

Kanzlei am Steinmarkt

Rechtsanwälte

Kuchenreuter, Dr. Stangl & Alt

Verkehrsrecht

Unfallregulierung & EU-Führerschein

Fahrlehrerfortbildung 18.11.2005

Rechtsanwalt Georg Kuchenreuter

ADAC Vertragsanwalt

Fachanwalt für Arbeitsrecht

Fachanwalt für Familienrecht

Mediator

V o r t r a g

**Fahrlehrerfortbildung 17.11.2006, Cham, Hotel am Regenbogen,
15.00 Uhr bis 16.30 Uhr**

Themen:

- Unfallregulierung
- Änderungen des Bußgeldkatalogs zum 01.05.2006
- Aktuelle Entwicklungen/Rechtsprechung

I. Unfallregulierung:

1. Verhalten vor Ort:

a) Unfallstelle absichern:

Anhalten – Warnblinkanlage einschalten. Warndreieck aufstellen (Abstand: 50 bis 150 Schrittlängen). Eigene Sicherheit beachten. Unfallzeugen bitten, zu warten.

b) Erste-Hilfe-Leistung:

Verletzte versorgen, Rettungsdienst/Polizei anrufen oder anrufen lassen.

c) Eigene Beweissicherung:

- Zeugenanschriften notieren
- Unfallstelle fotografieren (Übersichtsaufnahme jeweils aus Richtung der Fahrzeuge mit eventuellen Bremsspuren, alle Fahrzeugbeschädigungen). Bei den Übersichtsaufnahmen nachträglich vermessbare Punkte wie z.B. Kanaldeckel, Lichtmasten, Verkehrszeichen, Bäume, Fahrbahn, Ausbesserungsstellen usw. im Bildausschnitt mit fotografieren (Vorsicht: fließender Verkehr!).
- Die Endpositionen der Fahrzeuge mit Kreide (eventuell im Verbandskasten zu finden) markieren, fotografieren und möglichst bald Unfallstelle räumen.
- Wenn möglich, Bremsspuren etc. selbst ausmessen.

d) Unfallbericht erstellen:

- Wenn möglich immer mit dem Unfallbeteiligten einen Unfallbericht

Formular europäischer Unfallbericht

ausfüllen. Angaben zum Unfall, zum Fahrzeug und zur Person machen.

- Kein Schuldanerkennnis abgeben (Problem: mögliche Regressansprüche der eigenen Haftpflichtversicherung!).

e) Polizei rufen:

Bei Verletzten, hohem Sachschaden, keiner Einigung, wenn Unfallgegner sich vom Unfallort unerlaubt entfernt haben oder bei Gegnern mit ausländischem Kennzeichen ohne Versicherungsnachweis.

f) Verhalten gegenüber der Polizei:

Angaben zur Person und zum Fahrzeug machen. Bei Zweifeln über den Unfallhergang keine weiteren Angaben hierzu machen. Die Polizei ist nicht verpflichtet „Bagatellunfälle“ aufzunehmen. Wenn es zu Verletzungen gekommen ist, muss die Polizei den Unfall aufnehmen. Häufig zeigen sich Verletzungen erst später (HWS-Trauma); vorsorglich sollten die Polizeibeamten darauf hingewiesen werden, dass bereits Kopfschmerzen etc. auftreten. Immer den Namen sowie die Dienststelle der Polizeibeamten für mögliche Rückfragen notieren einschließlich Tagebuchnummer.

2. Unfallregulierung nach einem Unfall:

a) Schadensmeldung:

Schadenersatzansprüche sollten möglichst umgehend bei der gegnerischen Haftpflichtversicherungsgesellschaft gemeldet werden.

Die gegnerische Haftpflichtversicherung kann entweder vom Unfallgegner bereits an der Unfallstelle erfragt werden (Versicherungsgesellschaft; Adresse; Telefonnummer, Faxnummer und **Versicherungsscheinnummer**); eine Korrespondenz mit dem Halter oder Fahrer des schädigenden Fahrzeugs ist in der Regel überflüssig und unergiebig; entscheidend ist, dass die gegnerische Haftpflichtversicherer, der die Regulierung vornehmen wird, unverzüglich in Anspruch genommen wird.

Dieser kann auch über den

**Zentralruf der Autoversicherer GDV Dienstleistungs GmbH & Co. KG,
Glockengießerwall 1, 20095 Hamburg, Tel. 0180/25026, Fax 040/33965401,
E-Mail: info@zentralruf.de, Internet: www.zentralruf.de**

ermittelt werden. Zur Kontaktaufnahme ist das von dort zur Verfügung gestellte **Formular**, das im Internet zum Herunterladen zur Verfügung gestellt wird, zu empfehlen.

b) So genanntes „Schadensmanagement“ der Haftpflichtversicherer:

aa) Sachschadensmanagement:

Die Haftpflichtversicherer versuchen in den letzten Jahren verstärkt, so schnell wie möglich den Geschädigten zu erreichen und ihn dann „an die Hand zu nehmen“. Dabei verwendete Bezeichnungen wie „Schadenspartner“ sollen suggerieren, dass der **gegnerische** Versicherer die Interessen des Geschädigten vertritt. Dem Geschädigten soll der Eindruck vermittelt werden, die gegnerische Versicherung kümmert sich um ihn und erledigt alles schnell, unbürokratisch und **umfassend**.

Tatsächlich geht es der Versicherungswirtschaft jedoch darum, Geld – oftmals zu Lasten des Geschädigten – zu sparen. In einem ersten Telefonat oder auch einem Anschreiben, häufig per Telefax, weist die Versicherung den Geschädigten darauf hin,

- dass er keinen Sachverständigen beauftragen soll, weil die Versicherung selbst einen Sachverständigen einschaltet,
- dass eine Werkstätte vermittelt wird, in der der Schaden ordnungsgemäß repariert wird,
- dass die Einschaltung eines Anwalts nicht notwendig ist,
- dass günstige Angebote für einen Totalschaden beigebracht werden,
- dass ein günstiger Mietwagen bereitgestellt werden kann, etc.

