der medizinischen und beruflichen Rehabilitation, München

1. Einleitung

Spätestens seit der Empfehlung des 38. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2000¹ ist Reha-Management ein etabliertes Instrument, um Unfallverletzte umfänglich in der Rehabilitation zu unterstützen. Der Arbeitskreis II des Verkehrsgerichtstages hat im Jahr 2000 die Einschaltung eines privaten Reha-Managements in geeigneten Fällen auf freiwilliger Basis ausdrücklich empfohlen, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden². Ebenso sprechen sich die Interessensvertreter der Unfallverletzten wie ARGE-Verkehrsrecht der Anwaltschaft, der ADAC und zunehmend auch Gerichte deutlich für die Inanspruchnahme des Reha-Managements aus³.

Das Reha-Management führt – bei korrekter und sorgfältiger Durchführung – zu einer „win-win-Situation“ für alle Beteiligten⁴. Durch die Unterstützung eines privaten Rehabilitationsdienstleisters werden

- a) die Chancen des Klienten auf eine möglichst rasche und größtmögliche Genesung sowie eine nachhaltige Wiedereingliederung in Arbeit, Beruf und soziales Umfeld erhöht,
- b) der eintrittspflichtigen Haftpflichtversicherung durch schnelle, bedarfsgerechte Versorgung des Klienten überflüssige, weil nicht immer zielgerichtete Aufwendungen erspart, ohne berechnete Ansprüche des Verletzten zu beschneiden.

Mittlerweile ebenso unumstritten, wie die grundsätzliche Befürwortung eines Reha-Managements, sind die Voraussetzungen, die für das Erbringen dieser Dienstleistung gelten sollen.

Hier sind zum einen zu nennen die Grundsätze, die laut Entschließung des 38. Deutschen Verkehrsgerichtstages Beachtung finden sollen (wörtliche Wiedergabe):

1 38. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 2000, AK II, 8.
 2 Höfle, MittBl Arge VerK 4 / 2002, 86; Hinterstraßer-Irmer / Wandel, VersMed 99, 161; Höfle, ZfS 2001, 197; Lauer in: Wendt/Löcherbach (Hrsg.), Case Management in der Entwicklung – Stand und Perspektiven in der Praxis 2006, S. 209.
 3 Lang, NZV 2008, 19.
 4 von Hadeln/Riedl, NZV 2000, 34, 39; Steffen, VersR 2000, 793.

1. *Der Rehabilitationsdienst muss vom Versicherer personell und organisatorisch unabhängig und in der Bearbeitung weisungsfrei sein.*
2. *Die vom Rehabilitationsdienst über den Verletzten erhobenen Daten dürfen nur zum Zwecke der Rehabilitation weitergegeben werden.*
3. *Zur Sicherung der Qualität, der Objektivität und Wahrung der Unabhängigkeit des Rehabilitationsdienstes wird die Einrichtung eines Beirates oder einer vergleichbaren Einrichtung empfohlen. Dieser soll aus mindestens drei Personen aus den Bereichen Medizin, Recht und Arbeits-/Sozialwesen bestehen.*

Zum anderen hat die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein Anforderungen an den Rehabilitationsdienst einerseits, sowie an das anzuwendende Verfahren andererseits formuliert, deren Einhaltung sicherstellen soll, dass ein Reha-Management nicht schrankenlos und ohne jedwede Kontrolle insbesondere zum Nachteil der Unfallverletzten ausgeübt wird⁵. Diese Anforderungen finden sich im „Code of Conduct des Reha-Managements“⁶.

Den oben beschriebenen Anforderungen ist gemeinsam, dass sie naturgemäß nur als grobes Raster die Minimalanforderungen formulieren können, die für einen möglichst reibungslosen, flüssigen und rechtlich einwandfreien Ablauf eines Reha-Managements unabdingbar sind. Sie stellen den äußeren Rahmen dar, innerhalb dessen das Reha-Management sich bewegen soll, um im Spannungsfeld der gegenläufigen Interessen der Beteiligten nicht zum manipulierbaren, instrumentalisierbaren Spielball einseitiger Interessensverfolgung zu werden.

Neben diesen äußeren Rahmenbedingungen gilt es jedoch, auch als Rehabilitationsdienstleister einen Selbstanspruch zu formulieren, der, kurz gesagt, beschreibt, mit welchen Mitteln man beabsichtigt, eine größtmögliche Effektivität der eigenen Dienstleistung zu erreichen. Oder anders ausgedrückt: Wie kann ein Rehabilitationsdienstleister eine optimale Ergebnisqualität seiner Dienstleistung erreichen, nachhaltig sichern und dokumentieren?

Für eine zufriedenstellende Beantwortung dieser Frage scheint eine differenzierte Betrachtung des Qualitätsbegriffes in Anlehnung an Donabedian geboten⁷. Er unterteilte den Qualitätsbegriff in seine drei Dimensionen: Strukturqualität, Prozessqualität und Ergebnisqualität.

5 Lang a.a.O., 21.

6 Höfle, MittBl Arge VerK 4 / 2002, S. 86.

7 Donabedian, Evaluating the quality of medical care. In: Milbank Memorial Fund Quarterly, 166–206; Buchhester, Der Patient als Kunde, 2202, 50 m.w. N.

Der dahinter stehende Gedanke ist, dass eine gute Ergebnisqualität nur erreicht werden kann, wenn auch die Strukturen und die Prozesse, die für die Erbringung einer Dienstleistung benötigt werden, optimal sind.

- Mit Strukturqualität sind alle Bedingungen gemeint, die die Herstellung eines Produktes oder einer Dienstleistung betreffen: also zum Beispiel technische, finanzielle und personelle Ressourcen einer Beratungsstelle, aber auch die gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen ihrer Arbeit.
- Mit Prozessqualität sind jene Parameter benannt, die die Durchführung und die Erbringung der Dienstleistung prägen: also Arbeitsabläufe jeder Art darstellen.
- Unter Ergebnisqualität sind schließlich all jene Parameter zu verstehen, die auf einen Erfolg oder Misserfolg der sozialen Dienstleistung schließen lassen.⁸

Auf soziale Dienstleistungen bezogen, hat der Begriff „Qualität“ neben der ergebnisbezogenen immer auch eine prozessbezogene Dimension. Das heißt, es genügt nicht, nur das Ziel einer Dienstleistung zu benennen, auch der Prozess bis zur Erreichung dieses Ziels muss bestimmte Qualitätsanforderungen erfüllen⁹. Es darf also nicht nur die maximale Ergebnisqualität (beispielsweise „Reintegration in den ersten Arbeitsmarkt“) als Qualitätsziel formuliert werden, sondern darüber hinaus muss auch der Prozess festgelegt werden, mit dem dieses Ziel erreicht werden soll.

2. Anforderungen an die Qualität des Reha-Managements

2.1 Anforderungen an die Strukturqualität

Bereits in der EntschlieÙung des 38. Deutschen Verkehrsgerichtstages wurden zwei bedeutende Anforderungen an die Strukturqualität eines Rehabilitationsdienstleisters formuliert¹⁰:

- 1) Der Rehabilitationsdienst muss vom Versicherer personell und organisatorisch unabhängig und in der Bearbeitung weisungsfrei sein.

8 Böhlinger, Petrovic, Haas: Qualitätssicherung für die Praxis. Hilfestellungen und Anregungen im Bereich der sozialen Dienstleistungen, <http://www-gewi.kfunigraz.ac.at/wila/Publicationen/AP33.pdf>, Stand: 5.12.2007.

9 Heiner: Qualitätsentwicklung durch Evaluation, 1996, 21.

10 38. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 2000, AK II, 8.

- 2) Zur Sicherung der Qualität, der Objektivität und Wahrung der Unabhängigkeit des Rehabilitationsdienstes wird die Einrichtung eines Beirates oder einer vergleichbaren Einrichtung empfohlen. Dieser soll aus mindestens drei Personen aus den Bereichen Medizin, Recht und Arbeits-/Sozialwesen bestehen.

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im deutschen Anwaltverein festigte dieses Postulat im Code of Conduct des Reha-Managements, was hinreichend verdeutlicht, welche große Bedeutung der Einhaltung dieser Vorgaben als äußerer Handlungsrahmen für das Reha-Management zukommt.

Aus Sicht des Rehabilitationsdienstleisters sind neben diesen Anforderungen jedoch zwei weitere Aspekte der Strukturqualität wesentlich.

2.1.1 Reha-Beratung versus Case Management

Verschiedene öffentlich-rechtliche Träger – beispielsweise Berufsgenossenschaften, gesetzliche Krankenkassen, private Krankenkversicherer, Agentur für Arbeit u. a. – verfügen über Reha-Berater. Immer wieder begegnet man daher der Frage nach der Notwendigkeit privater Rehabilitationsdienstleister, wo doch deren Aufgabe von den Reha-Beratern der öffentlich-rechtlichen Träger wahrgenommen werden könnte¹¹.

Tatsächlich ist es jedoch so, dass bei einem Rehabilitationsdienstleister der Anspruch an das Mitarbeiter-Profil nicht Reha-Berater, sondern im Grunde „Case Manager“ lauten muss.

Case Management wird definiert als: „Eine am Einzelfall orientierte Arbeitsweise, in deren Rahmen geklärt, geplant, umgesetzt, koordiniert, überwacht und bewertet wird, was an Dienstleistungen zur individuellen Bedarfsdeckung notwendig und im Hinblick auf verfügbare Ressourcen qualitäts- und kostenbewusst erreichbar ist.“¹²

Der wesentliche Unterschied zwischen Reha-Berater und Case Manager liegt also in der Herangehensweise, da der Case Manager im direkten Vergleich zum Rehabilitationsberater nicht maßnahmebezogen, sondern personenbezogen arbeitet.¹³

11 Lauer, MittBl der Arge VerkR 2/2006, S. 46.

12 Renshaw, Individuelle Pflegeplanung, Lektionen aus Amerika und anderswo, in: Wendt (Hrsg): Case Management in der Sozialarbeit, 1991, 111.

13 Seyd W / Brand W: Case Management in der beruflichen Rehabilitation – ein Beitrag zur Leistungsverbesserung oder nur zur Kostenminderung? 2004 Universität Hamburg, bwp@ Nr. 6, 5.

Dies wird auch in der folgenden Funktionsbeschreibung des Case Managers deutlich:

- Verbindung der Prinzipien einer Sozialen Einzelfallhilfe mit Sozialer Netzwerkarbeit,
- Übernahme einer effizienten und effektiven, fallbezogenen und systematischen Steuerung der Kooperation durch eine Person / ein Team,
- Wahrnehmung einer Lotsenfunktion,
- Koordination des Einsatzes mehrerer Dienste und Steuerung der Kooperation von Nutzern und Leistungserbringern¹⁴.

Dem ausdrücklich hinzufügen sollte man, bezogen auf das Reha-Management, noch:

- Aktive Wahrnehmung der Mittlerfunktion zwischen den Beteiligten.

Die personenbezogene Tätigkeit eines Case Managers im Reha-Management ist also deutlich weiter gefasst. Letztlich ist aber allen Beschreibungen der Tätigkeiten eines Case Managers gemein, dass diese Berufsrolle Neutralität bei der Leistungserbringung verlangt¹⁵.

Gleichwohl soll an dieser Stelle ausdrücklich betont werden, dass es stets im Interesse der privaten Rehabilitationsdienstleister liegt, Hand in Hand mit den öffentlich rechtlichen Trägern zum Wohle der Klienten zusammen zu arbeiten. Dies schlägt sich auch in der zunehmenden Akzeptanz durch die Sozialversicherungsträger nieder.¹⁶

2.1.2 Qualität durch flexible Organisationsstrukturen, Qualifikation und Motivation der Case Manager

Aufgrund der höheren Flexibilität hat sich im Reha-Management ein gemischtes System aus fest angestellten Case Managern und freiberuflichen Mitarbeitern bewährt.

Freiberufliche Mitarbeiter sind – im Gegensatz zum Generalisten Case Manager – oft Spezialisten, deren spezifisches Know How von den fest angestellten Case Managern bei besonderen Problem- und Fragestellungen

14 Remmel-Fassbender R, Case Management -eine Methode der Sozialen Arbeit. Chancen im Fallmanagement nach SGB IX. Vortrag im Ausschuss „Fachdienst“ der Arbeitsgemeinschaft deutscher Berufsförderungswerke, 2003.

15 Wendt: Case Management im Sozial- und Gesundheitswesen: Eine Einführung, 3.Aufl., 2001, 23; Laudenbach, Heilen durch Arbeit, in Brand Eins, Heft 10, 2004, 101.

16 Hugemann, Personenschaden-Management, 2007, 19, 164 m.w.N.

gen angefragt wird. Die freiberuflichen Mitarbeiter werden also als Experten in den Case-Management-Prozess integriert und übernehmen dort mitunter sogar die Federführung für die jeweilige Detailaufgabe (z. B. bei der behindertengerechten Modifizierung von Autos oder dem Umbau von Wohnungen).

Der verantwortliche Case Manager steuert jedoch stets die Ablauforganisation insgesamt, ist also immer „Herr des Reha-Verfahrens“. Dies ist insofern bedeutsam, weil nur so die Qualität des Case-Management-Prozesses gesichert werden kann: Vergleichbare Problemlagen sollten methodisch zu vergleichbaren „Antworten“ führen – alles andere könnte in eine methodische und möglicherweise auch in eine inhaltliche „Beliebigkeit“ einmünden¹⁷.

Neben einer sachgerechten Organisationsstruktur sind Motivation und Qualifikation der Mitarbeiter tragende Säulen einer qualitativ hochwertigen Dienstleistung.

Da Motivation wesentlich von der subjektiv erlebten Handlungs- und Entscheidungskompetenz des Individuums geprägt wird, sind u.a. die klare Definition von Verantwortlichkeiten und Befugnissen sowie regelmäßige Feedback-Gespräche tragende Bestandteile einer funktionierenden Qualitätssicherung.

Um sicherzustellen, dass die Case Manager stets über das für ihre Aufgaben erforderliche aktuelle Fachwissen verfügen, sind außerdem regelmäßige aufgabenbezogene Schulungen (z.B. Neuerungen im Sozialversicherungsrecht) und ein kollegialer Wissensaustausch bzw. auch kollegiales, fallbezogenes Coaching (z.B. Schulung in Gesprächstechniken) zu gewährleisten.

2.2 Anforderungen an die Prozessqualität

Anforderungen an die Prozessqualität eines Reha-Managements, also Rahmen-Vorgaben zum Procedere, wurden ebenfalls bereits von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im deutschen Anwaltverein formuliert (wörtliche Wiedergabe):

Der Rehabilitationsdienst [...]

c) Art und Umfang seiner Tätigkeit wird ausschließlich durch das Rehabilitationsziel bestimmt.

¹⁷ Lauer, Case Management, 2/2005, 111 f.

d) Hinsichtlich aller außerhalb des Rehabilitationszieles liegende Erkenntnisse ist er zur Verschwiegenheit verpflichtet.

e) Er hat sich jegliche Einflussnahme oder Beurteilung auf die Regulierung des Schadens zum Grund oder zur Höhe der Ansprüche zu enthalten und bereits der Möglichkeit des Entstehens eines dahingehenden Anscheins entgegenzuwirken.

[...]

Im Übrigen gilt:

[...]

b) Der Anwalt des Unfallopfers und der Haftpflichtversicherer legen das Rehabilitationsziel zuvor fest.

[...]

d) Die Entbindungserklärung gegenüber Ärzten, Sozialleistungsträgern und Arbeitgebern ist ausschließlich dem Reha-Dienst und nicht etwa dem oder auch dem Haftpflichtversicherer zu erteilen. In der Entbindungserklärung ist das Rehabilitationsziel zu definieren.

e) Der Haftpflichtversicherer wie auch das Unfallopfer und dessen Anwalt haben sich einseitiger fernmündlicher Information zu enthalten. Sollte sie im Interesse der Erreichung des Rehabilitationsziels gleichwohl unbedingt notwendig sein, so sind Haftpflichtversicherer und Anwalt hiervon unverzüglich schriftlich zu unterrichten.

[...]

In der schriftlichen Beauftragung des Reha-Dienstes, wovon dem Anwalt des Unfallopfers Abschrift zu erteilen ist, hat der Haftpflichtversicherer dem Reha-Dienst die folgenden vertraglichen Nebenpflichten aufzuerlegen:

aa) Der Reha-Dienst darf Daten ausschließlich zum Zwecke der Erreichung des Rehabilitationsziels erheben. Die von ihm erhobenen Daten darf er nur zum Zwecke der Rehabilitation verwenden und weitergeben; so genannte Zufallsfunde dürfen nicht an den Haftpflichtversicherer weitergegeben werden.

bb) Sämtliche im Zusammenhang mit der medizinischen und/oder der beruflichen Rehabilitation erstellten Konzepte und gegebenen Empfehlungen des Reha-Dienstes sind zeitgleich dem Anwalt des Unfallopfers in Abschrift zu übersenden, wie diese auch von jedweder Korrespondenz des Reha-Dienstes mit dem Haftpflichtversicherer Abschrift zu erhalten hat. Fernmündlich im Sinne von e) erteilte Informationen hat der Reha-Dienst unverzüglich schriftlich dem Haftpflichtversicherer bzw. dem Anwalt des Unfallopfers mitzuteilen.¹⁸

18 Höfle, MittBl der Arge VerkR 4/2002, 86.

Wie bereits erwähnt, stellt dies einen umfassenden äußeren Rahmen dar, innerhalb dessen sich das Reha-Management abspielen soll und muss.

Es obliegt dem jeweiligen Rehabilitationsdienstleister, darüber hinaus die „inneren Bedingungen“ im Sinne der Anforderungen an die Prozessabläufe zu formulieren, die es einzuhalten gilt, um eine gute Ergebnisqualität zu erreichen. Die wesentlichen Anforderungen seien nachfolgend dargestellt:

2.2.1 Die Auswahl der Fälle

Bereits vor Initiierung des eigentlichen Reha-Management-Prozesses werden mit der Auswahl der Fälle wesentliche Weichen hinsichtlich des bestmöglichen Ergebnisses gestellt.

In den Anfängen des Reha-Managements wurde in einigen Fällen seitens der auftraggebenden Versicherer die Intention der Bemühungen noch nicht in ihrer Gänze erkannt. In scheinbar aussichtslosen, in der Regulierung festgefahrenen Fällen, in denen der Unfallzeitpunkt oft schon sehr lange (im Schnitt zwischen sieben und acht Jahre) zurück lag, wurden Rehabilitationsdienstleister beauftragt. Frei nach dem Motto: Wenn nichts mehr geht, schalten wir einen solchen Dienst ein.¹⁹ Solche Fälle sind jedoch naturgemäß nicht durch ein Reha-Management zu „lösen“.

Es macht wenig Sinn, Erwartungen zu wecken und Hoffnung zu schüren, wenn bereits entsprechend ungünstige äußere Bedingungen, beispielsweise in Kombination mit schwersten Verletzungen, Alter des Verletzten, infrastrukturell schlechte Bedingungen vor Ort, mangelnde oder fehlende berufliche Qualifikation, vorliegen und somit das Erreichen des Rehabilitationszieles nahezu unmöglich machen²⁰.

Die Frage, an welchen Kriterien Rechtsanwälte und Versicherer für das Reha-Management geeignete Fallkonstellationen erkennen können, muss dagegen immer vor dem Hintergrund des erwarteten Rehabilitations-Ziels betrachtet werden.

19 Lauer, MittBl der Arge VerkR 2/2006, 43.

20 Bals, Lauer, Case Management in der Rehabilitation von Unfallopfern – ein integratives Konzept zur Hilfe bei Personenschäden, In: Fries, Wendel, Ambulante Komplex-Behandlung von hirnerkrankten Patienten; 2000, 144.

Ein Fall, der unter der Zielsetzung „berufliche Reintegration“ als aussichtslos zurückgegeben werden muss, kann dennoch durchaus im Reha-Management sinnvoll platziert sein, wenn die Zielsetzung „Erhalt der Befähigung zu möglichst selbständiger Lebensführung“ lautet. Checklisten können hier nur begrenzt hilfreich sein, in Zweifelsfällen empfiehlt sich hier immer eine Rücksprache mit dem Rehabilitationsdienstleister, der in der Gesamtschau auf den Fall meist sehr schnell eine aussagekräftige Empfehlung abgeben kann.

Festgehalten werden kann: Geeignet sind grundsätzlich alle Fälle mit mittelschweren und schweren Verletzungen, unabhängig von einer eventuellen Mithaftung des Geschädigten²¹.

2.2.2 Qualitätsmerkmal „Ablauf des Reha-Managements“

Der Ablauf des Reha-Managements lässt sich in verschiedene Einzelschritte unterteilen:

1. Assessment

Das Assessment sollte unter Qualitätsaspekten idealerweise persönlich beim Klienten vor Ort stattfinden, damit der Case Manager sich ein umfassendes Bild von der Gesamtsituation verschaffen kann.²²

Im Assessment werden sowohl die objektiven Defizite als auch die subjektiven Versorgungsbedürfnisse des Klienten ermittelt, darüber hinaus müssen biographische, medizinische und auch soziale Daten erhoben werden, die auf die Erstellung und Umsetzung des Reha-Plans Einfluss haben können²³.

Die im Assessment erhobenen Informationen werden in standardisierter Berichtsform erfasst. Dass dabei die Erhebung, Speicherung und Verwendung der Daten nur zum Zwecke der Rehabilitation erfolgen dürfen, ist durch die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein nachdrücklich eingefordert.

2. Erstellung des Versorgungsplanes

Aus den gesammelten Informationen wird ein bedarfsorientierter, individueller Reha-Plan erstellt. Hierbei ist darauf zu achten, dass sämtliche im

21 Lang, NZV 2008, 20; Schäfers, in: Riess (Hrsg) Verantwortung für die Gesellschaft – Verantwortung für das Geschäft, Bertelsmann Stiftung 2006, 78.

22 Hugemann, Personenschaden-Management, 25.

23 Hugemann, ebenda, 26.

Assessment erhobene Bedürfnisse und Problembereiche des Klienten im Reha-Plan auch abgebildet und jeweils realisierbare und überprüfbare Ziele formuliert werden, die im Einklang sowohl mit den Interessen, Neigungen sowie der Eignung des Betroffenen, als auch den wirtschaftlichen Interessen der anderen Beteiligten stehen. In die Ausarbeitung des Reha-Plans müssen alle relevanten Beteiligten einbezogen und muss deren Einverständnis eingeholt werden.

3. Umsetzung des Versorgungsplans

Der Case Manager koordiniert alle erforderlichen Leistungen. Er fungiert als Bindeglied und Mittler zwischen Verletztem, Rechtsanwalt, Leistungserbringern (z.B. medizinische und therapeutische Einrichtungen oder Bildungsträger) und auftraggebender Versicherung.

Unter qualitätssichernden Aspekten muss hier das Augenmerk auf der größtmöglichen Transparenz aller Aktivitäten liegen. Der Case Manager muss alle Beteiligten laufend über seine Aktivitäten informiert halten und bei Abarbeitung eines jeden einzelnen Schrittes aus dem Reha-Plan jeweils von Neuem sich vergewissern, dass Konsens zwischen allen Beteiligten besteht.

4. Monitoring

An die Umsetzungsphase schließt sich das so genannte Monitoring an. Im Sinne des Qualitätsmanagements bildet dieser Schritt das Herzstück des Ablaufs, da hierbei etwaige Qualitätsmängel erkannt werden. Die Beurteilung umfasst die Prüfung vereinbarter Leistungen, der Einhaltung von Zeitplänen, dem Zielerreichungsgrad sowie der Einhaltung des vereinbarten Finanzrahmens²⁴. Hierzu bedarf es eines ständigen Informationsflusses zwischen den Beteiligten. Werden Abweichungen vom Reha-Plan evident, ist eine Anpassung des Planes und erneute (Teil-) Implementierung notwendig. Insbesondere die Überprüfung vorgegebener Zeitkorridore für die einzelnen Ablaufschritte ist ein wichtiges Instrument des Monitoring und Controlling im Case Management. Die Nicht-Einhaltung von Zeitkorridoren kann wichtige Hinweise auf Qualitätslücken im Reha-Prozess liefern – Abweichungen vom idealtypischen Zeitplan können z. B. Indikatoren sein für eine schlechte Organisation des Case-Management-Prozesses, ein schlechtes Alltagsmanagement des Klienten, eine Überforderung und/oder eine schlechte Motivation des Klienten.

24 Lauer, Case Management, 2/2005, 112.

Daneben lassen sich aufgrund der engmaschigen zeitlichen Überprüfung der Teilprozesse auch Aussagen über die Qualität der eingeschalteten Dienstleister treffen.

5. Evaluation

Mit Abschluss der Fallbearbeitung muss eine letzte Evaluation der Zielerreichung, der erbrachten Leistung sowie der Einhaltung des Finanzrahmens erfolgen. Dieser letzte Prozessschritt dient einerseits der Erfassung der Ergebnisse bzw. Ergebnisqualität, zum anderen der Qualitäts-Überprüfung der Tätigkeit des Case Managers und damit als Grundlage zur Ermittlung des individuellen Fortbildungsbedarfs des Case Managers.

2.2.3 Weitere Detailanforderungen

2.2.3.1 Kommunikation mit Rechtsanwälten und Versicherern / Auftragebern

Für die Gestaltung einer wirksamen Zusammenarbeit mit Rechtsanwälten und Versicherern ist eine gewisse Standardisierung in der Kommunikation sinnvoll.

Zunächst ist eine kontinuierliche, regelmäßige Information über den Sachstand in der laufenden Fallbearbeitung erforderlich. Wie bereits im Code of Conduct des Reha-Managements postuliert, hat diese Information zeitgleich an Versicherer und Rechtsanwalt zu erfolgen. Damit wird beiden Beteiligten die Möglichkeit geboten, direkt zu den Vorschlägen des Rehabilitationsdienstleisters Stellung zu nehmen und die Richtung des Reha-Managements zu beeinflussen bzw. Zufriedenheit oder Bedenken zum eingeschlagenen Weg zu äußern²⁵.

2.2.3.2 Kommunikation mit den Klienten

In einem umfassenden persönlichen Assessment werden – wie oben dargestellt – die Bedürfnisse der Klienten mittels standardisiertem Vorgehen erhoben, als Schlussfolgerung aus dem Assessment muss der Reha-Plan entwickelt und mit dem Klienten Punkt für Punkt abgestimmt werden.

In den folgenden Beratungsgesprächen muss auf den Reha-Plan kontinuierlich Bezug genommen und bei Bedarf müssen Anpassungen/Aktualisierungen vorgenommen werden. Die jeweils anstehenden und umzusetzenden Schritte müssen mit dem Klienten diskutiert und sein Einverständnis

²⁵ Lang NZV 2008, 20 m.w.N.

nis dazu nach einem festgelegten Standard eingeholt und in die Berichte aufgenommen werden.

Damit Reha-Management wirklich zu „win-win-Lösungen“ führen kann, muss während des gesamten Planungs- und Beratungsprozesses für den Klienten Vertrauen und Rechtssicherheit gewährleistet sein. Im Zweifelsfall muss der Case Manager also den Rechtsanwalt des Klienten mit einbinden, um dies sicherzustellen.

2.2.3.3 Auswahl und Beurteilung der Leistungserbringer

Leistungserbringer wie Kliniken, Ärzte, Therapeuten, Bildungsträger etc., müssen als Bestandteil des Reha-Prozesses ebenfalls definierten Qualitätsanforderungen genügen, um im Gesamtprozess Reha-Management ein optimales Ergebnis zu ermöglichen. Bei der Auswahl der Leistungserbringer sind die jeweiligen individuellen Bedürfnisse des Klienten in den Vordergrund zu stellen. Nach erbrachter Leistung muss eine standardisierte und systematische Qualitätsbewertung erfolgen, anhand derer für zukünftige Fälle eine adäquate Auswahl des jeweils im konkreten Einzelfall benötigten Leistungserbringers erfolgen kann.

2.2.3.4 Beschwerdemanagement

Eine regelmäßige und offene Kommunikation mit Auftraggebern und Klienten ist erfahrungsgemäß sehr hilfreich, deren Vorstellungen und Erwartungen im laufenden Prozess zu erfassen und zu berücksichtigen und gleichzeitig die beste Vorbeugemaßnahme gegen Unzufriedenheit und Beschwerden.

Darüber hinaus hat es sich bewährt, regelmäßige Befragungen über die Zufriedenheit mit der Dienstleistung bei den Klienten wie auch bei den Auftraggebern durchzuführen.

Gehen Beschwerden von Auftraggebern/Klienten ein, ist es notwendig, diese offen aufzugreifen und ernst zu nehmen. Beschwerden sollten nach einem standardisierten Schema abgearbeitet und dokumentiert und müssen in jedem Fall dem Fachlichen Beirat²⁶ als unabhängigem Gremium vorgelegt werden. Dem Fachlichen Beirat obliegt es, die Gewichtung der Beschwerden zu beurteilen und ggf. Maßnahmen anzuregen, die dazu geeignet erscheinen Abhilfe zu schaffen.

2.2.3.5 Dokumentation

Die Dokumentation ist ein wichtiger Bestandteil der Qualitätssicherung.

26 Siehe Empfehlungen des 38. Deutschen Verkehrsgerichtstages, 38. VGT 2000, 8.

Zur inhaltlichen Dokumentation müssen standardisierte Instrumente verwendet werden, die geeignet sind, alle notwendigen Informationen bei den unterschiedlichen Problemlagen und inhaltlichen Schwerpunkten im Reha-Management zu erfassen und so abzubilden, dass geeignete Reha-Planungen auf Basis der Berichte möglich werden.

Die Dokumentation von Tätigkeiten im Reha-Management garantiert die Nachvollziehbarkeit aller Initiativen und Aktivitäten. Erst was auch Monate oder Jahre nach dem Abschluss noch nachvollziehbar ist, hat in der Erinnerung auch wirklich stattgefunden.

Idealerweise sollten Berichte, Schriftverkehr, Reha-Planungen usw. in ein Textverarbeitungs- und Dokumentationsprogramm eingetragen werden, das – nach einer gewissen zeitlichen Frist – diese Dokumente für weitere Bearbeitungen sperrt. Dies gewährleistet, dass versandte, an Klienten oder Kooperationspartner ausgehändigte oder einfach auch nur auf dem Rechner gespeicherte Dokumente unveränderlich bleiben und den jeweiligen tatsächlichen Stand der Dinge abbilden.

Die Dokumentation von Wirkungen bzw. Erfolgen ist von großer Bedeutung hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und damit auch der Sinnhaftigkeit des Reha-Managements.

Bei der beruflichen Rehabilitation sieht der Verfasser als Mindestvoraussetzung für „Erfolg“ die Reintegration in den ersten Arbeitsmarkt, wobei das Beschäftigungsverhältnis in diesem Zeitraum wechseln kann, oder in eine Selbstständigkeit, die für mindestens ein Jahr stabil bleibt.

Sinnvolle Bewertungsmaßstäbe sind bei medizinisch-pflegerischen Problemlagen die Einschätzungen des Klienten bzw. der pflegenden Angehörigen darüber, ob es gelungen ist, mittels Case Management mindestens die gleiche oder eine bessere Lebens-Qualität für den Klienten zu schaffen.

Ferner sollen bei langfristigen Pflegesituationen natürlich auch ökonomische Outcomes im Sinne von Minderausgaben im Vergleich zur Situation vor dem Case Management erzielt werden. Deshalb sollte systematisiert im Einzelfall und Fall übergreifend dokumentiert werden in welchen Bereichen und wodurch ökonomische Einsparungen erzielt werden, welchen Umfang die Einsparungen haben, zu welchem Zeitpunkt sie eintreten und wie lange sie anhalten²⁷.

27 Lauer, Case Management, 2/2005, 112.

2.2.3.6 *Datenschutz*

Der verlässliche Schutz personenbezogener Daten²⁸ ist ein weiterer integraler Bestandteil der zu fordernden Qualität eines Rehabilitationsdienstleisters. Neben den Anforderungen des Code of Conduct, wonach Daten nur zum Zwecke der Rehabilitation erhoben, verwendet und gespeichert werden dürfen, bedarf es weiterer Standards, wie beispielsweise der Bestellung eines Datenschutzbeauftragten nach dem Bundesdatenschutzgesetz²⁹.

Zu dessen Aufgaben gehört neben der Verpflichtung der mit Datenverarbeitung beauftragten Mitarbeiter auf das Datengeheimnis³⁰ auch ganz allgemein die Schaffung von Transparenz in der Datenverarbeitung. Ohne diese ist es gar nicht möglich, die im Unternehmen stattfindende Datenverarbeitung zu untersuchen und gegebenenfalls zu korrigieren.

Ihn trifft die Pflicht zur Überwachung und Prüfung der beim Rehabilitationsdienstleister stattfindenden Datenverarbeitung. Das betrifft sowohl die Zulässigkeit der Verarbeitung als solcher, als auch die Kontrolle der ordnungsgemäßen Durchführung in der Praxis.

Ihm obliegt die Vorabkontrolle von Datenverarbeitungen, die besondere Risiken für die Rechte und Freiheiten der Betroffenen aufweisen³¹. Der Datenschutzbeauftragte hat die Aufgabe, den mit der Datenverarbeitung befassten Personenkreis ausreichend zu sensibilisieren, zu informieren und zu schulen.

Er berät darüber hinaus in Fragen betreffend technischer und organisatorischer Maßnahmen, die aus datenschutzrechtlichen Gesichtspunkten sinnvoll oder notwendig sind.

Der Datenschutzbeauftragte ist Ansprechpartner und Auskunftsstelle für Betroffene. Er stellt auf Anfrage etwa ein Verzeichnisse nach § 4g II BDSG zur Verfügung.

Nach der BDSG-Novellierung 2001 wird der DSB als "Anwalt der Betroffenen zur Sicherstellung von deren Rechten und Freiheiten" einge-

28 § 3 Abs. 1 BDSG Einzelangaben über natürliche Personen (z.B. Name, Adresse, Geburtsdatum, Daten der Kreditkarte, Gesundheitszustand, Aussehen, Überzeugungen, Fotografien, und so weiter).

29 Wächter, Hat sich Aufgabe und Stellung des Datenschutzbeauftragten im Unternehmen durch das „Neue Bundesdatenschutzgesetz 2001“ verändert? JurPC Web-Dok. 22/2002, Abs. 1 – 84, siehe hier zu <http://www.jurpc.de/aufsatz/20020022.htm>; Stand 05.12.2007.

30 § 5 BDSG.

31 § 4d V BDSG.

setzt, wobei als Betroffene nicht nur und nicht in erster Linie Verletzte, sondern ebenfalls Auftraggeber, Lieferanten, Kooperationspartner, Arbeitnehmer u.a.m. zu sehen sind³².

Hinzu kommen zu stellende technische Anforderungen z.B. an den Mailverkehr, die Datensicherung (Redundanz der gespeicherten Daten), die Aufbewahrungspflichten, Lagerung oder die fachgerechte Entsorgung von Unterlagen.

Durch die Etablierung des Datenschutzbeauftragten werden diese Bestandteile des Qualitätsmanagementsystems sichergestellt.

2.3 Qualitätssicherung durch Zertifizierung nach DIN ISO EN 9000 ff.

Um die Qualität des Reha-Managements weiter zu stärken und v.a. nachprüfbar zu objektivieren, bietet sich eine Zertifizierung des Rehabilitationsdienstleisters nach DIN ISO EN 9000 ff. an.

Bei der Festlegung von Qualitätszielen nach DIN ISO stehen insbesondere die Aspekte „Kundenzufriedenheit“ und „ständige Verbesserung der Dienstleistung“ im Vordergrund.

Ein Qualitätsziel gilt als erreicht, wenn die Dienstleistung die Kundenbedürfnisse erfüllt und zu Kundenzufriedenheit führt. Der Parameter „Kundenzufriedenheit“ spiegelt also die Qualität der Arbeit wieder.

Das wirft im Bereich sozialer Dienstleistungen üblicherweise gewisse Probleme auf³³, denn häufig besteht hier ein Spannungsfeld zwischen den zwei Kunden – Kostenträger und Klient – die gegenläufige Interessen haben. Dies wird oft als Manko der DIN ISO EN und als Ausschlusskriterium für die Anwendung im Bereich sozialer Dienstleistungen angesehen.

Im Fall des Reha-Managements bestätigt sich jedoch auch hier wieder die Ausnahme von der Regel.

Dank der eingangs beschriebenen win-win-Situation sind die Interessen von Klienten und Kostenträgern bezogen auf das Reha-Management nicht gegensätzlich, sondern kongruent. Der Regelmechanismus Kundenzufriedenheit greift im Reha-Management also sehr wohl, es müssen lediglich

32 Wächter, ebenda, Abs. 47.

33 Qualitätsmanagement wurde über viele Jahre allein dem Bereich der Technik zugewiesen siehe z.B. Haasche / Haß, in: Patientenorientierung im Gesundheitswesen, in Neubauer, Schenk (Hrsg), 34.

für die zwei Arten von Kunden – Auftraggeber respektive Klienten – unterschiedliche Parameter als Zufriedenheitskriterien Berücksichtigung finden.

Nach DIN ISO EN 9000 ff. wird Qualität grundsätzlich wesentlich von Verfahrensabläufen und Prozessen determiniert. Qualität hat dann die besten Chancen, verwirklicht zu werden, wenn die entsprechenden innerbetrieblichen Qualitätsziele und die internen Abläufe klar definiert sind. Ist das nicht gegeben, besteht das Risiko, dass auch die Qualität der Arbeit darunter leidet³⁴.

Bezogen auf das Reha-Management bedeutet dies: Nach DIN ISO EN 9000ff. wird die Ergebnisqualität des Reha-Managements entscheidend von der Prozess- und Strukturqualität des Rehabilitationsdienstleisters beeinflusst. Dies hat im Umkehrschluss zur Folge, dass die Festlegung von Qualitätsstandards als Anspruch an Rehabilitationsdienstleister formuliert werden könnte.

Sind solche Qualitätsstandards einmal definiert, dann ist eine Zertifizierung nach DIN ISO EN 9000 ff. vor allem deshalb nützlich, weil sie sicherstellt, dass auch tatsächlich entsprechende Abläufe und Strukturen geschaffen werden, die zur Umsetzung des Qualitätsanspruches erforderlich sind.

Ein Rehabilitationsdienstleister, der nach DIN ISO EN 9000 ff. zertifiziert ist, erhält damit die Bestätigung, dass er Rahmenbedingungen geschaffen hat, in denen Qualität erbracht und nachhaltig und überprüfbar sichergestellt werden kann.

Eine Zertifizierung bietet aber noch weitere Vorteile.

Das zu erstellende Qualitätsmanagement-Handbuch definiert u.a. das Unternehmensleitbild. Es fasst Werte und Ziele zusammen, an denen sich das Unternehmen und die Mitarbeiter messen lassen, und es beschreibt das Selbstverständnis und die Kultur des Unternehmens.

Das Handbuch bietet neben den Verfahrensanweisungen, welche die auf die unmittelbare Fallarbeit bezogenen betrieblichen Abläufe regeln, weitere standardisierte Hilfsmittel und beschreibt qualitätsrelevante Dokumente. Diese Unterlagen helfen u.a. bei der Einarbeitung neu hinzukommender Case Manager, schaffen aber auch für Klienten und Auftraggebern die notwendige Transparenz.

34 Böhlinger, Petrovic, Haas: Qualitätssicherung für die Praxis. Hilfestellungen und Anregungen im Bereich der sozialen Dienstleistungen, <http://www-gewi.kfunigraz.ac.at/wila/Publikationen/AP33.pdf>, Stand: 5.12.2007.

Die Zertifizierung nach DIN ISO EN 9000 ff. ist damit aus Sicht des Verfassers ein geeignetes Verfahren, mit dem auch im Reha-Management Qualität messbar gemacht und gesichert werden kann.

3. Schlussbemerkung

Aus den o.g. Ausführungen ergibt sich, dass einerseits die Beachtung der Richtlinien des Code of Conduct als äußerer Rahmen notwendig ist³⁵, insbesondere die Trennung der Schadenbearbeitung von der Dienstleistung des Rehabilitationsdienstleisters³⁶, und andererseits die Implementierung klarer, nachvollziehbarer Standards in der Struktur und den Prozessen eines Rehabilitationsdienstleisters sinnvoll ist, um die Chance auf eine hohe Ergebnisqualität des Reha-Managements zu verbessern.

Die Prüfung vereinbarter Leistungen, die Beurteilung der Einhaltung von Zeitplänen, des Zielerreichungsgrades sowie der Einhaltung von Finanzrahmen³⁷ sind wichtige Instrumente zur Sicherstellung von Vertrauen, Kooperation und Transparenz, die wiederum die Säulen eines erfolgreichen Reha-Managements darstellen.

Nichtsdestotrotz sei davor gewarnt, das Reha-Management einer übermäßigen Reglementierung zu unterwerfen. Auch wenn das Case Management konzeptionell und methodisch den Dreh- und Angelpunkt des Reha-Managements darstellt und die Arbeit der Case Manager bis zu einem gewissen Grad standardisiert sein sollte, so darf doch nie unterschätzt werden, wie individuell die Arbeit im Reha-Management sein muss.

Letztlich bestimmt immer der individuell unterschiedliche „innere Bedarf“ der Klienten, wie intensiv und mit welchen Aufgaben die Case Manager in den einzelnen Ablaufschritten tätig werden. Dieser Individualität muss stets auch Rechnung getragen werden, wenn man nicht Gefahr laufen will, in Schematisierungen zu erstarren und mangels Flexibilität Einbußen in der Ergebnisqualität zu riskieren.

Dies sei anhand des nachfolgenden Fallbeispiels verdeutlicht:

Der 16jährige Realschüler Christian R. verunfallte im April 2004 mit seinem Moped – beide Beine erlitten mehrfache, schwerste, z. T. offene

35 Lang, NZV 2008, 21.

36 Budel/Buschbell, VersR 1999, 162; von Hadeln/Riedel, NZV 2000, 34,38; Höfle, ZfS 2001, 197; Steffen, ZfS 2001, 389, 392; Knospe, VW 2001, 1215, 1216.

37 Lauer, Case Management, 2/2005, 112.

Frakturen, Nervenverletzungen und großflächige Zerreissungen von Muskulatur. 9 Wochen wurde Christian stationär behandelt und mehrfach operiert, die Frakturen osteosynthetisch versorgt, weitere 8 Wochen stationäre Rehabilitation folgten.

Im August 2004 wurde eine Spongiosaplastik im rechten Oberschenkel vorgenommen, in deren Folge sich eine Infektion des rechten Oberschenkelknochens und des umliegenden Gewebes entwickelte. Im Verlauf der Behandlung kam es zu einer dramatischen Verschlimmerung der Situation, nachdem sich herausstellte, dass große Bereiche des Oberschenkelknochens abgestorben waren. Es drohte die Exartikulation im Hüftgelenk, d.h. eine Oberschenkel-Amputation in einer Höhe, die eine Prothesenversorgung unmöglich gemacht hätte – Christian R. wäre zeitlebens auf den Rollstuhl und auf pflegerische Versorgung angewiesen gewesen.

Der kurz zuvor eingeschaltete Rehabilitationsdienstleister veranlasste nach rascher Rücksprache mit den Eltern und den behandelnden Ärzten sowie unter Einbeziehung des vertretenden Rechtsanwaltes, sofort eine Vorstellung und Besprechung des Falls durch die renommiertesten Spezialisten für septische Chirurgie. Auf deren einheitliches Anraten organisierte der Rehabilitationsdienstleister die umgehende Verlegung in ein High Volume Kompetenzzentrum. Durch die Vermittlung des Rehabilitationsdienstleister wurden die entstehenden Kosten in voller Höhe von der eintrittspflichtigen Haftpflichtversicherung übernommen.

Fast drei Jahre lang folgten dort für Christian R. laufend mehrwöchige Krankenhausaufenthalte, in denen immer wieder abgestorbener Knochen und Gewebe operativ entfernt wurde, und nach Beherrschung des Infekts ein sog. Segmenttransport zur Ausbildung eines belastbaren Oberschenkelknochens erfolgte. Erst Mitte 2007 war die Heilbehandlung abgeschlossen.

Allerdings mit hervorragendem Erfolg: Die drohende Amputation konnte abgewendet werden.

In dieser Zeit absolvierte Christian R. zunächst begleitend die Mittlere Reife, um anschließend die Fachoberschule zu besuchen.

Nach Abschluss der medizinischen Heilbehandlung stand für Christian R. jedoch fest, dass er lieber eine Lehre machen wollte anstatt zu studieren. Aufgrund seiner technischen Interessen wurden leistungsgerechte Berufe, wie Orthopädiemechaniker, Hörgeräteakustiker und Zahntechniker, in die nähere Auswahl genommen und Herrn R. ermöglicht, diese in Form von Praktika für sich zu testen.

Nach Ablauf der Praktika war für Christian R. klar, dass er den Beruf des Hörgeräteakustikers erlernen möchte. Ein Ausbildungsbetrieb wurde akquiriert und eine Ausbildungsförderung durch die Arbeitsagentur und die eintrittspflichtige Haftpflichtversicherung initiiert.

Um die erforderliche Mobilität sicherzustellen, legte R. im Weiteren noch eine Fahrprobe auf einem Linksgasauto beim TÜV ab, woraufhin, nach Beratung durch den Rehabilitationsdienstleister, ein entsprechendes Fahrzeug angeschafft werden konnte.

Seit Herbst 2007 befindet sich Christian R. nun wohnortnah in seiner Ausbildung zum Hörgeräteakustiker und ist mit seiner Wahl nach wie vor hochzufrieden.

Durch die rechtzeitige Einschaltung des Rehadienstes und interdisziplinäre Zusammenarbeit der Case Manager konnte so ein maximaler medizinischer Erfolg erzielt, ein ansonsten unvermeidlich entstehender Pflegebedarf verhindert und eine berufliche / schulische Reintegration ermöglicht werden.

Fazit:

Das Reha-Management stößt mittlerweile auf breiten Konsens bei Rechtsanwälten, Versicherern und auch Sozialversicherungsträgern und sollte auch in Zukunft weiter gefördert und etabliert werden.

Nur bei Einhaltung des Code of Conduct durch alle Beteiligten stellt sich die allseits gewünschte win-win-Situation ein. Die beschriebenen Standards der Struktur- und Prozessqualität sollten festgelegt, implementiert, objektiviert und transparent gemacht werden, um die Bereitschaft zur Einschaltung von privaten Reha-Diensten weiter zu stärken. Eine Zertifizierung nach DIN ISO erscheint als geeignetes Mittel, um diese Standards überprüfbar zu machen.

Personenschadensmanagement

– aus Sicht des Geschädigten –

Dr. Klaus Schneider, Rechtsanwalt,
 Fachanwalt für Verkehrsrecht, Fachanwalt für Versicherungsrecht,
 Langenhagen

1. Einleitung

Die Vorzüge des Personenschadensmanagements sind bereits aus Sicht des Haftpflichtversicherers sowie eines Reha-Dienstes ausführlich dargestellt worden. Grundsätzlich bietet auch aus Sicht des Geschädigten das Personenschadensmanagement klare Chancen für die medizinische und berufliche Rehabilitation. Lediglich noch einmal grob zusammenfassend zu nennen sind die Beschleunigung der Rehabilitation sowie die höhere Effizienz gegenüber den gesetzlichen Sozialleistungssystemen, zum einen durch die von Budgetgrenzen unabhängigen finanziellen Möglichkeiten, zum anderen aufgrund der weitaus größeren Flexibilität hinsichtlich der Berücksichtigung der individuellen Situation des Geschädigten¹. Vor diesem Hintergrund erscheint das Personenschadensmanagement geeignet, im Idealfall tatsächlich die vielzitierte “Win-Win-Situation” herbeizuführen, indem der Versicherer Kosten spart und dem Geschädigten eine für seine Situation optimale Rehabilitation zugute kommt. Dass das Personenschadensmanagement aufgrund seiner klaren Vorteile und Chancen auch aus Sicht des Geschädigten grundsätzlich zu begrüßen und zu unterstützen ist, steht daher außer Frage².

Allerdings bestehen für den Geschädigten auch “Risiken und Nebenwirkungen”, aufgrund derer aus anwaltlicher Sicht unabdingbare Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um dem Geschädigten ein Reha-Management empfehlen zu können. Auf diese Aspekte sollen sich die Ausführungen dieses Referats fokussieren, ohne dadurch Existenzberechtigung oder grundsätzliche Förderungswürdigkeit des Reha-Managements in

1 Fleischmann, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 61, 63; Maier-Lenz, VersR 2000, 32, 34; Budel/Buschbell, VersR 1999, 158, 161; Tille/Budel, zfs 1998, 321, 322 f.; Budel/Rischar/Tille, in Himmelreich (Hrsg.), Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 303, 305f.

2 Budel/Buschbell, VersR 1999, 158, 163; Tille/Budel, zfs 1998, 321, 323; Budel, Versicherungsmedizin 1999, 57, 58; Budel/Rischar/Tille, in Himmelreich (Hrsg.), Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 303, 306; Lauer, MittBl der Arge VerkR 2/2006, S. 43; Steffen, Homburger Tage 1997, 47, 52; Eich, zfs 2007, 69, 72; im Ergebnis wohl auch Steinfeltz, VersR 1999, 688, 889, der auf die erheblichen Schwierigkeiten bei der Suche eines geeigneten Arbeitsplatzes für Schwerverletzte hinweist.

Frage zu stellen. Am Schluss soll noch einmal kurz auf die Rolle des Rechtsanwalts des Geschädigten beim Personenschadensmanagement eingegangen werden.

2. Freiwilligkeit des Reha-Managements

Allgemein wird als nahezu selbstverständliche Grundvoraussetzung jeglicher Überlegungen zum Personenschadensmanagement davon ausgegangen, dass weder Haftpflichtversicherer noch Geschädigter über einen durchsetzbaren Anspruch auf Durchführung eines Reha-Managements im Auftrage des Haftpflichtversicherers verfügen³. Soweit neuerdings die Auffassung eines entsprechenden Rechtsanspruchs des Geschädigten gegen den Schädiger aus dem Gesichtspunkt der Naturalrestitution des § 249 BGB vertreten wird⁴, würde dieser in der Praxis dem Geschädigten aus zwei Gründen nicht weiterhelfen: Zum einen kann sich ein solcher Anspruch lediglich gegen den Schädiger persönlich und gerade nicht gegen den hinter diesem stehenden Haftpflichtversicherer richten, weil der Versicherer gem. § 115 Abs. 1 S. 3 VVG n. F. (§ 3 Nr. 1 S. 2 PflVG a. F.) lediglich Schadensersatz in Geld zu leisten hat. Dies gilt auch hinsichtlich des Freistellungsanspruchs im Falle der persönlichen Inanspruchnahme des Schädigers. Eine professionelle Regulierung mit einem Schädiger persönlich ist jedoch regelmäßig gerade nicht möglich. Zum anderen bezöge sich ein entsprechender Rechtsanspruch wegen der bei § 249 Abs. 1 BGB – anders als bei § 249 Abs. 2 BGB – gesetzlich vorgesehenen Regie des Schädigers nicht auf eine konkrete Art der Naturalrestitution und damit weder auf die Einschaltung eines bestimmten noch überhaupt auf die Einschaltung eines Reha-Dienstes⁵, wodurch eine praktikable Durchsetzung ausscheidet.

Zudem setzt bereits die für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit und damit den Erfolg eines Reha-Managements so wichtige Akzeptanz beim Geschädigten die Freiwilligkeit voraus⁶. Dementsprechend soll auch im Folgenden davon ausgegangen werden, dass ein Reha-Management

3 v. Hadeln/Riedl, NZV 2000, 34, 39; Höfle, VGT 2000, S. 75; Budel/Buschbell, VersR 1999, 158, 161f.; Himmelreich/Halm-Nickel, Kapitel 27 Rn. 3; Fleischmann, MittBl der Arge Verkehrsrecht 3/2001, 61, 67 f.; so auch bereits die Empfehlung des AK II des 38. VGT 2000 sowie Ziff. 2 des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen "Code of Conduct des Reha-Managements", MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

4 Hugemann, Personenschaden-Management, Frankfurt 2007, S. 77 f.

5 Hugemann, S. 78.

6 Budel/Buschbell, VersR 1999, 158, 162; Rischer, in: Zukunft der beruflichen Rehabilitation und Integration in das Arbeitsleben, S. 164, 165.

allein aufgrund einer freiwilligen Übereinkunft beider Seiten denkbar ist⁷. Da der Geschädigte nach der Rechtsprechung des BGH "Herr des Restitutionsgeschehens" bleibt⁸, kann der Versicherer aus einer entsprechenden Verweigerung des Geschädigten nicht den Vorwurf eines Verstoßes gegen die Schadensminderungspflicht ableiten⁹.

Es empfiehlt sich, in der zwischen Haftpflichtversicherer und Geschädigtem freiwillig zu treffenden Vereinbarung einvernehmlich das Rehabilitationsziel festzulegen¹⁰. Soweit darauf hingewiesen wird, dass das realistische Rehabilitationsziel erst durch den Reha-Dienst zu ermitteln sei¹¹, schließt dies eine vorherige (vorläufige) Festlegung mit ggf. späterer Anpassung bzw. Konkretisierung nicht aus, auf die aus drei Gründen nicht verzichtet werden kann: Zunächst dient die Festlegung der Überprüfung und Dokumentation der tatsächlichen Übereinstimmung der beiderseitigen Vorstellungen von Haftpflichtversicherer und Geschädigtem. Ferner ist die Bedeutung von Zielbestimmungen für die Motivation des Geschädigten nicht zu unterschätzen. Schließlich ist auch für den Reha-Dienst eine Festlegung erforderlich, zum einen schlicht wegen der erforderlichen Bestimmung des Umfangs seines Tätigkeitsauftrags, zum anderen wegen der auf die Erfordernisse des Rehabilitationsziels beschränkten Berechtigung, vom Geschädigten persönliche Daten zu erheben und diese an den Haftpflichtversicherer weiterzugeben (dazu unten Ziff. 6 b).

3. Kosten des Reha-Managements

Weitestgehende Einigkeit scheint darüber zu bestehen, dass sich der Geschädigte nur dann auf ein Reha-Management einlassen kann, wenn dessen Kosten – auch im Falle lediglich quotaler Haftung – vollständig vom Haftpflichtversicherer getragen werden¹². In der mit dem Haftpflichtversicherer zu treffenden Vereinbarung empfiehlt es sich, insoweit klarzustellen, dass dies uneingeschränkt auch dann gilt, wenn der Geschädigte –

7 Steffen, Homburger Tage 1997, S. 47, 50 f.; Budel/Buschbell, VersR 1999, 158, 162.

8 BGH NJW 1993, 1849, 1850.

9 Höfle, VGT 2000, S. 75.

10 Höfle, VGT 2000, S. 79; Ziff. 2 b des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen „Code of Conduct des Reha-Managements“, MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

11 Hugemann, S. 173 Fn. 952.

12 Budel/Buschbell, VersR 1999, 158, 161; Höfle, VGT 2000, S. 76; Steffen, Homburger Tage 1997, S. 48, 52; Ziff. 2 c des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen „Code of Conduct des Reha-Managements“, MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

gleich aus welchem Grund – die Rehabilitation abbricht, d. h. in diesem Fall keine Rückzahlungsverpflichtungen des Geschädigten bestehen¹³.

4. Organisatorische Unabhängigkeit des Reha-Managements vom Haftpflichtversicherer

In der Praxis sind durchaus weiterhin Bestrebungen der Haftpflichtversicherer erkennbar, in bestimmten Bereichen – z. B. bei weniger schwer wiegenden Verletzungen – selbst ein Reha-Management zu organisieren. Dagegen sprechen aus Sicht des Geschädigten insbesondere vier Gründe:

a) Unterschiedliche Interessenlage

Trotz des erfreulichen gemeinsamen Interesses des Haftpflichtversicherers wie des Geschädigten an dessen möglichst erfolgreicher Rehabilitation und der insoweit angestrebten „Win-Win-Situation“ darf vor aller Euphorie („Paradigmenwechsel: Vom Zahlmeister zum Schadenmanager“¹⁴) nicht der Umstand aus dem Auge verloren werden, dass sich die Interessenlage zwischen Unfallopfer und ersatzpflichtigem Schädiger grundsätzlich gegenläufig darstellt. Diese widerstreitende Interessenlage resultiert nicht allein aus der jedem Haftpflichtverhältnis immanenten Rollenverteilung zwischen Anspruchsteller und Anspruchsgegner, aufgrund derer – wie Fleischmann¹⁵ es formuliert hat – „Dein Unfallgegner nicht zugleich Dein Berater“ sein kann. Auch konkret bezogen auf das Reha-Management sind bei genauerer Betrachtung durchaus unterschiedliche Interessen vorhanden, derer man sich stets bewusst bleiben sollte: Während der Geschädigte uneingeschränkt an einer in jeder Hinsicht optimalen medizinischen, beruflichen und sozialen Rehabilitation interessiert ist, hat der Haftpflichtversicherer bei den einzelnen Maßnahmen stets die Kosten-Nutzen-Relation im Auge zu behalten. Diese Situation kann wegen der für den Versicherer – anders als für den Geschädigten – wichtigen Aspekte der Erforderlichkeit und Wirtschaftlichkeit durchaus bei einzelnen im Raum stehenden Reha-Maßnahmen zu einem Zielkonflikt führen¹⁶.

13 Hugemann, S. 167; Budel/Buschbell, VersR 1999, 158, 162; Ziff. 2 c des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen „Code of Conduct des Reha-Managements“, MittBl der Arge VerkR 2002, 86; vgl. hierzu auch Höfle, VGT 2000, S. 76, der ohnehin vom Fehlen einer rechtlichen Grundlage für einen Rückzahlungsanspruch ausgeht.

14 Tille/Budel, zfs 1998, 321; vgl. auch Budel/Rischar/Tille, in Himmelreich (Hrsg.), Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 303, 312.

15 Fleischmann, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 61, 62.

16 Hugemann, S. 23 f; v. Hadeln/Riedl, NZV 2000, 34, 38.

b) Beschränkungen des Selbstbestimmungsrechts des Geschädigten

Nach der bereits zitierten Rechtsprechung des BGH¹⁷ ist der Geschädigte „Herr des Restitutionsgeschehens“. Würde der Geschädigte dem Versicherer selbst das Reha-Management überlassen, wäre er unter Aufgabe seines Selbstbestimmungsrechts ungeschützt dessen Einflüssen ausgesetzt¹⁸. Zudem ist zu bedenken, dass ein erfolgreiches Reha-Management verlangt, möglichst stark auf die individuelle Situation des Geschädigten einzugehen. Deren Berücksichtigung bedingt eine weitgehende Erfassung von sensiblen persönlichkeitsgeschützten Daten und Kenntnis von inneren Vorgängen, Überlegungen und Wertungen des Geschädigten, die dieser dem Schädiger niemals preisgeben müsste und würde¹⁹. Daher ist bereits aufgrund der für ein erfolgreiches Reha-Management zwingend erforderlichen persönlichen Informationen ein erhebliches Vertrauen des Geschädigten in die Unabhängigkeit des Reha-Managements von den Interessen des Versicherers erforderlich²⁰. Selbst bei einer im Hause des Haftpflichtversicherers angesiedelten separaten Reha-Management-Abteilung wäre dies wegen der Nähe zu der mit der Regulierung befassten Schadenabteilung nicht mehr gegeben²¹.

c) Persönliche Motivation und persönliches Engagement des Geschädigten

Darüber hinaus setzt eine erfolgreiche Rehabilitation eine hohe persönliche Motivation und ein starkes persönliches Engagement des Geschädigten voraus²². Hierfür dürfte das Bewusstsein des Geschädigten eine große Rolle spielen, die Entscheidungen für die seinen weiteren Lebensweg maßgeblich bestimmenden Weichenstellungen selbst getroffen zu haben²³. Auch dieses für Motivation und Engagement so wichtige Gefühl des Geschädigten, selbstbestimmt und eigenverantwortlich zu handeln, verlangt eine weitestmögliche Unabhängigkeit des Reha-Managements vom Haftpflichtversicherer.

d) Image/Akzeptanz des Personenschadensmanagements insgesamt

Schließlich dürfte auch vor dem Hintergrund der durchaus häufig sehr kritischen Betrachtung des Personenschadensmanagements durch Anwalts-

17 BGH NJW 1993, 1849, 1850.

18 Steffen, VersR 2000, 793, 794.

19 Höfle, VGT 2000, S. 74f.

20 v. Hadeln/Riedl, NZV 2000, 34, 38; Steffen, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 68, 70.

21 v. Hadeln/Riedl, NZV 2000, 34, 38.

22 Tille/Budel, zfs 1998, 321, 322.

23 Budel/Buschbell, VersR 1999, 158, 161; Steffen, VersR 2000, 793, 796.

kollegen, welche die Geschädigten vertreten, die Bedeutung der – im Interesse aller Beteiligten liegenden – generellen Akzeptanz des Personenschadensmanagements nicht hoch genug einzuschätzen sein. Diese ist allein durch eine größtmögliche Unabhängigkeit des Reha-Managements vom Haftpflichtversicherer zu erreichen²⁴.

Im Ergebnis kann daher allein die Einschaltung eines personell und organisatorisch vom Haftpflichtversicherer unabhängigen Reha-Dienstes die Ansprüche an ein seriöses Personenschadensmanagement erfüllen²⁵.

5. Weitere Anforderungen an die Unabhängigkeit, Objektivität und Qualität des Reha-Managements

Im Zusammenhang mit der bereits beim Stichwort der Unabhängigkeit erwähnten erforderlichen Vertrauensbasis zwischen Geschädigtem und Reha-Management spielt die besondere rechtliche und persönliche Situation, in die sich der Geschädigte durch Zustimmung zu einem Reha-Management begibt, eine entscheidende Rolle.

a) Rechtliche Situation des Geschädigten

Grundsätzlich schließt allein der Haftpflichtversicherer einen Vertrag mit der Managementgesellschaft, der dem Geschädigten jedenfalls keine unmittelbaren eigenen Rechte verschafft²⁶, während der Geschädigte lediglich eine Vereinbarung über die Einschaltung eines Reha-Managements mit dem Haftpflichtversicherer schließt. Obwohl eine starke Vertrauensbeziehung zwischen Geschädigtem und Management unabdingbar ist, bleibt das Bestehen eines Anspruchs auf Schutz der anvertrauten Interessen sowie Haftung des Managements gegenüber dem Geschädigten – auch bei Schlechtleistungen – zumindest fraglich²⁷. Zudem besteht auch kein Anspruch auf Weiterführung bei Beendigung des Managements durch den Versicherer²⁸.

²⁴ Höfle, VGT 2000, S. 74; Hugemann, S. 25.

²⁵ Fleischmann, MittBl Arge VerkR 3/2001, S. 61, 62; v. Hadeln/Riedl, NZV 2000, 34, 38; so auch bereits Ziff. 1 der Empfehlung des AK II des 38. VGT 2000 sowie Ziff. 1 a des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen „Code of Conduct des Reha-Managements“, MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

²⁶ Steffen, VersR 2000, 793, 794.

²⁷ Vgl. dazu Hugemann, S. 64 f.; Höfle, zfs 2001, 197, 200; Steffen, VersR 2000, 793, 794.

²⁸ Steffen, VersR 2000, 793, 794.

b) Finanzielles Risiko für den Geschädigten

Der einzige Trost für den Geschädigten liegt darin, dass das Fehlschlagsrisiko in finanzieller Hinsicht grundsätzlich der Haftpflichtversicherer trägt, der auch mit sich ggf. daraus ergebenden Folgeschäden belastet wird. Allerdings ist auch hier eine Ausnahme in den Fällen lediglich quotaler Haftung zu berücksichtigen, weil dann Folgeschäden in Höhe der Mithaftungsquote finanziell den Geschädigten treffen²⁹.

c) Personales Risiko für den Geschädigten

Das häufig in den Betrachtungen vernachlässigte weitaus größere Risiko besteht für den Geschädigten allerdings darin, dass er in jedem Fall die entscheidenden schweren personalen Belastungen eines schlechten Reha-Managements allein zu tragen hat. Treffender als Steffen³⁰ kann man dieses Problem nicht beschreiben:

„Jede Rehabilitation trifft ihn [den Geschädigten] in einer Lebenskrise an, also in einer Schwächephase, und verlangt von ihm gleichwohl eine hohe Motivation und einen hohen Einsatz zu ihrer Überwindung. Mit diesem Kapital muss das Management mit Augenmaß und einfühlsam umgehen. Eine Überspannung der Anforderungen, ein zu forscher Umgang mit der Psyche des Verletzten, ein übereiltes Einschleusen in die Fortbildung oder Umschulung, eine zu frühe Arbeitsbelastung kann zur völligen Verweigerung, zum totalen Zusammenbruch seiner Persönlichkeit, zu dauernden Wesensveränderungen führen; ebenso wie eine zu starke Unterforderung oder das vorschnelle Sichbescheiden mit einer minderqualifizierten Weiterbeschäftigung lebenslange Unzufriedenheit und chronische physische und psychische Ausfälle bewirken kann.“

d) Qualitätssicherung

Da der Geschädigte sich folglich häufig mit seiner Entscheidung für ein Reha-Management auf einen seinen weiteren Lebensweg erheblich bestimmenden Schritt einlässt, ist die Qualität des Reha-Managements für ihn von größter Bedeutung. Dies bedingt, sich auf ein Reha-Management nur dann einlassen zu können, wenn die Qualitätssicherung weitestmöglich gewährleistet ist, was entsprechende Kontrollen voraussetzt³¹.

29 Hugemann, S. 124; Höfle, zfs 2001, 197, 201; Steffen, VersR 2000, 793, 794 f.

30 Steffen, VersR 2000, 793, 796.

31 Budel/Rischar/Tille, in Himmelreich (Hrsg.), Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 303, 313.

e) Unabhängigkeit, Neutralität und Objektivität

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass auch das selbstständige Reha-Management stets den Einflüssen und Interessen des Versicherers ausgesetzt ist, welcher seine Dienste bezahlt und dessen Billigung seine Konzepte regelmäßig bedürfen. Die dadurch mögliche Belastung des Selbstbestimmungsrechts des Geschädigten hinsichtlich Ablauf und Umfang der Rehabilitation hängt auch davon ab, wie konsequent das Management gegenüber derartigen Einflussnahmen seine Unabhängigkeit und Neutralität behauptet³² und den Vorrang der persönlichen Interessen des Geschädigten beachtet³³. Selbstverständlich sollte in diesem Zusammenhang sein, dass der Reha-Dienst keinerlei Weisungen des Haftpflichtversicherers unterliegt und sich jeglicher Beurteilung und Einflussnahme auf die Schadensregulierung zu enthalten hat, z. B. in Bezug auf beim Geschädigten vorliegende vermehrte Bedürfnisse³⁴. Die Wichtigkeit dieser Anforderungen verlangt, dass auch die Unabhängigkeit und Objektivität des Reha-Managements einer Kontrolle zu unterziehen sind.

6. Anforderungen an den Datenschutz

(Problem der Schadensminderungspflicht gem. § 254 Abs. 2 BGB)

a) Ggf. erhöhte Darlegungslast bei Verweigerung einzelner Reha-Maßnahmen

Grundsätzlich besteht für den Geschädigten das Risiko, dem Vorwurf eines Verstoßes gegen die Schadensminderungspflicht ausgesetzt zu sein, wenn er Vorschlägen des Reha-Managements nicht folgen möchte. Zwar ist von keiner bestehenden Obliegenheit des Geschädigten zur Inanspruchnahme des Services des Managements auszugehen, jedoch verbleibt dem Geschädigten nach einer grundsätzlichen Zustimmung zum Reha-Management u. U. eine erhöhte Begründungslast hinsichtlich der Weigerungsgründe, sich dem Vorschlag des sachkundigen und erfahrenen Reha-Managers zu entziehen³⁵.

32 Fleischmann, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 61, 65; vgl. Ziff. 1 b des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen „Code of Conduct des Reha-Managements“, MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

33 Steffen, VersR 2000, 793, 796; ders., Homburger Tage 1997, S. 48, 51 f.

34 Höfle, VGT 2000, S. 79; Ziff. 1 e des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen „Code of Conduct des Reha-Managements“, MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

35 Hugemann, S. 123; Steffen, VersR 2000, 793, 795; sehr weitgehend v. Hadeln/Riedl, NZV 2000, 34, 39.

b) Weitergabe vertraulicher Daten des Geschädigten an den Haftpflichtversicherer

Zudem können die Vorschläge des Managements grundsätzliche Einstellungen des Geschädigten offen legen, die der Haftpflichtversicherer üblicherweise nicht kennt, z. B. Verweigerungshaltungen³⁶. Da ein effektives Reha-Management umfassende Einblicke über Befindlichkeit des Verletzten, Umfeld, bisherigen Arbeitsplatz sowie Fähigkeit und Bereitschaft zur aktiven Mitwirkung an der Rehabilitation erfordert, stellt sich die Frage, inwieweit die umfassenden Informationen, die das Reha-Management erlangt, an den Haftpflichtversicherer weitergegeben werden dürfen³⁷. Denn hierbei kann es sich um Informationen handeln, die der Haftpflichtversicherer für die Berufung auf einen Verstoß des Geschädigten gegen die Schadensminderungspflicht nutzen kann, so neben den Verweigerungshaltungen insbesondere bei sog. „Zufallsfunden“ (z. B. Feststellung unfallunabhängiger Vorerkrankungen, die sich auf die Schadensersatzpflicht auswirken können)³⁸. Dies ist dann besonders problematisch, wenn es sich um Informationen handelt, die der Haftpflichtversicherer ohne das Reha-Management niemals erlangt hätte.

Da der Haftpflichtversicherer auf der anderen Seite als Auftraggeber gegenüber dem Reha-Management durchaus über ein legitimes Interesse verfügt, die für die Rehabilitation relevanten Informationen zu erhalten, ist durch eine entsprechende Vereinbarung sicherzustellen, dass nur die Daten erhoben (Schweigepflichtentbindung gegenüber Dritten) und weitergegeben werden dürfen, welche im Rahmen des festgelegten Rehabilitationsziels relevant sind³⁹. Dadurch wird einerseits den Interessen des Versicherers am Erhalt der im Rahmen der Reha benötigten Informationen und andererseits dem Interesse des Geschädigten an einer Vermeidung der Weitergabe von Informationen Rechnung getragen, die der Versicherer für Abwehrstrategien gem. § 254 Abs. 2 BGB nutzen könnte⁴⁰.

Allerdings sollte der Geschädigte wissen und bereits bei seiner grundsätzlichen Entscheidung zum Reha-Management berücksichtigen, dass auch die unvermeidbare Informationsweitergabe im Rahmen des Rehabilitationsziels immer noch weit über das hinausgeht, was der Versicherer

36 Steffen, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 68, 71.

37 Steffen, VersR 2000, 793, 795.

38 Steffen, Homburger Tage 1997, S. 48, 51.

39 So auch bereits Ziff. 2 der Empfehlung des AK II des 38. VGT 2000 sowie Ziff. 1 d sowie Ziff. 2 g aa des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen „Code of Conduct des Reha-Managements“, MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

40 Steffen, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 68, 71.

ohne ein Reha-Management an Informationen erlangt hätte, sodass im Hinblick auf § 254 BGB stets ein nicht unerhebliches Risiko verbleibt. Beispiel wäre wiederum die Feststellung einer unfallunabhängigen Vorerkrankung durch den Reha-Dienst, welche eine an sich – nach dem unfallbedingten Verletzungsbild – nahe liegende Umschulung unmöglich macht. In diesem Fall dürfte die Information über die Vorerkrankung wohl an den Versicherer weiterzugeben sein, da sie bezogen auf das Rehabilitationsziel (die berufliche Rehabilitation) durchaus relevant ist.

c) Verschwiegenheit der Mitarbeiter des Reha-Dienstes

Da lediglich bestimmten Berufsgruppen (Ärzte, Psychologen) eine gesetzliche Verschwiegenheitspflicht auferlegt ist sowie nur diesen ein damit korrespondierendes Zeugnisverweigerungsrecht zusteht, sind zur Sicherung des Datenschutzes darüber hinausgehend sämtliche Mitarbeiter des Reha-Dienstes vertraglich zur Verschwiegenheit zu verpflichten. Ferner sollte zwischen Haftpflichtversicherer und Geschädigtem klargestellt werden, dass für den Fall späterer gerichtlicher Auseinandersetzungen auf die Benennung von Mitarbeitern des Reha-Dienstes als Zeugen verzichtet wird⁴¹.

7. Transparenz des Verfahrens

Für das erforderliche Vertrauen in die Erfüllung der vorgenannten, an das Reha-Management zu stellenden Anforderungen – Unabhängigkeit, Objektivität und Qualität des Reha-Managements sowie Einhaltung des Datenschutzes – ist die Transparenz des Verfahrens für den Geschädigten von entscheidender Bedeutung. Daher ist jegliche Korrespondenz (Vorgehensplan, Berichte etc.) zwischen Reha-Dienst und Haftpflichtversicherer zeitgleich dem Anwalt des Geschädigten in Kopie zu übersenden⁴². Beide Seiten haben sich einseitiger Absprachen oder Informationserteilungen zu enthalten. Soweit im Einzelfall eine telefonische Kontaktaufnahme zwischen Reha-Dienst und einer Seite unumgänglich ist, ist die andere Seite hiervon unverzüglich zu unterrichten⁴³.

41 Hugemann, S. 168; Ziff. 2 f des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen "Code of Conduct des Reha-Managements", MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

42 Fleischmann, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 61, 66; Ziff. 2 g bb des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen "Code of Conduct des Reha-Managements", MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

43 Ziff. 2 e des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen "Code of Conduct des Reha-Managements", MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

Schließlich ist zum Zwecke der jederzeitigen Nachvollziehbarkeit der gesamten Tätigkeit auch eine Dokumentation durch das Reha-Management zu fordern einschließlich eines Anspruchs des Geschädigten auf Einsichtnahme⁴⁴.

8. Errichtung eines Beirats oder einer vergleichbaren Einrichtung

Wie bereits anlässlich des 38. Deutschen Verkehrsgerichtstages im Jahre 2000 empfohlen, ist zur internen Sicherung der Qualität, Objektivität und Wahrung der Unabhängigkeit des Reha-Dienstes die Errichtung eines Beirates oder einer vergleichbaren Einrichtung vorzusehen⁴⁵, der aus mindestens drei Personen aus den Bereichen Medizin, Recht und Arbeits-/Sozialwesen besteht⁴⁶. Selbstverständlich sollte diesbezüglich sein, dass ein Kontrollgremium seine Aufgaben nur dann effektiv erfüllen kann, wenn es berechtigt ist, sich stichprobenartig vollständige Akten zur Überprüfung vorlegen zu lassen⁴⁷.

9. Unabdingbare Voraussetzungen eines Reha-Managements

Unter Berücksichtigung der Empfehlungen des 38. Deutschen Verkehrsgerichtstages im Jahre 2000 sowie des von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein herausgegebenen „Code of Conduct des Reha-Managements“⁴⁸ ergeben sich aus Sicht des Geschädigten folgende an ein Reha-Management zu stellende Anforderungen:

a) Anforderungen an den Reha-Dienst

- Unabhängigkeit (personell/organisatorisch gegenüber Versicherer; Weisungsfreiheit und Neutralität; Verschwiegenheitspflicht; keine Einflussnahme auf Schadenregulierung)
- Sicherung und Kontrolle von Qualität, Objektivität sowie Unabhängigkeit durch ein Kontrollgremium (Beirat oder vergleichbare Einrichtung)

44 Steffen, VersR 2000, 793, 796; ders., MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 68, 71 f.

45 Steffen, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 68, 72.

46 Ziff. 3 der Empfehlung des AK II des 38. VGT 2000; so auch Ziff. 1 f des von der Arge Verkehrsrecht im DAV herausgegebenen „Code of Conduct des Reha-Managements“, MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

47 Fleischmann, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 61, 66; Steffen, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 68, 73.

48 MittBl der Arge VerkR 2002, 86.

b) Anforderungen an das Verfahren

- Konsensprinzip zwischen Versicherer und Geschädigtem (Beauftragung des Reha-Dienstes, Festlegung des Rehabilitationsziels),
- endgültige Kostentragung durch den Haftpflichtversicherer, auch bei Quotenhaftung sowie im Falle des Fehlschlagens oder Abbruchs,
- Datenschutz (Entbindungserklärung, Verschwiegenheit, Datenerhebung, -verwendung und -weitergabe an Versicherer nur im Rahmen des Rehabilitationsziels, Beweismittelverzicht),
- Transparenz (Korrespondenz zwischen Versicherer und Reha-Management, keine einseitigen Absprachen, Dokumentation).

10. Die Rolle des Anwalts des Geschädigten

a) Enge Einbindung in die Rehabilitation

Eine enge Einbindung des Rechtsanwalts des Geschädigten in das Reha-Management erscheint in zweierlei Hinsicht als sinnvoll: Zum einen, um dem besonderen Beratungsbedürfnis des Geschädigten in den verschiedenen Phasen der Rehabilitation gerecht werden zu können⁴⁹, welches sich auf spezifisch dort auftretende Fragen und zu treffende Entscheidungen bezieht, so z. B. die Abwägung der Vor- und Nachteile der Zustimmung zu einer konkret vorgeschlagenen Reha-Maßnahme. Zum anderen übt der Rechtsanwalt im Interesse des Geschädigten wichtige Kontrollfunktionen hinsichtlich der genannten, an ein Reha-Management zu stellenden Anforderungen an Leistung, Objektivität und Unabhängigkeit aus⁵⁰. Dementsprechend kommen auf den im Rahmen eines Reha-Managements tätigen Rechtsanwalt gegenüber der herkömmlichen Schadenregulierung ganz neue Aufgaben zu⁵¹.

b) Anforderungen an Qualifikation und Engagement

Mit den aus Sicht des Geschädigten formulierten Anforderungen an die Transparenz des Reha-Verfahrens und dort insbesondere der Einbindung des Rechtsanwalts in sämtliche Informations- und Entscheidungsprozesse

49 Budel/Rischar/Tille, in Himmelreich (Hrsg.), Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 303, 313; Fleischmann, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 61, 63, 66; Steffen, VersR 2000, 793, 796; ders., MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 68, 72.

50 Hugemann, S. 143.

51 Berz/Burmann-Heß, Kapitel 6 A, Rn. 32; Himmelreich/Halm-Nickel, Kapitel 27 Rn. 5.

stellt sich fast zwangsläufig die (selbstkritische) Frage nach den vom Rechtsanwalt selbst zu erfüllenden Anforderungen hinsichtlich Qualifikation und Engagement. Eine Spezialisierung erscheint als sinnvoll, um den besonderen Anforderungen, die das Reha-Management stellt, gerecht werden zu können⁵². Die zum 1.7.2005 erfolgte Einführung der Fachanwaltsbezeichnung für Verkehrsrecht dürfte insoweit einen erfreulichen Schritt darstellen, da das Personenschadensrecht grundsätzlich zum Verkehrszivilrecht gem. § 14 d Nr. 1 FAO und damit zum Gegenstand der Fachanwaltsausbildung zählt. Da sich auf der anderen Seite jedoch in den Fachanwaltslehrgängen die Beschäftigung speziell mit dem Personenschadensmanagement innerhalb des Personenschadensrechts allenfalls auf Grundsätze beschränken dürfte, werden erst eine darüber hinausgehende Beschäftigung mit diesem Themenbereich sowie entsprechende praktische Erfahrungen Voraussetzungen für eine optimale Tätigkeit auf diesem Gebiet darstellen.

Für den Rechtsanwalt bedeutet die Tätigkeit in den Fällen, in denen ein Reha-Management durchgeführt wird, einen erheblichen Mehraufwand gegenüber der sonstigen Regulierungspraxis, weil er seinem Mandanten neben der spezifischen Beratung in sämtlichen Phasen des Reha-Managements oft über Jahre insbesondere mit folgenden Aufgaben zur Seite stehen muss⁵³:

- Abschluss und Überwachung der Einhaltung der Rehabilitationsvereinbarung,
- Prüfung des Erfolgs der Reha-Maßnahmen sowie dessen Nachhaltigkeit anhand der Berichte des Reha-Dienstes,
- Berechnung verbleibender Verdienstausschäden oder verletzungsbedingten Mehrbedarfs unter Anpassung an die jeweiligen Erfolge der Reha-Maßnahmen,
- Überwachung und Verhinderung des Eintritts der Verjährung hinsichtlich der Ersatzansprüche des Geschädigten.

Darüber hinaus erscheint durchaus auch eine möglichst enge Einbindung des Anwalts in den tatsächlichen Ablauf des Reha-Managements als im Interesse des Geschädigten liegend. Zu denken ist hierbei z. B. an die

52 Budel/Buschbell, VersR 1999, 158, 162; Budel/Rischar/Tille, in Himmelreich (Hrsg.), Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 303, 308; Fleischmann, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 61, 63; Hugemann, S. 144.

53 Hugemann, S. 144.

Teilnahme des Anwalts am ersten Gesprächstermin zwischen Reha-Dienst und Geschädigtem. Dadurch kann erreicht werden, dass kein Informationsdefizit zwischen dem Geschädigten und dessen Anwalt entsteht.

Diese umfassende Mitwirkung des Rechtsanwalts beim Personenschadensmanagement fordert diesen sachlich und zeitlich erheblich und ist mit einer hohen Verantwortung verbunden⁵⁴. Dementsprechend ist auch von einem erhöhten Haftungsrisiko auszugehen⁵⁵.

c) Vergütung der Tätigkeit innerhalb des Reha-Managements

Aufgrund der erforderlichen Einarbeitung in neue Aufgabengebiete, des Mehraufwandes in der Beratung des Geschädigten sowie der Inkaufnahme eines erhöhten Haftungsrisikos stellt sich für den Geschädigtenanwalt zwangsläufig die Frage einer angemessenen Vergütung⁵⁶. Auch der Haftpflichtversicherer dürfte regelmäßig ein Interesse sowohl an der Kooperationsbereitschaft als auch an der Qualifikation des Geschädigtenanwalts haben, damit der Ablauf des Reha-Managements gefördert statt unnötig behindert wird, z. B. durch unsachgemäße Anträge⁵⁷. Um diesbezügliche spätere Streitigkeiten zu vermeiden, dürfte daher der Abschluss einer entsprechenden Vergütungsvereinbarung zu empfehlen sein, welche den Gebührensatz, den Gegenstandswert sowie die Frage, ob bei der Tätigkeit im Rahmen des Reha-Managements vom Vorliegen einer gebührenrechtlich gesonderten Angelegenheit i. S. d. § 15 RVG auszugehen ist, verbindlich regelt⁵⁸.

11. Abschlussbemerkung

Bei Beachtung der vorgenannten Risiken und Einhaltung der formulierten Voraussetzungen ist das Personenschadensmanagement der Haftpflichtversicherer durch einen unabhängigen Reha-Dienst zu unterstützen. Allein auf diese Weise können dem gerade bei schweren Verletzungen besonderen Angewiesensein des Geschädigten auf professionelle Beratung und Unterstützung zur weitestmöglichen Wiedererlangung seines früheren Status angemessen Rechnung getragen und durch ein sinnvolles Reha-Management die Chancen einer erfolgreichen Rehabilitation optimal gefördert werden⁵⁹.