Der Geschädigte soll auf diese Weise gehindert werden, einen unabhängigen Sachverständigen (z.B. einen ADAC Kfz-Sachverständigen) zu beauftragen. Die Versicherung selbst schickt eigene Sachverständige oder beauftragt Partnerunternehmen – häufig DEKRA – ein Schadensgutachten zu erstellen. Der Spielraum, den der Gutachter bei der Bewertung hat, wird dann natürlich eher zu Gunsten des Auftraggebers, also der Versicherung genutzt, während der freie Sachverständige den Spielraum eher zu Gunsten seines Auftraggebers – zu Gunsten des Geschädigten – nutzt.

Auf diese Weise sollen Sachverständigenkosten freier Sachverständiger gespart werden; Vertragspartner der Versicherer stellen diesen erheblich geringere Kosten in Rechnung.

Weiter sollen gezielte Werkstätten zur Reparatur vermittelt werden, die interne Abkommen mit den Versicherern hinsichtlich der Preisgestaltung getroffen haben. Fachwerkstätten, die sich diesem Diktat nicht beugen, werden nicht mit entsprechenden Aufträgen der Versicherung bedacht. Da die Werkstätten, die solche Abkommen mit Versicherern haben, Preiszugeständnisse gegenüber der Versicherung machen müssen, ist nicht gewährleistet, dass eine wirklich fachgerechte Reparatur durchgeführt wird.

Häufig werden bereits Restwertangebote spezieller Restwertbörsen über die Versicherung vermittelt, um einen hohen Restwert zu erzielen und damit die Versicherung zu entlasten. Angemessen ist aber immer noch der Restwert, den ein freier Sachverständiger in seinem Gutachten schätzt; zu diesem Preis kann das Fahrzeug gekauft werden, es sei denn, zu diesem Zeitpunkt liegt ein konkretes Restwertangebot über die Versicherung durch ein Unternehmen, das konkret den Restwert angeben muss und das genau identifizierbar ist (Name, Anschrift, Telefonnummer, etc.). Meine Empfehlung dazu lautet, das Fahrzeug zum Restwert lt. unabhängigen Sachverständigengutachten so schnell wie möglich **nachweisbar** (Kaufvertrag) zu verkaufen, bevor die gegnerische Versicherung ein Restwertangebot vorlegen kann. Dieser Verkauf ist deshalb für den Geschädigten interessant, weil er ja ein Ersatzfahrzeug ankaufen muss. Häufig wird der Aufkäufer des Restwertes auch zugleich der Verkäufer des Ersatzfahrzeugs sein. Hier kann ein gewisser Verhandlungsspielraum beim Preis des Neuwagens gegeben sein, wenn der Händler auf der anderen Seite den Restwert zu einem akzeptablen, günstigen Preis lt. Gutachten erhält.

Der Rechtsanwalt sollte nach Ansicht der Versicherer deshalb außen vor bleiben, um Kosten zu sparen (wobei die Anwaltskosten ja von der gegnerischen Versicherung zu zahlen sind, aber in der Kalkulation der Versicherer keinen so großen Raum einnehmen). Darüber hinaus geht es den Versicherern darum, berechnete Ansprüche der Geschädigten nicht oder nicht in voller Höhe zu regulieren (z.B. Schmerzensgeld, Haushaltsführungsschaden, Verdienstentgang, vermehrte Bedürfnisse, etc.).

Zusammenfassend:

Die gegnerische Versicherung ist nicht der Schadenspartner, sondern der Gegner.

bb) Persönliches Schadensmanagement:

Hierbei geht es um die Möglichkeit, bei schweren Verletzungen und deren Folgen die Integration in den Alltag (Beruf, Familie, etc.) zu fördern. Die Versicherer sind daran interessiert, den Verletzten sobald wie möglich in Arbeit zu bringen, um nicht hohen Verdienstausfallschaden etc. zahlen zu müssen.

Auf der anderen Seite liegt es auch im Interesse des Verletzten, so schnell wie möglich wieder hergestellt zu werden. Die Versicherer haben hierzu unabhängige Integrationsdienste ins Leben gerufen, die aus meiner Erfahrung heraus, sowohl im medizinischen als auch im berufskundlichen Bereich überwiegend gute Arbeit leisten. Bei schweren Unfallfolgen sollte also schon bald auch von Seiten des Geschädigten bei der Versicherung angeregt werden, einen solchen Integrationsdienst einzuschalten; dies sollte nur über den Anwalt erfolgen, der damit Erfahrung hat, damit die Unabhängigkeit des Integrationsdienstes sichergestellt ist und für den Mandanten daraus keine negativen Folgen resultieren. Von uns kann hier empfohlen werden:

ReIntra, Medizinisch-Berufskundlicher Beratungs- und Reintegrationsdienst der Bayerischen Rückversicherung AG, Sederanger 4-6, 80538 München

c) Schadensregulierung über Vollkaskoversicherung oder Teilkaskoversicherung:

Wenn die Haftungsfrage ungeklärt ist oder auch mit einer erheblichen eigenen Mithaftung gerechnet werden muss, ist es sinnvoll, die eigene Vollkaskoversicherung in Anspruch zu nehmen (mit der Folge der Höherstufung); der restliche Schaden kann dann gegenüber der gegnerischen Versicherung geltend gemacht werden unter Berücksichtigung eines sogenannten Quotenvorrechts (bei der Selbstbeteiligung, beim Minderwert, bei den Sachverständigenkosten und den Abschleppkosten); auch der Höherstufungsschaden wird mit der Haftungsquote von der gegnerischen Versicherung reguliert; dieser muss allerdings jährlich durch Bestätigung der Versicherung über den Höherstufungsschaden nachgewiesen werden.

3. Einzelne Schadenspositionen:

a) Vorbemerkungen:

Im Rahmen dieses Vortrags können die einzelnen Schadenspositionen nicht umfassend und detailliert vorgestellt werden; dies würde den Rahmen sprengen. Ich beschränke mich daher darauf, Ihnen nachfolgend eine –nicht abschließende- Auflistung von verschiedenen Schadenspositionen vorzustellen und dann auf die in der Praxis wichtigen und bedeutsamen Schadenspositionen etwas näher einzugehen.

b) Auflistung – nicht abschließend – der Schadenspositionen:

- Fahrzeugschaden
- Mietwagenkosten
- Nutzungsausfallentschädigung
- Vorhaltekosten für eigenes Ersatzfahrzeug bei gewerblichen Geschädigten
- Sachverständigenkosten
- Abschleppkosten
- merkantiler Minderwert
- Kreditkosten
- Regulierungskosten (eigener Aufwand im Rahmen der Schadensregulierung)
- Rückstufungsschaden (in Kasko- und Haftpflichtversicherung)
- Wiederbeschaffungskosten
- Ummeldekosten
- weitere Nebenkosten (Attestkosten, Entsorgungskosten, Fotokosten, etc.)
- Kostenpauschale
- Heilungskosten
- vermehrte Bedürfnisse
- Verdienstaufschlag
- Haushaltsführungsschaden
- Schmerzensgeld
- Beerdigungskosten, entgangene Unterhaltsleistungen, entgangene Dienstleistung
- Mehrwertsteuer
- Anwaltskosten

c) Zu einzelnen Schadenspositionen:

aa) Zum Fahrzeugschaden:

Ersetzt werden die Reparaturkosten nach tatsächlichem Anfall gegen Nachweis (Reparaturkostenrechnung) also einschließlich der Mehrwertsteuer, sofern keine Vorsteuerabzugsberechtigung besteht, ansonsten netto.

Daneben kann eine Abrechnung auch nach Gutachten erfolgen; hierbei werden grundsätzlich nur die Nettobeträge erstattet und die Mehrwertsteuer nur bei Vorlage entsprechender Belege (also z.B. bei Eigenreparatur werden für angeschaffte Ersatzteile gegen Vorlage der Belege auch die Kosten und Mehrwertsteuer erstattet).

Bei einem wirtschaftlichen Totalschaden (Reparaturkosten und Restwert zusammen sind höher als der Zeitwert des beschädigten Fahrzeugs) und bei technischem Totalschaden ist eine Reparatur bis zu 130 % des Wiederbeschaffungswertes zulässig; diese 130 %-Grenze berechnet sich ausschließlich nach dem Wiederbeschaffungswert (der Restwert wird nicht abgezogen). Das Prognoserisiko des Schädigers trägt die Versicherung; dies bedeutet: Wenn sich der Gutachter in seinem Gutachten bei den Reparaturkosten verschätzt, muss die Versicherung nach durchgeführter Reparatur die tatsächlichen Reparaturkosten zahlen, auch wenn sie 130 % des Wiederbeschaffungswertes übersteigen sollten.

Die Frage des Restwerterlöses bei wirtschaftlichem oder technischem Totalschaden habe ich bereits eingangs angesprochen. Nochmals möchte ich darauf hinweisen, dass es ratsam ist, zunächst selbst ein freies Sachverständigengutachten in Auftrag zu geben und dieses Gutachten erst nach Erhalt an die Versicherung weiterzuleiten, aber schon gleichzeitig das Fahrzeug zu dem Wert lt. Gutachten zu veräußern. Auch wenn die gegnerische Versicherung z.B. schreibt, das Fahrzeug dürfe nicht veräußert werden und die Versicherung möchte vorher das Fahrzeug selbst besichtigen, ist dies letztendlich unbeachtlich. Trotz solcher Aufforderungen dürfen sie ihr Fahrzeug verkaufen.

bb) Mietwagenkosten:

Bei den Mietwagenkosten gibt es immer wieder Probleme für die Geschädigten. Diese resultieren daraus, dass Autovermieter den Geschädigten häufig nach dem Unfall entsprechende Mietfahrzeuge zu so genannten „Unfallersatztarifen“ anbieten. Der Geschädigte geht davon aus, dass die gegnerische Versicherung die Mietwagenkosten in voller Höhe erstatten wird. Die gegnerische Versicherung wendet aber häufig ein, dass der Geschädigte im Rahmen der Schadensminderungspflicht sich auch nach günstigeren Angeboten hätte erkundigen müssen. Wegen des angeblichen Verstoßes gegen die Schadensminderungspflicht werden dann Abschläge vorgenommen; die Differenz fordert dann das Mietwagenunternehmen vom Geschädigten ein, der hier gelegentlich auf einen Teil der Mietwagenkosten, die ganz beträchtlich sein können, „sitzen bleibt“. Ich rate deshalb zur Vorsicht bei der Anmietung von Mietfahrzeugen; wenn dies unumgänglich ist, sollten verschiedene Tarife erfragt werden; diese sollte man sich am bes-

ten schriftlich geben lassen, um hinterher gegenüber der Versicherung nachweisen zu können, dass die Schadensminderungspflicht beachtet wurde.

Gegebenenfalls ist auch eine vorläufige Notreparatur und Weiternutzung des beschädigten Fahrzeugs (z.B. bis zum Eintreffen von Ersatzteilen) zumutbar, weil die Notreparatur erheblich günstiger sein kann als die Mietwagenkosten für diese Zeit.

Bei sehr geringer Kilometerleistung sollte auf ein Mietfahrzeug verzichtet werden; hier sind dann anfallende Taxikosten erheblich günstiger.

cc) Nutzungsausfall, Entschädigung:

Die Alternative zum Mietwagen ist die Geltendmachung von Nutzungsausfallentschädigung; sofern es möglich ist, sollte während der Reparaturzeit oder der Wiederbeschaffungszeit kein Mietwagen genommen werden, häufig kann man sich innerhalb der Familie behelfen. In diesem Fall zahlt die gegnerische Versicherung nach der entsprechenden Schwacke-Liste eine Nutzungsausfallentschädigung pro Kalendertag. Von einem gängigen Pkw VW Golf z.B. werden Nutzungsentschädigungen im Bereich von € 38,00 kalendertäglich gezahlt. Dies ist häufig eine für den Geschädigten lukrative Alternative; die Versicherung spart natürlich auf der anderen Seite erheblich höhere Mietwagenkosten.

Voraussetzung allerdings ist auch, dass das Fahrzeug während der Ausfallzeit tatsächlich genutzt worden wäre. Bei verletzungsbedingten Folgen ist es häufig so, dass eine Nutzungsmöglichkeit wegen Krankheit gar nicht bestand; in diesem Fall käme zunächst weder die Inanspruchnahme eines Mietwagens noch die Geltendmachung von Nutzungsausfall in Betracht. Etwas anderes gilt nur, wenn das Fahrzeug üblicherweise auch z.B. von der Ehefrau genutzt wurde.