54 Fleischmann, MittBl der Arge VerkR 3/2001, S. 61, 68.

55 Hugemann, S. 144.

56 Hugemann, S. 144.

57 Hugemann, S. 144f.

58 Zu konkreten Vorschlägen vgl. Hugemann, S. 170.

59 Steffen, VersR 2000, 793, 797.

Psychische Schäden als Unfallfolgen

Prof. Dr. med. Andreas Stevens,
Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie, Universität Tübingen

1. Probleme mit psychischen Schäden

Psychische Schäden als Unfallfolge führen oft zum Rechtsstreit. Die Ursachen liegen darin, dass psychiatrische Diagnosen auf Verhaltensbeobachtung und Beschwerdeschilderung gründen, sie sind deswegen mitunter kaum zu objektivieren, in besonderem Maße anfällig für Beschwerdeverdeutlichung und werden von verschiedenen Untersuchern unterschiedlich bezeichnet. Der Krankheitswert psychischer Störungen variiert beträchtlich und ist ohne spezielle, mitunter aufwändige Untersuchungen schwer objektiv einzuschätzen. Typische Beispiele für solch problematische Diagnosen sind die dissoziativen Bewegungsstörungen (Dystonien), somatoforme Störungen und die posttraumatische Belastungsstörung. Ein weiteres Problemfeld ist die Ursachenanalyse, denn mitunter wird versucht, empirische Analysen durch Heuristiken oder individuelle Erklärungsphantasien zu ersetzen.

2. Diagnosen

Psychiatrische Diagnosen können oft nicht mit derselben Sicherheit gestellt werden wie organische. Die den psychiatrischen Diagnosen zu Grunde liegenden Kriterien sind, im DSM-IV, dem Diagnose-Manual der Amerikanischen Psychiatrischen Assoziation, ebenso wie im ICD-10, dem diagnostischen Manual der WHO, noch immer nicht an biologischen Befunden orientiert (wie an einer Hirnvolumenminderung, Veränderungen des EEG oder chemisch feststellbaren Auffälligkeiten, z.B. des Nervenwassers) oder objektiv erfassbaren Funktionsstörungen (wie durch psychologische Verfahren messbare Aufmerksamkeitsstörungen oder motorische Unruhe), sondern an der Phänomenologie, d.h. der Verhaltensbeobachtung und der Beschwerdeschilderung. Dies bedingt geringe Reliabilität, Unsicherheit in der diagnostischen Zuordnung und Anfälligkeit gegenüber Beschwerdeausgestaltung. Die psychiatrischen Fachgesellschaften sind sich dieses Umstandes bewusst, weshalb in den Diagnosemanualen nicht von „Krankheiten“ gesprochen wird, sondern von „Störungen“. Störungen sind definiert als Zustände, die von der kulturbezogenen Norm abweichen durch u.a. das Erleben von Belastung (Beispiel: Belastungsreaktion), durch

Funktionsstörungen (Demenz), durch statistische Abweichung (Zwangsstörung), durch Kontrollverlust (Sucht), durch besondere Verhaltensmuster (Persönlichkeitsstörungen), durch biologische Benachteiligung (Minderbegabung), Inflexibilität (Persönlichkeitsstörungen) und Irrationalität (Schizophrenie). Der Begriff der Störung entspricht ausdrücklich nicht dem der Krankheit, er ist auch nicht einheitlich gefasst. Mit diesen Konzepten im Kontext konkreter Entschädigung und Ursachenbeurteilung zu arbeiten, fällt schwer. Die diagnostischen Kriterien lauten ferner in verschiedenen Diagnosemanualen unterschiedlich. Verhaltensweisen, die als Störung bezeichnet werden, sind auch Zeitströmungen unterworfen, so wurde die Homosexualität noch im DSM-II als eine psychische Störung angesehen. Dadurch, dass auch „normale“ subjektiv empfundene Belastungen unter den Diagnosen genannt werden, wie die Trauerreaktion oder die Anpassungsstörung, werden die Grenzen zwischen dem Krankhaften und alltäglichen Belastungen undeutlich. Die von verschiedenen Fachgesellschaften publizierten Leitlinien tragen nur begrenzt dazu bei, diesen Problemen abzuwehren, denn auch sie setzen auf unterschiedliche Diagnosesysteme auf. Als Konsequenz kann abgeleitet werden, dass für die Beurteilung von Schädigungsfolgen weniger die Diagnose, sondern der gesicherte Nachweis konkreter Funktionsstörungen geeignet ist.

3. Erkennen von Aggravation und Simulation

Die geltend gemachten Funktionsstörungen sind häufig in der Untersuchungssituation nicht ohne weiteres zu erfassen, dies gilt z.B. für Angst, aber auch für Gedächtnisstörungen. Häufig begnügen sich Untersucher mit der Beschwerdeschilderung, ohne diese kritisch zu hinterfragen, und werten die Schilderung anstelle von Befunden. Aber auch bei Untersuchungen ist der Gutachter weitgehend auf die Mitwirkung des Untersuchten angewiesen. Eingeschränkte Kooperativität von Untersuchten ist daher ein Problem erstrangiger Bedeutung. Ohne ausreichende Kooperativität ist es der Regel nicht möglich, eine zuverlässige Aussage über das Vorliegen von Symptomen, Störungen und daraus resultierenden Beeinträchtigungen zu treffen. Dies gilt nicht nur, aber in besonderem Maße für psychische Störungen. Durch die Entwicklung von Verfahren zur Diagnostik der Beschwerdenugültigkeit (Bush et al., 2005; Merten 2005, Blaskewitz und Merten 2007, Nelson et al. 2007) ist es möglich geworden, Beschwerdeaugestaltung (negative Antwortverzerrung) zuverlässig zu erkennen. Zur Frage der Auftretenshäufigkeit negativer Antwortverzerrung liegen umfassende, auch deutsche Schätzungen vor (Larrabee 2003, Mittenberg et al. 2002, Merten et al. 2006, 2007, Stevens et al. 2008), demnach ist

mit einer Rate von 30–40% unkooperativer Untersucher zu rechnen. Ohne spezielle Verfahren der Beschwerdendvalidierung liegt die Chance auch erfahrener Untersucher, negative Antwortverzerrung zu erkennen, nahe der Ratewahrscheinlichkeit (Vrij 2001, Rogers 1997). Ungeachtet der hohen Basisrate von Unkooperativität und der mittlerweile sicher etablierten Methodik halten mitunter Gutachter solche Verfahren für überflüssig. Als Gründe für dieses Verhalten sind zu nennen: Unkenntnis der Basisrate für Beschwerdenverdeutlichung, Vermeiden von Unannehmlichkeiten, die aus der Feststellung von Aggravation erwachsen und finanzielle Interessen, da Antragsteller Gutachter meiden, die solche Verfahren einsetzen (vgl. Informationen in den einschlägigen Internetseiten).

4. Krankheitswert psychischer Störungen

Aus einer Diagnose folgt nicht, dass ein bestimmtes Ausmaß an Beeinträchtigung vorliegt, welches als Grundlage einer Entschädigungszumessung dienen könnte. Dies wird in den diagnostischen Manualen auch ausdrücklich so festgestellt. Deshalb ist es unumgänglich, die Beeinträchtigungen (1) als Befund konkret nachzuweisen, (2) zu bezeichnen und (3) ihre Auswirkungen auf den Einzelfall darzulegen. Pauschale Bewertungen wie „wegen der reaktiven Depression ist eine MdE von 30% angemessen“ sind nicht zweckdienlich.

(1) Der *Nachweis einer Funktionsstörung* erfordert, dass auf Befundebene, d.h. Beobachtung oder Messung, der Nachweis im Sinn der Tatsachenfeststellung erbracht wird, welches Unvermögen oder Mindervermögen vorliegt. Die bloße Behauptung des Antragstellers über solche Beeinträchtigung genügt dazu nicht, denn solche Behauptungen sind beliebig. Es muss ferner kenntlich gemacht werden, wie diese Beeinträchtigungen festgestellt worden sind, und ob Simulation und Aggravation durch geeignete Untersuchungsverfahren ausgeschlossen worden sind.

(2) Die *Bezeichnung* muss in einer nachvollziehbaren Weise und allgemein verständlicher Terminologie geschehen.

(3) Schließlich ist darzulegen, wie sich diese Funktionsstörungen *auswirken*. Diese Frage ist die schwierigste, da ihre Beantwortung ein gutes Ausmaß arbeitsmedizinischer Kenntnisse bzw. klinischer Erfahrung voraussetzt. Die Auswirkungen auf das Berufsleben und den privaten Alltag kann der Gutachter allenfalls teilweise in seinen Untersuchungsräumen nachvollziehen. Allerdings existieren Orientierungshilfen, wie die International Classification of Functioning (ICF) (deutsche Adaption als Kurzfassung von Linden und

Baron 2005). Subjektive Beschwerden, wie Schmerzen, Gefühlsstörungen oder Antriebsmangel können ebenfalls mit dieser Vorgehensweise erfasst werden, vorausgesetzt, sie treten funktionell in Erscheinung. Liegen bestimmte Voraussetzungen vor, z.B. der Verlust einer Gliedmaße und werden in diesem Zusammenhang Verstimmungszustände geltend gemacht, die aus offensichtlichen Teilhabestörungen (kann nicht mehr Fußball spielen etc.) herrühren, so ist auch dieser subjektive Teil aufgrund der objektiv gesicherten Gesundheitsstörung nachzuvollziehen. Einen eigenen Krankheitswert erlangen derartige Verstimmungen erst, wenn sie das übliche Ausmaß an subjektiver Beeinträchtigung überschreiten und eigenständige Funktionsstörungen hervorrufen. So muss die normale tief empfundene Trauer von Angehörigen im Sinn einer dem allgemeinen Lebensrisiko zuzurechnenden Trauerreaktion von einer krankhaften Trauer oder einer depressiven Störung differenziert werden. Der Krankheitswert richtet sich also weder nach der Bezeichnung der Störung noch danach, ob überhaupt eine Diagnose vergeben werden kann, sondern nach einem pragmatischen Krankheitsbegriff, der den Nachweis von Funktionsstörungen erfordert.

5. Beurteilung der Kausalität

Psychische Folgeschäden von Unfällen setzen einen psychischen Erstschadensbefund voraus. Dies kann ein akutes organisches Psychosyndrom bei traumatischer Hirnschädigung sein oder eine außergewöhnliche psychische Initialreaktion. Deren Vorliegen kann aus den Berichten der Erstbehandler, aus den Polizeiberichten oder aus Augenzeugenaussagen hervorgehen. Probleme liegen auch hier in der Abgrenzung der „normalen“ psychischen Betroffenheit nach einem Schadensereignis. Hat kein Anzeichen einer psychischen Initialreaktion vorgelegen, verhielt das Unfallopfer sich zielgerichtet und geordnet, kümmerte sich z.B. um andere Unfallbeteiligte und begab sich danach an seinen Arbeitsplatz, kann ein psychischer Primärschaden und damit ein Folgeschaden ausgeschlossen werden. Die objektive Schwere des Unfalls, etwa ob ein Fahrzeug brannte, ob es Schwerverletzte oder Tote gab, ist gegenüber dem Erstschadensbefund nachrangig. Ob ein Ereignis in das seelische Gefüge eines Menschen eingreift, hängt nur zum Teil von dem objektiven Geschehensablauf ab, wesentlich mehr von Persönlichkeitsmerkmalen (z.B. Neurotizismus), den Bewältigungsstrategien und Kontrollüberzeugungen. Der regelhafte Verlauf psychischer Erregung nach einem Trauma ist das allmähliche Nachlassen der Symptome, so dass nach einigen Monaten der Vorzustand wieder erreicht wird. Als unplausibel sind Verläufe anzusehen, bei denen ohne wesentliche psychische Initialreaktion nach Monaten oder

Jahren erstmals psychische Beschwerden geltend gemacht werden. Dies widerspricht klinischer Erfahrung und es muss das wesentliche Wirken unfallfremder Einflüsse angenommen werden, um dies zu erklären, darunter auch einer Begehrenshaltung (vgl. die Untersuchungen zur Korrelation von erwarteter Entschädigung und Beschwerdevortrag von Bianchini et al. 2006 und Flaro et al. 2007). Wiederum sollte nicht zu sehr auf die bisherige diagnostische Zuordnung geachtet werden, denn es kann durchaus sein, dass z.B. Teilsymptome einer posttraumatischen Belastungsstörung in den ersten Monaten vorgelegen haben, ohne dass die Kriterien für diese Diagnose insgesamt erfüllt waren. Unerlässlich ist eine Prüfung der zeitlichen Abfolge (Folge nach der Ursache), also ob ähnliche Befunde bereits vor dem Unfall bestanden haben. Z.B. setzen die Symptome einer posttraumatischen Belastungsstörung keinesfalls zwingend ein Trauma als Ursache voraus (Mol et al. 2005, Bodkin et al. 2006). Dieselben Gesichtspunkte gelten hinsichtlich der Beurteilung psychischer Schäden von Unfallzeugen, oder Personen, die durch die Nachricht über ein Ereignis einen psychischen Schaden erlitten haben („sekundär Betroffene“).

6. Problematische Störungen

Die nachfolgend benannten Störungsbilder sind dadurch gekennzeichnet, dass durch den Untersucher entweder keine krankhaften Befunde (somatoforme und dissoziative Störungen) oder nur spärliche Befunde (posttraumatische Belastungsstörung) erhoben werden können.

Dissoziative Bewegungsstörungen:

Dabei werden abnorme Bewegungen dargeboten, die angeblich unwillkürlich sind. Die Differentialdiagnosen sind die organische Dystonie einerseits und die Beschwerdevortäuschung andererseits. Organische Dystonien sind sehr seltene Krankheiten (Prävalenz 10 / 100000 für fokale und 0,3 / 100000 für generalisierte primäre Dystonien in München). Periphere Verletzungen einschließlich Kopfverletzungen ohne Hirntrauma gehören nicht zu den Risikofaktoren für eine Dystonie (Martino et al, 2007, Weiner 2005, Voon et al. 2007). Dissoziative Bewegungsstörungen sind gekennzeichnet durch plötzlichen Beginn nach beschwerdefreiem Intervall, rasche Generalisierung, wechselnde Präsentation und „belle indifference“ (fehlende affektive Beteiligung trotz augenscheinlich dramatischer Beeinträchtigung). Betroffen sind meist junge Frauen (Williams et al. 1995). Die Differentialdiagnose ist schwierig (durch EMG-Analyse, tMS, Botulinum-Injektion und Muskelumfangsbestimmung aber grundsätzlich möglich).

Somatoforme Störungen:

Es handelt sich um ein innerhalb der Psychiatrie umstrittenes Konzept, welches der früheren Hysterie entspricht. Die somatoforme Störung ist sehr häufig (Schoepf et al. 2003, 4-Wochen Prävalenz in Allgemeinarztpraxen 29%). Es handelt sich um anhaltendes Klagen oder Präsentieren medizinisch nicht erklärbarer Beschwerden. Simulation und Aggravation müssen für diese Diagnose ausgeschlossen werden! Bei der somatoformen Störung besteht kein krankhafter Befund, die Diagnose beschreibt die Diskrepanz, dass eine Funktionsbeeinträchtigung objektiv nicht vorliegt, aber geltend gemacht wird. Es wird derzeit vorgeschlagen, die unter diese Diagnose (unerklärliche Beschwerden) fallenden Patienten folgenden 3 Kategorien zuzuordnen: Die Betroffenen (a) leiden tatsächlich an einer Krankheit, die aber noch nicht festgestellt wurde, (b) leiden an keiner Krankheit, sie aggravieren oder simulieren, (c) sind selbst überzeugt, krank zu sein, ohne dass eine Krankheit bestehen und ohne dass sie eine Krankheit vortäuschen (= Hypochondrie).

Posttraumatische Belastungsstörung:

Die scheinbare Inzidenz dieser Störung nimmt dramatisch zu. Die Diagnose wird oft (falsch) gegeben, wenn nach einem Trauma psychische Beschwerden geltend gemacht werden. Die Diagnose soll nur gestellt werden, wenn eine erhebliche psychische Initialreaktion vorgelegen hat und ein typisches Syndrom besteht. Simulation und Aggravation müssen auch hier ausdrücklich ausgeschlossen werden. Maßgeblich ist nicht, ob z.B. körperliche und psychische Beschwerden bei Konfrontation mit Hinweisreizen geltend gemacht werden, sondern ob sie bei Konfrontation tatsächlich beobachtbar auftreten (Zur Methodik der Befunderhebung vgl. Fabra 2003a,b, 2006, Stevens und Merten 2007).

Literatur

- American Psychiatric Association (2000). Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders, edn.4. Text Revision. American Psychiatric Association Washington, DC
- Bianchini KJ, Curtis KL, Greve KW (2006). Compensation and malingering in traumatic brain injury: a dose-response relationship. Clin Neuropsychol 20: 831–847
- Blaskewitz N, Merten T (2007). Diagnostik der Beschwerdvalidität Diagnostik bei Simulationsverdacht: ein Update 2002 bis 2005. Fortschr Neurol Psychiatr 75: 140–154

- Bush SS, Ruff RM, Tröster AI, et al. (2005). Symptom validity assessment: Practice issues and medical necessity. NAN Policy & Planning Committee. Arch Clin Neuropsychol 20: 419–426
- Fabra M (2003a). The so-called trauma criterium (A-Criterium in DSM-IV) of post-traumatic stress disorder and its significance for social and legal insurance (II) Versicherungsmedizin 55: 19–26
- Fabra M (2003b). So-called trauma criterium (a criterium of DSM-IV) in posttraumatic stress disorder and its significance for social and legal insurance (I) Versicherungsmedizin. 54: 179–181
- Fabra M (2006). Posttraumatische Belastungsstörung und psychischer Querschnittsbefund: Konsequenzen für die psychiatrisch-psychotherapeutische Begutachtung Medizinische Sachverständige 102: 26–30
- Flaro L, Green P, Robertson E (2007). Word memory Test failure 23 time higher in MTBI than in parents seeking custody: the power of external incentives. Brain Injury 21: 373–383
- Larrabee GJ (2003). Exaggerated pain report in litigants with malingered neurocognitive dysfunction. The Clinical Neuropsychologist 17: 395–401
- Linden M, BARON S (2005). Das MINI-ICF-Rating für psychische Störungen (MINIICF-P). Ein Kurzinstrument zur Beurteilung von Fähigkeitsstörungen bei psychischen Erkrankungen. Die Rehabilitation 44: 144–151
- Merten T (2005). Der Stellenwert der Symptomvalidierung in der neuropsychologischen Begutachtung. Zeitschr Neuropsychologie 16: 29–45
- Merten T, Friedel E, Mehren G, et al. (2007). Über die Validität von Persönlichkeitsprofilen in der nervenärztlichen Begutachtung. Nervenarzt 78: 511–520
- Merten T, Friedel E, Stevens A (2006). Eingeschränkte Kooperativität in der neurologisch-psychiatrischen Begutachtung: Schätzungen zur Auftretenshäufigkeit an einer Begutachtungspopulation. Versicherungsmedizin 58: 19–21
- Mittenberg W, Patton C, Canyock EM, et al. (2002). Base rates of malingering and symptom exaggeration. J Clin Experimental Neuropsychol 24: 1094–1102
- Mol SS, Arntz A et al. (2005). Symptoms of post-traumatic stress disorder after non-traumatic events: Evidence from an open population study. British Journal of Psychiatry 186: 494–499
- Mol SS, Arntz A, Metsemakers JF, et al. (2005). Symptoms of post-traumatic stress disorder after non-traumatic events: evidence from an open population study. Br J Psychiatry 186: 494–499
- Nelson NW, Sweet JJ, Berry DT, et al. (2007). Response validity in forensic neuropsychology: exploratory factor analytic evidence of distinct cognitive and psychological constructs. J Int Neuropsychol Soc 13: 440-449
- Rogers R (1997). Clinical Assessment of Malingering and Deception. The Guilford Press, New York, London, 1997
- Schoepf D, Heun R, Weiffenbach O, et al. (2003). The 4-week prevalence of somatoform disorders and associated psychosocial impairment. Nervenarzt. 74 : 245251

- Stevens A, Friedel E, Mehren G, et al. (2008). Malingering and uncooperativeness in psychiatric and psychological assessment: Prevalence and effects in a German sample of claimants. *Psychiatry Research* 157: 191–200
- Stevens A, Merten T (2007). Begutachtung der posttraumatischen Belastungsstörung: konzeptionelle Probleme, Diagnosestellung und negative Antwortverzerrungen *Praxis der Rechtspsychologie* 17: 83–107
- Voon V, Lang AE, Hallett M (2007). Diagnosing psychogenic movement disorders— which criteria should be used in clinical practice? *Nat Clin Pract Neurol.* 3: 134–135
- Vrij A (2000). *Detecting Lies and Deceit*, Wiley Chichester UK, NY, NY
- Weiner WJ (2001). Can peripheral trauma induce dystonia? *No! Mov Disord.* 16: 1322
- Williams DT, Ford B, Fahn S (1995). Phenomenology and psychopathology related to psychogenic movement disorders. *Adv Neurol.* 65: 231–257
- World Health Organization (1992) *ICD-10 classification of mental and behavioral disorders: clinical descriptions and diagnostic guidelines*. Geneva: World Health Organization

Psychische Schäden als Unfallfolgen

Nicolas Eilers, Rechtsanwalt, Groß-Gerau

I. Einleitung

Es ist anerkannt, dass eine Gesundheitsschädigung im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB keine physische Einwirkung auf den Körper des Verletzten voraussetzt, sondern auch psychisch vermittelt werden kann¹. Immer, wenn ein Schmerzensgeldanspruch in Betracht kommt, ist auch an psychische Schäden als Grundlage für den Anspruch zu denken, so auch bei der Regulierung von Verkehrsunfällen.

Psychische Schäden sind mittlerweile einer der häufigsten Gründe für Krankschreibungen, mit steigender Tendenz. Nach einer Mitteilung des Bundesamtes für Statistik betragen bereits im Jahre 2004 die für psychische und Verhaltensstörungen aufgewandten Krankheitskosten 22,8 Milliarden € und somit mehr als 10 Prozent der gesamten Krankheitskosten dieses Jahres.

Auch die an der Regulierung von Unfällen Beteiligten werden in den letzten Jahren mehr und mehr mit psychischen Schäden konfrontiert, was sich auch in der Regelmäßigkeit zeigt, mit der sich die Gerichte mit dieser Problematik zu befassen haben. Neben der „klassischen“ Verletzung der HWS, die hier nur ganz am Rande thematisiert werden soll, scheint die posttraumatische Belastungsstörung zu einer der häufigsten Unfallfolgen zu avancieren.

In der Praxis gestaltet sich der Umgang mit psychischen Schädigungen nicht einfach. In Ermangelung einer bildgebenden Diagnostik und zumeist jeden äußerlichen Anzeichens einer solchen Schädigung kann der Anwalt des Geschädigten von sich aus die geklagten Beschwerden nicht verifizieren und ist zunächst nur auf die Angaben seines Mandanten angewiesen. Wenn dieser, vielleicht weil er sich einer psychischen Reaktion schämt oder sie nicht als solche erkennt, hierzu aber nichts sagt, kann es durchaus geschehen, dass entsprechende Ansprüche überhaupt nicht geltend gemacht werden, es sei denn, ein behandelnder Arzt stellt eine dann mehr oder weniger zufällige Diagnose. Es besteht insbesondere wegen der fehlenden Objektivierbarkeit auch die Möglichkeit, dass der Mandant Be-

1 BGH NJW 1971, 1883.

schwerden behauptet, die gar nicht vorhanden sind oder vorhandene Beschwerden übertreibt, wobei dies keineswegs immer in betrügerischer Absicht geschehen muss, sondern gerade ein Aspekt einer psychischen Fehlverarbeitung sein kann². Es kommen aber durchaus auch Fälle reiner Simulation vor.

Für die Versicherer stellen psychische Schäden in Anbetracht der angesprochenen Krankheitskosten ein hohes und schwer zu kalkulierendes Risiko dar. Dies zeigt sich, worauf am Rande hinzuweisen ist, unter anderem in der Unfallversicherung: Krankhafte Störungen infolge psychischer Reaktion, gleichgütig, wodurch sie verursacht werden, unterfallen dem gegenüber den alten Bedingungen der AUB 61 erheblich ausgeweiteten Risikoausschluss des § 2 IV AUB 88. Entsprechend reagieren auch die Haftpflichtversicherer auf die Behauptung des Vorliegens psychischer Schäden meist ablehnend, jedenfalls aber zurückhaltend. Für den Geschädigten kann dies die Situation verschlimmern, da er sich nicht ernst genommen fühlt.

Auch die zu der haftpflichtrechtlichen Thematik ergangene Rechtsprechung ist tendenziell eher restriktiv und schränkt den grundsätzlich bejahten Anspruch des Geschädigten auf der Ebene der haftungsrechtlichen Zurechenbarkeit zum Teil erheblich ein.

Oftmals werden im Haftpflichtprozess vorhandene Symptome psychischer Beeinträchtigungen wie Schlafstörungen oder das wiederholte Erleben des Unfalls nur mehr oder weniger beiläufig erwähnt, ohne diesen einen eigenständigen Krankheitswert beizumessen. In der Regel geschieht dies, um einen höheren Schmerzensgeldanspruch zu begründen, sei es in Unkenntnis, dass hier eine eigenständige Verletzung vorliegen kann, sei es, weil eine psychische Schädigung als solche gar nicht erkannt worden ist.

Die nachfolgenden Ausführungen sollen die Problematik insbesondere aus dem anwaltlichen Blickwinkel beleuchten.

II. Erscheinungsformen von psychischen Schäden

1. Primärschäden

Hier ist beim Geschädigten ausschließlich eine psychische Schädigung als unmittelbare Unfallfolge gegeben, ohne dass eine körperliche Schädigung vorliegt bzw. festgestellt werden kann.

² Vgl. Geigel/Plagemann, 6. Kap., Rdnr. 1.

A. Voraussetzungen

Im Falle eines psychischen Primärschadens muss dieser „Krankheitswert“ haben, um eine Gesundheitsbeschädigung im Sinne des § 823 BGB zu sein³; ein „Gefühlsschaden“ verpflichtet nicht zum Schadenersatz⁴, denn reine Beeinträchtigungen der Befindlichkeit sind keine Beeinträchtigung der körperlichen Integrität. Um eine Schadenersatzpflicht auszulösen, muss der psychische Schaden kausal auf den Unfall zurückzuführen, also dem Schädiger im haftungsrechtlichen Sinne zurechenbar sein.

Probleme in diesem Zusammenhang ergeben sich insbesondere, wenn das schädigende Ereignis auf eine spezielle Schadenanlage des Geschädigten trifft. Der BGH lässt hier eine Zurechnung infolge der individuellen Disposition nicht entfallen⁵. Auch wenn der Unfall lediglich Anlass ist, eine bereits angelegte psychische Erkrankung ausbrechen zu lassen, ist er als reiner Auslöser doch Ursache im Sinne des Haftungsrechts⁶. Es genügt auch eine Mitverursachung der Verschlimmerung⁷, auch wenn der Unfall nur ein Faktor in einem Ursachenbündel ist⁸. Eine vorhandene Vorschädigung entlastet den Schädiger daher bei der Frage der Ursächlichkeit nicht, da Maßstab für die Bewertung nicht ein durchschnittlicher Geschädigter „mittlerer Art und Güte“ ist, sondern stets der Geschädigte in seiner individuellen Gesundheitssituation⁹.

Die Kausalität entfällt aber, wenn die Beschwerden auch ohne den Unfall früher oder später eingetreten wären¹⁰. Dies gilt z.B. im Falle einer vorhandenen Borderline-Störung, wenn der Unfall nur rein zufällig der Auslöser für eine psychische Fehlverarbeitung ist, die auch bei einem beliebigen anderen Ereignis zum Ausbruch gekommen wäre¹¹.

Auf die gesonderte Problematik, dass der Geschädigte zu einem späteren Zeitpunkt einen neuen Unfall erleidet, und die dann entstehenden Abgrenzungsschwierigkeiten bei den Verursachungsbeiträgen soll an diese Stelle nicht näher eingegangen werden. Denn sie betrifft ein allgemeines Kausalitätsproblem und nicht speziell den Bereich psychischer Schäden¹².

3 BGHZ 132, 341, 344 = NZV 1996, 353.

4 MüKo/Oetker, § 249, Rdnr. 144.

5 BGHZ 137, 143, 147 f. (= NZV 1998, 65)

6 BGHZ 132, 341, 347 ff.; BGH NZV 1998, 110.

7 Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 4. Auflage, § 3, Rdnr. 201.

8 Küppersbusch, Ersatzansprüche bei Personenschäden, 9. Auflage, Rdnr. 13.

9 BGHZ 132, a.a.O.; BGHZ 137 a.a.O.; OLG Hamm NZV 2001, 468.

10 BGHZ 132, 341, 347; OLG Saarbrücken, SP 2007, 174.

11 Jaeger/Luckey, Schmerzensgeld, 4. Auflage, Rdnr. 745.

12 Vgl. hierzu Müller, zfs 2005, 54 f.

Die Rechtsprechung verneint eine Zurechenbarkeit auch, wenn das haftungsbegründende Ereignis sich als Bagatelle darstellt¹³, also nach seinem Ablauf und seiner Intensität als geringfügig zu bezeichnen ist und deshalb keinen verständlichen Anlass für psychische Reaktionen bietet, die über nur vorübergehende, im Alltagsleben typische und häufig auch aus anderen Gründen als einem besonderen Schadensfall entstehende Beeinträchtigungen des Körpers oder des seelischen Wohlbefindens hinausgehen¹⁴. Während bei den psychischen Folgeschäden auf die primäre Verletzung abzustellen ist, kommt im Fall der psychischen Primärschädigung nur der eigentliche Unfall als Anknüpfungspunkt für eine Bagatelle in Frage, da es ja gerade an einer körperlichen Verletzung fehlt¹⁵. An das Vorliegen eines Bagatellunfalls sind strenge Anforderungen zu stellen, da hier eine Ausnahme von der grundsätzlich gegebenen haftungsrechtlichen Zurechnung gegeben ist¹⁶.

In Umsetzung der von der Rechtsprechung gegebenen Definition wird man Unfälle, wie sie täglich im zunehmenden Verkehr vorkommen, wie Parkplatzunfälle und Unfälle mit ausschließlich geringen Blechschäden bei minimalen unfallbedingten Geschwindigkeitsänderungen, etwa im Bereich von unter 5 km/h, als solche Bagatellen ansehen müssen, da eine psychische Reaktion von Krankheitswert zu so einem Unfallereignis einerseits in einem groben Missverhältnis steht und nicht mehr verständlich ist¹⁷ und andererseits für den Schädiger auch nicht vorhersehbar ist, denn nach einem objektiven Maßstab – gemessen an der Erfahrung des täglichen Lebens – ist hier eine körperliche Schädigung überhaupt nicht zu erwarten¹⁸. Der BGH lässt allerdings in einer Rückausnahme einen Bagatellunfall als haftungsbegründendes Ereignis genügen, wenn der Unfall gerade auf eine spezielle Schadenanlage des Verletzten trifft¹⁹. Denn in diesem Fall ist eine Schädigung gerade nicht gänzlich fern liegend.

Eine Zurechenbarkeit entfällt aber, wenn der psychisch vermittelte Schaden nach objektivem Maßstab nicht vorhersehbar ist, weil er z.B. auf einer ganz außergewöhnlichen Disposition des Geschädigten beruht²⁰.

13 BGHZ 132, 341; BGHZ 137, 143.

14 OLG München NZV 2003, 474; OLG Nürnberg VersR 2002, 1434.

15 Vgl. OLG Nürnberg VersR 2002, 1434.

16 KG NZV 2002, 38.

17 Vgl. BGH NZV 1996, a.a.O.; LG Magdeburg NZV 2003, 478.

18 Vgl. OLG Köln, NJW 2007, 1757.

19 BGHZ 137, 143, 145 f.

20 OLG Köln NJW 2007, 1757.

Eine wichtige Differenzierung ist bei der Frage vorzunehmen, ob der Geschädigte unmittelbar oder nur mittelbar am Unfall beteiligt war. Unmittelbar beteiligt ist nur der, dem der Schädiger die Rolle eines unmittelbaren Unfallbeteiligten aufzuzwingen hat²¹ und nicht schon derjenige, der mehr oder weniger zufällig am Unfallort anwesend ist oder später dort eintrifft. Bei nur mittelbar Beteiligten kommt grundsätzlich kein Anspruch in Betracht. In einer aktuellen Entscheidung²² hat der BGH die Grenzen der unmittelbaren Unfallbeteiligung erneut eng gezogen und die bloß zufällige Anwesenheit bei einem schrecklichen Ereignis nicht für einen Anspruch gegen den Verursacher genügen lassen, denn die Fälle zufälliger Anwesenheit am Unfallort sind dem allgemeinen Lebensrisiko zuzurechnen²³. Nur durch diese Einschränkung kann ein unübersehbarer Kreis von Geschädigten vermieden werden²⁴.

Werden aber Hinterbliebene über den Tod eines Angehörigen benachrichtigt und erleiden sie dadurch einen psychischen Schaden, so ist nicht ein unfallunbeteiligter Dritter geschädigt, sondern der Schädiger hat neben seinem direkten Opfer noch einen anderen (unmittelbar) an der Gesundheit geschädigt²⁵. Entsprechende Beeinträchtigungen treten auch dann auf, wenn der Tod eines Angehörigen miterlebt wird. Man spricht in diesen Fällen von Schock- oder Fernwirkungsschäden.

Das deutsche Recht kennt keinen eigenen Schmerzensgeldanspruch für Hinterbliebene. Die Rechtsprechung zeigt sich in den Fällen der Schock- oder Fernwirkungsschäden noch restriktiver als bei dem unmittelbaren Unfallbeteiligten: Eine Voraussetzung für einen eigenen Anspruch auf Schmerzensgeld ist, dass es sich um einen nahen Angehörigen des Getöteten handelt, also eine „personale Sonderbeziehung“ zu diesem bestand²⁶. Hierbei stellt sich die Frage, wo die Grenze zu ziehen ist. Der Begriff des Angehörigen darf nicht eng im familienrechtlichen Sinn verstanden werden. Auch bei Lebenspartnern, gleichviel ob in einer eingetragenen Lebenspartnerschaft oder einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft sind Angehörige betroffen²⁷. Bei der Bewertung sind stets alle Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen, z.B. auch, inwieweit der Geschädigte am Unfall selbst beteiligt war²⁸.

21 BGH NJW 1986, 777.

22 BGH NJW 2007, 2764 = zfs 2007, 626.

23 Zustimmung Diehl in zfs 2007, 627.

24 Elsner, NJW 2007, 2766.

25 BGH NJW 1971, 1883.

26 Slizyk, Beck'sche Schmerzensgeldtabelle, 5. Auflage S. 81.

27 a. A. Jahnke in: van Bühren, Anwaltshandbuch Verkehrsrecht, Teil 4, Rdnr. 498.

28 Vgl. auch Bischoff, MDR 2004, 557.

Neben der personalen Sonderbeziehung muss aber eine solche Beeinträchtigung vorliegen, die über das „normale Maß“ von Reaktionen bei einem Trauerfall hinausgeht. Erforderlich ist eine pathologisch fassbare Beeinträchtigung von einigem Gewicht und einiger Dauer²⁹. Die Auswirkungen eines Trauerfalls als solche, mögen sie auch mit starken Nachteilen für den Betroffenen verbunden sein, lässt die Rechtsprechung als solche für einen Anspruch nicht genügen, da zum einen die Voraussetzungen an eine Körperverletzung nicht erfüllt werden³⁰ und zum anderen das Trauererlebnis dem allgemeinen Lebensrisiko zuzurechnen sein soll, das nicht unter den Schutzzweck der Norm fällt³¹.

Ist ein Anspruch nach den oben genannten Voraussetzungen gegeben, soll, wenn den Verstorbenen an dem Todesfall eine Mitverantwortung trifft, der Anspruch des Hinterbliebenen entsprechend gemindert werden.³²

Im Zusammenhang mit eigenen Schmerzensgeldansprüchen von Angehörigen einer Person, die bei einem Arbeitsunfall getötet wurde, ist zu beachten, dass der Haftungsausschluss des § 105 I SGB VII in diesen Fällen nicht greift³³.

Die Tatsache, dass Angehörige in vielen Fällen kein Schmerzensgeld erhalten sollen, stößt in der Literatur auf teilweise erhebliche Kritik³⁴. Es ist in der Tat schwer verständlich, warum in aller Regel der Verlust eines ganz nahe stehenden Menschen entschädigungslos hinzunehmen sein soll. Der Gesetzgeber hat sich bei der Reform des Schadenersatzrechts gleichwohl bewusst gegen die Einführung eines Angehörigenschmerzensgeldes entschieden. Es ist damit davon auszugehen, dass die Rechtsprechung in anbetracht des gesetzgeberischen Willens die bisherige Linie weiter verfolgt. Nicht nur die Katastrophe von Eschede oder der Absturz der Concorde haben aber deutlich gemacht, dass an dieser Stelle Regelungsbedarf besteht³⁵. Da außerdem in den meisten Nachbarländern³⁶ ein Angehörigenschmerzensgeld gesetzlich verankert ist, bleibt abzuwarten, ob die voranschreitende Harmonisierung der europäischen Gesetzgebung hier eine Veränderung bewirken wird³⁷.

29 BGH NJW 1971, a.a.O.; OLG Naumburg NZV 2005, 530.

30 Slizyk a.a.O.

31 MüKo/Oetker, § 249, Rdnr. 188.

32 Jahnke a.a.O. Rdnr. 500.

33 BGH VersR 2007, 803.

34 Z.B. Jaeger in VRR 1/2005; MüKo/Oetker § 249, Rdnr. 145 m.w.N.

35 Vgl. Jaeger/Luckey a.a.O.. 421 ff.

36 Vgl. Klinger, NZV 2005, 290.

37 Vgl. auch Klinger a.a.O.

Nicht in Betracht kommen Ansprüche, wenn eine Beeinträchtigung z.B. in Form eines Schocks wegen des Verlustes von Sach- oder Vermögensschäden hervorgerufen wird, z.B. durch den Tod eines Hundes³⁸. Denn der (krankhafte) Schock muss im Hinblick auf das ihn auslösende Ereignis aus Sicht eines objektiven Betrachters verständlich sein³⁹.

B. Beweislast und Anforderungen an den Parteivortrag

Bei der Frage, ob ein psychischer Primärschaden vorliegt, geht es um die haftungsbegründende Kausalität. Der Geschädigte muss daher dem strengen Beweismaßstab des § 286 ZPO genügen; erforderlich ist nach ständiger Rechtsprechung des BGH ein für das praktische Leben brauchbarer Grad von Gewissheit, der den Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie ganz verstummen zu lassen⁴⁰. Dem Geschädigten kommt keine Beweiserleichterung in Form eines Anscheinsbeweises zugute, da diesem die hier in Rede stehenden individuellen Geschehensabläufe nicht zugänglich sind⁴¹. Für die Dauer und die Schwere der Beeinträchtigungen gilt bei nachgewiesener Primärschädigung das erleichterte Beweismaß des § 287 ZPO.

Wendet der Schädiger ein, dass ein Bagatellunfall oder die Verwirklichung des allgemeinen Lebensrisikos vorliegt, so ist er hierfür beweisbelastet⁴², da es sich um Ausnahmen von der Regel handelt.

An den Vortrag zu den psychischen Schäden dürfen keine zu strengen Anforderungen gestellt werden. Es reicht aus, wenn Richtsymptome einer psychischen Erkrankung, wie z.B. Unruhe, Schlafstörungen oder Antriebslosigkeit vorgetragen werden⁴³, um eine entsprechende Begutachtung zu veranlassen⁴⁴. Konkrete Beeinträchtigungen müssen in ihrer Erscheinungsform und Intensität dargetan werden. Nicht ausreichend ist hingegen die bloße Behauptung, der Geschädigte habe noch Monate später unter dem Eindruck des Unfalls gestanden⁴⁵ bzw. ein nur pauschaler Vortrag über Unfallfolgen psychischer Art⁴⁶. Die Notwendigkeit genauen Vortrags ergibt sich in erhöhtem Maße bei Schockschäden, da, wie aus-

38 KreisG Cottbus NJW RR 1994, 804.

39 MüKo/Oetker, § 249, Rdnr. 149.

40 BGHZ 53, 245, 246.

41 OLG München NZV 2003, 473.

42 KG DAR 2002, 211.

43 Staab, VersR 2003, 1216; weitere Beispiele bei Burmann/Heß, zfs 2004, 348.

44 OLG Koblenz MDR 2005, 1167.

45 OLG Naumburg NZV 2005, 530.

46 KG NZV 2002, 38.

geführt, hier die regelmäßig mit dem Verlust eines nahen Angehörigen verbundenen Beeinträchtigungen, auch wenn sie medizinisch bereits fassbar sind, als solche eben nach der Rechtsprechung nicht ausreichend sind. Es müssen daher Beeinträchtigungen vorgetragen werden, die darüber hinausgehen.

Voraussetzung ist in allen Konstellationen, dass der Anwalt die geklagten Beschwerden seines Mandanten ernst nimmt und verwertet.

Gemäß dem Beibringungsgrundsatz im Zivilprozess muss der Anwalt des Geschädigten einen psychischen Schaden und die ihn ausmachenden Phänomene behaupten und unter Beweis stellen. Er ist schon im außergerichtlichen Stadium der Regulierung gehalten, bei entsprechenden Anzeichen zielgerichtet auf eine unfallnahe fachärztliche Behandlung, Begutachtung und Dokumentation der psychischen Schäden hinzuwirken, sofern dies nicht seitens der erstbehandelnden Ärzte geschieht. Im Prozess kann dann unter Verwertung entsprechend eingeholter ärztlicher Atteste oder Gutachten ein psychischer Schaden schlüssig dargetan werden, da der Vortrag als urkundlich belegt zu würdigen ist⁴⁷. Im außergerichtlichen Bereich sind entsprechende Gutachten oder Atteste unabdingbar, um die nicht objektivierbaren Beschwerden nachzuweisen. Mit einer bloßen, womöglich nur beiläufigen, Bestätigung des Hausarztes wird sich der Nachweis einer psychischen Beeinträchtigung mit Krankheitswert in aller Regel nicht führen lassen.

Im Prozess muss der Darlegung des psychischen Schadens unbedingt der Antrag auf Einholung eines psychiatrischen und/oder psychologischen Gutachtens folgen. Das Gericht ist von sich aus nicht gehalten, ein solches Gutachten einzuholen, auch wenn in einem im Prozess eingeholten Gutachten ein psychischer Schaden als Grund für die Beeinträchtigungen des Geschädigten genannt ist⁴⁸, der Kläger aber einen psychischen Schaden nicht behauptet. In solchen Fällen muss der Anwalt flexibel reagieren und den Vortrag, zumindest im Wege einer Hilfsbegründung, auch auf mögliche psychische Schäden erweitern. Das Gericht wird von sich aus nur in Ausnahmefällen bei fehlender Beweisbarkeit eines organischen Schadens einen psychischen Schaden als gegeben ansehen, wenn der Geschädigte sich selbst nicht darauf beruft⁴⁹. Der Antrag auf Einholung eines Gutachtens muss im Hinblick auf die Präklusionsvorschriften auch

47 Lepa, Typische Probleme im Haftpflichtprozess, Rdnr. 219.

48 KG VersR 2006, 661.

49 So das OLG Frankfurt/M, Urteil vom 01.10.2004, 4 U 26/95.

bereits in der ersten Instanz gestellt werden, im Revisionsverfahren ist er jedenfalls verspätet⁵⁰.

2. Folgeschäden

A. Voraussetzungen

Die wesentlich häufigere Variante psychischer Beeinträchtigungen ist der psychische Folgeschaden als Reaktion auf eine unfallbedingte Primärverletzung. Hat der Schädiger für eine Gesundheitsverletzung einzustehen, haftet er grundsätzlich auch für deren Folgen. Hierbei ist es unerheblich, ob diese Folgen körperlicher oder psychischer Natur sind⁵¹. Somit fallen auch psychische Fehlverarbeitungen in den Verantwortungsbereich des Schädigers. Anders als bei psychisch vermittelten Primärverletzungen müssen diese für ihn auch nicht vorhersehbar sein, darüber hinaus ist nicht erforderlich, dass die reinen Folgeschäden Krankheitswert haben.

Der BGH hat jedoch auch in diesem Zusammenhang der Haftung des Schädigers unter dem Gesichtspunkt der fehlenden Zurechenbarkeit in zwei Fällen eingeschränkt: Genau wie den zum Primärschaden dargestellten Grundsätzen ist bei einem Folgeschaden die psychische Fehlverarbeitung dann nicht mehr zurechenbar, wenn das zugrunde liegende Ereignis eine Bagatelle war und die psychische Reaktion hierauf nicht mehr verständlich ist⁵². In diesem Zusammenhang geht es nicht um den Unfall als solchen, sondern um die zugrunde liegende Primärverletzung. Nachdem der Ausschluss eines Schmerzensgeldanspruchs für Bagatellverletzungen bei der Änderung des Schadenersatzrechts keine Aufnahme in das BGB gefunden hat, sind die vom BGH entwickelten Grundsätze⁵³ für das Vorliegen einer Bagatellverletzung heranzuziehen⁵⁴. Eine Bagatellverletzung liegt demnach vor, wenn es sich nur um vorübergehende, im Alltagsleben typische und häufig auch aus anderen Gründen als einem besonderen Schadensfall entstehende Beeinträchtigungen des körperlichen Wohlbefindens handelt, die im Einzelfall weder unter dem Blickpunkt der Ausgleichs- noch der Genugtuungsfunktion ein Schmerzensgeld als billig erscheinen lassen. Der BGH hat die Grenze zu einer Bagatellverletzung bereits bei einer (nachgewiesenen!) HWS-Distorsion mit fünftägiger

50 Müller, FS 25 Jahre ARGE Verkehrsrecht, S. 180.

51 BGH DAR 1996, 351.

52 Vgl. auch Müller, zfs 2005, 54 f.

53 Vgl. BGH VersR 1992, 504.

54 OLG Hamm NZV 2001, 468; DAR 2001, 360.

Arbeitsunfähigkeit als überschritten angesehen, ebenso bei einer Ohrfeige. Es erscheint daher fraglich, ob bei einem Verkehrsunfall überhaupt eine reine Bagatellverletzung auftreten kann⁵⁵.

Entsprechend den Ausführungen zu den Primärschäden gilt die angesprochene Rückausnahme, dass der Schädiger auch bei einer Bagatellverletzung haftet, wenn diese auf eine besondere Schadenanlage des Geschädigten trifft.

Eine weitere Einschränkung nimmt der BGH bei der sog. „Renten- oder Begehrensneurose“ vor, die dann gegeben ist, wenn der Geschädigte den Unfall im neurotischen Streben nach Versorgung und Sicherheit als Anlass nimmt, sich aus dem Erwerbsleben zu verabschieden. Der Rentenwunsch darf dabei nicht nur Symptom sein, sondern der wesentliche Faktor, was äußerst selten sein dürfte⁵⁶. Hiervon abzugrenzen sind die grundsätzlich entschädigungspflichtigen Konversionsneurosen, bei denen seelische Konflikte in körperliche Symptome umgewandelt werden, die auf dem Geschädigten nicht bewussten Zweckvorstellungen beruhen⁵⁷.

B. Beweislast und Anforderungen an den Parteivortrag

Der psychische Folgeschaden betrifft die haftungsausfüllende Kausalität. Dem Geschädigten kommt daher die Beweiserleichterung des § 287 ZPO zugute, wonach eine überwiegende Wahrscheinlichkeit ausreichend ist. Diese Beweiserleichterung entbindet den Anwalt des Geschädigten natürlich nicht davon, einen psychischen Folgeschaden darzulegen und unter Beweis zu stellen, denn nur dann kann ein solcher auch Gegenstand eines Schmerzensgeldanspruchs sein⁵⁸; die Ausführungen zum Primärschaden gelten entsprechend.

Natürlich gilt für die haftungsbegründende Primärverletzung das Beweismaß des § 286 ZPO. Probleme ergeben sich hier namentlich im Zusammenhang mit Verletzungen der HWS, da diese Verletzungen oftmals – wie auch die psychischen Schädigungen – ohne objektivierbare Befunde auftreten und gegebenenfalls als solche nicht nachgewiesen werden können. Da ferner Versuche ergeben haben, dass eine HWS-Symptomatik auch rein psychisch vermittelt werden kann⁵⁹, muss gerade in diesen Fällen immer auch ein psychischer Primärschaden in Betracht gezogen werden.

55 Vgl. auch Küppersbusch a.a.O., Rdnr. 15.

56 Müller, VersR 1998, 129, 132 ff.

57 Vgl. Eggert, VA 2005, S. 207f; Jaeger/Luckey, Schmerzensgeld, 4. Aufl. Rdnr. 742.

58 Müller in: FS 25 Jahre ARGE Verkehrsrecht, S. 180 f.

59 Wessels/Castro, VersR 2000, 284.

Der Anwalt des Geschädigten muss gegebenenfalls die Möglichkeiten einer rein psychisch vermittelten Beeinträchtigung mit dem Geschädigten und den behandelnden Ärzten erörtern und erforderlichenfalls die Begründung einer Körperverletzung auf einen psychischen Primärschaden umstellen, sollte sich ein körperlicher Schaden nicht beweisen lassen. Dies kann im Verhältnis zur Partei problematisch werden, wenn der Geschädigte darauf beharrt, ausschließlich körperliche Verletzungen davongetragen zu haben.

Besteht lediglich ein Risiko, dass in der Zukunft psychische Schäden auftreten können, ist diesbezüglich ein Feststellungsantrag zu stellen. Hierbei reicht bereits die bloße Möglichkeit des Schadeneintritts⁶⁰.

Für die Ausnahmen Rentenneurose, Bagatellverletzung und für die Verwirklichung des allgemeinen Lebensrisikos ist auch hier gemäß den allgemeinen Beweislastregeln im Zivilprozess der Schädiger beweisbelastet. Namentlich bei Berufung auf eine Rentenneurose dürfte dieser Beweis nur in Ausnahmefällen zu führen sein.

III. Besonderheiten im Zusammenhang mit dem Gutachten

Das Nachvollziehen eines psychiatrisch / psychologischen Gutachtens bereitet erfahrungsgemäß weit mehr Schwierigkeiten als das eines Unfallrekonstruktions- oder „gewöhnlichen“ medizinischen Gutachtens. Die verwendeten Fachbegriffe sind oft völlig unbekannt. Zudem herrscht bei Juristen gerade gegenüber der Psychologie oft eine zurückhaltende Einstellung⁶¹.

Entscheidende Relevanz hat gerade, wenn Vorschädigungen in Rede stehen, das Kausalitätsverständnis des Gutachters, das oft dem Sozialrecht entstammt und dann auf Fragen der haftungsrechtlichen Kausalität nicht übertragen werden kann und darf. Im SGB VII kommt es nach der Lehre der wesentlichen Bedingung⁶² auf eine „richtunggebende Verschlechterung“ an. Im Haftungsrecht hingegen genügt, wie dargestellt, die bloße Mitverursachung. Die Anforderungen an den Kausalitätszusammenhang sind also im Haftungsrecht deutlich geringer⁶³. Bei Zweifeln wird eine mündliche Anhörung des Gutachters unerlässlich, auf die der Anwalt des

60 BGH NJW 2001, 1431 (explizit zu psychischen Folgeschäden).

61 Schneider, ZAP 2007, 635.

62 Vgl. Ziegert, DAR 1994, 257 f.

63 Vgl. Diederichsen, DAR 2006, 301.

Geschädigten dann unbedingt hinzuwirken hat. Nur mit einer schriftlichen Ergänzung des Gutachtens, von den Gerichten aus Zeitgründen häufig angeregt, sollte er sich nicht grundsätzlich zufrieden geben. Unklarheiten bei der Begutachtung können vermieden werden, wenn das Gericht den Sachverständigen gemäß § 404a ZPO richtig anleitet. Hierzu gehören die Erläuterung des erforderlichen Kausalitätsverständnisses und die Vorgabe der zugrunde zu legenden Tatsachen⁶⁴. Den Parteien ist dabei gemäß § 404a Abs. 5 ZPO rechtliches Gehör zu gewähren. Der Anwalt des Geschädigten kann und muss sich dieses Gehör auch verschaffen. Dies kann z. B. mit entsprechend formulierten Beweisangeboten erfolgen.

IV. Besonderheiten beim Schmerzensgeld und Verdienstaufschaden

Die Rechtsprechung hat sich bisher bei der Zuerkennung von Schmerzensgeldern für psychische Schäden sehr zurückhaltend gezeigt, was deren Höhe anbelangt. Dies ist sicherlich bei zeitlich begrenzten posttraumatischen Belastungsstörungen als einem neuen „Massenphänomen“ nicht zu beanstanden. In den Fällen aber, in denen Geschädigte ihr Leben lang mit psychischen Folgen zu kämpfen haben, gerade bei leidvollen, schrecklichen Unfallszenarien oder besonders dramatischen Fällen des Verlustes naher Angehöriger, ist Zurückhaltung nicht angezeigt. Hier ist der Anwalt des Geschädigten auch mit seinem Vortrag gefordert. Bemessungsgrundlagen für eine billige Entschädigung sind nach der grundlegenden Entscheidung des Großen Senats⁶⁵ Größe, Heftigkeit und Dauer der Schmerzen, Leiden und Entstellungen. Die jeweiligen Auswirkungen sind sorgfältig und nachvollziehbar darzutun.

Trifft das schädigende Ereignis auf eine spezielle Anfälligkeit des Geschädigten, ergeben sich Besonderheiten. Hier können nach der Auffassung des BGH die speziellen psychischen Gegebenheiten Berücksichtigung beim Schmerzensgeld finden⁶⁶: Dieses ist entsprechend zu kürzen⁶⁷. Eine Reduzierung scheidet aber aus, wenn lediglich eine ganz geringe Wahrscheinlichkeit dafür spricht, dass früher oder später auch ohne das Unfallereignis eine Fehlverarbeitung eingetreten wäre⁶⁸. Der Richter hat demnach bei der Bemessung des Schmerzensgeldes im Rahmen der Billigkeit die Möglichkeit zu flexiblen Lösungen. Nach dem BGH soll eine be-

64 Vgl. Ziegert, a.a.O.

65 BGHZ 18, 149, 154.

66 BGHZ 137, 143, 152; zum Schmerzensgeld auch BGHZ 132, 341, 349.

67 So auch OLG Celle SP 2007, 320.

68 OLG Hamm NZV 2002, 37.

sondere Schadensanfälligkeit auch beim Erwerbsschaden zu einem prozentualen Abschlag führen können⁶⁹. § 252 BGB sieht aber keine „billige Entschädigung“ vor. Ein Kürzung dieser Ansprüche im Wege einer Schätzung nach § 287 BGB ist daher dogmatisch fraglich. Hier käme eher eine zeitliche Begrenzung in Betracht, was allerdings sehr verlässliche gutachterliche Angaben zu der Frage voraussetzt, wann genau ein Erwerbsschaden aufgrund der Schadenanfälligkeit sowieso eingetreten wäre⁷⁰. Der Beweis, dass ein solcher Schaden unfallunabhängig eingetreten wäre, trifft – nach Maßgabe des § 287 ZPO – den Schädiger⁷¹.

Stellt der Sachverständige fest, dass der Geschädigte seinen Zustand bei entsprechender Willensbetätigung, zum Beispiel dem Antritt einer therapeutischen Behandlung, verbessern könnte, kommt ein anspruchsminderndes Mitverschulden im Sinne des § 254 BGB in Betracht, wenn der Geschädigte die gebotenen Maßnahmen unterlässt. Auch dafür liegt die Beweislast beim Schädiger.

V. Resümee und Ausblick

Psychische Schäden werden auch in der Zukunft zunehmend bei der Regulierung von Unfällen eine Rolle spielen. Bei dem – wie auch immer – psychisch Geschädigten darf nicht der Eindruck entstehen, er werde mit seinen Beeinträchtigungen nicht ernst genommen. Der Anwalt kann dies dadurch erreichen, dass er eine zielgerichtete fachärztliche Begutachtung als Basis für einen Schmerzensgeldanspruch anregt. Jedenfalls muss er die Beeinträchtigungen seines Mandanten auch nachvollziehbar vortragen. Er darf sich nicht darauf beschränken, psychische Schäden in einem Nebensatz eines seiner Anspruchsschreiben geltend zu machen, womöglich ohne jede ärztliche Bestätigung. Dies kann nur zu einer – dann berechtigten – Ablehnung des Versicherers führen. Der Versicherer seinerseits kann eine Heilung dadurch oft erheblich fördern, dass er unter Zurückstellung von Bedenken in einem frühen Stadium der Regulierung angemessene Zahlungen erbringt.

Es ist legitim, in Fällen nur geringer Beeinträchtigungen restriktiv zu entscheiden, wenn man dabei das Ziel verfolgt und umsetzt, den wirklich Geschädigten eine angemessene Entschädigung zukommen zu lassen⁷².

69 BGHZ 137, 143, 152.

70 Vgl. Heß, NZV 1998, 402.

71 Staab, VersR 2003, 1216; Küppersbusch, a.a.O., Rdnr. 17.

72 So bereits die Empfehlung vom AK III des 15. VGT 1977.

Psychische Schäden als Unfallfolgen

Rolf Michael Bischoff, Rechtsanwalt,
Prokurist der AMB Generali Schadenmanagement GmbH, Köln

1. Grundsätzliche Problemstellung

Das Phänomen psychischer Schäden aufgrund von Unfällen hat sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten deutlich verstärkt. Dies gilt sowohl für originäre/primäre psychische Schäden (Unfallschock) als auch für sekundäre psychische Schäden aufgrund von physischen Schäden (schwere Schädelhirntraumata, die Psyche belastende körperliche Dauerschäden, nicht zuletzt aber auch das Massenphänomen der HWS-Schleudertraumata).

Die starke Zunahme dieser psychischen Beschwerden ist kein isoliertes Unfallphänomen. Sie findet sich allgemein in der Gesellschaft wieder, z.B. auch im Bereich des Berufslebens in Form des Burn-Out-Syndroms und von Mobbing-Belastungen. Wenn aber in der allgemeinen Bevölkerung psychische Beschwerden zunehmen, kann es nicht ausbleiben, dass auch nach Unfällen ein immer größerer Anteil von Geschädigten psychische Beschwerden beklagt. Sehr anschaulich haben dies bereits Rehfeldt, Sitaro und Wehking in ihrem Aufsatz „Banale Unfälle und seelische Schäden“ im Jahre 2000 dargestellt (VersWirtschaft 13/2000, 929 ff).

Die Haftpflichtversicherer stehen nun vor der schwierigen Aufgabe ihrer Verpflichtung, die unfallbedingten Schäden – aber auch nur diese – korrekt zu regulieren. Bringt der Geschädigte eine bereits vor dem Unfall bestehende und damit unfallunabhängige persönliche Vorbelastung psychischer/seelischer Art mit, ist die Abgrenzung und die Bewertung des hypothetischen Verlaufs sehr schwierig. Dies gilt nicht nur für den mit der Sache befassten Mediziner, sondern auch für den Juristen, der praxistaugliche Entschädigungskriterien benötigt. Es geht dabei nicht nur um abstrakte rechtsdogmatische Ansätze, sondern für die Regulierungspraxis sind pragmatische wirtschaftliche Erwägungen für beide Seiten (Geschädigter und Schadensersatzpflichtiger) mit dem – hoffentlich gemeinsamen – Ziel einer letztlich angemessenen Entschädigung mindestens ebenso wichtig.

Im Folgenden möchte ich vor diesem Hintergrund einige rechtliche Ausführungen machen und strategische Überlegungen anstellen.

2. Prüfung der grundsätzlichen Einstandspflicht des Unfallverursachers für psychische Schäden

Zivilrechtlich reicht es nach ständiger Rechtsprechung für die Ersatzpflicht aus, wenn der Unfall „der letzte Tropfen“ ist, der zum Schadeneintritt führt. Mögen die Vorerlebnisse und Vorbeschwerden auch noch so vielfältig sein, kommt es entscheidend lediglich darauf an, dass durch den Unfall die – u. U. sehr kleine – Schwelle zum konkreten Schaden überschritten wird. Eine Zurechnung erfolgt dabei nicht nur dann, wenn der schädigende Erfolg erst durch Hinzutreten einer Mitursache *herbeigeführt* wird, sondern bereits dann, wenn der Schaden durch das Hinzutreten der Mitursache *vergrößert* wird. Auch im letzteren Fall haftet der Schädiger für den Gesamtschaden (OLG Stuttgart NJW 1959, 2308).

Es findet also eine sehr strikte und im Einzelfall durchaus dramatische Anwendung des zivilrechtlichen Kausalitätsbegriffs statt. Im vorerwähnten Aufsatz von Rehfeldt, Sittaro und Wehking wird formuliert „das Ereignis ist banal, das Ergebnis katastrophal“ – man könnte auch sagen – „fatal“.

Angesichts des manchmal sehr schmalen Grades zur Schadensverwirklichung führt der extrem weite zivilrechtliche Kausalitätsbegriff manchmal zu unbilligen Ergebnissen. Deshalb hat die Rechtsprechung versucht, Extremfälle zu vermeiden und die Ersatzpflicht insoweit eingeschränkt, als der Unfall ein Ereignis hinreichender Schwere und Intensität darstellen muss, ein innerer Zusammenhang zwischen Unfall und Verletzung bestehen muss und die psychische Beeinträchtigung nicht außer Verhältnis zur Ursache stehen darf (OLG Hamm VersR 2002, 78); ansonsten fehlt es am *haftungsrechtlichen Zurechnungszusammenhang*. Es handelt sich um ein gewisses Korrektiv beim zivilrechtlichen weiten Kausalitätsbegriff im Vergleich zum sozialrechtlichen Begriff der wesentlichen Ursache / richtungsweisenden Verschlimmerung. Steht die psychische Reaktion in einem groben Missverhältnis zu ihrem Anlass, dass sie schlechterdings unverständlich ist, können die psychischen Folgeschäden dem Schädiger nicht mehr zugerechnet werden (OLG Hamm NZV 2002, 37, 171; 2001, 301, 468). Handelt es sich um einen Unfall mit ganz geringen Verletzungsfolgen und steht die psychische Reaktion des Geschädigten hierauf in einem groben Missverhältnis zum Anlass, kommt ausnahmsweise eine Haftungsbegrenzung in Betracht (BGH NJW 2002, 862; OLG Nürnberg VersR 2002, 1434).

Um den haftungsrechtlichen Zurechnungszusammenhang zu verneinen, muss es sich bei sekundären psychischen Schäden bei der primären physischen Verletzung um eine „Bagatellverletzung“ handeln, d.h. um Beeinträchtigungen, die sowohl von der Intensität als auch der Art der

Primärverletzung her ganz geringfügig sind und üblicherweise den Verletzten nicht nachhaltig beeindrucken, weil er schon aufgrund des Zusammenlebens mit anderen Menschen daran gewöhnt ist, vergleichbaren Störungen seiner Befindlichkeit ausgesetzt zu sein (BGH NJW 1998, 810). Bei primären psychischen Schäden muss der Unfall selbst eine Bagatelle sein – also nach seinem Verlauf und seinen Auswirkungen kein verständlicher Anlass für psychische Reaktionen, die über das Maß dessen hinausgeht, was im Alltagsleben vorkommt. Eine Ausnahme gilt, wenn das schädigende Ereignis gerade eine spezielle Schadenanlage des Geschädigten getroffen hat und nicht nur dessen allgemeine Anfälligkeit für neurotische Fehlentwicklungen. Das ist wiederum nicht der Fall, wenn ein Unfallgeschehen lediglich die Gelegenheit bot, latente innere Konflikte zu kompensieren, der Betroffene gewissermaßen in die neurotische Fehlentwicklung flieht (BGH NJW 1993, 1523).

Bei alledem ist zu berücksichtigen, dass eine grundsätzliche Gleichstellung von psychischen mit physischen Schäden besteht.

Diese vielfältige Rechtsprechung hat zwar das Ziel, „die Spreu vom Weizen zu trennen“ und die Ersatzpflicht auf die wirklichen Unfallfolgen zu begrenzen.

In der Praxis sind aber letztlich nur wenige Fälle so geartet, dass auf der Grundlage dieser Rechtsprechung eine Ersatzpflicht dem Grunde nach ausscheidet. Dies liegt – ohne dies jetzt an dieser Stelle werten zu wollen – insbesondere daran, dass die Rechtsprechung den Begriff der „Bagatellverletzung“ sehr restriktiv auslegt (ein HWS-Schleudertrauma mit wenigen Tage attestierter (wirklich vorliegender?) Arbeitsunfähigkeit fällt nach der Rechtsprechung bereits nicht mehr darunter). Der Unfallhergang als solcher, nach dem eine primäre psychische Beeinträchtigung behauptet wird, mag in einigen wenigen Fällen tatsächlich eine Bagatelle sein – z.B. ein geringer Blechschaden oder sogar nur eine bedrohliche Situation, in der mit einem Unfall gerechnet wurde. Eine wirkliche Vielzahl von Fällen wird aber dadurch nicht von der Ersatzpflicht ausgeschlossen, sondern allenfalls die Extremfälle. Auch der Nachweis einer Begehrensneurose gelingt höchstens in eklatanten Fällen, zumal man sich insoweit im subjektiven Bereich befindet.

Während bei körperlichen Vorleiden (z.B. Bluter, Osteoporose etc.) die Akzeptanz, den Geschädigten so nehmen zu müssen, wie er im Unfall ist, weil kein Schädiger Anspruch auf einen gesunden, belastbaren Geschädigten hat, so fällt dies bei psychischen Schäden – wohl unbewusst – schwerer. Dies ist vor dem Hintergrund der Gleichstellung von physischen Schäden (Körperverletzung) und psychischen Schäden (Gesundheitsbeeinträchtigung) in § 823 BGB aber rechtsdogmatisch ungerechtfertigt.

Leidet der Geschädigte nach dem Unfall also *nachweislich* (bei primären psychischen Schäden nach § 286 ZPO, aber bei psychischen Folgeschäden nach § 287 ZPO) an psychischen Beeinträchtigungen in entschädigungspflichtigem Ausmaß und liegt keiner der o. a. Ausnahmefälle vor, bedeutet dies zunächst, dass der Schädiger bzw. sein Haftpflichtversicherer – ggf. im Rahmen einer Haftungsquote – grundsätzlich für den Schaden eintrittspflichtig ist. Kausalität im zivilrechtlichen Sinne liegt vor und der haftungsrechtliche Zurechnungszusammenhang besteht auch.

3. Umfang der Schadensersatzverpflichtung

Es stellt sich dann allerdings die Frage nach dem Umfang bzw. der Dauer der Schadensersatzverpflichtung.

Eine besondere konstitutive Schwäche des Geschädigten schließt eine Ersatzpflicht nicht aus. Es ist aber zu prüfen, ob wegen dieser Veranlagung des Geschädigten ein vergleichbarer Anlass in absehbarer Zeit zu denselben gesundheitlichen Beschwerden geführt hätte. Bei unfallunabhängiger psychischer Labilität des Geschädigten, welche die Unfallfolgen mit verursacht, sind sowohl das Schmerzensgeld als auch der materielle Schadensersatz zu reduzieren. Bei latenter Schadeneignetheit des Geschädigten / erheblichen Vorschäden ist im Rahmen des § 287 ZPO zu prüfen, ob eine Regulierung über die gesamte Laufzeit bzw. normale Kapitalisierung vorzunehmen ist, oder ein Abschlag (Laufzeit/Höhe/Quote) zum Ausgleich des Risikos fiktiven anderweitigen späteren Schadeneintritts zu erfolgen hat. Dies wird häufig der Fall sein. Es gibt keinen Automatismus einer Verdienstschadenerstattung bis zum 65./67. Lebensjahr; künftige Lebensrisiken sind bereits bei der Schadensbemessung/-schätzung zu berücksichtigen.

In den Rentenfällen, in denen für den Fortfall oder die Minderung der Erwerbsfähigkeit des Unfallopfers Ersatz zu leisten ist, sind auch hypothetische Entwicklungen immer zu beachten, denn ein einmal eingetretener Verletzungserfolg kann nicht dazu führen, dass der Geschädigte – im Gegensatz zum Rest der Bevölkerung – eine absolut krisenfeste Position erhält (BGHZ 10, 6, 11). Dies würde im Ergebnis eine Überkompensation seines Schadens darstellen. Gerade in Krisenbranchen, in denen die Arbeitsplätze gefährdet sind, kann der Geschädigte nur so gestellt werden, wie er ohne den Unfall stehen würde – nämlich belastet mit einem unsicheren Arbeitsplatz. Dieses Risiko trifft in der heutigen Zeit sehr viele Branchen – nicht zuletzt auch die Versicherungen. Neben diesem volks-

wirtschaftlichen bzw. branchentypischen Risiko sind auch die individuellen Zukunftsrisiken des Geschädigten zu berücksichtigen. Hier geht es um die sog. Reserveursachen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen solchen Ereignissen, die sich nach dem ursprünglichen Schadensereignis tatsächlich verwirklicht haben, jedoch keinen weitergehenden Schaden als den bereits eingetretenen mehr anrichten konnten (wie beim Folgeunfall eines bereits totalbeschädigten Fahrzeuges, so auch bei einem weiteren Unfall eines bereits aufgrund des Erstunfalles zu 100% erwerbsunfähigen Unfall-opfers). Diese erste Gruppe ist rechtlich irrelevant. Außerdem gibt es aber Reserveursachen, die tatsächlich *nicht* eingetreten sind, sich allerdings ereignet hätten, wenn sich der Schaden nicht bereits schon verwirklicht hätte. Die Beweislast für die zweite Gruppe (Art, Zeitpunkt und Umfang) trifft den Schädiger. Dies ist hinsichtlich der Auswirkungen, insbesondere aber auch hinsichtlich des Zeitpunktes des gerade nicht eingetretenen Ereignisses allerdings äußerst schwierig.

Ein Schädiger haftet grundsätzlich auch für seelisch bedingte Folgeschäden einer Verletzungshandlung einschließlich einer neurotischen Fehlverarbeitung. Beruht diese psychische Fehlverarbeitung auf einer Auffälligkeit des Verletzten oder einer Vorschädigung, entlastet dies den Schädiger dem Grunde nach nicht. Derartige Umstände sind jedoch nach der Rechtsprechung bei der Bemessung der Höhe des Schadensersatzes zu berücksichtigen und rechtfertigen eine Anspruchskürzung (OLG Celle vom 7.11.2006, 14 U 234/05, SP 09/07, 320 ff.). Die Haftung eines Schädigers findet eine zeitliche Begrenzung, wenn der durch den Unfall ausgelöste Schaden aufgrund von Vorschäden auch ohne den Unfall früher oder später eingetreten wäre (BGH NJW 1996, 2425ff.).

Die besonderen psychischen Gegebenheiten und in diesem Rahmen auch etwaige in der neurotischen Entwicklung mitwirkende Begehrensvorstellungen sind für die Bemessung des Schadens nach § 287 ZPO zu berücksichtigen (BGH NZV 1998, 65). Bei besonderer konstitutiver Schwäche des Verletzten wird die Ersatzpflicht des Verletzten nicht ausgeschlossen (BGH VersR 1974, 1030), aber es ist zu prüfen, ob wegen dieser Veranlagung des Geschädigten ein vergleichbarer Anlass in absehbarer Zeit zu denselben gesundheitlichen Folgen geführt hätte (BGH NJW 1996, 990; OLG Hamm NZV 2002, 171). Dem Schädiger kommt insoweit die Beweiserleichterung des § 287 ZPO zugute (BGH VersR 1998, 201), so dass im Ergebnis ein prozentualer Abschlag von dem rein rechnerischen Schaden angemessen ist (BGH a.a.O.). Der BGH sieht diese Überlegungen somit nicht als Fall der überholenden Kausalität, sondern als Frage der *Schadensbemessung* – innerhalb der Schätzung nach § 287 ZPO – an. Beim Schmerzensgeld ist ohnehin anerkannt, dass bei Auswir-

kungen einer unfallunabhängigen Schadenanfälligkeit der Entschädigungsbetrag zu reduzieren ist (BGH VersR 1997, 122; 96, 990). Bei unfallunabhängiger psychischer Labilität des Geschädigten, die die Unfallfolgen mit verursacht, ist sowohl das Schmerzensgeld als auch der materielle Schaden zu reduzieren. Bei der Bemessung des Verdienstausfalles ist eine Prognose erforderlich, die auch das Risiko mit einbezieht, dass durch eine *unbewusste* Begehrensvorstellung für die künftige berufliche Situation des Verletzten bestanden hat (OLG Hamm VersR 2004, 91).

Was bedeutet diese Rechtsprechung nun für die Ersatzpflicht psychischer Schäden?

Unabhängig davon, ob es sich nun um psychische oder physische Schäden des Verletzten handelt – beide sind, wie gesagt, gleichwertig – ist nach der Feststellung der grundsätzlichen Ersatzpflicht des Unfallverursachers immer sehr genau und kritisch zu prüfen, in welchem Umfang und welcher Dauer im konkreten Einzelfall tatsächlich von einem *unfallbedingten* Schaden auszugehen ist. Während für die Ersatzpflicht dem Grunde nach der Strengbeweis des § 286 ZPO gilt, bewegt man sich bei den Schadenfolgen (Schadenshöhe/-Dauer) im Bereich der Beweiserleichterungen des § 287 ZPO. Hier reicht bereits eine überwiegende Wahrscheinlichkeit aus, aber nicht nur für den Geschädigten, sondern umgekehrt auch für den Unfallverursacher. Bei der Entscheidung über künftige Ansprüche ist eine gewisse prophetische Gabe gefragt. Der aufgrund des Unfalles nunmehr nicht mehr so eintretende fiktive Lebensverlauf muss beurteilt werden, was unvermeidbar mit Annahmen, Unterstellungen, ja manchmal sogar reinen Spekulationen verbunden ist. Letztlich kommt es zu einer Schätzung, die im Rahmen des § 287 ZPO ausdrücklich erlaubt ist. Dabei kann und darf schon bei gesunden Geschädigten nicht unterstellt werden, während des fiktiven weiteren Lebensweges wäre es zu keinerlei Schwierigkeiten beruflicher oder gesundheitlicher Art gekommen. Dies muss umso mehr bei Vorgeschädigten gelten, sei es physischer oder psychischer Art. Angesichts der unmöglichen Prophetie, wann genau es in der Zukunft ohne den Unfall zu welchem schadenrelevanten Ereignis gekommen wäre, ist eine exakte zeitliche Begrenzung des Schadenersatzes häufig kaum möglich oder geschieht – wie z.B. standardmäßig in Sammelbesprechungen zwischen Haftpflichtversicherern und Sozialversicherungsträgern – letztlich auch nur in der Weise, dass insoweit durch Unterstellung eines Zeitpunktes für einen anderweitigen Schadeneintritt (z.B. vorzeitigen Eintritt in den Ruhestand) rechnerisch ein Risikoabschlag erfolgt. Gelingt die zeitliche Begrenzung nicht, bietet sich eine quotenmäßige Kürzung des rechnerisch sich bei vollständiger Regulierung des gesamten Zukunftsschadens ergebenden Betrages an, wobei die Quote

die individuellen Risikopotentiale, die der Geschädigte zum Unfallzeitpunkt in sich trägt, angemessen abbilden muss (siehe hierzu grundlegend BGH NJW 1998, 810). Leider wird dies in der Praxis viel zu wenig praktiziert, wofür ich bei dieser Gelegenheit allerdings eintrete.

Die Quotierung bietet den notwendigen Freiraum, im Ergebnis zu sachgerechten Entschädigungshöhen zu gelangen, die einerseits die grundsätzliche Verantwortlichkeit des Unfallverursachers für den unfallbedingt eingetretenen Schaden beinhalten, andererseits aber auch die allgemeinen und besonderen Zukunftsrisiken des Geschädigten als nicht unfallbedingt herauszurechnen.

4. Ersatz psychischer Schäden ohne Beteiligung am Unfall

Die Ersatzfähigkeit psychischer Schäden setzt grundsätzlich eine eigene Beteiligung an dem Unfall voraus. Hiervon gibt es allerdings eine Ausnahme:

Eine besondere Fallgruppe sind die als sog. „Schockschäden“ bezeichneten tragischen Fälle, in denen ein Familienangehöriger – typischerweise die Eltern – zwar nicht selbst beim Unfallgeschehen anwesend war, danach aber vom Tode eines nahen Angehörigen erfährt – sog. Fernwirkungsschaden – (BGH VersR 1989, 853; OLG Nürnberg, 1.8.1995, ZfS 1995, 370) oder schwere, lebensbedrohliche Verletzungen von Angehörigen oder sogar deren Unfalltod miterlebt (BGH VersR 1985, 499; OLG Frankfurt/Main, 26.5.1992, ZfS 1992, 368; 11.3.2004, ZfS 2004, 452).

Keinerlei Ansprüche haben insoweit – auch bei Nachweis unfallkausalen psychischer Schäden – bloße Zeugen eines Unfalles ohne eigene enge persönliche Bindung zum Unfallopfer, unabhängig davon, ob sie reine Zufallszeugen waren oder beruflich mit Unfällen zu tun haben (wie z.B. Polizisten, Feuerwehrleute, Notärzte, Sanitäter). Hier geht es grundsätzlich nur um das allgemeine Lebensrisiko bzw. das gesteigerte Berufsrisiko, so dass der Schutzzweck der Norm nicht erfüllt ist (siehe BGH VI ZR 17/06 vom 22.5.2007).

Bei Familienangehörigen kommt eine Haftung des Unfallverursachers nur dann in Betracht, wenn die Familienangehörigen psychische Beschwerden erleiden, die eigenen *Krankheitswert* besitzen (BGH VersR 1996, 990; VersR 1998, 201) und psychopathologische Ausfälle von einiger Dauer vorliegen (BGH VersR 1989, 853).

So hart dies auch klingen mag, sind die „normale“ Trauer und seelische Erschütterung, die tiefe seelische Verstimmung, die nahe stehende Per-

sonen bei der Nachricht vom Tode eines Menschen „erfahrungsgemäß“ im Regelfall erleiden, ohne dass es zu den vorerwähnten gravierenden psychopathologischen Ausfällen kommt, zwar unfallkausal, aber dem Unfallverursacher nicht zurechenbar, sondern fallen unter das allgemeine Lebensrisiko (OLG Hamm VersR 2002, 78). Von einer billigen Entschädigung ausgeschlossen sind die primären Beeinträchtigungen wie Trauer, Depression, Unlust, Antriebsschwäche und dergleichen, denen keine unmittelbare Verletzungshandlung des Schädigers gegen den Betroffenen zugrunde liegt und die somit keine pathologisch nachweisbaren Ursachen haben. Nur wenn diese mentalen Probleme die Form einer verifizierbaren Erkrankung annehmen, ist das Tatbestandsmerkmal der Gesundheitsverletzung gegeben. Für das Vorliegen derartiger Beschwerden und die Unfallkausalität gilt der Strengbeweis gemäß § 286 ZPO (OLG München VersR 2004, 124).

Kann dieser geführt werden, kommen alle Schadensersatzansprüche – sowohl eigenes Schmerzensgeld als auch materielle Ansprüche auf Ersatz von Heilbehandlungskosten, Verdienstaufschlag, vermehrten Bedürfnissen etc. – in Betracht.

Nach der Entscheidung des Gesetzgebers für eine enge Begrenzung des Ersatzes mittelbarer Schäden werden die üblichen Trauerreaktionen nicht zum Schutzzweck der Norm gerechnet. Ersatzfähigkeit eines psychischen Schadens *ohne eigene Beteiligung am Unfall* ist deshalb eine Ausnahme vom Grundsatz, dass mittelbare Schäden nicht ersatzpflichtig sind und es nach deutschem Recht auch kein Angehörigenschmerzensgeld gibt. Aufgrund des Ausnahmecharakters ist diese Fallgruppe eng auszulegen:

- Nur Familienangehörige und nicht sonstige mit dem Unfall konfrontierte Personen können Ansprüche haben.
- Bei Familienangehörigen muss entweder ein persönliches Miterleben der Unfallsituation mit der Folge einer lebensbedrohlichen Verletzung oder des Unfalltodes des Angehörigen vorliegen oder sie müssen einen Schock bei der Übermittlung der Todesnachricht erlitten haben.
- Auch wenn alle diese Voraussetzungen vorliegen, sind nur die Folgen etwaiger außergewöhnlicher psychischer Beschwerden zu ersetzen, die über die übliche Trauerreaktion beim Tode eines Angehörigen nachweislich hinausgehen.

5. Psychische Schäden und Heilbehandlung

Psychische Schäden treten häufig erst im Anschluss an *physische* Schäden auf (sog. sekundäre psychische Schäden). Insoweit stellt sich dann die Frage der Ursächlichkeit, aber auch der Vermeidbarkeit und Verantwortlichkeit.

Bei schweren Schädelhirntraumata sind psychische Folgen häufig medizinisch unvermeidbar. Wenn aber nur relativ leichte Verletzungen – insbesondere ein klassisches HWS-Schleudertrauma – vorliegen, ist alles daran zu setzen, psychische Überlagerungen mit teilweise verheerenden Folgen zu vermeiden. Dabei wird an dieser Stelle unterstellt, dass der Geschädigte nicht im Entschädigungsinteresse ein Beschwerdebild vor-täuscht oder auch nur aggraviert. Aufgrund psychischer Triggerung manifestieren sich vielmehr die Beschwerden. Nach dem Unfall findet zunächst unweigerlich eine mehr oder weniger ausgeprägte Selbstbeobachtung statt, wobei dann die Gefahr besteht, jede zeitlich nach dem Unfall liegende Beeinträchtigung kausal auf diesen zurückzuführen und/oder die Beeinträchtigung sehr bewusst und damit stärker zu erleben. Wenn die behandelnden Ärzte dann statt zu relativieren umfangreich in intensive Behandlungsformen steuern, werden dem Geschädigten häufig Steine statt Brot gegeben. Hier stellt sich dann u. U. auch die Frage, ob nicht ein vorwerfbarer Behandlungsfehler vorliegt.

Der Schädiger/Haftpflichtversicherer haftet grundsätzlich auch für Behandlungsfehler. Zurechenbar sind ihm auch zusätzliche Schäden aufgrund von ärztlichen Kunstfehlern bei der Behandlung einer Unfallverletzung (BGHZ 3, 280; BGH VersR 1968, 733). Arzt und Unfallverursacher haften dem Geschädigten dann als Gesamtschuldner (OLG Braunschweig vom 11.3.2004, 1 U 77/03). Es gilt vom Grundsatz her das Gleiche wie bei der Reparatur eines unfallbeschädigten Fahrzeuges (sog. Werkstatttrisiko).

Gerade bei HWS-Schleudertraumata sind iatrogene (vom Arzt verursachte) somatoforme Beschwerden (somatoforme Schmerzstörung = andauernde, schwere und quälende Schmerzen, die durch einen physiologischen Prozess oder eine körperliche Störung nicht erklärt werden können) nicht selten.