Bei einer Selbstreparatur wird von der Rechtssprechung überwiegend der Anspruch auf Nutzungsentschädigung verneint; zum Teil wird hier Nutzungsausfall pauschal für die Zeit einer ordnungsgemäßen Reparatur in einer Fachwerkstätte lt. Gutachten zugesprochen. Häufig dauert ja die Eigenreparatur länger, weil sie nur abends oder an den Wochenenden durchführbar ist.

dd) Vorhaltekosten:

Beim Ausfall eines gewerblich genutzten Fahrzeugs bemisst sich der Schaden in der Regel nach dem entgangenen Gewinn, den Vorhaltekosten eines Reservefahrzeugs oder der Miete eines Ersatzfahrzeugs. Eine Nutzungsentschädigung wird hierbei grundsätzlich nicht gezahlt; bei großen Betrieben (z.B. Baufirmen, Speditionen, etc.) werden ja Ersatzfahrzeuge schon aus betriebswirtschaftlichen Gründen vorgehalten; in diesen Fällen muss also kein Fahrzeug angemietet werden; auch ein Gewinn entgeht nicht; hier werden nur die so genannten Vorhaltekosten nach der Schwacke-Liste erstattet.

In den Fahrschulen, wie sie mir bekannt sind, dürften wohl keine Ersatzfahrzeuge vorgehalten werden; um hier den Betrieb aufrecht zu erhalten, muss wohl ein Ersatzfahrzeug angemietet werden. Die hierfür anfallenden Mietkosten werden ersetzt. Wird kein

Fahrzeug angemietet, müsste der entgangene Gewinn nachgewiesen werden, was sehr schwierig ist, weil ja Fahrstunden auch nachgeholt werden können. Ein tatsächlicher Nachweis eines entgangenen Gewinns erscheint mir daher, gerade im Fahrschulbereich, nicht möglich zu sein.

ee) Sachverständigenkosten:

Ein Sachverständigengutachten zur Beweissicherung und zur Feststellung der Schadenshöhe ist grundsätzlich möglich, wobei die Bagatellgrenze bei etwa € 1.000,00 (früher wohl € 750,00) liegen dürfte. Wenn also der Fahrzeugschaden € 1.000,00 oder mehr ausmacht, kann bedenkenlos ein Gutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen in Auftrag gegeben werden; die Kosten dafür hat die gegnerische Versicherung zu erstatten.

Bei geringeren Schäden reicht zum Nachweis und zur Feststellung auch ein verbindlicher Kostenvoranschlag einer Fachwerkstätte; zusätzlich sollte hier aber der Unfallschaden im Detail fotografisch festgehalten werden.

ff) Abschleppkosten:

Diese sind von der gegnerischen Versicherung als adäquater Folgeschaden zu ersetzen. Ob jedoch die Kosten des Abschleppens überallhin erstattet werden, ist fraglich. Es kommt auf den Einzelfall an. Sicherlich kann der Geschädigte sein Fahrzeug in die Werkstatt seines Vertrauens, die er üblicherweise in Anspruch nimmt, abschleppen lassen. Wenn die Strecke sehr weit ist, kann es auch zumutbar sein, das Fahrzeug in eine Fachwerkstätte in der Nähe der Unfallstelle abschleppen zu lassen. Nicht zu ersetzen sind jedenfalls unverhältnismäßig hohe Abschleppkosten auch zur Reparatur in eigener Regie (z.B. bei einem Unfall am Urlaubsort und Abschleppen nach Hause).

gg) Merkantiler Minderwert:

Ein solcher lässt sich nur mit dem Sachverständigengutachten nachweisen. Bei Fahrzeugen, die älter als 5 Jahre sind, wird üblicherweise keine Wertminderung mehr angesetzt; dies ist allerdings dann auch eine Frage des Einzelfalles nach Bewertung durch den Gutachter.

hh) Kreditkosten:

Ersetzt werden nur die Kosten, die der Geschädigte bei einem Eigenschaden selbst auf sich genommen hätte. Wenn die Regulierung durch die Versicherung lange dauert, sollte in jedem Falle vorab die Versicherung darauf hingewiesen werden, dass ein Kredit zur Ersatzfahrzeugbeschaffung in Anspruch genommen werden muss, wenn nicht innerhalb kurzer Frist ein entsprechender Vorschuss oder die Regulierung selbst erfolgt.

Grundsätzlich muss der Geschädigte – soweit vorhanden – mit eigenen Geldmitteln in Vorlage treten; weiter muss er, wenn er einen Kredit in Anspruch nehmen muss, die günstigste Finanzierungsart wählen; schließlich muss er vor Inanspruchnahme eines Kredits und bei zu erwartender Regulierungsverzögerung durch die gegnerische Versi-

cherung (bei unklarer Sach- und Rechtslage) auch eine vorhandene Vollkaskoversicherung in Anspruch nehmen.

ii) Regulierungskosten:

Die Unfallregulierung ist grundsätzlich die persönliche Sache des Geschädigten und gehört zu seinem eigenen Pflichtenkreis, so dass er für Zeitverluste nicht nach Arbeitsstunden abrechnen kann. Auch wenn der Geschädigte einen Urlaubstag in Anspruch nehmen muss, um die Schadensregulierung durchzuführen (Werkstattbesuch, Anwaltsbesuch, etc.) erhält er hierfür keine Entschädigung.

Derartige Aufwendungen werden aber üblicherweise mit der allgemeinen Kostenpauschale von € 25,00 bis € 30,00 abgegolten.

jj) Rückstufungsschaden:

Wenn ein Geschädigter aufgrund eines Unfalls seine Vollkaskoversicherung in Anspruch nimmt, wird er üblicherweise höher gestuft und muss also über mehrere Jahre hinaus höhere Versicherungsprämien bezahlen. Dieser Rückstufungsschaden ist Folge des Unfalls und damit von der gegnerischen Versicherung voll bzw. mit der entsprechenden Haftungsquote zu ersetzen. Da dieser zukünftige Beitragsschaden noch nicht feststeht, muss die gegnerische Versicherung zunächst erklären, dass sie diesen Schaden gegen Nachweis erstattet; der Geschädigte muss dann jährlich eine Bestätigung seiner Vollkaskoversicherung über diesen Höherstufungsschaden anfordern und bei der gegnerischen Haftpflichtversicherung zur Erstattung vorlegen.

Der Höherstufungsschaden in der Kfz-Haftpflichtversicherung stellt keinen ersatzfähigen Sachschaden dar; dies ist allgemein anerkannte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs.

kk) Wiederbeschaffungskosten:

Zu denken ist hier an die Kosten eines Sachverständigen, der den zu erwerbenden Gebrauchtwagen überprüft. Diese Kosten können im Einzelfall tatsächlich ersatzfähig sein, allerdings nur gegen konkreten Nachweis. Fiktive Kosten, die gelegentlich mit Pauschalen von € 50,00 geltend gemacht werden, werden grundsätzlich nicht erstattet.

ll) Ummeldekosten:

Bei einem Totalschaden sind die Kosten der Abmeldung des alten Fahrzeugs, die Anmeldung des Ersatzfahrzeugs einschließlich der Kosten für neue Kennzeichen nach konkreten Belegen erstattungsfähig; zum Teil werden diese Schäden auch mit einer Pauschale im Bereich von € 70,00 bis € 80,00 abgegolten.

mm) Weitere Nebenkosten:

Aufwendungen z.B. für Attestkosten, Entsorgungskosten, Fahrtkosten zum Arzt, etc. sind grundsätzlich gegen Nachweis erstattungsfähig.

nn) Heilbehandlungskosten:

Diese sind grundsätzlich von der gegnerischen Versicherung im Rahmen der Haftung (Quote) zu ersetzen; da die Heilbehandlung aber über die Krankenversicherung bzw. die Krankenkasse abgedeckt ist, erfolgt ein Regress über die Krankenversicherung/Krankenkasse bei der gegnerischen Haftpflichtversicherung direkt.

Besuchskosten naher Angehöriger werden erstattet, wenn diese Besuche medizinisch notwendig sind; dies ist bei kleineren Kindern regelmäßig der Fall, bei Erwachsenen wohl nur im Ausnahmefall. Fahrtkosten werden hier üblicherweise in Anlehnung an das Zeugen- und Sachverständigenentschädigungsgesetz in der Regel mit € 0,20 erstattet.

Die Eigenbeteiligung der stationären Behandlung wird dabei üblicherweise nicht ersetzt; die Rechtsprechung geht hier davon aus, dass die ersparten häuslichen Aufwendungen die gleiche Höhe erreichen würden.

oo) Vermehrte Bedürfnisse:

Hier handelt es sich um Aufwendungen des Geschädigten, die den Zweck haben, schadensbedingte Beeinträchtigungen auszugleichen, z.B. Aufwendungen für besondere Kleidung, für Prothesen, Umbaukosten für ein Fahrzeug, häusliche Pflege, etc. Auch diese Positionen sind zu ersetzen.

pp) Verdienstaussfall:

Während der ersten 6 Wochen besteht ja die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall. In dieser Zeit muss der Arbeitgeber selbständig seine Ansprüche gegen die gegnerische Versicherung geltend machen. Für die Zeit danach (Krankengeldbezug) kann bereits eine Differenz zum Einkommen entstehen, die von der gegnerischen Versicherung zu erstatten ist. Üblicherweise wird dabei der Nettoverdienst erstattet; entfallende Steuer (Einkommens- bzw. Lohnsteuer) auf die erstatteten Beträge sind auch von der gegnerischen Versicherung gegen Nachweis (Steuerberater, Finanzamt) zu ersetzen.

Bei Selbständigen sind Aufwendungen für Ersatzarbeitskräfte oder Überstundenvergütung für vorhandenes Personal ersatzfähiger Erwerbsschaden.

Im Übrigen hat ein Gewerbetreibender oder Freiberufler erhebliche Beweisschwierigkeiten, die Gewinneinbuße nachzuweisen, weil er ja auch Arbeit nachholen kann; erst bei länger anhaltenden Erkrankungen wird sich gegebenenfalls ein Nachweis durch den Vergleich der Gewinne mit den Vorjahren ergeben.

qq) Haushaltsführungsschaden:

Nicht nur der haushaltsführende Ehegatte – in der Regel die Ehefrau – sondern jeder, der einen Haushalt hat, wird bei krankheitsbedingtem Ausfall einen Anspruch auf Haushaltsführung geltend machen können. Hierzu gibt es statistische Erhebungen zu verschiedenen Familienzuschnitten mit Kindern, ohne Kinder, bei Erwerbstätigkeit beider Eheleute oder nur bei Erwerbstätigkeit eines Ehegatten etc. Anhand dieser Statistiken lässt sich dann auch die Ausfallzeit im Haushalt ermitteln; Ersatz erfolgt dabei üblicherweise nach BAT-Tarifen.

Erfahrungsgemäß wird diese Position häufig übersehen und nicht geltend gemacht; dabei ergeben sich hier oft erhebliche Zahlungsansprüche, die sogar die Höhe des Schmerzensgeldes – erheblich – übersteigen können. Da darüber häufig hart verhandelt wird, sollte man auf die fachkundige Unterstützung eines Anwalts nicht verzichten.

rr) Schmerzensgeld:

Schmerzensgeld wird seit 01.08.2002 auch ohne Verschulden des Unfallgegners im Rahmen der so genannten Gefährdungshaftung gezahlt. Die Höhe des Schmerzensgeldes richtet sich nach dem Ausmaß und der Schwere der Verletzungen, der Dauer der Behandlung und das Maß der Lebensbeeinträchtigung. Da hier häufig ein großer Verhandlungsspielraum besteht, sollte man hier auf die fachkundige Unterstützung eines Anwalts nicht verzichten.

Bei der häufigsten Verletzungsart, dem HWS-Schleudertrauma, können gelegentlich Beweisschwierigkeiten entstehen, weil eine solche Verletzung nicht objektiv nachweisbar ist. Im Prozess wird üblicherweise ein biomechanisches Gutachten zusammen mit einem medizinischen Gutachten eingeholt.