Diese führen teilweise zu massiven und dauerhaften Beeinträchtigungen bis hin zur Erwerbsunfähigkeit. Besonderer Argwohn ist bei leichtfertiger Verordnung der sog. Schanz'schen Krawatte angebracht. In einer Vielzahl von Fällen drängt sich der Verdacht auf, dass die Beschwerden erst aufgrund der unnatürlichen Körperhaltung und -belastung beim Tragen der Schanz'schen Krawatte entstehen. Andere Behandlungsmethoden sind ebenfalls sehr umstritten.

Der Haftpflichtversicherer ist deshalb gut beraten, sich über die vorgenommenen Heilbehandlungsmaßnahmen von Anfang an zeitnah und intensiv zu informieren. Der Geschädigte ist nach deutschem Recht Herr des Restitutionsverfahrens, kann sich die behandelnden Ärzte und angewendeten Heilbehandlungsmethoden prinzipiell deshalb selbst aussuchen und – zumindest im Bereich der Schulmedizin – Ersatz verlangen. Anzustreben ist allerdings insbesondere im Interesse des Geschädigten die schnellst- und bestmögliche Genesung und nicht die intensive Anwendung von Heilbehandlungsmaßnahmen als Selbstzweck. In diesem Bereich kommt immer wieder der Eindruck fehlender Selbstkritik behandelnder Ärzte auf.

Soweit seitens des regulierenden Haftpflichtversicherers ernsthafte Zweifel an der Eignung und Heilungsförderung der Heilbehandlungsmaßnahmen vorliegen, sind diese idealerweise dem Geschädigten umgehend mitzuteilen, um weitergehenden Schaden zu vermeiden. Ggf. sind Regressmöglichkeiten gegenüber den behandelnden Ärzten zu prüfen/zum realisieren, dies nicht nur im Hinblick auf Aufwandsreduzierung im einzelnen konkreten Schadenfall, sondern insbesondere unter generalpräventiven Gesichtspunkten, um künftigen Geschädigten vermeidbare Zusatzschäden zu ersparen. Insoweit ist die Ärzteschaft aufgefordert, sich die besondere Verantwortung für die Gesundheit und das weitere Schicksal von Unfallopfern zu vergegenwärtigen und problematische Behandlungsmethoden auch deutlich als ungeeignet zu identifizieren. Eine vorurteilsfreie und enge Zusammenarbeit von Ärzten und Juristen könnte die Sache voranbringen. Als Beispiel sei hier die Schanz'sche Krawatte genannt: Wann endlich wird die gewohnheitsmäßige und kontraindizierte Verordnung als regresspflichtiger Behandlungsfehler gebrandmarkt?

6. Schadenregulierungsstrategie

Nach einem Unfall ergibt sich ein natürliches Spannungsverhältnis zwischen dem Geschädigten als Opfer und dem Schädiger als Täter und Rechtsgutverletzer. In dieses Spannungsverhältnis tritt der Haftpflichtversicherer des Schädigers ein und hat die zivilrechtliche, aber auch sozialpolitische Aufgabe, den unfallbedingten Schaden auszugleichen. Insbesondere bei Personenschäden ist es letztlich nicht zielführend, dem Versichererklischee entsprechend überall nur das Haar in der Suppe zu suchen und erfindungsreich Gründe vorzubringen, warum nicht reguliert werden kann. Selbstverständlich muss nach den zivilrechtlichen Regeln und im Interesse der Versichertengemeinschaft geprüft werden, ob geltend gemachte An-

sprüche berechtigt sind. Für alle Beteiligten vorteilhaft ist es aber, wenn es dem Haftpflichtversicherer gelingt, seine besondere Position zwischen Schädiger und Geschädigtem klarzustellen: Er hat den Schaden nicht angerichtet und ist (lediglich) für den Ausgleich des eingetretenen Schadens an den Geschädigten zuständig. Mit dem Geschädigten sowie seinem Anwalt sollte eine Basis geschaffen werden nach dem Motto: Wir haben jetzt gemeinsam eine Aufgabe, nämlich möglichst einvernehmlich und zügig die angemessene Regulierung der unfallbedingten Schäden abzuwickeln. Auf einer solchen Basis mit gegenseitigem Vertrauensvorschuss sind zusätzliche und überflüssige Probleme vermeidbar. Weder ist jeder Geschädigte gleich ein Simulant oder Betrüger noch jeder Haftpflichtversicherer ein Entschädigungsverweigerer.

Bei psychischen Schäden kommt noch die besondere Art der Gesundheitsbeeinträchtigung hinzu: Die Unfallverletzung als solche ist schon belastend und Schwierigkeiten bei der Regulierung – und sei es auch nur das nicht Ernstnehmen von Beeinträchtigungen (immer wieder ist in der Regulierungspraxis dieser Punkt von großer Wichtigkeit auf Seiten des Geschädigten) – belasten den Geschädigten auf der gleichen, psychischen Ebene zusätzlich. Ansonsten drohen überflüssige zusätzliche psychische Belastungen beim Geschädigten (z.B. diaietogene Beschwerden = psychische Beeinträchtigung von Patienten, die über eine längere Zeit wegen ihrer Erkrankung in Gutachter-/Entscheidungsverfahren verwickelt sind).

Der Ausweg ist eine *schnelle, proaktive und unbürokratische Regulierung*. Diese hat (auch) therapeutischen Wert für den Geschädigten und ist daher im Interesse aller Beteiligten anzustreben. Sie bietet dem Geschädigten die Chance für einen zügigen Neubeginn (er bekommt den Kopf frei für das Leben nach dem Unfall), vermeidet überflüssige Verhärtungen und ein Hochschaukeln zwischen Geschädigtem und Haftpflichtversicherer; sie funktioniert allerdings nur mit Mut und gegenseitigem Vertrauen, führt aber zur klassischen „win-win“-Situation.

Psychische Schäden als Unfallfolgen

– Rechtsprechung zu psychischen Schäden –

Karlheinz Stöhr, Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe

Bei unserem Thema treffen sehr unterschiedliche Vorverständnisse aufeinander. Psychisch geschädigte Kläger meinen regelmäßig, ihnen stünde ein Schadensersatzanspruch zu, auch wenn ihr Schaden objektiv kaum verifizierbar ist. Andere sind Auffassung, solche Anspruchsteller nutzten häufig die fehlende Objektivierbarkeit ihrer Gesundheitsbeeinträchtigung aus, um ihre Einkommensverhältnisse ohne weitere Berufsrisiken und ohne jeglichen Arbeitseinsatz zu sichern.¹ Deshalb erscheint es bei solchen Fallgestaltungen besonders wichtig, die juristische Prüfung mit der gleichen Genauigkeit durchzuführen, wie wir es bei anderen Schadensfällen gewohnt sind.

I. Ausgangspunkte

Wie immer ist es dabei hilfreich, sich vor einer Bewertung eines etwaigen Schadensersatzanspruchs die *Ausgangspunkte der juristischen Prüfung* zu verdeutlichen.

1. Dabei ist zunächst zwischen einem seelischen *Primärschaden* und einem seelischen *Folgeschaden* zu unterscheiden.

a) Ein psychischer Primärschaden liegt vor, wenn die Gesundheitsbeeinträchtigung haftungsbegründend durch die psychische Reaktion auf ein Unfallgeschehen eintritt, ohne durch einen Körperschaden vermittelt zu werden. Dies ist beim Schockschaden regelmäßig gegeben. In solchen Fällen muss die Beeinträchtigung selbst Krankheitswert besitzen, also eine Gesundheitsbeschädigung im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB darstellen² und für den Schädiger vorhersehbar gewesen sein³. Es reicht also nicht jede psychische Beeinträchtigung für die Annahme eines Primärschadens aus.

b) Davon zu unterscheiden ist der psychisch bedingte Folgeschaden. Hier muss eine Verletzung des Körpers oder der Gesundheit vorliegen, als deren Folge ein psychischer Schaden eingetreten ist. Hat jemand schuldhaft die Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung eines anderen verursacht, für die er haftungsrechtlich einzustehen hat, so erstreckt sich die

1 Vgl. Elsner NJW 2007, 2766.

2 Vgl. BGHZ 56, 163; 93, 351, 355; 132, 341, 344 m.w.N.; BGH VersR 2001, 874, 875; 2007, 803; 2007, 1093, 1094.

3 BGH, VersR 1976, 639 f.

Haftung grundsätzlich auch auf den daraus resultierenden Folgeschaden. Die Schadensersatzpflicht für psychische Auswirkungen einer Verletzungshandlung setzt nicht voraus, dass diese eine organische Ursache haben; es genügt vielmehr die hinreichende Gewissheit, dass die psychisch bedingten Ausfälle ohne den Unfall nicht aufgetreten wären⁴. Im Unterschied zum Primärschaden ist es nicht erforderlich, dass der Folgeschaden für den Schädiger vorhersehbar war⁵.

c) Die genaue Unterscheidung zwischen Primär- und Folgeschaden ist prozessual wegen des unterschiedlichen Beweismaßes von erheblicher Bedeutung. Geht es um einen Primärschaden, also darum, ob durch einen Unfall überhaupt eine Gesundheitsverletzung verursacht worden ist, gilt hierfür das Beweismaß des § 286 ZPO. Der Geschädigte muss also den Vollbeweis für das Vorliegen eines psychischen Primärschadens und die Kausalität des Schadensereignisses führen. Schon daran wird eine Klage häufig scheitern. Demgegenüber handelt es sich bei einem seelischen Folgeschaden um die haftungsausfüllende Kausalität, für die die Beweiserleichterung des § 287 ZPO gilt – etwa bei einer psychisch bedingten Erwerbsunfähigkeit nach einer als Primärschaden festgestellten HWS-Verletzung.⁶

2. Eine Haftung scheidet grundsätzlich nicht daran, dass der Schaden auf einer konstitutiven Schwäche des Verletzten beruht. Es gilt der allgemeine Grundsatz, dass der Schädiger den Geschädigten in dessen konkreter Beschaffenheit hinnehmen muss.⁷ Der Schädiger kann sich also grundsätzlich nicht darauf berufen, dass der Schaden nur deshalb eingetreten ist, weil der Verletzte infolge seiner Disposition zur Krankheit besonders anfällig gewesen sei. Dies gilt grundsätzlich auch für psychische Schäden, die regelmäßig aus einer besonderen seelischen Labilität des Betroffenen erwachsen.⁸ Es kommt also nicht darauf an, ob eine latente Disposition am Krankheitsausbruch mitgewirkt hat, wenn sich nach einem Auffahrunfall mit beträchtlichen organischen Verletzungen eine psychische Erkrankung entwickelt, die zur Frühpensionierung führt.⁹ Etwas anderes kann allerdings gelten, wenn sich nicht eine besondere Schadensanlage verwirklicht hat, wie etwa bei einem Zugführer, der bereits durch vorhergehende Unfälle mit tödlichem Ausgang psychisch geschwächt ist¹⁰, sondern eine

4 BGHZ 132, 341, 343 f.; 137, 142, 145; BGH VersR 1993, 589, 590; 1997, 752, 753; 2000, 372.

5 BGHZ 59, 30, 39; BGH VersR 1993, 230, 231 m.w.N.

6 Vgl. Gerda Müller VersR 2003, 137, 141 f.

7 Vgl. Gerda Müller VersR 2003, 137, 141.

8 Vgl. BGHZ 20, 137, 139; 56, 163, 165; 107, 359, 363; 137, 142, 145 f.; BGH VersR 1993, 589, 590.

9 Vgl. Gerda Müller VersR 2003, 137, 142.

10 Vgl. OLG Hamm NZV 2002, 36.

allgemeine Neigung zu unangemessener Erlebnisverarbeitung zur psychischen Schädigung geführt hat. In solchen Fällen kann die Schädigung in das allgemeine Lebensrisiko des Geschädigten fallen. Dies gilt vor allem, wenn das Schadensereignis ganz geringfügig ist, also eine Bagatelle, und nicht die spezielle Schadensanlage des Verletzten trifft, so dass die psychische Reaktion in einem groben Missverhältnis zum Anlass steht.¹¹

II. Zurechnungszusammenhang

Neben diesen Grundsätzen ist gerade bei psychischen Schäden stets der haftungsrechtliche Zurechnungszusammenhang zu prüfen.¹² An diesem Kriterium wird sich häufig entscheiden, ob eine Klage Erfolg hat. Dabei ist eine Bewertung nach Fallgruppen hilfreich, die ich an Beispielen aus der jüngeren Rechtsprechung aufzeigen möchte:

1. Fallgruppe der direkt am Unfall Beteiligten

Ein Zug stieß mit einem PKW zusammen, der bei Rotlicht einen Bahnübergang überquerte. Dabei wurde der Fahrer des PKW getötet. Der Lokführer erlitt infolge des Unfalls ein posttraumatisches Belastungssyndrom und wurde deshalb dienstuntauglich. Das OLG Hamburg hat die Versicherung des Fahrers zum Schadensersatz verurteilt; die Nichtzulassungsbeschwerde hat der BGH zurückgewiesen.¹³

Dies entspricht der Rechtsprechung des VI. Zivilsenats. Danach haftet der Unfallverursacher, wenn der Geschädigte als direkt am Unfall Beteiligter infolge einer psychischen Schädigung eine schwere Gesundheitsstörung erlitten hat¹⁴. Maßgeblich für die Zurechnung ist in solchen Fällen, dass der Schädiger dem Geschädigten die Rolle eines unmittelbaren Unfallbeteiligten aufgezwungen hat und dieser das Unfallgeschehen psychisch nicht verkraften konnte¹⁵.

2. Fallgruppe der psychisch vermittelten Gesundheitsschäden nicht unmittelbar am Unfall Beteiligter

a) 1. Fall:

Ein Bundesgrenzschutzbeamter wurde nach einem Eisenbahnunfall im Rahmen der Unfallermittlungen hinzugezogen. Bei dem Unfall waren zwei Güter-

11 Vgl. BGHZ 132, 341, 345 f.; Gerda Müller VersR 2003, 137, 142, 143.

12 Vgl. BGH VersR 2007, 1093, 1094.

13 OLG Hamburg, Urt. v. 28.2.2006 – 14 U 211/04 – mit NZB-Beschl. des BGH v. 23.1.2007 – VI ZR 261/06.

14 Vgl. BGH VersR 1986, 240, 241; 1991, 704, 705; 1993, 589, 590; 2007, 1093, 1094.

15 Vgl. BGH VersR 1986, 240, 242; 2007, 1093, 1094.

züge kollidiert. Dadurch explodierte ein Kesselwaggon, der eine Chemikalie geladen hatte, und geriet in Brand. Nach dem Vorbringen des Klägers machten sich am Tag nach dem Unfall körperliche Beschwerden und eine akute Belastungsreaktion bemerkbar. Nach Abklingen der körperlichen Beschwerden sei eine posttraumatische psychische Belastungsreaktion festgestellt worden, die heute noch andauere. Er verlangte die Erstattung des Vermögensschadens, der ihm aufgrund seiner Erkrankung zukünftig entstehen werde.

Das OLG¹⁶ hat die Klage abgewiesen. Die Nichtzulassungsbeschwerde des Klägers hat der BGH zurückgewiesen.¹⁷

b) 2. Fall:

Der Schädiger befuhr als "Geisterfahrer" die Autobahn. Er stieß frontal mit einem entgegenkommenden PKW zusammen, in dem sich eine vierköpfige Familie befand. Beide PKW fingen im weiteren Verlauf Feuer und brannten völlig aus; sämtliche Insassen verbrannten. Auf dem Heimweg vom Nachtdienst näherten sich zwei Polizeibeamte der Unfallstelle. Nachfolgend soll einer von ihnen einen Rettungsversuch unternommen haben, der abgebrochen wurde, als die Fahrzeuge in Flammen aufgingen. Sodann kam ein weiterer Polizeibeamter zur Unfallaufnahme hinzu.

Das klagende Land hat geltend gemacht, diese Bediensteten hätten durch den Unfall eine posttraumatische Belastungsstörung erlitten. Darauf führt es deren mehrmonatige Dienstunfähigkeit bzw. Minderung der Erwerbsfähigkeit zurück.

Der BGH hat die Revision gegen das klagabweisende Urteil des Oberlandesgerichts zurückgewiesen.¹⁸

c) Beide Fälle unterscheiden sich von dem ersten Beispiel dadurch, dass die Geschädigten nicht selbst unmittelbar am Unfall beteiligt waren. Die hier maßgeblichen Gesundheitsbeeinträchtigungen sind vielmehr dadurch entstanden, dass die Bediensteten die Unfallerebnisse psychisch nicht verkraftet haben. Ein solcher Gesundheitsschaden ist dem Schädiger nicht zuzurechnen.

Eine Schädigung, die aus der bloßen Anwesenheit bei einem schrecklichen Ereignis herrührt, ist Teil des allgemeinen Lebensrisikos, das jeder in Kauf nehmen muss, ohne daraus Schadensersatzansprüche ableiten zu können. Dies gilt auch für die Polizeibeamten, die den Flammentod der

16 OLG Celle VersR 2006, 1376.

17 Beschl. v. 16.5.2006 – VI ZR 108/05.

18 BGH VersR 2007, 1093.

Insassen des PKW miterlebten. Da ihre Schädigung nicht auf einem Rettungsversuch beruhte¹⁹, waren sie nämlich wie zufällige Zeugen des Verkehrsunfalls zu behandeln.²⁰ In dem kürzlich entschiedenen Fall musste der BGH also nicht entscheiden, ob ein Schadensersatz in Betracht kommt, wenn Helfer bei einem Schadensereignis wie etwa beim Zugunglück in Eschede tätig werden und sich danach eine psychische Gesundheitsbeeinträchtigung entwickelt.

3. Schockschaden naher Angehöriger

Eine besondere Fallgruppe bilden die so genannten Schockschäden naher Angehöriger. Nach der Rechtsprechung können nahe Angehörige eines Unfallopfers eine eigene Gesundheitsverletzung dadurch erleiden, dass das Miterleben des Unfalls oder die Nachricht von diesem Schockfolgen auslöst. Diese werden dem Schädiger zugerechnet, wenn es sich um eine Störung mit Krankheitswert handelt, die nach Art und Schwere deutlich über die gesundheitlichen Beeinträchtigungen hinausgeht, denen nahe Angehörige bei Todesnachrichten erfahrungsgemäß ausgesetzt sind.²¹

In diesen Fällen wird der Schaden zwar durch die Reaktion auf das Unfallereignis ausgelöst. Es handelt sich aber um einen unmittelbaren Schaden des Angehörigen, der in seinem Rechtsgut Gesundheit im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB betroffen ist.²² Dass der unmittelbare Schaden des Angehörigen durch die Tötung oder Verletzung einer anderen Person ausgelöst worden ist, ist für den Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB grundsätzlich unerheblich. Erforderlich ist nur, dass der Schädiger im Rahmen des Zurechnungszusammenhangs für den eingetretenen Schaden haftet.²³ Dies ist bei der Schädigung eines nahen Angehörigen anzunehmen. Hier liegt eine personale Sonderbeziehung vor, die eine uferlose Ausweitung des Kreises der Ersatzberechtigten verhindert. Das Erfordernis einer engen Beziehung zum Unfallopfer beschränkt den Kreis der Schadensersatzberechtigten auf die Personen, die den Integritätsverlust des Opfers als Beeinträchtigung der eigenen Integrität und nicht als "normales" Lebensrisiko der Teilnahme an den Ereignissen der Umwelt empfinden.²⁴

18 BGH VersR 2007, 1093.

19 Vgl. dazu BGHZ 57, 25, 28 ff.; 63, 189, 191 ff.; 70, 374, 376; 101, 215, 219 ff.; 132, 164, 166 ff.

20 Vgl. dazu RGRK/Steffen, BGB, 12. Aufl., § 823 Rn. 11.

21 Vgl. BGHZ 56, 163, 164 ff.; 93, 351, 355 ff.; BGH VersR 1989, 853, 854; 2007, 803.

22 Vgl. BGHZ 56, 163, 164, 168; BGH VersR 2007, 803.

23 Vgl. BGHZ 56, 163, 164, 169; 163, 209, 220; von Gerlach, Festschrift für Steffen 1995, 147, 150.

24 Vgl. OLG Düsseldorf, MDR 1994, 44; RGRK/Steffen, BGB, 12. Aufl., § 823 Rn. 11; Soergel/Spickhoff, BGB, 13. Aufl., § 823 Rn. 46 f.

III. Schadenshöhe

Bei der Schadenshöhe können besondere psychische Gegebenheiten und etwaige in der neurotischen Entwicklung mitwirkende Begehrensvorstellungen des Geschädigten für die Bemessung des nach § 287 ZPO zu ermittelnden Schadens sowohl im Rahmen des Schmerzensgeldes als auch beim Erwerbsschaden von Bedeutung sein.²⁵

Bei der Bemessung des Schmerzensgeldes kann eine besondere Schadensanfälligkeit des Verletzten Berücksichtigung finden; dies gilt auch für seine psychische Veranlagung und die auf ihr beruhenden Risiken.²⁶

Bei der Ermittlung des Verdienstaufschlags nach § 252 BGB kann nicht nur der Frage erhebliche Bedeutung zukommen, ob auch ohne das konkrete Schadensereignis wegen der psychischen Ausgangssituation beim Verletzten eine entsprechende neurotische Entwicklung zum Tragen gekommen wäre; es ist vielmehr auch das Risiko mit einzubeziehen, das durch eventuelle unbewusste Begehrensvorstellungen, wie sie in der psychischen Struktur des Geschädigten angelegt waren, für die künftige berufliche Situation des Verletzten bestanden hat. Ebenso wie bei Prognoseschwierigkeiten wegen eines wenig strukturierten Erwerbslebens²⁷ kann dies zu einem prozentualen Abschlag von den ohne solche Risiken zu erwartenden Erwerbseinnahmen führen.²⁸

IV. Hinweis für medizinische Sachverständige

Anwälte stehen oft vor dem Problem, die Beschwerden ihres Mandanten medizinisch richtig zu erfassen. Deshalb möchte ich noch darauf hinweisen, dass medizinische Sachverständige natürlich nicht an der vom Kläger für seine Beeinträchtigung gewählten medizinischen Bezeichnung – etwa als posttraumatisches Belastungssyndrom – festhalten dürfen. Ihre Aufgabe ist es vielmehr, anhand der geschilderten Symptome zu prüfen, ob eine Gesundheitsstörung mit Krankheitswert vorliegt. Ansonsten würde man nicht den Grundsatz beachten, dass im Prozess an einen Vortrag zu medizinischen Fragen nur maßvolle Anforderungen zu stellen sind und keine Verpflichtung der Partei oder ihrer Prozessbevollmächtigten besteht, sich medizinisches Fachwissen anzueignen²⁹.

25 Vgl. BGHZ 137, 142, 151 ff.; OLG Celle, OLGR 2007, 218.

26 Vgl. BGHZ 137, 142, 152; VersR 1997, 122, 123.

27 Vgl. hierzu BGH VersR 1995, 422, 424.

28 Vgl. BGHZ 137, 142, 153.

29 Vgl. BGHZ 159, 245, 252, 254.

Verkehrssanktionen in der EU – neue Entwicklungen

Dr. Hans-Holger Herrnfeld, Ministerialrat,¹
Bundesministerium der Justiz, Berlin

Der Rat der Europäischen Union hat am 24. Februar 2005 den Rahmenbeschluss über die gegenseitige Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen erlassen (Rb Geld). Dieser Rechtsakt der Europäischen Union hat die Fachwelt in stärkerem Maße beschäftigt als die meisten vergleichbaren Instrumente. Auch der Verkehrsgerichtstag hat diesem Rahmenbeschluss bereits Aufmerksamkeit gewidmet, als hier im Jahr 2006 Ziel und wesentlicher Inhalt dieses neuen EU-Rechtsaktes vorgestellt wurden. Im jetzigen Arbeitskreis soll nun die geplante innerstaatliche Umsetzung im Vordergrund stehen.

Zum Stand des Gesetzgebungsverfahrens muss ich zunächst darauf hinweisen, dass der Entwurf für ein Europäisches Geldsanktionsgesetz noch nicht dem Bundeskabinett vorgelegen hat. Die förmliche Beteiligung der Bundesressorts, der Länder und der Verbände zum Referentenentwurf steht noch aus. Folglich werde ich mich darauf beschränken müssen, Ihnen darzustellen, welche Überlegungen hinsichtlich der Umsetzung des Rahmenbeschlusses im Bundesministerium der Justiz bestehen und von welchen wesentlichen Inhalten des künftigen Gesetzentwurfes nach gegenwärtigem Stand auszugehen sein wird.

Woher rührt nun die besondere Aufmerksamkeit, die diesem EU-Rechtsakt nicht nur in der Fachwelt, sondern auch in der Öffentlichkeit zuteil wird?

Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung justizieller Entscheidungen innerhalb der Europäischen Union ist doch heute kein ganz neues Phänomen mehr. Bereits im Oktober 1999 hat der Europäische Rat in der finnischen Stadt Tampere entschieden, das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung künftig zum Eckstein der justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen zu machen. Im Jahr 2004 bekräftigte der Rat im Haager Programm zur Stärkung von Freiheit, Sicherheit und Recht dieses Prinzip, indem er ein umfassendes Maßnahmenprogramm zu dessen Umsetzung

¹ Der Beitrag gibt ausschließlich die persönliche Auffassung des Verfassers wieder.

forderte. Erfasst werden sollen justizielle Entscheidungen in allen Phasen eines Strafverfahrens einschließlich der Vollstreckung rechtskräftiger Urteile. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung sieht vor, dass eine justizielle Entscheidung, die in einem EU-Mitgliedstaat getroffen worden ist, auch in anderen EU-Mitgliedstaaten, insbesondere dem Wohnsitz- bzw. Aufenthaltsstaat des Betroffenen, vollstreckt werden soll. Nach den Rahmenbeschlüssen über den Europäischen Haftbefehl und über die Sicherstellung von Beweismitteln und Vermögensgegenständen aus den Jahren 2002 bzw. 2003 ist der Rahmenbeschluss über die Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen vom 24. Februar 2005 das erste Instrument, das eine einheitliche Grundlage für die grenzüberschreitende Vollstreckung rechtskräftiger Entscheidungen geschaffen hat. Besondere Aufmerksamkeit wird diesem EU-Rechtsakt wohl deswegen zuteil, weil er nicht auf die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen beschränkt ist, sondern auch behördliche Sanktionierungen einbezieht. Er gilt nicht nur für die Vollstreckung von Geldstrafen und damit die Kriminalitätsbekämpfung, sondern auch für die Vollstreckung von Geldbußen, die wegen Verstoßes gegen sonstige Rechtsvorschriften verhängt worden sind, und dient damit – in der Terminologie des deutschen Rechts – der grenzüberschreitenden Ahndung von Ordnungswidrigkeiten.

Eben aufgrund dieses weiten Anwendungsbereichs des Rahmenbeschlusses kann er Auswirkungen auch auf Bürgerinnen und Bürger haben, denen nicht kriminelles Unrecht zum Vorwurf gemacht worden ist, sondern z.B. der Verstoß gegen Bestimmungen zur Regelung des Straßenverkehrs im Ausland. Nicht die durch den Rahmenbeschluss ermöglichte grenzüberschreitende Vollstreckung von Strafurteilen dürfte Anlass sein für die besondere Aufmerksamkeit, die dieser Rahmenbeschluss in der Öffentlichkeit findet, sondern die Tatsache, dass er eben auch „Knöllchen-Beschluss“ ist und damit potentiell auch gilt für den Autofahrer, der bislang vielleicht dazu neigte, das im Ausland „erworbene“ Knöllchen achtlos beiseite zu werfen und darauf zu vertrauen, dass der lange Arm des Gesetzes nicht lang genug ist, um ihn auch noch nach Rückkehr ins Heimatland zu erreichen. Dies wird sich nun künftig ändern.

Ganz neu ist allerdings auch die grenzüberschreitende Vollstreckung rechtskräftiger Entscheidungen nicht. In Deutschland ermöglichen die Vorschriften des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG) schon heute die Vollstreckung von im Ausland verhängten Geldstrafen und auch von Geldbußen. Allerdings schafft das Gesetz nur die *rechtlichen Voraussetzungen* für die Vollstreckung ausländischer Entscheidungen in Deutschland. Und es sieht Verfahrensregelungen für deren gerichtliche Prüfung und Umwandlung vor, die zwar für die Vollstreckung von

rechtskräftigen Strafurteilen geeignet, jedoch kaum praxistauglich sind für Massenverfahren wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr.

Eine für alle EU-Mitgliedstaaten geltende *Verpflichtung zur Anerkennung und Vollstreckung* ist nun erstmals mit diesem Rahmenbeschluss von Februar 2005 geschaffen worden. Dagegen findet das aus dem Jahr 1991 stammende EG-Übereinkommen über die Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen bislang (seit 1997) lediglich vorläufige Anwendung im Verhältnis zwischen Deutschland und den Niederlanden und hat in der Praxis des Ordnungswidrigkeitenrechts kaum Bedeutung. Für die Vollstreckungspraxis relevant ist dagegen ein Vertrag über Rechts- und Amtshilfe zwischen Deutschland und Österreich, der allerdings anderen Verfahrensgrundsätzen folgt und eine gemeinsame Rechtsgrundlage für die grenzüberschreitende Vollstreckung öffentlich-rechtlicher Geldforderungen einschließlich solcher aufgrund von Verstößen gegen Straßenverkehrsvorschriften geschaffen hat.

Mit der Umsetzung des Rahmenbeschlusses kann der Gesetzgeber daher einerseits anknüpfen an dem deutschen Recht bereits vertraute und im Gesetz über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG) niedergelegte Grundsätze der grenzüberschreitenden Vollstreckungshilfe in Strafsachen. Andererseits müssen im Hinblick auf die voraussichtlich große Zahl von Vollstreckungsfällen im Bereich der Bagatelldelinquenz oder des Ordnungswidrigkeitenrechts Verfahrensregelungen geschaffen werden, die eine zügige und kostengünstige Vollstreckung ermöglichen.

1. Umsetzung in nationales Recht

Der Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz sieht vor, in einem 9. Teil des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG) besondere Regelungen über die Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen zu schaffen, deren grenzüberschreitende Vollstreckung nach Maßgabe des Rahmenbeschlusses erfolgen soll.

a) Zentrale Zuständigkeit

Zuständig für die Bewilligung und Vollstreckung von Ersuchen nach dem Rahmenbeschluss soll das Bundesamt für Justiz mit Sitz in Bonn sein. Eine zentrale Bearbeitung eingehender wie ausgehender Ersuchen ist wegen der Schwierigkeiten der Sach- und Rechtslage und aus Gründen der Verfahrensökonomie geboten. Das Bundesamt für Justiz verfügt über das erforderliche fachliche Know-how im Bereich der internationalen Zusam-

menarbeit in Strafsachen und wird damit in der Lage sein, die effiziente Abwicklung einer großen Zahl von Ersuchen zu bewältigen. Insbesondere aber erleichtert die Benennung einer zentralen Behörde als Ansprechpartner die Zusammenarbeit mit den Behörden der anderen EU-Mitgliedstaaten. Nicht nur die föderale Struktur der Bundesrepublik Deutschland, sondern darüber hinaus auch die große Zahl im Einzelfall fachlich zuständiger Ordnungsbehörden würde bei einer dezentralen Zuständigkeit jedenfalls für aus anderen EU-Mitgliedstaaten eingehende Ersuchen erhebliche Probleme mit sich bringen.

b) Verfahrensablauf bei eingehenden Ersuchen

Wie gestaltet sich nun der Verfahrensablauf bei eingehenden Ersuchen um Vollstreckung?

Ein EU-Mitgliedstaat, der die Vollstreckung einer Geldsanktion gegen eine Person, die sich in Deutschland aufhält, betreiben möchte, übersendet das Original der zu vollstreckenden Entscheidung sowie ein ausgefülltes Exemplar des Formulars, das im Anhang des Rahmenbeschlusses abgedruckt ist, nebst Übersetzung an das Bundesamt für Justiz. Das Bundesamt für Justiz prüft zunächst, ob die Vollstreckung nach Maßgabe der Vorschriften des Gesetzes zulässig ist.

Das Europäische Geldsanktionsgesetz wird in Umsetzung der Vorschriften des Rahmenbeschlusses – und abweichend von der jetzigen Rechtslage – künftig auf das Erfordernis der beiderseitigen Strafbarkeit (genauer: Sanktionierbarkeit) verzichtet müssen, wenn es sich nach Angabe des um Vollstreckung ersuchenden Staates um eine Katalogtat im Sinne von Art. 5 Abs. 1 Rb Geld handelt. Handelt es sich dagegen nicht um eine Katalogtat, so ist die Vollstreckung nur zulässig, wenn die Handlung nach sinngemäßer Umstellung des Sachverhalts auch nach deutschem Recht hätte geahndet werden können. Dieser Verzicht auf die Prüfung der beiderseitigen Strafbarkeit bei den so genannten „Katalogtaten“ ist ein wesentlicher Aspekt der gegenseitigen Anerkennung justizieller Entscheidungen. Eingeführt worden ist dieses System mit dem Rahmenbeschluss über den Europäischen Haftbefehl.

Der „Katalog“ des vorliegenden Rahmenbeschlusses enthält insgesamt 39 Deliktsgruppen, darunter auch die Verstöße „gegen die den Straßenverkehr regelnden Vorschriften ... einschließlich Verstößen gegen Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und des Gefahrgutrechts“. In der Fachöffentlichkeit wird hier zum Teil bemerkt, auf diese Weise würden Parkverstöße mit terroristischen Straftaten gleichgestellt. Das ist jedoch

nicht zutreffend. Der Rahmenbeschluss gilt unabhängig von dem Katalog der Deliktgruppen grundsätzlich für alle Straftaten und Ordnungswidrigkeiten. Die Angabe des ausstellenden Staates, es handle sich um eines der „Katalogdelikte“, bedeutet lediglich, dass auf die Prüfung der beiderseitigen Strafbarkeit verzichtet wird. Darin liegt kein Hinweis auf eine besondere Schwere des Delikts. Vielmehr sind die Mitgliedstaaten lediglich übereingekommen, bei diesen – und nur bei diesen – Delikten auf die konkrete Einzelfallprüfung der beiderseitigen Strafbarkeit im Vollstreckungsstaat zu verzichten.

Während die beiderseitige Strafbarkeit mithin nicht in allen Fällen zu prüfen sein wird, sind die übrigen Zulässigkeitshindernisse in jedem Fall vom Bundesamt für Justiz zu prüfen. Der Gesetzentwurf soll vorsehen, dass ein Ersuchen vom Bundesamt für Justiz als unzulässig zurückzuweisen ist, wenn

- die verhängte Geldsanktion einen Betrag von 70 Euro nicht erreicht,
- der Betroffene wegen der Tat im Inland verfolgt worden und gegen ihn bereits eine verfahrensabschließende Entscheidung ergangen ist (ne bis in idem),
- für die der Entscheidung zugrunde liegende Tat auch die deutsche Gerichtsbarkeit gegeben ist und die Tat nach deutschem Recht bereits verjährt ist,
- der Betroffene nach deutschem Recht aufgrund seines Alters strafrechtlich nicht verantwortlich handelte (Strafunmündigkeit),
- der Betroffene bei einem schriftlichen Verfahren nicht über die Möglichkeit der Anfechtung der Entscheidung und die dafür vorgesehene Frist belehrt wurde oder
- der Betroffene bei Durchführung einer mündlichen Verhandlung vor Erlass der Entscheidung nicht persönlich erschienen ist, es sei denn, er war rechtzeitig über den Termin unterrichtet worden oder hat erklärt, die in seiner Abwesenheit ergangene Entscheidung nicht anfechten zu wollen.

Damit würden diese fakultativen Verweigerungsgründe, die im Rahmenbeschluss vorgesehen sind, vom deutschen Gesetzgeber als vom Bundesamt für Justiz zwingend zu berücksichtigende Zulässigkeitshindernisse ausgestaltet.

Darüber hinaus sieht der Referentenentwurf vor, dass das Bundesamt für Justiz die Bewilligung des Ersuchens ablehnen kann, wenn

- die dem Ersuchen zugrundeliegende Tat im Inland oder auf einem unter deutscher Flagge geführten Schiff oder Flugzeug begangen wurde und nach deutschem Recht sanktionierbar ist oder
- die dem Ersuchen zugrunde liegende Tat außerhalb des Hoheitsgebiets des ersuchenden Staates begangen wurde und nach deutschem Recht nicht verfolgbar ist.

Auch diese Verweigerungsgründe sind im Rahmenbeschluss vorgesehen. Sie sollen einerseits gewährleisten, dass einem etwaig konkurrierenden deutschen Strafanspruch Vorrang eingeräumt werden kann und andererseits nicht eine Vollstreckung wegen einer Tat erfolgen muss, die gar nicht in dem Urteilsstaat, sondern einem Drittstaat begangen wurde und zugleich nach deutschem Recht nicht verfolgbar wäre.

Das Bundesamt wird auf den Einwand des Betroffenen hin auch zu prüfen haben, ob dieser über den ihm vorgeworfenen Sachverhalt und die Entscheidung in einer Sprache informiert worden ist, von der davon auszugehen ist, dass sie ihm verständlich ist. Der Rahmenbeschluss hat in diesem Punkt keine weiteren Regelungen getroffen, da bereits das bisher zwischen den Mitgliedstaaten geltende Rechtshilfe Recht hierzu konkrete Anforderungen enthält. Nach Art. 5 Abs. 3 des Übereinkommens vom 29. Mai 2000 über die Rechtshilfe in Strafsachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind Verfahrensurkunden, die an eine sich auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates aufhaltende Person übersandt werden, ihrem wesentlichen Inhalt nach in die Sprache des Empfängers bzw. dessen Aufenthaltsstaates zu übersetzen. Dies hat zur Folge, dass, sofern das im Rahmenbeschluss für solche Fälle vorgesehene Konsultationsverfahren keine Klärung bringt, der Bußgeldbescheid ggf. als nicht zugestellt anzusehen ist. Das Vollstreckungsersuchen ist daher in diesen Fällen zurückzuweisen, da es bereits an einer rechtskräftig verhängten Geldsanktion fehlt.

Stellt das Bundesamt für Justiz als Bewilligungsbehörde fest, dass das Ersuchen zulässig ist und keine Bewilligungshindernisse entgegenstehen, gibt es dem Betroffenen Gelegenheit zur Stellungnahme und erlässt nach Ablauf einer Frist von zwei Wochen einen Bewilligungsbescheid. Wird der Bewilligungsbescheid rechtskräftig, hat der Betroffene der Zahlungsaufforderung nachzukommen. Tut er dies nicht, so erfolgt die Vollstreckung in Anlehnung an die diesbezüglichen Vorschriften des Ordnungswidrigkeitenrechts. Wie auch im Rahmenbeschluss vorgesehen, fließt der Erlös aus der Zahlung des Betroffenen aufgrund des Bewilligungsbescheids ebenso wie der Erlös aus einer etwaigen Vollstreckungsmaßnahme dem deutschen Fiskus zu.

c) Rechtsmittel gegen Bewilligungsbescheid

Der Referentenentwurf sieht vor, dass der Betroffene nach Eingang des Bewilligungsbescheids die Möglichkeit hat, diesen innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung anzufechten. Das Bundesamt für Justiz kann dem Einspruch selbst abhelfen und den Bewilligungsbescheid aufheben. Andernfalls gibt es das Verfahren an das örtlich zuständige Amtsgericht ab, das die Entscheidung des Bundesamtes für Justiz, die Vollstreckbarkeit des ausländischen Bescheides anzuerkennen, überprüft. Das Gericht kann dagegen nicht die Rechtmäßigkeit der dem ausländischen Ersuchen zugrunde liegende Entscheidung überprüfen.

Gegen die ausländische Entscheidung selbst kann der Betroffene nur die ihm im ausländischen Staat nach Maßgabe des dortigen Rechts zustehenden Rechtsbehelfe nutzen. Lediglich *in besonderen Ausnahmefällen* kann das Amtsgericht – wie schon zuvor das Bundesamt für Justiz – gemäß § 73 Satz 2 des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen die Vollstreckung der Entscheidung aufgrund eines Verstoßes gegen den *ordre-public*-Vorbehalt ablehnen. Der *ordre-public*-Vorbehalt erlaubt die Zurückweisung eines Ersuchens, wenn die Vollstreckung den in Art. 6 des Vertrages über die Europäische Union niedergelegten elementaren rechtsstaatlichen Grundsätzen widerspricht. Der im Rb Geld zum Ausdruck kommende Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung beruht auf dem Vertrauen in die rechtsstaatliche Ordnung der Mitgliedstaaten und die prinzipielle Vereinbarkeit von Entscheidungen mit elementaren rechtsstaatlichen Grundsätzen. Insbesondere kann daher eine zu vollstreckende Entscheidung nicht mit dem Argument angegriffen werden, sie sei mit dem deutschen Verfahrensrecht bei vergleichbaren Verstößen gegen deutsche Straßenverkehrsvorschriften nicht zu vereinbaren. Zwar mag es im Einzelfall einmal geboten sein, die Vollstreckung wegen Verstoßes gegen den europäischen *ordre-public* abzulehnen. Das wird aber die Ausnahme bleiben müssen.

Gegen die Entscheidung des Amtsgerichts kann der Betroffene oder das Bundesamt für Justiz die Zulassung der Rechtsbeschwerde vor dem Oberlandesgericht beantragen. Die Rechtsbeschwerde wird durch das Oberlandesgericht zugelassen, wenn dem Betroffenen rechtliches Gehör versagt wurde oder die Nachprüfung des Beschlusses zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung notwendig ist. Wird die gerichtliche Entscheidung rechtskräftig, so obliegt die Vollstreckung der zuständigen Staatsanwaltschaft.

Das im Referentenentwurf vorgesehene Verfahren unterscheidet sich mithin von den geltenden gesetzlichen Regelungen über die Vollstreckungshilfe. In Abweichung vom 4. Teil des Gesetzes über die Internationale

Rechtshilfe in Strafsachen, der in der Praxis insbesondere auf die grenzüberschreitende Vollstreckung von Freiheitsstrafen Anwendung findet, ist eine gerichtliche Befassung mit dem ausländischen Ersuchen nicht zwingend vorgeschrieben. Vielmehr trifft das Bundesamt für Justiz die Entscheidung über die Bewilligung des Ersuchens und der Betroffene hat es in der Hand, ob er gegen diese Entscheidung das zuständige Gericht anrufen will. Damit werden die vorgesehenen Regelungen den Anforderungen der zu erwartenden großen Fallzahlen gerecht und belasten die Betroffenen nicht mit unnötigen Verfahrenskosten. Zugleich gewährleistet die Möglichkeit des Betroffenen, gegen die Entscheidung des Bundesamtes für Justiz das zuständige Gericht anzurufen, einen effektiven Rechtsschutz.

d) Ausgehende Ersuchen

Besonders diskutiert werden in der Fachöffentlichkeit die Auswirkungen des Gesetzes auf die deutschen Autofahrer, die einen Vollstreckungsbescheid wegen einer im Ausland begangenen Verkehrsordnungswidrigkeit erhalten. Aber der Rahmenbeschluss – und diesem folgend das Europäische Geldsanktionsgesetz – werden selbstverständlich auch Anwendung finden auf ausgehende Ersuchen um Vollstreckung von in Deutschland verhängten Geldstrafen oder Geldbußen. Der Referentenentwurf sieht vor, dass solche ausgehenden Ersuchen von der deutschen Staatsanwaltschaft oder Bußgeldstelle über das Bundesamt für Justiz an den jeweiligen EU-Mitgliedstaat gerichtet werden. Ebenso wie bei eingehenden Ersuchen ist außer der mit einem Rechtskraftvermerk versehenen Entscheidung ein ausgefülltes Formular entsprechend dem Anhang zum Rb Geld nebst Übersetzung beizufügen.

2. Inkrafttreten des Gesetzes und Rückwirkung

Besondere Aufmerksamkeit ist in der Fachwelt auch der Frage einer möglichen „Rückwirkung“ des Umsetzungsgesetzes zugekommen.

Gegenwärtig haben nur wenige Mitgliedstaaten den Rahmenbeschluss bereits in innerstaatliches Recht umgesetzt. Weitere werden vermutlich im Laufe des Jahres 2008 folgen.

Wann das Gesetz in Deutschland in Kraft treten wird, lässt sich noch nicht absehen. Es ist aber davon auszugehen, dass ein Inkrafttreten erst zu Beginn des Jahres 2009 möglich sein wird.

Der Referentenentwurf für das Europäische Geldsanktionsgesetz sieht vor, dass Ersuchen von EU-Mitgliedstaaten nur vollstreckt werden können, wenn die der Entscheidung zugrundeliegende Tat nach Inkrafttreten

des Gesetzes begangen worden ist. Dies dient dem Vertrauensschutz und der Rechtssicherheit der Bürger. Das befreit den deutschen Autofahrer, dem von einer ausländischen Behörde ein Verstoß gegen Straßenverkehrsbestimmungen vorgeworfen wird, nicht von seinen Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem ausländischen Staat. Aber: Das Europäische Geldsanktionsgesetz wird – wenn es in diesem Punkt unverändert das Parlament passiert – keine Anwendung finden, wenn der Verstoß gegen die ausländischen Straßenverkehrsvorschriften bereits begangen wurde, bevor das Gesetz in Kraft getreten ist.

Verkehrssanktionen in der EU – neue Entwicklungen

Timmo Janitzek, Policy Officer,
European Transport Safety Council (ETSC), Brüssel

Einleitung

In den vergangenen Jahren starben auf den Straßen in der Europäischen Union jährlich etwa 40.000 Menschen. Angesichts dieser erschreckend hohen Zahl legte die Europäische Kommission bereits im Jahr 2001 ihr Hauptziel für die Straßenverkehrssicherheit fest: Eine Halbierung der Zahl der tödlichen Unfälle bis 2010. Die Hauptursachen tödlicher Unfälle in Europa sind dabei unangepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeiten, Alkohol am Steuer sowie die Nichtverwendung von Rückhalteeinrichtungen. Eine wirksamere Verkehrsüberwachung in diesen drei Bereichen – sowohl innerstaatlich als auch grenzüberschreitend – könnte jährlich bis zu 14.000 Leben retten und 680.000 Verletzte in Europa verhindern und damit bereits mit mehr als der Hälfte zur angestrebten Halbierung der Zahl der Verkehrstoten beitragen.

Ausmaß von grenzüberschreitenden Verkehrsdelikten

Ein nicht unerheblicher Teil der Verkehrsdelikte in Europa wird von Fahrern außerhalb ihres Wohnsitzstaates begangen. In Frankreich werden beispielsweise in grenznahen Regionen 25 % aller Verkehrsdelikte von ausländischen Fahrern verursacht, doch auch bezogen auf das gesamte Straßennetz in Frankreich sind diese Fahrer immer noch für 15 % der Delikte verantwortlich. In Luxemburg – als Transitland – gehen 30 % der Verkehrsdelikte auf das Konto ausländischer Fahrer, diese verursachen hierbei 23 % aller tödlichen Unfälle. In den Niederlanden, die im Gegensatz zu Luxemburg kein direktes Transitland sind, werden ungefähr 10 % der Verkehrsdelikte von ausländischen Fahrern verursacht. In der Schweiz – ebenfalls ein Transitland – haben Untersuchungen an bestimmten Straßenabschnitten ergeben, dass nichtschweizerische Fahrer 50 % der Verkehrsdelikte begehen, obwohl sie nur 15 % des Verkehrs ausmachen. Die Mitgliedsstaaten des sogenannten Forums Salzburg (ein multilateraler Zusammenschluss, dem mittlerweile Österreich, Bulgarien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn angehören) haben

während gemeinsamer Polizeikontrollen im Jahr 2005 beobachtet, dass 23 % aller festgestellten Delikte von ausländischen Fahrern begangen wurden. Auch in Spanien wurde festgestellt, dass in Katalonien ungefähr 8 % aller Geschwindigkeitsvergehen von Fahrern begangen werden, deren Fahrzeuge ausserhalb Spaniens registriert sind.

Gegenwärtig haben europäische Autofahrer, die außerhalb ihres Mitgliedsstaates ein Verkehrsdelikt begehen, oftmals wenig zu befürchten. Die Praxis zeigt, dass diese Verkehrssünder häufig nur bestraft werden können, wenn sie unmittelbar nach Begehen des Verkehrsdeliktes von der Polizei gestellt werden (sog. „on-the-spot-fines“). Diese sog. traditionelle Kontrollart wird in Europa jedoch vergleichsweise selten durchgeführt. Darüber hinaus bezieht sie sich nicht selten lediglich auf bestimmte Verkehrsdelikte (z.B. auf Alkoholdelikte oder bei Geschwindigkeitsdelikten nur auf extreme Geschwindigkeitsvergehen). Zudem haben viele Staaten in den letzten Jahren ihre sog. automatisierten Verkehrsüberwachungssysteme ausgebaut, was eine Sanktionierung ausländischer Verkehrssünder zusätzlich erschwert. Automatisierte Verkehrsüberwachungsmethoden zielen im Gegensatz zu traditionellen Kontrollarten darauf ab, das Delikt auf Bild oder Film aufzuzeichnen, um den verantwortlichen Fahrer nicht sofort anhalten zu müssen, sondern ihn auch später identifizieren und sanktionieren zu können. Automatisierte Kontrollen fokussieren sich gegenwärtig vor allem auf Geschwindigkeitsdelikte, vereinzelt auch auf die Verwendung von Rückhalteeinrichtungen. Allgemein ist davon auszugehen, dass Geschwindigkeitsverstöße den Großteil der von ausländischen Fahrern außerhalb ihres Wohnsitzstaates begangenen Verkehrsdelikte ausmachen.

EU-Initiativen

Die Thematik der grenzüberschreitenden Verkehrsüberwachung spiegelt sich gegenwärtig insbesondere in zwei EU-Initiativen wider: Erstens in der Empfehlung 2004/345/EG zu „Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit“ sowie dem hierauf basierenden gegenwärtigen Richtlinienentwurf und zweitens im Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen.

In der genannten Empfehlung 2004/345/EG – die rechtlich nicht bindend für die Mitgliedstaaten ist – spricht sich die Kommission vor allem für verstärkte Kontrollen in den Bereichen Geschwindigkeitsüberwachung, Alkohol am Steuer und Nichtverwendung von Rückhalteeinrichtungen aus.

Die Empfehlung zielt dabei aber in erster Linie auf die Verkehrsüberwachung innerhalb der Mitgliedstaaten ab, wenngleich sie aber durchaus auch den Bereich der grenzüberschreitenden Verkehrsüberwachung tangiert, indem sich die Kommission für die Einrichtung so genannter Koordinierungsstellen in den Mitgliedsstaaten ausspricht. Die Koordinierungsstelle des Staats der Zuwiderhandlung soll hierbei Verstöße, die von einem nicht-ansässigen Fahrer begangen wurden, den zuständigen Behörden des Wohnsitzstaats des Fahrers mitteilen. Zudem sollen die Koordinierungsstellen gewährleisten, dass die Behörden des Staates der Zuwiderhandlung die zuständigen Behörden des Wohnsitzstaates zur Verhängung geeigneter Maßnahmen gegen den Fahrer auffordern.

Nach Verabschiedung dieser Empfehlung setzte die Kommission eine Expertengruppe (bestehend aus Experten der Mitgliedstaaten) ein, welche die Umsetzung der Empfehlung verfolgen und beurteilen sollte. Im Jahr 2006 stellte die Kommission fest, dass die Empfehlung zwar zu besserer Kooperation zwischen einzelnen Mitgliedstaaten geführt habe, ein EU-weites System zur effektiven grenzüberschreitenden Verkehrsüberwachung jedoch weiterhin nicht bestehe. Gemäß ihrer Verpflichtung in der Empfehlung begann die Kommission – nach Durchführung eines Konsultationsprozesses – in der Folge die Ausarbeitung eines Richtlinienvorschlags. Dessen genauer Inhalt ist noch nicht bekannt, es scheint sich aber der Fokus von allgemeiner Verkehrsüberwachung (d.h. in den Mitgliedstaaten) zu grenzüberschreitender Verkehrsüberwachung zu verschieben.

Für die grenzüberschreitende Verkehrsüberwachung ist zweitens der Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen von Bedeutung. Dieser Rahmenbeschluss umfasst auch Verkehrsverstöße und regelt die Anerkennung und Vollstreckung von Geldbußen bzw. Geldstrafen ab einem Betrag von 70 EUR. Gegenwärtig ist der Rahmenbeschluss allerdings noch längst nicht von allen Mitgliedstaaten umgesetzt worden.

Einordnung der EU-Initiativen in die Verkehrsüberwachungspraxis

Aus Verkehrssicherheitsperspektive problematisch an der gegenwärtigen Situation ist, dass der Rahmenbeschluss 2005/214/JI erst am Ende der so genannten Verkehrsüberwachungskette ansetzt (vgl. Abbildung). Voraussetzung für die Anwendung des Rahmenbeschlusses ist, dass der Verkehrssünder identifiziert und benachrichtigt und dass eine rechtskräftige Entscheidung getroffen wurde (Aktionen 1–5).

Abbildung: Vereinfachte Darstellung der „Verkehrsüberwachungskette“ („Enforcement Chain“)

Aktion 1	Aktion 2	Aktion 3	Aktion 4	Aktion 5	Aktion 6
Entdeckung/ Aufzeichnung des Delikts	Identifizierung Fahrzeug	Identifizierung Fahrer/Halter	Notifikation Fahrer/Halter	<i>Ablehnung:</i> Rechtskräftige Entscheidung	Vollstreckung

Quellen: VERA 1, VERA 2, CAPTIVE

Aktion 1: Entdeckung und Aufzeichnung des Delikts

Wie bereits erwähnt, gibt es grundsätzlich zwei verschiedene Methoden, Verkehrsüberwachungen durchzuführen. Entweder das Fahrzeug wird direkt zur Kontrolle (z.B. Alkoholkontrolle) bzw. nach Feststellung des Delikts (z.B. Geschwindigkeitskontrolle) durch die Polizei gestoppt oder die Verkehrsüberwachung findet automatisiert (d.h. durch Aufzeichnung des Delikts auf Bild oder Film) statt, so dass eine Sanktionierung des Delikts auch später möglich ist.

Findet die Verkehrsüberwachung automatisiert statt, ist die Aufzeichnung des Delikts von besonderer Bedeutung. Verschiedene Forschungsberichte zur grenzüberschreitenden Verkehrsüberwachung (VERA 1, VERA 2) mahnen an, dass es zurzeit keine europaweit einheitliche Typzulassung der verwendeten Messgeräte (z.B. Geschwindigkeitskameras, Alkoholtester) gibt. Um EU-weit Qualität und Akzeptanz der Verkehrsüberwachung zu sichern, wird deshalb ein einheitliches unabhängiges Prüfverfahren der Meßgeräte (d.h. z.B. der Sensoren, Digitalkameras, Hardware/Software der Kennzeichenerfassungsgeräte etc.) vorgeschlagen, das durch eine EU-Richtlinie umgesetzt werden könne.

Aktion 2: Identifizierung des Fahrzeugs

Diese Aktion wird rechtlich bzw. systemisch zum Teil durch den Prümer Vertrag bzw. das Führerschein-Informationssystem EUCARIS abgedeckt. Allerdings sind zurzeit nicht alle EU-Staaten im Prümer Vertrag¹ bzw. EUCARIS² vertreten, auch wenn der Prümer Vertrag zukünftig in den Rechtsrahmen der EU überführt werden soll. Zudem wird vielerorten bemängelt, dass sowohl der Prümer Vertrag als auch EUCARIS nicht spezifisch auf die Verkehrsüberwachung zugeschnitten seien. Der Rahmenbeschluss selbst legt keine Verfahren zur Fahrzeugidentifizierung fest.

1 Derzeit (Dez. 2007) im Prümer Vertrag vertreten: Belgien, Deutschland, Spanien, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und Österreich.

2 Derzeit (Dez. 2007) in EUCARIS vertreten: Belgien, Deutschland, Estland, Großbritannien, Irland, Lettland, Litauen, Rumänien, Schweden, Ungarn.

Darüber hinaus können sich aber auch insbesondere bei der automatisierten Verkehrsüberwachung hinsichtlich der praktischen Funktionsfähigkeit nicht unerhebliche Hindernisse ergeben: Viele der in den Mitgliedsstaaten eingesetzten automatisierten Kameras benutzen Kennzeichenerfassungssysteme, die oftmals darauf ausgelegt sind, nur die jeweiligen nationalen Kennzeichen auszulesen und deren Syntax zu überprüfen. Diese Prozesse gestalten sich bei fremden Kennzeichen aufgrund der Unterschiede in Schriftart, Schriftgröße und Reflexionseigenschaften sowie (häufig) fehlenden Länderkennungen der Nummernschilder oftmals als schwierig, so dass es zu Fehlern kommen kann. Werden diese erkannt, muss sich der maschinellen Erfassung eine manuelle Nachbearbeitung anschließen. In der Forschung wird dieses Problem vor allem im Rahmen des Projekts VERA 2 angesprochen, das Verbesserung der Lesbarkeit europäischer Nummernschilder anmahnt.

Aktion 3: Identifizierung des Fahrers bzw. Halters

Der effektive Austausch von Fahrer- bzw. Halterdaten ist eine fundamentale Voraussetzung für eine funktionierende grenzüberschreitende Verkehrsüberwachung. Gegenwärtig ist dieser Austausch nur zwischen einzelnen Mitgliedsstaaten über bilaterale Zusammenschlüsse oder informelle Übereinkünfte geregelt. Auch der Rahmenbeschluss legt hinsichtlich der Identifizierung des Fahrer/Halters keine konkreten Einzelheiten fest. So wird dieser Bereich bisher vor allem durch den Prümer Vertrag abgedeckt. In Zukunft soll auch EUCARIS II den direkten Datenaustausch in diesem Bereich übernehmen. Nach wie vor gilt jedoch auch hier, dass nicht alle Mitgliedsstaaten in diesen Zusammenschlüssen vertreten sind, so dass EU-weit betrachtet Hindernisse in der Identifizierung der Fahrer bzw. Halter verbleiben. Nach Auskunft des KBA ist Deutschland zudem gegenwärtig der einzige Staat, der die technischen Anforderungen nach EUCARIS II erfüllen würde. Die gegenwärtig angewandten operationellen Methoden des Informationsaustausches in der EU unterscheiden sich darüber hinaus zum Teil erheblich in ihrer Qualität. Diese Methoden reichen von einem Austausch in Papierform (z.B. Fax) bis zu elektronischem Datenaustausch über ein Netzwerk.

Aktion 4: Notifikation/Benachrichtigung des Fahrers/Halters (Erstbescheid)

Die (erste) Benachrichtigung (Erstbescheid) des Fahrers/Halters ist ebenfalls von erheblicher Bedeutung und stellt in der Praxis häufig ein Hindernis für die weiteren Schritte der Verkehrsüberwachungskette dar. Für den weiteren reibungslosen Verlauf dieses Prozesses ist es natürlich wichtig, dass der Fahrer/Halter die Benachrichtigung auch tatsächlich erhält und versteht. Dabei scheint es gegenwärtig EU-weit organisatorische Hindernisse zu geben, die eine effektive bzw. wirksame Information des betroffe-

nen Fahrers erschweren. Als erstes Hindernis ist die Sprachenvielfalt der EU 27 zu nennen, in der momentan 23 verschiedene offizielle Sprachen gesprochen werden. Die erste Benachrichtigung des Verkehrssünder erfolgt nur in den seltensten Fällen in der Sprache des Wohnsitzstaates, sondern fast ausschließlich in der Sprache des Staates der Zuwiderhandlung. Es wäre wünschenswert, dass der Adressat unabhängig seiner Fremdsprachenkenntnisse dem Erstbescheid Folgendes entnehmen kann:

- Was ist der Inhalt des Bescheides?
- Wie kann auf den Bescheid reagiert werden?
- Welche Konsequenzen hat es, wenn nicht auf den Bescheid reagiert wird?

Darüber hinaus existieren in der EU unterschiedliche Verfahren in der Übermittlung bzw. Zustellung des Erstbescheides. Einige Staaten (z.B. Spanien) versenden offizielle Dokumente – d.h. auch Erstbescheide – grundsätzlich per Einschreiben. Dies kann im Umkehrschluss bedeuten, dass sich beispielsweise spanische Fahrer/Halter der Tragweite eines ausländischen Erstbescheides nicht bewusst sind, wenn dieser vom Staat der Zuwiderhandlung nicht per Einschreiben (und zudem in einer fremden Sprache) sondern über den gängigen Postweg zugestellt wird.

Aktionen 5–6: Vollstreckung nach rechtskräftiger Entscheidung (Rahmenbeschluss)

Der Rahmenbeschluss bezieht sich nur auf diese letzten beiden Aktionen der „Verkehrsüberwachungskette“, d.h. er findet Anwendung, wenn der Verkehrssünder den Erstbescheid abgelehnt hat und es zu einer rechtskräftigen Entscheidung gekommen ist, die vollstreckt werden soll. Allerdings bezieht sich der Rahmenbeschluss hierbei nur auf Geldstrafen bzw. Geldbußen und nicht auf andere Sanktionen, wie beispielsweise Fahrverbote oder Strafpunkte.

Fazit

Zusammenfassend ist aus Verkehrssicherheitsperspektive festzuhalten, dass durch den Rahmenbeschluss als mehr oder weniger einzigem EU-Instrument am Ende der Verkehrsüberwachungskette Probleme der Operationalität bzw. tatsächlichen Funktionsfähigkeit verbleiben können, da die vorherigen Aktionen 1-4 unklar bleiben. Vielfach wird daher auch gesagt, die gegenwärtige Einführung des Rahmenbeschlusses mache – sinnbildlich oder metaphorisch gesprochen – den zweiten Schritt vor dem ersten. Um eine effektive Funktionsfähigkeit zu gewährleisten, wären europaweit verbindliche Regelungen für diese Schritte wünschenswert.

Verkehrssanktionen in der EU – neue Entwicklungen

– Ausländische Verfahren – Praxisprobleme bei der Vollstreckung in Deutschland –

Michael Nissen, Rechtsanwalt, Leiter Internationales Recht, ADAC e.V.,
Juristische Zentrale, München

1. Bestehende Vollstreckungshilfeabkommen

Vor fast genau 20 Jahren wurde mit Unterzeichnung des deutsch-österreichischen Amts- und Rechtshilfevertrages¹ in Deutschland der Grundstein für die grenzüberschreitende Vollstreckung verwaltungsbehördlicher Geldsanktionen gelegt. Mit dem Inkrafttreten dieser bilateralen Vereinbarung zum 1. Oktober 1990 wurde dem deutschen Autofahrer zum ersten Mal vor Augen geführt, was das Ignorieren eines Bußgeldbescheids aus dem Ausland bedeuten kann.

Im Jahr 1997 wurde von Deutschland das Europäische Übereinkommen über die Vollstreckungshilfe in Strafsachen² ratifiziert, das nur zwischen Deutschland und den Niederlanden in Kraft getreten ist³. In der Praxis spielte diese – auch auf Ordnungswidrigkeiten anwendbare – Vereinbarung aber bisher nie eine Rolle, da sich das über die Justizministerien abzuwickelnde Verfahren für Massenverstöße wie Straßenverkehrszuwendungen als nicht geeignet erwiesen hat⁴.

1998 unterzeichneten die seinerzeit 15 EU-Justizminister das „Übereinkommen der Europäischen Union über den Fahrerlaubnisentzug“⁵, das allerdings bis zum heutigen Tag nicht in Kraft getreten ist. Es hat zum Inhalt, dass in den Staaten der EU verhängte Fahrverbote im Heimatland des Verkehrssünder vollstreckt werden können.

1 Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Amts- und Rechtshilfe in Verwaltungssachen vom 31.5.1988, BGBl. 1990 II S. 358.

2 Übereinkommen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften über die Vollstreckung ausländischer strafrechtlicher Verurteilungen vom 13.11.1991, BGBl. 1997 II S.1350.

3 BGBl. 1998 II S.896.

4 Neidhart NZV 2000, 240, 243.

5 Übereinkommen der Europäischen Union über den Entzug der Fahrerlaubnis vom 17.6.1998, Amtsblatt EG C 216 vom 10.7.1998; vgl. im Einzelnen dazu: Dokumentation ADAC-Rechtsforum „Internationalisierung des Führerscheinentzugs“ am 8.3.1999; Brenner DVBl. 99, 877 ff.

Ein Jahr später wurde schließlich auf EU-Ebene der erste Schritt in Richtung einer multilateralen Geldsanktionenvollstreckung getan. Das dabei ausgearbeitete Schengener Übereinkommen über die Vollstreckung von Geldsanktionen aus Straßenverkehrszu widerhandlungen⁶ hat jedoch aus formal-rechtlichen Gründen nie Rechtswirkung erlangt.

Auf Initiative Großbritanniens, Frankreichs und Schwedens hat schließlich der Rat der EU im Jahr 2001 den Entwurf eines Rahmenbeschlusses zur gegenseitigen Anerkennung und Vollstreckung von Geldsanktionen angenommen, dessen verspätete Umsetzung demnächst in Deutschland ansteh⁷.

Daneben gibt es noch den 2002 in Kraft getretenen deutsch-schweizerischen Polizeivertrag⁸, dessen Bestimmungen zur Vollstreckung⁹ aber immer noch einer Inkraftsetzung harren. Hierfür ist ein separater Notenwechsel zwischen Deutschland und der Schweiz erforderlich. Weitere zwischenstaatliche – Deutschland aber nicht betreffende – Vollstreckungshilfevereinbarungen haben die skandinavischen Länder bereits in den 60er Jahren abgeschlossen¹⁰.

II. EU-Rahmenbeschluss zur gegenseitigen Anerkennung und Vollstreckung von Geldsanktionen vom 24.2.2005

Die anstehende Umsetzung des EU-Rahmenbeschlusses vom 24.2.2005 ist der – zumindest vorläufige – Abschluss des seit Jahren beschrittenen Weges in eine „Europäische Vollstreckungsgemeinschaft“¹¹. Dieser Rahmenbeschluss hat in einigen Punkten für erhebliche Irritationen gesorgt. Zu Recht verfolgt er das Anliegen, schwere Straftaten auch über Staatsgrenzen hinweg der Verfolgung und Vollstreckung zuzuführen. Das bedarf grundsätzlich auch keiner Diskussion. Zu den mehreren Dutzend Tatbeständen, um die es hierbei geht, gehören u.a. Terrorismus, Menschenhandel, vorsätzliche Tötung und Geiselnahme.

6 Übereinkommen über die Zusammenarbeit in Verfahren wegen Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsvorschriften und bei der Vollstreckung von dafür verhängten Geldbußen und Geldstrafen vom 28.4.1999.

7 EU-Rahmenbeschluss zur gegenseitigen Anerkennung und Vollstreckung von Geldsanktionen vom 24.2.2005, Amtsblatt EU L 76/16 vom 22.3.2005.

8 Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizer Eidgenossenschaft über die grenzüberschreitende polizeiliche und justitielle Zusammenarbeit vom 27.4.1999, BGBl. 2001 II S. 946, 2002 II S.608.

9 Art. 34 ff. des Polizeivertrages.

10 Neidhart DAR 2003, 357 (366).

11 Neidhart DAR 1999, 209 (211).

Am Ende des Katalogs mit den vom Rahmenbeschluss umfassten Delikten¹² tauchen aber, kurz nach „Flugzeug-/Schiffsentführung“, an 33. und fast letzter Stelle plötzlich die „Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsvorschriften“ auf. Kurz gefasst: Geldbußen wegen einfacher Verstöße gegen Geschwindigkeits-, teils sogar gegen Parkvorschriften, sollen wie Strafen für Schwerverbrechen vollstreckt werden. Da drängt sich doch der Verdacht auf, dass der Rahmenbeschluss nach dem Scheitern des oben genannten Schengener Übereinkommens eine willkommene Gelegenheit bot, hier die Straßenverkehrszuwiderhandlungen gleich mit dazu zu packen. Bagatellverstöße im Straßenverkehr sind jedoch innerhalb des Rahmenbeschlusses absolute Fremdkörper gegenüber dem sonstigen aufgelisteten Kriminalitätsunrecht. Man möchte hier schon fast von einer generellen Kriminalisierung der Autofahrer sprechen.

An dieser Stelle ist klarzustellen: Selbstverständlich sind Autofahrer verpflichtet, auch im Ausland die dort geltenden Verkehrsbestimmungen zu beachten. Wer gegen Regeln verstößt, muss grundsätzlich überall damit rechnen, zur Verantwortung gezogen zu werden. Das ist ein eherner Grundsatz, den natürlich auch der ADAC vertritt. Auch das in Verbindung mit der Vollstreckung genannte Ziel, die Verkehrssicherheit auf den europäischen Straßen zu erhöhen, hat höchste Priorität und ist ausdrücklich zu begrüßen.

Ob allerdings hierfür die Forcierung der Geldsanktionenvollstreckung – so wie sie derzeit versucht wird – der richtige und allein selig machende Weg ist, ist dennoch zu bezweifeln. Sowohl das materielle als auch prozessuale Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht sind in Europa stark unterschiedlich ausgestaltet; insbesondere gehen gerade die Vorstellungen über angemessene Strafdrohungen selbst in Nachbarstaaten extrem weit auseinander. In manchen Ländern gibt es auch nicht das bei uns verfassungsrechtlich verankerte Aussage- und Zeugnisverweigerungsrecht in Verkehrssachen. Stattdessen wird oft an Stelle des Fahrers der Halter, der sich zu dem betreffenden Zeitpunkt womöglich gar nicht im Tatortland aufgehalten hat, auch bei Verstößen im fließenden Verkehr zur Verantwortung gezogen. Zu diesen ganzen Problemen im Vorfeld enthält der Rahmenbeschluss überhaupt keine Aussage – er befasst sich nur mit dem für den Kraftfahrer härtesten Mittel, nämlich der Sanktionsvollstreckung.

Soweit ersichtlich, haben nach dem derzeitigen Stand von den anderen EU-Staaten bislang nur Dänemark, Finnland, Frankreich, Litauen, die Niederlande, Österreich, Rumänien, Slowenien und Ungarn den EU-Rahmenbeschluss umgesetzt.

12 Art. 5 Abs. 1 Rahmenbeschluss.

Obwohl der Entwurf des deutschen Umsetzungsgesetzes noch nicht vorliegt, ist der ADAC erleichtert, dass einige seiner Forderungen darin Eingang finden werden: Neben der Verhinderung einer rückwirkenden Vollstreckung durch eine Stichtagsregelung müssen die im Rahmenbeschluss in Art. 7 als „Kann“-Bestimmung ausgestalteten Vollstreckungsversagungsgründe in Deutschland in jedem Fall beachtet werden. Das sind sehr positive Ansätze. Ob sie allerdings für eine Lösung sämtlicher bereits schon jetzt existierenden und bekannten praktischen Probleme ausreichen, steht auf einem anderen Blatt.

III. Praxisprobleme

Aufgrund der täglich zahlreichen Mitgliederkontakte ist der ADAC in der vorteilhaften Lage, aufgrund von Anfragen aus erster Hand zu erfahren, wo die – teilweise eigentlich sehr banalen, aber essentiellen – zu erwartenden Probleme liegen. Seitdem das Thema „EU-weite Bußgeldvollstreckung“ in der Öffentlichkeit diskutiert wird, ist zu beobachten, dass dies von den ADAC-Mitgliedern sehr aufmerksam verfolgt wird und zu einem der Sache angemessenen Problembewusstsein geführt hat.

1. Bezahlung der Geldsanktion

Viele ADAC-Mitglieder sind tatsächlich gewillt, ausländische Bußgelder zu begleichen. Nur gibt es dabei ein ganz simples praktisches Problem, das auf den ersten Blick eigentlich keiner Diskussion bedürfen sollte: Sie können erstaunlicherweise oft gar nicht bezahlen! Das alte Sprichwort „Wo ein Wille ist, da findet sich auch ein Weg“, hilft in diesen Fällen meist leider nicht weiter, was anhand eines Beispiels aus Italien erläutert werden soll:

Ein ADAC-Mitglied überschritt auf einer Sizilien-Rundreise Ende 2006 versehentlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 11 km/h. Rund ein dreiviertel Jahr später wurde ihm ein entsprechender Bußgeldbescheid in Höhe des hierfür in Italien üblichen Bußgeldes von 148 Euro¹³ zugestellt. Unser Mitglied wollte auch sofort bezahlen, doch den Zahlungsmodalitäten war nur folgender Hinweis zu entnehmen: „Bezahlung bei der Polizei Catania“. Eine Bankverbindung wurde nicht bekannt gegeben und eine

13 Art. 142 Codice della Strada (Italienisches Straßenverkehrsgesetz).

Versendung von Bargeld per Post kam aus nahe liegenden Gründen nicht in Betracht. Trotz mehrerer Telefonate mit der Behörde war eine Zahlungsmöglichkeit von Deutschland aus nicht in Erfahrung zu bringen. Entnervt resignierte das Mitglied und war dann umso erstaunter, als zwei Monate später ein weiterer Bußgeldbescheid eintraf, mit dem die Buße – wie in Italien üblich – auf rund 300 Euro verdoppelt worden war¹⁴.

Obwohl die EU bereits seit geraumer Zeit den Weg für kostengünstige Auslandsüberweisungen freigemacht hat¹⁵, scheinen nicht nur die italienischen, sondern die meisten ausländischen Bußgeldstellen und Behörden von IBAN- und BIC-Bankcodes noch nie etwas gehört zu haben.

2. Verfahrenssprache

Eine weitere Hürde ist die Verfahrenssprache. Ein ADAC-Mitglied erhielt per Post aus Ungarn ein zweiseitiges, eng bedrucktes Schreiben, das ausschließlich in ungarischer Sprache abgefasst war. Lediglich der in Fettdruck hervorgehobene Betrag von 40.000 Forint (ca. 160 Euro) deutete darauf hin, dass es hier um Geld ging. Für jemanden, der mit der ungarischen Sprache nicht vertraut ist – und wer ist das schon? – war das ganze Schreiben komplett unverständlich. Das betroffene Mitglied glaubte zunächst gar, eine Hotelrechnung nicht bezahlt oder das große Los der ungarischen Nationallotterie gewonnen zu haben. Leider sah die Realität etwas anders aus: es handelte sich nämlich um einen Bußgeldbescheid wegen eines Verkehrsverstoßes. Um dies aber überhaupt feststellen zu können, musste sich das Mitglied eine teure Übersetzung anfertigen lassen. Bis diese dann fertig gestellt war, verging soviel Zeit, dass die Rechtsbehelfsfrist abgelaufen und der Bescheid in Ungarn rechtskräftig geworden war. Dem Betroffenen wurde hier einzig und allein durch die Sprachbarriere die Möglichkeit genommen, sich im Rahmen der vorgegebenen Frist zu verteidigen.

Leider betrifft dieses Problem nahezu alle EU-Staaten außerhalb des deutschen Sprachraums, also auch Frankreich, Spanien oder Polen. Eine Ausnahme bilden nur einige italienische (meist Südtiroler) Bußgeldstellen und die zentrale Bußgeldbehörde der Niederlande, die zumindest Erstbescheide in deutscher Sprache ausfertigen. Die Rechtsbehelfsverfahren werden freilich auch dort wieder in der Landessprache durchgeführt.

14 Art. 203 Codice della Strada (Italienisches Straßenverkehrsgesetz).

15 EG-Verordnung 2560/2001 über grenzüberschreitende Zahlungen in Euro, Amtsblatt EG L 344/13 vom 28.12.2001.

Art. 5 Abs. 3 des Übereinkommens vom 29.5.2000 über die Rechtshilfe in Strafsachen zwischen den EU-Mitgliedstaaten¹⁶ sieht das Erfordernis einer Übersetzung vor, wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Zustellungsempfänger der Sprache, in der der Bescheid abgefasst wurde, unkundig ist. Diese Bestimmung, die nach Art. 3 Abs.1 des genannten Übereinkommens auch in Verfahren wegen Zuwiderhandlungen gegen Rechtsvorschriften durch Verwaltungsbehörden Anwendung findet, scheint jedoch bislang in den meisten Ländern unbekannt zu sein.

Noch einmal zur Klarstellung: Kraftfahrer haben sich bei Auslandsfahrten dem Recht des Reiselandes zu unterwerfen. Dies darf aber nicht so weit gehen, dass die Vorbereitung von Urlaubsfahrten künftig auch den Besuch von Sprachkursen beinhalten sollte, um für etwaige Bußgeldverfahren gewappnet zu sein. Denn die im EU-Rahmenbeschluss für das Vollstreckungsverfahren getroffenen Regelungen zur Verfahrenssprache und zu Übersetzungen helfen eindeutig nur den Vollstreckungsbehörden, nicht aber den eigentlich hiervon Betroffenen. Für diese ist, wenn die Bestimmungen des Rahmenbeschlusses erst einmal angewendet werden, das Kind ohnehin schon in den Brunnen gefallen, da das der Vollstreckung zugrunde liegende Bußgeldverfahren im Reiseland schon zuvor rechtskräftig abgeschlossen wurde – und das womöglich ohne rechtzeitige Kenntnis des eigentlichen Tatvorwurfs und der Rechtsbehelfsbelehrung samt Einspruchsfristen!

Bedenklich ist dies auch in Bezug auf den in den Verfahrensgarantien des Artikels 6 Ziff.3 der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) manifestierten Grundsatz des „fairen Verfahrens“. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (EGMR) sind die Bestimmungen des Art. 6 EMRK auch im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts zu beachten¹⁷. Dies gilt für das gesamte Ordnungswidrigkeitenverfahren und damit auch für einen Bußgeldbescheid, der vom Betroffenen gerichtlich nicht angegriffen wird¹⁸. Der EGMR hat bereits im Jahre 1989 im Fall *Brozicek gegen Italien*¹⁹ einen diesbezüglichen Verstoß gesehen und festgestellt, dass es Aufgabe der Justizbehörden sei, nachzuweisen, dass der Beschuldigte die Verhandlungssprache des Gerichts hinreichend spricht, und nicht Sache des Beschuldigten, seine fehlende Kenntnis zu beweisen.

16 BGBl. 2005 II S. 650.

17 Urteil vom 21.02.1984, EuGRZ 1985, 62 (66); Urteil vom 25.08.1987, EuGRZ 1987, 399 (401).

18 Eser, in: Meyer, Kommentar zur Charta der Grundrechte der Europäischen Union, Art. 48, Rn. 17.

19 Urteil vom 19.12.1989, Serie A, Nr. 167.

Anlässlich der ADAC-Rechtskonferenz zum Thema „EU-weite Geldsanktionenvollstreckung“, die am 13. November 2007 in Berlin stattgefunden hat, sicherte Bundesjustizministerin Frau Zypries zu, dass „kein deutscher Autofahrer künftig Angst haben müsse, fremdsprachige Bescheide aus dem Ausland zu erhalten oder sich in einer fremden Sprache verteidigen zu müssen“²⁰. Diese Zusicherung ist sehr zu begrüßen.

Für die Prüfung ausländischer Vollstreckungshilfeersuchen wird das Bundesamt für Justiz (BfJ) künftig zuständig sein. Wenn sich das BfJ alsdann nicht darauf beschränkt, zu prüfen, ob die im Rahmenbeschluss vorgesehene Bescheinigung korrekt ausgefüllt ist, sondern darüber hinaus auch untersuchen würde, ob das dem Ersuchen zugrunde liegende Bußgeldverfahren im Entscheidungsstaat korrekt abgelaufen ist und bei Widersprüchen zu den oben genannten Aspekten die Vollstreckung konsequenterweise verweigert, dann wäre schon einiges erreicht.

3. Beispiele für Verfahrensbesonderheiten im Ausland

Zu befürchten ist, dass das BfJ bei Massenverfahren anlässlich von Straßenverkehrszuwerhandlungen schnell an die Grenzen seiner Kapazität gelangen wird, zumal man hier mit höchst unterschiedlichen Verfahrensordnungen und Besonderheiten aus 26 Mitgliedstaaten konfrontiert wird. Wer kennt diese denn überhaupt?

- In Großbritannien, Frankreich, Italien, Slowenien, Spanien und Griechenland gibt es einen erheblichen Rabatt bei zeitnaher Zahlung des Bußgeldes: z.B. kostet ein Rotlichtverstoß in Griechenland normalerweise 700 Euro, bei Zahlung innerhalb von 10 Tagen 350 Euro, also die Hälfte! In Spanien werden bei Zahlung innerhalb von 7 Tagen 30 % Rabatt gewährt (was gegenüber ausländischen Kraftfahrern gerne mal „vergessen“ wird). In den Niederlanden hingegen erhöht sich die Buße bei Nichtzahlung um 25 %, danach um 50 %. Leider verhindern zumeist Sprachbarrieren und fehlende Kenntnis über Zahlungsmöglichkeiten und -modalitäten, dass deutsche Autofahrer in den Genuss dieser Vergünstigungen kommen.
- In jedem Land gibt es unterschiedliche Rechtsbehelfsfristen: sie reichen von 60 Tagen in Italien über 30 Tage in Frankreich bis hin zu 15 Tagen in Spanien und Tschechien.

²⁰ Vgl. Bericht über die ADAC-Rechtskonferenz „Bußgelder in Europa – Vollstreckung ohne Grenzen?“, DAR 2008, 13.

- In Frankreich und in den Niederlanden muss vor Einlegung eines Rechtsbehelfs eine Kautions hinterlegt werden, anderenfalls wird über ein Rechtsmittel überhaupt nicht entschieden.
- Jedenfalls in Österreich und Italien muss der Halter auf Anfrage den Fahrer benennen, ohne dass er sich auf ein Zeugnis- oder Aussageverweigerungsrecht berufen kann.

Ein Wort noch zur Bagatellgrenze von 70 Euro: In zahlreichen Ländern werden im Vergleich zu Deutschland weitaus höhere Bußgelder verhängt (z.B. in Skandinavien, Spanien, den Niederlanden). In Spanien zahlt man für einen einfachen Parkverstoß bis zu 90 Euro! Wäre im Rahmen der Umsetzung des Rahmenbeschlusses nicht auch eine Regelung analog zu Art. 39 Abs.1 des deutsch-schweizerischen Polizeivertrages denkbar? Dieser sieht folgendes vor: Falls sich herausstellt, dass die verhängte Geldsanktion das Höchstmaß der nach dem Recht des ersuchten Vertragsstaates angedrohten Geldsanktion überschreitet, wird die Vollstreckung der Entscheidung auf dieses Höchstmaß beschränkt. In diesem Zusammenhang wurde seinerzeit darüber diskutiert, ob u.U. der über die Obergrenze hinausgehende Betrag bei einer späteren Wiedereinreise ins Land doch noch vollstreckt werden könnte; es wäre festzulegen, dass bei einer Höchstmaßgrenze diese abschließend zu gelten hätte.