Zu beachten ist, dass bei Arbeitsunfällen, die also unter den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung bzw. der Berufsgenossenschaft fallen, Schmerzensgeld grundsätzlich nicht gezahlt wird (nur bei einer Vorsatztat, § 104 ff. SGB VII).

ss) Beerdigungskosten, entgangene Unterhaltsleistungen, entgangene Dienstleistungen:

Bei einem tödlichen Verkehrsunfall sind die Kosten einer standesgemäßen Beerdigung einschließlich Kosten für Todesanzeigen, Zeitungsanzeigen, Trauerkleidung, Trauermahlzeiten, etc. von der gegnerischen Versicherung zu erstatten.

Soweit eine gesetzliche Unterhaltspflicht des Getöteten bestanden hat, haben die Unterhaltsberechtigten gegen die gegnerische Versicherung einen Anspruch auf Ersatz des Unterhaltsschadens.

War der Getötete kraft Gesetzes einem Dritten zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet (also entweder der Ehegatte oder die Kinder aus familienrechtlichen Verpflichtungen heraus), so hat die gegnerische Haftpflichtversicherung auch die Kosten für Ersatzkräfte zu erstatten.

tt) Anwaltskosten:

Die Kosten des Anwalts sind von der gegnerischen Haftpflichtversicherung im Rahmen der bestehenden Haftung (Quote) ebenfalls zu ersetzen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass gerade eine Verkehrsrechtsschutzversicherung sinnvoll ist, weil bei Verkehrsunfällen häufig keine eindeutige Haftung und schon gar nicht immer eine Haftung zu 100 % besteht. Die Frage der Haftungsquote ist häufig streitig; kommt eine außergerichtliche Einigung nicht zustande, muss das Gericht entscheiden; da dabei oft auch Ermessensspielräume bestehen, hat der Geschädigten auch ein entsprechendes Kostenrisiko, das sinnvoll über eine Rechtsschutzversicherung abgedeckt werden kann.

4. Sonderfall: Unfallregulierung bei einem Unfall in Deutschland mit einem EU-Ausländer:

Von Bedeutung sind hier die 3. und 4. Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie der EU:

Nach der 3. Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie haben die Länder der EU dafür zu sorgen, dass Unfallgeschädigte unverzüglich den Haftpflichtversicherer der Gegenseite (des ausländischen Unfallverursachers) ermitteln können, gegebenenfalls durch Einrichtung eines zentralen Versicherungsregisters.

Nach der 4. Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie müssen die EU-Länder Schadensregulierungsbeauftragte in allen anderen EU-Mitgliedsstaaten benennen, die Unfallschäden von dort ansässigen Geschädigten abwickeln können; außerdem haben sie eine Auskunfts- und Entschädigungsstelle im eigenen Land einzurichten.

Dies bedeutet bei einem Unfall in Deutschland mit einem EU-Ausländer:

- Name, Anschrift, Geburtsdatum und Telefonnummer des Fahrers notieren.
- Name, Anschrift und Geburtsdatum des Fahrzeughalters notieren.
- Kennzeichen notieren.
- Haftpflichtversicherung, Versicherungsgesellschaft, Adresse, Telefonnummer, Versicherungsscheinnummer notieren.

- Immer: Europäischen Unfallbericht mitführen und im Schadensfall **vollständig** gemeinsam ausfüllen.

Abwicklung:

Der Schaden ist zu melden beim *Deutschen Büro Grüne Karte e.V., Glockengießerwall 1, 20095 Hamburg*. Dort ist nach der „Benennung eines Repräsentanten der ausländischen Versicherung“ nachzufragen. Anzugeben sind:

- Unfalltag – Unfallort – Unfallgegner/Halter – Unfallgegner/Fahrer
- Fahrzeugtyp - amtliches Kennzeichen – Haftpflichtversicherung
- Wenn möglich Kopie der Grünen Karte des Schädigers, Unfallbericht, polizeiliche Verkehrsunfallanzeige, Grüne Karte-Nummer, Gültigkeitsdauer der Grünen Karte.

Das Büro Grüne Karte benennt dann einen Deutschen Haftpflichtversicherer, der für die ausländische Versicherungsgesellschaft die Regulierung im Inland vornimmt. Ist eine Einigung mit dem deutschen Haftpflichtversicherer nicht möglich, ist nicht der deutsche Haftpflichtversicherer zu verklagen, sondern das Büro Grüne Karte.

Die Schadensabwicklung erfolgt nach Deutschem Recht.

5. Sonderfall: Unfallregulierung nach einem Unfall im EU-Ausland:

Hier ist folgende Schadensabwicklung möglich:

Bei einem **Unfall im EU-Ausland** ist folgende Schadensabwicklung möglich:

Zuständig ist *GdV Dienstleistungs-GmbH & Co.KG, Zentralruf der Autoversicherer, Glockengießerwall 1, 20095 Hamburg, Telefax-Nr. 0 40 / 33 96 54 01*.

Gegenüber dieser Stelle ist die Benennung eines Repräsentanten des ausländischen Haftpflichtversicherers anzufragen. Anzugeben sind wiederum:

- Unfalltag – Unfallort – Unfallgegner/Halter – Unfallgegner/Fahrer
- Fahrzeugtyp, amtliches Kennzeichen, Haftpflichtversicherung
- Wenn möglich Kopie der Grünen Karte des Schädigers, Unfallbericht, polizeiliche Verkehrsunfallanzeige, Grüne Karte-Nummer, Gültigkeitsdauer der Grünen Karte.

Der GdV benennt dann einen von der ausländischen Versicherung benannten, in Deutschland ansässigen Schadensregulierungsbeauftragten.

Diese Deutsche Haftpflichtversicherung reguliert dann nach Absprache mit dem ausländischen Versicherer und nach dem am Unfallort geltenden Schadensersatzrecht.

Ist eine Einigung mit dem Schadensregulierungsbeauftragten nicht möglich, ist nicht dieser Schadensregulierungsbeauftragte zu verklagen. Vielmehr muss dann Klage im Ausland gegen den Fahrer, den Halter und die gegnerische ausländische Haftpflichtversicherung erhoben werden.