4. Kennzeichenverwechslungen in den Niederlanden

Weitere Fälle, in denen deutsche Betroffene Maßnahmen einer ausländischen Behörde ohnmächtig gegenüberstehen sind die häufigen Kennzeichenverwechslungen, insbesondere in den Niederlanden. Deutsche Kfz-Halter erhalten oft Bußgeldbescheide aus Holland, obwohl sie in ihrem ganzen Leben noch nie dort waren. Ursache für derartige Verwechslungen ist nach unseren Informationen vor allem das holländische System der Kennzeichenerfassung, das keine Leerstellen zwischen den Zahlen und Buchstaben im Nummernschild berücksichtigt. Allerdings sind gerade diese für die korrekte Halterfeststellung in Deutschland zwingend erforderlich. So ordnete die niederländische Behörde in einem dem ADAC kürzlich vorgelegten Fall das erfasste Kennzeichen KRS123²¹ nicht dem eigentlichen Kölner Tatfahrzeug (KRS-123), sondern fälschlicherweise dem Krefelder Fahrzeug mit der Nummer KR-S 123 zu. Trotz Vorlage entsprechender Nachweise wurde der begründete Einspruch des Krefelder Halters zurückgewiesen. Das ist beileibe kein Einzelfall, sondern kommt häufig vor! Wird

²¹ Kennzeichen geändert.

künftig auch eine derart zustande gekommene Sanktion in Deutschland vollstreckt werden?

5. Bußgeldeintreibung durch private Inkassobüros

Last but not least wird die Vollstreckung auch noch ein weiteres – bislang kaum beachtetes – Problem mit sich bringen. Dieses hat sogar die Europäische Kommission veranlasst, den Rahmenbeschluss in dem Konsultationspapier zur besseren Durchsetzung der Vorschriften für die Straßenverkehrssicherheit in der EU²² als nicht ausreichend zu bezeichnen: Es handelt sich um die Definition der zu vollstreckenden Entscheidung. Danach werden nur diejenigen verwaltungsbehördlichen Bescheide vollstreckt werden, gegen die im Entscheidungsstaat Rechtsmittel vor einem auch für Strafsachen zuständigen Gericht hätte eingelegt werden können²³. In einigen Ländern wie z.B. Großbritannien oder Italien, wurde allerdings die Ahndung von Straßenverkehrszuwendungen schon vor geraumer Zeit teilweise oder ganz entkriminalisiert. Das hat zur Folge, dass man sich dort in zahlreichen Fällen gar nicht mehr an ein „auch für Strafsachen zuständiges Gericht“ wenden kann. Demnach läge gemäß der Definition des Rahmenbeschlusses in vielen Fällen gar keine vollstreckbare Entscheidung vor; einigen Ländern wäre dann sogar die Vollstreckung aus Verkehrszuwendungen komplett verwehrt. Für den Kraftfahrer käme es folglich also auf das Reiseland an, ob eine Vollstreckung droht oder nicht.

Das bietet natürlich deutschen und ausländischen Inkassobüros die Gelegenheit, hier in die Bresche zu springen und – wie sie es ohnehin schon jetzt tun – mit mehr oder weniger dubiosen Methoden zu versuchen, derartige Forderungen bei deutschen Kfz-Haltern einzutreiben. Genannt seien beispielsweise die Firmen Euro Parking Collection aus London (EPC), Continental-Inkasso in Frankfurt oder European Municipality Outsourcing (EMO) in Florenz. Mit wenig transparenten, häufig auch ohne Rechtsbehelfsbelehrungen abgefassten Zahlungsaufforderungen dieser Unternehmen werden (nicht nur) deutsche Autofahrer verunsichert und unter Hinweis auf (nicht existentes) europäisches Vollstreckungsrecht oder den angeblich zivilrechtlichen (und damit nach dem EuGVVO vollstreckbaren) Charakter der Forderung zur Zahlung aufgefordert²⁴. Eine

22 Respecting the Rules – Better Road Safety Enforcement in the European Union – A Consultation Paper, Europäische Kommission November 2006; im Internet abrufbar unter: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/consultations/consultation_paper_enforcement_20_060411.pdf

23 Art. 1 a) EU-Rahmenbeschluss

24 Vgl. Nissen DAR 2004, 196

derartige private und zumeist undurchsichtige Eintreibungspraxis kann in Deutschland und in der EU nicht gewünscht sein.

6. Deutsch-österreichischer Amts- und Rechtshilfevertrag – quo vadis?

Wie zu Beginn erwähnt, begann der Weg in die „Europäische Vollstreckungsgemeinschaft“ mit dem deutsch-österreichischen Amts- und Rechtshilfevertrag. Und so stellt sich natürlich die Frage nach dessen Schicksal, wenn der Rahmenbeschluss einmal umgesetzt sein wird.

Dieser bilaterale Vertrag ist so praxisfern und kurzsichtig, dass er in vielen Fällen insbesondere von österreichischen Betroffenen mit entsprechenden Eingriffen ins Verfahren, nämlich durch Einspruchseinlegung vor dem Amtsgericht, ausgehebelt werden kann²⁵. In Deutschland wird dagegen die Vollstreckung österreichischer Bescheide abgelehnt, wenn die österreichischen Verfügungen unter Nichtbeachtung des Zeugnis- oder Auskunftsverweigerungsrechts deutscher Betroffener und somit unter Verletzung verfassungsrechtlicher Grundsätze ergangen sind²⁶. Je nach Art des Bescheides und der Verfahrensstanz kann der Bußgeldbetrag unter oder über der Bagatellgrenze von 25 Euro liegen, da es in Österreich keinen einheitlichen Bußgeldkatalog mit festen Tarifen gibt. Zudem ist diese 20 Jahre alte Bagatellgrenze inzwischen völlig überholt; man wollte damals die Parkbußen ganz heraushalten (allerdings machen gerade diese heutzutage einen Großteil der zu vollstreckenden Bescheide aus).

Als Konsequenz bleibt hier eigentlich nur die Kündigung dieses Vertrages bzw. die Erklärung, eine Vollstreckung ausschließlich nach Maßgabe des EU-Rahmenbeschlusses vom 24.2.2005 zu betreiben. Ansonsten besteht u.a. neben der möglichen Ungleichbehandlung von Verkehrsteilnehmern aus anderen Staaten auch die Gefahr, dass die Behörden gemäß der „Rosinentheorie“ immer auf Grundlage derjenigen Rechtsgrundlage vollstrecken, die gerade besser passt.

25 Der Vertrag regelt gemäß Art. 9 Abs. 1 nur die Vollstreckung verwaltungsbehördlicher Entscheidungen 26 Insbesondere Bescheide wegen Verstöße gegen § 103 Abs.2 Kraftfahrzeuggesetz (Nichtmitwirkung des Fahrzeughalters bei der in Österreich obligatorischen Lenker-auskunft)

IV. Rechtsschutzraum Europa

Die Schaffung des „Rechtsraums Europa“ erfordert zwangsläufig auch die Schaffung eines „Rechtsschutzraums Europa“. Vollstreckungshilfevereinbarungen müssen für die Betroffenen nachvollziehbar sein. Die Praxis-tauglichkeit eines Übereinkommens ist daher ebenso gefragt wie ihre Akzeptanz. Beim EU-Rahmenbeschluss sieht es in dieser Hinsicht nicht gut aus: Denn fehlende EU-einheitliche Regelungen hinsichtlich der Modalitäten und Verfahrensgarantien des der Vollstreckung zugrunde liegenden Bußgeldverfahrens lassen dessen Praxistauglichkeit und Akzeptanz sehr fraglich erscheinen.

Die deutsche Exekutive – insbesondere das BfJ – ist aufgefordert, die künftige Vollstreckung mit Augenmaß zu betreiben, berechnete Einwände der Betroffenen zu ihren Gunsten zu berücksichtigen, die Vollstreckung in Zweifelsfällen abzulehnen und vor allem die Versagungsgründe zu beachten. Der ADAC wird jedenfalls die Arbeit der Behörde sehr genau beobachten, die Interessen der Betroffenen im Sinne des „Rechtsschutzraums Europa“ wahren helfen und eventuelle Missstände unverzüglich reklamieren.

Das neue Versicherungs-Vertragsgesetz (VVG) und die Kraftfahrtversicherung

– **Obliegenheiten nach den Versicherungsfall, grobe Fahrlässigkeit
und Anerkenntnisverbot nach neuem Recht** –

Dr. Knut Höra, Rechtsanwalt, Frankfurt/Main

Die „Bild“-Zeitung hat die Verabschiedung des Gesetzes zur Reform des Versicherungsvertragsrechts im Bundestag mit „Jetzt ist auch Dummheit (ein bisschen) mitversichert“ betitelt¹. So ganz verkehrt ist das nicht. Das am 01.01.2008² in Kraft getretene Gesetz stärkt die Rechte der Versicherungsnehmer maßgeblich. Wenn der Versicherte gegen Verhaltensregeln verstößt, wie sie sich vielfach aus Gesetz und den Versicherungsbedingungen ergeben, hat dies nach neuem Recht in weit weniger Fällen den völligen Verlust des Anspruchs auf die Versicherungsleistung zur Folge als bisher. Die Gesetzesänderungen betreffen vor allem den Bereich der groben Fahrlässigkeit. Aber kann wirklich *jeder* Versicherungsnehmer schon „jetzt“ oder „ab sofort“ etwas aufatmen, dem der Vorwurf eines Verstoßes gegen Obliegenheiten gemacht wird?

1. Übergangsrecht

In der Bundesrepublik bestanden im Jahr 2006 allein in der Kraftfahrtversicherung ca. 100 Millionen Versicherungsverträge. Aus diesem Bestand haben die Versicherer in dem genannten Jahr 8,7 Millionen Versicherungsfälle abgewickelt³ und werden dies auch in Zukunft tun müssen. Hat die neue Rechtslage auch für solche Bestandsverträge Bedeutung?

a) Nach Art. 1 Abs. 1 EGVVG gilt das neue Recht uneingeschränkt und von Anfang an nur für Versicherungsverträge, die ab dem 01.01.2008 zustande gekommen sind (*Neuverträge*). Unter „Zustandekommen“ ist der formelle Vertragsabschluss zu verstehen. Das ist bei Abschluss des Versicherungsvertrags im Antragsmodell, wie ihn das neue Recht vorsieht (§ 7 Abs. 1 VVG 2008), der Zugang des Versicherungsscheins oder einer

1 Vgl. „Bild“ vom 07.07.2007.

2 BGBl 2007 I vom 23.11.2007, S. 2631 ff.

3 Vgl. Statistisches Jahrbuch 2007 des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft (GDV), S. 92.

anderweitigen Annahmeerklärung des Versicherers bei dem Versicherungsnehmer.

Bei dem bislang ganz überwiegend praktizierten Vertragsschluss im Policenmodell war es der Zeitpunkt, in dem die dem Versicherungsnehmer eingeräumte Widerspruchsfrist (§ 5a VVG a.F.) ungenutzt abgelaufen war oder nicht mehr bestand⁴. Verträge, bei denen die Widerspruchsfrist erst am oder nach dem 01.01.2008 abließ, unterliegen deshalb ausschließlich dem neuen Recht⁵.

b) Auf *Altverträge*, also solche, deren formeller Versicherungsbeginn am oder vor dem 31.12.2007 liegt, ist das bisherige VVG nach Art. 1 Abs. 1 EGVVG noch bis zum 31.12.2008 weiter anzuwenden. Für sie gilt das neue Recht erst ab dem 01.01.2009.

Wenn ein Rechtsstreit über Rechtsfragen aus einem Altvertrag in 2008 nicht rechtskräftig abgeschlossen werden kann, hat dies die unangenehme Konsequenz, dass er möglicherweise neu aufgerollt werden muss. Denn nach allgemeinem Zivilprozessrecht ist der Rechtsstand am Tag der letzten mündlichen Verhandlung maßgebend⁶. Liegt dieser am oder nach dem 01.01.2009, muss der Fall mit dem Jahreswechsel 2008/2009 erneut und möglicherweise anders unter dem dann auch für Altverträge geltenden neuen Recht beurteilt werden.

c) Das Problem stellt sich nicht für Versicherungsfälle aus Altverträgen, die bis einschließlich zum 31.12.2008 eingetreten sind bzw. noch eintreten. Für sie gilt das bisherige Recht nach Art. 1 Abs. 2 EGVVG auch über den 01.01.2009 hinaus weiter, und zwar bis zur endgültigen Abwicklung des betreffenden Versicherungsfalls.

d) Während des Jahres 2008 gelten damit zwei unterschiedliche Rechtsordnungen, je nachdem, ob es sich um einen Altvertrag handelt oder um

4 Vertragsabschluss im Policenmodell bedeutet, dass dem Versicherungsnehmer die AVB und die vorgeschriebene Verbraucherinformation nicht bereits bei Unterzeichnung seines Versicherungsantrags vorliegen, sondern erst zusammen mit der in der Police dokumentierten Annahmeerklärung des Versicherers zugehen. Bis zum Ablauf der dem Versicherungsnehmer eingeräumten Widerspruchsfrist ist der Vertrag nach h.M. schwebend unwirksam. Vgl. näher *Prölss/Martin*, VVG, 27. Aufl., § 5a; *Römer/Langheid*, VVG, 2. Aufl., § 5a.

5 Vertragsabschlüsse im Policenmodell, bei denen der Versicherungsschein nebst den AVB und der vorgeschriebenen Verbraucherinformation dem Versicherungsnehmer erst am oder nach dem 19.12.2007 zugegangen ist (bei Lebens- und Berufsunfähigkeitsversicherungen vor oder am 03.12.2007), sind deshalb „problematisch“, da sie den neuen Recht unterliegen, alle vorgeschriebenen Hinweise und Rechtsbelehrungen aber nach altem Recht erfolgt sind.

6 Vgl. *Baumbach/Lauterbach*, ZPO, 66. Aufl., § 300 Rn. 7.

einen Vertrag, der nach neuem Recht abgeschlossen ist. Für die vielen Versicherungsfälle, die sich bis zum Jahresende 2008 ereignet haben oder noch ereignen werden, ist das bisherige Recht bei Altverträgen auch darüber hinaus noch maßgeblich.

2. Obliegenheiten im oder nach dem Versicherungsfall

Worin bestehen nun die praxisrelevanten Rechtsänderungen bei Verletzung einer Obliegenheit im oder nach dem Versicherungsfall, wenn neues Recht gilt?

Kurz zur Erinnerung: Obliegenheiten sind Verhaltensvorschriften, die jeder Versicherungsnehmer beachten muss, wenn er seinen Anspruch auf die Versicherungsleistung nicht gefährden will⁷. Inhaltlich betreffen sie Auskunfts-, Mitteilungs-, Anzeige- oder Handlungs- bzw. Unterlassungspflichten. Sie ergeben sich teils aus dem Gesetz, überwiegend aber aus den AVB (sog. vertragliche Obliegenheiten).

Solche Obliegenheiten bestehen nicht nur vor dem Versicherungsfall, sondern auch nach – oder besser im bzw. ab – dem Versicherungsfall. Ein typisches Beispiel ist die Pflicht des Versicherungsnehmers zur unverzüglichen Anzeige des Versicherungsfalls, ein weiteres das in § 7 AKB a.F. verankerte Verbot, bei Haftpflichtschäden ohne vorherige Zustimmung des Versicherers einen Schadenersatzanspruch ganz oder zum Teil anzuerkennen.

a) Das bis zum 31.12.2007 geltende und für Bestandsverträge auch darüber in dem aufgezeigten Ausmaß auch darüber hinaus noch bedeutsame Recht ist von dem „Alles-oder-Nichts-Prinzip“ beherrscht. Die vorsätzliche Verletzung einer im oder nach dem Versicherungsfall zu erfüllenden Obliegenheit führt gemäß § 6 Abs. 3 VVG a.F. zur vollen Leistungsfreiheit des Versicherers. Vorsatz wird gesetzlich vermutet. Die Leistungspflicht des Versicherers entfällt selbst dann, wenn die Obliegenheitsverletzung folgenlos geblieben ist. Der BGH hat diese harte Folge zwar durch seine „Relevanz-Rechtsprechung“⁸ etwas abgemildert. Die Obliegenheitsverletzung muss danach zumindest generell geeignet gewesen sein, die Interessen des Versicherers zu gefährden und es muss ein gesteigerter Ver-

7 Näher *Prölss/Martin*, VVG, 27. Auflage, § 6 Rn. 1; *Römer/Langheid*, VVG, 2. Auflage, § 6 Rn. 2.

8 Vgl. etwa *Prölss/Martin*, VVG, 27. Auflage, § 6 Rn. 124 mit weiteren Nachweisen.

schuldensgrad vorgelegen haben. Der volle Kausalitätsgegenbeweis ist dem Versicherungsnehmer aber verschlossen.

Kann sich der Versicherungsnehmer nur von Vorsatz entlasten, ohne zugleich den Vorwurf grober Fahrlässigkeit entkräften zu können⁹, tritt ebenfalls völlige Leistungsfreiheit ein, es sei denn, dass dem Versicherungsnehmer der bei grober Fahrlässigkeit eröffnete (volle) Kausalitätsgegenbeweis gelingt. Lediglich einfache Fahrlässigkeit lässt den Leistungsanspruch unberührt (§ 6 Abs. 3 VVG a.F.).

b) Das *VVG 2008* vereinheitlicht die Folgen von Obliegenheitsverletzungen weitestgehend. Nur die Verletzung der vorvertraglichen Anzeigepflicht nimmt noch eine gewisse Sonderstellung ein.

aa) *Leichte Fahrlässigkeit* bleibt bei Verletzung einer Obliegenheit im oder nach dem Versicherungsfall auch im neuen Recht folgenlos.

bb) Ein *vorsätzlicher Verstoß* führt nach wie vor zum Anspruchsverlust. Die in § 6 Abs. 3 VVG a.F. verankerte Vorsatzvermutung zu Lasten des Versicherungsnehmers existiert jedoch nicht mehr. Wenn der Versicherer völlige Leistungsfreiheit geltend machen will, muss nunmehr er Vorsatz darlegen und beweisen (vgl. § 28 Abs. 2, letzter Halbsatz VVG 2008). Das wird etwa bei Rotlichtverstößen Bedeutung erlangen.

Die zweite, für die Praxis wichtige Rechtsänderung besteht darin, dass dem Versicherungsnehmer der *Kausalitätsgegenbeweis* jetzt auch bei vorsätzlichem Handeln uneingeschränkt offen steht. Wer einen Kfz-Vorschaden in der Kaskoversicherung vorsätzlich verschweigt, hat bislang die Vermögensinteressen des Versicherers und der Versichertengemeinschaft in aller Regel „relevant“ gefährdet¹⁰. Nunmehr kann er darlegen und beweisen, dass das Verschweigen weder auf den Eintritt des Versicherungsfalls noch die Höhe der Kaskoentschädigung einen Einfluss gehabt hat.

cc) Ganz anders als im bislang geltenden Recht sind die Rechtsfolgen bei *grober Fahrlässigkeit* ausgestaltet. An die Stelle des völligen Anspruchsverlusts tritt eine *Quotierung* des Leistungsanspruchs. Die vereinbarten Leistungen werden entsprechend dem Grad der groben Fahrlässigkeit gekürzt. Für vertragliche Obliegenheiten ist dies in § 28 Abs. 2 VVG 2008 niedergelegt. Er lautet wie folgt:

9 Die gesetzliche Vermutung für Vorsatz schließt geringere Verschuldensgrade ein, vgl. *Terbille*, Münchener Anwaltshandbuch Versicherungsrecht, § 2 Rn 290.

10 Vgl. BGH VersR 1984, 228. 114

„(2) Bestimmt der Vertrag, dass der Versicherer bei Verletzung einer vom Versicherungsnehmer zu erfüllenden vertraglichen Obliegenheit nicht zur Leistung verpflichtet ist, ist er leistungsfrei, wenn der Versicherungsnehmer die Obliegenheit vorsätzlich verletzt hat. Im Fall einer grob fahrlässigen Verletzung der Obliegenheit ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen; die Beweislast für das Nichtvorliegen einer groben Fahrlässigkeit trägt der Versicherungsnehmer.“

Entsprechende Formulierungen finden sich in § 82 Abs. 3 VVG 2008 für die gesetzlich normierte Schadenminderungspflicht. Sie finden sich auch in § 86 Abs. 2 VVG 2008 in Bezug auf die Obliegenheiten, die der Versicherungsnehmer im Zusammenhang mit dem Forderungsübergang von Ersatzansprüchen gegenüber Dritten auf den Versicherer zu erfüllen hat; er muss den Ersatzanspruch wahren und hat an der Durchsetzung gegenüber dem Dritten mitzuwirken.

c) Wie die Versicherer auf die geänderte Rechtslage reagieren, bleibt abzuwarten. Bislang lag eine Leistungsablehnung „auf der Hand“, wenn objektiv alles auf die Verletzung einer Obliegenheit im oder nach dem Versicherungsfall hindeutete. Sowohl Vorsatz als auch grobe Fahrlässigkeit hatten Leistungsfreiheit zur Folge. Dass keine dieser Verschuldensformen vorlag, musste der Versicherungsnehmer beweisen. Der Versicherer konnte sich zurücklehnen und abwarten, ob, inwieweit und mit welcher Argumentation der Versicherungsnehmer auf die Leistungsablehnung antwortete.

Nach neuem Recht müssen die Versicherer in Erwägung ziehen, dass sich das von ihnen darzulegende vorsätzliche Verhalten möglicherweise nicht beweisen lässt. Sie müssen auch bedenken, dass dem Versicherungsnehmer der Kausalitätsgegenbeweis über die engen Grenzen der „Relevanz“ hinaus gelingt. In beiden Fällen kommt völlige Leistungsfreiheit nicht mehr in Betracht. Die Vermutung liegt nahe, dass die Versicherer, um diesem aus der geänderten Darlegungs- und Beweislast resultierenden Dilemma zu entgehen, schon unter dem Gesichtspunkt einer möglichst wirtschaftlichen Schadenabwicklung verstärkt Teilleistungen nach einem nahe am Vorsatz liegenden Verschuldensgrad anbieten und erbringen werden. Dadurch vermindert sich für sie nicht nur die Gefahr einer gerichtlichen Auseinandersetzung, sondern – sollte es doch zu einer solchen kommen – auch der Streitwert des Verfahrens und damit des Kostenrisikos.

3. Quotierung bei grober Fahrlässigkeit

Die Quotenregelung bei grober Fahrlässigkeit ist damit eines der zentralen Themen für die künftige Rechtspraxis. Wie lässt sich die bei grober Fahrlässigkeit von dem Gesetz geforderte Leistungsabstufung verwirklichen? Was ist zu berücksichtigen und wie wirkt sich dies auf die Vortrags- und Beweislast aus?

Mehr als erste Überlegungen können die nachfolgenden Ausführungen dabei nicht sein.

a) Eine Analyse der bisherigen Rechtsprechung zeigt, dass sich die unter dem Regime des „Alles-oder-Nichts-Prinzips“ ergangenen Entscheidungen nur bedingt auf das neue Recht übertragen lassen. Das betrifft vornehmlich die Frage, wann von grober Fahrlässigkeit auszugehen ist. Wer etwa die Vielzahl der jährlichen Entscheidungen zu in Brand geratenen Adventskränzen untersucht, wird den Verdacht nicht los, dass das als gerecht empfundene Spruchergebnis zumindest gelegentlich die Abgrenzung zwischen einfacher und grober Fahrlässigkeit mitbestimmt hat. Für viele andere Bereiche – auch in vielen fein zisierten Entscheidungen aus dem Verkehrsrecht – ist dies nicht anders. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang beispielsweise an Urteile zum Steckenlassen des Zündschlüssels, um sich zu einem 3 Meter entfernten Obststand zu begeben¹¹ oder um die Tankrechnung zu bezahlen¹².

Aufgrund der Abkehr vom „Alles-oder-Nichts-Prinzip“ ist zu erwarten, dass die Berücksichtigung von Fallbesonderheiten zukünftig primär innerhalb der Quotierung erfolgen muss und wird.

b) Der Begründung des Regierungsentwurfs zum VVG 2008 ist zu entnehmen, dass sich der Umfang der Leistungspflicht des Versicherers bei grober Fahrlässigkeit nach dem Willen des Gesetzgebers an dem Verschuldensmaß zu orientieren hat. Innerhalb grober Fahrlässigkeit ist deshalb eine Abstufung erforderlich. Eine nahe am Vorsatz liegende grobe Fahrlässigkeit soll zu einer hohen Kürzung des Leistungsanspruchs führen. Ein im Grenzbereich zu einfacher Fahrlässigkeit liegender Verschuldensvorwurf soll die Leistungspflicht des Versicherers, wenn überhaupt, nur geringfügig beeinträchtigen. Die Rechtsprechung ist deshalb aufgerufen, im Bereich der groben Fahrlässigkeit Einordnungskriterien und Fallgruppen zu entwickeln.

¹¹ Grobe Fahrlässigkeit bejaht, vgl. OLG Köln VersR 2002, 842.

¹² Grobe Fahrlässigkeit verneint, vgl. OLG Frankfurt VersR 2003, 319.

Dass dies möglich ist und die Rechtsprechung nicht vor unlösbare Probleme stellt, zeigen, um nur einige Beispiele zu nennen, die Urteile zu Mitverschuldensquoten oder zur Höhe von Schmerzensgeldansprüchen. In der Schweiz, die das Quotierungsprinzip in bestimmen Fällen bereits seit längerem kennt, orientieren sich die Gerichte, wenn es um Versicherungsschäden unter Alkoholeinfluss geht, an der Höhe der Blutalkoholkonzentration. Bis zu einer BAK von 0,8 Promille wird die Versicherungsleistung nicht beeinflusst, ab 1,5 Promille entfällt der Leistungsanspruch in der Regel völlig, während bei BAK-Werten, die dazwischen liegen, Teilleistungen zugesprochen werden.

c) Streitig ist, ob die Quotierung im Einzelfall auch einmal dazu führen kann, dass der Leistungsanspruch, obwohl Vorsatz dem Versicherungsnehmer nicht nachgewiesen werden kann, völlig entfällt oder ihm umgekehrt trotz grober Fahrlässigkeit ausnahmsweise die vollen Leistungen zugesprochen werden können.

Allein aus der Tatsache, dass das Gesetz bei Vorsatz Leistungsfreiheit und bei leichter Fahrlässigkeit die volle Leistungspflicht vorsieht, lässt sich nicht zwingend ableiten, dass im Bereich grober Fahrlässigkeit stets nur eine bestimmte Quote in Betracht kommen kann. Der Wortlaut von § 28 Abs. 2 VVG 2008 spricht zwar von einer „Leistungskürzung“; diese hat sich jedoch an einem der „Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis“ auszurichten. Wenn danach die Schwere des Verschuldens entscheidender Maßstab ist, wäre es leere Förmelerei, zwar eine Kürzung um 1 % bei einem Verschuldensgrad ganz nahe an leichter Fahrlässigkeit oder von 99 % im absoluten Grenzbereich zum Vorsatz anzunehmen, nicht aber den vollen Leistungsanspruch oder aber eben dessen vollständigen Verlust.¹³ Das gilt umso mehr, als in § 28 Abs. 2 VVG 2008 auf Betreiben des Rechtsausschusses unmittelbar vor der abschließenden Lesung des Gesetzes das Wort „nur“ im Zusammenhang mit Leistungsfreiheit ausdrücklich gestrichen worden ist¹⁴. Anstatt dass der Versicherer „*nur* leistungsfrei“ ist, wenn die Obliegenheit vorsätzlich verletzt wurde, ist diese Rechtsfolge jetzt lediglich mit Vorsatz fest verknüpft. Dass der Versicherer auch in anderen Fällen leistungsfrei sein kann, ist dadurch sprachlich nicht mehr ausgeschlossen.

13 Vgl. *Rixecker*, zfs 2007, 16; derselbe, zfs 2007, 73; *Römer*, VersR 2006, 741; *Felsch*, r+s 2007, 485, 492.

14 § 30 des Referentenentwurfs, der § 28 VVG 2008 entspricht, lautete in Abs. 2: „Bestimmt der Vertrag, dass der Versicherer bei Verletzung einer vom Versicherungsnehmer zu erfüllenden vertraglichen Obliegenheit nicht zur Leistung verpflichtet ist, so ist er *nur* leistungsfrei, wenn ...“

d) Anders als in relativ großen Prozentschritten oder Bruchteilen des Leistungsanspruchs wird die Rechtsprechung die von ihr geforderte Quotierung nicht vornehmen können. Sonst ließe sich die von § 286 Abs. 1 S. 2 ZPO geforderte nachvollziehbare Begründung der Entscheidung nicht erreichen. Angesichts der gängigen Definition von grober Fahrlässigkeit dahingehend, dass schon einfachste, ganz nahe liegende Überlegungen nicht angestellt und in ungewöhnlich hohem Maße dasjenige nicht beachtet wurde, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen¹⁵, fallen Abstufungen innerhalb grober Fahrlässigkeit ohnehin nicht leicht.

e) Ausgangspunkt für die vom Gesetz geforderte Abstufung kann eigentlich nur ein „mittlerer“ Grad grober Fahrlässigkeit mit einer Leistungsquote von 50 % sein¹⁶.

Das führt zu einer weiteren Überlegung. Wenn nach neuem Recht nicht mehr von Vorsatz bei Verletzung einer nachvertraglichen Obliegenheit auszugehen ist, sondern der Versicherer vorsätzliches Handeln des Versicherungsnehmers beweisen muss, falls er „rechtssicher“ leistungsfrei sein will, der Versicherungsnehmer sich andererseits von dem Vorwurf grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzung zu entlasten hat, stellt sich zwangsläufig die Frage, wie die Darlegungs- und Beweislast innerhalb grober Fahrlässigkeit zu verteilen ist.

Ganz allgemein gilt, dass jede Partei die für sie günstigen Tatsachen darlegen und ggf. beweisen muss¹⁷. Übertragen auf die Abstufung im Bereich grober Fahrlässigkeit bedeutet dies, dass es – ausgehend von einer Reduzierung des Leistungsanspruchs auf 50 % als Mittelwert – dem Versicherer obliegt, ein näher an Vorsatz heranreichendes Verschulden darzutun, wenn er bei fest stehender grober Fahrlässigkeit weitergehend als zu 50 % leistungsfrei sein will. Umgekehrt muss der Versicherungsnehmer sich in Richtung auf die nur bei leichter Fahrlässigkeit bestehende volle Leistungspflicht entlasten und versuchen, sein Verhalten in einem milderen Licht erscheinen zu lassen¹⁸. Bei einem Verkehrsunfall nach Rotlichtverstoß aufgrund „quengelndem Kind auf der Rückbank“ wird es deshalb einen Unterschied machen, ob die Missmutsäußerungen schon längere Zeit angedauert haben (was zur Fahrtunterbrechung oder tauben Ohren hätte gemahnen sollen) oder zusätzlich von dem Nachwuchs voller Zorn etwa noch ein gerade zur Hand befindliches Spielzeug gegen die Windschutzscheibe geworfen wurde.

15 Vgl. *Palandt/Heinrichs*, BGB § 277 Rn. 2; *Prölss/Martin*, VVG, § 61 Rn. 11 ff.

16 So m.E. zutreffend *Felsch*, r+s 2007, 485, 493.

17 Vgl. *Baumbach/Lauterbach*, ZPO, 66. Aufl., Anh. § 286 Rn. 3.

18 So überzeugend *Felsch*, r+s 2007, 485, 493.

f) Nach welchen Kriterien die Quotierung des Leistungsanspruchs innerhalb grober Fahrlässigkeit zu erfolgen hat, lässt das Gesetz offen.

Unter „Schwere des Verschuldens“ sind zweifelsfrei einmal die Verhaltensanforderungen zu subsumieren, die situationsabhängig im Rechtsverkehr erwartet werden und erwartet werden müssen. Mit vielen Verstößen gegen Regeln des Straßenverkehrs ist die Gefährdung von Leib und Leben unbeteiligter Dritter nahezu unvermeidlich verbunden. Sie besitzen deshalb ein anderes Gewicht als Verstöße, die lediglich Sachwertinteressen betreffen. Das objektive Gewicht der verletzten Sorgfaltpflicht ist deshalb ein erster Beurteilungsmaßstab.

Zweiter Beurteilungsmaßstab müssen, nachdem das Gesetz auf die „Schwere des Verschuldens“ abstellt, subjektive Besonderheiten sein. Wer ständig im Winter trotz der anderslautenden Vorschriften mit abgefahrenen Sommerreifen fährt und dadurch – wenn auch nicht vorsätzlich – einen Verkehrsunfall (mit)verursacht, lädt ein anderes Verschulden auf sich als derjenige, der einmalig mit Sommerreifen auf der Heimfahrt von einem Familientreffen von plötzlichem Schneefall und glatten Straßen überrascht wird. Wenn beide Verkehrsteilnehmer kaskoversichert sind, müssen sich die Unterschiede in der Quotierung niederschlagen.

g) Auf die vielen weiteren Fragen, die sich aus der von dem Gesetz geforderten Quotierung ergeben, kann an dieser Stelle nicht umfassend eingegangen werden. Nur zwei Aspekte sollen noch kurz betrachtet werden.

(1) Eine Quotierung des Leistungsanspruchs kommt nur in Betracht, wenn es dem Versicherungsnehmer nicht gelingt, sich von dem Vorwurf grober Fahrlässigkeit zu entlasten, andererseits der Versicherer nicht nachweisen kann, dass die Obliegenheitsverletzung vorsätzlich erfolgt ist. Die Sorgfaltsverletzung, die überhaupt erst den Vorwurf grober Fahrlässigkeit begründet, kann damit nicht ohne weiteres zugleich Maßstab für die Kürzung des Leistungsanspruchs sein. Der *Schuldvorwurf* ist insoweit „*verbraucht*“¹⁹. Wenn grobe Fahrlässigkeit beispielsweise daraus hergeleitet wird, dass ein Verkehrsteilnehmer unter Missachtung des Rotlichts in eine Kreuzung eingefahren ist, können nur die weiteren Umstände das Maß der Kürzung des eigenen Kaskoanspruchs bestimmen, nicht der Rotlichtverstoß an sich. Es wird also darauf ankommen, ob beispielsweise das Einfahren in den Kreuzungsbereich innerhalb der ersten Sekunde oder später erfolgt ist oder ob das Lichtsignal wegen Blendung durch tief stehende Sonne kaum zu erkennen war usw.

19 Vgl. *Felsch*, r+s 2007, 485, 494.

(2) Sehr häufig treffen in der Praxis *mehrere Obliegenheitsverstöße* zusammen. Als Beispielfall mag erneut dienen, dass der Versicherungsnehmer ein rotes Lichtzeichen überfährt. Dabei bleibt es nicht, sondern er verschweigt zusätzlich im Rahmen der Kasko-Schadensanzeige noch einen Vorschaden. Wenn bei beiden Verstößen von grober Fahrlässigkeit auszugehen ist: Muss dann eine – wie auch immer geartete – „mathematische“ Zusammenrechnung stattfinden? Denkbar wäre die Bewertung jedes einzelnen Verstoßes und anschließend die *Addition* der Verschuldensgrade. Wenn der erste Verstoß – der Rotlichtverstoß – zu einer Kürzung des Leistungsanspruchs von – einmal angenommen – 50 % führen würde und aus dem zweiten Verstoß – unvollständige Angaben gegenüber dem Versicherer – bei einer Einzelbewertung weitere 30 %, resultierten, ergäbe sich eine Gesamtkürzung von insgesamt 80 %.

Denkbar wäre auch, den Leistungsanspruch im Beispielfall zunächst um 50% zu kürzen und dann den verbleibenden Restanspruch um weitere 50 % der bei Einzelbewertung aus dem zweiten Verstoß resultierenden 30 %, insgesamt also $50 \% + 15 \% = 65 \%$ (*Multiplikation* der Quoten).

Beides wäre aber wohl inadäquat. Das Schuldverhalten lässt sich nicht nach mathematischen Kriterien ermitteln. „Schuld“ ist ein komplexer Begriff, der allenfalls in einer Gesamtbewertung beurteilt werden kann. Auch der Strafrichter addiert nicht einfach die für mehrere Tatkomplexe ausgeworfenen Einzelstrafen zu einer Gesamtstrafe. Ähnlich verhält es sich bei der Bemessung der Mitverschuldensquote, wenn der Geschädigte mehrfach gegen Gebote des eigenen Interesses verstoßen hat. Die reine Addition der Kürzungsquoten führt zudem bei mehreren Obliegenheitsverstößen sehr schnell zu völliger Leistungsfreiheit, also einem Ergebnis, das der Gesetzgeber durch Aufgabe des „Alles-oder-Nichts-Prinzips“ im Bereich der groben Fahrlässigkeit gerade ausschließen wollte. Gegen die Quotenmultiplikation kann eingewendet werden, dass bei einer Vielzahl einzelner Verstöße deren Berücksichtigung am Ende der Kette gegen Null tendiert.

Der Vorschlag von *Felsch*²⁰, die Quotierung des Leistungsanspruchs bei Zusammentreffen mehrerer grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzungen nach der *Einzelbewertung des höchsten Kürzungsgrades* vorzunehmen, im Beispielfall also um 50 %, würde zwar gerichtliche Auseinandersetzungen verkürzen. Das Gericht würde sich auf die Prüfung der von ihm als am schwerwiegendsten bewerteten Obliegenheitsverletzung beschrän-

20 r+s 2007, 485, 496.

ken können und sich gegebenenfalls eine unter Umständen umfangreiche Beweisaufnahme zu der zweiten oder weiteren Obliegenheitsverletzung ersparen. Dabei bliebe aber auf der Strecke, dass die Verletzung mehrerer Obliegenheiten möglicherweise – nicht immer – eine andere Qualität besitzt als ein einziger Verstoß. Es ist sicherlich richtig, dass die danach geforderte Gesamtbewertung die Versicherer dazu einlädt, möglichst viele Obliegenheitsverletzungen aufzudecken, um die Leistungsquote zu senken. Ob durch eine Gesamtbewertung die Gefahr besteht, dass sich die notwendige Herausbildung von Fallgruppen mit zugeordneten Leistungsquoten verzögert, erscheint aber zweifelhaft. Angesichts der bisherigen Rechtsprechung muss die Gefahr, dass die Kürzungsquote für eine bestimmte Obliegenheitsverletzung aus dem Gerechtigkeitsempfinden heraus anders bewertet wird, wenn sie isoliert im Raum steht, als gleich hoch eingeschätzt werden wie die Gefahr, dass dann für diese einzelne Obliegenheitsverletzung, die den Kürzungsgrad bestimmen soll, eine fallbezogene Bewertung erfolgt. Auch die Gefahr, dass eine Gesamtbewertung entgegen der Intention des Gesetzgebers im Ergebnis zu Leistungskürzungen nahe dem bisherigen „Alles-oder-Nichts-Prinzip“ führt, erscheint eher gering. Damit soll keineswegs gesagt sein, dass ein einzelner Verstoß nicht so überwiegend sein kann, dass alles anderes daneben verblasst. Nur einen Automatismus sollte es nicht geben.

h) Schon dieser kurze und keineswegs auch nur annähernd vollständige Blick auf das neue Recht zeigt, dass die „Relevanz-Rechtsprechung“ des BGH überholt ist. Sie basiert auf dem „Alles-oder-Nichts-Prinzip“ und darauf, dass dem Versicherten nach dem Wortlaut von § 6 Abs. 3 VVG a.F. der Kausalitätsgegenbeweis bei Vorsatz in vollem Umfang abgeschnitten ist. Diese harte Sanktionsfolge, zudem verbunden mit der gesetzlichen Vermutung vorsätzlichem Handelns, kennt das neue Recht nicht mehr. Es erlaubt im Bereich grober Fahrlässigkeit sowohl die Berücksichtigung unterschiedlicher Verschuldensgrade in objektiver, auf die Gefährlichkeit des Handelns oder Unterlassens bezogener Umstände, als auch die Berücksichtigung subjektiver Momente.

i) Lediglich für einen Problemfall taugt auch die Diktion des neuen Rechts nicht. Falls die Versagung jeglicher Versicherungsleistung aufgrund einer Obliegenheitsverletzung die Existenz des Versicherten ernstlich gefährdet, hat die Rechtsprechung schon bislang auf § 242 BGB als Korrektiv zurückgegriffen. Daran ändert sich nichts und sollte sich für einen solchen Ausnahmefall auch nichts ändern.

4. Anerkennungsverbot

Nach § 154 Abs. 2 VVG a.F. konnten die Haftpflichtversicherer den Versicherungsnehmern in ihren AVB untersagen, etwaige Entschädigungsforderungen anzuerkennen oder zu befriedigen. § 7 II Ziffer 1 AKB in der bisherigen Fassung ist ein Beispiel dafür. Die Entscheidung darüber, ob ein Anspruch des Geschädigten als begründet zu erfüllen oder als unbegründet abzuwehren war, oblag allein dem Versicherer. Dieser wurde bei einem Verstoß leistungsfrei, sofern der Versicherungsnehmer die Befriedigung oder das Anerkenntnis nicht „ohne offenbare Unbilligkeit“ verweigern konnte. Bei einem ausnahmsweise erlaubten Anerkenntnis war der Versicherer an dieses gebunden und musste die Haftpflichtforderung im anerkannten Umfang gegen sich gelten lassen²¹. Diese Rechtsfolge bestand selbst dann, wenn das Anerkenntnis über die nach objektiver Bewertung bestehende Ersatzpflicht hinausging²².

Nach § 105 VVG 2008 ist ein Anerkennungsverbot nunmehr unzulässig. Ergänzend dazu bestimmt § 108 Abs. 2 VVG 2008, dass die Abtretung des Freistellungsanspruchs des Versicherungsnehmers an den Geschädigten nicht durch AVB ausgeschlossen werden darf.

Das würde einem Missbrauch Tür und Tor öffnen, wenn der Versicherer im Deckungsverhältnis stets an das Anerkenntnis gebunden wäre. Dazu äußert sich das Gesetz nicht ausdrücklich. Nur der Begründung des Regierungsentwurfs ist zu entnehmen, dass sowohl das Anerkenntnis als auch die Befriedigung des Anspruchs den Versicherer nur insoweit binden sollen, wie er den Haftpflichtanspruch auch ohne das Anerkenntnis zu befriedigen hätte²³.

Anders lässt sich die Regelung nicht verstehen. Für die Annahme, der Gesetzgeber habe den Haftpflichtversicherer durch § 105 VVG 2008 an jedes Anerkenntnis des Versicherungsnehmers binden wollen, fehlt jeglicher Anhaltspunkt. Zudem: Wäre das Anerkenntnis- und Befriedigungsverbot noch ein zulässiger Klauselinhalt, würde es sich um eine im bzw. nach dem Versicherungsfall zu erfüllende Obliegenheit handeln. Entsprechend wäre das nunmehr generell geltende Kausalitätserfordernis zu beachten. Die Leistungsfreiheit des Versicherers würde selbst bei einem

21 Näher *Johannsen* in Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechtshandbuch, § 24 Rn. 90.

22 Vgl. *Lange*, *VersR* 2007, 1313.

23 Vgl. Begründung zum Regierungsentwurf, S. 216; vorausgehend bereits Begründung des Referentenentwurfs, S. 103 f; *Lange*, *VersR* 2006, 1313.

vorsätzlichen Verstoß deshalb nur den Teil des anerkannten Entschädigungsbetrages erfassen, der über den auch ohne Anerkenntnis gegebenen Freistellungsanspruch hinausgeht. Dass betrügerische Anerkenntnisse den Haftpflichtversicherer nicht binden, folgt daneben bereits aus § 242 BGB²⁴.

Für die tägliche Praxis hat die Rechtsänderung zur Folge, dass – von der Verwertung von Beweisergebnissen abgesehen – im Deckungsverhältnis die Bindung an die Beurteilung im Haftungsverhältnis obsolet geworden ist. Außerdem steht der Versicherungsnehmer nach Abtretung seines Freistellungsanspruchs gegen den Geschädigten dem Versicherer ggf. als Zeuge zur Verfügung. Sein möglicherweise von Begünstigungsabsicht getragenes Geständnis bindet das Gericht nicht mehr, sondern unterliegt, wie jede Zeugenaussage, der freien Beweiswürdigung²⁵.

Wie jedes neue Recht erfordert auch das VVG 2008 die Abkehr von vielem Gewohnten. Vor allem die Abkehr vom „Alles-oder-Nichts-Prinzip“ erfordert ein erhebliches Umdenken. Die damit verbundenen Chancen, zu einer bislang gelegentlich verschlossen gerechten Einzelfalllösung zu gelangen, sind jedoch die Mühe wert.

24 Vgl. *Lange*, *VersR* 2006, 1313.

25 Vgl. *Langheid*, *NJW* 2007, 3746 f.

Das neue Versicherungs-Vertragsgesetz (VVG) und die Kraftfahrtversicherung

Peter Lang, Leiter Abteilung Kraftfahrt, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin

Das Gesetz zur Reform des Versicherungsvertrags-Rechts ist am 29.11. 2007 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden und konnte planmäßig am 01. Januar 2008 in Kraft treten. Seit wenigen Tagen gelten für ab 2008 neu abgeschlossene Versicherungsverträge die Bestimmungen des neuen Versicherungsvertragsgesetzes (VVG). Für das Bestandsgeschäft, d.h. für Verträge mit Abschluss bis zum 31.12.2007, gilt bis zum 31.12.2008 das „alte“ VVG weiter. Für Schadenfälle aus Altverträgen, die bis zum 31.12. 2008 eintreten, bleibt es somit bei der bisherigen Rechtslage. Spätestens ab dem 01. Januar 2009 müssen aber auch Bestandsverträge nach neuem Recht behandelt werden. Es ist daher an der Zeit, sich mit den vielfältigen Veränderungen, die auf die Kraftfahrt-Versicherer zukommen, zu befassen.

Das Referat informiert zunächst über das neue elektronische Kfz-Zulassungsverfahren und befasst sich im Weiteren mit den Themen grobe Fahrlässigkeit und Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalls vor dem Hintergrund des neuen VVG. Es werden „Leitplanken“ skizziert, wie mit dieser Thematik in der Praxis der Schadenfallregulierung umgegangen werden kann.

1. Neues elektronisches Kfz-Zulassungsverfahren

Im neuen VVG finden sich im Abschnitt 5 erstmals Bestimmungen über die vorläufige Deckung. Die Überlegungen im Referentenentwurf, nach denen ein rückwirkender Wegfall der vorläufigen Deckung bei Nichteinlösung des Versicherungsscheins unwirksam sein sollte, wurden nicht in das VVG übernommen. Die Versicherer begrüßen dies. Das VVG lässt den rückwirkenden Wegfall der vorläufigen Deckung unter engen Voraussetzungen weiterhin zu. Insoweit gibt es keine Veränderung.

Von erheblicher Bedeutung für die Praxis der vorläufigen Deckung ist aber die Reform des Zulassungsrechts. Sie soll das Zulassungsverfahren vereinfachen und insbesondere die bisherige papiergestützte Kommunikation ablösen. Deshalb schreibt die neue Zulassungsverordnung (FZV) u.a. vor, dass der Versicherungsnachweis künftig elektronisch zu erbringen ist. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat Standards für die elektronischen Kommuni-

kation mit den Zulassungsbehörden im Dezember 2007 veröffentlicht und festgelegt, dass die erste Stufe der Elektronisierung des Versicherungsnachweises am 01. März 2008 in Kraft treten wird. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die bisherige Praxis:

Der Versicherer händigt seinem Kunden zum Nachweis der vorläufigen Deckung künftig keine Versicherungsbestätigungskarte mehr aus, sondern stellt stattdessen für ihn eine elektronische Versicherungsbestätigung in einer zentralen Datenbank bereit (eVB-Verfahren). Damit die Versicherungsbestätigung (VB) und der Kunde zu einander finden, erhält er vom Versicherer einen 7-stelligen Code, die sogenannte VB-Nummer. Mit ihrer Hilfe kann die Zulassungsbehörde die VB aus der Datenbank abrufen, die Daten übernehmen und das Fahrzeug zulassen.

Da die Durchführung der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) Ländersache ist, muss damit gerechnet werden, dass ein Teil der Zulassungsbehörden zum 01. März noch nicht elektronisch arbeitet. Um dafür gewappnet zu sein, werden die Autoversicherer ihren Kunden in der Übergangszeit (zunächst bis Dezember 2008) eine traditionelle Versicherungsbestätigungskarte aushändigen, in die die neue siebenstellige VB-Nummer eingedruckt ist. Dadurch wird die Papier-VB alternativ verwendbar. Arbeitet die Zulassungsbehörde elektronisch, dient die Papier-VB nur als "Merkzettel" für die VB-Nummer. Arbeitet die Zulassungsbehörde noch traditionell, wird das Fahrzeug mithilfe der Papier-VB zugelassen.

2. Grobe Fahrlässigkeit und Alles-oder-Nichts-Prinzip

Das neue VVG wird insbesondere Auswirkungen auf die Bearbeitung von Kraftfahrt-Schäden haben, bei denen Pflichten oder Obliegenheiten grob fahrlässig verletzt wurden. Folgende Fallgruppen sind betroffen:

- § 26 Abs. 1 VVG: Grob fahrlässige Gefahrerhöhung,
- § 28 Abs. 2 VVG: Grob fahrlässige Obliegenheitsverletzung,
- § 81 Abs. 2 VVG: Grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls,
- § 82 Abs. 3 VVG: Grob fahrlässiger Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht,
- § 86 Abs. 2 VVG: Übergang von Ersatzansprüchen.

Bislang führten zum Teil nur graduelle Unterschiede im Verschulden zu völlig entgegengesetzten Rechtsfolgen. Wurde grobe Fahrlässigkeit beispiels-

weise in der Kaskoversicherung gerade noch bejaht, trat bereits völlige Leistungsfreiheit ein. Künftig bestimmt sich nun der Umfang der Leistungspflicht in Fällen grober Fahrlässigkeit nach der Schwere des Verschuldens. Das bedeutet, dass der Versicherer die Möglichkeit hat, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechendem Verhältnis zu kürzen. Hier ist ein grundsätzliches Umdenken erforderlich.

Wer handelt nun grob fahrlässig? Derjenige, der die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maß verletzt und schon einfache, naheliegende Überlegungen nicht anstellt und das nicht beachtet, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen. In subjektiver Hinsicht ist dabei ein schweres Verschulden erforderlich. In Abgrenzung zum bedingten Vorsatz geht der Handelnde davon aus, dass „es schon gut gehen wird“.

Teilweise wird vermutet, dass vor dem Hintergrund der quotalen Leistungskürzungsmöglichkeit die Anforderungen an die Bejahung von grober Fahrlässigkeit sinken werden. Dies bleibt jedoch abzuwarten. Ich gehe davon aus, dass die Definition der groben Fahrlässigkeit Bestand haben wird. Die bisherige Rechtsprechung dürfte Grundlage für die Beurteilung, in welchen Fällen grobe Fahrlässigkeit vorliegt, bleiben.

2.1 Qualifizierung der groben Fahrlässigkeit

Die zentrale Frage für die Feststellung des Leistungsumfangs ist die Schwere des Verschuldens innerhalb der groben Fahrlässigkeit. Daran schließt sich die Frage an, wie die Schwere des Verschuldens zu ermitteln ist und wer die Darlegungslast trägt. Für das Verschuldensmaß, nach dem sich der Umfang der Leistungspflicht bestimmt, ist zunächst der Versicherer beweispflichtig. Zwar wird bei Obliegenheitsverletzungen grob fahrlässiges Verhalten vermutet, allerdings ohne konkrete Aussage für dessen Qualität. Die besondere Problematik liegt nun darin, dass der Bewertungsmaßstab für die Schwere des Verschuldens einerseits unbestimmt ist und andererseits eine Kürzung der Versicherungsleistung der vollen gerichtlichen Nachprüfung unterliegt. Billiges Ermessen steht dem Versicherer dabei nicht zu. Abstufungen innerhalb der groben Fahrlässigkeit können deshalb nur anhand der Umstände des Einzelfalls erfolgen.

Für eine praktische, rechtliche Handhabung des Problems hat der Gesetzgeber keine Hilfestellung gegeben. Die Begründung zum Regierungsentwurf weist lediglich daraufhin, dass das Verschulden nicht wie ein Datum oder Betrag rechnerisch feststellbar sei. Dies könne nur aufgrund einer umfassenden Bewertung festgestellt werden, die nie frei von subjektiven Einschätzungen desjenigen ist, der sie vornimmt. Entscheidend sei,

ob die grobe Fahrlässigkeit im konkreten Fall nahe beim bedingten Vorsatz oder aber eher im Grenzbereich zur einfachen Fahrlässigkeit liege. Diese Hinweise in der Begründung sind für die Praxis wenig hilfreich.

Bereits die Frage, ob überhaupt ein Fall grober Fahrlässigkeit vorliegt, ist häufig schwierig zu beantworten. Die umfangreiche Rechtsprechung hierzu belegt dies eindrucksvoll. Zur Bewertung der Schwere des Verschuldens sind daher weitere, verfeinernde Differenzierungen notwendig. Wie kann man sich nun dem Thema in der Praxis nähern, um einen angemessenen Leistungsumfang bestimmen zu können?

Aus Gründen der Praktikabilität bietet es sich zunächst an, eine Grobeinteilung innerhalb der groben Fahrlässigkeit vorzunehmen. Die Einteilung könnte in drei Stufen erfolgen:

1. *Stufe: Leichte oder einfache grobe Fahrlässigkeit*, die sich im Grenzbereich zur einfachen Fahrlässigkeit bewegt.
2. *Stufe: Normale grobe Fahrlässigkeit* als Regelfall. Es liegen im konkreten Einzelfall weder entlastende oder mildernde bzw. belastende oder verschärfende Umstände vor.
3. *Stufe: Schwere grobe Fahrlässigkeit*, die sich im Grenzbereich zum bedingten Vorsatz bewegt.

Zur Bewertung der unterschiedlichen Stufen der groben Fahrlässigkeit könnten Quoten gebildet werden, die sich an denen der Mithaftung aus Betriebsgefahr orientieren. Dies würde bedeuten, dass die Gerichte in Anlehnung an Mithaftungsfälle in Kraftfahrzeug-Haftpflichtschäden (KH-Schäden) bei grober Fahrlässigkeit i.d.R. kaum kleinere Quoten als 1/5 zusprechen bzw. abziehen werden. Dabei darf aber nicht verkannt werden, dass ein Verweis auf § 254 BGB nicht weiterführt. Diesem liegt nämlich eine Verursachungs- und Verschuldensabwägung der Beteiligten für den Schaden zugrunde (vgl. Rixecker, VVG 2008 – Eine Einführung, zfs 2007, 15, 16; Marlow, Die Verletzung vertraglicher Obliegenheiten nach der VVG-Reform: Alles nichts, oder?, VersR 2007, 43, 45).

Vor diesem Hintergrund könnte eine praktikable Herangehensweise, um zu sachgerechten Ergebnissen zu gelangen, wie folgt aussehen:

Im ersten Schritt wird geprüft, ob grobe Fahrlässigkeit vorliegt. Wird diese Frage bejaht, kann zunächst von „normaler“ grober Fahrlässigkeit als Regelfall ausgegangen werden. Sodann könnten erschwerende oder entlastende Umstände im Verhalten des Versicherungsnehmers zu einer differenzierten Einschätzung der Schwere des Verschuldens und Bewertung des angemessenen Leistungsumfangs führen.

Als mögliche Kriterien zur Einschätzung der Schwere des Verschuldens kommen in Betracht:

- die *Bewertung des Pflichtverstoßes in Hinblick auf verletzte Normen*. Wird ein Strafgesetz verletzt, könnte dies für eine hohe bis vollständige Kürzung sprechen. Wird dagegen nur eine Norm des Ordnungswidrigkeitenrechts verletzt, könnte je nach Sanktion gekürzt werden. Ein Fahrverbot spräche beispielsweise für eine höhere Kürzung als ein Bußgeld.
- die *Motive des Versicherungsnehmers*: z.B. Sorglosigkeit (erschwerend) oder Ausnahmesituation (entlastend).
- das *Gewicht der für die versicherte Gefahr begründeten Risiken oder Drittgefährdung*.
- Ggf. *Dauerhaftigkeit* eines Verstoßes.

Am Fallbeispiel eines Rotlichtverstoßes kann die skizzierte Herangehensweise verdeutlicht werden. Hierzu existiert eine umfassende und zugleich unübersichtliche Einzelfallrechtsprechung. Rotlichtverstöße sind häufig die Folge einer unabsichtlichen, kurzen Unaufmerksamkeit. Mit dem Augenblicksversagen hat die Rechtsprechung bereits seit längerem auf die Härte des Alles-oder-Nichts-Prinzips reagiert. Der Leistungsumfangs bei einem Rotlichtverstoß könnte wie folgt ermittelt werden:

Liegen keine weiteren Informationen zum Rotlichtverstoß vor, kann von einem Fall „normaler grober Fahrlässigkeit“ ausgegangen werden.

Entlastende Kriterien, die zu einer Bewertung des Verstoßes als leichte grobe Fahrlässigkeit führen, könnten sein:

- verdeckte Sicht auf Ampel,
- Mitzieh-Fall,
- Sonnenblendung,
- mehrere Ampeln (z.B. Geradeaus, Linksabbieger) nebeneinander,
- fehlende Ortskenntnis.

Belastende Kriterien, die zu einer Bewertung des Verstoßes als schwere grobe Fahrlässigkeit führen, könnten sein:

- Bereits längere Rotphase (Fahrzeuge in Nachbarspur stehen bereits),
- Hohe Geschwindigkeit bzw. Beschleunigung bei Rot,
- Intensive Ablenkung vom Straßenverkehr (Gespräche mit Beifahrer oder Telefonieren),
- Gefährdung oder Sachbeschädigung (vgl. Bußgeldkatalog).

Im Ergebnis kommt man so unter „Ausnutzung“ der bereits vorhandenen Rechtsprechung zu einer umfassenden und differenzierten Gesamtabwägung im Rahmen der groben Fahrlässigkeit.

Auf Folgendes ist aber noch hinzuweisen: Da die Schwere des Verschuldens im Einzelfall bewertet und angesichts der Vielgestaltigkeit der Sachverhalte und rechtlichen Möglichkeiten die Entwicklung der Rechtsprechung abgewartet werden muss, bietet es sich derzeit nicht an, Vereinbarungen oder Generalisierungen in die AKB aufzunehmen. Diese wären nämlich nur dann zulässig, wenn nicht gegen § 32 VVG bzw. § 87 VVG i.V.m. 307 Abs. 2 BGB verstoßen wird.

2.2. Vollständige Leistungskürzung

Bei der Schadenfallberbeitung kann weiter die Frage auftreten, ob die grobe Fahrlässigkeit so schwer oder auch so leicht sein kann, dass im Ergebnis eine *vollständige Leistungskürzung* oder vollständige Leistung in Betracht kommt.

Zur Beantwortung dieser Frage muss man sich das gesetzgeberische Ziel näher ansehen. Der Gesetzgeber empfand die Rigidität des Alles-oder-Nichts-Prinzips als ungerecht. In Fällen grober Fahrlässigkeit bestimmt nunmehr die Schwere des Verschuldens des Einzelnen den Leistungsumfang. Hierdurch wollte der Gesetzgeber verhindern, dass es in Fällen grober Fahrlässigkeit nur die Alternative zwischen Alles oder Nichts gibt. Das VVG bietet nunmehr die Möglichkeit, die unterschiedlichen „Grauschattierungen“ zwischen den Extremen „schwarz“ und „weiß“ auszuschöpfen. Gewollt war aber nicht, die „Eckpfeiler“ schwarz und weiß abzuschaffen. Insofern ist der Begriff Abschaffung des Alles-oder-Nichts-Prinzips irreführend; besser müsste es heißen Modifizierung.

Ein anderer Wille des Gesetzgebers lässt sich auch nicht den einschlägigen Vorschriften entnehmen: Denn § 28 Abs. 2 und § 81 Abs. 2 VVG räumen dem Versicherer eine Leistungskürzungsmöglichkeit ein, die der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entspricht. Im Regierungsentwurf sah § 28 Abs. 2 VVG vor, dass der Versicherer bei Verletzung „*nur*“ im Fall einer vorsätzlichen Obliegenheitsverletzung vollständig leistungsfrei ist. § 81 VVG dagegen enthielt diese Einschränkung nicht. Auch Prof. Rixecker hat in seiner Stellungnahme an den Rechtsausschuss des Deutschen Bundestages vom 18. März 2007 darauf hingewiesen, dass das Kürzungsrecht dahin zu verstehen sei, dass in Fällen besonders schwerer grober Fahrlässigkeit eine vollständige Leistungskürzung möglich sein müsse. Daher sei es zur Vermeidung von Interpretationsproblemen

wünschenswert, wenn in § 28 Abs. 2 VVG zur Klarstellung das Wort „nur“ gestrichen werde. Nach der Beschlussempfehlung des Bundestags-Rechtsausschusses dürfte dies nunmehr klar sein. Besonders schwere, grob fahrlässige Verstöße können deshalb nach meiner Auffassung im Einzelfall eine volle Kürzung rechtfertigen.

Die Möglichkeit der vollständigen Leistungskürzung bei grober Fahrlässigkeit wird auch insbesondere in Hinblick auf schwerwiegende Alkoholverstöße deutlich. Dazu vertritt die Literatur die Auffassung, dass eine vollständige Leistungskürzung in Fällen besonders schwerer grober Fahrlässigkeit zulässig sein muss (Rixecker, VVG 2008 – Eine Einführung, zfs 2007, 16; Römer, Zu ausgewählten Problemen der VVG-Reform nach dem Referentenentwurf vom 13. März 2006, VersR 2006,741). Dass Trinken und Fahren nicht zusammen gehören, muss sich auch in den Folgen für Fahrer widerspiegeln. Ab einer BAK von 1,1 Promille (absolute Fahruntauglichkeit) sollte aus meiner Sicht von schwerster grober Fahrlässigkeit ausgegangen werden, die bei entsprechender Kausalität unverändert zu einer vollständigen Kürzung führt. Alles andere kann bei den verheerenden Folgen des Alkohols für die Sicherheit im Straßenverkehr nur als falsches Signal verstanden werden. Es ist nicht angemessen, in diesen Fällen auch nur teilweise Versicherungsschutz zu gewähren.

Zur Bewertung der Frage, in welchen Fällen der Fahrer infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, kann ebenfalls die existierende Rechtsprechung herangezogen werden. Lässt eine verkehrswidrige Fahrweise auf Fahruntüchtigkeit schließen, kann auch eine geringere BAK den Vorwurf grober Fahrlässigkeit begründen. Ob auch unterhalb von 0,5 Promille eine Leistungskürzung in Betracht kommt, muss sehr genau anhand des Einzelfalls geprüft werden.

Hinweisen möchte ich noch auf diejenigen Fälle grob fahrlässigen Verhaltens, in denen Fahrer und Versicherungsnehmer nicht identisch sind. Wie wirkt sich das neue VVG hier aus, wenn ein Fahrer oder Dritter, der nicht mit dem Versicherungsnehmer identisch ist, sich grob fahrlässig verhalten hat?

Durch das neue VVG ergibt sich grundsätzlich keine geänderte Beurteilung. Denn im KH-Schaden ist der Fahrer mitversicherte Person, dem bei der mindestens grob fahrlässigen Verletzung von Obliegenheiten der Versicherungsschutz entzogen werden kann. Im Kaskoschadenfall muss sich der Versicherungsnehmer das Verhalten des Repräsentanten zurechnen lassen. Der Leistungsumfang gegenüber dem VN richtet sich dann nach der Schwere des Verschuldens des Repräsentanten. Dieser wird daher in den Schutz des Versicherungsvertrages einbezogen.

Fraglich ist, wie ein berechtigter Fahrer, der einen Fahrzeugschaden grob fahrlässig verursacht hat, zu behandeln ist. Nach der Prüfung der Schwere des Verschuldens, kommt man beispielsweise zu dem Ergebnis, dass ein Fall der „normalen groben Fahrlässigkeit“ vorliegt: Der VN, dem das Verschulden des Fahrers nicht zugerechnet werden kann, bekommt somit seinen Fahrzeugschaden vom Fahrzeugversicherer ungekürzt erstattet.

Ist nun aber der Regressanspruch gegen den berechtigten Fahrer bei grober Fahrlässigkeit entsprechend der Schwere seines Verschuldens zu reduzieren? Da der Fahrer nicht Vertragspartner des Versicherers und grundsätzlich nicht in den Schutzbereich des Versicherungsvertrags einbezogen ist, kann der volle Regress gegen ihn geltend gemacht werden. Ausnahmen sind aber auch hier denkbar: Abweichend könnten z.B. Fahrer von Selbstfahrervermietfahrzeugen zu behandeln sein, die – gesondert im Vertrag ausgewiesen und abgerechnet – Kaskoversicherungsschutz für das Fahrzeug eingeschlossen hatten.

3. Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalls

Ein weiterer Kernpunkt der Reform ist die Neuregelung des Obliegenheitenrechts. Hier schafft das VVG ein allgemeines System, das für vertragliche, wie auch gesetzliche Obliegenheiten weitgehend einheitliche Regelungen vorsieht:

- Versicherer muss die Obliegenheitsverletzung beweisen.
- Einfach fahrlässige Verstöße werden nicht mehr sanktioniert.
- Grobe Fahrlässigkeit wird vermutet.
- Von grober Fahrlässigkeit oder fehlender Kausalität muss sich der VN entlasten. Das Kausalitätserfordernis entfällt nur im Fall der Arglist.
- Vorsatz oder Arglist muss der Versicherer nachweisen. Vorsätzliche oder arglistige Verstöße führen zur vollen Leistungsfreiheit.
- Die in § 6 Abs. 1 VVG alt normierte Kündigungspflicht als Voraussetzung für die Leistungsfreiheit des Versicherers ist entfallen.
- Der Versicherer kann den Vertrag nur kündigen, wenn der VN die vertragliche Obliegenheit vorsätzlich oder grob fahrlässig verletzt hat.

3.1 Leistungskürzung bei grob fahrlässigen Obliegenheitsverletzungen in der KH-Versicherung

Das Hauptaugenmerk soll auch hier auf die Fragen gerichtet werden, die bei der Abrechnung von Schäden, in denen Obliegenheiten grob fahrlässig verletzt wurden, zu berücksichtigen sind.

In der KH-Versicherung besteht die Besonderheit, dass die KfzPflVV eine beschränkte Leistungsfreiheit vorsieht. Selbst bei vorsätzlicher Verletzung verschiedener Obliegenheiten vor und im Versicherungsfall beträgt der maximale, addierte Regressbetrag des KH-Versicherers 10.000 Euro.

Es stellt sich die Frage, welchen Betrag der KH-Versicherer im Schadenfall bei einer grob fahrlässigen Obliegenheitsverletzung der Kürzung zugrunde legen soll: Die Schadenssumme oder den Regressbetrag? Aufgrund der Bestimmungen der KfzPflVV ist der Regressbetrag bei Verletzung von Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalls auf maximal 5.000 Euro beschränkt. Durch diese Regresslimitierung ist der VN in der KH-Versicherung bereits ausreichend geschützt. Das Alles-oder-Nichts-Prinzip findet keine Anwendung.

Aus diesen Überlegungen heraus ist der Schadenersatzbetrag um die Schwere des Verschuldens zu kürzen. Denn ein doppelter Schutz des VN durch eine weitere Reduzierung des Regressbetrages widerspräche dem Sinn der KfzPflVV (vgl. hierzu Maier, Die Leistungsfreiheit bei Obliegenheitsverletzungen nach dem Regierungsentwurf zur VVG-Reform, r+s 2007, 89, 90 f; Marlow/Spuhl, Das Neue VVG, 2. Auflage, 73; Mergner, Auswirkungen der VVG-Reform auf die Kraftfahrtversicherung, NZV 2007, 385, 388).

3.2 Addition verschiedener grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzungen vor Eintritt des Versicherungsfalls in der KH-Versicherung

Das quotale Leistungskürzungsrecht des Versicherers in Fällen grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzung kann, abhängig von der Schadenhöhe, dazu führen, dass das Regresslimit der KfzPflVV nicht „ausgeschöpft“ wird. Es sind Konstellationen möglich, in denen verschiedene Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalls nebeneinander verletzt werden.

Bisher kam eine Addition von Obliegenheitsverletzungen innerhalb derselben Gruppe, also vor Eintritt des Versicherungsfalls, nicht in Betracht. § 5 Abs. 3 KfzPflVV hat die Leistungsfreiheit gegenüber dem VN bzw. den mitversicherten Personen auf 5.000 Euro begrenzt. Diese Regressmöglichkeit wurde nach bisheriger Rechtslage durch das Alles-oder-Nichts-Prinzip bereits durch eine Obliegenheitsverletzung vor Eintritt des Versicherungsfalls stets voll ausgeschöpft.

Hat nun die quotale Leistungskürzung zur Folge, dass sich der Kürzungsbetrag durch Addition beim Zusammentreffen mehrerer Obliegenheitsverletzungen vor Eintritt des Versicherungsfalls bis zum Regresslimit von 5.000 Euro erhöhen kann?

Es ist m.E. nicht ersichtlich, dass das neue VVG oder die KfzPflVV einer Addition entgegenstehen. § 5 Abs. 3 KfzPflVV legt einen *Regressrahmen* i.H.v. 5.000 Euro fest, der nicht überschritten werden darf. Die Unzulässigkeit oder das Verbot einer Addition sind hieraus jedoch nicht abzuleiten. Andere Grundsätze ergeben sich auch nicht aus der bisherigen Rechtsprechung oder Literatur, die sich mit der Addition von Obliegenheitsverletzungen befasst haben. Ein Ergebnis der Überlegungen ist, dass es bei mehreren Obliegenheitsverletzungen bei der Leistungsfreiheitsgrenze von 5.000 Euro verbleibt (vgl. Knappmann in Prölls/Martin, VVG, 27. Auflage, § 5 KfzPflVV, Rdnr. 12), so dass die wirtschaftlichen Folgen für den VN unverändert bleiben. Im Ergebnis gehen ich davon aus, dass bis zum Regresslimit von 5.000 Euro eine Addition verschiedener Obliegenheitsverletzungen vor dem Versicherungsfall zulässig ist.

3.3 Mehrfachverstöße: Obliegenheitsverletzungen und grob fahrlässige Verursachung des Versicherungsfalls in der Kaskoversicherung

Besteht für das Fahrzeug neben der obligatorischen KH-Versicherung eine Kaskoversicherung, führt das quotale Leistungskürzungsrecht des Versicherers ebenfalls zu neuen Konstellationen. Bisher reichte entweder eine einzige Obliegenheitsverletzung oder die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls aus, um den Versicherungsschutz vollständig zu versagen. Nunmehr kann jeweils eine Obliegenheitsverletzung oder die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls zu Leistungskürzungen führen, die u.U. weder für sich allein, noch nach Addition zu einer vollständigen Leistungskürzung führen.

Zunächst gilt die KfzPflVV nicht für die Fahrzeugversicherung. Soziale Erwägungen zum Schutz des VN, die die Leistungskürzungsmöglichkeiten begrenzen, gibt es nicht. Diese sind aber auch nicht notwendig. Denn die Fahrzeugversicherung deckt das Interesse am versicherten Fahrzeug. Somit sind mögliche Kürzungen der Ersatzleistung von vornherein durch den Wert des Fahrzeugs beschränkt.

Es sind daher Additionen von Obliegenheitsverletzungen und Kürzungen wegen grob fahrlässiger Verursachung möglich. Bei der Kürzung ist jeweils die Schadensumme zugrunde zu legen. Je nach Anzahl bzw. Schwere der Verstöße kann die Addition im Einzelfall zu einer Leistungsreduzierung auf Null führen. Diese Auffassung bestätigt auch die Begründung zum Regierungsentwurf. § 81 Abs. 2 VVG geht ebenfalls davon aus, dass eine mehrfache Quotelung in Betracht kommt, wenn gleichzeitig eine vertragliche Obliegenheit verletzt wurde.

3.4 Vorsätzliche Obliegenheitsverletzungen

Wird eine Obliegenheit nicht nur grob fahrlässig, sondern vorsätzlich verletzt, führt dies in der Fahrzeugversicherung zur Leistungsfreiheit und in der KH-Versicherung zum maximalen Regress. Bei einzelnen Obliegenheiten ist es nur schwer vorstellbar, dass diese nicht vorsätzlich verletzt werden. Hat z.B. der Fahrer bei Eintritt des Versicherungsfalls auf öffentlichen Wegen nicht die vorgeschriebene Fahrerlaubnis, spricht dies dafür, dass dem Versicherer der Vorsatznachweis gegenüber dem Fahrer gelingt.

3.5 Kausalität

Leistungsfreiheit tritt gemäß § 28 Abs. 3 VVG nur ein, wenn die Obliegenheitsverletzung kausal für den Eintritt des Versicherungsfalls oder den Umfang der zu erbringenden Leistung war. Die Kausalität wird vermutet. Im Hinblick auf einen möglichen Kausalitätsgegenbeweis ist zu erwarten, dass die Anforderungen – wie bisher – streng sind. Die Rechtsprechung fordert für einen erfolgreichen Kausalitätsgegenbeweis, dass der Unfall

- auch für jeden anderen Fahrer ein unabwendbares Ereignis dargestellt hätte oder
- auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Kfz oder einem Versagen seiner Einrichtungen beruhte und der Fehler von einem geübten Fahrer nicht vorher hätte erkannt werden können.

Danach wird auch bei normalen Fahrfehlern, die jedem passieren können, der Kausalitätsgegenbeweis kaum zu führen sein.

Schlussbemerkung:

Die geänderten Folgen für grob fahrlässiges Verhalten werden die Bearbeitung von Kraftfahrzeug-Schäden – trotz erheblicher Veränderungen – nicht völlig auf den Kopf stellen.

Das neue Versicherungs-Vertragsgesetz (VVG) und die Kraftfahrtversicherung

– Beratungs- und Informationspflichten nach dem neuen VVG –

Volker Schöfisch, Ministerialrat, Bundesministerium der Justiz, Berlin

1) Vorbemerkung

Der Ausgangspunkt der hier in Betracht kommenden Regelungen im Versicherungsvertragsgesetz (VVG) ist die Umsetzung der Richtlinie 2002/92/EG über *Versicherungsvermittlung* vom 9. Dezember 2002. Deren Umsetzung ist erfolgt durch Änderung der Gewerbeordnung, soweit es z.B. um Ausbildung und Versicherungspflicht geht, aber auch durch Änderung des VVG bezüglich der Beratung und Information durch Versicherungsvermittler (§§ 59 ff. VVG).

Der Ansatz der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts (VVG-Kommission), den der Gesetzgeber übernommen hat, war: Was für Vermittler gilt, muss auch für *Versicherungsunternehmen* gelten; der Verkauf von Versicherungsverträgen über *Versicherungsunternehmen* kann also nicht „privilegiert“ sein.

2) §§ 6–8 VVG im Einzelnen

a) § 6 VVG – Beratung des Versicherungsnehmers

Die Vorschrift regelt die Beratung durch das Versicherungsunternehmen.

Abs. 1 enthält zur Beratungspflicht mehrere Tatbestands-Merkmale (unbestimmte Rechtsbegriffe). Insoweit wird Kritik geäußert: Diese unbestimmten Rechtsbegriffe seien nicht genügend verständlich. Diese Kritik ist unbegründet.

Dazu ist in erster Linie wichtig: Geschuldet ist die *anlassbezogene* Beratung. Es ist also im Einzelfall zu überlegen, für welche Beratung Anlass besteht. Nicht geschuldet ist nach dieser Vorgabe eine umfassende Versicherungsberatung mit Ermittlung möglicher Defizite (dies war eine Forderung der Verbraucherschutzseite, die der Gesetzgeber aber nicht übernommen hat).

Weitere Kritik wurde dahin geäußert, dass das Versicherungsunternehmen den Beratungsaufwand im Verhältnis zur Prämie unterschiedlich be-

messen könne: Das führe dazu, dass nicht oder jedenfalls nicht ausreichend beraten werde.

Dazu ist zu sagen: Alle Tatbestandsmerkmale des § 6 Abs. 1 Satz 1 VVG sind gleichrangig und insgesamt zu berücksichtigen, soweit es um Art und Umfang der Beratung geht. Auch bei „billiger“ Versicherung kann eine umfangreiche Beratung geschuldet sein, wenn die Person des Versicherungsnehmers dies erforderlich macht. Bei einer „teuren“ Versicherung kann ggf. kurz beraten werden, wenn die Person des Versicherungsnehmers dies zulässt (zum Beispiel, wenn er selbst im Versicherungsgeschäft tätig, insbesondere selbst Versicherungsvermittler ist).

Ein Beispiel für den Kfz-Bereich: Vorgenommen wird die Beratung eines erkennbar türkischen Kunden. Auch wenn dieser Kunde nicht danach fragt, muss er m. E. auf Besonderheiten des Vertrages bzw. des Versicherungsschutzes hingewiesen werden, wenn der Vertrag für Fahrten in die Türkei solche Besonderheiten aufweist. Mit Fahrten in die Türkei ist angesichts der Person des Versicherungsnehmers unbedingt zu rechnen.

Neu ist die *Dokumentationspflicht*, geregelt in § 6 Abs. 2 VVG: Die Beratung ist zu dokumentieren (diese Pflicht wurde ebenfalls aus der Richtlinie über Versicherungsvermittlung übernommen).

In § 6 Abs. 3 VVG hat der Gesetzgeber dem Versicherungsnehmer die Möglichkeit des *Verzichts* auf die Beratung eingeräumt; dies soll aber nicht der Regelfall sein.

Bei komplexen Verträgen, wie der Lebensversicherung, der Krankenversicherung oder der Berufsunfähigkeitsversicherung, sollte sich der Kunde sorgfältig überlegen, ob er auf eine Beratung (und Information) verzichtet. Bei einer Kfz.-Haftpflichtversicherung ist schon eher denkbar, dass verzichtet wird. Der Verzicht ist EU-rechtlich zulässig. Die einschlägigen Richtlinien verlangen nicht, dass der Versicherungsnehmer sich *zwangsweise* beraten lässt und Informationsmaterial entgegen nehmen *muss*. Es ist das selbstverständliche Recht eines Verbrauchers/Versicherungsnehmers zu sagen, er wolle nicht beraten werden und wolle auch keine Unterlagen.

b) § 7 VVG – Information des Versicherungsnehmers

Abs. 1 dieser Vorschrift sieht dazu vor, dass dem Versicherungsnehmer die Vertragsbedingungen einschließlich der Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB) mitzuteilen sind. Diese Information muss rechtzeitig vor Abgabe der Vertragserklärung erfolgen.

Was heißt *rechtzeitig*? Dies ist je nach den Umständen des Einzelfalls zu entscheiden. Eine starre Frist (eine Woche?) ist ohne Frage leichter handhabbar, aber meistens nicht angemessen, kann nämlich entweder zu lang oder zu kurz sein.

Mit dieser Regelung ist die Aufgabe des bisherigen Policen-Modells in Deutschland verbunden. Gegen das Policen-Modell bestehen erhebliche EU-rechtliche Bedenken; gegen Deutschland läuft deswegen sogar ein Vertragsverletzungsverfahren. Nach EU-Recht soll der Kunde nämlich Angebote vergleichen können und vor seiner Vertragserklärung die Möglichkeit der Information haben. Dies heißt: Er muss vor seiner Erklärung durch Übergabe der Vertrags- und Versicherungsbedingungen informiert werden. Ob er die erhaltenen Unterlagen dann ganz oder zum Teil liest, ist natürlich seine eigene Entscheidung.

Das VVG sieht zwar vor, dass der Verbraucher die Information rechtzeitig vor Abgabe seiner Vertragserklärung erhalten muss (§ 7 Abs. 1 Satz 1 VVG; bei einem Vertrag über vorläufige Deckung können allerdings die Informationsunterlagen auch *nach* der Vertragserklärung übergeben werden, § 49 Abs. 1 VVG). Das heißt aber nicht, dass mit *jedem* (ersten) Angebot die vollständige Verbraucherinformation einschließlich der Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB) übergeben werden muss. Die Informationsunterlagen können z. B. vor, bei oder nach einem Beratungsgespräch übergeben bzw. übermittelt werden; dies kann auch in mehreren Schritten erfolgen. Wenn – möglicherweise aus Gründen der Vertriebsorganisation oder um weitere Beratungsgespräche zu vermeiden – die vollständigen Informationsunterlagen einschließlich der AVB mit *jedem* Angebot überreicht werden, ist das zulässig; vorgeschrieben ist es nicht.

Nach § 7 Abs. 1 Satz 1 VVG hat der Versicherer den Versicherungsnehmer in Textform zu informieren. Die Textform ist eingehalten, wenn die Informationsunterlagen in Papierform übergeben werden; die Informationsunterlagen können aber z. B. auch elektronisch übermittelt bzw. zur Verfügung gestellt werden (vgl. § 126b BGB; der Absender muss dabei erkennbar sein). Bedenkt man, dass etwa 75% der deutschen Haushalte über einen Computer verfügen und deutlich über 50% an das Internet angeschlossen sind, liegt es nahe, die Möglichkeiten der elektronischen Übermittlung zu nutzen. Wie die Unternehmen und die Vermittler verfahren, ist ihre Entscheidung. Eine Übermittlung in Papierform ist zulässig; vorgeschrieben ist sie nicht.

c) VVG-Informationspflichtenverordnung (VVG-InfoVO) nach § 7 Abs. 2 VVG

Die Verordnung sieht keine neuen, weiteren Informationspflichten vor. Mit der Aufhebung der Anlage zu § 10a VAG und der Aufhebung der Anlage zu § 48b VVG sind bestehende Informationspflichten aufgehoben worden. Sie sind weitgehend unverändert in die Verordnung überführt worden.

Neu ist die Regelung über das Produktinformationsblatt in § 4; neu ist außerdem die Pflicht der Angabe der Kosten in Euro (bei der Lebensversicherung, der Krankenversicherung und der Berufsunfähigkeitsversicherung). Im Produktinformationsblatt soll auf die jeweils relevanten Regelungen der AVB hingewiesen werden. Möglichweise trägt dies dazu bei, dass die AVB zukünftig jedenfalls in Teilen zur Kenntnis genommen werden.

d) § 8 VVG – Widerrufsrecht des Versicherungsnehmers

Nach dieser Vorschrift kann die Vertragserklärung innerhalb von 14 Tagen in Textform widerrufen werden (bei der Lebensversicherung innerhalb von 30 Tagen, § 152 Abs. 1 VVG).

Die Frist beginnt mit der Zusendung aller Unterlagen und der Widerrufsbelehrung. Ausnahmen sind in § 8 Abs. 3 VVG geregelt.

e) §§ 49 ff. – Vorläufige Deckung

Die vorläufige Deckung ist – anders als früher – als eigener Vertrag geregelt.

Eine Besonderheit ist hier, dass die Information nach § 7 nur auf Anforderung des Versicherungsnehmers erfolgt. Diese Regelung greift allerdings bei Fernabsatzverträgen nicht ein, denn die Fernabsatzrichtlinie lässt diese Ausnahme nicht zu.

3) Zum Inkrafttreten

Das Gesetz ist am 1. Januar.2008 in Kraft getreten, gilt zunächst aber nur für neue – ab dem 1.1.2008 abgeschlossene – Verträge.