II. Änderungen des Bußgeldkatalogs zum 01.05.2006:

Zum 01.05.2006 wurden verschiedene Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung neu gefasst. Insbesondere wurden neue Bußgeldtatbestände eingeführt, bzw. die Bußgelder teilweise erheblich erhöht. Wir wollen hier die wichtigsten Änderungen kurz vorstellen.

1. Sicherheitsabstand:

Die Regelbußgeldsätze bei Nichteinhaltung des Abstandes zum vorausfahrenden Fahrzeug wurden erhöht, die Obergrenze bei fahrlässiger Begehung liegt nunmehr bei € 250,00 (bisher € 150,00).

Ab 01.05.2006 werden auch bereits bei geringeren Verstößen im Regelfall Fahrverbote ausgesprochen. **Bei einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h** – also auf der Autobahn – **ist nunmehr in der Regel ein Fahrverbot zu verhängen**, wenn der Abstand weniger als 3/10 des halben Tachowertes betragen hat. Dies bedeutet, dass bei einer Geschwindigkeit von beispielsweise 120 km/h bei Unterschreitung eines Abstandes von 18 m ein Fahrverbot verhängt wird. Bisher lag die Grenze bei 2/10, im obigen Beispiel also bei 12 m.

Die Praxis zeigt, dass eine Vielzahl von Verstößen im Bereich zwischen 2/10 und 3/10 des halben Tachowertes liegen, so dass hier mit einer erheblich höheren Anzahl von Fahrverboten zu rechnen ist, welche die Gerichte aussprechen werden.

Neu ist im übrigen auch, dass je nach Schwere des Verstoßes, also nach der Abstandsunterschreitung, das Fahrverbot sich verlängert. Bei weniger als 2/10 des halben Tachowertes wird nunmehr in der Regel ein Fahrverbot von 2 Monaten, bei weniger als 1/10 des halben Tachowertes ein Regelfahrverbot von 3 Monaten verhängt. Bisher war das Regelfahrverbot für alle Verstöße grundsätzlich mit 1 Monat angesetzt.

Bei Geschwindigkeiten über 130 km/h erhöhen sich die Sätze nochmals.

Darüber hinaus werden natürlich auch Punkte im Verkehrszentralregister eingetragen.

Die neuen Regelsätze können Sie der folgenden Tabelle entnehmen:

Abstand vom vorausfahrenden Fahrzeug in Metern	Bußgeld (Regelsatz) in €	Fahrverbot	Punkte
bei einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h			
- weniger als 5/10 des halben Tachowertes	40	---	1
- weniger als 4/10 des halben Tachowertes	60	---	2
- weniger als 3/10 des halben Tachowertes	100	1 Monat bei Geschwindigkeit über 100 km/h	3
- weniger als 2/10 des halben Tachowertes	150	2 Monate bei Geschwindigkeit über 100 km/h	4
- weniger als 1/10 des halben Tachowertes	200	3 Monate bei Geschwindigkeit über 100 km/h	4
bei einer Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h			
- weniger als 5/10 des halben Tachowertes	60	---	2
- weniger als 4/10 des halben Tachowertes	100	---	3
- weniger als 3/10 des halben Tachowertes	150	1 Monat	4
- weniger als 2/10 des halben Tachowertes	200	2 Monate	4
- weniger als 1/10 des halben Tachowertes	250	3 Monate	4

2. Halten an Bahnübergängen:

Deutlich verschärft wurden die Sanktionen für Verstöße gegen die Vorschriften über das Verhalten an Bahnübergängen. Bisher wurde jeder Verstoß gegen die Vorschriften – beispielsweise das Umfahren von Schranken, oder das Missachten der Blinklichter, die das Überqueren des Bahnübergangs untersagen, mit einem Bußgeld von € 50,00 und 3 Punkten geahndet. Künftig gilt dieser Regelsatz nur noch bei einem Pflichtverstoß an ungesicherten Bahnübergängen.

Sofern durch Blinklicht, Lichtzeichen, Schranken oder das Haltegebot eines Bahnbefriedigten die Wartepflicht des Kraftfahrers signalisiert wird, so ist zukünftig bei einem Verstoß ein Bußgeld von € 150,00 fällig, verbunden mit dem Eintrag von 4 Punkten im Verkehrszentralregister und 1 Monat Fahrverbot. Noch teurer wird das Umfahren einer geschlossenen Schranke oder Halbschranke. Da die Rechtsprechung in diesem Fall grundsätzlich davon ausgeht, dass das Umfahren vorsätzlich geschieht – im Gegensatz zum üblicherweise fahrlässig begangenen sonstigen Verkehrsverstoß – wird das Umfahren von geschlossenen Schranken zukünftig mit einer Regelgeldbuße von € 450,00, 4 Punkten und 3 Monaten Fahrverbot bestraft.

Hier haben sich also erhebliche Verschärfungen ergeben.

3. Sonntagsfahrverbot:

Ein Verstoß gegen das Sonntagsfahrverbot wird zukünftig in den Fällen, in welchen der Fahrer und der Halter identisch sind, mit der für den Halter vorgesehenen Geldbuße von € 200,00 bestraft. Bisher wurde in diesen Fällen oft nur die niedrigere Geldbuße für den Fahrer, nämlich € 40,00, verhängt.

Beim Sonntagsfahrverbot ist insbesondere zu beachten, dass dieses **nicht ausschließlich gewerbliche Kraftfahrer betrifft**. Insbesondere gilt das Sonntagsfahrverbot nicht nur für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen, sondern auch für alle Anhänger hinter leichteren Lkws. **Sofern das Zugfahrzeug nach seiner Art zur Güterbeförderung bestimmt ist**, fallen auch private Fahrzeuge unter 7,5 Tonnen, bei welchen ein Anhänger mitgeführt wird, unter das Sonntagsfahrverbot. Dies betrifft beispielsweise so genannte Pick-Up´s oder Kastenwägen, welche der Art nach zur Güterbeförderung dienen. Wird also an einem Sonn- oder Feiertag hinter einem solchen Fahrzeug ein Anhänger, beispielsweise ein Wohnwagen oder ein Pferdeanhänger befördert, so stellt dies einen Verstoß gegen das Sonntagsfahrverbot dar, welcher mit einer Geldbuße von € 200,00 geahndet wird.