Die Geltung für alte – bis zum 31.12.2007 abgeschlossene – Verträge wird erst zum 1. Januar 2009 eintreten (geregelt in Artikel 2 des Gesetzes zur Reform des Versicherungsvertragsrechts; Änderung des Artikels 1 EGVVG). Bis dahin gilt mithin für Altverträge auch das alte Versicherungs-

vertragsrecht, selbst wenn ein Schadensfall erst im Laufe des Jahres 2008 eingetreten ist oder noch eintritt.

Die VVG-InfoVO ist ebenfalls am 1. Januar 2008 in Kraft getreten, enthält aber eine Übergangsfrist bis zum 30. Juni 2008. Bis zu diesem Datum darf nach altem Recht (unter Verwendung vorhandener Unterlagen) informiert werden.

Fuhrparkmanagement

– Delegation – Haftung –

Prof. Dr. Peter König, Ministerialrat,¹
Bayerisches Staatsministerium der Justiz, München

I. Einleitung

Der Umgang mit Kraftfahrzeugen ist bekanntermaßen eine gefährliche Angelegenheit. Dem entspricht es, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber die Materie mit einer Masse von Sanktionsvorschriften überzogen hat. Sie treffen in erster Linie den Fahrzeugführer. Jedoch können Auswahl-, Belehrungs-, Überwachungsdefizite oder sonstige Organisationsfehler straf- und bußgeldrechtliche Folgen auch für den Halter des Kraftfahrzeugs nach sich ziehen. In Frage steht ein verästelter, komplexer Problemkreis. Im vorgegebenen Rahmen können nur einige zentrale Aspekte angesprochen werden.

II. Das Pflichtenprogramm des § 31 Abs. 2 StVZO

Wichtige Bestandteile des „Pflichtenprogramms“ des Fahrzeughalters sind in § 31 Abs. 2 StVZO zusammengefasst. Danach darf der Halter die Inbetriebnahme des Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass der Führer nicht zur selbstständigen Leitung geeignet ist, Fahrzeug, Zug usw. nicht vorschriftsmäßig sind oder dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch Ladung oder Besetzung leidet. Die Verletzung dieser Pflichten ist eigenständig mit Geldbuße bewehrt (§ 69a Abs. 5 Nr. 2 StVZO).² Die Bedeutung der in § 31 Abs. 2 StVZO zusammengefassten Grundsätze beschränkt sich jedoch nicht auf den Bußgeldbereich. Vielmehr können bei Hinzutreten weiterer Umstände Straftatbestände erfüllt sein. Demgemäß schwingt der Rechtsgedanke des § 31 Abs. 2 StVZO, zumeist unausgesprochen, in einschlägigen Gerichtsentscheidungen mit.

1 Für freundliche Unterstützung danke ich Herrn Oberstaatsanwalt *Wolfgang Träg* (Staatsanwaltschaft Nürnberg-Fürth) und Herrn Oberstaatsanwalt *Peter Jedlitschka* (Generalstaatsanwaltschaft München).

2 Näher unten unter V.

III. Delegation der Halterpflichten – zwei Seiten einer Medaille

Sofern sich straf- und bußgeldbewehrte Ge-oder Verbote (wie § 31 Abs. 2 StVZO) an den Halter richten, handelt es sich um Sonderdelikte, die demnach grundsätzlich nur von ihm begangen werden können. Halter von Firmenfahrzeugen ist gewöhnlich der Betriebsinhaber.³ Ist der Betriebsinhaber eine juristische Person oder ein Personenverband, so haften die vertretungsberechtigten Organe bzw. die vertretungsberechtigten Gesellschafter (§ 14 Abs. 1 StGB, § 9 Abs. 1 OWiG). Ruhen die verschiedenen mit der Unternehmensführung verbundenen Pflichten auf mehreren Leitungspersonen, so können die Aufgaben verteilt werden. Es kann dann z. B. eine bestimmte Leitungsperson für den Fuhrpark zuständig und damit auch verantwortlich sein,⁴ während sich die anderen um die sonstigen Unternehmensbereiche kümmern. Natürlich vermögen die (zuständigen) Leitungspersonen den Halterpflichten oftmals nicht selbst nachzukommen. Dementsprechend ist in Rechtsprechung und Literatur allgemein anerkannt, dass sie die Aufgaben delegieren können.⁵ Sie müssen sogar delegieren, wenn ihnen – wie gerade in größeren Betrieben – die Ressourcen und womöglich auch die Fachkenntnisse fehlen, um den Erfordernissen in eigener Person zu genügen.⁶

Zur Delegation und deren Wirkungen ist die Frage einer (fortdauernden) Haftung des Betriebsinhabers bzw. seiner Leitungspersonen von der Frage der Haftung des Beauftragten zu unterscheiden. Bestreben des Inhabers wird es sein, die Verantwortlichkeit so weit abzuwälzen, dass er selbst nicht mehr einzustehen hat. Eine ordnungsgemäß durchgeführte Delegation kann zu diesem Ergebnis führen. Jedoch kann sich der Betriebsinhaber nicht so weit aus seiner Stellung als Fahrzeughalter befreien, dass er sich um gar nichts mehr kümmern muss; er bleibt vielmehr auch nach einer Delegation Normadressat.⁷

Die andere Frage ist, ob die staatliche Sanktion den Beauftragten trifft, weil er aufgrund der Delegation neben dem Betriebsinhaber in die Stellung des Normadressaten eingerückt ist. Lediglich auf diese zweite Frage

3 Zu den Einzelheiten s. etwa *Hentschel-König* Straßenverkehrsrecht 39. Aufl. 2007, § 7 StVG Rdn. 14 ff; *Hentschel-Dauer* § 31 StVZO Rdn. 6 ff. 134.

4 *Göhler-König*, OWiG, 14. Aufl. 2006, § 9 Rdn. 15.

5 BayObLG DAR 1976, 219; OLG Köln VRS 66, 157; OLG Naumburg NZV 1998, 41; OLG Hamm VRS 97, 387; *Göhler-König* § 9 Rdn. 37 ff; *Hentschel-Dauer* § 31 StVZO Rdnr. 7.

6 OLG Hamm VRS 40, 129; 41, 394; KG VRS 36, 269; *Göhler-König* § 130 Rdn. 15, *Hentschel-Dauer* § 31 StVZO Rdn. 7.

7 Allg. M., z.B. *Göhler-König* § 9 Rdn. 37. Missverständlich allerdings OLG Schleswig VRS 58, 284.

geben die Vorschriften über das Handeln für einen anderen (§ 14 Abs. 2 StGB, § 9 Abs. 2 OWiG) eine unmittelbare Antwort. Es ist deshalb streng genommen nicht richtig, wenn verschiedentlich ausgeführt wird, der Betriebsinhaber könne seine Verantwortlichkeit nur einschränken, wenn die Anforderungen der § 14 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, 2 StGB, § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, 2 OWiG erfüllt seien.⁸ Denn die genannten Regelungen betreffen nicht die *Ahndungseinschränkung* (hinsichtlich des Inhabers und seiner Leitungspersonen), sondern die *Ahndungsausdehnung* (auf den Beauftragten, der nicht originärer Normadressat ist). Sie entscheiden darüber, ob *der Beauftragte* neben dem Halter oder an seiner Stelle straf- oder bußgeldrechtlich haftet.

Andererseits ist klar, dass die im Rahmen der § 14 Abs. 2 StGB, § 9 Abs. 2 OWiG geltenden Grundsätze auch für die Frage der (fortdauernden) Haftung des Inhabers herangezogen werden können und müssen. Denn die vom Gesetz in seiner Ausformung durch die Rechtsprechung verlangten Maßstäbe betreffen in der Sache die Ordnungsgemäßheit der Delegation. So kann sich der Unternehmer nur entlasten, wenn der Auftrag klar umrissen ist und der Beauftragte die Aufgaben autonom zu erledigen vermag.⁹ Fehlt es nämlich an der ersten Voraussetzung, so liegt darin ein Organisationsmangel, fehlt es am zweiten Erfordernis, so will der Unternehmer in Wahrheit gar nicht delegieren, sondern die Sache selbst in der Hand behalten. Dann hat er aber auch selbst für (alle) Fehler einzustehen. Das rechtspolitisch nicht unumstrittene Merkmal der „ausdrücklichen“ Beauftragung (§ 14 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 StGB, § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 OWiG) ist gleichfalls hierher zu rechnen. Es will gewährleisten, dass der Beauftragte eine klare Vorstellung über Art und Umfang des ihm übertragenen Auftrags hat und dient damit der Herstellung einer korrekten Organisation.¹⁰

1. Haftung des Halters (Betriebsinhabers)

Der Betriebsinhaber bzw. die Leitungspersonen einer juristischen Person oder eines Personenverbandes handeln nach ganz h. M. in der Regel nicht pflichtwidrig, wenn sie ihre Hilfspersonen sorgfältig auswählen, sie mit den notwendigen Weisungen versehen und sich selbst durch gelegentliche (auch überraschende) Stichproben von deren Zuverlässigkeit überzeugen; erhöhte Anforderungen gelten, wenn Unregelmäßigkeiten (z. B.

⁸ Besonders deutlich: OLG Schleswig VRS 58, 384.

⁹ *Göhler-König* § 9 Rdn. 25, 31.

¹⁰ *Göhler-König* § 9 Rdn. 27.

Verstöße gegen Weisungen) aufgetreten sind.¹¹ Hinsichtlich der Form und des Akts der Delegation empfiehlt sich eine Orientierung an den in den § 14 StGB, § 9 OWiG niedergelegten Regeln (dazu oben).

Der Beauftragte muss, wie schon angesprochen, zuverlässig sein. Davon muss sich der Halter überzeugen. Dem Betrieb/Unternehmen muss der Beauftragte nicht angehören.¹² Es steht demnach nichts entgegen, eine betriebsexterne Person bzw. ein anderes Unternehmen mit dem Fuhrparkmanagement zu betrauen. Angesichts der erheblichen logistischen Anforderungen, die durch die Verwaltung großer Fuhrparks gestellt sind, wird davon in der Praxis nicht selten Gebrauch gemacht. In einer Entscheidung zum Außenwirtschaftsrecht hat das BayObLG sogar eine Pflicht in Richtung auf externe Kontrolle erörtert.¹³

2. Haftung des Beauftragten

Der Beauftragte hat im Rahmen von gerade den Halter betreffenden Sonderdelikten nur einzustehen, wenn er wirksam in die Stellung des Normadressaten eingerückt ist (s. o.). Dies ist an den § 14 Abs. 2 StGB, § 9 Abs. 2 OWiG zu messen, deren Voraussetzungen vollständig erfüllt sein müssen.

a) Der (Teil-) Betriebsleiter

Nach § 14 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 StGB, § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 OWiG rückt in die Verantwortlichkeit (mit) ein, wer beauftragt ist, den Betrieb zumindest z. T. zu leiten. Je nach der innerbetrieblichen Organisation und namentlich bei Unternehmen mit großem Fuhrpark wird der Fuhrparkleiter nicht selten Teilbetriebsleiter im Sinne dieser Vorschrift sein. Die Bestimmung des (Teil-) Betriebsleiters kann dabei nur im konkreten Fall beurteilt werden, wobei die Kriterien im Detail nicht unumstritten sind.¹⁴ Eine ausdrückliche Beauftragung ist hier anders als bei der gewillkürten Beauftragung (dazu b) jedenfalls nicht notwendig. Denn für den (Teil-) Betriebsleiter ergibt sich die Verantwortlichkeit quasi „automatisch“ aus dem ihm übertragenen Pflichtenkreis mit insoweit umfassenden Entscheidungsbefugnissen.¹⁵

11 OLG Köln VRS 66, 157; BayObLG VRS 66, 287; bei Bär DAR 1992, 362; 1988, 370; OLG Düsseldorf VRS 72, 118; 74, 302; NZV 1989, 244; *Göhler-König* § 9 Rdn. 37, 38.

12 OLG Düsseldorf VRS 112, 210; *Göhler-König* § 9 Rdn. 23.

13 BayObLG NJW 2002, 766.

14 *Göhler-König* § 9 Rdn. 21.

15 *Göhler-König* § 9 Rdn. 17.

b) Der gewillkürte Beauftragte

Die §§ 14 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 StGB und 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 OWiG betreffen den gewillkürten Beauftragten. Er steht nicht schon aufgrund seiner Stellung dem Betriebsinhaber partiell gleich. Vielmehr wird er zum Normadressaten erst durch den ausdrücklichen Auftrag des Betriebsinhabers, in eigener Verantwortung Aufgaben wahrzunehmen, die dem Inhaber des Betriebs obliegen. Eine stillschweigende Beauftragung, die Bezeichnung der jeweiligen Person als „Fuhrparkleiter“ oder der Umstand, dass die Hilfsperson die Pflichten des Betriebsinhabers *faktisch* ausfüllt, genügt hier nicht.¹⁶ Eine bestimmte Form der Beauftragung verlangt das Gesetz andererseits nicht.¹⁷ Es wird sich aber regelmäßig Schriftlichkeit aufdrängen.

IV. Strafrechtliche Aspekte

Im Strafrecht denkt man vorrangig¹⁸ an fahrlässige Körperverletzung oder Tötung (§§ 229, 222 StGB) und das Anordnen oder Zulassen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis (§ 21 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 3 StVG). Nicht ganz fern liegend erscheint darüber hinaus eine strafbare Beteiligung an Fahrten im Zustand der Fahrunsicherheit, vor allem Trunkenheitsfahrten (§§ 315c, 316 StGB).

1. Verantwortlichkeit des Halters nach §§ 222, 229 StGB

Die strafrechtliche Haftung für Körperverletzungs- und Todesfolgen von Fahrten mit dem Kraftfahrzeug ist weit gespannt. Nach einhelliger Rechtsprechung können auch Sorgfaltsverstöße, die zeitlich weit vor dem Unfall liegen, grundsätzlich zur Strafbarkeit führen.¹⁹ Hinsichtlich der betriebsinternen Verantwortlichkeit ist zu beachten, dass es sich bei den §§ 222, 229 StGB um (von jedermann begehbare) Allgemeindelikte handelt, weswegen § 14 StGB sowie die unter Ziff. III angesprochenen Grundsätze nicht gelten. Die Strafbarkeit bestimmt sich nach allgemeinen Regeln, wobei u. a. die Beurteilung, ob ein Tun oder Unterlassen mit den jeweiligen Implikationen gegeben ist und wie sich Täterschaft oder Teilnahme

16 OLG Düsseldorf VRS 63, 136; 112, 210; *Döhler* DAR 1993, 315.

17 *Göhler-König* § 9 Rdn. 29.

18 Auf Straftaten nach dem PfIVG, die in der Praxis im Zusammenhang mit dem Einsatz nicht versicherter Fahrzeuge durch wirtschaftlich Not leidende Unternehmen immer wieder auftreten, soll hier nicht eingegangen werden.

19 Hierzu BGH NJW 1997, 138; OLG Nürnberg NZV 2006, 486.

darstellen, beträchtliche Schwierigkeiten aufwerfen kann.²⁰ Es wird aber gesagt werden können, dass strafrechtliche Risiken ausgeräumt sind, wenn eine ordnungsgemäße Delegation erfolgt und auch sonst kein Organisationsmangel gegeben ist. Die damit verbundenen Gesichtspunkte können hier nicht vertieft werden.

a) Halterpflichten in Bezug auf den Fahrer

Anknüpfungspunkt für eine strafrechtliche Verantwortlichkeit des Halters kann es zunächst sein, dass den Pflichten in Bezug auf den Fahrer (vgl. § 31 Abs. 2 StVZO) nicht Genüge getan wurde. Das kann der Fall sein, wenn ein z. B. wegen Trunkenheit oder Übermüdung nicht verkehrstüchtiger Fahrer mit einem Firmenfahrzeug sorgfaltswidrig in den Verkehr entlassen wird. Erschwerend würde natürlich hinzukommen, wenn der Verantwortliche Fahrten trotz erkennbarer oder aufgrund des Einsatzplans denknotwendiger Übermüdung des Fahrers bewusst anordnet oder auch „nur“ den Dienstplan so gestaltet, dass die vorgeschriebenen Ruhepausen keinesfalls einzuhalten sind.

Dass in solchen Fällen (mit Körperverletzungs- oder Todesfolge) für den Halter ein Strafbarkeitsrisiko besteht, ist nicht zweifelhaft. So findet sich schon in einem Urteil des BGH aus dem Jahre 1952 zu einem Arbeitgeber im Verhältnis zu seinem Angestellten der Satz, dass die Gerichte einschneidende Maßnahmen auch dort anwenden müssten, „wo den Fahrzeughalter der Vorwurf trifft, sich vor Antritt der Fahrt um den Körperzustand des Fahrers nicht gekümmert zu haben, obwohl es ihm leicht möglich gewesen wäre“.²¹ In der Praxis kommen Strafverfahren wegen solcher Fallgestaltungen gleichwohl kaum vor. Die wenigen veröffentlichten Entscheidungen betreffen Alkoholfahrten nach gemeinsamem Zechen.²² Ein solches Geschehnis lag auch der zitierten Entscheidung des BGH zugrunde. Die Einlassung des Arbeitgebers, er habe seinen sehr zuverlässigen Angestellten vor Trinkbeginn nicht ermahnen müssen und nach dem Zechen sei er selbst so betrunken gewesen, dass er dessen Zustand nicht mehr habe feststellen können, hat der BGH dem Arbeitgeber im Übrigen nicht durchgehen lassen.

20 Zu Täterschaft und Teilnahme bei Gremienentscheidungen *Fischer* StGB, 55. Aufl. 2008, § 25 Rdn. 12b ff, zu Nebentäterschaftlicher Begehung fahrlässiger Erfolgsdelikte BGH NStZ 1992, 234; *Fischer* § 25 Rdn. 25; zum Unterlassen mehrerer Personen BGHSt 37, 106 [Lederspray], BGHSt 41, 206 [Holzschutzmittel]; BGHSt 48, 77 [Politbüro]; *Fischer* § 25 Rdn. 18.

21 BGHSt 3, 175, 177; s. auch OLG Hamm BA 1978, 299.

22 Z. B. OLG Karlsruhe NJW 1980, 1859; OLG Hamm NJW 1983, 2456.

Werden sich Konstellationen des sorgfaltswidrigen oder gar bewussten „In-Verkehr-Lassens“ eines berauschten Fahrers nicht nur in der Praxis der Strafverfolgung, sondern auch in der Lebenswirklichkeit nicht allzu häufig ereignen, so sieht es mit dem Phänomen der Übermüdung aller Wahrscheinlichkeit nach anders aus. Der Konkurrenzdruck ist groß, die Fahrzeiten sind teuer. Dementsprechend stark ist die Neigung, bis an die Grenzen des gesetzlich Zulässigen oder darüber hinaus zu gehen – mit teilweise schrecklichen Folgen. Fälle, in denen übermüdete Lkw-Fahrer am Steuer einschlafen, ungebremst in einen Fahrzeugstau hineinrasen und den Tod sowie schwerste Verletzungen anderer Menschen verursachen, sind zwar nicht an der Tagesordnung, scheinen aber eher im Zunehmen begriffen zu sein.²³ Verurteilt werden aber nur die Fahrer, nicht etwa auch deren Arbeitgeber, und dies trotz der angesprochenen, durchaus auch kriminalistisch begründeten Vermutungen. Eine der wenigen Ausnahmen bildet ein Verfahren einer bayerischen Staatsanwaltschaft aus dem Jahr 2006. Hier wurde der Inhaber einer Spedition wegen fahrlässiger Tötung zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren mit Bewährung und zu einem Berufsverbot verurteilt. Der Fall war exzeptionell gelagert, weil die Einsatzpläne der Fahrer vorlagen und deutliches Zeugnis für die Verantwortlichkeit des Inhabers lieferten. Gleichwohl konnte das Verfahren nur im Wege einer Absprache einigermaßen zeitnah abgeschlossen werden.

Damit ist auch schon der zentrale Grund für das Defizit angesprochen: Die Ermittlung des hinter dem Fahrer stehenden Verantwortlichen und der Beweis strafrechtlich relevanter Schuld bereitet beträchtlichen Verfahrensaufwand. Durchsuchungen sind bei schweigenden oder jegliche Schuld in Abrede stellenden Betroffenen unabdingbar. Selbst dann aber ist der Ertrag meist dürftig. Die mehr oder minder große Aussichtslosigkeit korreliert dabei mit der Größe des Unternehmens. Ob man sich von der Einführung von Dokumentationspflichten auch für den Einsatz von Firmenwagen (Pkw) etwas versprechen könnte, ist nicht unzweifelhaft. Es handelt sich um eine strukturelle Schwäche, die sich nicht nur im hier besprochenen Problemkreis, sondern gerade auch im Wirtschaftsstrafrecht stellt.

Strafbarkeit kann schließlich auch in Betracht kommen, wenn der Halter sein Fahrzeug einer Person überlässt, die nicht über die erforderlichen Fahrfähigkeiten verfügt. Der Halter muss sich auch unter diesem Blickwinkel um das Vorhandensein der für das jeweilige Fahrzeug erforderlichen

23 Beispielstfall in BayObLG NJW 2003, 3499.

Fahrerlaubnis kümmern (dazu Ziff. IV 3). Tut er das nicht, so kann er wegen einer vom Fahrer begangenen fahrlässigen Körperverletzung oder Tötung belangt werden. Freilich steht dies nach einhelliger Meinung unter der Voraussetzung, dass sich die mangelnde Fahrfähigkeit tatsächlich ausgewirkt hat,²⁴ der Unfall also durch die defizitären Fahrfähigkeiten des Fahrers (mit) bedingt ist. Gesteigerte Vergewisserungspflichten können sich ergeben, wenn die Fahrt z. B. aufgrund widriger äußerer Umstände (Wetter, Straßenzustand usw.) besonders gefährlich ist.²⁵

b) Halterpflichten in Bezug auf das Fahrzeug usw.

Zweiter Anknüpfungspunkt sind die das Fahrzeug betreffenden Umstände (s. auch dazu § 31 Abs. 2 StVZO). Schickt der Verantwortliche seine Fahrer mit verkehrsunsicheren, überladenen, falsch besetzten usw. Fahrzeugen in den Verkehr und werden die Mängel unfallursächlich, so kann er sich nach §§ 222, 229 StGB strafbar machen. Veröffentlichte Rechtsprechung hierzu existiert allerdings – soweit ersichtlich – nicht.²⁶

2. Beteiligung an Straftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1, § 316 StGB

Schnell abgehandelt ist die Frage einer strafbaren Beteiligung des Halters (Fuhrparkleiters) an Trunkenheitsfahrten seiner Fahrer. Strafbarkeit würde voraussetzen, dass der Halter zumindest bedingten Vorsatz in Bezug auf die Fahrunsicherheit des Fahrers hat und dass der Fahrer ebenfalls (zumindest bedingt) vorsätzlich handelt. Dies wird kaum je der Fall, zumindest aber nicht nachweisbar sein.²⁷ Denkbar ist ferner eine Strafbarkeit wegen Anstiftung zu einer Straftat nach § 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB, wenn der Arbeitgeber seinen Angestellten trotz von beiden erkannter Übermüdung anhält, die Fahrt durchzuführen (dazu auch oben Ziff. IV 1). Jedoch genügt nicht Vorsatz hinsichtlich der Müdigkeit, sondern muss sich der Vorsatz auf die Fahrunsicherheit richten. Fehlt es daran bei einem der Beteiligten, so scheidet strafbare Teilnahme abermals aus. So läge es etwa, wenn es dem Arbeitgeber gelingt, die Bedenken des Fahrers zu zerstreuen. Demgemäß wird in aller Regel nur eine Ordnungswidrigkeit nach § 31 Abs. 2 StVZO in Betracht kommen bzw. nachweisbar sein (dazu Ziff. V).

24 BGH VM 1957, 13 Nr. 18; OLG Köln DAR 1955, 198; BayObLG VRS 9, 208; OLG Oldenburg VRS 26, 354; OLG Karlsruhe NJW 1965, 1773.

25 OLG Karlsruhe NJW 1965, 1773.

26 Die vergleichsweise wenigen Entscheidungen betreffen den Fahrzeugführer, s. etwa BGH VRS 65, 140; BayObLG DAR 1978, 199; OLG Hamm NZV 1990, 36.

27 Eingehend *LK-König* § 316 Rdn. 232.

3. Verantwortlichkeit des Halters nach § 21 StVG

Nach § 21 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 1 StVG macht sich der Halter strafbar, der vorsätzlich oder fahrlässig anordnet oder zulässt, dass jemand das Fahrzeug führt, der keine Fahrerlaubnis hat oder gegen den ein Fahrverbot besteht. Das vorsätzliche oder fahrlässige Fahrenlassen trotz Verwahrung des Führerscheins nach § 94 StPO führt ebenfalls zur Strafbarkeit (§ 21 Abs. 2 Nr. 3 StVG). § 21 StVG ist Sonderdelikt. Als Täter strafbar machen kann sich nur der Halter. Zur Frage der Delegation der Verantwortlichkeit wird auf Ziff. III verwiesen, zur Frage strafrechtlicher Erfolgshaftung auf Ziff. IV 1 a.

Zu den Sorgfaltspflichten des Halters im Rahmen des § 21 StVG existiert vergleichsweise reichhaltige Rechtsprechung.²⁸ Der Halter muss sich davon überzeugen, dass der Fahrzeugführer die zutreffende Fahrerlaubnis hat.²⁹ Dazu muss er – von in unserem Zusammenhang nicht einschlägigen Ausnahmen abgesehen³⁰ – den Führerschein einsehen,³¹ und zwar nicht nur in Form einer Kopie, sondern im Original.³² Bei größeren Fahrzeugen, zu deren Führen die „normalen“ Fahrerlaubnisklassen B, BE, C1 und C1E nicht berechtigen, sowie bei bestimmten fahrerlaubnisrechtlichen Beschränkungen ist auch auf diese Umstände zu achten.³³

Fragen nach der Fahrerlaubnis dienen der Erfüllung einer Pflicht und sind weder anstandswidrig noch gar beleidigend.³⁴ Mit einer unverständlichen fremdsprachlichen „Bescheinigung“ darf sich der Halter nicht begnügen.³⁵ Jedoch wird in Zeiten des europarechtlich anerkannten Führerscheintourismus³⁶ auch bei einem im Inland wohnenden Fahrer ein durch einen anderen EU-Staat ausgestellter Führerschein genügen müssen. Anders kann es vielleicht liegen, wenn dem Arbeitgeber bekannt ist, dass der Fahrer sein Heimatland niemals für längere Zeit verlassen hat, oder wenn im „EU-Führerschein“ der deutsche Wohnort des Betroffenen angegeben ist.³⁷ Zumindest

28 Zusammenfassend *Hentschel-König* § 21 StVG Rdn. 12 f; *Mielchen/Meyer* DAR 2008, 5.

29 OLG Frankfurt NJW 1965, 2312, OLG Köln VersR 1969, 741.

30 Z. B. guter Bekannter, der diese Fahrzeugart seit langem fährt (Düsseldorf VM 1976 54; s. auch OLG Schleswig VM 1971 55).

31 BGHSt 6, 362, BGH VRS 34, 354, OLG Düsseldorf VM 1976, 54, OLG Hamm VRS 49, 209, VM 1984, 68, OLG Jena VRS 111, 272, KG VRS 40, 284, NZV 2006, 487 = NJ 2006, 324 (Ls und Gründe), OLG Zweibrücken VRS 63, 55.

32 *Mielchen/Meyer* DAR 2008, 5, 6.

33 *Mielchen/Meyer* DAR 2008, 5, 6.

34 AM freilich OLG Stuttgart VersR 1974, 690 [zu § 2 b Nr. 1 c AKB].

35 KG VRS 45, 60.

36 Hierzu *Hentschel-Dauer* § 28 FeV Rdn. 6–13; *-König* § 21 StVG Rdn. 2a.

37 So im Fall des AG Sigmaringen DAR 2006, 640.

im letztgenannten Fall wird man von einem so eklatanten Missbrauch in Form einer Kollusion des Betroffenen mit der ausländischen Fahrerlaubnisbehörde ausgehen können, dass die Fahrerlaubnis nicht anerkannt werden muss und § 21 StVG eingreift.³⁸ Eine arbeitsrechtlich zu beantwortende Frage ist es, ob ohne solche Verdachtsgründe nach den näheren Umständen des Führerscheinerwerbs und nach dem fahrerischen Vorleben gefragt werden darf. Aus dem Unterlassen derartiger Fragen wird man jedoch kaum einen strafrechtlichen Schuldvorwurf konstruieren können. Ungeachtet dessen werden die Verantwortlichen den Betroffenen nach der Lebenserfahrung in besonderem Maße beobachten.

Hat sich der Unternehmer (Fuhrparkleiter) den Führerschein des Fahrers einmal vorlegen lassen, so muss er ihn nach der insoweit nicht kleinlichen Rechtsprechung nur bei begründetem Zweifel nochmals prüfen.³⁹ Das gilt auch dann, wenn die erstmalige Prüfung mehrere Jahre zurückliegt.⁴⁰ Hinzuweisen ist freilich darauf, dass diese Rechtsprechung durchgehend kleinere Unternehmen bzw. Einzelpersonen betrifft. Ob die Gerichte bei großen Fuhrparks mit einer Vielzahl von Fahrern oder Pool-Fahrzeugen andere Maßstäbe anlegen würden, ist ungewiss. Auch vor diesem Hintergrund erscheinen die vorbildlichen elektronischen Kontrollsysteme in Unternehmen mit großen Fuhrparks nicht überflüssig bzw. übertrieben. Es werden dort, was unter dem Aspekt der Sachbeschädigung (§ 303 StGB) und der Urkundendelikte unbedenklich ist,⁴¹ auf den Führerscheinen der Fahrer Computerchips aufgebracht. Die Fahrer müssen die Führerscheine in regelmäßigen Abständen in Prüfstationen einlesen lassen. So kann kontrolliert werden, ob sie noch im Besitz des Führerscheins sind.

Anlass zu erneuter Überprüfung wird beispielsweise bestehen, wenn betreffend einen bestimmten Fahrer mehrfach Anhörbögen bei der Fuhrparkleitung eingehen. Gleich steht es, wenn eine an das Unternehmen gerichtete Anhörung gravierende Verkehrsverstöße betrifft. Gesteigerte Pflichten können sich auch ergeben, wenn das Unternehmen Personen aus Staaten außerhalb der EU für einen längeren Zeitraum Fahrzeuge anvertraut. Insoweit wird der Ablauf der Fahrberechtigung nach sechs Monaten Aufenthalt im Auge zu behalten sein.

38 Dazu *Hentschel-König* § 21 StVG Rdn. 2a.

39 BayObLG DAR 1978, 168, 1988, 387, KG NZV 2006, 487, OLG Koblenz VRS 60, 56.

40 OLG Jena VRS 111, 272.

41 Sachbeschädigung (§ 303 StGB) scheidet u. a. deswegen aus, weil der Führerschein nach h. M. im Alleineigentum des Fahrers steht (*Fischer* § 274 Rdn. 2) und die Fahrer mit deren Aufbringung einverstanden sind; bei den §§ 267, 273, 274 StGB fehlt es u.a. am subjektiven Tatbestand.

V. Halterhaftung nach § 31 StVZO

Alle denkbaren den Halter treffenden Bußgeldtatbestände können im Rahmen dieses Beitrags nicht erörtert werden. Herausgegriffen werden sollen einige typische Aspekte.

1. Eignung des Fahrers

a) Dass die Verletzung von Sorgfaltspflichten in Bezug auf die Eignung des Fahrers bei dadurch ausgelösten Körperverletzungs- oder Todesfolgen eine Strafbarkeit des Halters wegen §§ 222, 229 StGB auslösen kann, wurde bereits gesagt, ebenfalls, dass eine strafbare Beteiligung an Fahrten im Zustand der Fahrunsicherheit nur in extremen Ausnahmekonstellationen in Betracht kommt (IV 1, 2). Entsprechendes gilt im Regelfall für eine Beteiligung des Halters an Drogenfahrten im Sinne des § 24a StVG. Denn das Institut der Einheitstäterschaft (§ 14 OWiG) ändert nichts daran, dass für die Beteiligungsformen der Anstiftung und Beihilfe alle Beteiligten (nachweisbar) vorsätzlich gehandelt haben müssen.⁴² Auch im Rahmen des § 24a StVG wird der Fahrer aber in der Praxis meist nur wegen fahrlässiger Tat belangt, bei Drogenfahrten neuerdings z. T. sogar nicht einmal mehr dies.⁴³ Der Einsatz von Fahrern mit Defiziten hinsichtlich des *Fahrendürfens* ist durch § 21 StVG erfasst (Ziff. IV 3).

Für das (fahrlässige) Fahrenlassen eines körperlich oder geistig ungeeigneten Fahrers verbleibt aus den genannten Gründen nur die Haftung nach § 31 Abs. 2 StVZO. Ungeeignet sind Personen, die die in § 24a Abs. 1 StVG genannte BAK-Grenzwerte überschreiten, Personen unter der Wirkung der in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten illegalen Drogen, Übermüdete, Kranke, usw.⁴⁴ Bei Anhaltspunkten für solche Defizite muss sich der Halter bzw. sein Beauftragter über die Fahrsicherheit vergewissern⁴⁵ und sollte die Fahrt im Zweifel unterbinden.

b) Die Rechtsprechung leitet aus § 31 Abs. 2 StVZO ferner Auswahl-, Instruktions- und Überwachungspflichten in Bezug auf die Fahrer her.⁴⁶ So muss der Halter (Fuhrparkleiter) die Fahrer sorgfältig auswählen, mit den nötigen Weisungen versehen und sie regelmäßig überwachen,⁴⁷ wobei die

42 Ganz h. M., BGHSt 31, 309, *Göhler-König* § 14 Rdn. 5b mwN.

43 Dazu *König* DAR 2007, 626.

44 Beispielsfälle mit Rechtsprechungsnachweisen bei *Hentschel-Dauer* § 31 StVZO Rdn. 9.

45 OLG Hamm BA 1978, 299 [zu § 24a StVG].

46 Vgl. *Hentschel-Dauer* § 31 StVZO Rdn. 9.

47 OLG Köln VM 1980, 66.

allgemeine Anweisung, sämtliche Vorschriften zu beachten, nicht hinreichend.⁴⁸ Namentlich bei Spezialfahrzeugen muss der Halter für die Verdrahtung seines Fahrpersonals mit deren technischen Besonderheiten sorgen.⁴⁹ Reichhaltige Judikatur insbesondere zu den Überwachungspflichten findet sich in der zivilrechtlichen Rechtsprechung zu § 831 BGB.⁵⁰ Daraus wird zugleich deutlich, dass für § 130 OWiG (dazu Ziff. VI), wie auch bei den Fragen zur Fahrzeugbeschaffenheit (dazu sogleich Ziff. 2), neben § 31 Abs. 2 StVZO kaum noch ein Anwendungsbereich verbleibt.

2. Vorschriftsmäßiger Zustand des Fahrzeugs, der Ladung usw.

Auf Fragen der ordnungsgemäßen Wartung der Fahrzeuge usw. soll hier nicht näher eingegangen werden.⁵¹ Ein Schwerpunkt der veröffentlichten Rechtsprechung betrifft die Überladung. Für die ordnungsgemäße Ladung ist dabei in erster Linie der Fahrer verantwortlich. Dass der Halter (sein Beauftragter) das Überladen nicht veranlassen darf, versteht sich andererseits von selbst.⁵² Der Halter erfüllt seine Pflichten abermals durch sorgfältige Auswahl der Fahrer, Weisungen und stichprobenartige Überwachung.⁵³ Dem sorgfältig ausgewählten, belehrten und überwachten Fahrer darf er u. U. die Entscheidung überlassen, ob ein bestimmtes Transportgut noch nicht zur Überladung führt.⁵⁴ Hat er die Beladung allerdings länger nicht kontrolliert, so ist er für jede Überladung verantwortlich.⁵⁵ Diese Pflichten werden durch die Rechtsprechung bereits unmittelbar aus § 31 Abs. 2 StVZO hergeleitet, sodass es eines Rückgriffs auf § 130 OWiG (Ziff. VI) in diesem Bereich nicht bedarf.⁵⁶ Bei Geboten nach dem GüKG liegt es ähnlich.⁵⁷

Für *alle* Fälle des § 31 Abs. 2 StVZO und auch alle anderen Konstellationen der Haltersanktionierung ist allerdings darauf hinzuweisen, dass nicht quasi automatisch aus dem objektiven Verstoß (in Bezug auf Wartung, Verkehrssicherheit, Überladung usw.) eine bußgeldrechtliche Haftung des Verantwortlichen folgt. Vielmehr muss der Pflichtverstoß gerade

48 OLG Hamm VRS 52, 64.

49 OLG Celle VersR 1975, 572.

50 Nw bei *Hentschel-König* § 16 StVG Rdn. 15.

51 Dazu *Hentschel-Dauer* § 31 StVZO Rdn. 11 sowie zuletzt KG NZV 2008, 51.

52 S. BGH DAR 1957, 236.

53 OLG Hamm DAR 2003, 381, OLG Düsseldorf NZV 1988, 192; 1996, 120; OLG Köln DAR 1985, 325; *Hentschel-Dauer* § 31 StVZO Rdn. 13 mwN.

54 OLG Karlsruhe VRS 43, 461.

55 Nw wie Fn. 53.

56 OLG Düsseldorf ZfS 1985, 255; s. auch OLG Düsseldorf NZV 1988, 192; OLG Hamm VRS 15, 153.

57 OLG Düsseldorf VRS 67, 370; 77, 375.

des Halters bzw. seines Beauftragten (Organisations-, Aufsichtsverschulden usw.) anhand konkreter Umstände im Einzelnen festgestellt werden.⁵⁸

3. Sanktionen

Verstöße gegen § 31 Abs. 2 StVZO können für den Halter und seine Beauftragten empfindliche Sanktionen nach sich ziehen. Im Bußgeldkatalog sind Geldbußen zwischen 50 € und 150 € vorgesehen (BKat Nr. 189 ff). Darüber hinaus drohen für jeden Verstoß drei Punkte (Nr. 5.26 der Anlage 13 zu § 40 FeV), was die Gefahr einer Punktehäufung bis hin zur Entziehung der Fahrerlaubnis in sich birgt.⁵⁹

VI. Verletzung der Aufsichtspflicht § 130 OWiG

Das „Arsenal“ der Bußgeldtatbestände wird in Bezug auf den Betriebsinhaber und seine Beauftragten komplettiert durch den Tatbestand der Verletzung der Aufsichtspflicht (§ 130 OWiG). Ein wesentlicher Effekt des § 130 OWiG ist es dabei, dass dessen vorsätzliche oder fahrlässige Verwirklichung den Anwendungsbereich der Verbandsgeldbuße (§ 30 OWiG) eröffnet.⁶⁰ Es handelt sich um einen Auffangtatbestand, der nur eingreift, wenn der Normadressat nicht bereits wegen Beteiligung an der betriebsbezogenen Straftat oder Ordnungswidrigkeit haftet.⁶¹ Im Anwendungsbereich des § 31 Abs. 2 StVZO bedarf es aus den in Ziff. V genannten Gründen weithin keines Rückgriffs auf § 130 OWiG.

Die Aufsichtspflicht muss so ausgeübt werden, dass die betriebsbezogenen Pflichten aller Voraussicht nach eingehalten werden.⁶² Zu den erforderlichen Maßnahmen gehören sorgfältige Auswahl der Mitarbeiter und ggf., keinesfalls jedoch stets, die Bestellung von Aufsichtspersonen (§ 130 Abs. 1 Satz 2 OWiG), sachgerechte Organisation und Aufgabenverteilung, Aufklärung, Belehrung und Instruktion, Überwachung der Mitarbeiter und Aufsichtspersonen. Überspannt werden dürfen die Anforderungen nicht.⁶³ Eine lückenlose Überwachung z. B. durch Video- oder Telefonüber-

58 S. zuletzt KG NZV 2008, 51.

59 *Döhler* DAR 1993, 315.

60 *Göhler-König* vor § 29a Rdn. 11a, § 130, Rdn. 3.

61 OLG Düsseldorf VRS 67, 370; 69, 234; 77, 375; *Hentschel-Dauer* § 31 StVZO Rdn. 18; *Göhler-König* § 130 Rdn. 26.

62 BGH 9, 322; 25, 158, 163, Bay. NJW 2002, 766; Stuttgart NJW 1977, 1410.

63 OLG Koblenz MDR 1973, 606; OLG Düsseldorf NSTz-RR 1999, 151.

wachung⁶⁴ bzw. durch Verpflichtung der Mitarbeiter zur Fertigung von Aktenvermerken über alle möglichen Vorgänge liegt außerhalb des Zumutbaren.⁶⁵ Gesteigerte Anforderungen und eine Einschreitenspflicht entstehen bei festgestellten Unregelmäßigkeiten; ggf. müssen (zulässige) arbeitsrechtliche Sanktionen angedroht und vollzogen werden.⁶⁶ Immer zu beachten ist, dass die Oberaufsicht auch bei Bestellung von Aufsichtspersonen beim Betriebsinhaber verbleibt.⁶⁷

Es muss außerdem ein Zurechnungszusammenhang zwischen der Aufsichtspflichtverletzung und der Zuwiderhandlung bestehen. Er ist gegeben, wenn die Zuwiderhandlung bei gehöriger Aufsicht wesentlich erschwert wäre. Die Ausfüllung dieses Merkmals ist noch nicht abschließend geklärt. Richtig dürfte es sein, eine wesentliche Erschwerung anzunehmen, wenn die Aufsichtsmaßnahme geeignet gewesen wäre, die betriebs-typische Zuwiderhandlungsgefahr zu beseitigen.⁶⁸ Gewiss ist der erforderliche Zusammenhang gegeben, wenn es der Betriebsangehörige „bei wirkungsvoller Kontrolle nicht gewagt hätte, die festgestellte Zuwiderhandlung zu begehen“.⁶⁹

§ 130 OWiG wird durch die veröffentlichte Rechtsprechung nicht allzu häufig angewandt. Anwendungsbeispiele sind Verstöße gegen das FPersG⁷⁰ sowie gegen § 29 StVO.⁷¹

VII. Verbandsgeldbuße (§ 30 OWiG)

Hat die Leitungsperson einer juristischen Person oder eines Personenverbands eine betriebsbezogene Straftat oder Ordnungswidrigkeit (auch eine solche nach § 130 OWiG, s. Ziff. VI) begangen, so kann unter den dort genannten weiteren Voraussetzungen gegen die juristische Person oder den Personenverband eine Geldbuße festgesetzt werden. Davon wird in der verkehrsrechtlichen Praxis – soweit ersichtlich – allenfalls sehr selten Gebrauch gemacht.

64 Hierzu KK OWiG-*Rogall* Rdn. 50.

65 Vgl. BGH *wistra* 1986, 223; 1987, 148.

66 Zusammenfassend: KK OWiG-*Rogall* § 130 Rdn. 40 ff; *Göhler-König* § 130, Rdn. 11 ff.

67 *Göhler-König* § 130 Rdn. 15.

68 *Achenbach wistra* 1998, 300; zust. *Göhler-König* § 130 Rdn. 22a.

69 KG VRS 70, 29 [zur Beachtung von Sozialvorschriften im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr].

70 OLG Hamm VRS 62, 207 (unzureichendes Vorlegenlassen von Fahrtenschreiberblättern); OLG Koblenz 65, 457.

71 OLG Koblenz VRS 69, 234.

VIII. Verfall (§ 29a OWiG)

Hingegen erfreut sich die Anordnung des Verfalls (§ 29a OWiG) zumindest bei einigen Bußgeldbehörden offenbar zunehmender Beliebtheit,⁷² was auch erste Spuren in der obergerichtlichen Rechtsprechung hinterlassen hat.⁷³ Schwerpunkt sind Ladungsverstöße. Im selbstständigen Verfallsverfahren (§ 29a Abs. 4 OWiG) ergehen Bescheide, in denen gegen die Unternehmen teilweise der Verfall sehr hoher Geldbeträge (bis in den sechsstelligen Bereich hinein) angeordnet wird.

1. Gesetzgeberisches Ziel des Entzugs der finanziellen Ressourcen

Vorab ist festzustellen, dass die so handelnden Bußgeldstellen im Prinzip einem Anliegen entsprechen, das etwa seit Anfang der achtziger Jahre zentrales Thema der kriminalpolitischen Diskussionen ist: Mit dem Entzug der finanziellen Ressourcen soll an der Triebfeder des Gewinnstreben geprägten delinquenten Verhaltens angesetzt werden. Gesetzgeberische Maßnahmen aus dem Jahre 1992 zielten in erster Linie auf die Organisierte Kriminalität sowie speziell auf den illegalen Drogenhandel.⁷⁴ Jedoch wurde zugleich das Ordnungswidrigkeitenrecht angepasst.⁷⁵ Wie im Strafrecht (vgl. § 73 Abs. 1 Satz 1 StGB) gilt seither auch im Rahmen des § 29a OWiG das sog. Bruttoprinzip. Das bedeutet, dass das aus der rechtswidrigen Tat oder für sie Erlangte in vollem Umfang abgeschöpft werden kann, ohne dass der Betroffene Kosten abziehen darf, die ihm im Zuge der rechtswidrigen Tat entstanden sind. Stimmen aus dem Schrifttum, die die Verfassungsmäßigkeit des Bruttoprinzips in Zweifel ziehen bzw. unter Hinweis auf den Schuldgrundsatz eine Fortgeltung des Nettoprinzips für schuldlos handelnde Personen befürworten,⁷⁶ hat das Bundesverfassungsgericht eine Absage erteilt.⁷⁷ Gewinnabschöpfungsmaßnahmen, die früher eine Seltenheit waren, werden heute namentlich im Betäubungsmittelstrafrecht, aber auch im Wirtschaftsstrafrecht einschließlich der Korruption vermehrt durchgeführt.

72 Dazu *Fromm/Schmuck* SVR 2007, 405.

73 OLG Koblenz ZfS 2007, 108; s. auch OLG Jena, Beschluss vom 2.5.2007, 1 AR (S) 23/07, juris.

74 Gesetz zur Änderung des AWG, des StGB und anderer Gesetze v. 28.2.1992 (BGBl. I S. 372); Gesetz zur Bekämpfung des illegalen Rauschgifthandels und anderer Erscheinungsformen der Organisierten Kriminalität v. 15.7.1992 (BGBl. I S. 1302).

75 Sehr krit. namentlich *Göhler* wistra 1992, 133.

76 S. die NWL bei *Fischer* § 73 Rdn. 3.

77 BVerfG NJW 2004, 2073.

2. Gewinnabschöpfung im Bußgeldverfahren

Wie schon aus § 17 Abs. 4 OWiG hervorgeht, hat die Gewinnabschöpfung jedoch auch im (Straßenverkehrs-) Ordnungswidrigkeitenrecht seit langem ihren gesetzgeberisch zugewiesenen Platz. Ob den darin zum Ausdruck kommenden Zielen durch die Praxis stets Rechnung getragen worden ist, soll dahingestellt bleiben. Klar ist auf der anderen Seite, dass jedenfalls der Verfall im (Straßenverkehrs-) Ordnungswidrigkeitenrecht eine neue Materie darstellt.

a) Subsidiärer Verfall

Der (bislang) defizitäre Einsatz des Verfalls im Ordnungswidrigkeitenrecht entspricht dabei an sich der gesetzgeberischen Konzeption. Der Verfall ist im OWiG anders, als im Strafrecht, subsidiär ausgestaltet und in das Ermessen des Rechtsanwenders gestellt. Nach dem Willen des Gesetzgebers sollen die deliktisch erworbenen Vorteile im Verfahren gegen den rechtswidrig und vorwerfbar handelnden Täter bzw. gegen die juristische Person oder den Personenverband (§ 30 OWiG) *per Geldbuße* abgeschöpft werden (§ 17 Abs. 4, § 30 Abs. 5 OWiG). Für den Verfall sollen (nur) die Konstellationen verbleiben, in denen der Täter zwar rechtswidrig, aber nicht (nachweislich) vorwerfbar gehandelt hat (dafür gilt § 29a Abs. 1 OWiG), und die Fälle, in denen ein anderer als der Täter den Vermögensvorteil erlangt hat (dafür gilt § 29a Abs. 2 OWiG).⁷⁸

Auf dieser Basis scheidet der Verfall im Prinzip aus, sofern, u. U. auch wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 130 OWiG (dazu VI), gegen eine verantwortlich handelnde Leitungsperson, einen Betriebsleiter oder sonstigen Beauftragten, ggf. zugleich auch gegen die juristische Person oder den Personenverband (§ 30 OWiG), vorgegangen werden kann. Die Sanktionierung im persönlichen Verfahren und durch Festsetzung der Verbandsgeldbuße wird dabei *in aller Regel* möglich sein, weswegen es des selbstständigen Verfahrens eigentlich nicht bedarf.

b) Wahl des selbstständigen Verfallsverfahrens

Gleichwohl beschreiten die genannten Bußgeldbehörden nicht den Weg über die Geldbuße. Vielmehr stellen sie das Verfahren gegen die natürlichen Person (Leitungsperson, Betriebsleiter, sonstiger Beauftragter) und die juristische Person oder den Personenverband nach § 47 OWiG ein, um sich auf diese Weise den Weg in das selbstständige Verfallsverfahren

⁷⁸ Göhler-König § 29a Rdn. 1.

zu eröffnen (§ 29a Abs. 4 OWiG). Es wird dann gegen das Unternehmen der Verfall angeordnet (meist § 29a Abs. 2 OWiG). Das geschieht nicht nur bei Überladungen, sondern auch im (sonstigen) Wirtschaftsordnungs-widrigkeitenrecht. Die Verfahrensweise kann vor dem Hintergrund stehen, dass beim Verfall das Bruttoprinzip gilt, wohingegen bei der Gewinn-abschöpfung per Geldbuße nach h.M. weiterhin das Nettoprinzip gelten soll.⁷⁹ Folgt man dem, so ist der Verfall im Vergleich zur Geldbuße das schärfere Instrument. Es kann nach § 29a OWiG mehr abgeschöpft werden als über die Geldbuße. Auf der Basis der herrschenden Meinung kann der Verfall mithin attraktiver erscheinen als die Geldbuße, wenn man auf möglichst weitgehende Gewinnabschöpfung abzielt. Die genannte Verfahrensweise entspricht allerdings nicht der gesetzlichen Konzeption (s. o.). Entgegen einer im Schrifttum teilweise geäußerten Kritik⁸⁰ dürfte sie andererseits auch nicht per se gesetzeswidrig sein.⁸¹

Die genannten Verwerfungen lassen sich vermeiden, wenn man auch im Rahmen des § 17 OWiG das Bruttoprinzip anwendet. Dafür lassen sich gute Gründe anführen. Denn die in diesem Kontext einschlägige Regelung des § 17 Abs. 4 OWiG besagt nicht, dass lediglich der saldierte Gewinn abgeschöpft werden darf. Es handelt sich darüber hinaus um eine bloße Zumessungsregel. Entgegen der herrschenden Meinung dürfte eine solche Interpretation auch vom gesetzgeberischen Willen gedeckt sein.⁸² Für die betroffenen Unternehmen würde bei der Gewinnabschöpfung per Geldbuße im Vergleich zum Verfallsverfahren im Ergebnis kein großer Unterschied bestehen. Für die betroffenen natürlichen Personen würden sich allerdings Nachteile ergeben. Denn ihnen drohen neben der Geldbuße u. U. auch Punkte im Verkehrszentralregister (oben V 3), die ihnen beim Weg über den Verfall erspart werden.

c) Verfall – der leichtere Weg der Gewinnabschöpfung?

Ein weiterer Grund für die Wahl der Verfallsanordnung könnte es sein, dass der Verfall als in der Rechtsanwendung einfacher als die Geldbuße angesehen wird. Denn eine Schuldfeststellung ist hier nicht notwendig. Eine solche Einschätzung müsste man jedoch mit erheblichen Fragezeichen versehen. Es existieren wenige Teilmaterien des (Straf- und) Ordnungswidrigkeitenrechts, die so komplex sind wie das Verfallsrecht. Dement-

79 Z. B. OLG Hamburg NJW 1971, 1000, 1003; KK OWiG -Rogall § 30 Rdn. 124.

80 Vgl. – freilich mit konträrer Zielrichtung – einerseits Brenner NSTZ 2004, 256; andererseits Cramer Festschrift Meyer-Goßner S. 733.

81 Göhler-König § 29a Rdn. 1, 29.

82 Zum Ganzen eingehend Göhler-König § 17 Rdn. 38a; s. auch Brenner NSTZ 2004, 256.

sprechend häufig sind im Strafrecht, wo der Verfall mittlerweile relativ oft angeordnet wird, Aufhebungsentscheidungen der Revisionsgerichte. Im Ordnungswidrigkeitenrecht wird das nicht anders sein. So hat das OLG Koblenz die Vorinstanz unlängst in einem Ladungsverstoße betreffenden Fall harsch kritisiert.⁸³

d) Prüfungsschritte beim Verfall

aa) Nicht hinreichend beachtet wird mitunter zunächst, dass die betreffende Ordnungswidrigkeit lege artis festgestellt werden muss. Lediglich zur Vorwerfbarkeit (zum Verschulden) müssen keine Feststellungen getroffen werden. Es wird daher nicht genügen, in einer *auf eine Aufsichtspflichtverletzung* gestützten Verfallsentscheidung auf eine Excel-Datei zu verweisen, in der eine Vielzahl von Ladungsverstößen aufgelistet ist. Vielmehr muss der Vorwurf (Auswahl-, Kontroll-, Organisationsverstöße usw.) gegen den Betriebsinhaber oder seinen Beauftragten im Detail festgestellt und bewiesen werden. Ist für die Ordnungswidrigkeit Vorsatz erforderlich, so muss der Täter ferner zumindest mit natürlichem Vorsatz gehandelt haben.⁸⁴

Denkbar ist jedoch auch, an die Tat des Bediensteten (Fahrers) anzuknüpfen. Denn § 29a Abs. 2 OWiG setzt nicht voraus, dass der unmittelbare Tätige Leitungsperson oder Beauftragter im Sinne des § 9 Abs. 1 oder 2 OWiG ist.⁸⁵ Ein Vorrangverhältnis zwischen mehreren in Betracht kommenden Anlasstaten ist dem Gesetz zu entnehmen. Wählt man diesen Weg, so wird die Feststellung des Pflichtverstoßes häufig sehr viel leichter fallen, als in den oben genannten Konstellationen. Jedoch dürfte dann im Rahmen der Härtefallprüfung zu erörtern sein, ob der Drittbegünstigte (das Unternehmen) gutgläubig gewesen ist.⁸⁶ Ggf. wird dem durch sachgerechte Handhabung des Opportunitätsprinzips Rechnung zu tragen sein. Die Einzelheiten sind noch nicht abschließend geklärt.

bb) Eine weitere Fehlerquelle liegt bei der Festlegung des abzuschöpfenden „etwas“. Das Bruttoprinzip betrifft nur das Maß des Verfalls, enthebt jedoch nicht von der Last, das zu entziehende „etwas“ präzise zu ermitteln und zu bezeichnen; die Bestimmung des Vorteils ist der Bestimmung seines Umfangs nämlich logisch vorgelagert.⁸⁷ Zwischen Tat und Vorteil muss eine unmittelbare Kausalbeziehung bestehen; die Abschöpfung muss spiegelbildlich dem Vermögensvorteil entsprechen, den der Täter

83 OLG Koblenz ZfS 2007, 108.

84 OLG Koblenz ZfS 2007, 108.

85 KK OWiG-Mitsch § 29a Rdn. 36; Göhler-König § 29a Rdn. 21.

86 Göhler-König § 29a Rdn. 23, 24.

87 BGH NJW 2002, 2257, 2260.

aus der Tat gezogen hat.⁸⁸ So schnell dieser Grundsatz formuliert ist, so schwierig erweist sich die Rechtsanwendung. Sie läuft nicht selten auf ein juristisches Glasperlenspiel hinaus. Bei Überladungen errechnet sich das Erlangte nach der (bislang spärlichen) Rechtsprechung aus dem Beförderungsentgelt für die Übertonnage.⁸⁹ Fixkosten wie Lohn oder (anteilige) Versicherungsprämien sind schon unter der Geltung des Nettoprinzips nicht abzugsfähig.⁹⁰ Die gerade durch die Überladung entstehenden Mehrkosten dürfen auf der Basis des Bruttoprinzips nicht mehr abgezogen werden. Denkbar erscheint ferner, einen erlangten Vorteil in einer Aufwendersparnis zu erblicken. Denn bei zutreffender Beladung wären weitere Fahrten und damit Kosten angefallen. Auch hier sind die Details noch nicht abschließend geklärt.

cc) Nach § 29a Abs. 3 Satz 1 OWiG ist eine Schätzung zulässig. Schätzung heißt jedoch nicht Willkür. Eine „Schätzung ins Blaue hinein“ wäre fehlerhaft. In schwierigen Fällen kann ein Sachverständiger hinzuziehen sein.⁹¹ In der gerichtlichen Entscheidung müssen die tragenden Grundlagen dargelegt werden, um dem Rechtsbeschwerdegericht die Möglichkeit der Nachprüfung zu geben.⁹² Mit der Höhe des Betrags steigen auch die Darlegungslasten.

dd) Ein konsequentes Vorgehen nach dem Bruttoprinzip kann naturgemäß zu extremen Härten für den Betroffenen führen. Solche Härten sind durch sachgerechte Handhabung des Opportunitätsprinzips zu korrigieren.⁹³ Ermessensfehlerhaft wäre die Anordnung des Verfalls in einer Höhe, die den wirtschaftlichen Zusammenbruch des Adressaten zur Folge hätte.⁹⁴ Das impliziert, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens gewürdigt werden müssen. Auch hier gibt es in der Praxis gelegentlich Defizite.

ee) „Nach unten hin“ existieren gleichfalls Ermessensgrenzen. Der Verfall ist nicht für Bagatellen gedacht.⁹⁵ Bei einem Verfallsbetrag von beispielsweise rund 450 € wird man zweifeln dürfen, ob der Aufwand den Ertrag rechtfertigt.⁹⁶

88 BGH NJW 2002, 2257.

89 OLG Stuttgart VRS 46, 144; KK OWiG-Mitsch § 17 Rdn. 129; s. auch BayObLG NJW 1986, 2124.

90 NW wie Fn. 89; krit. *Drathjer* Die Abschöpfung rechtswidrig erlangter Vorteile im Ordnungswidrigkeitenrecht (1997) S. 65.

91 OLG Hamm wistra 2003, 238.

92 BayObLG wistra 2003, 470; OLG Düsseldorf GewArch 2002, 423; OLG Hamm Wistra 2003, 238.

93 *Göhler-König* § 29a Rdn. 13, 24, 26; s. auch KK OWiG-Mitsch § 29a Rdn. 27.

94 BGH JR 2004, 517; BayObLGSt 1997, 99.

95 *Göhler-König* § 29a Rdn. 3, 4.

96 Hierzu auch OLG Koblenz ZfS 2007, 108.

IX. Zusammenfassung

Die vorstehenden Ausführungen lassen wie folgt zusammenfassen:

1. Die Verantwortlichkeit des Kfz-Halters ist durch ein engmaschiges Netz von sanktionsbewehrten Pflichten geprägt. Zentrale Bestandteile des „Pflichtenprogramms“ des Halters sind in § 31 Abs. 2 StVZO zusammengefasst.
2. Da nahezu jeder Pflichtenverstoß bei Hinzutreten weiterer Umstände zur Strafbarkeit führen kann, überrascht es ein wenig, dass die strafrechtliche „Halterhaftung“ in der Praxis keine nennenswerte Rolle spielt. Ein Grund dafür dürfte in Beweisschwierigkeiten sowie in dem Verfahrensaufwand liegen.
3. Zur Prüfung des Fahrendürfens durch den Halter im Rahmen des § 21 StVG erscheint die veröffentlichte Rechtsprechung relativ großzügig. Danach genügen grundsätzlich die erstmalige Kontrolle des Führerscheins und die Reaktion auf Auffälligkeiten. Gerade in Unternehmen mit großen Fuhrparks sind laufende (computergestützte) Führerscheinkontrollen gleichwohl zu empfehlen.
4. Ordnungsgemäßer Delegation der Halterpflichten kommt hoher Stellenwert zu. Der Normadressat (Halter) kann sich jedoch seiner Verantwortlichkeit nicht vollständig entziehen. Zu den erforderlichen Maßnahmen gehören sorgfältige Auswahl der Mitarbeiter, sachgerechte Organisation und Aufgabenverteilung, Aufklärung und Instruktion, Überwachung der Mitarbeiter und Aufsichtspersonen sowie rasche Reaktion bei aufgetretenen Missständen. Die Anforderungen müssen sich im Rahmen des Zumutbaren halten.
5. Gewinnabschöpfungsmaßnahmen der Bußgeldbehörden stehen grundsätzlich in Einklang mit den Zielvorstellungen des Gesetzgebers. Die in der Praxis vermehrt zu beobachtende Anordnung des Verfalls im selbstständigen Verfahren (§ 29a Abs. 4 OWiG) nach Einstellung des Verfahrens gegen die (natürlichen) Betroffenen entspricht jedoch nicht dem subsidiären Charakter des Verfalls im Ordnungswidrigkeitenrecht. Per se gesetzeswidrig ist das Vorgehen nicht. Gewinnabschöpfungsmaßnahmen vertragen sich nicht mit überschlägiger Rechtsanwendung. Vielmehr sind die jeweilige Ordnungswidrigkeit sowie das erlangte „etwas“ präzise festzustellen. Eine Schätzung „ins Blaue hinein“ ist unzulässig. Unbillige Härten sind im Rahmen des Opportunitätsprinzips zu korrigieren.

Fuhrparkmanagement

– Delegation und Kontrolle im Fuhrpark –

Dr. Katja Löhr-Müller, Rechtsanwältin, Rüsselsheim

1. Einleitung

Fuhrparkleiter stehen nicht nur in technischer Hinsicht für gewerblich genutzte Fahrzeuge in der Verantwortung, sie haben auch eine Vielzahl rechtlicher Aspekte zu berücksichtigen. Unter anderem haben sie in der Regel dafür Sorge zu tragen, dass jeder Mitarbeiter, der ein Firmenfahrzeug führt, auch im Besitz der hierfür erforderlichen Fahrerlaubnis ist. Gleichgültig, ob sich die Fahrzeugflotte des Unternehmens auf Nutzfahrzeuge beschränkt oder auch Dienstwagen für Mitarbeiter – etwa im Außendienst – umfasst, die Halterverantwortung bleibt stets beim Unternehmen und geht nicht etwa auf den tatsächlichen Fahrzeugnutzer über. Denn Halter ist, wer ein Kraftfahrzeug für eigene Rechnung gebraucht und die Verfügungsgewalt besitzt, die dieser Gebrauch voraussetzt¹.

Ob die Zuweisung der Haltereigenschaft an das Unternehmen auch für Firmenfahrzeuge gilt, die im Rahmen eines Mitarbeitermotivationsmodells angeschafft werden, ist nicht abschließend geklärt. Anders als bei „richtigen“ Dienstwagen werden solche Fahrzeuge in der Regel nicht für Dienstfahrten eingesetzt, sondern vom Mitarbeiter nur privat genutzt. Die Kosten des Leasings für das Fahrzeug werden im Wege der Gehaltsumwandlung vom Mitarbeiter getragen, ebenso wie die laufenden Kosten. Da der Arbeitgeber letztlich keinen konkreten Zugriff auf das Fahrzeug hat und eine dienstliche Nutzung nicht beabsichtigt ist, wird man den betreffenden Mitarbeiter rechtlich als Halter eines solchen Fahrzeugs einzustufen haben.

Für kleinere, überschaubare Fuhrparks mit nur wenigen Firmenfahrzeugen ist es grundsätzlich sinnvoll, die Halterverantwortung bei der Unternehmensführung zu belassen. Je größer allerdings die Fahrzeugflotte ist, desto komplizierter wird es für die geschäftsführenden Organe einer Gesellschaft, die mit der Haltereigenschaft einher gehenden Pflichten wahrzunehmen. Fuhrparks mit Hunderten von Fahrzeugen existieren in Deutschland zuhauf, Flotten mit über tausend genutzten Firmenwagen sind keine Seltenheit. Es versteht sich von selbst, dass Fuhrparks dieser

1 BGHZ 13, 351; 87, 133.

Größenordnung eine logistische Herausforderung für das Unternehmen darstellen. Es ist daher in der Praxis üblich, die Halterverantwortung für betriebliche Fahrzeuge dem Fuhrparkleiter zu übertragen. Diese Pflichtenübertragung richtet sich nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 OWiG, wobei der in der Vorschrift beinhalten Begriff „ausdrücklich“ nicht bedeutet, dass die Beauftragung unbedingt schriftlich zu erfolgen hat².

2. Wahrnehmung der Halterverantwortung in der Praxis

2.1 Führerscheinkontrolle

Ist dem Fuhrparkleiter die Halterverantwortung übertragen, gehört zu seinem Pflichtenkreis die Kontrolle, dass nur derjenige ein Firmenfahrzeug führt, der im Besitz der dafür erforderlichen Fahrerlaubnis ist. Da es in der Praxis für den Fuhrparkleiter unmöglich ist, vor jedem Fahrtantritt bei sämtlichen Mitarbeitern eine Führerscheinkontrolle durchzuführen – dies wird im übrigen auch nicht von der Rechtsprechung verlangt – müssen sich Fuhrparkleiter mehr oder weniger kreativ in der Wahrnehmung ihrer Verantwortung zeigen.

2.1.1 Firmeninterne Führerscheinkontrolle

So unterscheiden Unternehmen zunächst zwischen einer Führerscheinkontrolle von Fahrzeugen, die einem Mitarbeiter zur ausschließlichen Nutzung zugewiesen sind und solchen Fahrzeugen, die einer größeren Anzahl von Personen zur Verfügung stehen, die so genannten Poolfahrzeuge.

Bereits vor Bestellung eines Firmenfahrzeugs, das nur von einem Mitarbeiter genutzt werden soll, sollte eine Führerscheinkontrolle durch Vorlage des Originalführerscheins entweder gegenüber Mitarbeitern der Personalabteilung oder direkt gegenüber dem Fuhrparkleiter erfolgen. Hierbei wird nicht nur geprüft, ob überhaupt eine Fahrerlaubnis vorliegt, sondern auch, für welche Fahrzeugklasse der Führerschein ausgestellt ist und ob dem Führerscheininhaber Auflagen erteilt wurden.

Eine solche Vorgehensweise ist schon deshalb wichtig, weil Führerscheininhaber der Klasse B nur Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t (oder ein Kraftfahrzeug bis 3,5 t sowie einen Anhänger bis 750 kg) führen dürfen. Die alte Fahrerlaubnisklasse 3 lässt dagegen ein Gesamtgewicht bis zu 7,5 t zu. Auch kann es vorkommen, dass Mit-

² Karlsruher Kommentar zum OWiG, §. Aufl., § 9 Rdnr. 77.

arbeiter nur eine Fahrerlaubnis für automatikgetriebene Fahrzeuge besitzen: Wird dann ein nicht für den Mitarbeiter passendes Fahrzeug bestellt, kann es in der vorgesehenen Form nicht genutzt werden, was mit erheblichen Kosten für das Unternehmen verbunden ist.

Bei größeren Fahrzeugflotten ist es üblich, die Führerscheinkontrolle in einem halbjährlichen Turnus zu wiederholen. Da der Fuhrparkleiter häufig in keinem weiteren Kontakt mit den Mitarbeitern steht, die die Fahrzeuge ausschließlich nutzen, kann nur durch regelmäßige Führerscheinkontrollen sichergestellt werden, dass sich die Fahrer noch im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis befinden. Anders sind Fuhrparkverantwortliche nicht in der Lage, sich Kenntnis vom weiteren Bestehen der Fahrerlaubnis zu verschaffen. Zwar geht die Rechtsprechung davon aus, eine wiederholte Führerscheinkontrolle sei nur dann vorzunehmen, wenn begründete Zweifel an dem Fortbestehen der Fahrerlaubnis bestünden³. Hierauf sollte man sich als Fuhrparkleiter jedoch nicht verlassen: Zum einen ist fraglich, ob solche begründeten Zweifel tatsächlich zu Konsequenzen innerhalb des Unternehmens führen, zum anderen kommt es vor, dass sich Mitarbeiter einfach weigern, den Führerschein nochmals vorzulegen. Bei einer regelmäßigen Führerscheinkontrolle werden hingegen alle Mitarbeiter gleich behandelt.

Eine solche turnusmäßige Prüfung erfolgt entweder durch den Fuhrparkleiter selbst oder durch vom Fuhrparkleiter beauftragte Dritte. Letzteres bietet sich insbesondere an, wenn sich der Standort des Fahrzeugs nicht am Sitz des Unternehmens befindet.

Durch eine regelmäßige Führerscheinkontrolle steigt zudem die Bereitschaft der Mitarbeiter, im Fall des Entzugs der Fahrerlaubnis oder bei Vorliegen eines Fahrverbots den Arbeitgeber selbst hierüber unverzüglich zu informieren und nicht erst abzuwarten, bis die nächste Kontrolle ansteht. Eine regelmäßige Führerscheinkontrolle wird in der Praxis auch deshalb für notwendig erachtet, um zu prüfen, ob sich Fahrzeugklassen bei dem Mitarbeiter geändert haben. Wurde etwa einem Mitarbeiter eine Fahrerlaubnis entzogen, die als Führerschein der Klasse 3 in einen Führerschein der Klasse B und C1 umgewandelt worden war, wird bei Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Ablauf der Sperrfrist nur noch ein Führerschein der Klasse B ausgegeben. Hierdurch verringert sich das zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeugs, das mit einer solchen Fahrerlaubnis bewegt werden darf, erheblich. Insbesondere Fahrzeuge, die schwerer als 3,5 t

3 BGHSt 24, 354; BayObLG DAR 1988, 387; KG Berlin, VRS 40, 284.

zzgl. eines Anhängers von 750 kg sind, können dann nicht mehr von dem betreffenden Mitarbeiter gefahren werden. Für den Einsatz von so genannten „Sprintern“, die sich regelmäßig im Gewichtsbereich unter oder oberhalb von 3,5 t bewegen, ist eine entsprechende Führerscheinkontrolle daher von erheblicher Bedeutung.

Im Bereich der Poolfahrzeuge erfolgt seitens der Fuhrparkverantwortlichen meist die Führerscheinkontrolle mit Ausgabe der Fahrzeugschlüssel. Dies erscheint insbesondere dann sinnvoll, wenn sich im Fahrzeug-Pool unterschiedliche Arten von PKW und Kleintransportern befinden oder aber eine große Anzahl von Mitarbeitern Zugriff auf solche Fahrzeuge haben.

2.1.2 Firmenexterne Führerscheinkontrolle

Da eine Führerscheinkontrolle nicht immer durch den Fuhrparkleiter oder von ihm beauftragte andere Mitarbeiter durchgeführt werden kann, gibt es die Möglichkeit, eine firmenexterne Führerscheinkontrolle vorzunehmen.

Im Zuge der zunehmenden Sensibilisierung der Unternehmen im Bereich der Halterverantwortung bei Firmenfahrzeugen bietet heute eine ganze Anzahl von Drittunternehmen die Führerscheinkontrolle als Serviceleistung an. Die Beauftragung externer Service-Anbieter ist gerade für diejenigen Unternehmen interessant, die einen dezentralen Fuhrpark vorhalten. Für sämtliche Formen der externen Kontrolle gilt, dass die „Kontrolleure“ des ausgewählten Dienstleistungsunternehmens über entsprechende Fachkenntnisse zur ordnungsgemäßen Führerscheinprüfung verfügen sollten. Die hierbei gesammelten Daten sind dem Fuhrparkverantwortlichen in gesicherter Form zu übermitteln und sodann auszuwerten.

Serviceleister, wie etwa die technischen Überwachungsvereine (TÜV)⁴ oder DEKRA⁵ bieten solche Führerscheinkontrollen an. Sie verfügen über ein breit verteiltes Filialnetz im Bundesgebiet und sind für jeden Firmenfahrzeugnutzer leicht erreichbar. Aber auch Leasinggesellschaften, die u.a. das so genannte „Full-Size-Leasing“ anbieten, sind bereit, Führerscheinkontrollen durchzuführen⁶.

4 TÜV Rheinland Group; TÜV Süd Gruppe.

5 DEKRA Automobil GmbH, Mitgliederbetreuung.

6 u.a. Sixt AG.

2.1.3 Elektronische Führerscheinkontrolle

Neben der Sichtprüfung eines Führerscheins gewinnt zunehmend auch die elektronische Führerscheinkontrolle auf dem Flottenmarkt an Bedeutung⁷.

Dies funktioniert wie folgt:

Der Fuhrparkleiter klebt einen kleinen Chip mit Antenne in der Größe eines 1 Cent Stücks auf den Führerschein auf. Der Chip besitzt eine Nummer, die dem Führerschein zugeordnet wird. Die Führerscheindaten sind in einem Zentralrechner hinterlegt. Der Chip kann jederzeit rückstandsfrei entfernt werden, zerstört sich dann allerdings selbst, wie man dies von Autobahnvignetten kennt. Hierdurch ist sichergestellt, dass der Führerscheininhaber den Chip nicht selbst ablöst und etwa auf ein Stück Papier kleben kann. Mittels SMS auf das Handy oder durch E-Mail wird der Fahrzeugnutzer aufgefordert, innerhalb eines bestimmten Zeitraums eine Führerscheinkontrolle vornehmen zu lassen. Hierzu hält er den Führerschein, auf dem sich der Chip befindet, vor ein Lesegerät, welches die Chip-Nummer erkennt und mittels Mobilfunk die Kontrolle an einen Zentralrechner weiterleitet. Dort wird die Chip-Nummer dem Führerschein zugeordnet. Der Fahrzeugnutzer erhält auf dem Lesegerät die Mitteilung, dass die Kontrolle erfolgreich abgeschlossen wurde. Kommt der Fahrzeugnutzer der Aufforderung zur Führerscheinkontrolle nicht nach, erhält der Fuhrparkleiter hiervon per E-Mail Kenntnis. Er kann sodann dem Mitarbeiter nochmals über das System eine Aufforderung zur Führerscheinkontrolle übermitteln oder aber weitere Maßnahmen ergreifen.

Ist die Führerscheinkontrolle erfolgreich verlaufen, wird dies im Zentralrechner gespeichert. Der Fuhrparkleiter kann jederzeit unter Verwendung eines Passwortes die Führerscheinkontrolle für jeden Mitarbeiter, dem ein Firmenfahrzeug zur Verfügung gestellt wurde, überprüfen.

Die notwendigen Lesegeräte können wie ein Arbeitszeiterfassungsgerät im Unternehmen aufgestellt werden. Es ist jedoch auch möglich, die Kontrolle an Autobahn-Tankstellen (Shell) oder DEKRA-Filialen durchzuführen. Eine flächendeckende Aufstellung solcher Lesegeräte innerhalb Deutschlands wird derzeit durchgeführt.

2.2 Mitteilungsverpflichtung des Fahrers

Neben einer Führerscheinkontrolle ist es zudem geboten, den jeweiligen Fahrer eines Firmenfahrzeuges zu verpflichten, den Verlust und/oder die

7 LAPID, LAPID GmbH.

Entziehung der Fahrerlaubnis unverzüglich dem Arbeitgeber anzuzeigen. Im Bereich der klassischen Dienstwagenüberlassung erfolgt eine solche Verpflichtungsübernahme im Überlassungsvertrag oder in der Dienstwagenrichtlinie.

Bei nicht fest zugeordneten Fahrzeugen ist es dagegen gängige Praxis, bei Übergabe der Fahrzeugschlüssel die Unterschrift unter eine entsprechende Verpflichtungserklärung seitens des Fahrers zu verlangen. Allerdings verlassen sich immer weniger Unternehmen darauf, dass Mitarbeiter tatsächlich einen entsprechenden Verlust des Führerscheins durch ein Fahrverbot oder den Entzug der Fahrerlaubnis bekannt geben. Aufgrund des Spannungsverhältnisses, in dem sich ein Mitarbeiter befindet – zum einen hat er sich vertraglich verpflichtet, eine entsprechende Mitteilung zu machen, zum anderen droht damit möglicherweise der Verlust des Arbeitsplatzes –, können Arbeitgeber auf die Ehrlichkeit ihrer Mitarbeiter nur bedingt vertrauen, zumal ein Verstoß gegen die Mitteilungspflicht zwar arbeitsrechtliche, nicht aber weitere verkehrsrechtliche Konsequenzen für den Mitarbeiter nach sich zieht.

2.3 Zustandshaftung für das Fahrzeug

Der Halterverantwortliche hat für den betriebs- und verkehrssicheren Zustand des Kraftfahrzeugs nach § 31 Abs. 2 StVZO zu sorgen.

Ist das Firmenfahrzeug einem einzelnen Mitarbeiter zur ausschließlichen Nutzung überlassen, regelt meist der Dienstwagenüberlassungsvertrag oder eine Dienstwagenrichtlinie die Übertragung der Verantwortung für den betriebs- und verkehrssicheren Zustand des Fahrzeugs auf den Nutzer. Ihm wird auferlegt, die notwendigen Untersuchungen und Kontrollen fristgerecht durchzuführen bzw. durchführen zu lassen. Die Maßnahmen des Fuhrparkleiters beschränken sich hier auf Stichproben, ob Mitarbeiter ihrer Verpflichtung auch nachkommen.

Handelt es sich bei dem Firmenfahrzeug um ein Poolfahrzeug, das einer Vielzahl von Mitarbeitern zur Verfügung steht, bleibt der Fuhrparkleiter in vollem Umfang in der Verpflichtung für das Kraftfahrzeug. Lediglich in Unternehmen, die über eine firmeneigene Kfz-Werkstatt verfügen, ist die Halterverantwortung bzw. Zustandshaftung für die Fahrzeuge insoweit dem Kfz-Meister übertragen.

Neben der Halterverantwortung für den betriebs- und verkehrssicheren Zustand des Kraftfahrzeugs sind immer auch die Arbeitsschutzvorschriften zu berücksichtigen, insbesondere das Arbeitsschutzgesetz und die Betriebssicherheitsverordnung. Führt ein Mitarbeiter eine betrieblich ver-

anlasste Fahrt mit einem Firmenfahrzeug durch, handelt es sich um eine Tätigkeit mit einem Arbeitsmittel, von dem keine Gefahr für den Mitarbeiter ausgehen darf.

3. Übernahme von Buß- und Strafgeldern durch den Arbeitgeber

In Arbeitsverträgen findet sich nicht selten die Klausel, wonach sich Arbeitgeber vertraglich verpflichten, Verwarnungs- und Bußgelder, die gegen den Mitarbeiter verhängt werden, zu übernehmen. Meist handelt es sich hierbei um Fälle von Halte- und Parkverstößen, Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten oder Ladeverstöße. Grund solcher Kostenübernahmen durch den Arbeitgeber ist ein überwiegend eigenbetriebliches Interesse an der Nichteinhaltung bestimmter Verkehrsvorschriften durch den Fahrer. Zwar können Arbeitgeber Aufwendungen aller Art eines Mitarbeiters erstatten. Unzulässig ist aber nach Ansicht des Bundesarbeitsgerichtes die Kostenübernahme von Verwarnungs- und Bußgeldern, die einem Arbeitnehmer anlässlich der Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit auferlegt werden.

Wer eine Straftat oder Ordnungswidrigkeit begangen hat, muss grundsätzlich die gegen ihn verhängte Sanktion nach deren Sinn und Zweck in eigener Person tragen und damit auch eine ihm auferlegte Geldstrafe oder Geldbuße aus eigenem Vermögen aufbringen. Zudem stehen vorherige Zusagen, Bußgelder zu übernehmen, auch dem Zweck von Straf- und Bußgeldvorschriften entgegen, weil sie geeignet sind, die Hemmschwelle des Arbeitnehmers, Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten zu begehen, herabzusetzen.

Verpflichtet sich der Arbeitgeber dennoch zur Kostenübernahme, liegt ein sittenwidriges Rechtsgeschäft vor und die Vereinbarung ist damit unwirksam⁸. Grundsätzlich handelt zwar ein Arbeitgeber, der durch rechtswidrige Anordnungen bewusst in Kauf nimmt, dass es zu einem Verstoß gegen Rechtsvorschriften kommt, sittenwidrig und ist nach § 826 BGB gegenüber dem Arbeitnehmer zum Schadensersatz verpflichtet. Der zu ersetzende Schaden beinhaltet aber nur in Ausnahmefällen die Erstattung von Geldbußen, die gegen den Arbeitnehmer verhängt werden. Voraussetzung hierfür ist in jedem Fall der Nachweis von Anordnungen des Arbeitgebers, die quasi zwangsläufig zum Verstoß gegen Vorschriften führen.

8 BAG, Urteil vom 25.01.2001, Az. 8 AZR 465/00.

Ein solch unverantwortliches Arbeitgeberverhalten gefährdet nicht nur den einzelnen Fahrer, sondern auch die Allgemeinheit, die durch die Einhaltung von Verkehrsvorschriften gerade geschützt werden soll.

4. Arbeitsrechtliche Konsequenzen bei Pflichtverstößen des Fahrzeugnutzers

Die Überlassung eines Dienstfahrzeugs an einen Mitarbeiter ist immer auch mit bestimmten Pflichten verbunden, die vom Arbeitnehmer zu berücksichtigen sind. Kommt es zu einer Pflichtverletzung, stehen dem Arbeitgeber in der Regel die Sanktionsmittel aus dem Arbeitsrecht zur Verfügung. Aus diesem Grund haben sich Arbeitsgerichte häufig mit der Frage auseinander zu setzen, welche arbeitsrechtliche Sanktion als angemessene Reaktion auf den Pflichtenverstoß anzusehen ist.

4.1 Abmahnung bei nicht korrektem Führen eines Fahrtenbuches

Nimmt der Dienstwagennutzer eine Eintragung in das von ihm zu führende Fahrtenbuch nicht korrekt nach der erlassenen Dienstanweisung vor, kann dieses Verhalten vom Arbeitgeber abgemahnt werden. Bestehen allerdings Zweifel an den abgemahnten Tatsachen, geht dies zu Lasten des Arbeitgebers, da dieser für die Richtigkeit der erteilten Abmahnung darlegungs- und beweispflichtig ist⁹.

4.2 Abmahnung bei Unfall

Verursacht ein Mitarbeiter mit einem firmeneigenen Fahrzeug einen Unfall, bei dem es zu einem Sachschaden am Fahrzeug kommt, ist der Arbeitgeber ebenfalls berechtigt, den Mitarbeiter abzumahnen. Hierbei ist es unerheblich, ob den Mitarbeiter ein persönlicher Schuldvorwurf am Unfall trifft. Maßgeblich ist allein, dass der Betroffene das Eigentum seines Arbeitgebers beschädigt hat. Erst wenn eine solche Abmahnung Bestandteil einer Kündigung werden soll, kommt es auf die subjektive Vorwerfbarkeit der Schadensverursachung an¹⁰.

⁹ LAG Hamm, Urteil vom 16.03.2007, Az. 10 Sa 1924/06.

¹⁰ LAG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 09.02.2004, Az. 7 Sa 1201/03.

4.3 Kündigung bei nicht gestatteter privater Nutzung des Dienstwagens

Darf ein Firmenwagen nur zu dienstlichen Zwecken eingesetzt werden, kann die unerlaubte Privatnutzung durch den Arbeitnehmer zur Kündigung des Arbeitsverhältnisses führen. Das gilt insbesondere, wenn der Mitarbeiter bereits wegen dieses Pflichtenverstößes mehrfach abgemahnt werden musste. Allerdings wird in einem solchen Fall der Ausspruch einer fristlosen Kündigung in der Regel nicht als angemessen erachtet. Dem Arbeitgeber ist zuzumuten, die Fristen einer ordentlichen Kündigung einzuhalten¹¹.

5. Zusammenfassung

Die Wahrnehmung der Halterverantwortung wie auch die arbeitsrechtliche Fürsorgepflicht des Arbeitgebers bei Überlassung von Dienstfahrzeugen an Mitarbeiter erfordert vom Fuhrparkverantwortlichen ein hohes Maß an organisatorischem Handeln und Kontrolle des Dienstwagensnutzers. Die Verantwortung, in der sich Fuhrparkleiter befinden, wird in der Praxis der Unternehmen in zunehmendem Maße zur Kenntnis genommen. Fuhrparks werden umorganisiert, Fahrzeugnutzern durch Überlassungsverträge und Richtlinien klare Vorgaben gesetzt und so das Risiko einer straf- und bußgeldrechtlichen Haftung des Halterverantwortlichen minimiert. Pflichtverstößen bei Nutzung eines Firmenwagens wird zudem mit arbeitsrechtlichen Mitteln begegnet. In der Fuhrparkpraxis ist man nicht mehr bereit, erst abzuwarten, wie Gerichte im Einzelfall entscheiden, wenn es zu einem Rechtsverstoß gekommen ist. Die Zauberformel heißt: Prävention durch Organisation. Dennoch wünschen sich viele Fuhrparkverantwortliche klarere Regeln des Gesetzgebers und der Rechtsprechung zur Handhabung von Führerscheinkontrollen, um nicht am Ende doch in der Halterhaftung zu stehen.

11 ArbG Frankfurt/Main, Urt. vom 09.03.2005, Az. 22 Ca 9208/04.

Fuhrparkmanagement

– Verantwortlichkeiten des Halters/des Unternehmers im Straßengüterverkehr –

Dr. Alex Schindler, Bundesverband Güterkraftverkehr,
Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Frankfurt/Main

Zu den vornehmsten Pflichten des Inhabers eines Unternehmens gehört die effiziente innerbetriebliche Organisation. Bei einem Unternehmen der Transportbranche, und ich meine hier speziell den gewerblichen Straßengüterverkehr, führen Defizite in der Organisation schnell zu Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den Inhaber oder den Verantwortlichen im Unternehmen, sei er nun als Halter, als Beförderer oder als Unternehmer bezeichnet. Voraussetzung ist natürlich, dass die betreffende Ordnungswidrigkeit gesetzlich bestimmt ist, wie Artikel 103 Abs. 2 Grundgesetz es verlangt. Solche Tatbestände gibt es in der Rechtsordnung aber reichlich, und ich möchte im Folgenden einige Sparten davon näher beleuchten. Mit diesen Ordnungswidrigkeitentatbeständen soll die Verkehrssicherheit durchgesetzt werden, bei der Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer, wie auch beim Fahrer oder Beifahrer selbst. Dabei ist zu differenzieren zwischen

- dem sicheren Fahrzeug,
- der sicheren Fahrt,
- dem sicheren Fahrer.

Die Organisation eines Transportunternehmens kann und darf sich nicht nur auf die Akquisition von Ladung und Rückladung beschränken. Kaum eine andere Branche unterliegt einem so dichten und teilweise auch unübersichtlichen Netz von Regulierungen wie der gewerbliche Straßengüterverkehr. Hinzu kommt ein enormer Wettbewerbsdruck, der den Zwang mit sich bringt, die Fahrzeuge optimal auszulasten und Leerfahrten weitgehend zu vermeiden. Diese Planung unter Beachtung aller einschlägigen Rechtsvorschriften zur Gewährleistung der Verkehrs- und Arbeitssicherheit stellt an die innerbetriebliche Organisation eines Straßengüterverkehrsunternehmens höchste Anforderungen.

Die wichtigste Rechtsquelle für die Verkehrssicherheit sind das Straßenverkehrsgesetz und die darauf gestützten Rechtsverordnungen, mit der Generalklausel in § 31 Abs. 2 StVZO. Wichtig sind aber auch die EG-Verordnung 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten mit dem dazugehörenden

Fahrpersonalgesetz und der Fahrpersonalverordnung, sowie das berufsgenossenschaftliche Regelwerk der Unfallverhütungsvorschriften.

1. Halterhaftung im Straßenverkehrsrecht

Halterpflichten, die die Straßenverkehrszulassungsverordnung in Bezug auf das Fahrzeug selbst auferlegt, wie z. B. die rechtzeitige Vorführung zur Hauptuntersuchung gem. § 29 StVZO, müssen bei guter Organisation ohne Probleme eingehalten werden können. Gleiches gilt für die Pflicht, nur Fahrzeuge mit ordnungsgemäßer Bereifung in Betrieb zu nehmen, wobei sich gerade beim LKW die Pflicht zur Ausrüstung mit „geeigneter Bereifung“ im Sinne von § 2 Abs. 3a S.1 StVO, also angepasst an etwa winterliche Straßenverhältnisse, als problematisch erweist, da es LKW-Winterreifen nicht gibt. Abgesehen von diesem Sonderproblem dürfte es zu fahrlässigen Verstößen gegen diese der technischen Fahrzeugsicherheit dienenden Vorschriften bei einem gut organisierten Betrieb nicht kommen. Vorsätzliche Verstöße sind in der Regel mit dem Gesichtspunkt der Kostenverringerung und Erhöhung der Gewinnspannen verbunden und sind daher nicht nur unter Sicherheits- sondern auch unter Wettbewerbsaspekten verwerflich. Der rechtstreue Unternehmer kommt im Wettbewerb mit Unternehmern, die die gesetzlichen Rahmenbedingungen bewusst missachten, in einen Nachteil, den er auch mit effizientester Planung und rationellstem Mitteleinsatz nicht einholen kann.

Probleme gibt es regelmäßig bei Verstößen des Fahrzeugführers, bei denen der Halter gar nicht anwesend ist, die ihm aber über § 31 Abs 2 StVZO zugerechnet werden, weil er die Inbetriebnahme eines nicht vorschriftsmäßigen Fahrzeugs „angeordnet oder zugelassen“ haben soll. Einen bedeutsamen Problemfall stellt hier die Ladung dar, und speziell das Ladungsgewicht.

Bei den besonderen Gefahren, die mit dem Einsatz überladener Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr verbunden sind, ist nicht nur der Fahrzeugführer, sondern auch der Halter eines Kraftfahrzeugs verpflichtet, für die Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts sowie der Achslasten zu sorgen und eine Gewichtsüberschreitung zu verhindern. Es entspricht der gefestigten Rechtsprechung, dass den Halter insoweit eine Sorgfaltspflicht trifft, an die strenge Anforderungen zu stellen sind. So reicht es nicht aus, wenn der Unternehmer seine Fahrer regelmäßig schriftliche Erklärungen unterzeichnen lässt, mit denen diese sich verpflichten, die von ihnen geführten Lastkraftwagen nicht zu überladen. So einfach kann sich der Unternehmer nicht von seinen Halterpflichten frei-

zeichnen¹. Er muss nicht nur die Auswahl des Fahrpersonals mit besonderer Sorgfalt vornehmen², was bei der derzeitigen Situation des Fahrer mangels ein besonderes Problem darstellt. Der Halter muss sich auch durch gelegentliche, auch überraschende Stichproben davon überzeugen, dass seine Weisungen beachtet werden. Kritisch wird es allerdings, wenn die Rechtsprechung dem Unternehmer erklärt, er könne sich nicht damit herausreden, die Fahrzeuge seien immer in entfernten Regionen im Einsatz.³ Auch in diesen Fällen soll er als Halter zu Stichprobenkontrollen verpflichtet sein und daher seinen Betrieb so organisieren, dass er dieser Verpflichtung auch nachkommen kann. Hier stößt die Kontrollpflicht deutlich an ihre Grenzen. Wiegekarten oder ähnliche Dokumentationen sind natürlich zu kontrollieren, aber sie sind in den täglichen Massengeschäften eher die Ausnahme. Mehr als im Einflussbereich des Unternehmers möglich ist, darf nicht verlangt werden. Auch die betriebliche Organisation, die das Fundament für die Erfüllung der Halterpflichten darstellt, steht unter dem Vorbehalt des „ultra vires“-Einwands. Niemandem darf mehr abverlangt werden, als er mit vertretbarem Aufwand zu leisten vermag. Eine automatische Verfolgung des Halters wegen des „Zulassens der Inbetriebnahme“ eines überladenen Fahrzeugs nach jeder festgestellten Gewichts- oder Achslastüberschreitung hält rechtsstaatlichen Anforderungen nicht stand. Sie ist nur gerechtfertigt, wenn der Halter über einen längeren Zeitraum jegliche Überwachung unterlässt.⁴

Eine Überladung kann versehentlich geschehen, z. B. durch falsche Einschätzung des Feuchtigkeitsgehaltes, aber auch vorsätzlich zur Erzielung eines wirtschaftlichen Vorteils. Adressaten der Bußgeldvorschriften sind ausdrücklich nur der Fahrer und der Fahrzeughalter. In vielen Fällen ist es aber der Verlader als Auftraggeber, der bei der Übergabe seiner zu transportierenden Güter nach dem Motto, „Einer geht noch“, zu einer Überladung veranlasst. Der Verlader kann nur über die Beteiligung nach § 14 OWiG zur Verantwortung gezogen werden. Dabei ist aber nach ständiger Rechtsprechung der Vorsatz beider Beteiligten gefordert, was häufig nicht nachzuweisen ist. Der Verkehrsgerichtstag 2002 hat bereits die Empfehlung ausgesprochen: „Die Mitverantwortung des Verladers sollte auch für die Überladung gesetzlich verankert werden“⁵. Bei der Ladungssicherung hat die Rechtsprechung eine Verladerhaftung aus § 22 StVO

1 OLG Hamm VRS 105, 231.

2 OLG Köln VRS 59, 301.

3 OLG Hamm VRS 105, 231, 233.

4 OLG Düsseldorf. VRS 69, 234.

5 40. VGT 2002, 11: Arbeitskreis V „Unfallrisiko Lkw“ Empfehlung Nr. 2 Satz 2.

abgeleitet⁶, bei Lenk- und Ruhezeiten hat sie der EU-Gesetzgeber eingeführt. Auch bei der Überladung ist eine Mitverantwortung des Verladers unabdingbar, will man Verkehrssicherheit ernst nehmen und die Überladung von Nutzfahrzeugen ernsthaft zurück drängen. Die Verantwortlichkeit von Fahrer und Halter soll dadurch natürlich nicht relativiert werden.

Ein weiteres wichtiges Thema der Halterhaftung im Zusammenhang mit der Ladung ist die Ladungssicherung. § 22 StVO mit der Pflicht zur Ladungssicherung „nach dem Stand der Technik“ wurde schon erwähnt. Es gibt aber weitere Rechtsquellen, die leider weniger bekannt sind.

II. Verantwortlichkeiten nach den Unfallverhütungsvorschriften

Ein Fahrer übernimmt Ladung und soll diese sichern. Er kann es aber nicht, weil er zu wenig Zurrgurte dabei hat, von denen auch einige nicht richtig funktionsfähig sind, er findet keine Zurrpunkte auf der Ladefläche und weiß im Übrigen gar nicht, mit welchem Spanndruck er die Gurte anbringen soll.

Noch bevor dieser Fahrer überhaupt losfährt, ist schon deutlich, dass der Unternehmer gegen eine ganze Reihe von bußgeldbewehrten Vorschriften verstoßen hat. Dabei handelt es sich nicht um Vorschriften des Straßenverkehrsrechts, sondern um Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft. Der Schutzzweck ist auf die Verhütung von Arbeitsunfällen gerichtet, die allgemeine Verkehrssicherheit ist nur ein, wenn auch nicht zu unterschätzender, Rechtsreflex.

Berufsgenossenschaften als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung sind nach § 15 SGB VII dazu befugt, Unfallverhütungsvorschriften als autonomes Recht zu erlassen und diese auch zu überwachen. Ihre dafür eingesetzten Aufsichtspersonen haben nach § 19 SGB VII weitreichende Befugnisse, etwa bei Gefahr in Verzug vollziehbare Anordnungen zu treffen. Die Unfallverhütungsvorschriften sind gem. § 209 SGB VII mit Bußgeld bewehrt. Die Berufsgenossenschaften sind auch die zuständige Verwaltungsbehörde gem. § 36 OWiG, wie in § 210 SGB VII geregelt ist.

Der Unternehmer ist zur Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften gemäß § 21 SGB VII verpflichtet, der Parallelvorschrift zu § 31 Abs. 2 StVZO.

6 OLG Celle NSTZ-RR 2007, 215.

Im großen Thema Ladungssicherung gehört es zu den Verantwortlichkeiten des Unternehmers nach dem Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherung, dass der Fahrer in den Ladungssicherungsmethoden geschult ist, dass das Fahrzeug mit den entsprechenden Zurrpunkten ausgestattet ist und die erforderlichen Hilfsmittel zur Ladungssicherung vorhanden sind.

Diese Pflichten ergeben sich aus BGV A 1 – Grundsätze der Prävention und BGV D 29 – Fahrzeuge.

Nach BGV A 1 hat der Unternehmer u. a. eine Gefährdungsbeurteilung vorzunehmen und die Mitarbeiter über die mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen und Maßnahmen zu ihrer Verhütung zu unterweisen, mindestens einmal jährlich. Dies muss dokumentiert werden. Bei einem Berufskraftfahrer gehört die Ladungssicherung in jedem Fall in die Gefährdungsbeurteilung. Damit ist der Unternehmer verpflichtet, den Fahrer in Sachen Ladungssicherung fachgerecht zu unterweisen und zwar über die Grundsätze der Ladungssicherung nach VDI 2700. Diese Pflichten muss der Unternehmer nicht in seiner Person verwirklichen. Vielmehr kann er gem. § 13 BGV A I zuverlässige und fachkundige Personen schriftlich damit beauftragen, ihm nach Verhütungsvorschriften obliegende Auflagen in eigener Verantwortung wahrzunehmen.

Für die Fahrzeuge enthält § 22 BGV D 29 – Fahrzeuge – eine Ausrüstungsvorschrift, die an die Verhaltensvorschrift von § 22 StVO erinnert. Danach müssen Fahrzeugaufbauten so beschaffen sein, dass bei bestimmungsgemäßer Verwendung des Fahrzeugs die Ladung gegen Verrutschen, Verrollen, Umfallen, Herabfallen und bei Tankfahrzeugen gegen Auslaufen gesichert ist. Hilfsmittel zur Ladungssicherung müssen vorhanden sein. Das Fahrzeug muss also Ketten, Seile, Zurrgurte ebenso dabei haben, wie rutschhemmende Unter- und Zwischenlagen und Ladehölzer. Weiterhin muss das Fahrzeug mit Verankerungen für Zurrmittel ausgerüstet sein. Letzteres muss der Unternehmer bei Kauf der Fahrzeuge gesondert bestellen oder er muss nachrüsten lassen. Die BGV D 29 ist damit viel spezieller als die allgemeine Regelung in § 30 Abs. 1 StVZO.

III. Verantwortlichkeiten nach dem Fahrpersonalrecht

In der neuen EG-Verordnung Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten⁷ ist der Haftung von Verkehrsunternehmen ein eigenes Kapitel gewidmet.

⁷ Amtsblatt EU 2006 L 102/1.

Der Inhalt des Kapitels geht aber über die Überschrift insoweit hinaus, als dort nicht nur die Haftung von Verkehrsunternehmen, sondern auch die Verantwortlichkeit von Verladern, Spediteuren, Haupt- und Unterauftragnehmern erwähnt ist.

1. Hauptpflicht des Unternehmers

Zunächst ist die Hauptpflicht des Transportunternehmers dargestellt, und es ist wieder das Organisieren und Kontrollieren im Mittelpunkt. In der neuen Fahrpersonalverordnung, die am 31. Januar 2008 in Kraft getreten ist⁸, ist dies in § 29a schön deutlich gemacht. Dort heißt es: „Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, ihren Betrieb nach Maßgabe von Artikel 10 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu organisieren. Der Unternehmer hat die Touren so zu planen und die Fahrzeuge so zu disponieren, dass die Fahrer die Lenk- und Ruhezeiten nach der Verordnung 561/2006 einhalten können. Der Unternehmer hat weiterhin ordnungsgemäß anzuweisen und regelmäßig zu überprüfen, dass die Vorschriften über das Kontrollgerät sowie die Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten der Verordnung 561/2006 eingehalten werden.“ Dies entspricht in etwa dem Wortlaut von Art. 10 Abs. 2 der EG-Verordnung, ist aber nicht nur deklaratorisch, denn die Fahrpersonalverordnung gilt auch für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 2,8–3,5 t. Dies ist völlig in Ordnung und in keiner Weise zu kritisieren.

2. Verantwortlichkeit des Verladers

Auch die Verantwortlichkeit des Verladers ist in der VO(EG) 561/2006 und als OWi-Tatbestand im neuen Fahrpersonalgesetz⁹ enthalten und – auf Druck des Bundesrates – nach zögerlicher Haltung der Bundesregierung in das Gesetz aufgenommen worden.

Voraussetzung für die Ahndung ist natürlich immer, dass der Verloader auch einen kausalen Tatbeitrag zur Verwirklichung der Lenkzeitüberschreitung bzw. Ruhezeitverkürzung leistet. Wenn ein solcher Tatbeitrag vorliegt, so wäre es ungerecht, nur den Unternehmer und den Fahrer in das Bußgeld zu zwingen, den Verloader aber als Mitverursacher sanktionsfrei davonkommen zu lassen. Lenk- und Ruhezeiten sind ein wichtiger

⁸ Art. 1 der Zweiten Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften BGBl. I, S. 54.

⁹ Drittes Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes, BGBl 2007 I, S. 1270, § 8a Abs. 3.

Aspekt für die Verkehrssicherheit. Und wer diese ernst nimmt, muss alle Verursacher in die Verantwortlichkeit einbeziehen. In Frankreich, wo die Verladerrhaftung schon länger besteht, ist eine disziplinierende Wirkung dieses Instruments durchaus feststellbar.

3. Eigenmächtige Handlungen des Fahrers

Artikel 10 Abs. 3 der Verordnung 561/2006 bestimmt zunächst, dass das Verkehrsunternehmen für Verstöße von Fahrern des Unternehmers haftet, selbst wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedsstaates oder Drittstaates begangen wurde. Dies ist völlig in Ordnung, wenn der Fahrer die Dispositionen des Unternehmens befolgt und daraus Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten resultieren. Was geschieht aber, wenn der Fahrer eigenmächtig, also ohne oder gar gegen die Anweisung des Unternehmers weiterfährt? Zu diesem Sachverhalt ist in Artikel 10 Abs. 3 der Verordnung 561/2006 eine höchst problematische Passage enthalten, die folgenden Wortlaut hat:

„Unbeschadet des Rechts der Mitgliedsstaaten, Verkehrsunternehmen uneingeschränkt haftbar zu machen, können die Mitgliedsstaaten diese Haftung von einem Verstoß des Unternehmens gegen die Absätze 1 und 2 abhängig machen. Die Mitgliedsstaaten können alle Beweise prüfen, die belegen, dass das Verkehrsunternehmen billigerweise nicht für den begangenen Verstoß haftbar gemacht werden kann.“

Diese Regel suggeriert, dass der Transportunternehmer, der eine Tour sorgfältig unter Berücksichtigung aller gesetzlichen Vorgaben geplant hat, beim eigenmächtigen Verstoß des Fahrers gleichwohl mit einem Bußgeldverfahren überzogen wird. Von einer Ahndung soll Abstand genommen werden können, wenn der Unternehmer mit Unterlagen seine Unschuld beweist. Dies kann nicht richtig sein. Das bußgeldrechtlich zu ahndende Verhalten des Unternehmers kann sich nur auf Defizite in der Organisation, d.h. in der Planung der Tour und der Disposition der Fahrt beziehen. Hierzu zählt mindestens die Festlegung der Abliefertermine und die Termin für die Aufnahme einer Rückladung. Die entsprechende Bußgeldvorschrift in § 8a Nr. 2 Fahrpersonalgesetz lautet:

„Ordnungswidrig handelt, wer als Unternehmer gegen die Verordnung 561/2006 verstößt, in dem er vorsätzlich oder fahrlässig nicht dafür sorgt, dass die Lenkzeiten, die Fahrtunterbrechung und die Ruhezeiten vom Fahrer eingehalten werden.“

Dies lässt die Hoffnung zu, dass nur Defizite in der Organisation und in der Kontrolle als Unternehmerverstöße geahndet werden. Jedenfalls ist zu

hoffen, dass alle Verfahren gegen den Unternehmer aufgrund von Fahrerverstößen trotz korrekt disponierter Tour eingestellt werden. Es muss bei dem Prinzip bleiben, die das Oberlandesgericht Düsseldorf mit Beschluss vom 16.08.1989¹⁰ treffend so formuliert hat:

„Ein Verstoß des Unternehmers gegen die Bestimmungen der Verordnung (EWG) 3820 über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals ergibt sich nicht schon daraus, dass der Fahrer – und sei es auch im beträchtlichen Ausmaß – hiergegen verstoßen hat. Eine Zuwiderhandlung des Unternehmers liegt vielmehr nur vor, mit dieser durch eigenes Tun oder pflichtwidriges Unterlassen im Rahmen der ihn umliegenden Disposition der Fahrt die Überschreitung der Lenk- und Ruhezeiten durch den Fahrer verursacht hat.“

4. Ahnungslücke von Mitte April bis Mitte Juli 2007

Am 11. April 2007 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgehoben und durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt. Obwohl dieses Datum seit Jahren bekannt ist, hat es der deutsche Gesetzgeber nicht geschafft, die Bußgeldvorschriften rechtzeitig an diese Veränderung anzupassen. Die im Fahrpersonalgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 abgestellten Bußgeldvorschriften verwiesen also für die Zeit nach dem 11. April 2007 auf eine aufgehobene Verordnung. Die Änderung des Fahrpersonalgesetzes ist am 14. Juli in Kraft getreten. Für die Ahndung von Verstößen bei Verfahren, die bis zum 11. April nicht abgeschlossen werden konnten, ist gemäß § 4 Abs. 3 OWiG das mildeste Gesetz anzuwenden. Dies führte dazu, dass die Verstöße überhaupt nicht geahndet werden konnten, wie von mehreren obergerichtlichen Entscheidungen¹¹ bestätigt wurde. Nach § 8 Abs. 3 Fahrpersonalgesetz neu wird nun nachträglich die Ahndung der bis zum 10. April 2007 begangenen Verstöße festgeschrieben. Nach der Begründung wird nur die Anwendung des mildesten Gesetzes nach § 4 Abs. 3 OWiG zurückgedrängt; de facto kommt es aber einer rückwirkenden Strafbarkeit sehr nahe. Das BVerfG wollte in einem vergleichbaren Fall zwar keinen Verstoß gegen Artikel 103 Abs. 2 Grundgesetz erkennen¹². Gleichwohl ist eine solche Panne des Gesetzgebers der Sicherheitsmoral stark abträglich und darf sich in einem für die Verkehrssicherheit relevanten Bereich keinesfalls wiederholen.

10 OLG Düsseldorf VRS 78,126.

11 z. B. OLG Frankfurt, Beschl. v. 27.6.2007; HansOLG, Beschl.v.24.4.2007, beide nicht veröffentlicht.

12 BVerfG NJW 1990, 1103.

Unfallkommissionen als Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit

– Erfahrungen –

Dipl.-Ing. Sabine Degener, Leiterin des Fachbereichs Verkehrsverhalten und -pädagogik, Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin

Das Unfallgeschehen auf den deutschen Straßen fordert immer noch zu viele Opfer, obwohl die Zahl der Getöteten und Verletzten in den letzten 40 Jahren erheblich reduziert worden ist. Um den Trend zu stabilisieren und möglichst noch zu verstärken, besteht weiterhin dringender Handlungsbedarf.

Die Arbeit der Unfallkommissionen ist ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland. Bund, Länder, Kreise und Gemeinden tragen Verantwortung für die Sicherheit im Straßenverkehr. „Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle“ im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung (nach VwV-StVO zu § 44) ist Aufgabe von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden.

Der Tätigkeit der Unfallkommission kommt angesichts des mit den Verkehrsunfällen verbundenen menschlichen Leids und der jährlichen volkswirtschaftlichen Verluste von ca. 35 Mrd. Euro eine bedeutende Aufgabe zu. Denn durch gezielte Bekämpfung von Unfallhäufungen kann die Verkehrssicherheit wirkungsvoll verbessert werden.

Seit langem ist bekannt, dass Unfälle im Straßenverkehr nicht gleichmäßig im Straßennetz verteilt sind, sondern aufgrund von Besonderheiten der jeweiligen Örtlichkeit auch gehäuft auftreten. Deshalb setzen die Erlasse der Länder zur Unfallbekämpfung gezielt an diesen Unfallhäufungen an. In den Erlassen sind Kriterien definiert, ab welchem Grenzwert von einer Unfallhäufung gesprochen werden muss. Für ihre Beseitigung sind in allen 16 Bundesländern Gremien zuständig, in denen immer Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde vertreten sind. Diese Gremien werden mittlerweile in fast allen Ländern „Unfallkommission“ genannt.

In der örtlichen Unfalluntersuchung ist in den vergangenen dreieinhalb Jahrzehnten insgesamt erfolgreiche Arbeit geleistet worden. Durch Forschung und Praxis sind neue Erkenntnisse gewonnen worden, die eine effizientere Unfallkommissionsarbeit ermöglichen.

Ausgelöst wurde dieser Prozess durch eine Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV, des damaligen Instituts für Straßenverkehr in Köln) im Jahre 1998. Mittels einer bundesweiten Befragungsaktion wurden die Rahmenbedingungen der Zusammenarbeit in den Unfallkommissionen auf den verschiedenen Ebenen (Politik, Länder- und Bezirksebene, Kreis- und Kommunalebene und Unfallkommissionsebene) untersucht. Besonderer Wert wurde auf die Analyse von Schwachstellen gelegt, weil nur so detaillierte Ansätze für Verbesserungen herausgearbeitet werden konnten.

Die Untersuchung ergab, dass es die Defizite im Wesentlichen an vier entscheidenden Faktoren festzumachen waren:

- Unzureichende Qualifikation der Mitglieder in Unfallkommissionen,
- Informationsdefizite über verkehrssicherheitsrelevante Sachverhalte und behördeninterne Planungsvorhaben etc.,
- geringe Entscheidungskompetenz der Mitarbeiter in Unfallkommission und
- eine formale Harmonie (kein konstruktiv kritisches Arbeiten innerhalb des Gremiums).

Die Analyse der Alltagspraxis zeigte, dass es damals das Gremium „Unfallkommission“ nicht gab. Festgelegt war zwar seinerzeit auch schon die Zusammenarbeit zwischen Polizei, Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde, dennoch haben die Mitarbeiter sich aufgrund der unterschiedlichen Behördenzugehörigkeit nicht als Team verstanden. Darüber hinaus war der in den meisten Ländererlassen nicht präzise festgelegte Aufgabenrahmen ein wesentlicher Grund dafür, dass in vielen Unfallkommissionen fast ausschließlich nur Sofortmaßnahmen mit einfachen Mitteln, wie Beschilderung und Markierung, beschlossen wurden, obwohl Unfallhäufungen schwerer Unfälle oft nur durch umfangreichere Maßnahmen wirkungsvoll entschärft werden können.

Die Untersuchung zeigte auch, dass die Unfallkommissionsarbeit trotz erreichter Erfolge sich durch eine Vielzahl von Problemen auszeichnete.

Hervorzuheben sind folgende Ergebnisse, die zum Teil noch heute Bestand haben:

- Unfallkommission erhalten häufig weder lokal, noch auf Landes- oder Bundesebene eine der Bedeutung ihres Aufgabenfeldes angemessene Unterstützung. Die Umsetzung der Beschlüsse dauert häufig sehr lange, unterbleibt manchmal ganz.
- Es werden zu wenig bauliche Maßnahmen beschlossen und umgesetzt.

- Es findet keine spezifische Ausbildung oder Fortbildung statt.
- Die notwendige, exakte Fixierung des Aufgabenspektrums bzw. der Möglichkeiten der Unfallkommission fehlte in den meisten Ländererlassen.
- Politische Interventionen stehen zum Teil den objektiven Erfordernissen aus der Unfallanalyse entgegen.
- Die für die Maßnahmenumsetzung benötigten Finanzmittel werden nicht zur Verfügung gestellt.
- In manchen Unfallkommissionen wird tendenziell der Weg des geringsten Widerstandes gegangen, indem man sich ausschließlich am „Machbaren“ orientiert.

Trotz dieser – vorwiegend strukturell bedingten – Mängel gab es auch seinerzeit schon festzustellen, dass in vielen Unfallkommissionen angesichts der bestehenden Rahmenbedingungen eine gute Arbeit geleistet wurde und viele Gesprächspartner mit ihren Erfolgen zu Recht zufrieden sein konnten. Es ist bemerkenswert, was einzelne Unfallkommissionen trotz fehlender Unterstützung und geringer Spielräume erreichen konnten. Dies war und ist immer noch zum größten Teil auf das persönliche Engagement der Mitarbeiter zurückzuführen.

Parallel zu dieser Mängelanalyse zum Stellenwert der Unfallkommission hatte die Unfallforschung der Versicherer Grundlagenforschung zum Erkennen und Bewerten von Unfallhäufungen durchgeführt und sich erste Überlegungen für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen als Praxishilfe gemacht.

Diese neuen Erkenntnisse wurden 1998 in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) in Informationsveranstaltungen gemeinsam mit den oberen und obersten Behörden der Länder und der damaligen Polizei-Führungsakademie (heute Hochschule der Polizei) diskutiert, um dann in Form von Modellveranstaltungen diese Neuerungen in Fortbildungsseminare für Unfallkommissionen in den Ländern zu integrieren. Bei diesen Veranstaltungen, an denen fast alle 16 Bundesländer teilgenommen haben, wurden die neuen Erkenntnisse grundsätzlich bestätigt bzw. zustimmend bewertet. Dabei zeigte sich, dass die Länder, welche die 3-Jahres-Unfalltypenkarte verbindlich oder empfehlend eingeführt hatten (neuerer Erlass),

- über eine (aktive) Landesunfallkommission verfügen oder/und
- eine zentrale Unfallauswertung betreiben,
- über besondere Erfolge in der Praxis berichten konnten.

Darüber hinaus wurde deutlich, dass in der Praxis das Controlling in Form von Hilfe und Aufsicht von oben bereits teilweise existierte. Außerdem hatte sich herausgestellt, dass die Bauverwaltungen in einigen Ländern auf einem aktuelleren Kenntnisstand arbeiteten, als es der Erlasslage zur örtlichen Unfalluntersuchung entspricht. Betont wurde außerdem, dass z. B. in Bayern und Rheinland-Pfalz mit Hilfe der 3-Jahres-Karte Politiker und Bürger besser als bisher für die Belange der Unfallkommission sensibilisiert werden konnten. Die Länder Sachsen und Niedersachsen hatten bereits auf neue Erkenntnisse reagiert und 1996 neue Erlasse gefertigt bzw. vorbereitet.

Aus der Diskussion mit den Ländern wurden die folgenden Vorschläge als sehr positiv begrüßt.

1. Einführung folgender Maßnahmen durch entsprechende Erlasse:

- Führen von 1-Jahres-Unfalltypensteckkarten aller Unfälle und von 3-Jahres-Unfalltypensteckkarten der Unfälle mit schwerem Personenschaden bzw. Personenschaden.
- Auswerten auf der Basis vereinfachter Grenzwerte, dadurch verstärktes Berücksichtigen der Unfallschwere.
- „Unfallkommission“ zur Bezeichnung des Gremiums einführen, das für die örtliche Unfalluntersuchung zuständig ist.
- Bildung einer Landes-, ggf. Bezirksunfallkommission sowie ggf. einer zentralen Unfallauswertung zur Verbesserung des Controllings.

2. Sicherstellung der Finanzierung:

- Prioritäten für Maßnahmen gegen Unfallhäufungen in den Haushalten, Verbesserung der Information über Finanzierungsmöglichkeiten.
- Eigene Haushaltstitel „Beseitigung von Unfallhäufungen“ in den Verwaltungshaushalten der Kreise und Kommunen.

3. Öffentlichkeitsarbeit:

- Politiker-bzw. Bürgermeister-Seminare bzw. Verkehrssicherheitstage mit Betonung der Unfallkommission.
- Jahressitzung der Unfallkommission mit Pressekonferenz.
- Maßnahmen gegen Unfallhäufungen auch über Medien positiv herausstellen.

4. Aus- und Weiterbildung

- Ausbildung der Ausbilder durch das damalige Institut für Straßenverkehr, heute Unfallforschung der Versicherer,
- Curriculum (Lehrplan),
- Qualifizierung für die Tätigkeit in der Unfallkommission,
- Weiterbildung und Erfahrungsaustausch von Ausbildern und Mitgliedern.

Die Informationsveranstaltung hatte eine sehr große Resonanz gefunden. Eine länderübergreifende Projektgruppe hatte daraufhin 1998/1999 das Curriculum für die Aus- und Fortbildungsinhalte für die Unfallkommission erarbeitet. Nach diesem Curriculum wurden anschließend Multiplikatoren für die eigene Aus- und Fortbildung der Unfallkommissionen in den Bundesländern von der Unfallforschung der Versicherer geschult. Somit wurde gewährleistet, dass die Qualifizierung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Tätigkeit in den Unfallkommissionen verankert wurde. In den mehrtägigen Seminaren wurden und werden neue und erfahrene Mitglieder von Unfallkommissionen aus den beteiligten Behörden in vielen Bundesländern mit dem erforderlichen Basiswissen geschult.

Mittlerweile sind über 180 Dozenten aus den Ländern mit den Gesamtmaterialien zur Unfallkommission vertraut gemacht worden. Darüber hinaus hat die UDV gemeinsam mit dem DVR Erfahrungsaustausche initiiert und durchgeführt, um die Möglichkeit zu gewährleisten, dass Dozenten über die Grenzen ihres Landes hinaus an den Erfahrungen der anderen Dozenten partizipieren können. Bei diesen Erfahrungsaustauschen hat sich trotz aller Erfolge in den vergangenen Jahren gezeigt, dass der Stellenwert der Unfallkommission auch heute noch sehr personenabhängig ist. Sobald bestimmte Personalwechsel in den Ämtern, auch Ministerien erfolgen, kann es zu schweren Rückschritten beim Stellenwert der Unfallkommission kommen. Allerdings kann es durch Schaffung einer straffen Struktur rund um die Unfallkommission auch in einem gesetzlichen oder erlassmäßigen Rahmen zu großen Erfolgen der Unfallkommission kommen.

Bei dem letzten Erfahrungsaustausch, der im Frühjahr 2007 in Eisenach stattfand, wurden von den Vertretern und Dozenten der Länder folgende Themen zur Unterstützung der Unfallkommissionen angeregt:

- Der Begriff „Unfallkommission“ sollte in die Verwaltungsvorschrift zu § 44 StVO aufgenommen werden, um den Stellenwert dieser Tätigkeit zu stärken und eine bundeseinheitliche Regelung zu ermöglichen.

- Immer noch ist auf einigen „höheren“ Ebenen in den Verwaltungen und der Politik unklar, was Unfallkommissionen sind und zu leisten haben.
- Qualifizierungen der Mitglieder der Unfallkommissionen werden als sehr notwendig betrachtet und deshalb sollten solche Qualifizierungsmaßnahmen in allen Ländern in Erlassen festgeschrieben werden.
- Die Öffentliche Wahrnehmung der Unfallkommissionen ist immer noch zu gering, zum Teil durch mangelnde Öffentlichkeitsarbeit. Unfallkommissionen sollten nach innen und außen geschlossen auftreten.
- Die kreisfreien Städte haben sich in einigen Bundesländern den Qualifizierungsmaßnahmen etc. verschlossen. Es wird ein Zusammenschluss der Städte angeregt, um die dort anfallenden spezifischen Probleme besser angehen zu können. Der Städtetag und der Städte- und Gemeindebund werden aufgerufen, ihren Mitgliedern die Notwendigkeit der Unfallkommissionsarbeit zu verdeutlichen.
- Die Bereitstellung von eigenen Haushaltsmitteln für die Unfallkommissionen unterstützt die Bedeutung dieser wichtigen Tätigkeit. Erste Schritte diesbezüglich haben Berlin, das Saarland und Rheinland Pfalz unternommen.
- Eine zentrale Auswertung des Unfallgeschehens und der damit verbundenen Arbeit wird als sehr hilfreich angesehen.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass noch viele Schritte zu gehen sind, bis der Arbeit der Unfallkommissionen in allen Bundesländern die Bedeutung beigemessen wird, die ihr zusteht.

Unfallkommissionen als Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit

– Chance und Herausforderung für Länder und Gemeinden –

Jürgen Menge, Ministerialrat, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Mainz

Die Darstellung gliedert sich wie folgt:

- Allgemeines,
- Verkehrsunfall-Entwicklung in Rheinland-Pfalz,
- Unfallkommissionsarbeit -Institutionalisierung und gemeinsames Vorgehen,
- Zentralstelle für Unfallauswertung (ZfU),
- Haushalt,
- Derzeitige Schwerpunkte in Rheinland-Pfalz,
- Fazit.

Allgemeines

Mobilität wird in unserer Gesellschaft nur akzeptiert, wenn ihre negativen Folgen auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit verbessert werden. Die Verkehrssicherheitsarbeit in Rheinland-Pfalz sieht sich dabei im Kontext des anspruchsvollen Ziels der EU, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren. Vorhandene Sicherheitspotenziale sollen genutzt werden. Maßnahmen sind gezielt auf die Brennpunkte im Verkehrsgeschehen ausgerichtet. Im Zuge einer langfristigen Strategie wurde dabei das Ziel gesetzt, in Schwerpunkt-Projekten Abhilfemaßnahmen zu den häufigsten Unfallursachen zu erarbeiten und umzusetzen.

Ob hieraus weitere Ansätze für die Verkehrssicherheitsarbeit abgeleitet werden können, soll nachfolgend beschrieben werden.

Natürlich steht dabei der Mensch im Mittelpunkt. So hat die Verkehrserziehung und -aufklärung gerade der Kinder, Jugendlichen und jungen Fahranfänger eine sehr hohe Priorität. Hierzu wird – angefangen bei den Kindergartenkindern – mit einem Bündel von Maßnahmen eine Erhöhung der Sensibilität von jungen Menschen für potenzielle Risiken und Gefahren im Straßenverkehr verfolgt. Das Land Rheinland-Pfalz unterstützt dabei als einziges Bundesland finanziell die Sicherheitstrainings für Fahranfänger.

Eine zentrale Bedeutung kommt aber der Infrastruktur – der Straße selbst – zu. Denn erst ein modernes, leistungsfähiges und den höchsten

technischen Sicherheitsstandards entsprechendes Straßennetz dient nachhaltig der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Wo es aber Potenziale für die Verkehrssicherheit bei der Infrastruktur gibt und wie diese Potenziale ausgeschöpft werden können, zeigt gerade das Beispiel der Unfallkommissionsarbeit, bei der die drei Gruppen Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde und Polizei einen umfassenden Dienst im Sinne der Verkehrssicherheit leisten.

Verkehrsunfall-Entwicklung in Rheinland-Pfalz

Die Unfallzahlen und vor allem die Folgen sinken in Rheinland-Pfalz. Dies ist keine Selbstverständlichkeit, denn nahezu alle anderen Begleitdaten wie Einwohnerzahl, Kfz-Bestand und Motorisierungsgrad stehen derzeit noch im Zeichen des Wachstums.

Die gesamte Unfallarbeit mit ihren verschiedenen Facetten führte zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsunfälle mit Getöteten. Im Zeitraum zwischen 1993 und 2003 wurde bereits eine Reduzierung um mehr als 25 % verzeichnet.

Diese langfristige positive Bilanz der Verkehrssicherheit konnte gerade in den zurückliegenden Jahren noch einmal deutlich gesteigert werden. Im Jahr 2006 war mit 267 Getöteten der bisher niedrigste Stand zu verzeichnen. Diese Zahl erhält eine noch höhere Bedeutung, wenn man bedenkt, dass im Jahr 1991 noch 1241 Tote im Straßenverkehr zu beklagen waren – und das bei wesentlich geringeren Verkehrsbelastungen und weitaus weniger Fahrzeugen.

Dieser Trend bestätigt sich auch 2007. In diesem Jahr war ein nochmaliger Rückgang um 47 Tote – das sind mehr als 17 % – zu verzeichnen. Der Rückgang verlief damit deutlich günstiger, als die durchschnittliche Entwicklung in der gesamten Bundesrepublik. Rheinland-Pfalz wird jedoch in seinen Anstrengungen nicht nachlassen, um die Zahl der Toten in den Jahren zwischen 2000 und 2010 zu halbieren, so wie es die EU in ihrem Europäischen Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit, dem so genannten Weißbuch, gefordert hat.

Unfallkommissionsarbeit – Institutionalisierung und gemeinsames Vorgehen

Die Landesregierung hat sich seit 1972 verpflichtet, ein gemeinsames und institutionalisiertes Vorgehen in der Unfallkommissionsarbeit zu forcieren. Landeserlasse und Richtlinien bildeten hierfür die Verwaltungsgrundlage; zusätzliche Stellen wurden geschaffen.

Auf Grund dieser Erfahrungen und der gemeinsamen Untersuchungsergebnisse mit dem GDV konnten in einem gemeinsamen Rundschreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie des Ministeriums des Innern und für Sport vom 10. Januar 2000 die Rahmenbedingungen hierfür weiter präzisiert werden.

Darin ist zunächst festgelegt, dass die Grundlage für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle die Verwaltungsvorschrift VwV zu § 44 StVO in der jeweils geltenden Fassung ist. Es wird weiter definiert, dass die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle das Erkennen besonderer Gefahrenstellen im Verkehrsraum zum Ziel hat, damit

- zielgerichtete Verkehrsüberwachungsmaßnahmen (enforcement),
- verkehrstechnische und bauliche Verbesserungen (engineering),
- Maßnahmen der Verkehrserziehung (education)

vorgeschlagen und durchgeführt werden können.

Dabei sind die Unfall auslösenden Faktoren unter Einbeziehung des Umfeldes zu analysieren, Besonderheiten der Straße sowie des Verkehrsablaufes aufzudecken und typische Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer zu ermitteln, die die Entstehung von Straßenverkehrsunfällen begünstigen.

Verkehrsunfällen mit schwerem Personenschaden ist besonderes Gewicht beizumessen. Dadurch wird die Unfallschwere stärker als bisher in die Maßnahmenfindung einbezogen. Durch die zeitnahe Beseitigung erkannter Gefahrenstellen wird ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet.

Auf Landesebene wurde eine Landesunfallkonferenz gebildet, die aus Vertretern der beiden Fachministerien besteht und bedarfsorientiert durch weitere Mitglieder ergänzt wurde.

Für die Unfallkommissionsarbeit sind durch dieses Rundschreiben die Aufgaben der Beteiligten genau definiert. So obliegt den Polizeidienststellen beispielsweise das Anlegen und Führen der Unfalltypenkarten, das Erkennen von Unfalhhäufungsstellen (UHS), Unfalhhäufungslinien (UHL) und Unfalhhäufungsgebieten (UHG), aber auch der verkehrspolizeiliche Einsatz (Überwachung) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Zu den Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden gehören die Beratung in straßenverkehrsrechtlichen Fragen, bei verkehrslenkenden Maßnahmen sowie die Anordnungen von straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Straßenbaubehörden übernehmen die Leitung der Unfallkommissionen in den Landkreisen, die Beratung in Fachfragen auf der Grundlage der einschlägigen technischen Regelwerke, die Durchführung von Zusatzuntersuchungen im Rahmen der Unfallauswertung (Verkehrszählungen, Geschwindigkeits-, Griffigkeitsmessungen usw.), die Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Planung, Baurecht, Finanzierung sowie die Durchführung von Wirkungskontrollen anhand von Vorher-/Nachheruntersuchungen auf der Grundlage der Unfallkenngrößen.

Als mögliche Verbesserungsmaßnahmen gelten Sofortmaßnahmen mit zielgerichteten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch die Polizei (enforcement) oder straßenverkehrsbehördliche Verbesserungen (Anordnungen über die Aufstellung oder Entfernung von Verkehrszeichen), mittelfristige Maßnahmen, z.B. verkehrstechnischer Art (Signalanlagen, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, Fußgängersicherungen usw.), oder längerfristige Maßnahmen, wie Straßenbau (Streckenausbau, Knotenpunktänderung, Ausbau von Ortsdurchfahrten, Bau von Umgehungen usw.).

Die Zusammenarbeit zwischen der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbaubehörde wird weiter intensiviert. Seit 35 Jahren konnten bemerkenswerte Erfolge mit den Unfallkommissionen erzielt werden. Sie setzen sich konzentriert mit den Unfallhäufungsstellen auseinander und empfehlen Maßnahmen. Diese ursprünglich rheinland-pfälzische Institution der Unfallkommission ist nunmehr bundesweit eingeführt. Zudem wurden mit einem aufwändigen Programm allen der etwa 400 Unfallkommissionsmitglieder in Rheinland-Pfalz Schulungen angeboten. Eine permanente Nachschulung garantiert dabei einen gleich bleibend hohen Wissensstand.

Zentralstelle für Unfallauswertung (ZfU)

Als einem der wichtigsten Instrumente in der Bekämpfung von Unfallhäufungsstellen kommt der Zentralstelle für Unfallauswertung (ZfU) beim Landesbetrieb Mobilität, Rheinland-Pfalz, eine bedeutende Rolle zu. Auch sie ist im gemeinsamen Rundschreiben verankert. Sie führt eine Unfallhäufungsstellen- und Unfallhäufungsliniendatei, bezogen auf das klassifizierte Straßennetz in den Landkreisen. Eine Erweiterung hinsichtlich der Ortsdurchfahrten in der Baulast der Städte ist möglich.

Diese Datei, an Hand derer Beobachtungen der Unfallentwicklung an Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien über mehrere einzelne Jahre bzw. mehrere Jahresblöcke vorgenommen werden, ist auch Grund-

lage für die Kontrolle der Umsetzung beschlossener Abhilfemaßnahmen und Entscheidungshilfe für die Landesunfallkonferenz. Sie kann darüber hinaus für Öffentlichkeitsarbeit herangezogen werden (z. B. Karten der Unfallhäufungen).

In jährlich stattfindenden Sitzungen mit der Geschäftsführung und den Vorsitzenden überprüft und koordiniert die ZfU die Verkehrssicherheitsarbeit der Unfallkommissionen in den Landkreisen und führt so ein Controlling durch.

Mit dieser Stelle ist es auch möglich, eine automatisierte Sicherheitsanalyse nach ESN (Empfehlung für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen) durchzuführen. Sie verfügt über georeferenzierte – also punktgenau dem Straßennetz zuordnungsfähige – Unfalldaten, die für derartige Analysen erforderlich sind. Sie beruhen auf detaillierten Unfallauswertungen sowie auf der Beurteilung maßgeblicher Unfallkenngrößen und zeigen deutlich die Sicherheitspotenziale einzelner Straßen auf. Sie können damit als Grundlage zur Rangreihung von unfallgefährdeten Strecken für Investitionsentscheidungen herangezogen werden.

Haushalt

Unfallkommissionen erhalten häufig weder lokal, noch auf Landes- oder Bundesebene eine der Bedeutung ihres Aufgabenfeldes angemessene Unterstützung. Es werden zu wenig bauliche Maßnahmen beschlossen und umgesetzt. Die für die Maßnahmenumsetzung benötigten Finanzmittel werden nicht zur Verfügung gestellt. Ohne eine finanzielle Ausstattung ist eine effektive Unfallkommissionsarbeit jedoch nicht möglich. Aus diesem Grund wurde in Rheinland-Pfalz als Novum ein spezieller Haushaltsansatz geschaffen, der gezielt ausschließlich im Sinne der Verkehrssicherheit eingesetzt wird.

Es werden nunmehr Mittel für Schwerpunktaktionen, wie die Bekämpfung von Baumunfällen oder Motorradunfällen, bereitgestellt, die in der Landesunfallkonferenz als strategischer Ansatz fixiert worden sind.

Daneben werden aber vor allem gezielt die Maßnahmenvorschläge aus den Unfallkommissionsarbeiten umgesetzt. Hierfür wurde in einem Bewertungsverfahren zum Ausbauplan für Landesstraßen die Verkehrssicherheit so gewichtet, dass speziell Unfallhäufungsstellen in die Prioritätenreihung gelangen. Die Aufnahme der Projekte erfolgte aufgrund von Auswertungen aus dem Unfallgeschehen, wie beispielsweise Unfallkostendichte, Unfallhäufungsstellen oder -linien. Sie wurde von der Zentralstelle für Un-

fallauswertung erarbeitet und erstmals in den Doppelhaushalt 2007/2008 eingebracht.

Derzeitige Schwerpunkte in Rheinland-Pfalz

Im Rahmen der gesamten Verkehrssicherheitsstrategie liegen die derzeitigen Schwerpunkte der Unfallkommissionsarbeit in Rheinland-Pfalz vor allem bei der Umsetzung von Maßnahmen. Dies schlägt sich im Ansatz des aktuellen Doppelhaushaltes nieder. Daneben wurden durch die Landesunfallkonferenz Strategien zu folgenden Unfällen etabliert:

– Baumunfälle

Sie nehmen zwar nur einen geringen Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle ein, wegen der schweren Folgen rücken sie jedoch immer stärker in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit. So sind derzeit von allen Unfällen in Rheinland-Pfalz nur 1,1 % Unfälle an Bäumen zu verzeichnen, aber insgesamt etwa 14 % aller Getöteten sind mit einem Baum kollidiert. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass sich etwa 75 % aller Baumunfälle an Einzelbäumen – also nicht in Waldbereichen – ereignen.

Die Landesunfallkonferenz hat sich darauf verständigt, dass als erster strategischer Schwerpunkt die Bekämpfung von Baumunfällen umgesetzt wird. In landesweiten Aktionen erfolgt dies nunmehr in erster Linie durch bauliche Maßnahmen mithilfe der speziellen Haushaltsmittel.

– Motorradunfälle

Der Straßenverkehr von heute weist einen stetigen Zuwachs von Kraftfahrzeugen auf. Dabei ist das Motorrad in unserer mobilen Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. Es ist mittlerweile nicht nur ein Freizeit-„verkehrs“-mittel, sondern es gewinnt zunehmend im täglichen Verkehrsablauf Bedeutung. Bei stetig steigenden Zulassungs- und Bestandszahlen von Motorrädern in Deutschland haben die Unfallzahlen mit diesem Anstieg erfreulicherweise nicht Schritt gehalten. Die Unfallzahlen wie auch die Getötetenrate pro 100.000 zugelassene Motorräder zeigen eine rückläufige Tendenz. Dennoch darf nicht verkannt werden, dass das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, im Vergleich zum Pkw doppelt so hoch ist.

In Rheinland-Pfalz sterben jährlich rund 50 bis 60 Motorradfahrer bei Verkehrsunfällen, mehr als 750 werden schwer verletzt. Zwar konnten

zuletzt erfreulicherweise ein Rückgang auf 55 Getötete und 699 schwer Verletzte verzeichnet werden.

Diese Zahlen sind aber immer noch viel zu hoch. Berücksichtigt man dabei noch, dass ein großer Teil der Motorradfahrer hauptsächlich in der Freizeit unterwegs ist und deshalb die gefahrenen Kilometer verhältnismäßig gering sind, wiegen diese Unfallzahlen umso schwerer.

Ein Fokus ist daher auf die *Motorradsicherheit* gerichtet. In einem Modellversuch wird an einer der bekanntesten Motorradstrecken Deutschlands, der B 48 am Johanniskreuz und dem Wellbachtal im Pfälzer Wald, mit einem Maßnahmenbündel die Verkehrssicherheit erhöht. Von 1999 bis 2004 waren etwa 230 Motorradunfälle mit 11 Toten und 125 Personenschaden zu verzeichnen; etwa 28 % sind gegen Schutzplanken geprallt. Als Maßnahmen zur Motorradsicherheit an der B 48 zwischen Hochspeyer und Rinnthal sind bisher zu verzeichnen: Bereits 6 Kurven sind mit Unterfahrschutz ausgestattet; 14 weitere sollen nun noch folgen. Weitere Maßnahmen sind: Beseitigung von Hindernissen im Straßenseitenraum, Ausrüstung der Straße mit zusätzlichen Leiteinrichtungen sowie Markierungen, Rückschnitt von Sicht behinderndem Bewuchs, starre Verkehrszeichen werden durch flexible Einrichtungen ersetzt. Besonderheit ist u.a. eine „Rüttelstrecke“ (Fahrbahnrippen sollen Geschwindigkeit absenken). Zur Vermeidung schwerer Unfälle wurde nun ein abgerundetes Maßnahmenkonzept mit einem Gesamtvolumen von etwa 500.000.– € gestartet.

Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt in der landesweiten Verkehrssicherheitsarbeit sind jedoch auch Pilotprojekte und wissenschaftliche Untersuchungen, um neue Felder für weitere Verbesserungen zu erschließen:

– „Gelbe Baustellen“

Hierbei ist der gesamte Baustellenbereich sowohl in der Beschilderung als auch in der Markierung in „Gelb“ ausgestattet. Alle Verkehrszeichen sind auf einer fluoreszierend-gelben Trägertafel montiert. Durch die Größe der Schilder und durch die fluoreszierende gelbe Farbe wird eine Verbesserung der Sichtbarkeit bei Tageslicht, vor allem aber bei Dämmerung und Nebel erzielt. Die Farben sind ungewöhnlich hell und brillant und besitzen daher eine besonders hohe Auffälligkeit. In einem Pilotversuch wird nun die Wirksamkeit überprüft. Rheinland-pfälzische Besonderheit: Es gibt Stimmen, die solche Farbgebungen ablehnen. Wir hingegen – wie auch das europäische Ausland – haben sehr gute Erfahrungen damit machen können und fordern deshalb auch weiterhin eine entsprechende Bewertung dieser Beschilderung, was gerade in einem Pilotversuch abgeschlossen wurde.

– *Sozialvorschriften im Straßenverkehr*

Die Überprüfung der Einhaltung solcher Vorschriften ist von wachsender Bedeutung. Die zunehmende Verkehrsdichte und der steigende Zeitdruck auf das Fahrpersonal durch einen verschärften europäischen Wettbewerb zwischen den einzelnen Transportunternehmen führen zu einer erhöhten gesundheitlichen Belastung der Fahrerinnen und Fahrer. Die hieraus resultierende Überforderung und Übermüdung durch überlange Lenkzeiten und Nichteinhaltung der Ruhezeiten können die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erheblich gefährden. Zurzeit wird an verschiedenen Lösungen zur Parkraumbewirtschaftung an den Tank- und Rastanlagen gearbeitet. Ein Pilotprojekt wurde auf der Tank- und Rastanlage Montabaur im Zuge der Autobahn A 3 gestartet, um als rheinland-pfälzische Initiative neue, intelligente Wege aufzuzeigen.

– *Sicherheit an Bahnübergängen*

Sie rückt durch die besonders schweren Folgen immer wieder in den Fokus des öffentlichen Interesses. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat deshalb einen Ausschuss gegründet, der sich dieser Problematik widmet. Rheinland-Pfalz hatte hier die Vorreiterrolle übernommen. Es wurden zwischenzeitlich 2 Maßnahmenpakete entwickelt, von denen eines seit geraumer Zeit in der Anwendung ist. Erste Erfolge zeichnen sich bereits ab.

– *Sicherheitsaudit an Straßen (SAS)*

Dessen Ziel ist die systematische Überprüfung von Straßenbauprojekten in Hinblick auf ihre Verkehrssicherheit. Dabei werden die Projekte, beginnend mit der Vorplanung bis hin zur Verkehrsfreigabe auf mögliche Gefahrenquellen überprüft. Ein sachkundiger Auditor kann Defizite eines Straßenbauentwurfes erkennen und für Abhilfe sorgen. Auch in Rheinland-Pfalz wird nunmehr dieses Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit eingesetzt.

Fazit

Die Zahl der tödlichen Unfälle muss weiter deutlich gesenkt werden. Eine Stagnation oder gar ein Anstieg sind nicht hinnehmbar. Die Entwicklung in Rheinland-Pfalz, die im Jahr 2007 – auch gegenüber dem Bundestrend – deutlich bestätigt wurde, lässt folgende Schlussfolgerungen zu:

- Das Ziel der Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 kann erreicht werden.
- Um die vorhandenen Sicherheitspotentiale voll auszuschöpfen, müssen sich die Maßnahmen gezielt auf die Brennpunkte konzentrieren.
- Im Zuge einer langfristigen Strategie ist anzustreben, in Schwerpunkt-Projekten Abhilfemaßnahmen zu den häufigsten Unfallursachen zu erarbeiten und umzusetzen. Hierzu dient eine Landesunfallkonferenz.
- Ohne eine finanzielle Ausstattung ist eine effektive Unfallkommissionsarbeit nicht möglich. Nur ein spezieller Haushaltsansatz, der gezielt ausschließlich im Sinne der Verkehrssicherheit eingesetzt wird, gewährleistet den Erfolg.
- Mit der Schaffung von zentralen Unfallauswertstellen ist es möglich, zielgerichtet und effektiv Maßnahmen zu ergreifen und Controllings durchzuführen.
- Allen Unfallkommissionsmitgliedern sind Schulungen anzubieten. Eine permanente Nachschulung garantiert dabei einen gleich bleibend hohen Wissensstand.
- Forschung und wissenschaftliche Untersuchung liefern neue Ansätze für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit. Hierfür sind Pilotprojekte erforderlich.

Diese Ansätze mit Strategien aus einer Landesunfallkonferenz, mit gezielter Schulung, finanzieller Ausstattung sowie Unterstützung und Controlling durch eine zentrale Unfallauswertestelle sind zugleich Chance und Herausforderung für eine künftige Unfallkommissionsarbeit.

Unfallkommissionen als Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit

– Polizeiliche Mitwirkung in Unfallkommissionen –

Martin Mönninghoff, Polizeidirektor, Deutsche Hochschule der Polizei i.G., Lehrgebiet Polizeiliche Verkehrslehre, Münster

Ausgangslage

Die Zahlen der in Deutschland Getöteten bei Verkehrsunfällen zeigen für die Zeit von 1973 bis 2006 einen deutlichen Rückgang in allen Bereichen auf. Allerdings sind dabei die Reduktionen der Getötetenzahlen sehr unterschiedlich. Während 1973 noch 18.424 Menschen in Deutschland ihr Leben im Straßenverkehr verloren, waren es 2006 noch 5.091, ein Rückgang um 72 %. Während die Zahl der Getöteten innerhalb geschlossener Ortschaften (i.g.O.) von 8.042 auf 1.384 zurückging (-83 %) reduzierte sie sich außerhalb geschlossener Ortschaft (a.g.O.) von 10.382 auf 3.707 (-65 %). Damit wird auch deutlich, dass die positive Entwicklung stärker i.g.O. als a.g.O. stattfand. Die Maßnahmen der Temporeduzierung im Wohnumfeldbereich und insgesamt in städtebaulicher Hinsicht haben den Anteil der tödlichen Unfälle i.g.O. von 43 % (1973) auf 27 % (2006) gesenkt.

Folgende Gesamtaussagen sind festzuhalten:

- Zwei Drittel der Verkehrsunfälle mit Verletzten sind i.g.O. zu beklagen (2007: voraussichtlich 231.000; Zuwachs von 4%)¹,
- Fast zwei Drittel aller Verkehrsunfalltoten sind auf Außerortsstraßen zu beklagen (2007: 3.130 Getötete, Zuwachs von 2%)²,
- 12% aller tödlichen Verkehrsunfälle ereignen sich auf Autobahnen (2007: 650 Getötete)³,
- 16% aller Getöteten sind Motorradbenutzer (2006: 793; 2007: 860 Steigerung um 8,5%),
- Auch 2006 verunglückten mehr als 420.000 Menschen auf Deutschlands Straßen (2007: 440.000, Steigerung um 4,5%)⁴.

1 Voraussichtliche Entwicklung von Unfallzahlen und Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2007-, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Dezember 2007, Seite 5.

2 Ebenda.

3 Ebenda.

4 Ebenda.

Verbundstrategischer und kooperativer Ansatz

5.000 Tote und 420.000 Verletzte können nicht als der Preis der Mobilität akzeptiert werden. Daher gilt es, alle Anstrengungen zu bündeln, um die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter zu steigern. Neben den Ansätzen der Verkehrsüberwachung (*Enforcement*), der Verkehrssicherheitsberatung/-erziehung (*Education*) kommt der Verkehrsraumgestaltung (*Engineering*) eine besondere Funktion zu. In der Verkehrssicherheitsarbeit ist dabei gleichzeitig hervorzuheben, dass Maßnahmen in nur einem Interventionsfeld oft eine geringere Wirkung entfalten als ein Bündel von Maßnahmen in mehreren Feldern. Diesen verbundstrategischen Ansatz gilt es zu priorisieren. Alle Interventionsmaßnahmen sollten dabei begleitet werden durch eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit, die zum einen der Transparenz behördlichen Handelns und zugleich der Unterstützung der Wirksamkeit der Maßnahmen dient. Ferner werden zukünftig auch der verstärkte Einsatz neuester Fahrerassistenzsysteme und Fahrzeugtechnologien die behördlichen Maßnahmen unterstützen. Derzeit werden z.B. Systeme erprobt, die Unfalldaten in Navigationsgeräten speichern und dabei aktuelle Unfalldaten mit dem Fahrverhalten des Fahrzeugführers in Beziehung setzen.

„Verkehrssicherheitsarbeit ist integraler Bestandteil der Inneren Sicherheit und neben der Kriminalitätsbekämpfung ein wesentliches Aufgabenfeld für die Polizei. Im Zusammenwirken mit anderen Verantwortlichen verfolgt die Polizei als Hoheitsträger dabei das Ziel, im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Verkehrssicherheit durch eine *vernetzte, kooperative* Aufgabenwahrnehmung nachhaltig zu verbessern.“⁵

Die Zusammenarbeit in der Unfallkommission ist hierbei als ein klassisches Beispiel eines kooperativen Ansatzes zu sehen.

Polizelliche Beteiligung

Bei Neu- oder Umbauplanungen im öffentlichen Straßenbau wird die Polizei im Beteiligungsverfahren als Träger öffentlicher Belange angehört. Bei der Datenerhebung, der Aus- und Bewertung der Daten sowie bei der Beratung über die Möglichkeiten der Veränderung an Unfalldatenstellen, Unfalldatenlinien und Unfalldatengebieten ist sie im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit gleichberechtigter Partner von Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde.

⁵ Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei, 17.03.2004.

Unfallaufnahme

„Verkehrsunfälle sind insbesondere Folge der Missachtung von Verhaltensvorschriften. Darüber hinaus sind *Straßenraum* und Verkehrsmittel unfallbegünstigende Faktoren. Die polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme prägt das Verhältnis Bürger – Polizei entscheidend mit. Die Polizei muss daher der *Verkehrsunfallaufnahme* eine hohe Bedeutung beimessen und dabei auch dem Unfall-Opferschutz sensibel Rechnung tragen.“⁶

Die Datenerhebung (Unfallaufnahme) erfolgt nach einheitlichen Kriterien. Das Unfallstatistikgesetz⁷ gibt vor, welche Daten bei allen Verkehrsunfällen in Deutschland durch die Polizei aufzunehmen sind. Die Unfallart, der Unfalltyp, die Unfallkategorie sowie die möglichen Unfallursachen werden dabei zuerst von den Unfall aufnehmenden Beamten erfasst, anschließend nachbearbeitet und abschließend in Datenerfassungssystemen gespeichert. Die derzeit erkannten Schwachstellen werden mit der Einführung neuer Richtlinien zukünftig minimiert. Hierbei werden die Erfassung der Unfallsituation sowie die Unfallursachen deutlich verändert. Z.B. ist „anderer Fehler beim Fahrzeugführer“ derzeit die häufigste Unfallursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden.

Derzeit werden nicht alle Sachschadensunfälle (Unfallkategorie 5) in Deutschland aufgenommen. In einigen Bundesländern fehlen daher die Sachschadensunfälle, um an identifizierten Unfallhäufungsstellen weitere, zusätzliche Hinweise für die Arbeit der Unfallkommission zu erlangen.

Datenerfassung und -verarbeitung

„Die von der Polizei erhobenen und notwendigen Unfalldaten sind die Grundlage für die Arbeit der Unfallkommissionen und damit unabdingbar für die Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden sowie sonstiger betroffener Organisationen. Die polizeiliche Beweissicherung muss sich im Rahmen der Verkehrsunfallaufnahme an den Erfordernissen des Straf- oder Bußgeldverfahrens orientieren. Die *Unfallaufnahme und -auswertung* soll im Interesse eines effizienten Ressourceneinsatzes mittels *elektronischer Aufnahmesysteme und rationeller Auswerteverfahren* erfolgen. Zur Vermeidung redundanter

6 Ebenda.

7 Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG vom 15. Juni 1990.

Erhebungen sind die Verkehrsunfalldaten per Datenaustausch weiterverarbeitenden Dienststellen zur Verfügung zu stellen.“⁸

Die Datenerfassung und -auswertung erfolgt in den Polizeien der Länder unterschiedlich, wobei hier eine Harmonisierung der automatisierten Systeme angestrebt wird. Die Unfallaufnahme und -erfassungssysteme müssen in die jeweilige landesspezifische IT-Architektur eingepasst sein, was zu unterschiedlichen Systemen führt. Die Überbrückung der Schnittstellen zu den Landes- und dem Bundesstatistikämtern wird bei der Einführung der neuen Unfallrichtlinien (EBUS) neu zu definieren sein. Die Benutzung von *Euska* oder anderen automatisierten Unfallauswertesystemen ist zu favorisieren.

Arbeit in Unfallkommissionen

Der Anzahl der Unfallkommissionen sowie die Aus- und Fortbildung der polizeilichen Vertreter in den Kommissionen differiert zwischen den Bundesländern. Die polizeilichen Erfahrungen mit der Arbeit in Unfallkommissionen sind grundsätzlich als positiv zu bewerten. Allerdings fehlt es vieler Orts den Unfallkommissionen an einem eigenen Budget und der Möglichkeit, dringend erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umzusetzen. Polizeiliche Verkehrsüberwachung kann nicht als Ersatz für als notwendig erachtete Bau- oder Regelungsmaßnahmen betrachtet werden; sie kann diese aber im Sinne eines verbundstrategischen Ansatzes wirkungsvoll unterstützen.

Nachfolgend wurden Beispiele aufgezeigt, wie die Unfallkommissionen in den einzelnen Bundesländern aufgebaut sind. Dabei wurden Anzahl und Zuständigkeiten dargestellt. In einigen Ländern wurden regional zuständige Kommissionen gebildet; in anderen Bereichen werden neben den regionalen auch themenspezifische Unfallkommissionen (Kinderunfallkommission, Autobahnunfallkommission, Motorradunfallkommission) gebildet und betrieben. Häufigkeit der Sitzungen und Verbindlichkeit der Entschließungen sind dabei unterschiedlich und werden von Seiten der Polizei teilweise als verbesserungswürdig angesehen.

Besetzung der Unfallkommissionen

Die polizeiliche Besetzung der Unfallkommissionen macht den Stellenwert der Arbeit innerhalb der Polizei deutlich, wobei zunehmend gut ausgebildete Verkehrssicherheitsexperten diese Aufgabe übernehmen. Allerdings machen auch häufige

⁸ Ebenda.

Personalwechsel und Probleme bei der Aus- und Fortbildung der Unfallkommissionsmitglieder deutlich, dass auch hier noch Optimierungspotenzial gesehen wird. Die Möglichkeit der zentralen Aus- und Fortbildung der Multiplikatoren für Unfallkommissionen durch den Gesamtverband der Versicherungswirtschaft (GDV) in Zusammenarbeit mit der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) wird insgesamt als positiv bewertet und soll fortgesetzt werden. Ebenso ist es dringend erforderlich, dass ein Erfahrungsaustausch der Mitglieder der örtlichen Unfallkommissionen und der Moderatoren organisiert und durchgeführt wird.

Landesunfallkommission

In einigen Ländern werden Landesunfallkommissionen oder vergleichbare Gremien betrieben. Die Aufgabenzuweisung dieser Gremien ist dabei unterschiedlich. Die Controllingfunktion der Landesunfallkommission z.B. in Rheinland-Pfalz, deren Arbeit von Herrn Menge dargestellt wurde, wird grundsätzlich als positiv bewertet. Einige Länder streben derzeit eine Veränderung ihrer Erlassregelungen zur Arbeit der Unfallkommissionen an und werden dabei auch über die Einrichtung einer Landesunfallkommission oder eines vergleichbaren Gremiums nachdenken. Hierzu wird ein aktueller Überblick der polizeilichen Gremienstruktur der einzelnen Länder gegeben:

Erfahrungsaustausch 2007 – Stand der Qualifizierung⁹

Bundesland	Qualifizierungsseminare *			
	Dozenten		Mitglieder UK	
	Grundseminar:	Fortbildung	Grundseminar:	Fortbildung
Bayern	●	●	●	●
Baden-Württemberg	●	●	●	●
Berlin	●			
Brandenburg	●	●	●	●
Bremen	●		●	
Hamburg	●	●	●	
Hessen	●		●	
Mecklenburg-Vorpommern	●		●	●
Niedersachsen	●		●	
Nordrhein-Westfalen	●		●	
Rheinland-Pfalz	●	●	●	●
Saarland	●	●	●	●
Sachsen	●		●	
Sachsen-Anhalt	●		●	●
Schleswig-Holstein	●			
Thüringen	●			

Ausb_Stand_0704-1_bur

★ Kerntext UDV: April 2007

9 UDV des GDV Stand April 2007 aus: Präsentation Degener, 46. VGT in Goslar

Budget der Unfallkommissionen

Derzeit verfügen die Unfallkommissionen nicht über eigene Budgets, was aber eine deutliche Hilfestellung bei der sofortigen Umsetzung notwendiger Maßnahmen darstellen würde. Die Polizeien der meisten Bundesländer befürworten grundsätzlich, dass Unfallkommissionen über eigene Haushaltsmittel verfügen sollten, da eine deutliche Steigerung der Effektivität der Arbeit der Unfallkommissionen zu erwarten wäre.

Fazit

- Die Mitwirkung der Polizei in Unfallkommissionen ist wichtig und notwendig.
- Die rechtliche und tatsächliche Stellung der Unfallkommissionen sollte weiter gestärkt und die finanziellen Möglichkeiten sollten verbessert werden.
- Die Aus- und Fortbildung von Mitgliedern der Unfallkommissionen sollte weiter verbessert werden und der Erfahrungsaustausch im Sinne eines best practise-Ansatzes gefördert werden.
- Der Einsatz von Controllinginstrumenten auch bei der Arbeit der Unfallkommissionen wird zukünftig verstärkt, zur Steigerung der Effektivität und Effizienz.

Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers

– Rechtliche Aspekte –

Tom M. Gasser, Assessor jur., Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt),
Bergisch Gladbach

I. Einleitung

Die elektronischen Möglichkeiten, sich anderweitig als mit der eigentlichen Fahraufgabe am Steuer zu beschäftigen, haben sich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt und waren noch nie so zahlreich wie heute. Technisch realisierbar ist im bewegten Fahrzeug heute das Fernsehen genauso wie elektronische Navigation, das Lesen von E-Mails ebenso wie das Abspielen von Informationen (Musikdateien, „Podcasts“, Filme, usw.). Die Möglichkeiten sind vielfältig und nicht mehr überschaubar, die Auswirkungen ebenso. Systeme und Gestaltung sind aber so verschieden wie die Nutzung, und längst nicht alles, was möglich ist, ist zugleich gefährlich und der Verkehrssicherheit abträglich. Da sich technischer Fortschritt ohnehin nicht aufhalten lässt,¹ muss nach Mitteln zur Lenkung dieser Entwicklungen im Sinne eines möglichst umfassenden Ausschlusses von Gefahren für die Verkehrssicherheit gesucht werden. Den rechtlichen Möglichkeiten, entsprechend tätig zu werden, geht dieser Beitrag nach. Vorangestellt ist eine kurze Darstellung der heute bestehenden elektronischen Möglichkeiten und Regelungen.

II. Die elektronischen Möglichkeiten – die potentielle Belastung

Die Darstellung der elektronischen Möglichkeiten erfolgt exemplarisch und hat zum Ziel, die entscheidenden Risiken für die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

1 Bill Gates (*1955), amerik. Software-Unternehmer, Gründer und bis 2000 Chairman der „Microsoft“ Corp.: „Als der Pflug erfunden wurde, sagten manche, das sei schlecht. Dasselbe galt für das Buch, das Telefon, das Auto, das Fernsehen und fast jede neue Technologie. Das war immer so und wird vermutlich immer so sein. Doch schon die nächste Generation hat diese neue Technologie dann aber jedesmal schon beinahe als völlig selbstverständlich betrachtet.“

1. Akustische Unterhaltungsfunktionen

Das Autoradio in seiner früheren Form mit lediglich zwei runden Bedienknöpfen hat längst ausgedient. Moderne Geräte verfügen neben der Abspielmöglichkeit von Speichermedien, wie der CD, zunehmend über Optionen zum Anschluss externer Geräte. Neben der Möglichkeit, zahlreiche Datenformate im Fahrzeug abzuspielen, lassen sich sogar eigenständige Abspielgeräte („MP3Player“) einbinden. Jedes „Mehr“ an Funktionen birgt zwangsläufig ein erhöhtes Ablenkungspotential, doch soll dieser Aspekt hier nicht vertieft werden. In diesem Bereich erwächst eine potentielle Gefahr insbesondere aus mangelhafter Integration (bspw. fehlende Bedienbarkeit über das Autoradio selbst) und der Befestigung der externen Geräte. Die bloße Diversifikation hinsichtlich abspielbarer Medien ist – soweit man sich auf den akustischen Kanal bei geeigneter Lautstärke beschränkt – unkritisch.

2. Visuelle Unterhaltungsfunktionen

Schon längst auf dem Markt befinden sich Geräte zum Einbau in den Autoradioschacht, die das Abspielen von DVD's über einen ausklappbaren Bildschirm ermöglichen. Selbst digitales Fernsehen im Fahrzeug ist möglich. Für die großen Fahrzeuge im Premiumsegment können solche Funktionen optional bestellt werden, sie schalten das Bild (sofern sie nicht manipuliert wurden) bei mehr als Schrittgeschwindigkeit ab. Nachrüstlösungen existieren ebenfalls, auch in Form zusätzlicher Funktionen bei portablen Navigationssystemen. Hier ist eine Abschaltung regelmäßig nicht vorgesehen. Im Internet wird von der Möglichkeit berichtet, bis zu Geschwindigkeiten von 160 km/h störungsfrei fernsehen zu können.²

3. Bürogeräte

Was Computer zu leisten vermögen, kann – zumindest aus technischer Sicht – auch ins Fahrzeug verbracht und verwendet werden: Mit (regelmäßig zugleich) telekommunikationsfähigen Kleincomputern („Personal Digital Assistant – PDA“, „Organiser“, „Smartphones“, etc.) ist es denkbar, zahlreiche Bürotätigkeiten von der Terminplanung über

2 Vgl. <http://www.tomshardware.com/de/fernsehen-im-auto-tagesschau-bei-160-km-h,testberichte1398.html>, wobei sich die TV-Sendung „selbstverständlich [...] an den Beifahrer oder die hinteren Insassen [richtet]“.

E-Mail-Verkehr, Diktate und den Besuch von Internetseiten im Fahrzeug zu erledigen. Zumeist handelt es sich dabei aber um kleine, allenfalls handgroße Geräte, die nicht für den Gebrauch im Fahrzeug konzipiert wurden. Die potentielle, aus ihrer Verwendung beim Fahren resultierende Gefahr ist entsprechend groß. Soweit sie hierzu in der Hand gehalten werden müssen und das Gerät zugleich Telekommunikationsfunktionen beinhaltet, muss zumindest geprüft werden, ob die Nutzung nicht bereits gegen § 23 Abs. 1a StVO verstößt.

4. Verbotene Funktionen

Geräte, die ausschließlich zu dem Zweck hergestellt werden, vor Geschwindigkeitskontrollen zu warnen oder solche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zu stören, dürfen gemäß § 23 Abs. 1b StVO nicht betriebsbereit mitgeführt werden. Häufig anzutreffen sind heute aber Geräte, deren Zweckbestimmung nicht so eindeutig festgemacht werden kann – dies ist insbesondere bei Navigationsgeräten der Fall, die ohne aufwendige technische Erweiterungen schon auf Basis von Kartendaten dazu geeignet sind, vor stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und bekannten Geschwindigkeitskontrollstellen zu warnen. Da Überwachungsanlagen insbesondere dazu eingesetzt werden, die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an besonders gefährlichen Stellen und Strecken im Straßennetz zu überwachen,³ handelt es sich dabei um einen schwerwiegenden Nachteil für die Verkehrssicherheit. Es dürfte inzwischen weitgehend unstrittig sein, dass auch solche Geräte unter das Verbot gemäß § 23 Abs. 1b StVO fallen,⁴ problematisch ist jedoch, dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit bezweifelt werden darf, ob solche Geräte sichergestellt und insbesondere vernichtet werden können.⁵ Hinzu kommt aber noch ein ganz praktischer Aspekt, nämlich dass es der Polizei meist schwer fallen wird, Geräte mit solchen Funktionen überhaupt zu erkennen. Entscheidend für die Unzulässigkeit ist nämlich nur, ob die entsprechende Software installiert ist, die eine Warnung vor Überwachungsanlagen erlaubt,⁶ nicht dagegen, ob das Gerät grundsätzlich über die Möglichkeit zur Installation solcher Funktionen verfügt.

3 Lipphard, „»Starenkästen« in Deutschland“, ZfVS 2005, 189, 189.

4 So Albrecht, „Radarwarngeräte und andere verbotene Geräte zur Ankündigung von Verkehrskontrollen“, DAR 2006, 481, 485; anders v.a. Thiele in NZV 2006, 66 ff.

5 So Thiele in NZV 2006, 66ff.; zustimmend Albrecht „Radarwarngeräte und andere verbotene Geräte zur Ankündigung von Verkehrskontrollen“, DAR 2006, 481, 485.

6 Albrecht a.a.O. S. 484.

III. Die gegenwärtige Rechtslage

1. Herstellung und Vertrieb

Herstellung und Vertrieb von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die in Fahrzeugen Verwendung finden, unterliegen einzelnen technischen Beschränkungen im Zulassungsrecht. So muss etwa die elektromagnetische Verträglichkeit von Komponenten zur Verwendung in Fahrzeugen nachgewiesen sein.⁷ Über diesen sehr technischen Rahmen hinaus bestehen keine verbindlichen Vorgaben.

Insbesondere bestehen keine Herstellungs- und Vertriebsverbote. Es ist nach geltender Rechtslage sogar zulässig, Radarwarn- oder Laserstörgeräte herzustellen und zu vertreiben. Auf den ersten Blick ist dies angesichts des Verbotes, solche Geräte im Fahrzeug betriebsbereit mitzuführen (§ 23 Abs. 1b StVO), widersprüchlich. Doch die auf europäischer Ebene gewährleistete Warenverkehrsfreiheit würde ein nationales Herstellungsverbot ohnehin unterlaufen.

Immerhin kann den Verträgen über den Kauf solcher Geräte die rechtliche Anerkennung verweigert werden, da sie als sittenwidrig eingestuft werden können: Regelmäßig wird für beide Vertragsparteien zugrunde liegendes Motiv für den Vertragsschluss sein, ordnungswidriges Verhalten im Straßenverkehr zu ermöglichen, ein Verhalten, das in Deutschland aus Gründen der Verkehrssicherheit verboten ist. Der Vertrag läuft damit dem Gemeinwohlinteresse an der Sicherheit im Straßenverkehr zuwider, so dass der BGH daraus die Sittenwidrigkeit gem. § 138 BGB folgert. Die Folge daraus ist jedoch nur, dass die Rechtsordnung solche Geschäfte nicht schützt, diejenige Vertragspartei also (rechts-)schutzlos gestellt wird, die Ansprüche aus dem (sittenwidrigen) Vertrag herleiten möchte (analoge Anwendung des § 817 S. 2 BGB).⁸ Wurde der Vertrag bereits erfüllt, bleibt der Käufer Eigentümer des Gerätes; der Hersteller behält den Kaufpreis. Das Gerät kann dem Käufer erst entzogen werden, wenn er es wenigstens betriebsbereit im Fahrzeug mitführt i.S.v. § 23 Abs. 1b StVO – dann unterliegt es der Beschlagnahme.⁹

Verbindliche Vorschriften, die bereits bei der Herstellung auf Gestaltung und Ergonomie Einfluss nehmen, existieren nicht. Aus gutem Grund:

7 Richtlinie 2004/104/EG zur Anpassung der Richtlinie 72/245/EWG oder: ECE-R 10 bzw. § 55a Abs. 1 Satz 2 StVZO.

8 Vgl. BGH in NJW 2005, 1490, 1491.

9 VGH Mannh., Beschluss v. 29.10.2002, Az. 1 S 1925/01 bei Juris; Albrecht a.a.O. S. 485.

Die Freiheit, über Design und Ausgestaltung der Bedienung zu entscheiden, ist entscheidendes Differenzierungsmerkmal für die Hersteller, um eigene Produkte aus der Masse herauszuheben und sie im Markt zu positionieren.

2. Gebrauch

In verhaltensrechtlicher Hinsicht besteht ein Verbot des Telefonierens am Steuer, sofern das Telefon hierzu in der Hand gehalten werden muss, sog. „Hand-held-Verbot“, § 23 Abs. 1a StVO.¹⁰ Bei diesem mit der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften¹¹ eingefügten Verbot handelt es sich um eine Maßnahme, die getroffen wurde, um dem Umstand Rechnung zu tragen, „dass sich im Straßenverkehr ein neues abstrakt verkehrgefährdendes Verhalten verbreitet hat, dem Einhalt geboten werden muss“¹², wie der 2001 veröffentlichten amtlichen Begründung zu entnehmen ist. Mit der Regelung, das Telefon nicht in der Hand halten zu dürfen, sollte gewährleistet werden, dass der Fahrzeugführer beide Hände für die Bewältigung der Fahraufgabe frei hat. Zugleich sollte die Verwendung des Mobiltelefons im Fahrzeug nicht vollständig verboten werden, vielmehr sollte es „der Verantwortung des Fahrzeugführers überlassen bleiben, ob er in Kenntnis der auch dann noch bestehenden Risiken mentaler Überlastung und Ablenkung von der eigentlichen Fahraufgabe ein Telefongespräch führt.“¹³

Zugrunde liegt der Entscheidung zur Einführung des § 23 Abs. 1a StVO unter anderem eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen von 1997, wonach von einer Mitursächlichkeit des Telefonierens am Steuer (auch) bei tödlichen Straßenverkehrsunfällen berichtet wird, ohne dass die Dunkelziffer abschätzbar gewesen wäre.¹⁴ Durch die Verwendung einer Freisprecheinrichtung wird im Vergleich mit Gesprächen ohne Freisprecheinrichtung sowohl der Unsicherheits-Fehler (spätes Bremsen, Nichteinhalten der Fahrspur, etc.) als auch Fahrfehler (Übersehen von Verkehrszeichen, Fahrten in die falsche Richtung, etc.) um 50 % reduziert. Weiterhin wurde festgestellt, dass eine Freisprecheinrichtung jedoch zugleich der von schwierigen Telefongesprächen ausgehenden mentalen

10 Das „Hand-held-Verbot“ hatte der 37. VGT 1999 in seinen Empfehlungen des Arbeitskreises I, „Telefonieren im Auto“, gefordert.

11 33. ÄndVStVR, abgedruckt im Verkehrsblatt (VkBli.) 2001, 2 ff.

12 Verkehrsblatt (VkBli.) 2001, 2, 6.

13 Verkehrsblatt (VkBli.) 2001, 2, 8.

14 BAST-Bericht „Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit“, Heft M 89, S. 49 ff.

Überlastung und Ablenkung von der eigentlichen Fahraufgabe keinen wirksamen Riegel vorschieben könne.¹⁵ Die Abwendung dieses Aspekts der potentiellen Gefahr ist somit im eigenverantwortlichen Bereich des jeweiligen Fahrzeugführers verblieben.

Bereits nach heutiger Rechtslage ordnungswidrig sind Einschränkungen des Sichtfeldes gemäß § 35b Abs. 2 StVZO (i.V.m. §§ 69a Abs. 3 Ziff. 7a StVZO, 24 StVG). Die heute gängige Praxis einer Befestigung portabler Geräte mittels Saugnapf an der Windschutzscheibe ist vor diesem Hintergrund fragwürdig: Bereits die Beeinträchtigung des Sichtfeldes durch Fensterplaketten wird als ordnungswidrig eingestuft,¹⁶ was im Hinblick auf die Beeinträchtigungsintensität großer Geräte, die ungünstig befestigt sind, allenfalls die Frage aufwirft, wie verbreitet die Kenntnis von dieser Vorschrift eigentlich ist.

Abgesehen von dem in § 23 Abs. 1b StVO geregelten Verbot, Radarwarn- und Laserstörgeräte betriebsbereit mitzuführen, das bereits eingangs erwähnt wurde,¹⁷ ist darüber hinaus nur § 23 Abs. 1 Satz 1 StVO einschlägig. Danach ist der Fahrzeugführer dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Es dürfte kaum zweifelhaft sein, dass die Darstellung visueller Unterhaltungsfunktionen wie Fernsehen oder Video durch „Geräte“ i.S. dieser Vorschrift erfolgt, wenn der Fahrer beim Fahren seine Aufmerksamkeit auf sie richten kann. Wohl gemerkt ist der Fahrzeugführer dafür „verantwortlich“, die Verwendung ist aber nicht ausdrücklich verboten, so dass ein Einschreiten erst im Fall einer konkreten Gefährdung möglich wird.

Genauso bestehen rechtlich kaum Möglichkeiten, gegen die Verwendung von Geräten mit zu geringer Darstellungsgröße in einem Display oder Bedientasten, deren Verwendung während der Fahrt erhebliches Geschick erfordert, vorzugehen. Wird das Gerät zur Benutzung in der einen Hand gehalten, um es mit der anderen Hand zu bedienen, muss freihändig gefahren werden. Das ist zwar pflichtwidrig, weil der Fahrzeugführer nicht beide Hände zur Bewältigung der Fahraufgabe frei hat, doch ohne konkrete Gefährdung nicht ausdrücklich verboten.¹⁸ Zumeist handelt es sich dabei um Geräte, die gar nicht für den Gebrauch in Fahrzeugen konzipiert wurden. Dies ist etwa bei (reinen) Diktiergeräten der Fall, deren Gebrauch nicht geahndet

15 Verkehrsblatt (VkB.) 2001, 2, 8.

16 Vgl. Dauer in Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl., § 35b StVZO Rn. 3.

17 Vgl. oben: Abschnitt III./ 1.

18 König in Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl., § 23 StVO Rn. 12.

werden kann. Nur weil solche Funktionen durch zunehmende Funktionsbündelung oft mit einer Telekommunikationsfunktion einhergehen, kann es dazu kommen, dass die Verwendung als verboten angesehen wird.¹⁹ § 23 Abs. 1a StVO wird ohnehin von der Rechtsprechung – durchaus im Sinne der Verkehrssicherheit – eher weit ausgelegt.²⁰ Die breite Kasuistik sprengt jedoch den Rahmen dieser Abhandlung; festzuhalten bleibt, dass ein verhaltensrechtliches Verwendungsverbot derzeit jedenfalls dann nicht besteht, wenn das in Frage stehende Gerät über keine ausdrücklich verbotenen Funktionen verfügt und entweder keine Telefonfunktion aufweist oder sich in einer Halterung befindet, die einhändige Bedienung erlaubt (und i.Ü. unter Zuhilfenahme einer Freisprecheinrichtung telefoniert wird).

3. Haftung

Die Eigenverantwortung des Fahrzeugführers spiegelt sich in seiner umfassenden haftungsrechtlichen Verantwortung für alle in das Fahrzeug verbrachten Geräte, ihre Befestigung, Nutzung und die zu ihrer Bedienung erforderlichen Handlungen.

Wäre für einen Fahrzeugschaden etwa die sichtbehindernde Anbringung eines Navigationssystems durch den Fahrzeugführer ursächlich, ist von fahrlässigem Handeln auszugehen und damit wird die Fahrzeugführerhaftung gem. § 18 StVG (ohne Exkulpationsmöglichkeit) ausgelöst. Daneben haftet stets auch der Fahrzeughalter für den Schaden genauso wie für alle Schäden, die sich aus der Betriebsgefahr seines Fahrzeuges ergeben gemäß § 7 StVG (mit wenigen, eng auszulegenden und hier nicht interessierenden Ausnahmen). Dies gilt auch dann, wenn sich die Betriebsgefahr des Fahrzeuges ausschließlich aufgrund eines ursächlichen Zusammenwirkens mit Geräten verwirklicht, die ins Fahrzeug verbracht wurden und den Fahrer so stark ablenken, dass es erst hierdurch zum Unfall kommt.

Wird die Aufmerksamkeit fahrfremden Nebenaufgaben gewidmet – wie dies etwa beim Fernsehen während der Fahrt der Fall sein könnte – kann man wohl davon ausgehen, dass die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders hohem Maße verletzt wird, also grob fahrlässiges Handeln vor-

19 So in einem durch das OLG Jena entschiedenen Fall, wonach der Gebrauch der Diktierfunktion eines Telefons auch bei entnommener SIM-Karte als verboten gemäß § 23 Abs. 1a StVO angesehen wurde, OLG Jena in DAR 2006, 636 f. Vgl. auch: „Noch kein Königsweg für das Diktieren im Auto“, FAZ v. 25.09.2007 (Nr. 223/39D), Seite T4.

20 Zusammenstellung bei Ternig, „Handy im Straßenverkehr“, zfs 2007, 482 ff.

liegt. Die Schwierigkeit für den Unfallgegner nach dem Unfall wird darin bestehen, den Nachweis zu führen, dass tatsächlich die Fernsehfunktion und nicht etwa die Navigationsfunktion genutzt wurde. Gelingt der Nachweis, dürften Regressansprüche in der Fahrzeughaftpflicht und Haftungsausschlüsse in der Fahrzeugversicherung (Kasko) mögliche Folgen des Fernsehens am Steuer sein.

Die Möglichkeit, im Wege der Produkthaftung gegen den Hersteller des Gerätes, das die ablenkende Wirkung entfaltet, vorzugehen, wird regelmäßig nur theoretisch bestehen. Exemplarisch herausgegriffene Bedienungsanleitungen warnen deutlich und raten davon ab, Geräte während der Fahrt überhaupt zu bedienen. Zudem wird man die inhärente Gefahr eines Gebrauchs von visuellen Unterhaltungsfunktionen im Straßenverkehr als derart offensichtlich betrachten müssen, dass hier wieder auf die Eigenverantwortung des Fahrzeugführers verwiesen werden könnte, so dass eine Haftung des Herstellers wohl nicht angenommen werden kann. Interessant könnte allenfalls sein, dass etwa hinsichtlich der vorgesehenen Befestigung portabler Navigationsgeräte zwar Hinweise gegeben werden, worauf zu achten ist (etwa keine Befestigung im Bereich von Airbags, im Sichtfeld oder eine Kabelführung dergestalt, dass die Fahrzeugbedienung erschwert wird), doch ein positiver Hinweis auf geeignete Befestigungspunkte im jeweiligen Fahrzeug sind regelmäßig nicht zu finden. Erneut wird aber nachgewiesen werden müssen, dass alle Empfehlungen zur Befestigung auch eingehalten wurden, und im Zweifel wird man wohl davon ausgehen, dass ein Gerät überhaupt nicht hätte befestigt werden dürfen. Zu beobachten – und zu begrüßen – ist in diesem Zusammenhang die vereinzelt anzutreffende Option, eine Nachrüstvorrichtung zur Befestigung von portablen Geräten an geeigneter Stelle im Fahrzeug anzubieten. Ob sich dies durchsetzt, bleibt jedoch abzuwarten.

Es kann daher festgestellt werden, dass eine umfassende Haftung basierend auf der Eigenverantwortung des Fahrzeugführers besteht. Im vorliegenden Zusammenhang ist dies ebenso sachgerecht, wie es aus haftungsrechtlichen Gesichtspunkten nach gegenwärtiger Rechtslage bei der umfassenden Fahrzeugbeherrschung des Fahrzeugführers nach dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr²¹ verbleiben muss, da auf dieser Annahme das gesamte Straßenverkehrsrecht fußt.²²

21 BGBl. II 1977, 809ff.

22 Vgl. hierzu auch die ‚Mitteilung der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Kommission vom 27. Juni 2007‘ zu den Ergebnissen der eSafety Fachkonferenz im Rahmen der deutschen Ratspräsidentschaft in Berlin am 05./06.06.2007, mit den Themenschwerpunkten ‚Verkehrsinformationsdienste und Fahrzeug-Fahrzeug sowie Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikation‘/ ‚Mensch-Maschine-Schnittstelle‘/ ‚Fahrerassistenzsysteme (FAS) und Recht‘, S. 6f. Verfügbar unter: http://www.bmvbs.de/EU-Ratspraesidentschaft_2618.997814/Moeglichkeiten-der-Nutzung-ele.htm

IV. Problemdarstellung und Lösungsansatz

Fahrzeugführer und -halter haben also letztlich für die Schäden wirtschaftlich einzustehen, die eine Installation und Nutzung solcher Geräte in Fahrzeugen mit sich bringt. Der Verkehrssicherheit und damit zugleich dem einzelnen Fahrzeugführer nützte es am ehesten, wenn zumindest die offensichtlichen und erheblichen Gefahrenpotentiale beseitigt würden. Es handelt sich dabei um Risiken, die aus Ablenkung, der Ermöglichung von Verkehrsverstößen sowie ungünstiger Befestigung folgen. Diese wesentlichen Gefahrenpotentiale lassen sich in die folgenden vier Fallgruppen einteilen:

- a) Verfügbarkeit von visuellen Unterhaltungsfunktionen für den Fahrzeugführer bei Geräten, die für den Gebrauch im Straßenverkehr konzipiert wurden,
- b) ungünstige Gestaltung von Anzeigen und Bedieneinrichtungen hinsichtlich Ergonomie und Bedienbarkeit,
- c) mangelhafte Befestigung nachträglich in Fahrzeuge installierter Geräte,
- d) Verfügbarkeit von Funktionen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit verboten sind.

Wie bereits oben erläutert, handelt es sich bei Gestaltung, Design und den verfügbaren Funktionen um wirtschaftlich entscheidende Differenzierungsmerkmale, die ein Hersteller gezwungen ist zu nutzen, will er sein Produkt erfolgreich vermarkten.

Andererseits muss man feststellen, dass diese Gestaltungsfreiheit höchst unterschiedlich gehandhabt werden kann. Viele Hersteller verzichten aus ernst genommener Eigenverantwortung darauf, visuell unterhaltende oder verbotene Funktionen (Fernsehen bei Fahrzeugbewegung oder Warnungen vor Geschwindigkeitskontrollen) in ihren Geräten vorzusehen. Sie verwenden stattdessen Entwicklungskosten darauf, eine Gestaltung zu gewährleisten, die den Direktzugriff auf regelmäßig genutzte Funktionen ermöglicht. Zudem werden bei der Zieleingabe Buchstaben ausgeblendet, die ohnehin nicht vorkommen können, usw. So wird die Bedienung erleichtert und zugleich wesentlich beschleunigt. Sachfremde Funktionen – wie zur visuellen Unterhaltung – werden gar nicht erst vorgesehen oder so gestaltet, dass eine Ablenkung während der Fahrt – etwa durch automatische Bildabschaltung – ausgeschlossen ist. Auch kann die Integration in ein Fahrzeug so erfolgen, dass auch bei einem Unfall ein zusätzliches Verletzungsrisiko durch das Gerät ausgeschlossen ist.

Den potentiellen Gefahren einer Bedienung sonstiger Geräte während der Fahrt ist sich auch die Europäische Kommission bewusst und versucht, ihr durch den „Europäischen Grundsatzkatalog zur Mensch-Maschine-Schnittstelle“ entgegenzuwirken („ESoP-European Statement of Principles on the Design of Human-Machine Interface“). Dabei handelt es sich um eine kürzlich überarbeitete Mitteilung²³ der Kommission, die sicherheitsrelevante Gestaltungsziele für die Mensch-Maschine Schnittstelle von Informations- und Kommunikationssystemen für den Gebrauch während der Fahrt zum Gegenstand hat, deren Einhaltung empfohlen wird. Die Zielvorgaben sind dabei abstrakt-allgemein formuliert und Mittel zur Zielerreichung werden nicht verbindlich vorgegeben. Formuliert werden – neben allgemeinen Gestaltungszielen²⁴ – Installationsempfehlungen²⁵, Ziele für die Informationsdarstellung²⁶, Fahrzeugbedienung²⁷, Systemverhalten²⁸, Gebrauchsinformation²⁹ und in einem gesonderten Kapitel Empfehlungen für sicheren Gebrauch³⁰. Bei konsequenter Anwendung der ESoP wären die vier genannten Gefahrenpotentiale ausgeschlossen.³¹

Der Europäische Grundsatzkatalog ist als Mitteilung der Kommission aber grundsätzlich unverbindlich. Die vorige Fassung wurde von ACEA (European Automobile Manufacturers' Association), dem Verband europäischer Automobilhersteller, im Wege der Selbstverpflichtung anerkannt. Ob aus diesem Grund oder aus dem Risiko von Produkthaftungsfällen heraus (der „Endhersteller“ haftet auch für verbaute Zulieferkomponenten) muss festgestellt werden, dass sicherheitsrelevante Defizite bei Ergonomie und Gestaltung bei der Erstausrüstung von Fahrzeugen nicht bekannt sind. Ausstattungsteile sind regelmäßig voll integriert, so dass eine Anfälligkeit für schlechte Befestigung nicht besteht, eklatante Defizite bei der Bedienbarkeit, eine Integration von offensichtlich ablenkenden Unterhaltungsfunktionen und verbotene Funktionen – wie etwa die Warnungen vor Verkehrsüberwachung – sind nicht ersichtlich. Zu beklagen sind solche Defizite dagegen häufig bei Nachrüstlösungen, obwohl sich der europäische Grundsatzkatalog ausdrücklich auch an die Hersteller von Nachrüstlösungen richtet.

23 Official Journal of the EU (2007/78/EC) v. 06.02.2007.

24 A.a.O. S. 206 ff.

25 A.a.O. S. 208ff.

26 A.a.O. S. 213ff.

27 A.a.O. S. 217ff.

28 A.a.O. S. 223ff.

29 A.a.O. S. 226ff.

30 A.a.O. S. 231ff.

31 Vgl. Huber in VkB1. 2000, 119, 120: Bereits bei Veröffentlichung der früheren Fassung des Europäischen Grundsatzkataloges hatte man hinsichtlich der Nrn. 4 und 6 darauf hingewiesen, dass eine Integration verbotener Funktionen (wie bspw. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen) dem Grundsatzkatalog widersprechen.

V. Lösungsvorschlag

In einem Forschungsprojekt zu der Ablenkungswirkung des Telefonierens³² wurde ein prinzipiell höheres Unfallrisiko für alle nicht unmittelbar regelungsrelevanten Betätigungen im Auto, wie Radiobedienung, Ablesen des Bordcomputers, usw. festgestellt.³³ Um diesen Gefahren insbesondere in ihrer heutigen, wesentlich gesteigerten Form zu begegnen, stellt der Europäische Grundsatzkatalog eine gute Grundlage dar.

Zur Lösung sind verschiedene Vorgehensweisen denkbar: Man kann weiter den Weg einer Selbstverpflichtung beschreiten, um maximale Gestaltungsfreiheit der Hersteller zu wahren. Dies ist mit Sicherheit die am wenigsten belastende Maßnahme; es muss dabei jedoch sichergestellt werden, dass sich tatsächlich alle Hersteller an die Vorgaben des Europäischen Grundsatzkataloges gebunden fühlen. Deshalb wäre zumindest eine Verständigung der Industrie auf Standards hinsichtlich Gestaltung, Funktion und Integration von Kommunikations- und Informationssystemen anzustreben, die auch von den Behörden akzeptiert würden.

Das Ziel einer Verpflichtung aller Hersteller muss schon im Interesse gleicher Wettbewerbsbedingungen erreicht werden: Es ist nicht einzusehen, weshalb es einzelnen Herstellern ermöglicht werden soll, sich durch die Integration etwaiger verbotener Funktionen (bspw. einer Warnung vor Verkehrsüberwachungsanlagen) einen rechtlich nicht gebilligten Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Herstellern zu verschaffen.

Wird dagegen eine Selbstverpflichtung auf Industriestandards als nicht ausreichend angesehen, sollte die verbindliche Lösung folgendermaßen aussehen: Bei Geräten, die für den Gebrauch im Straßenverkehr vorgesehen sind, könnte ein Teil der bisherigen Mitteilung der Kommission³⁴ in verbindliche Regelungen überführt werden (etwa in Form eines Herstellungs- und Vertriebsverbotes oder in anderer Weise).

32 Bericht: „Auswirkungen des Telefonierens im Pkw auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“, Technischer Überwachungs-Verein Rheinland e.V., BAST-Reihe, Heft M 45.

33 A.a.O. S. 146; von der Sicherheitsrelevanz derartiger visueller Beanspruchung des Fahrers gehen auch Wierwille/ Tijerina in ZVS 43 (1997), 67 f. aus, wobei ausdrücklich auf erforderliche Annahmen und Interpretationen hingewiesen wird.

34 Gemeint ist der oben unter Punkt IV. zitierte Europäische Grundsatzkatalog zur Gestaltung der Mensch-Maschine-Schnittstelle.

Sollte ein Herstellungs- und Vertriebsverbot erwogen werden, wären Geräte zu verbieten,

- a) die nicht technisch sicherstellen, dass visuelle Unterhaltungsfunktionen für den Fahrzeugführer (sofern implementiert) bei (relevanter) Fahrzeugbewegung abgeschaltet werden,
- b) die keine sichere und weder Sicht noch Fahrzeugbedienung beeinträchtigende Befestigung vorsehen,
- c) die Funktionen aufweisen, die nach nationalen (ggf. in Zukunft auch europäischen) Vorschriften verboten sind.

Ein solches Vorgehen würde das Differenzierungsmerkmal Gestaltungsfreiheit aufgrund der Beschränkung auf die für Verkehrssicherheit entscheidenden Grundsätze auch nicht nennenswert einschränken. Darüber hinaus würden gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Herstellern gewährleistet.

Eine solche Regelung könnte als EU-Verordnung ergehen oder – unter größtmöglicher Wahrung des Subsidiaritätsprinzips – als EU-Richtlinie. Letzteres würde den nationalen Gesetzgeber wiederum zur Umsetzung in nationales Recht verpflichten, was entweder durch Schaffung einer technischen Vorschrift im Rahmen der Zulassung erfolgen könnte oder in Deutschland unmittelbar durch eine Ermächtigung des Verordnungsgebers im Straßenverkehrsgesetz, ggf. ein Herstellungs- und Vertriebsverbot zu erlassen. Besonderes Augenmerk bei der Schaffung und Gestaltung der Europäischen Regelung ist darauf zu richten, dass ihre Einhaltung ggf. schon in der Zulassung prüfbar und insbesondere im Straßenverkehr durch die Vollzugsorgane überwacht werden kann.

Wäre eine solche Regelung auf Europäischer Ebene erst einmal in Kraft, könnten darauf aufbauend weitere, verhaltensrechtliche Maßnahmen im nationalen Recht folgen. Dabei ist festzuhalten, dass ein verhaltensrechtliches Verbot im jeweiligen nationalen Recht sein Ziel zu erreichen vermag, so dass es sich folglich auch um eine nationale Vorschrift handeln sollte (um erneut das Subsidiaritätsprinzip gem. Art. 5 EGV zu wahren).

Auch wäre die Schaffung gesonderter Verhaltensregeln auf europäischer Ebene schon deshalb nicht anzustreben, damit die Einheitlichkeit und Verständlichkeit straßenverkehrsrechtlicher Regelungen innerhalb der Bevölkerung³⁵ weiterhin sichergestellt werden kann. Vorzuziehen wäre daher

35 Bereits seit Erlass der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde erheblichen Wert auf die Einfachheit und den Verzicht auf Einzelbestimmungen gelegt, um so die Verständlichkeit innerhalb der Bevölkerung sicherzustellen, vgl. VkB1. 1970, 797, 799; Trüstedt „Zur Vorgeschichte der neuen Straßenverkehrsordnung“ in ZVS 71, 3, 5. Dies würde durch eine Streuung verhaltensrechtlicher Vorschriften unnötig gefährdet.

eine die europäische Regelung flankierende Anpassung des § 23 StVO. Damit würde gewährleistet, dass bereits im Verkehr befindliche, den europäischen Vorgaben widersprechende Geräte nicht weiter verwendet werden könnten und solche, die schon gar nicht für den Gebrauch in Fahrzeugen vorgesehen sind, ebenfalls während der Fahrt nicht verwendet werden dürften. Unklarheiten hinsichtlich des Anwendungsbereiches ließen sich durch eine derartige Verweisung zudem vermeiden.

Auch ein verhaltensrechtliches Verwendungsverbot als singuläre Maßnahme wäre nicht anzustreben: Würde lediglich in verhaltensrechtlicher Hinsicht die Nutzung bestimmter Funktionen untersagt, entstünde die gleiche Situation, die heute bereits hinsichtlich der in Navigationsgeräten implementierten Warnungen vor Verkehrsüberwachungsanlagen besteht: Eine effektive Kontrolle ist schon deshalb nicht möglich, weil der tatsächliche Funktionsumfang eines Gerätes nur unter erheblichem Aufwand durchschaubar ist (und ist damit bei Verkehrskontrollen nicht praktikabel).

Weiterhin sollte nicht verkannt werden, dass verbotene Funktionen, die bei Geräten verfügbar sind, die – wie etwa Navigationsgeräte – grundsätzlich in Fahrzeugen verwendet werden dürfen, beim Nutzer den Anschein erwecken, die Verwendung verfügbarer Funktionen sei erlaubt. Selbst wenn sich der Nutzer über das Verbot im Klaren ist, bleibt eine starke Tendenz, sich zum Gebrauch der übrigen Funktionen schon aufgrund deren Verfügbarkeit verleiten zu lassen. Handelt es sich zudem um ein im Übrigen gut gestaltetes Gerät, etwa mit einer großen Anzeigevorrichtung, lassen sich Funktionen, die die Verkehrssicherheit gefährden (bspw. Fernsehen) besonders komfortabel nutzen, was diese Tendenz gegenüber Kleingeräten nochmals steigert.

Schließlich ist ein weiterer Vorteil solchen Vorgehens zugleich die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen von Herstellern portabler Geräte gegenüber Herstellern von Festeinbauten. Nach geltender Rechtslage werden Nachsicht der Überwachungsorgane (hinsichtlich der gängigen Praxis sichtbeschränkender Befestigung), technische Komplexität (hinsichtlich der Überwachungsmöglichkeit bei verbotenen Funktionen) und eine Regelungslücke aufgrund schneller technischer Entwicklung (hinsichtlich der Möglichkeit, visuelle Unterhaltungsfunktionen zu geringen Kosten anbieten zu können) einseitig von einzelnen Herstellern portabler Geräte genutzt. Dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten, hat deshalb zugleich einen positiven Effekt für diejenigen Hersteller von Informations- und Kommunikationssystemen, die stark in die Entwicklung verkehrssicherer Installations- und Gebrauchsmöglichkeiten investieren.

Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers

– Mensch-Maschine-Kommunikation –

Prof. Dr.Dr. Birgit Spanner-Ulmer, Technische Universität Chemnitz,
Professur Arbeitswissenschaft, Chemnitz

1 Motivation

Zu den wichtigsten Wirtschaftsfaktoren in Deutschland zählen Transport und Verkehr. Dies führt zu einem immer stärker werdenden Verkehrsaufkommen, das Unfälle und Staus nach sich zieht. Allerdings liegen die Ursachen dafür weniger in versagender Technik, wie z.B. einem platzenen Reifen, sondern zum großen Teil beim Menschen. Auf menschliche Fehler oder „menschliches Versagen“ lässt sich ein Großteil der Unfälle zurückführen. Nach Zahlen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) sind die Hauptursachen für schwere Schadensereignisse: Unaufmerksamkeit, unangepasstes Fahrverhalten sowie Übermüdung des Fahrers.

Um den Fahrer zu entlasten bzw. ihn zu unterstützen, sind in der Vergangenheit eine Reihe von Fahrerinformations- und Fahrerassistenzverfahren entstanden. Aber, wie so häufig, entstehen dadurch nicht nur positive Effekte. Die Rolle des Fahrers wandelt sich vom aktiven zum monitiven bzw. die Funktionen überwachenden Operateur im Fahrzeug. Darüber hinaus werden Entertainmentfunktionen, wie z.B. CDs oder mobile Endgeräte, wie i-pods, verstärkt im Fahrzeug genutzt. Daraus erwächst die Frage: Kann der Fahrer all diese Informationen, die zum Teil auch gleichzeitig vermittelt werden, verarbeiten bzw. *wird er dadurch von der eigentlichen Fahraufgabe abgelenkt?* Dies ist stark abhängig davon, *wie eindeutig die Information vom Fahrer in ihrer Bedeutung erkannt und interpretiert werden kann.* Für die Gestaltung von (Informations vermittelnden) Anzeigen und den damit korrespondierenden Bedienelementen existieren ergonomische Richtlinien und Empfehlungen.

Im Folgenden wird eine Übersicht zur Charakteristik des Mensch-Maschine-Systems und zu den damit verbundenen Belastungen für den Menschen gegeben. Maßnahmen, die vorwiegend der Entlastung des Fahrers durch Informationsübermittlung oder Assistenzfunktionen dienen sollen, werden in ihrer Vielfalt vorgestellt und kategorisiert. Daraus werden Fragen generiert, deren Beantwortung nur teilweise gelöst ist. Die Frage nach der Gestaltung der Anzeigen und Bedienelemente lässt sich mit Hilfe

ergonomischer und interdisziplinärer Erkenntnisse, die hier vorgestellt werden, recht gut beantworten. Anhand zweier Beispiele werden mögliche negative Effekte aufgezeigt. Abschließend werden einige Anregungen zu denkbaren Lösungsansätzen abgeleitet.

2 Belastungsfaktoren im Mensch-Maschine-System

Bei Mensch-Maschine-Systemen interagieren oder „kommunizieren“ Mensch und Maschine in einem Regelkreis miteinander. Dabei vergleicht der Mensch die Ergebnisse bzw. Zustände der Maschine, die er über seine Sinne in der Realität oder mit Hilfe von Anzeigen wahrnimmt, mit der gestellten Aufgabe. Diese so genannte Rückmeldung ist ein wesentliches Gestaltungselement. Treten Abweichungen auf, so wird durch Handlung (Motorik), die zumeist über Bedienelemente erfolgt, reguliert, bis das gewünschte Ergebnis eintritt (Bubb, 1993). Störgrößen treten durch einwirkende Umgebungsfaktoren auf. Speziell die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine oder zwischen Fahrer und Fahrzeug wird häufig als „Mensch-Maschine-Kommunikation“, „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ (MMS) oder „Human Machine Interface“ (HMI) bezeichnet. Informationen können zwischen Mensch und Maschine in direkter Form von z.B. Betätigungskräften oder indirekt über Anzeigen ausgetauscht werden.

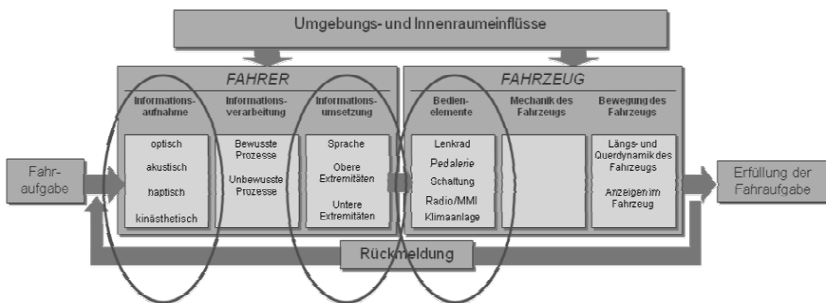


Bild 1: Mensch-Maschine-System/Fahrer-Fahrzeug-System

Die Belastungen, die für den Fahrer auftreten, ergeben sich zum einen aus den Umgebungsfaktoren, zum anderen aus der Fahraufgabe selbst sowie aus der Mensch-Maschine-Kommunikation.

Umgebungsfaktoren

Bei den Umgebungsfaktoren handelt es sich um die „von außen“ einwirkenden, sich ständig ändernden situativen Bedingungen für den Fahrzeugführer. Dazu zählen beispielsweise der wechselnde Verkehrsfluss, die Position des eigenen Fahrzeugs, Abstände zu vorausfahrenden oder folgenden Fahrzeugen, Verkehrshindernisse sowie der Zustand der Straßen, Tag- oder Nachfahrt oder ganz einfach das Wetter (Schierge, 2005). Jeder, der selbst Auto fährt, weiß wie stark plötzlich einsetzender Regen die sofortige erhöhte Aufmerksamkeit des Fahrers erfordert.

Fahraufgabe

Die Tätigkeit „Auto Fahren“ wird bestimmt durch die Interaktion zwischen Fahrer, Fahrzeug und Umwelt. Zu unterscheiden ist dabei der Autofahrertyp (Normalfahrer, professioneller Fahrer) sowie der jeweils gewählte Fahrstil, der z.B. durch die Geschwindigkeitswahl (in Abhängigkeit der gesetzlichen und physikalischen Grenzen) oder das Abstand Halten bestimmt wird. Die Aufgaben bei der Fahrzeugführung lassen sich untergliedern in Primäraufgaben und Sekundäraufgaben. Die Primäraufgaben enthalten die Kernaufgaben des Autofahrens. Nach Timpe (2001) zählen dazu

- Stabilisierung, z.B. „Quer- und Längsführung regeln“ oder „Spur oder Abstand halten“,
- Bahnführung oder manövrieren, z.B. Überholvorgang einleiten,
- Navigation oder Planen, z.B. der Fahrtroute.

Sekundäraufgaben sind solche, die nicht direkt der Fahraufgabe zugeordnet werden können. Dazu zählen alle Nebenaufgaben wie z.B. Kommunizieren, Telefonieren, Überwachen und Bedienen (Klimaanlage, Radio) oder Informationen des Bordcomputers verarbeiten etc. (Jürgensohn & Timpe, 2001). Weil die Bedienung von Sekundäraufgaben häufig während der Fahrt stattfindet, spricht man vom sog. Dual-Task (Mattes, 2003).

Mensch-Maschine-Kommunikation / Fahrer-Fahrzeug-Kommunikation

Der Mensch ist aufgrund seiner Fähigkeiten in der Lage, Informationen aufzunehmen, zu verarbeiten und umzusetzen. Die Informationsaufnahme geschieht im Wesentlichen über das Sehen, aber auch Hören, über das Fühlen bzw. Tasten als auch über den Gleichgewichtssinn.

Die aufgenommenen Informationen werden unbewusst oder bewusst erkannt, logisch miteinander verknüpft und Grundlage von Entscheidungen. Diese Prozesse werden als Informationsverarbeitung bezeichnet und sind noch nicht vollständig erforscht. Die Information wird nun in veränderter Form in eine für die Außenwelt bemerkbare Form umgesetzt, die sog. Informationsumsetzung. Sie drückt sich aus durch Finger- oder Handbetätigung, Fußbetätigung oder durch die Sprache. In der Interaktion oder Kommunikation mit dem Fahrzeug wird dies über die Betätigung des Lenkrads, der Pedalerie, der Schaltung sowie über die Bedienelemente von Geräten bis hin zur Sprachaufnahme bewerkstelligt.

Die im Menschen ablaufenden kognitiven Prozesse erfordern *Aufmerksamkeit*. Darunter ist eine – aufgrund der begrenzten Kapazität des Gehirns – begrenzte Ressource zu verstehen, die es dem Menschen erlaubt, bestimmte Reize aus der Umgebung zu filtern und weiter zu verarbeiten (Wickens & Carswell, 1997).

Menschlicher Fehler

Betrachtet man die Vielzahl und Komplexität der Belastungsfaktoren, die auf den Fahrer einwirken, liegt es nahe, dass „Fehler“ auftreten können. Diese können entweder bei der Informationsaufnahme (z.B. durch fehlerhafte Wahrnehmung), bei der Informationsverarbeitung (z.B. durch Stereotypisierung), oder bei der Informationsumsetzung (z.B. durch unzureichende haptische Unterscheidbarkeit von Bedienelementen) entstehen. In der Literatur finden sich eine Vielzahl von Klassifikationen zum menschlichen Fehler. Nach Hacker (1998) lassen sich beispielsweise 3 Kategorien zu Fehlhandlungen ableiten:

- objektives Fehlen von Informationen, z.B. Sichtverdeckungen, Dunkelheit,
- fehlende Nutzung von objektiv vorhandenen Informationen, z.B. Nichtbeachtung von Verkehrszeichen,
- falsche Nutzung von objektiv vorhandenen Informationen, z.B. Verstärken des Bremsdruckes, obwohl die Räder bereits blockieren.

Der Begriff der *Ablenkung* ist eng verknüpft mit der Aufmerksamkeit des Fahrers. Da es sich bei der Aufmerksamkeit um eine begrenzte Ressource handelt, muss sie auf Primär- und Sekundäraufgaben verteilt werden. Dies bedeutet, dass für diejenigen Aufgaben, die im Fokus stehen, mehr Ressourcen zu Verfügung stehen als für die übrigen (Wickens &

Carswell, 1997). Während der Fahrzeugführung sollte somit die Primär-, also Fahraufgabe, im Fokus stehen. Fokussiert sich der Fahrer aus unterschiedlichen Gründen nun auf eine oder mehrere Sekundäraufgaben, so nimmt die Aufmerksamkeit für die Fahraufgabe ab, was sich in den Fahrleistungen niederschlägt. Man spricht von Ablenkung.

Ausgehend von der Tatsache, dass circa 90% aller Verkehrsunfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sind, nimmt die Entwicklung von geeigneten Fahrerinformationssystemen (FIS) und speziell von Fahrerassistenzsystemen (FAS) einen immer höheren Stellenwert ein (Walientowitz & Ehmanns, 2001). FIS und vor allem FAS scheinen ein erhebliches Unfallvermeidungspotential zu bergen. Voraussetzung dafür ist die *Akzeptanz sowie die nutzergerechte und verkehrssichere Gestaltung* (notwendige Information zur richtigen Zeit und eindeutig in ihrer Bedeutung interpretierbar).

3 Fahrerassistenzsysteme (FAS)

Vor allem die Entwicklung fahrzeugtechnischer Elektroniksysteme hat in jüngerer Zeit dazu beigetragen, die Anzahl der Unfälle – im Hinblick auf die Getöteten hat sich die Verkehrssicherheitsbilanz stetig nach unten entwickelt – weiter zu reduzieren und die Unfallfolgen zu mindern. Beispielsweise liegt laut GDV die Zahl von Schleuderunfällen bei Fahrzeugen mit ESP um zwei Drittel niedriger als bei Fahrzeugen ohne Stabilitätsprogramm.

Nach Bewersdorf (2005, S. 32) kann man Fahrerassistenzsysteme als technische Ausstattungen im Fahrzeug definieren, die mit dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit oder Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs oder des Komforts des Fahrzeugführers durch Informationen oder Warnungen auf die Entscheidung des Fahrers zur Fahrzeugführung Einfluss nehmen oder durch Interventionen in das Fahrzeugverhalten eingreifen – einen mutmaßlichen Willen des Fahrers unterstellend.

FAS gewinnen ihre Informationen im Wesentlichen durch Geschwindigkeits- und Beschleunigungssensoren (Sensoren, die z.B. Laser, Radar und Ultraschall nutzen), sowie durch Video-Bildverarbeitung und Radar, die sich im Fahrzeug des Fahrers befinden.

Die nachfolgende Aufzählung zeigt die Vielfalt und Vielzahl von FAS, die heute bereits von einigen Herstellern angeboten werden:

- Spurhalteassistent (LDW),
- Spurwechselassistent (LCA),

- Totwinkelüberwachung (BSM),
- Rückfahrlilfe (RFK),
- Parkassistent (PA),
- Nachtsichtassistent (NV),
- Abstandsregelautomat (ACC),
- Stauassistent (ACC S&G).

Die „Road maps“ der Automobilentwickler sehen für die nächste Zukunft folgende neue Funktionen vor:

- Automatische Spurhaltung (HC),
- Verkehrszeichenanzeige (VZA),
- Kreuzungsassistent,
- Automatische Notbremse (ANB),
- Aktiver Fußgängerschutz (APP),
- Autonomes Parken (AP),
- Innenstadtassistent (ACC & S&G2).

Bild 2 zeigt einen Teil dieser FAS eingegliedert in eine Klassifikation und geordnet nach der Fahraufgabe, bei der sie den Menschen unterstützen soll. Die Assistenzsysteme mit Eingriff in die Längs- und Querdynamik, wie Anti-Blockier-System (ABS) oder Elektronisches Stabilitäts-Programm (ESP), bewirken Automatisierungsschritte auf der Ebene der Stabilisierung. Die Fahrerinformationsdienste, wie der Bordcomputer oder das Navigationssystem, arbeiten auf der Ebene der Navigation. Die Einführung z.B. von Spurführungssystemen schließt die Automatisierungslücke auf der Regelebene der Bahnführung.

Diese FAS haben unterschiedliche Eigenschaften und Funktionen. Sie lassen sich nach Bewersdorf (2005) u.a. klassifizieren in

- Informations- und Warnsysteme (Verkehrslage, Straßenzustand, Stau),
- übersteuerbare Interventionssysteme (Fahrer kann entweder kurz vor dem Eingriff des Systems oder bereits nach Beginn der Intervention den Vorgang abbrechen, z.B. durch Gegenlenken oder Gasgeben),
- nicht übersteuerbare Interventionssysteme (der Fahrer besitzt keine Möglichkeit, das System auszuschalten).

Allerdings besteht über die „eigene“ Gestaltung die Möglichkeit der Markendifferenzierung.

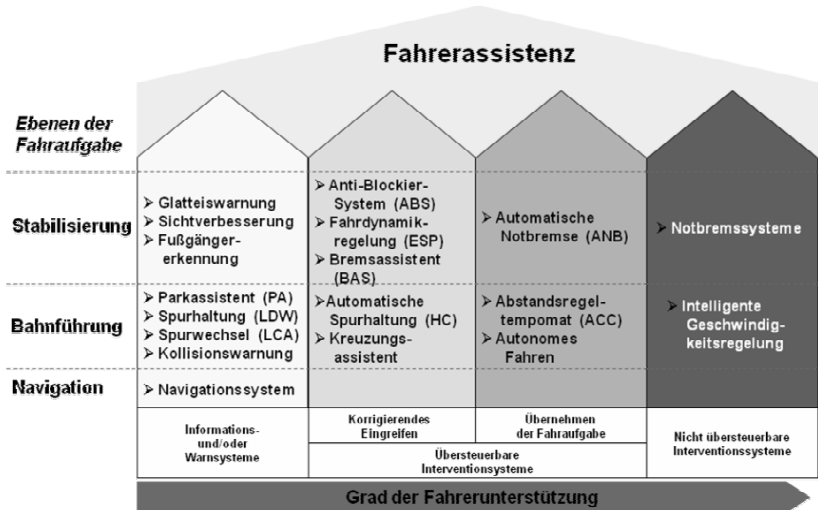


Bild 2: Klassifikation von Fahrerassistenzsystemen

4 Anforderungen

Die Entwicklung der elektronischen Helfer führt dazu, dass neue Problem- und Fragestellungen auftreten, deren Beantwortung zum Teil noch erforscht wird.

Aufgabenverteilung Mensch / FAS

Mit dem Einsatz von FAS ändert sich teilweise die Aufgabe des Fahrers. So wird beispielsweise das Problem der Unterforderung akut, wenn der Einsatz eines Assistenzsystems die kontinuierliche Überwachung durch den Fahrer erfordert, z.B. ACC. Treten die Signale und Reize für den Menschen zu selten auf, so sinkt dessen Aufmerksamkeit rapide ab. Sollte es aber notwendig werden, dass der Fahrer in einer kritischen Situation die Fahrzeugsteuerung selbst übernimmt, so wäre er voraussichtlich überlastet. Man spricht von „Überforderung durch Unterforderung“. Die plötzliche mentale Beanspruchung, gepaart mit einem lückenhaften inneren Modell der Situation und dem Übungsverlust würde den Fahrer wahrscheinlich scheitern lassen.

Nicht alle FAS sind während der Fahrt kontinuierlich in Betrieb. Somit ist der Übergang „in Betrieb“ und „nicht in Betrieb“ eine besonders zu beachtende Situation. Art, Dauer, Aufforderung und Bestätigung sind die bestimmenden Einflussfaktoren und müssen entsprechend gestaltet werden.

Multi-Tasking

Durch die Vielzahl der an den Fahrer gerichteten Aufgaben (Entertainment, FIS und FAS) spielt die Frage nach der Multitasking-Fähigkeit des Menschen eine zentrale Rolle. Neben den Primär- sind auch die Sekundäraufgaben zu erfüllen, die durch FIS und FAS unterstützt werden. Trotz eventuell benutzerfreundlicher Gestaltung erfordern all diese Systeme auch Aufmerksamkeit (visuell, akustisch, haptisch). Der Fahrer ist somit abgelenkt und muss sich – nach der Unterbrechung – erneut der Fahraufgabe zuwenden (Salvucci, 2006).

Im Bereich „Multitasking“ existieren eine Vielzahl von Untersuchungen und daraus abgeleiteten Modellen. Wickens (2004) entwickelte ein Modell multipler Ressourcen, das sowohl die Informationsverarbeitungsstufen (perzeptiv, kognitiv, reaktiv), die Wahrnehmungsmodalität (optisch, akustisch) sowie das Repräsentationsformat (verbal, räumlich) umfasst. Seiner Theorie folgend können vom Menschen grundsätzlich mehrere Aufgaben parallel ohne Verluste durchgeführt werden, solange unterschiedliche Ressourcen verwendet werden.

In welchem Umfang der Mensch Multitasking-fähig ist, hängt aber von verschiedenen Faktoren ab, die eine quantitative Angabe zur Anzahl der gleichzeitig abzuarbeitenden Aufgaben nicht erlaubt: Zum Einen kann der Schwierigkeitsgrad der Aufgabe stark variieren, zum Anderen ist der Trainingsgrad des Menschen bzw. des Fahrers ausschlaggebend. Deshalb konzentrieren sich neuere Untersuchungen zu Kundenbedürfnissen auf die Zustandserkennung des Fahrers, um den entsprechenden Unterstützungsbedarf durch künftige technische Systeme zu eruieren.

Nahezu alle Automobilhersteller haben die Gefahr einer möglichen Überlastung durch die Vielzahl der Anzeigen (optisch, akustisch, haptisch), insbesondere bei deren gleichzeitigem Auftreten, erkannt und entwickeln so genannte „workload manager“, d.h. Systeme, die eine Priorisierung der Anzeigen situationsabhängig vornehmen. Allerdings erstrecken sich diese Bestrebungen derzeit vorwiegend auf „integrierte“ Systeme. Mobile Endgeräte stellen eine weitere Herausforderung dar.

Die folgenden Aspekte beziehen sich auf Anforderungen an FAS:

Controllability (Beherrschbarkeit durch den Fahrer)

Neben dem allgemeinen Verständnis von Fahrzeug- und Fahrerreaktionen beim Einsatz von FAS (durch die Sinneswahrnehmungen) sind vor dem Einsatz solcher Signale (optisch, akustisch, haptisch) „Grenzwerte“ maximal zulässiger Anzeigen oder Eingriffe zu definieren. So gilt es sicherzustellen, dass der Fahrer durch die Anzeige bzw. den Eingriff nicht bei der Fahrzeugführung gestört wird und stets in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen.

Der Fahrer trägt trotz Assistenzsystem die Verantwortung für das Fahrzeug. (Definition von FAS in RESONSE 3). Dieser zentrale Aspekt der *Controllability* wird in Response 3, „Code of Practice“, aufgegriffen. Damit stellt die wichtigste und grundlegende Anforderung die Beherrschbarkeit durch den Fahrer (controllability) dar. Diese Übereinkunft verschiedener OEMs definiert einen Prozess zum Design und der Bewertung von FAS (Schmidt, 2007). So müssen Informationen oder Warnungen angemessen sein und dürfen weder unnötig ablenken, noch die Ursache überdecken.

Durch die technischen Einschränkungen bedingt bzw. aufgrund der Anforderungen/Bedarfe durch den Fahrer werden FAS nur für bestimmte Situationen konzipiert. So ist ein „ACC Stopp and go“ nur betriebsfähig, wenn Stau herrscht und die $v < 40\text{km/h}$ beträgt. Es ist notwendig, dass der Fahrer diese logischen Verknüpfungen „intuitiv“ erkennt und es zu keiner Fehleinschätzung und/oder Verwirrung (Mode Confusion) bezüglich des Zustands der aktuell aktivierten Systeme kommt (Lindberg, 2007).

Akzeptanz (Nutzerakzeptanz für die Marktdurchdringung)

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wurden bereits in den ausklingenden 80-er Jahren im Rahmen des Projekts Prometheus Ideen entwickelt, die das voll-autonome Fahrzeug zum Ziel hatten. In verschiedenen Bedarfs- und Akzeptanzstudien konnte gezeigt werden, dass dies nur in bestimmten Anwendungsfällen von den Fahrern gewünscht wird, z.B. autonome Notbremsung. Die Frage stellt sich: Welchen Unterstützungsbedarf hat der Fahrer, welchen Unterstützungsgrad durch das FAS wünscht er sich? Der Nutzer möchte sich nicht durch FIS oder FAS bevormunden lassen.

FAS müssen in erster Linie bei der Fahraufgabe unterstützen, d.h. eine spürbare Hilfe beim Fahren im Sinne von erhöhter Sicherheit und Fahrkomfort darstellen. Autofahrer werden vor allem Systeme akzeptieren, die

ihre eigenen Defizite ausgleichen und erst dann eingreifen, wenn der Mensch die Kontrolle verliert oder gefährliche Fehler macht (Becker, 2007). Darüber hinaus hängt die Akzeptanz stark von der Systemzuverlässigkeit ab – fällt es immer wieder aus, fühlt sich der Nutzer im Stich gelassen.

So ist es notwendig, dass FAS sich in ihrem Unterstützungsgrad am jeweiligen speziellen Anwendungsfall, für den sie konzipiert wurden, und an dem Bedarf des Fahrers orientieren (siehe Bild 2).

Eine „mögliche Reizüberflutung“ muss immer durch Kompensation an anderer Stelle, geeignete Filterverfahren und einfache, intuitive Bedienung verhindert werden, um den Fahrer tatsächlich zu entlasten und nicht etwa zusätzlich zu belasten oder gar abzulenken (Becker, 2002).

Am Beispiel des „ACC stopp and go“(Stauassistenten-System) zeigt sich eine hohe Akzeptanz des Fahrers. Bei der Befragung wurde angegeben, dass mit dieser Unterstützung das Fahren im Stau deutlich entspannter und wesentlich weniger anstrengend verlief. Als die größte Gefahr wird die Möglichkeit angesehen, dass sich der Fahrer zu sehr aus der eigentlichen Fahraufgabe zurückzieht, sich mit anderen Dingen beschäftigt und damit auf kritische Situationen nicht mehr rechtzeitig reagieren kann (Lindberg 2007).

5 Nutzergerechte Gestaltung der Mensch-Maschine-Kommunikation

Trotz der enormen Zunahme an technischer Komplexität und der vielfach unauffälligen Funktionalität muss es dem Fahrer möglich sein, die ungefähre Funktionsweise des Elektroniksystems zu verstehen und vor allem seine Bedienung zu beherrschen. Sind Funktionalität und Bedienung nicht bedarfsgerecht ausgelegt, sinkt die Häufigkeit der aktiven Nutzung und damit auch die Akzeptanz deutlich ab. Somit spielt die richtige (Aus-)Gestaltung der Schnittstelle der Fahrer-Fahrzeug-Kommunikation eine wesentliche Rolle.

In der arbeitswissenschaftlichen und ergonomischen Literatur ist eine große Anzahl von Regeln und Empfehlungen für die Gestaltung von Anzeigen und Bedienelementen beschrieben.

Normen und Richtlinien für Bedien- und Anzeigesysteme

Der Gestaltung von FAS – Informations- und Warnsystemen sowie übersteuerbaren Interventionssystemen – im Hinblick auf ihre Funktions-Aus-

lösung (durch Bedienelemente) und die Erkennbarkeit der Funktionsauslösung (durch das Fahrzeugverhalten bzw. durch optische, akustische oder haptische Anzeigen) kommt eine wesentliche Bedeutung zu. Die „Anzeige- bzw. Bedienkonzepte“ müssen vom Fahrer eindeutig interpretierbar sein und dürfen ihn auch nicht erschrecken oder verwirren. Im anderen Fall würde die mit dem FAS gewonnene Sicherheit und der Komfort durch die ungenügende Anzeige- oder Bedienelementgestaltung zu einem gegenläufigen Effekt führen.

Für die Gestaltung von Anzeige- und Bediensystemen in Fahrzeugen existieren Richtlinien und Normen sowie die Selbstverpflichtungen von den Fahrzeugherstellern (Gelau, 2005).

In der Norm DIN-EN-ISO15005 (2002): „Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Dialogue Management Principles“ werden die wesentlichen Grundsätze und Dialogprinzipien von FIS und FAS beschrieben. Als wichtig für die Entwicklung und Bewertung von FIS und FAS wurden eingestuft

- die Eignung für den Gebrauch während der Fahrt (Kompatibilität mit der Fahrzeugführung, Einfachheit, Timing),
- die Eignung für FIS und FAS Aufgaben (Konsistenz, Kontrollierbarkeit),
- die Eignung für den Fahrer (Selbsterklärungsfähigkeit, Konformität mit Fahrererwartungen, Fehlertoleranz).

In DIN-EN-ISO15006 (2002): „Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Auditory Presentation of Information“ sind die Gestaltungsprinzipien für akustische Anzeigen zusammengefasst.

Für die Präsentation der visuellen Anzeigen ist die Norm DIN-EN-ISO15007-1 (2002): „Road Vehicles – Measurement of driver visual behavior with respect of transport information and control systems“ heranzuziehen. Grundsätzlich müssen sie für den Fahrer bei Tag und bei Nacht sowie auch bei starker Sonneneinstrahlung gut ablesbar im Sichtfeld positioniert sein.

Die dargestellten Inhalte sollen übersichtlich und klar verständlich sein, wie in den Normen DIN-EN-ISO15008 (2003): „Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Ergonomic Aspects of In-vehicle Information Presentation“ und DINEN894-2 (1997) „Sicherheit von Maschinen – Anforderungen an die Gestaltung von Anzeigen und Stellteilen – Anzeigen“ empfohlen.

Daneben haben sich viele Fahrzeughersteller zur Einhaltung folgender Richtlinien *selbst verpflichtet*:

- European Statement of Principles (ESoP),
- AAM Guideline (Alliance of Automobile Manufacturers),
- Jama Guideline (Japan Automobile Manufacturers Association).

Nach ESoP (1999) ist ein System so zu gestalten, dass

- die Aufmerksamkeit, die der Fahrer den Systemanzeigen oder Bedienteilen widmet, mit den Erfordernissen der Verkehrssituation vereinbar bleibt,
- es den Fahrer nicht ablenkt oder ihm visuelle Unterhaltung bietet.

Auch die in USA und Japan entwickelten Guidelines fassen in Grundsatzkatalogen Aspekte zusammen, die bei der Gestaltung der Mensch-Maschine-Schnittstelle von On-Board-Informations- und Kommunikationssystemen zu berücksichtigen sind.

Die e-safety Konferenz in Berlin vom 05/06.06.07 empfiehlt in ihrem Themenschwerpunkt „FAS und Recht“, bei der Entwicklung von FAS darauf zu achten, dass die Beherrschbarkeit des Fahrzeugs durch den Fahrer nicht beeinträchtigt wird.

Beispiele

Die Anzeigen- und Bedienelement-Gestaltung von FIS und FAS sind durch die o.g. Normen und Empfehlungen weitestgehend geregelt. Jedoch ist einhergehend mit der ständigen Zunahme von informierenden und assistierenden Funktionen im Fahrzeug ein stetiger Anstieg in der Anzahl der optischen, akustischen und visuellen Warn- und Informationssignale zu beobachten. Die Hersteller stehen vor der Herausforderung, wie sie welche Information bzw. Warnung anzeigen wollen.

– Spurhalteassistent

Ein französischer Automobilhersteller bietet seit ca. 2 Jahren dieses System an. Die Information bzw. Warnung für den Fahrer erfolgt haptisch, indem der Fahrersitz rüttelt. Bei einem deutschen Hersteller erfolgt die Anzeige durch ein vibrierendes Lenkrad (allerdings noch im Prototypenstadium). Aus ergonomischer Sicht sind beide Varianten geeignet, dem Fahrer sein „Fehlverhalten“ zumindest in einem bestimmten Geschwindigkeitsbereich (den der Fahrer kennen sollte) zu vermitteln, zumal der haptische Kanal des Fahrers zum Informationstransfer

im Fahrzeug vergleichsweise wenig genutzt wird, obwohl eine sehr schnelle Informationsverarbeitung in vielen Studien nachgewiesen werden konnte (Schmidt, G. 2007).

– *Nachtsichtassistent (Night Vision, NV)*

Mit Hilfe von Nah- bzw. Ferninfrarotkameras lassen sich bei Regen, Nebel oder bei Nacht bessere Bilder als in der Realität erzeugen. Diese technische Möglichkeit wird inzwischen als Nachtsichtgerät dem Fahrer durch zwei deutsche Hersteller angeboten. Die Idee ist hervorragend, die Umsetzung aus ergonomischer und wahrnehmungspsychologischer Sicht grenzwertig. Zunächst ist der Ort der Anzeige zu ermitteln. Erfolgt sie – wie bei Mercedes – im Kombidisplay, ist die Gefahr der Ablenkung sehr hoch. Etwas besser erscheint sie im Head up display. Allerdings ist hier die Möglichkeit der Überdeckung gegeben. Untersuchungen haben gezeigt, dass der Codierungsaufwand des Fahrers, d.h. der Abgleich der Realität mit dem angezeigten Bild, langwierig und vor allem anstrengend ist. Erst durch eine geeignete Dedektierung bzw. eine andere Form der Darstellung, wie z.B. durch eine LED-Leiste, die den „Gefahrenort“ andeutet, entsteht für den Nutzer ein Mehrwert.

– *Abstandsregelautomat (ACC)*

Die Geschwindigkeitsregelanlage mit integriertem Abstandshalter beinhaltet für den Nutzer einen großen Komfortgewinn. Insbesondere auf Langstreckenfahrten „übergibt“ er die Einhaltung eines angemessenen Abstands an das System. Die meisten Anbieter stellen die Funktion, d.h. Status und Information bzw. Warnung, im Kombidisplay dar. Die Warnung zur Übernahme durch den Fahrer erfolgt meist zusätzlich durch ein akustisches Signal. Die Art der Darstellung ist aus ergonomischer Sicht positiv zu bewerten.

Auch bei entsprechender ergonomischer Gestaltung der Assistenzsysteme ergeben sich aufgrund der „geänderten“ Anforderungen an den Menschen neue Fragestellungen und damit Untersuchungsbedarfe. Ergänzend sollten für die Erstbedienung eines neuen Fahrzeugs kleine Schulungen stattfinden oder womöglich ein Training angeboten werden, um kritische Fahrsituationen einzuüben.

6 Resümee

Anhand der beschriebenen drei Assistenz-Beispiele lassen sich folgende Fragestellungen ableiten:

- zum „Spurhalteassistent“

Für Nutzer verschiedener Marken sowie bei Zunahme der FIS und FAS und deren Anzeigen wird es künftig für den Fahrer immer schwieriger, intuitiv zu begreifen, welche Information oder Warnung ihm gerade angezeigt wird. *Die Frage nach einer Standardisierung der Anzeigen bzw. Rückmeldungen an den Fahrer sollte erlaubt sein.*

- zum „Nachtsichtassistent“

Da der Mehrwert durch die Form der Darstellung noch nicht eindeutig gegeben ist, sollte über Alternativen nachgedacht werden. Die Frage, die sich daraus ergibt: *Sollten technische Entwicklungen nach dem Grundsatz der Bedarfsorientierung oder vielmehr nach dem der Mehrwert-Generierung vorangetrieben werden?*

- zum „Abstandsregelautomat“

Mehrere Aspekte sind noch näher zu beleuchten:

- Wie ist das Verhalten des Fahrers bei kritischen Übernahmeaktionen oder Systemausfall?
- Versteht der Fahrer, warum beispielsweise in einem Kreisel das Fahrzeug „ungewollt“ beschleunigt? Dies ist der Tatsache geschuldet, dass der Radar des Ego-Fahrzeugs das Vorausfahrende kurzzeitig verliert.
- *Gelingt dem Fahrer beim Umstieg auf ein anderes Fahrzeug, zwar mit Geschwindigkeitsregelanlage, aber ohne Abstandswarnung, die mentale Umstellung* oder verlässt er sich darauf, dass das Fahrzeug automatisch rechtzeitig bremst?

Grundsätzlich gilt: FIS und FAS stellen einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Aus technischer Sicht ist ihre Entwicklung eine Domäne der Elektronik und Informationstechnik. Um allerdings ein solches Produkt zum Erfolg zu führen, nimmt die Betrachtung des Mehrwerts und seine Wahrnehmung durch den Kunden eine Schlüsselstellung ein.

Obwohl der Einsatz der FIS und FAS eine Erleichterung sowie einen Komfort- und Sicherheitsgewinn für den Fahrer bedeuten, wird die Fahrer-

Fahrzeug-Kommunikation oder Mensch-Maschine-Kommunikation komplizierter und vielschichtiger.

Die volle Integration von Nomadic Devices in das Cockpit wird eine weitere Herausforderung für die Zukunft. Die Vielzahl und Vielfalt der Systeme kann bei Nicht-Priorisierung zum Workload des Fahrers führen. Dabei ist die immer älter werdende Nutzergruppe zu berücksichtigen.

Nach CoP gibt es für die Bewertung der Mensch-Maschine-Interaktion bei den unterschiedlichen FIS und FAS noch keine stabilen Kriterien oder Messverfahren (der Mensch lässt sich nicht einfach normieren).

Zunehmend wird es wichtiger, die Anforderungen der Nutzer zu analysieren, die Bedürfnisse zu erfüllen, die Bedienung zu optimieren und damit die Akzeptanz zu fördern. Aus diesem Grund ist die Berücksichtigung der Ergonomie der Weg zum Erfolg.

Literatur:

Bainbridge, L: Ironies of Automation, *Automatica*, Vol. 19(6), 1983.

DIN-EN-ISO15005 (2002): „Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Dialogue Management Principles“.

DIN-EN-ISO15006 (2002): „Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Auditory Presentation of Information“.

DIN-EN-ISO15007-1 (2002): „Road Vehicles – Measurement of driver visual behavior with respect of transport information and control systems“.

DIN-EN-ISO15008 (2003): „Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Ergonomic Aspects of In-vehicle Information Presentation“.

DIN-EN894-2 (1997) „Sicherheit von Maschinen – Anforderungen an die Gestaltung von Anzeigen und Stellteilen – Anzeigen“.

European Statement of Principles (ESoP, 1999).

Hacker, W. (1998): Fehlhandlungen und Handlungsfehler. In W. Hacker (Hrsg.): Allgemeine Arbeitspsychologie. Psychische Regulation von Arbeitstätigkeiten. Bern, Huber.

Kuhn, F. (2006): Innovatives Bedien- und Anzeigekonzept in einem Forschungsfahrzeug. In Gesellschaft für Arbeitswissenschaft (GfA) (Hrsg.): Herbstkonferenz: Mensch zentrierte Fahrzeugentwicklung und -produktion, Sindelfingen.

PREVENT (2006). RESPONSE 3 -Code of Practice for development. Validation and market introduction of ADAS. http://prevent-ip.org/download/deliverables/RESPONSE3/D11.2/Response3_CoP_v3.0.pdf.

Sarter, N.B. & Woods, D.D.: How in the World Did We Ever Get Into That Mode? Mode Error and Awareness in Supervisory Control. *Human Factors*, Vol. 37(1), 1995.

Schierge, F.: Welche Fahrerassistenz wünschen sich die Fahrer? Methoden und Ergebnisse zur Nutzerakzeptanz von FAS aus der Forschungsinitiative INVENT. *Der Fahrer im 21. Jahrhundert*. VDI-Bericht Nr. 1919, S. 207-220, Düsseldorf 2005.

Schwarz, J. : Code of Practice für die Entwicklung, Validierung und Markteinführung von künftigen Fahrerassistenzsystemen (ADAS). Rechtliche Rahmenbedingungen zur Einführung von Fahrerassistenzsystemen. Bergisch-Gladbach 2007 <http://www.aktiv-online.org/deutsch/Downloads/2007-03-15-BASSt-Workshop/Praes03-Response3-Schwarz.pdf>

Timpe, K. P. (2001): Fahrzeugführung: Anmerkungen zum Thema. In: Jürgensohn, T. & Timpe, K.-P. (Hrsg.): *Kraftfahrzeugführung*, Berlin, Springer.

Dickens, C.D. & Carswell, C. M. in Salvendy (Hrsg.): *Information Processing*. 2nd Ed. New York: John Wiley and Sons (1997).

Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers

– Aspekte der Wahrnehmung im Straßenverkehr –

Prof. Dr. Helmut Wilhelm, Universitäts-Augenklinik Tübingen

1. Von Brillen, Sehschärfen und wozu ein schlechtes Auge gut sein kann

Die Wahrnehmung unserer Umwelt, insbesondere die visuelle Wahrnehmung, erscheint uns so selbstverständlich, dass wir kaum darüber nachdenken. Das Sehen hat uns niemand beigebracht, wir sind mit der Fähigkeit auf die Welt gekommen und haben sie innerhalb weniger Monate so perfektioniert, dass wir in der Umwelt navigieren, Gesichter unterscheiden und heruntergefallene Spielsachen wieder finden konnten. Wir gehen auch fest davon aus, dass wir alle die gleiche Welt sehen. Wie könnte es sonst sein, dass wir etwas am Telefon beschreiben, und unser Gesprächspartner entwickelt eine genaue Vorstellung davon.

Das Sehen ist unser wichtigster Fernsinn. Damit haben unsere Vorfahren Feinde und Beute erkannt und unterschieden, und wer dabei zu viele Fehler machte, konnte nicht unser Vorfahr werden. Wenn wir über Sehen nachdenken, denken wir an Brillen und Optiker, vielleicht an den Augenarzt. Wie funktioniert eigentlich das Sehen, unser wichtigster Informationskanal?

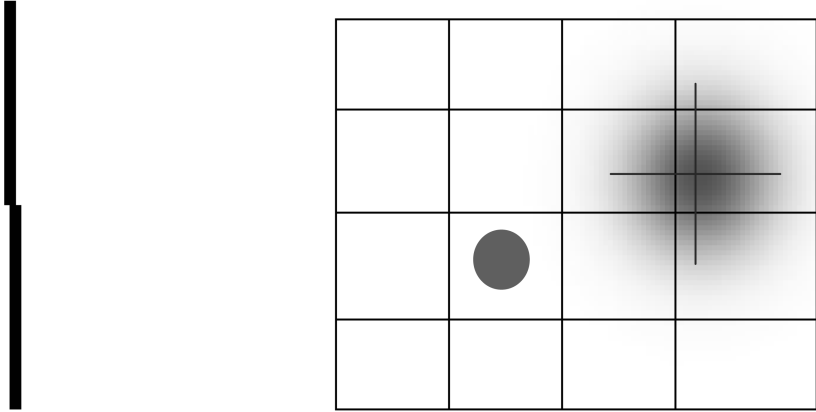
Wir brauchen ein scharfes Bild. Dazu muss die Brennweite der Optik unseres Auges mit dessen Länge übereinstimmen. Wenn ich im Vortragsaal den Projektor statt auf die Leinwand auf die erste Zuschauerreihe fokussiere, ist das Bild unscharf und die Zuschauer werden sich beklagen. Einfach an der Objektivfassung zu drehen geht beim menschlichen Auge nicht. Hier benötigt man zusätzliche Gläser, eben Brillen, die dafür sorgen, dass das Bild auf der Netzhaut entsteht und nicht davor oder dahinter.

Wunderwerk Auge, denkt man, und stößt auf ein Zitat, das zu denken gibt: „Würde mir jemand ein optisches Gerät mit solchen Fehlern anbieten, würde ich es in aller Deutlichkeit zurückweisen.“ Das sagte kein geringerer als Hermann von Helmholtz (1821-1894), der Begründer der modernen physiologischen Optik. Die Optik des Auges ist so schlecht, dass man damit keine brauchbare Fotografie erzeugen könnte, würde man es vor eine Kamera schrauben können. Wie kann es aber sein, dass wir dennoch so scharf sehen?

Bildverarbeitung ist die Antwort. Die Netzhaut ist kein Film, bei dem einzelne Silberkörner belichtet werden. Sie ist eher mit dem Fotochip einer Digitalkamera vergleichbar, in dem bereits jede Menge Bildverarbeitung stattfindet. Allerdings sind selbst die neuesten Produkte auf diesem Sektor primitiv gegenüber den Fähigkeiten unseres Auges. Stellen wir uns vor, die Optik unseres Auges wäre von einem Kamerahersteller gebaut worden und würde jeden Punkt als Punkt abbilden und nicht als diffus begrenzten Fleck. Der winzige Punkt würde auf genau einen Rezeptor passen. Dann könnte unser Auge den Ort mit der Genauigkeit des Rezeptorabstandes angeben. Entscheidend sind dabei allein die Zapfen, denn die Stäbchen treten erst in Aktion, wenn es richtig dunkel wird. Selbst beim nächtlichen Autofahren benutzen wir nie ausschließlich die Stäbchen, immer sind auch die Zapfen aktiv. In unserer Netzhaut beträgt die Dichte der Zapfen etwa 160 000 pro mm^2 ¹. Das sind 400 x 400. Demnach wäre die Grenze unseres Sehens bei 1/400 Netzhaut-Millimeter erreicht. Ein Objekt, das 18 cm groß ist, wird in 1 m Entfernung gesehen auf 3 mm Netzhaut, also auf 1200 Zapfen abgebildet. Demnach könnten wir in dieser Distanz 0,15 mm auflösen, in 10 m sind es entsprechend 1,5 mm. Das wären 0,5 Winkelminuten. Nach der Definition unserer Sehschärfe entspräche dies einer Sehschärfe von 2,0, denn die Auflösungsfähigkeit von 1 Winkelminute ist als Sehschärfe 1,0 definiert.

Eine Sehschärfe von 2,0 ist ganz ausgezeichnet. Aber wir sind besser, wenn es darauf ankommt: So können wir einen Linienversatz von 5 bis 10 Winkelsekunden erkennen, die so genannte Noniussehschärfe, deutlich besser als die theoretische Grenze von etwa 30 Winkelsekunden.

1 Curcio CA, Sloan KR Jr, Packer O, Hendrickson AE, Kalina RE.: Distribution of cones in human and monkey retina: individual variability and radial asymmetry.. *Science*. 1987 May 1;236(4801):579–582. The distribution of photoreceptors is known for only one complete human retina and for the cardinal meridians only in the macaque monkey retina. Cones can be mapped in computer-reconstructed whole mounts of human and monkey retina. A 2.9-fold range in maximum cone density in the foveas of young adult human eyes may contribute to individual differences in acuity. Cone distribution is radially asymmetrical about the fovea in both species, as previously described for the distribution of retinal ganglion cells and for lines of visual isosensitivity. Cone density was greater in the nasal than in the temporal peripheral retina, and this nasotemporal asymmetry was more pronounced in monkey than in human retina.



*Abb. 1:
Links Nonius, bei dem wir winzigste Unterbrechungen von 5 Winkelsekunden
Versatz sehen können. Das rechte Bild zeigt, wie unser Auge es anstellt,
Objekte genauer zu orten, als es die Netzhautauflösung zulässt.*

Dies ist möglich, weil die Sinneszellen unserer Netzhaut Querverbindungen haben und sich bereits auf Netzhautebene untereinander austauschen. Mit diesem Prinzip ist es auch zu erklären, wie das Auge aus einer schlechten Abbildung mehr Information gewinnt, als anatomisch möglich erscheint, so dass der von Helmholtz beklagte Mangel unseres Auges gar kein Mangel, sondern ein Vorteil ist.

2. Warum in der Gegend Umherschauen blind macht

Durch einen einfachen Versuch können wir uns eine weitere Besonderheit klar machen, die uns sonst nicht bewusst wird: Wir sehen nur scharf, was wir anschauen. Betrachten Sie ein Bild an der Wand. Sie sehen gleichzeitig nur genau dieses scharf, alles andere ist unscharf, je weiter weg vom Fixationsort, desto undeutlicher. Schauen wir nach rechts, verschwindet, was links liegt, im undeutlichen Nebel. Unsere Sehschärfe ist stark abhängig vom Ort der Netzhaut, auf dem unsere Umwelt abgebildet wird. Sie ist sehr hoch in der Mitte, der Makula. Das ist der Ort, auf dem das abgebildet wird, was wir anschauen. Schon 10° daneben muss ein Objekt zehnmal so groß sein, damit wir es sehen.

Fazit: Was ich sehen will, muss ich anschauen. Anschauen heißt, ich muss meine Augen zum Blickziel bewegen. Das muss schnell gehen,

denn vieles in unserer Umwelt ist nur kurz sichtbar oder verlangt eine rasche Reaktion. Eine solche Augenbewegung ist nicht trivial. Sie ist schnell, aber es ist mit ihr wie mit einer Gewehrkugel: Einmal gestartet, kann sie nicht mehr beeinflusst werden. Folglich muss vorher klar sein, wohin die Augen bewegt werden müssen. Mit anderen Worten, wir brauchen peripheres Sehen, auch Gesichtsfeld genannt. Peripher sehen wir nur undeutlich. Wir bemerken, dass da etwas ist, das sich lohnt, näher anzusehen. Unser Gesichtsfeld ist so konstruiert, dass es vor allem auf Bewegung anspricht. Wir winken jemand zu, und er schaut uns an. Die auf der Netzhaut peripher der Fovea centralis der Makula abgebildete winkende Hand dient dem Gehirn als Berechnungsgrundlage für die Augenbewegung zu der Hand hin. Diese Berechnung ist sehr kompliziert. Schließlich müssen 6 Muskeln pro Auge differenziert betätigt werden. Nicht nur während der Bewegung, sondern auch, wenn die Augen am Ziel angekommen sind, denn schließlich soll das Auge auch dort bleiben und vielleicht auch dem neuen Blickziel folgen, wenn dieses sich bewegt oder wenn man sich selbst bewegt. 300 ms lässt sich das Gehirn mit der Berechnung Zeit. Die Dauer der eigentlichen Bewegung hängt von ihrem Ausmaß ab. Näherungsweise lässt sich das mit der Formel $100 \text{ ms} + 5 \text{ ms} \cdot \text{Winkel}$ berechnen.² Wichtig ist nun, dass der Eingangskanal dabei abgeschaltet wird: Wir sind für diese Zeit und noch 50 ms darüber hinaus blind, ohne es zu bemerken.

Das kann man sich in einem einfachen Versuch bewusst machen: Während man ohne weiteres bei seinem Gegenüber schnelle Blickbewegungen sehen kann, ist dies bei sich selbst vor dem Spiegel unmöglich. Man sieht die Augen vor der Bewegung und nachdem sie angekommen sind, aber nie die Bewegung selbst³. Man wird erstaunt feststellen, dass eine schnelle Blickbewegung von 30° zu einer 250 ms dauernden Blindheit führt, die man gar nicht bemerkt. Das ist sinnvoll, würde man sie bemerken, sähe man nur ein irritierendes Vorbeifliegen der Landschaft, so wie beim Blick aus dem ICE, während er einen kleinen Bahnhof durchfährt. Wenn man in einem Film 0,25 Sekunden Schwarz einblendet, bemerken wir das selbstverständlich. Aber während wir eine schnelle Blickbewegung machen, läuft unser innerer Film unverändert weiter ab. Unser Gehirn liefert uns Zwischenbilder, damit wir die Unterbrechung nicht bemerken. Am Rande bemerkt: Das ist eine der Möglichkeiten, die ein Magier bei seinen Tricks nutzen kann.

2 Näheres dazu bei Lachenmayr B.: Sehen und gesehen werden, Shaker Verlag, Aachen 1995, S. 22 ff.

3 Näheres dazu: A. Thiele, P. Henning, M. Kubischik, K.-P. Hoffmann: Neural Mechanisms of Saccadic Suppression, In: „Science“ vom 29.03.2002.

Am Beispiel der beliebten Navigationsgeräte lassen sich eine Reihe von Überlegungen anstellen. Diese sind zum Teil fest eingebaut, gerne in der Mittelkonsole, oder sie werden mit dem Saugnapf an der Frontscheibe angebracht. Sie sind unbestreitbar nützlich, wenn man in der Großstadt eine Adresse oder einen Parkplatz sucht. Während der Autobahn- oder Landstraßenfahrt ist ihre Orientierungshilfe meistens überflüssig. Sie liefern aber eine Menge „interessanter“ Informationen, wo man sich gerade befindet, ob ein Fluss oder See in der Nähe ist, wie hoch über dem Meer man sich aufhält, wie schnell man fährt und wie lange es noch dauert, bis man am Ziel ist. Zweifelsfrei hat all dies Unterhaltungswert und übt deswegen bei einer langweiligen Autobahn- oder Überlandfahrt eine gewisse Attraktion aus. Man ist versucht, das Gerät immer wieder einmal kontrollierend anzuschauen.

Normalerweise macht man bei einer Überlandfahrt nur wenige und dann kurze Augenbewegungen, die selten 5° überschreiten. Man schaut auf den Weg.



Abb. 2

Situation bei einer Fahrt mit einem mobilen Navigationsgerät. Normalerweise schaut der Fahrer geradeaus Richtung Stern. Will er Informationen aus dem Navigationsgerät beziehen, muss er eine Blickwendung um etwa 15 bis 18° machen. Um ein Gerät in der Mittelkonsole abzulesen, können es leicht 45° sein.

Für die Blickwendung zum Navigationsgerät braucht unser Fahrer nach der zitierten Formel 175 bis 190 ms, für den Blick zur Mittelkonsole sogar 225 ms. Für diese Zeit und noch etwa 50 ms darüber hinaus (da die Nervenzellen, die die Suppression bewerkstelligen, ihre Aktivität ja wieder normalisieren müssen), ist er blind. Fährt er dabei mit 150 km/h über die Autobahn, legt er 10 m zurück.

Wenn man einen Fahrer effektiv ablenken möchte, so kann man dies tun, indem man in seinem peripheren Gesichtsfeld Bewegung erzeugt. Es gibt Autoradios, die das gut beherrschen, indem sie auf der Mittelkonsole eine Lightshow wie in der Diskothek veranstalten. Dies ist eine ständige Aufforderung zum Hinschauen, die schon auf unbewusster Ebene verstanden wird und dauernden Widerstand erfordert, um dem Reiz nicht nachzugeben. Alles, was im peripheren Gesichtsfeld eines Autofahrers eingebaut wird, hat sich demnach diskret, zurückhaltend und ruhig zu verhalten, sonst stört es. Umkehrt, wenn ein Gerät warnen soll, dann erzeugt es am besten Bewegung.

3. Warum ältere Menschen zum Sehen in der Nähe kräftige Nackenmuskeln brauchen

Die Blickbewegung allein ist aber bei weitem nicht das ganze Problem. Junge Menschen bemerken es nicht, ab 45 Jahren wird es uns bewusst: Wir können nicht gleichzeitig in allen Entfernungen scharf sehen. Ein junger Mensch ändert die Brechkraft seiner Augenlinse, er erhöht sie, um in der Nähe eine scharfe Abbildung zu haben. Man nennt dies Akkommodation. Für einen normalsichtigen⁴ 25jährigen ist es keinerlei Problem, in 10 cm Distanz scharf zu sehen. Dem 50jährigen ist das gänzlich unmöglich. Er schafft es nicht einmal, in der üblichen Leseentfernung Zeitungsdruck zu erkennen, es sei denn, es ist so hell, dass seine Pupille stecknadelkopf-groß wird, und er die Tiefenschärfe nutzen kann. Der 50jährige braucht eine Lesebrille. Grund ist der Verlust der Elastizität der Augenlinse, die das ganze Leben lang wächst, aber sich kaum vergrößern kann. Deshalb wird sie immer dichter gepackt, immer unbeweglicher und schließlich auch noch trüb. Man spricht im ersten Fall von Alterssichtigkeit (Presbyopie), im zweiten Fall vom Grauen Star (Katarakt), beides unvermeidbare Alterserscheinungen.

4 Normalsichtig (= emmetrop) bedeutet, er braucht zum Sehen in der Ferne keine Brille.

Dies hat nun in unserem Szenario zur Folge, dass weitere Zeit verbraucht wird, um das Auge auf die neue Entfernung, zunächst Unendlich und dann 80 cm, einzustellen. Das kann durchaus zusätzlich 100 bis 200 ms dauern, ganz genau ist das nicht bekannt. Beim Blick zurück in die Ferne dauert dies sogar noch eine Spur länger als beim Blick in die Nähe.⁵ Aber wenn der Fahrer das Navigationsgerät scharf sieht, dann sieht er in der Ferne nicht mehr scharf. Und er muss sehr genau hinschauen, will er zum Beispiel wissen, wie lange er noch unterwegs sein wird. Bei dem im Foto gezeigten Gerät braucht er dazu Sehschärfe 0,6 bis 0,8, was eine hohe Anforderung darstellt.

Der 50jährige kann nicht mehr ohne Sehhilfe in der Nähe scharf sehen, es sei denn, er ist kurzsichtig.⁶ Üblicherweise trägt er heute eine Gleitsichtbrille, auch Multifokalbrille genannt, die ihm übergangslos scharfes Sehen von Ferne zu Nähe ermöglicht, je nachdem, an welcher Stelle er durch die Brille schaut. Der Nahtteil ist unten, da man beim Lesen meistens nach unten schaut. Das Navigationsgerät ist aber relativ weit oben, so dass der ältere Autofahrer den Kopf nach hinten neigen muss, um durch die richtige Stelle der Brillengläser zu schauen. Das kann zu noch ungünstigerem Sehen auf der Straße führen – und es strengt die Nackenmuskulatur an, womit die Frage in der Überschrift zu diesem Kapitel beantwortet wäre.

Zudem ist die Straße nun nicht mehr an der Stelle des schärfsten Sehens, der Fovea centralis der Makula abgebildet – die widmet sich gerade dem Navigationsgerät – sondern an einer, was die Sehschärfe betrifft, höchst minderwertigen Stelle des oberen peripheren Gesichtsfeldes. Dort erreicht man allenfalls eine Sehschärfe von 0,1,⁷ was bedeutet, dass man ein Nummernschild in 4 m nicht mehr lesen kann. Übrigens: Dem einäugigen Fahrer, dessen rechtes Auge blind ist, kann es gelingen, die Straße oder den Gegenverkehr in seinen Blinden Fleck zu positionieren, ein Problem, das später noch zu erörtern sein wird. Was unser Fahrer sieht, während er auf dem Navigationsgerät z.B. die Höhe über dem Meeresspiegel ablesen will, versucht Abb. 3 zu illustrieren.

5 Siehe dazu z.B. Abb.1 in: Wilhelm H, Schaefel F, Wilhelm B.: Die Altersabhängigkeit der Pupillennahreaktion. Klinische Monatsblätter Augenheilkunde 1993; 203:110–116.

6 In diesem Fall wird er seit seiner Jugend eine Brille für die Ferne tragen.

7 In Winkelgrad ausgedrückt sind es 10 Winkelminuten. Sehschärfe 1,0 bedeutet 1 Winkelminute Auflösung.



*Abb. 3
Wir sehen nur scharf, was wir anblicken, hier die kleine Schrift auf dem Navigationsgerät: Die Straße wird unscharf.*

4. Warum etwas zu übersehen die normalste Sache der Welt ist

Das Szenario wird nun fast ein wenig ungemütlich: Jedesmal, wenn ich mit meinem Navigationsgerät Augenkontakt aufnehme, bewirkt dies, dass ich eine halbe Sekunde lang gar nichts sehe⁸ und etwa eine Sekunde lang, eben die Zeit, die ich brauche, um etwas abzulesen oder auch einzugeben, das, was ich eigentlich im Auge haben sollte, nur äußerst verschwommen sehe.

Wenn es nun so ist, dass wir immer nur einen winzigen Ausschnitt aus unserer Umwelt scharf sehen, wie kommt es dann, dass wir das Gefühl haben, wir hätten „immer alles im Blick“? Wenn das Sehen ein so schwieriger und rechenintensiver Vorgang ist, warum sehen wir dann überhaupt ein Bild als Ganzes, warum können wir uns von unserer Um-

⁸ Berechnung siehe oben, Blick hin zum Gerät und wieder zurück zur Straße.

welt ein Bild machen, das uns vorkommt wie eine Fotografie, und warum erkennen wir in der Fotografie die Realität wieder? Unser Gehirn setzt sich ein Bild aus Einzeleindrücken, aus Momentaufnahmen zusammen. Dabei ist es sehr wählerisch. Es verwertet nicht alles, was das Sehsystem liefert. Vieles wird sofort weggeworfen, das meiste gar nicht erst „angeschaut“. Das ist auch gut so. Stellen Sie sich vor, sie müssten auf alles, was sie sehen, reagieren. Sie kämen zu nichts. Unsere Vorfahren wären verhungert, weil sie sich nicht aufs Sammeln von Essbarem oder auf die Jagd konzentriert hätten. Das Gehirn hat gelernt, Unwichtiges sofort in den Papierkorb zu werfen, es erst gar nicht auf dem Schreibtisch unseres Bewusstseins erscheinen zu lassen. Da uns unser Gehirn schon lange kennt, weiß es ziemlich genau, was uns interessiert und was nicht. Allerdings funktioniert das nicht reibungslos. Denn gelegentlich übersehen wir ja etwas. Jeder kennt die Szene wohl aus eigener Anschauung, eine Schwäche, die man uns Männern anlastet: Man steht ratlos vorm Kühlschrank: „Da war doch gestern noch ein Bier übrig?“ Man sieht es nicht, die Ehefrau kommt zu Hilfe: „Da steht es doch!“ Mit einem „Auf dem Platz sollte Bier aber nicht stehen...“ grummelt man sich aus der Affäre, in Wirklichkeit überrascht, wie man so blind sein konnte.⁹

Es ist normal, etwas zu übersehen. Und dem Polizisten, der uns anhält mit der rhetorischen Frage: „Haben Sie denn das Schild nicht gesehen?“ könnte man völlig korrekt antworten: „Bei so vielen Schildern muss man doch immer ein paar übersehen, sonst wäre man nicht normal und fahrtauglich!“¹⁰

Was unser Gehirn uns erlaubt zu sehen, ist ein äußerst vereinfachtes und stark selektiertes Bild der Umwelt, keineswegs das, was die Netzhaut an die Sehrinde im Okzipitalhirn liefert. Auch dort wird es schon analysiert und aufbereitet. Mit diesem Bild befassen sich weiterhin im Wesentlichen zwei Abteilungen im Gehirn, eine im Temporallappen, eine im Parietallappen. Der Temporallappen enthält ein riesiges Archiv, in dem wir Skizzen und Pläne von allem ablegen, was wir irgendwann einmal gesehen haben. Dort schauen wir nach mit der Frage: „Kenne ich das schon?“ „Was ist das?“ Auch unsere Lesedatenbank ist dort. Dieser Speicher ist sehr effizient. Die Gesichtserkennung funktioniert zum Beispiel so, dass ein „Durchschnittsgesicht“ gespeichert wird und für die einzelnen individuellen Ge-

9 Eine Reihe solcher Beispiele finden sich bei Barbara und Allan Pease, Warum Männer nicht zuhören und Frauen schlecht einparken.

10 So schreibt es Manfred Spitzer sinngemäß in dem sehr lesenswerten Beitrag: Denkende Autofahrer und andere Mythen. In Gehirn und Geist 2/2004, Rätsel der Wahrnehmung; S. 28–32.

sichter Abweichungen von dieser Norm in den Speicher geschrieben werden. Deshalb tun wir uns schwer, Menschen anderer Rassen zu unterscheiden, da wir für diese Gesichter keine so gut ausgearbeiteten Vorlagen angelegt haben, wie für jene, welche wir täglich analysieren. Im Parietallappen ist hingegen der Zentralrechner unseres Navigationssystems zuhause. „Wo sind wir?“ Wo ist das, was ich gerade angeschaut habe?“ „Wohin habe ich meine Aufmerksamkeit zu richten?“ Arbeitet er nicht richtig, sind wir im Supermarkt um die Ecke so verloren, als sollten wir uns ohne Karte und Wegweiser bei Nacht in einer chinesischen Großstadt zurechtfinden.

Erstaunlich ist es, dass Männer und Frauen verschiedene Gehirnteile benutzen, wenn man ihnen die Aufgabe gibt, aus einem Labyrinth herauszufinden.¹¹ Dies kann man mittels der so genannten funktionellen Kernspintomographie bestimmen, wobei der Sauerstoffverbrauch des Gehirns in verschiedenen Regionen differenziert gemessen wird. Wo Sauerstoff verbraucht wird, da wird gearbeitet, lautet die Grundannahme. Wenn man nun einmal in Ruhe und anschließend bei einer Aufgabe untersucht, lässt sich bestimmen, welche Gehirnteile während der Aufgabe „angesprungen“ sind. Beide Geschlechter benutzen den erwähnten parietalen Kortex, aber bei Männern springt zusätzlich der linke Hippocampus, bei Frauen der rechte präfrontale Kortex an. Die Männer nutzen eine Struktur, die mit geometrischer Orientierung zu tun hat, die Frauen hingegen benutzen ein Areal, das mit Gedächtnis und Assoziation zu tun hat. Der Mann bevorzugt demnach Pläne, die Frau „Landmarken“. Hier ergäbe sich die Chance der Entwicklung „geschlechtsoptimierter“ Navigationssysteme!

11 Kurzbeitrag: <http://www.uni-protokolle.de/nachrichten/id/73143/>; Originalbeitrag: Grön G, Wunderlich AP, Spitzer M, Tomczak R, Riepe MW. Brain activation during human navigation: gender-different neural networks as substrate of performance. *Nat Neurosci.* 2000 Apr; 3(4):404–8.

Visuospatial navigation in animals and human subjects is generally studied using maze exploration. We used functional MRI to observe brain activation in male and female subjects as they searched for the way out of a complex, three-dimensional, virtual-reality maze. Navigation activated the medial occipital gyri, lateral and medial parietal regions, posterior cingulate and parahippocampal gyri as well as the right hippocampus proper. Gender-specific group analysis revealed distinct activation of the left hippocampus in males, whereas females consistently recruited right parietal and right prefrontal cortex. Thus we demonstrate a neural substrate of well established human gender differences in spatial cognition performance.

5. *Wie hätten Sie es denn gerne?*

So bereitet unser Gehirn den Seheindruck zu

Somit sind wir von unserer einfachen Eingangsüberlegung, ausgehend vom scharfen oder unscharfen Netzhautbild, angelangt bei einem komplexen System, das aus der Vielzahl der Angebote, die aus unserer visuellen Umwelt ständig auf uns einstürzen, das auswählt, was es für uns bekömmlich und nützlich hält. Es schützt uns vor Reizüberflutung und ermöglicht es uns, konzentriert an einer Sache zu arbeiten.

Unser visuelles System geht aber noch einen Schritt weiter. Scheinbar möchte unser Gehirn, dass wir uns in unserer Umgebung komfortabel und sicher fühlen. Um dieses Ziel zu erreichen, scheut es sich nicht, uns immer wieder etwas vorzumachen. Wenn es uns eine Information vorzulegen hat, von der es glaubt, sie könnte uns irritieren oder zu einer Fehlreaktion verleiten, erlaubt es sich, dem Bild etwas hinzuzufügen. Auch verändert es ständig die Farben, ohnehin ein schwieriges geradezu philosophisches Problem. Farben gibt es nämlich gar nicht. Sie entstehen, weil wir drei unterschiedliche Zapfen in der Netzhaut haben, die für unterschiedliche Anteile des Lichtspektrums empfindlich sind. Damit nicht genug. Da wir gerne hätten, dass Tomaten rot sind und Gras grün, hilft uns unser Gehirn, indem es das Farbempfinden verstellt, wenn die Beleuchtung so ist, dass Tomaten eigentlich violett erscheinen müssten, nämlich unter einem tiefblauen Himmel, oder wenn Gras beim Sonnenuntergang dunkelgrau erscheinen müsste, wenn man nur von der spektralen Zusammensetzung des Lichtes ausgeht.

Auch hilft unser Gehirn, indem es uns Interpretationen anbietet. In Abbildung 4 ist gar kein Dreieck zu sehen, trotzdem erhalten wir sofort dieses Angebot.

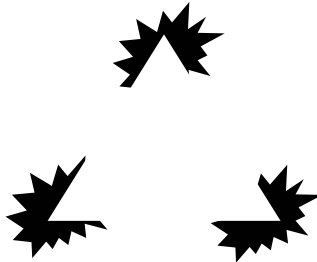


Abb. 4

Jeder erkennt in dieser Zeichnung ein Dreieck, obwohl gar keins vorkommt¹².

¹² Dies ist eine Variante des Kanizsa-Dreiecks, einer der klassischen optischen Täuschungen. Wer sehen will, zu welchen Irrtümern unser visuelles System fähig ist, sei auf diese Webseite verwiesen: <http://www.michaelbach.de/ot/index.html>

Schwer erträglich ist unserem Gehirn, wenn im Bild etwas fehlt. Jeder Mensch hat in jedem Auge einen Blinden Fleck, die Stelle, an der der Sehnerv aus dem Auge austritt, an der sich natürlich keine Fotorezeptoren befinden können. Dieser liegt 15° lateral exzentrisch und ist oval, 5° breit und 8° hoch. In 10 m Distanz hätte er eine Größe von 90 x 140 cm, in 20 m Entfernung hat ein entgegen kommender Kleinwagen darin bequem Platz. Eigentlich müssten wir den Blinden Fleck immer dann bemerken, wenn wir einäugig schauen. Es sind zahlreiche Autofahrer unterwegs, die einäugig oder funktionell einäugig sind, denn dies schließt den Führerschein Klasse B nicht aus.¹³



Abb. 5

Halten Sie Ihr rechtes Auge zu und fixieren mit dem linken Auge aus ca. 35 cm den Stern: Der Smiley verschwindet im Blinden Fleck.

Ein sehr ungünstiges Szenario wäre der Blick eines einäugigen Fahrers zu einem Navigationsgerät (Abb. 6).

Solche Möglichkeiten sind zu bedenken, aber man kann nicht alle Szenarien verhindern: Das Problem ist, dass wir gar nicht merken, dass wir einen wichtigen Teil des Gesichtsfeldes nicht mehr sehen. Unser Gehirn hat sich daran gewöhnt, uns die Welt schön zu rechnen. So sehen wir keineswegs einen schwarzen oder grauen Fleck an der Stelle des blinden Flecks, auch nicht einfach „nichts“: Die Stelle wird mit einem sinnvollen Hintergrund aufgefüllt. Man kann sich dies leicht demonstrieren, indem man einäugig an eine Wand schaut: Das Tapetenmuster geht im Blinden Fleck weiter.

Unangenehm wird es, wenn uns soviel Reiz angeboten wird, dass wir schlichtweg überfordert sind. Je schwieriger die Aufgabe ist, auf die ich mich konzentrieren muss, desto weniger Aufmerksamkeit bleibt mir für den Rest. Man kann in Experimenten in verblüffender Weise zeigen, wie

¹³ Selbst Fahrer der Klasse C dürfen, sofern sie den Führerschein vor 1999 erworben haben, einäugig fahren, siehe FeV.



Abb. 6

Lage des Blinden Flecks. Bei einer Blickwendung zum Navigationsgerät kann bei einem Fahrer, der rechts blind ist, der Blinde Fleck in eine äußerst kritische Position geraten

leicht ablenkbar Versuchspersonen sind. Hier wird ein Problem angesprochen, das sehr lange bekannt ist, nämlich das der Aufforstung unseres Schilderwaldes. Auch dabei kommt es zu einem Überangebot von Information, das nicht mehr zu bewältigen ist, schon gar nicht, wenn eine andere schwierige Aufgabe ablenkt. Und gerade dort, wo die Verkehrslage unübersichtlich ist, stehen die Schilder am dichtesten. Man könnte vermuten, dass zusätzlicher Informationsfluss aus Bordgeräten die Wahrnehmung nicht grundsätzlich verbessert.

Ein weiterer Punkt ist zu bedenken: Wer über Warngeräte verfügt, fühlt sich sicherer. Diese gefühlte Sicherheit ist nicht unbedingte reale Sicherheit. Das Abstandswarngerät warnt möglicherweise vor der Mauer, aber nicht unbedingt vor einem tiefen Graben davor, in den man nicht gefahren wäre, weil man ohne Abstandswarngerät gar nicht so forsich und so nahe an die Mauer herangefahren wäre. Eine Verbesserung der Wegmarkierungen, insbesondere eine weiße Umrandung auch kleiner Straßen, hatte in

Norwegen nur zu einer 5%igen Unfallreduktion geführt, die statistisch nicht signifikant war.¹⁴ Da es einsichtig ist, dass deutliche Markierungen der Straßenränder an vielen Stellen zu einer Unfallreduktion führen müssen, ist davon auszugehen, dass es Straßen gibt, auf denen Randmarkierungen das Unfallrisiko erhöhen, weil die Fahrer sich nun sicherer fühlen und zu schnell fahren. Dieser „menschliche Faktor“ kann unsere Idealvorstellungen leicht durchkreuzen. Es mag sein, dass wir, um optimal sicher zu fahren, ein gewisses Gefühl von Unsicherheit brauchen.

So ist es auch nicht wirklich sicher, ob am Fahrsimulator gewonnene Erfahrungen in den realen Verkehr übertragen werden können. Es gilt als unsicher, mit dem Mobiltelefon ohne Freisprecheinrichtung zu telefonieren.¹⁵ Aber wer nur eine Hand am Steuer hat, wird vorsichtiger fahren als der, der mit Freisprecheinrichtung beidhändig fährt. Vom Gesprächsinhalt werden beide mental beansprucht.¹⁶

14 http://www.socscinet.com/transport/konsult/private/level2/instruments/instrument018/l2_018c.htm.

15 McCartt AT, Hellinga LA, Bratiman KA. Cell phones and driving: review of research; Insurance Institute for Highway Safety, Arlington, Virginia 22201, USA; amccartt@ihs.org. *Traffic Inj Prev.* 2006 Jun;7(2):89–106. OBJECTIVE: The research literature on drivers' use of cell phones was reviewed to identify trends in drivers' phone use and to determine the state of knowledge about the safety consequences of such use. METHODS: Approximately 125 studies were reviewed with regard to the research questions, type and rigor of the methods, and findings. Reviewed studies included surveys of drivers, experiments, naturalistic studies (continuous recording of everyday driving by drivers in instrumented vehicles), studies of crash risk, and evaluations of laws limiting drivers' phone use. RESULTS: Observational surveys indicate drivers commonly use cell phones and that such use is increasing. Drivers report they usually use hand-held phones. Experimental studies have found that simulated or instrumented driving tasks, or driving while being observed, are compromised by tasks intended to replicate phone conversations, whether using hand-held or hands-free phones, and may be further compromised by the physical distraction of handling phones. Effects of phone use on driving performance when drivers are in their own vehicles are unknown. With representative samples of adequate size, naturalistic studies in the future may provide the means to document the patterns and circumstances of drivers' phone use and their effects on real-world driving. Currently, the best studies of crash risk used cell phone company billing records to verify phone use by crash-involved drivers. Two such studies found a fourfold increase in the risk of a propertydamage-only crash and the risk of an injury crash associated with phone use; increased risk was similar for males and females, younger and older drivers, and hands-free and hand-held phones. A number of jurisdictions in the United States and around the world have made it illegal for drivers to use hand-held phones. Studies of these laws show only limited compliance and unclear effects on safety. CONCLUSIONS: Even if total compliance with bans on drivers' hand-held cell phone use can be achieved, crash risk will remain to the extent that drivers continue to use or switch to handsfree phones. Although the enactment of laws limiting drivers' use of all phones is consistent with research findings, it is unclear how such laws could be enforced. At least in the short term, it appears that drivers' phone use will continue to increase, despite the growing evidence of the risk it creates. More effective countermeasures are needed but are not known at this time.

16 Manfred Spitzer: *Denkende Autofahrer und andere Mythen*. In *Gehirn und Geist* 2/2004, *Rätsel der Wahrnehmung*; S. 28–32.

Es scheint bis heute nicht so, dass genug sinnesphysiologisches Wissen in die Gestaltung von Informationsträgern im Straßenverkehr eingeflossen ist. Man sieht es deutlich an der Gestaltung von Wegweisern und Verkehrszeichen. Es fehlt allenthalben an Vereinheitlichung. Manche Informationen sind gar nicht zu erfassen (Beispiel: Wegweiser für Radfahrer, die in den meisten Bundesländern viel zu klein beschrieben sind). Aber auch die Gestaltung und Platzierung von Hilfsgeräten im Auto wird eher vom Zufall und dem Geschmack eines meist fernöstlichen Designers bestimmt, als vom Wissen über das Sehen. Wie viel Ablenkung verträgt der Autofahrer? Diese Frage wartet noch auf eine Antwort.

Maßnahmen der Schifffahrt zum Klima- und Emissionsschutz

– Weltweite, europäische und nationale Vorhaben –

Monika Breuch-Moritz und Petra Bethge, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn

Ohne den Massengütertransport durch die Schifffahrt ist unser heutiges globalisiertes Wirtschaftssystem nicht denkbar, sorgen doch in erster Linie Schiffe dafür, dass Energie, Nahrungsmittel oder Verbrauchsgüter ebenso wie hochwertige Industrieprodukte sicher, kostengünstig und termingerecht überall auf der Erde bereitstehen. Die prognostizierten hohen Zuwachsraten des Seeverkehrs ergeben sich direkt aus dem Bevölkerungswachstum weltweit sowie dem wirtschaftlichen Aufstreben insbesondere der asiatischen Staaten. Mit diesem Verkehrszuwachs sind aber Belastungen für die Umwelt verbunden. So werden die Emissionen des Seeverkehrs – absolut gesehen – in den nächsten Jahren erheblich zunehmen und machen es immer notwendiger, Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Gleichzeitig stellt sich die Schifffahrt als besonders effizientes Transportmittel dar und verursacht von allen Verkehrsträgern in Relation zu den transportierten Mengen die vergleichsweise geringste Belastung mit Treibhausgasen. Die Tabelle zeigt z.B., dass der Seeverkehr insgesamt zwar einen höheren Brennstoffbedarf hat als der Luftverkehr und damit auch mehr Treibhausgase emittiert. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass der Seeverkehr 95 % der weltweiten Transportleistung erbringt. Die Emissionen gemessen an den geleisteten Transportkilometern betragen also nur einen Bruchteil des Luftverkehrs.

<u>Transportbereich</u>	<u>Transport-Leistung Mrd. tkm</u>	<u>Transport-Leistung in %</u>	<u>Brennstoffbedarf in Mio. t</u>	<u>Spez. Brennstoffbedarf in g/(tkm)</u>
Schifffahrt	45.500	95	282	7
Luftfahrt	350	1	200	447
Andere	1.790	4		

Quelle: Hansa International Maritime Journal – 144. Jahrgang – 2007 – N. 6

Dennoch muss sich auch der Seeverkehr den Herausforderungen des Umwelt- und Klimaschutz stellen und die Umweltbilanz der Schifffahrt noch weiter verbessern.

So setzt sich die Bundesregierung in den internationalen Gremien, insbesondere in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) für eine weitere Verbesserung des Umweltschutzes in der Seeschifffahrt ein. In ihre Beschlüsse von Meseberg zum „Integrierten Energie- und Klimaprogramm“ hat die Bundesregierung daher auch Eckpunkte zur Senkung von Schiffsemissionen aufgenommen, die sowohl die Senkung von CO₂-Emissionen betreffen als auch die Verringerung des Schadstoffausstoßes.

1. Klimaschutz

Die Reduzierung von Treibhausgasen wird als Schwerpunktthema im Umweltausschuss MEPC der IMO weiter vorangebracht. Einer IMO-Treibhausgasstudie von 2000 zufolge werden 1,8% der Treibhausgasemissionen der Seeschifffahrt zugeordnet. Wegen des Anstiegs des Schiffsverkehrs und damit der Emissionen wird diese Studie zur Zeit überarbeitet. In der IMO wird derzeit außerdem an einem Indexierungssystem gearbeitet, das die Energieeffizienz der Schiffe ausweist und unterschiedlichen markt-basierten Systemen, wie einem Emissionshandelssystem, Anreizsystemen oder Hafengebühren zugrunde gelegt werden könnte. Deutschland ist maßgeblich an diesen Arbeiten beteiligt.

Neben der IMO befasst sich auch die Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen mit dem Thema Reduktion von Treibhausgasen von Seeschiffen. Das UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change)-Kyoto-Protokoll von 1997 hat die Seeschifffahrt von den Reduktionsverpflichtungen ausgenommen und beauftragte die IMO, sich des Themas anzunehmen. Da bisher noch keine Entscheidungen erreicht werden konnten, wird inzwischen parallel dazu auch in UNFCCC über eine Aufnahme der Schifffahrt in ein Kyoto-Nachfolgeprotokoll nach 2012 weiter diskutiert. Die Verhandlungen werden jedoch in beiden Gremien erheblich durch Entwicklungsländer und Nichtvertragsstaaten von Kyoto aufgehalten (USA, Saudi Arabien, China).

Hintergrund ist u.a., dass das Kyoto-Protokoll eine deutliche Verringerung des CO₂-Ausstoßes von den Industrienationen (Annex-I-Staaten) verlangt, während den sich entwickelnden Staaten (sog. Non-Annex-I-Staaten) ein wirtschaftlicher Nachholbedarf zugebilligt wird („principle of common but differentiated responsibilities“). Insbesondere China und Saudi Arabien verweisen auf einen entsprechend differenzierenden Ansatz. Eine

Sonderrolle der Entwicklungsländer in der internationalen Seeschifffahrt ist jedoch weder gerechtfertigt noch zielführend. Entwicklungsländer bilden die größten Schiffsregister, ein entwicklungspolitischer Nachholbedarf besteht daher nicht. Zudem sind die Schiffseigner in der Regel in den westlichen Industrieländern angesiedelt. Beschränkungen des CO₂-Ausstoßes ausschließlich für Schiffe der Industrienationen würden den Trend zum weiteren Ausflaggen von Schiffen aufgrund des globalen Wettbewerbs im Seeverkehr verstärken.

Die IMO hat gegenüber UNFCCC wesentliche Vorteile: Das Grundprinzip der IMO ist, dass alle Staaten gleichermaßen verpflichtet werden. Während UNFCCC-Entscheidungen nur einstimmig getroffen werden können, gelten unter IMO auch Mehrheitsentscheidungen. Damit besteht in der IMO eine deutlich größere Chance, weltweit verbindliche Regelungen, die alle Flaggenstaaten binden, zu erreichen, als in anderen Gremien.

Die EU hat angekündigt, im Jahr 2008 Vorschläge vorzulegen, wie marktbasierende Lösungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen aussehen könnten. Emissionshandel kann dabei eine denkbare Lösung sein. Es kommt aber darauf an, wie diese Lösung ausgestaltet ist: Sie muss die Internationalität des Seeverkehrs berücksichtigen, alle Flaggenstaaten binden, wettbewerbsneutral sein und sollte Verkehrsverlagerungen auf weniger effiziente Verkehre vermeiden.

2. Senkung von Schadstoffemissionen

Neben der Senkung der Treibhausgasemissionen steht die Reduktion der Luftverschmutzung durch Schiffe insbesondere in Küstennähe und in den Häfen ganz oben auf der Agenda.

Besonders belastend wirkt der Ausstoß von Schadstoffen wie Schwefel, Stickoxiden und Partikeln aus Schiffsmotoren, die durch den Einsatz von Rückstands- und Schwerölen als Treibstoffe entstehen. Während die Qualität des Brennstoffs bei allen anderen Verkehrsträgern stetig verbessert werden konnte, unterliegen die Treibstoffe für den Seeverkehr noch keinen Qualitätsstandards und haben sich in letzter Zeit sogar verschlechtert. Da an Land und bei anderen Verkehrsträgern immer konsequenter Maßnahmen zur Reduzierung von Emissionen umgesetzt werden, wird so der Anteil des Seeverkehrs in den Emissionsbilanzen größer.

Diese Problematik ist besonders in Hafenstädten zu spüren. Lübeck droht der Verlust des Kurortstatus, Hamburg hat diese Diskussion bereits im Zusammenhang mit der Hafen-City erlebt. Aber auch auf den viel be-

fahrenen Schifffahrtsrouten weltweit machen sich die Schwefel- und Stickoxidemissionen erheblich bemerkbar und belasten noch in vielen hundert Kilometern Entfernung Luft, Böden und Wasser und damit Ökosysteme ebenso, wie die Gesundheit der Menschen. Besonders auf der Nordhalbkugel liegen die am dichtesten befahrenen Schifffahrtsrouten in unmittelbarer Landnähe oder befinden sich im Bereich der Westwinde westlich der Kontinente. Regionale Lösungen allein reichen daher nicht aus.

3. Geltende Regelungen zu Schadstoffemissionen

Die Anlage VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78), die 2005 international in Kraft getreten ist, begrenzt erstmals den Schwefelgehalt der Brennstoffe auf Seeschiffen weltweit auf 4,5%. In den sog. Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECA = Sulfur Emission Control Areas), die bisher nur in Nordsee und Ostsee eingerichtet wurden, gelten nach MARPOL VI verschärfte Grenzwerte von 1,5% Schwefel in Treibstoff. Nach der Schwefelemissionsrichtlinie der EG müssen darüber hinaus ab dem 1. Januar 2010 Schiffe am Liegeplatz Treibstoffe mit max. 0,1% Schwefel verwenden.

Diese Grenzwerte reichen jedoch bei weitem nicht aus. Ein Hauptanliegen der Bundesregierung ist daher, die Schadstoffemissionen im Seeverkehr deutlich weiter zu reduzieren.

Im Vordergrund steht jetzt die Revision der Anlage VI von MARPOL, die im Frühjahr 2008 abgeschlossen werden soll. Ziele und Lösungsmöglichkeiten sind derzeit international jedoch noch umstritten. Insbesondere die Auswirkungen eines Wechsels zu niedrigschwefeligen Treibstoffen auf Kosten, Schiffsbetrieb und Bilanz der Treibhausgasemissionen werden derzeit geprüft und national wie international heftig diskutiert.

Die Diskussion wird derzeit von der Frage beherrscht, ob ein Mindeststandard für die Treibstoffqualität für die Seeschifffahrt eingeführt werden soll. Im Herbst 2006 hatte der internationale Verband der unabhängigen Tankschiffreeder (Intertanko) vorgeschlagen, von Schweröl auf Destillate umzuschwenken. Damit soll die Verwendung des besonders umweltschädlichen Schweröls unterbunden werden. Deutschland unterstützt diesen Ansatz.

So hat Bundesminister Tiefensee bereits bei der Konferenz zur Europäischen Meerespolitik in Bremen im Mai 2007 deutlich gemacht, dass er sich „für den Einstieg in den Ausstieg aus dem Schweröl“ einsetzen wird.

Der Generalsekretär der IMO, Mitropoulos, hatte im Juli 2007 eine Gruppe von ca. 20 Experten zusammengestellt, die bis zum Ende 2007 eine Studie zu den wesentlichen Fragen, insbesondere der Verfügbarkeit von Destillaten für den Bunkerölmarkt, erstellt hat. Das Ergebnis wird derzeit diskutiert und wesentliche Grundlage der weiteren Entscheidungsfindung sein.

4. International diskutierte Argumente und Lösungsalternativen

International besteht Einigkeit, dass die Emissionen der Seeschiffe deutlich reduziert werden müssen. Strittig sind jedoch die Ziele im Einzelnen sowie die Wege dorthin. Im Grundsatz wurden drei Alternativen diskutiert:

1. Regelung der Treibstoffqualität weltweit mit entsprechenden Vorgaben zum Schwefelgehalt im Treibstoff unterhalb der chemischen Grenze zum Schweröl (also max. 0,5% Schwefel), zusätzlich Festlegung von Grenzwerten für Stickoxid und Partikelemissionen;
2. Regelung der Emissionen in die Luft;
3. Verschärfung in den existierenden Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECAs) und ggf. zusätzliche SECAs (z.B. in Küstennähe).

Lösung 1 lässt sich nur mit aufbereiteten Raffinerieprodukten erreichen, international allgemein als „Distillates“ bezeichnet.

Lösung 2 setzt auf Abgasnachbehandlung an Bord, so genannte Scrubber, die Schwefel aus dem Abgas auswaschen sollen, und lässt somit weiter Schweröl zu.

Lösung 3 würde ebenfalls weiter Schweröl als Brennstoff zulassen, die regionalen Abgaswerte lassen sich ggf. mit Scrubbern erreichen oder durch Wechseln zwischen Brennstoffen unterschiedlicher Qualität.

Insbesondere die *Mineralölwirtschaft* favorisiert den Einsatz der Scrubber-technik und lehnt die weltweite Umstellung auf Destillate ab. Als Begründung weist sie darauf hin, dass

- die Erzeugung zusätzlicher Destillate, die den Bedarf der Schifffahrt weltweit decken können, in absehbarer Zeit nicht zur Verfügung stehen kann,
- diese zusätzliche Erzeugung von Destillaten den Ausstoß des klimawirksamen Gases CO₂ entsprechen erhöhen würde, da zur Herstellung weiterer Destillate wesentlich mehr Rohöl verbraucht werde, als bei Verwendung der Rückstandsöle (geschätzter Mehrbedarf zwischen 6 und 10%),

- erhebliche Kosten weltweit bei Raffinerien entstehen werden,
- Preisexplosionen und Lieferengpässe bei allen Brennstoffen die Folge sein werden,
- man den Markt entscheiden lassen sollte, welche Verfahren und Techniken benutzt werden, und deshalb keine Verfahren vorgegeben werden sollten,
- man mit Scrubbern ebenfalls zu sehr niedrigen Schwefelwerten in den Emissionen kommen könne, und diese gezielt dort einsetzbar sind, wo der Bedarf am stärksten ist (z.B. in Landnähe oder in Häfen).

Insbesondere das Argument, es würden erhöhte Treibhausgasemissionen verursacht, wurde in vielen Presseartikeln diskutiert und hat die Argumentation national wie international beeinflusst. Daher war diese Frage auch Gegenstand der Untersuchungen der Arbeitsgruppe der IMO.

In der Arbeitsgruppe wurde deutlich, dass es bisher kaum möglich ist, Bilanzen darzustellen, die vollständig sind, da in vielen Bereichen belastbare Daten fehlen. Eine Abschätzung der verschiedenen Effekte hat aber gezeigt, dass die zusätzlichen CO₂-Emissionen, die auf Seiten der Raffinerien entstehen, durch zahlreiche andere Effekte in insgesamt ähnlicher Größenordnung ausgeglichen werden und zudem Reduktionspotentiale durch Modernisierung der Anlagen ausgeschöpft werden könnten. Im Ergebnis wird daher keine signifikante Zunahme der CO₂-Emissionen angenommen.

Einige der gegenläufigen Effekte sollen hier genannt werden:

- freigesetztes CO₂ durch den Neutralisationsprozess der aus den Scrubbern direkt ins Meer oder in die Häfen geleiteten Schwefelsäure,
- höhere Energieeffizienz der Destillate,
- Energieaufwand zur Aufbereitung des Schweröls als Brennstoff an Bord (Heizen, Entwässern u.a.),
- Aufwand zum Betrieb der Scrubber,
- Notwendigkeit der umweltgerechten Entsorgung des Sludge vom Schweröl (Rückstandsmengen wesentlich größer als bei Destillaten),
- Notwendigkeit der umweltfreundlichen Entsorgung von Rückständen, die beim Scrubberprozess anfallen (Ruß, Schwermetalle, organische Substanzen etc.).

Nebenbei wird die erwartete Verteuerung der Treibstoffe unmittelbar dazu führen, verstärkt Innovationen zu entwickeln und Alternativen wirt-

schaftlich zu machen. Ideen für neue Brenntechniken, alternative Antriebe (z.B. Windantrieb, Drachen), Einsatz neuer Brennstoffe, die Möglichkeit der Optimierung der Motoren für dann nur noch einen Treibstoff u.ä. werden helfen, die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Hier wird der Markt ganz sicher wirken.

5. Vorteile der Verwendung von Destillaten gegenüber Schweröl

- Reduktion der Partikelemissionen um bis zu 80%,
- Destillate enthalten kaum Stickstoff, damit gibt es wesentlich bessere Möglichkeiten zur Optimierung des Verbrennungsprozesses, dadurch Reduktion der NO_x Emissionen und später bessere Möglichkeit des Einsatzes von Abgasnachbehandlungsanlagen,
- Sicherheitsrisiken durch Umstellen von Schweröl auf Brennstoff mit geringen Schwefelanteil beim Einfahren in SECA Nordsee/Ostsee entfallen, keine Inkompatibilitätsprobleme mehr,
- kein Vorheizen und Aufbereiten des Schweröls mehr erforderlich,
- bei Havarie wesentlich geringere Umweltbelastung durch Bunkeröl, wenn kein Schweröl mehr verwendet wird,
- wesentlich weniger Ölschlamm (Sludge) aus dem Betrieb von Schweröl, entsprechend Wegfall erheblichen Entsorgungsaufwandes an Land,
- deutlicher Rückgang von illegalen Einleitungen von Öl und Ölsludge ins Meer,
- Einhaltung der Vorschriften kann durch Bunkerproben zuverlässig kontrolliert werden, geringerer bürokratischer Aufwand an Land so wie an Bord,
- weniger Aufbereitungstechnik an Bord.

Der Einsatz von Scrubbern kann zwar die Emissionen ebenfalls nachhaltig senken (noch liegen keine genauen Erfahrungen vor), doch entstehen neue Rückstände, die zwischengelagert und an Land entsorgt werden müssen. Es entstehen zusätzliche Probleme und Anforderungen:

- fachgerechte Zwischenlagerung der Rückstände an Bord (ggf. mit Gesundheitsrisiko für die Mannschaft),
- Entsorgung an Land – das Problem der Hafenauffanganlagen weltweit ist noch nicht gelöst – oder neue Umweltschäden durch (illegales) Einleiten ins Wasser,

- Führen entsprechender Tagebücher,
- Überwachung des Einsatzes der Scrubber,
- Durchsetzung durch Behörden.

Zudem hat die MO-Studie festgestellt, dass Scrubber lediglich für ca. 10 % der Schiffe eingesetzt bzw. zur Verfügung gestellt werden könnten.

6. Die deutsche Position

Die Bundesrepublik Deutschland setzt sich auf allen politischen Ebenen für eine international verbindliche Regelung der Treibstoffqualität bei der IMO ein, die langfristig zu einer Umstellung von dem durch die Seeschiffe verwendeten Schweröl auf schwefelarme Treibstoffe führen soll. Maßgeblich sind ein angemessener Zeitrahmen und geeignete Zwischenschritte für den Übergang.

Als kurzfristig zu erreichende Zwischenlösung befürwortet Deutschland schärfere Regelungen in den Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECAs). Daneben sollten möglichst rasch weitere Gewässer – z. B. rund um Europa – als neue SECAs ausgewiesen werden. Damit kann ein schrittweiser Übergang zu schwefelarmen Treibstoffen erreicht werden.

Wichtig ist, dass parallel dazu frühzeitig eine Entscheidung für einen besseren globalen Treibstoffstandard mit maximal 0,5 oder 0,1 % Schwefelgehalt getroffen wird.

Das Ergebnis der vom Generalsekretär der IMO veranlassten Expertenstudie zeigt, dass dies nach einer angemessenen Übergangszeit machbar ist und erhebliche Vorteile für den Schiffsbetrieb und für die Umwelt haben wird. Nur eine dahingehende frühzeitige Entscheidung ermöglicht Planungssicherheit für alle Industrien.

Dafür wird sich die deutsche Delegation in den weiteren Verhandlungen einsetzen.

Welche Lösung sich in der IMO durchsetzen wird, kann zurzeit noch nicht vorhergesagt werden. Alle derzeit noch diskutierten Lösungen werden aber zumindest in Nord- und Ostsee zur Verwendung schwefelarmer Treibstoffe führen und damit dort deutliche Senkungen der Emissionen mit sich bringen.

7. Nachtrag

Am 4.4.2008 wurde bei der 57. Sitzung des IMO Umweltausschusses (MEPC = Marine Environment Protection Committee) in London eine Entscheidung zur Senkung der Schiffsemissionen getroffen.

Mit großer Mehrheit sind die Mitgliedstaaten der IMO weitgehend einer Eingabe von Deutschland, Norwegen und Finnland gefolgt, die den weltweiten Ausstieg aus den Rückstandsölen zum Ziel hatte.

Für Seeschiffe gelten künftig folgende Grenzwerte für Schwefel im Treibstoff:

1. In den Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECAs = Sulfur Emission Control Areas, zur Zeit nur Nord- und Ostsee)
 - ab 2010 max. 1,0 %
 - ab 2015 max. 0,1 %
2. Weltweit
 - ab 2013 max. 3,5 %
 - ab 2020 max. 0,5 % (Überprüfung 2018, maximale Verschiebung bis 2025)

Maßnahmen der Schifffahrt zum Klima- und Emissionsschutz

– Umweltverträgliche Seeschifffahrt: Regulierungsdefizite und zukunftsfähige Lösungen für die Emissionen der Seeschifffahrt –

Dr. Werner Reh, Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND),
Friends of the Earth Germany, Berlin

Zentrale Forderungen des BUND:

- *Globale Lösungen können nicht länger abgewartet werden, die EU muss vorangehen: sowohl bei CO₂ als auch bei Luftschadstoffen, um das Regulierungsversagen der IMO zu beheben.*
- *Nationalstaaten sind in der Pflicht, beim Schutz der Küstenregionen aktiv zu werden durch Landstromförderung, differenzierte Hafengebühren, Förderprogramme sowie durch die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen.*
- *Es muss ein neuer Policymix zwischen effektiven Regulierungen und Anreizen zur Begrenzung und Reduktion der Treibhausgase gefunden werden. Insbesondere sollten Emissionsreduzierungen an der Quelle mit Hilfe von Grenzwerten für Schwefelanteile an Kraftstoffen und Emissionsgrenzwerte für Schiffe das vorrangige Normierungsziel sein.*

1. Einleitung

1.1 Seeschifffahrt als „vergessener Verkehrsträger“?

Die internationale Seeschifffahrt ist ein politisch schwierig zu beeinflussendes Handlungsfeld. Zwei Faktoren spielen dafür zusammen:

1. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation IMO als institutionelle Verankerung der internationalen Seeschifffahrt bietet wenige Möglichkeiten für eine wirkungsvolle Rahmensetzung. Die IMO ist entscheidungsschwach. Große Reedereien und Mineralölgesellschaften sind in ihren Arbeitsgruppen so stark vertreten, dass notwendige Regulierungen zu spät und zu schwach erfolgen.

2. Der Seeverkehr ist für die meisten Menschen außerhalb der Hafenstädte wenig sichtbar. Nur in den Küstenregionen manifestiert sich die wachsende Umwelt- und Gesundheitsbelastung durch Schiffsemissionen und Hafener-

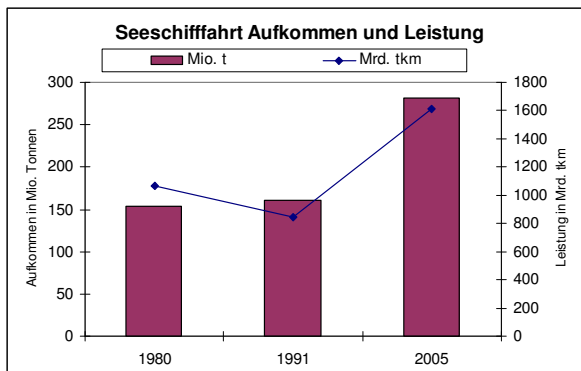
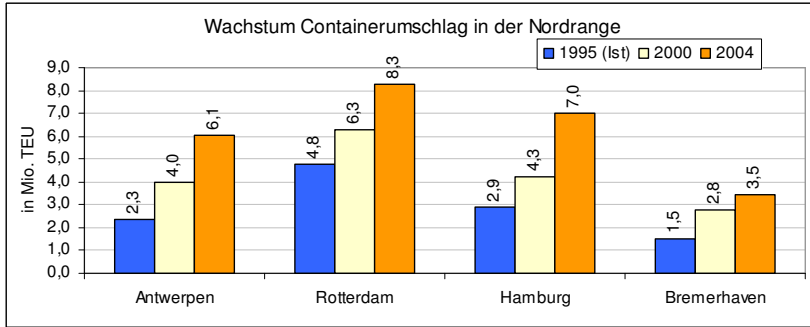
entwicklung, jedoch fehlte bislang ein wirkungsvoller öffentlicher Druck für eine umweltfreundlichere Seeschifffahrt jenseits der regionalen Ebene. Die mit dem Straßengüterverkehr vergleichbaren Transportmengen und -leistungen werden durch Politik und Öffentlichkeit unterschätzt.

1.2 Wachstumsperspektiven des Seeverkehrs und seine Folgen

Die deutschen Häfen verzeichnen in den letzten Jahren Wachstumsraten im Containerumschlag von ca. 10% jährlich. Der Schiffsverkehr auf den Weltmeeren hat sich in den letzten 20 Jahren mehr als verdoppelt. Diese Zuwächse führen global zu einem erhöhten Anteil der Treibhausemissionen des Seeverkehrs. Regional sind vor allem die hohen Emissionen der klassischen Luftschadstoffe ein Problem, die die Küstengebiete in allen Teilen der Welt sowie Umwelt und Gesundheit in den Hafenzentren massiv beeinträchtigen. Der vor allem mit dem Wachstum des Containerverkehrs notwendig werdende Hafenausbau und der Ausbau der Seehafen-Hinterlandanbindungen erhöht die Belastungen weiter. Flussvertiefungen, die seeseitig in – einer vermeintlichen oder wirklichen – Konkurrenz zu anderen Seehäfen vorgenommen werden, verändern die Mündungsgebiete der Flüsse und die Meeresküsten dauerhaft. Kooperationskonzepte zwischen verschiedenen Seehäfen – z.B. solche mit größerem Tiefgang wie der künftige Jade-Weser-Port bei Wilhelmshaven – werden, obwohl sie ökologische und ökonomische Vorteile brächten, indessen nicht nachdrücklich verfolgt.

2. Klimawirkungen der Seeschifffahrt – weil die IMO nicht handelt, sollte die Seeschifffahrt auf die klimapolitische Agenda der EU gesetzt werden

Die Seeschifffahrt hat von allen Verkehrsträgern die niedrigsten spezifischen CO₂-Emissionen und ist damit ein effizienter Transportmodus. Auf der anderen Seite hat die Seeschifffahrt – global betrachtet – jedoch einen mindestens ebenso großen Anteil an den CO₂-Emissionen wie die internationale Luftfahrt, die weit mehr im Blickpunkt der öffentlichen Aufmerksamkeit steht. Im Jahr 2000 stammten etwa 800 Mio. t CO₂ aus Schiffsmotoren, das entspricht einem Anteil von ca. 2,7 % der weltweiten CO₂-Emissionen. Ein im Auftrag der IMO erstelltes neues Gutachten (Intertanko 2007) geht sogar davon aus, dass der Anteil der Seeschifffahrt heute bei etwa 5 % liegt. Zum Vergleich: Die gesamten CO₂-Emissionen aller Sektoren in der Bundesrepublik Deutschland liegen mit jährlich rund 870 Mio. t in etwa in der gleichen Größenordnung. Während jedoch die Bundesrepublik eine Vielzahl von Maßnah-



*Abbildung 1:
Wachstum des Seeverkehrs Aufkommen und Leistung in den deutschen Häfen
(Quelle: Verkehr in Zahlen 2006/2007)*

men zur Reduzierung ihres CO₂-Ausstoßes einsetzt, fehlt bislang in der internationalen Schifffahrt nicht nur ein Regime zur Reduktion, sondern bei großen Teilen der Stakeholder auch das Problembewusstsein.

Bis 2050 werden nach neuesten Erkenntnissen des Deutschen Instituts für Luft- und Raumfahrt die CO₂-Emissionen der Seeschifffahrt in jedem Fall signifikant steigen. Das DLR nimmt gegenüber dem Jahr 2000 eine Steigerung von 36% bis 2020 und bis zu 150 % bis 2050 an, sollten keine Maßnahmen zur CO₂-Reduktion ergriffen werden (Eyring et al: 2005).

Die internationale Schifffahrt ist nicht Teil des Kyoto-Protokolls. Das wird sich ab 2013 ändern müssen. Darauf haben sich auch die EU-Regie-

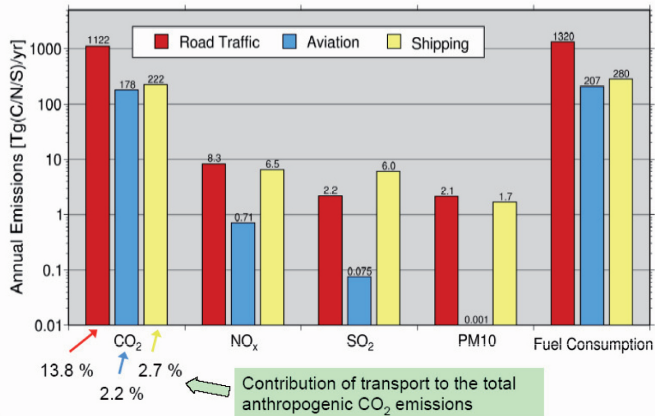


Abbildung 2:
Emissionen der Verkehrsträger 2000 (Quelle: Eyring et al. Part 1, JGR, 2005)

rungschefs auf Ihrem Klima- und Energiegipfel im März 2007 verständigt. Die sog. Bali-Roadmap vom Dezember 2007 fordert auch mit Blick auf die Seeschifffahrt, „weitere Sektoren“ in das Post-Kyoto-Klimaregime einzubeziehen. Sollte dies durchgesetzt werden, wäre auch die IMO unter stärkerem Druck, Maßnahmen auszuhandeln. Seit 1997 hat die IMO den Auftrag, eine freiwillige Regelung auszuhandeln. Momentan wird eine Einigung auf verbindliche Reduktionsziele auf IMO-Ebene nicht vor 2009 erwartet und auch das ist mittlerweile fraglich. Deshalb sollte die Seeschifffahrt auf die klimapolitische Agenda der EU gesetzt werden. Bereits 2002 hat die EU angekündigt, aktiv zu werden, falls im Rahmen der IMO bis 2003 keine Einigung erzielt wird. Um das derzeitige Regulierungsvakuum zu füllen, sollte die EU so schnell wie möglich einen eigenen Vorschlag machen. Obwohl eine internationale Lösung im Rahmen der IMO zu begrüßen wäre, ist sie doch ebenso wenig wahrscheinlich wie im Bereich der Luftfahrt. Im letzteren Sektor hat die EU die Initiative ergriffen und mit der Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ein wirksames Instrument etabliert. Die EU muss und kann auch bei der Seeschifffahrt die Vorreiterrolle übernehmen und zwar ungeachtet der Tatsache, dass es bei der Wahl der Instrumente zur CO₂-Reduktion im Seeverkehr noch offene Fragen gibt. Ein Gutachten im Auftrag der EU-Kommission (Faber et al. 2006: Aviation and maritime transport in a post-2012 climate policy regime) kam zum Schluss, dass die Einbeziehung in

den EU-Emissionshandel eine machbare Option wäre, ebenso wie treibhausgasabhängige Hafengebühren und CO₂-Grenzwerte für in den EU-Häfen anliegenden Schiffe. Darüber hinaus hat das UBA 2007 ein Gutachten vorgelegt (Kågeson 2007: Linking CO₂-Emissions from International Shipping to the EU ETS), das eine Kombination dieser Instrumente prüft und einen Emissionshandel für Seeschiffe empfiehlt.

3. Regionale und lokale Aspekte: Luftschadstoffe und Partikel. Auswirkungen und politische Forderungen

In der Seeschifffahrt werden minderwertige Treibstoffe mit durchschnittlich 2,7 % Schwefelgehalt verwendet. Im Allgemeinen werden Seeschiffe mit Schweröl betrieben, einem Rückstand des Ölraffinerieprozesses. Schiffe sind nach den Immissionsschutzvorgaben, die an Land gelten, „schwimmende Sondermüllverbrennungsanlagen“. Wie beim Feinstaub in den Städten klaffen die – strengen – Immissionsschutzgrenzwerte und die – völlig unzureichenden bzw. nicht existenten – Emissionsnormen auseinander. In den Küstenregionen und großen Hafenstädten Europas und weltweit hat das direkte lokale Folgen, denn um die Energieversorgung an Bord aufrechtzuerhalten, laufen die Motoren auch im Hafen ununterbrochen. Eine im November 2007 veröffentlichte Studie fand auf Basis von WTO-Daten heraus, dass jährlich etwa 60.000 Menschen durch die Folgen von Schiffsemissionen vorzeitig sterben (Corbett et al 2007: Mortality from Ship Emissions). In Hamburg sind die im Hafen liegenden Schiffe für etwa 80% der gesamten Luftschadstoffbelastung durch Schwefel- und Stickoxide verantwortlich. In Lübeck-Travemünde liegt der Anteil der Schiffsemissionen bei weit über 90%. Die Feinstaubhintergrundbelastung durch den Seeverkehr beträgt in den dicht besiedelten Küstengebieten Europas 20–30 % (Eyring et al. 2005).

4. Forderungen: EU muss handeln – innerhalb der IMO, notfalls auch allein.

Im Rahmen der IMO regelt das MARPOL-Übereinkommen den Schutz der Meeresumwelt durch Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Anlage VI zu MARPOL legt Emissionsgrenzwerte für die Luftverunreinigung durch Seeschiffe fest und ist seit 2005 in Kraft

Ebenso wurde die schrittweise Abschaffung von Schweröl als Treibstoff, eine langjährige Forderung der Umweltverbände, im Rahmen der

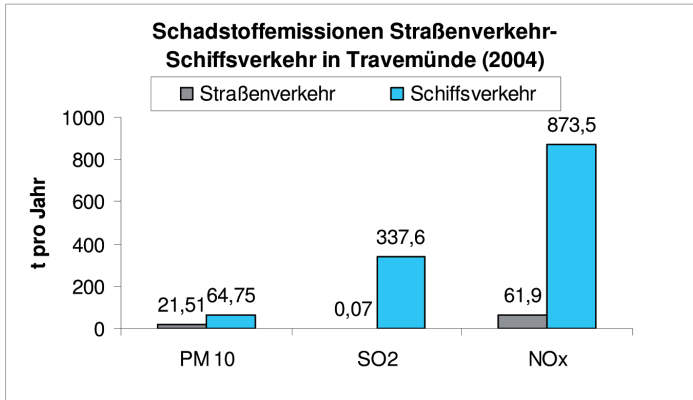


Abbildung 3:
Emissionen in Lübeck (Quelle: LAIRM Consult, 2004)

IMO auf den Weg gebracht. Allerdings gibt es hier auch große Widerstände bei den Flaggenstaaten innerhalb der EU.

Die Abschaffung von Schweröl als Treibstoff und Umstieg auf schwefelärmere Alternativen ist eine Schlüsselmaßnahme für eine umweltfreundlichere Seeschifffahrt. Hierdurch ergeben sich einerseits technische Effekte. Denn nur mit schwefelarmen Treibstoffen können moderne Filter- und Reinigungstechnologien, wie zum Beispiel die selektive katalytische Reduktion (SCR) zur Stickoxidreduzierung überhaupt funktionieren. Letztere sind jedoch notwendig, denn bessere Treibstoffe führen im Verbrennungsprozess zu einem höheren NO_x-Ausstoß.

Auf der anderen Seite ist durch bessere und damit teurere Treibstoffe ein Innovationsschub in Richtung höherer Effizienz sowohl bei Schiffs-technologie als auch beim Betrieb zu erwarten.

In Europa sind Nord- und Ostsee bereits so genannte SECAs (Sulphur Emission Control Areas), Seegebiete, in denen nur mit max. 1,5 % schwefelhaltigen Treibstoff gefahren werden darf. Für die kommenden Jahre sollte sich die EU bei der IMO für eine Ausweitung der SECAs aufs Mittelmeer und weitere europäische Meere einsetzen, sowie für die Reduzierung des Schwefelgehalts der erlaubten Treibstoffe auf 0,5% bis spätestens 2015.

Mittelfristig muss die EU prüfen, den internationalen Schiffsverkehr in ihren Hoheitsgewässern in die Luftqualitäts- und weitere Umweltrichtlinien einzubeziehen, sollten im Rahmen der IMO in den nächsten Jahren keine ausreichenden Einigungen erzielt werden.

5. Mitgliedsstaaten müssen aktiv werden zum Schutz ihrer Küstenregionen – innerhalb der EU und notfalls auch allein

Auch auf nationaler Ebene können einige Verbesserungen der Situation der Küstengebiete erzielt werden. Eine koordinierte Hafentwicklung statt paralleler Ausbauten ist dringend notwendig, um die Gesamtbelastung zu reduzieren und die Entwicklung politisch besser zu steuern, die Investitionen besser koordinieren zu können. Darüber hinaus ist es auch den Mitgliedstaaten möglich, Pilotprojekte und Förderprogramme zur Landstromversorgung und zur Förderung neuer Antriebsformen aufzulegen, auch wenn international keine verbindlichen Regelungen bestehen.

In den USA z.B. haben kalifornische Häfen unilaterale Anforderungen an Treibstoffqualität für Haupt- und Hilfsmotoren gestellt, und es gibt eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Solche Maßnahmen sind auch in der EU und auf nationaler Ebene möglich.

Maßnahmen der Schifffahrt zum Klima- und Emissionsschutz

– Umweltsituation in Nord- und Ostsee –

Niels-Peter Rühl, Vizepräsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

Nord- und Ostsee sowie ihre Küstenbereiche sind aus wirtschaftlicher, sozialer, kultureller und ökologischer Sicht von hoher Bedeutung für ihre Anliegerstaaten. Allerdings stehen beide Meere unter einem erheblichen Nutzungs- und Belastungsdruck, denn insbesondere die Küstengebiete sind dicht besiedelt und Transferzonen für den globalen Handel sowie für Umweltbelastungen, die in den Einzugsgebieten erzeugt werden. Des Weiteren werden die Küstenmeere immer intensiver wirtschaftlich genutzt.

Darüber hinaus werden beide Meere z. B. durch die Fischerei und durch Einträge von Nähr- und Schadstoffen, insbesondere über Flüsse und Atmosphäre, aber auch durch die Schifffahrt, zusätzlich belastet.

Bei der Bewertung der Umweltsituation in beiden Meeren ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der natürlichen Unterschiede zwischen beiden Meeren sich z. B. die Schadstoffe unterschiedlich stark auf das Ökosystem auswirken. So liegen z. B. die Wassererneuerungszeiträume in der Ostsee zwischen 25 bis 40 Jahren, in der Nordsee bei 0,5 bis 3 Jahren. Demzufolge wirken sich Schadstoffeinträge nachhaltiger auf das Ökosystem Ostsee aus.

Aufgrund des schlechten Zustands der Nord- und Ostsee in den siebziger Jahren und der Erkenntnis, dass der Schutz der Meere der internationalen Zusammenarbeit der Anrainerstaaten der jeweiligen Meere und koordinierter Maßnahmen bedarf, um schädliche Einflüsse durch menschliche Aktivitäten auf die Meeresumwelt zu verhindern bzw. zu vermindern, wurden verschiedene internationale Übereinkommen abgeschlossen. Besonders bedeutsam für Nord- und Ostsee sind

- Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks ("OSPAR"-Übereinkommen),
- Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets ("HELCOM"-Übereinkommen),
- Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe ("MARPOL" 73/78; IMO)

- Richtlinien der Europäischen Kommission (z. B. Wasserrahmenrichtlinie, Meeresumweltstrategie).

Aufgrund der intensiven Bemühungen auf nationaler und internationaler Ebene hat sich die Belastungssituation der beiden Meere in den letzten Jahrzehnten hinsichtlich einiger gravierender Belastungsfaktoren deutlich verbessert.

Die größten Entlastungen sind durch die stark verbesserte Abwasserreinigung, die verschiedenen Stoff- und Einleitungsverbote, die Maßnahmen gegen Öleinleitungen sowie die landseitigen Maßnahmen zum Immissionschutz erreicht worden.

Das spiegelt sich erfreulicherweise teilweise auch in den Ergebnissen der regelmäßigen Überwachung wider. So sind z. B. die Konzentrationen von Phosphaten und dem α - und γ -Hexachlorcyclohexan (Lindan) seit Beginn der neunziger Jahre – aufgrund von landseitigen Maßnahmen – zurückgegangen.

Trotz der teilweise deutlich verminderten Einträge von Schad- und Nährstoffen besteht kein Grund zur umweltpolitischen Entwarnung. Beide Meere stehen auch weiterhin unter einem erheblichen Nutzungsdruck.

Darüber hinaus werden die Ökosysteme beider Meere durch weitere Nutzungen, wie z. B.

- die Fischerei,
- den Tourismus
- die Marikultur,
- die Schifffahrt,
- Rohstoffentnahmen,
- Küstenschutzmaßnahmen

zum Teil erheblich beeinflusst.

Deshalb werden noch immer beispielhaft beobachtet

- unnatürlich intensive Planktonblüten und sauerstofffreie Zonen,
- zu hohe Schadstoffgehalte in Wasser, Sediment und Organismen,
- reduzierte Artenvielfalt und stark befischte Nutzfischbestände,
- die Zunahme von eingeschleppten Arten, die Gesundheit und Ökosystem gefährden,
- zunehmende Emissionen von Schiffen.

Verschärft werden diese Einflüsse zusätzlich durch den sich immer mehr abzeichnenden raschen Klimawandel, der sich auch in den beiden Meeren dokumentiert. Dies wird z. B. zu Veränderungen führen bei

- den meteorologischen Bedingungen,
- der Wasserzirkulation in Nord- und Ostsee,
- dem Wasseraustausch Atlantik-Nordsee-Ostsee,
- der Temperatur- und Salzbilanz
- der Intensität des Seegangs,
- Sedimentationsprozessen am Meeresboden,
- dem Meeresspiegel.

Folgen der Veränderungen sind zu erwarten

- beim Seeverkehr, bei Offshore-Anlagen (Zunahme Wellenhöhe/ Starkwindereignisse),
- bei der Fischerei (Veränderung Artenspektrum, zeitliche Verschiebungen der Planktonblüten),
- in der Meeresumwelt (erhöhte Algenblüten, Sauerstoffmangel),
- in Flussmündungen und Ästuaren (Sedimentationsprozesse, Gezeitenwelle, Extremwasserstände).

Die Schifffahrt hat auf den bedeutsamen Schifffahrtsstraßen in Nord- und Ostsee – insbesondere nach der politischen Veränderung im Ostseebereich – erheblich zugenommen. Obwohl sie als effizientes Transportmittel gilt und von allen Verkehrsträgern in Relation zu den transportierten Gütern die Meere vergleichsweise gering belastet, nimmt ihr Anteil an den Einträgen in die Nord- und Ostsee langsam zu.

Dies liegt – neben dem starken Anstieg des Seeverkehrs – daran, dass z. B. die Abgasvorschriften für Anlagen im Landbereich kontinuierlich verschärft worden sind, während die schifffahrtsbedingten Luftverunreinigungen durch derzeit noch unbefriedigende internationale Abgasvorschriften kaum abgenommen haben. Die schifffahrtsbedingten Belastungen der Nord- und Ostsee ergeben sich insbesondere aus

- den illegalen Einleitungen von Schwerölrückständen,
- den teilweise gravierenden Folgen von Öltankerunfällen,
- den Emissionen von schifffahrtsbedingten Luftverunreinigungen (SO_x, NO_x Rußpartikeln) und

- der Einschleppung von gebietsfremden Organismen.

Vorsichtige Schätzungen haben z. B. ergeben, dass die SO_x-Emissionen der Seeschifffahrt bereits nahezu ein Drittel der sämtlichen in der EU verursachten SO_x-Emissionen ausmachen. Deshalb sind im Besonderen Maßnahmen zur Reduzierung der betriebsbedingten Schiffsemissionen notwendig.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Umweltsituation in Nord- und Ostsee aufgrund vielfältiger Maßnahmen verbessert hat, aber aufgrund des weiterhin starken Belastungsdrucks auf beide Meere keine Entwarnung gegeben werden kann.

Für den Bereich der Ostsee haben die Anliegerstaaten deshalb im November 2007 einen durchgreifenden Aktionsplan erarbeitet, der sich nunmehr in der Umsetzungsphase befindet und zum Ziel hat, die Ostsee bis spätestens 2021 in einen guten ökologischen Zustand zu versetzen.

Schlussvortrag

Wie viel Mobilität verträgt unser Globus?*

Prof. Dr. Peter Hennicke, Präsident des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie GmbH, Wuppertal

Zwei Branchen zeigen sich besonders betroffen darüber, dass mit langjährigen Ankündigungen zum Klimaschutz jetzt auf europäischer und nationaler Ebene Ernst gemacht wird: die Erzeuger von Kohlestrom und die Automobilwirtschaft. In diesem Beitrag sollen die deutschen Hersteller von PKW im Mittelpunkt stehen. Dabei geht es insbesondere um den Vergleich zugesagter Minderungsziele mit der realen Unternehmens- und Modellpolitik.

Unstrittig dürfte sein, dass der Verkehr insgesamt einen weit größeren Beitrag zur Minderung von Klimagasen erbringen muss, wenn die zu Recht ambitionierten deutschen, aber auch die moderateren EU-Minderungsziele für 2020 und danach ihre Vorbildrolle in der Welt erfüllen wollen. Gegenwärtig schöpfen in Europa allein die Klimालasten aus dem Verkehr das Maß aus, das künftig (etwa bis 2050) für alle Bereiche zusammen als verträglich mit dem 2-Grad-Minderungsziel der EU einzustufen ist. Bei der im Vergleich mit anderen Sektoren ungünstigeren bisherigen Emissionstendenz ist hier ein offensichtlicher Handlungsbedarf gegeben. Selbstverständlich gilt dies nicht nur für PKW, sondern mindestens genauso beim LKW-Güter- und beim Flugverkehr.

In ihrem Proposal vom 19. Dezember 2007 stellt die Europäische Kommission ihr Zielkonzept für die Reduktion der CO₂-Emissionen bei leichten Fahrzeugen (light-duty vehicles), also im Wesentlichen PKW, vor. Danach soll *im Jahr 2012* von den *neu* zugelassenen Fahrzeugen ein durchschnittlicher Emissionswert von 130 g CO₂/km nicht überschritten werden; pro Gramm Verfehlung sollen im Jahr 2012 20 €, 2013 35 €, 2014 60 €, sowie schließlich 2015 95 € Strafzahlung fällig werden. Einzelne Hersteller können Strafzahlungen mindern oder vermeiden, indem sie Zielverfehlungen durch Pooling mit anderen Herstellern teilweise oder ganz kompensieren;

* Auf Wunsch des Autors wird mitgeteilt:
Dieser Text ist eine geringfügig überarbeitete Version des Artikels *„Macht die EU-Kommission Industriepolitik gegen die deutsche Automobilwirtschaft?“* (ifo Schnelldienst, Jahrg. 61 [2008], Nr. 3, S. 7-11) von Prof. Dr. Peter Hennicke und Dr. Karl Otto Schallaböck. Er deckt weite Teile des von Prof. Hennicke gehaltenen Schlussvortrages ab.

in der Konkretisierung auf einzelne Fahrzeuge und deren Varianten wird auch deren Masse berücksichtigt (schwerere PKW dürfen etwas mehr emittieren); im begleitenden Dokument wird auch auf die weiter gehenden Forderungen des Europäischen Parlaments hingewiesen mit Zielwerten von 95 g/km im Jahr 2020 und möglicherweise 70 g/km in 2025. Insgesamt stützt sich der Vorschlag auf einen umfangreichen Vorlauf an fachlicher Begutachtung, Stakeholder-Beteiligung und Beratung in den Europäischen Institutionen. Niemand kann nach Jahrzehnten intensiver Diskussion über Klima- und Ressourcenschutz davon überrascht sein, dass die „Autos der Zukunft“ nicht nur wegen des Klimaschutzes, sondern auch wegen der Importabhängigkeit, Verknappungstendenzen und Preissteigerung bei Öl technisch revolutioniert, vor allem radikal verbrauchsärmer und in ein Gesamtkonzept „Nachhaltige Mobilität“ eingebettet sein müssen.

Eher ist erstaunlich, dass eine Branche glaubt, sich über frühere vernünftige Einsichten und freiwillige Selbstverpflichtungen heute ohne Ansehensverlust hinwegsetzen können: Im Vergleich mit den 140 g/km, deren Einhaltung innerhalb der EU15 der europäische Automobilherstellerverband (ACEA) für 2008 in einer Selbstverpflichtung zugesagt hat (die japanischen und koreanischen Verbände JAMA und KAMA für 2009), ist das Ziel von 130 g/km in 2012 nur eine konsequente und wenig anspruchsvolle Fortschreibung. Auch die Strafzahlungen für Verfehlung erscheinen mäßig: Wird das bereits für 2008 zugesagte Ziel erst mit vier Jahren Verspätung erreicht, so werden (ohne Berücksichtigung möglicher Entlastungen wegen höherer Fahrzeuggewichte) 200 € pro Fahrzeug fällig – ein eher nachrangiger Betrag im Vergleich zum gesamten Fahrzeugpreis. Bei fünf Jahren Verspätung wären es 350 €, bei sechs Jahren Verspätung dann 600 €, und erst bei sieben Jahren verspäteter Erfüllung der vertraglichen Zusagen werden 950 € fällig.

Im Vergleich mit der bisherigen Zielgröße der EU für 2012 in Höhe von 120 g/km (in 1995 bereits für 2005 vorgesehen und 2007 noch einmal für 2012 bestätigt) bedeutet der neue Wert eine Verschlechterung um 10 g/km. Diese Erhöhung der zulässigen Emissionen soll klimaneutral – insbesondere durch regenerative Treibstoffe – aufgefangen werden; deswegen wird bisweilen mehr als missverständlich auch der aktuelle Kommissionsvorschlag dahingehend beschrieben, dass er eine „Minderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen auf 120 g/km bis 2012“ beinhalte. Dies ist besonders auch deshalb missverständlich, weil die Klima- und Nachhaltigkeitsbilanz von Biotreibstoffen, v.a. wenn sie aus Importen stammen, zunehmend kritisch beurteilt wird.

Gemessen an den eingegangenen Selbstverpflichtungen sind die Vorgaben der EU-Kommission also nicht übermäßig ambitioniert. Warum also die Kritik und Alarmmeldungen aus der deutschen Automobilindustrie? Um die Antwort vorweg zunehmen: Weil die Selbstverpflichtung im auffallenden Gegensatz steht zur realen Verbrauchsentwicklung der Flotte besonders der deutschen Premium-Hersteller. Wer von Staat zu Recht verlässliche Rahmenbedingungen verlangt, muss dies bei Selbstverpflichtungen auch selbst gewährleisten. Sonst verliert dieses Instrument jeden Wert und nachträgliche Klagen über staatliche Vorgaben jede Glaubwürdigkeit. Dies gilt etwa für die Topmeldung (www.acea.be vom 24.01.2008) unter der Überschrift „Car industry supports reducing CO₂ emissions“, wo ausgeführt wird, dass das EU-Ziel von 130 g/km in 2012 zu durchschnittlichen Preiserhöhungen pro Auto von bis zu 3.000 € führen würde. Wenn dies der (sehr unwahrscheinliche) Aufpreis für Sprit sparende Innovationen sein soll, dann fragt man sich, warum ACEA eine Verbrauchsreduktion in diese Richtung bereits für das Jahr 2008 freiwillig zugesagt hat. Sollte die von der EU gesetzte Pönale gemeint sein, dann würde auf die Ahnungslosigkeit im Publikum gesetzt: Eine Pönale von 3.000 € pro Fahrzeug in 2012 entspricht einem Emissionswert von 280 g/km, was als Durchschnittswert auch schon vor zehn oder zwanzig Jahren weit oberhalb der Realität war; eine Pönale von 3.000 € pro Fahrzeug in 2015 entspricht bei dem bis dahin erhöhten Strafsatz einem Emissionswert von noch immer über 160 g/km, mehr als der durchschnittliche Neuwagen gegenwärtig emittiert. Es würde also davon ausgegangen, dass die neuen Fahrzeuge innerhalb der nächsten sieben Jahre im Durchschnitt weiter steigende Verbrauchs- und Emissionsziffern aufweisen, anstatt schon – wie bisher – selbst im Trend weiterhin leicht sinkende. Das Hauptproblem liegt darin, dass gerade auch die Modellpolitik der deutschen Automobilindustrie eine wesentliche Ursache dafür ist, dass die Abweichung der realen Verbrauchswerte von der eingegangenen Selbstverpflichtung nicht abgebaut wurde. Erhebliche Teile der deutschen Automobilindustrie liegen mit den CO₂-Emissionen ihrer Neufahrzeuge weitab von den europäischen Zielwerten; für die in Deutschland neu zugelassene Fahrzeugflotte ist eine deutliche Verfehlung des europäischen Zielkorridors unübersehbar. Für die EU-Ebene verbindlich ist ein dort installiertes formalisiertes Verfahren des CO₂-Monitoring im Zusammenhang mit dem ACEA-Commitment (und analog bezüglich JAMA und KAMA); diesbezüglich liegen jedoch die – zwischen Kommission und Industrie/Verbänden abgestimmten – Berichte nur bis zum Berichtsjahr 2004 vor (Einzelberichte vom 25.11.2005, Gesamtbericht vom 24.08.2006). Demnach war 2004 für die EU15 ein durchschnittlicher Emissionswert von 163 g/km festzustellen, sowie für den ACEA-Bereich ein Wert von 161 g/km; für Deutschland wird ein Durchschnitt von 173 g/km für die Neufahrzeuge der ACEA-Mitglieder

genannt. Dies hat bereits erhebliche Zweifel an der Zielerreichung in 2008 geweckt.

(Noch) nicht mit der Industrie abgestimmte Daten für 2006 auf der Grundlage von Meldungen der EU-Mitgliedsstaaten signalisieren, dass bis dahin bei einem Wert von 160 g/km für die EU15 keine deutlichen weiteren Fortschritte erreicht worden sind; auch der Wert für Deutschland hat sich demnach nur wenig verändert. Als nationalen Wert für Deutschland hat das Kraftfahrtbundesamt im Rahmen seiner monatlichen statistischen Berichterstattung – wohl in geringfügig unterschiedlicher Abgrenzung – für 2007 jüngst einen Wert von 170 g/km genannt. In Fortsetzung der Entwicklung der letzten Jahre können damit für das laufende Jahr etwa 168 g/km erwartet werden. Somit wird das in der ACEA-Selbstverpflichtung für 2008 gesetzte Ziel in Deutschland um voraussichtlich 20 Prozent verfehlt. Dass die EU-Kommission dies angesichts der langen Vorgeschichte und der verschärften Anforderungen an den Klimaschutz in allen Sektoren nicht tolerieren kann, liegt auf der Hand, zumal die deutsche Verfehlung aufgrund des Gewichts von Deutschland die gesamteuropäische Bilanz verhagelt. Bei dem Anteil von etwa 22 bis 24 Prozent, den Deutschland an allen Neuzulassungen in der EU15 ausmacht, müssten zum Ausgleich in den übrigen 14 Ländern die Durchschnittsemissionen auf gut 130 g/km gesenkt werden, um insgesamt die zugesagten 140 g/km zu erreichen. Dies ist nicht zu erwarten.

Neben Schweden und Finnland, die – bei vergleichsweise bescheideneren Zulassungszahlen – den Zielkorridor noch deutlicher verfehlen als Deutschland, dürften auch die restlichen EU15 Länder zusammen den Zielwert in 2008 nicht erreichen; die dabei dort insgesamt nicht sehr starke Überschreitung stellt sich, nach Ländern gegliedert, durchaus unterschiedlich dar und dürfte auch – wenngleich in unterschiedlichem Ausmaß – durch den Import von Fahrzeugen deutscher Hersteller zu erklären sein. Es ist daher nachvollziehbar, dass Deutschland und die deutschen Fahrzeughersteller als maßgebliche Verursacher der Nichterfüllung der CO₂-Grenzwerte benannt werden.

Auf Grund der Versäumnisse in der Vergangenheit macht es heute für die deutschen Automobilhersteller selbstverständlich einen großen Unterschied, ob man bei Einhaltung der Selbstverpflichtung von 2008 bis 2012 die Durchschnittsemissionen eher bequem von 140 auf 130 g/km absenken soll, oder ob man von der massiven Zielverfehlung bei 168 g/km startet und über 20 Prozent Reduktion realisieren soll. Für die nur an Automobilität interessierten Fahrzeugkäufer ist das Problem überschaubar: Anders als von der Industrie und ihren Verbänden verbreitet, sind die verbrauchs- und emissionschwächeren Fahrzeuge signifikant billiger als die stärker emittierenden – nicht nur, verständlicherweise, in den Verbrauchskosten,

sondern auch in der Anschaffung. Die persönliche Mobilität wäre also durch die Vorgaben nicht erkennbar belastet. Wer dennoch auf den Besitz eines übermäßig PS-starken Spaß- und Prestigegeräts nicht verzichten will, darf dies angesichts der Hausforderungen der Klima- und Ressourcenschutzes nicht zum Maßstab kollektiver Unvernunft machen, sondern muss für die von ihm verursachten externen Kosten an der Umwelt aufkommen. Für einige Fahrzeughersteller stellt sich jedoch wegen des kontraproduktiven Hinauszögerns von Innovationen der unvermeidliche Anpassungsprozess nun vorübergehend zweifellos deutlich steiniger dar. Gemessen an einem linearen Anpassungspfad an den Zielwert von 140 g/km in 2008 liegt der insgesamt erreichte Wert in 2006 mit 159 g/km in der EU27 gut 8 Prozent über einem plausiblen Zwischenwert von rd. 147 g/km. Die einzelnen Hersteller und Herstellergruppen zeigen dabei erhebliche Unterschiede: Zwar weichen die Verbände ACEA und JAMA kaum von den Durchschnittswerten ab, auch die stark in Deutschland aktiven Tochtergesellschaften der US-Hersteller Ford und GM liegen nahe beim Gesamtdurchschnitt. Der nach Absatzzahlen deutliche Marktführer Volkswagen (mit Audi, SEAT und Skoda) liegt jedoch mit 165 g/km und einer Überschreitung von gut 12 Prozent schon erkennbar ungünstiger, auf gleichem Niveau wie der weniger bedeutende koreanische Hersteller Hyundai. Drastisch zu hohe Emissionen weisen vor allem BMW, DaimlerChrysler und Porsche (zusammen rd. 14 Prozent der ACEA-Fahrzeuge) mit 185 g/km und einer Abweichung von mehr als 25 Prozent vom plausiblen Zwischenwert auf. Zusammen mit dem VW-Konzern ergibt sich eine Verfehlung um gut 17 Prozent bei 38 Prozent der ACEA-Fahrzeugen; bei zusätzlicher Einbeziehung von Ford und GM lassen sich noch immer 14 Prozent Verfehlung bei dann schon 64 Prozent der ACEA-Fahrzeuge ermitteln. Die übrigen europäischen Hersteller Fiat, PSA und Renault dagegen liegen mit 144 g/km gut im Kurs und unterschreiten zusammengekommen mit ihrem 36-prozentigen Anteil an den ACEA-Fahrzeugen den Vergleichswert um etwa 2 Prozent. Die Verfehlung des ACEA-Commitment hängt also tatsächlich an den in Deutschland beheimateten oder hauptsächlich hier produzierenden Unternehmen. Insbesondere diese sind es dann auch, die sich in unterschiedlicher Stärke über den aktuellen Kommissionsansatz glauben zur Wehr setzen zu müssen. Dass ihre Argumente dabei für die Kommission und die Öffentlichkeit nicht sehr überzeugend sein werden, sei an einer kurzen Chronologie skizziert: Spätestens seit 35 Jahren ist im Zuge der Berichte des Club of Rome („Grenzen des Wachstums“, 1972) und der ersten Ölpreiskrise (1973) auch einer breiten Öffentlichkeit klar geworden, dass mit den Energierohstoffen, insbesondere mit Erdöl, sorgsamer umgegangen werden muss. Angesichts der Sonntagsfahrverbote kann dies auch den Verantwortlichen in Politik und Unternehmen nicht verborgen geblieben sein.

Die zweite Ölpreiskrise 1979/80 hat dann sogar die mächtige US-Autoindustrie wegen ihres Festhaltens an unzeitgemäßen Spritschluckern massiv erschüttert: Auch dies ist von der deutschen Autoindustrie deutlich wahrgenommen worden, wenngleich zunächst als Marktchance wegen ihrer damals vergleichsweise nicht ganz so großen und benzindurstigen Modelle. Der erforderliche Kurs in Richtung lean production und lean products wurde in dem anschließenden trilateralen – USA, Japan, Europa – Großprojekt „The Future of the Automobile Programme“ hinreichend deutlich beschrieben. Mit zunehmender Anpassung an die 1975 eingeführten US-Flottenverbrauchsregelungen (die sog. CAFE-Standards) konnte auch die US-Autoindustrie wieder einigermaßen Tritt fassen.

Seit 1990 läuft die Klimadebatte auch in Deutschland über die Bundestags-Enquete-Kommissionen auf politisch höchstem Niveau. Nicht als einziger, aber doch als regelmäßiger besonderer Problempunkt wurden dabei die PKW und deren Beitrag zur Klimabelastung aufgrund der hohen Treibstoffverbräuche adressiert; an dieser Debatte war die Automobilindustrie auch personell nicht unerheblich beteiligt (schon damals haben Vertreter der deutschen Autoindustrie den Vorschlag von Flottenverbrauchslimits abgelehnt mit dem Hinweis, dass zwei deutsche Hersteller in den USA regelmäßig hohe Strafabgaben wegen der Grenzwertverfehlungen zu zahlen hätten). In der Folge wurde auf deutsche Anregung (1994) hin in 1995 von der EU ein Zielwert von 120 g CO₂/km für 2005 festgelegt. In dieser Phase waren in Deutschland Klaus Töpfer und Angela Merkel Bundesumweltminister, sowie Matthias Wissmann, der gegenwärtige VDA-Präsident, Bundesverkehrsminister.

Wenn vor 10 Jahren nun der Verband der europäischen Autoindustrie ACEA selber in einer Selbstverpflichtung die Einhaltung des Emissionslimits von 140 g CO₂/km im Durchschnitt der Neufahrzeuge 2008 mit der EU vereinbart hat, ist dies bei der starken deutschen Position im ACEA natürlich nicht neben oder gegen die deutsche Automobilindustrie erfolgt. Im Gegenteil: Noch bis zum Jahresbericht 2006 hat der deutsche Automobil-Herstellerverband VDA die Patenschaft für das ACEA-Commitment beansprucht. Allerdings wurde im Zusammenhang mit dieser „freiwilligen Selbstverpflichtung“ erreicht, dass das EU-Ziel von 120 g/km im Ergebnis um sieben Jahre, also eine komplette Produktgeneration, auf 2012 verschoben wurde.

Den Automobilherstellern musste also schon seit Jahrzehnten klar sein, welche gravierenden Umstellungen auf massiv verbrauchsärmere und emissionschwächere Fahrzeugkonzepte anstehen. Es ist zweifellos nicht sehr weitsichtig, einen nicht nachhaltigen Pfad immer breiter auszutreten,

bloß weil er vorübergehend – vor allem durch Export von Umweltproblemen – ökonomisch noch funktioniert. Schon einfache Schulmathematik reicht aus, um zu erkennen, dass man bei einem Gesamtzielwert von 140 g/km vier neue Autos mit 130 g/km braucht, um eines mit 180 g/km (etwa VW Passat 1,6 mit 179 g/km) auszugleichen, oder bereits 16 solche schwächer emittierende, um ein Fahrzeug mit 300 g/km (etwa BMW X5 4,8i mit 299 g/km) zu kompensieren. Falls „Premium-Klasse“ bedeuten sollte, dass es sich dauerhaft um vergleichsweise große, schwere, verbrauchsstarke und nicht mehr innovationsfähige Fahrzeuge handelt, läge es in der Natur der Sache, dass die Premium-Klasse-Hersteller sich mit geringen Marktanteilen begnügen müssen, wenn der Durchschnitt erreicht werden soll (die so definierte Premium-Klasse reicht übrigens weit in das Segment hinein, welches in Deutschland etwas schief als „Mittelklasse“ bezeichnet wird).

Nachdem sich der Herstellerverband ACEA als wenig durchsetzungsfähig erwiesen hat, seine Mitglieder zu einer geeigneten Gestaltung der Fahrzeugpaletten zu animieren und einen zureichenden Ausgleich zwischen den unterschiedlich emittierenden Fahrzeugen herbeizuführen, erscheint es nachvollziehbar und nicht unbillig für die deutschen Hersteller, dass sich die EU nunmehr, wie schon vordem für diesen Fall angekündigt, per Verordnung direkt an die einzelnen Hersteller wendet. Diese können weiterhin selbst entscheiden, wieweit sie die – gegenüber der „Selbstverpflichtung“ zu einem späteren Termin nur mäßig verschärfte – Zielgröße einhalten, oder für einen Ausgleich durch andere Hersteller sorgen. Was aus Klimagründen jedoch nicht mehr tolerierbar ist, ist ein folgenloses Lippenbekenntnis zugunsten einer Emissionsabsenkung: Aus Gründen des Klimaschutzes ist es nötig, die Emissionsminderung – langfristig noch weit über die jetzigen Zielvorgaben der EU hinaus – auch tatsächlich zu erreichen; es kann deshalb als vernünftig und angemessen erscheinen, nennenswerte unausgeglichene Grenzüberschreitungen mit entsprechend angemessenen Ankündigungsfristen mit so hohen Strafbeträgen zu belegen, dass dies ein wirksames Lenkungsinstrument darstellt, entweder die Emissionen zu senken oder sie auszugleichen.

Über Details der vorgeschlagenen Regelung kann man angesichts der komplexen Materie selbstverständlich noch lange diskutieren – mit nur mäßiger Aussicht auf ein Ergebnis, das alle zufrieden stellt. So hat die Autoindustrie ein natürliches Interesse, Vorgaben abzumindern und auf spätere Zeitpunkte zu verschieben. Die Umweltverbände wiederum vertreten eher entgegengesetzte Vorstellungen. Mit einer gewissen Berechtigung wird der methodische Ansatz kritisiert, schwereren Fahrzeugen höhere Emissionswerte zuzubilligen, da die Fahrzeugmasse einen

primären Treiber für Verbrauch und Emissionen darstellt, und man bei dem gewählten Ansatz den Druck vermindert, die Fahrzeuggewichte zu reduzieren und sich ernsthaft mit einem rundum optimierten „Downsizing“ von Autos ztu beschäftigen. Da ohnehin Ausgleichs- und Kompensationsmechanismen zwischen den Fahrzeugen und – über Poolbildung – zwischen den Herstellern vorgesehen sind, könnte man natürlich eigentlich auf unterschiedliche Anforderungen völlig verzichten. Wichtiger jedoch erscheint, dass die Ansätze nunmehr ohne weitere Verzögerungen umgesetzt werden. Wer ernsthaft über „Autos der Zukunft“ für Schwellenländer und die rasch wachsenden sogenannten „neuen Konsumentenklassen“ nachdenkt, wird auch gar nicht umhin können, sich auf eine Revolution der weltweiten Automobilität einzustellen. Würden derzeitige Autotechnik und -dichte der USA auf China übertragen, würde dort die heutige Weltölproduktion benötigt. Verschärfte Rahmenbedingungen in Europa können daher auch dazu beitragen, rascher ein weltweit verallgemeinerungsfähiges (Auto-) Mobilitätsmodell zu entwickeln.