4. Ausrüstung von Fahrzeugen mit Winterausrüstung:

Vielleicht aus der Presse schon bekannt ist eine weitere Änderung. Ab 01.05.2006 muss die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen **„an die Witterungsverhältnisse angepasst sein“**. Dies wurde vom Gesetzgeber zwar nicht näher konkretisiert. Man kann allerdings davon ausgehen, dass die Rechtsprechung diese Anforderung zumindest auf das Vorhandensein geeigneter Reifen beziehen wird. Zu einer „angepassten Ausrüstung“ gehört aber sicher z. B. auch das Vorhandensein von Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage.

Urteile zu dieser Problematik existieren bisher noch nicht. Man wird aber davon ausgehen müssen, dass bei entsprechenden Straßenverhältnissen, also beispielsweise bei schnee- oder eisbedeckten Straßen nur noch mit geeigneten Reifen gefahren werden darf. Geeignet sind auf jeden Fall Winter- und Ganzjahresreifen, die durch eine entsprechende Aufschrift oder einen entsprechenden Aufdruck gekennzeichnet sind. **Winterreifen oder Ganzjahresreifen tragen im Regelfall die Aufschrift „M+S“ bzw. ein Schneeflockensymbol.**

Ob zukünftig das Fahren mit guten Sommerreifen mit ausreichendem Profil als Ordnungswidrigkeit geahndet wird, muss letztendlich noch abgewartet werden. Angesichts der gesetzlichen Neuregelung kann aber schon davon ausgegangen werden, dass möglicherweise hier die Gerichte zukünftig fordern, dass das Fahrzeug mit Winterreifen ausgerüstet ist.

5. Neuregelung für „Quads und Trikes“:

Auch bezüglich der so genannten „Quads“ und „Trikes“ gibt es neue Regelungen. Insbesondere hat der Gesetzgeber nunmehr bestimmt, dass Fahrer und Beifahrer derartiger Fahrzeuge, sofern deren bauartbedingte Geschwindigkeit über 20 km/h liegt, einen **geeigneten Schutzhelm** tragen müssen. Dies gilt sowohl für Quads, also für vierrädrige Fahrzeuge, als auch für Trikes, also für dreirädrige Fahrzeuge. Sofern für diese Fahrzeuge allerdings Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind und diese auch angelegt werden, ist die Benutzung eines Helms nicht notwendig. **Unbedeutend ist hierfür, in welcher Form die Fahrzeuge zugelassen sind**, ob also eine Zulassung als Pkw, als landwirtschaftliches Nutzfahrzeug, als Zugmaschine oder als „vierrädriges Kraftfahrzeug zur Personenbeförderung“ besteht.

6. Gurtpflicht und Personenbeförderung:

Ebenfalls neu geregelt wurde die Verpflichtung zum Tragen von Sicherheitsgurten und die Beförderung von Personen in Fahrzeugen. Bisher war nicht eindeutig geregelt, wie viele Personen in Pkws und Kleintransportern bis 3,5 Tonnen mitgenommen werden dürfen. Nunmehr hat der Gesetzgeber klargestellt, dass **nur noch so viele Personen mitgenommen werden dürfen, wie im Fahrzeug Sicherheitsgurte vorhanden sind**. Damit ist es z.B. nicht mehr zulässig, auf dem Rücksitz eines Fahrzeugs beispielsweise 4 Kinder zu befördern, wenn – wie bei den meisten Fahrzeugen üblich – nur 3 Gurte vorhanden sind.

Eine Änderung hat sich hier auch z. B. für die Freunde von so genannten „Oldtimern“ ergeben. Für alle Fahrzeuge, für die Gurte nicht vorgeschrieben sind (z.B. für solche Fahrzeuge, bei deren erstmaliger Inbetriebnahme noch keine Ausrüstung mit Gurten notwendig war) gilt zukünftig, dass **nur noch maximal so viele Mitfahrer transportiert werden dürfen, wie Sitzplätze in den Fahrzeugpapieren eingetragen sind**.

Die entsprechenden Neuregelungen sind – zumindest derzeit noch nicht – bußgeldbewehrt; es ist aber wohl damit zu rechnen, dass ein entsprechender Bußgeldtatbestand in absehbarer Zeit eingeführt wird.

Es bleibt aber dabei, dass auch für ältere Fahrzeuge keine Verpflichtung besteht, diese mit Gurten nachzurüsten (wobei dies aber natürlich aus Gründen der Sicherheit durchaus empfehlenswert ist).

Allerdings hat der Gesetzgeber nunmehr auch klar geregelt, dass **in Fahrzeugen, welche mit Gurten nicht ausgestattet sind, Kleinkinder unter 3 Jahren nicht mehr befördert werden dürfen. Kinder über 3 Jahren bis zu einer Körpergröße von 1,50 m dürfen in Fahrzeugen ohne Sicherheitsgurte nur mehr auf dem Rücksitz transportiert werden**. Allerdings empfiehlt sich natürlich schon aus Gründen der Kindersicherheit die Ausrüstung entsprechender Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten.

In neueren Fahrzeugen, welche mit Gurt ausgestattet sind, können Kinder ab 3 Jahren ausnahmsweise mit einem Erwachsenengurt gesichert werden, wenn auf der Rückbank für einen dritten Kindersitz kein Platz mehr ist.

Insoweit hat sich eine Änderung dahingehend ergeben, dass bisher eine Mitnahme ohne spezielle Kindersicherung auch dann zulässig war, wenn ein Kindersitz wegen auf dem Rücksitz mitfahrenden Erwachsenen nicht mehr befestigt werden konnte. Nunmehr muss ggf. ein erwachsener Rücksitzpassagier zugunsten des Kindersitzes seinen Platz räumen und auf dem Beifahrersitz Platz nehmen.

Bereits jetzt muss darauf hingewiesen werden, dass ab **08.04.2008** eine weitere Neuregelung in Kraft tritt. Ab diesem Zeitpunkt müssen Kinderrückhalteeinrichtungen (Kindersitze, Babyschalen etc.) nicht mehr nur – wie bisher – „amtlich genehmigt“ sein, sondern den Anforderungen der Art. 2 Abs. 1 Buchst. C der EG – Richtlinie 91/671 vom 16.12.1991 bzw. der Neufassung in Art. 1 Nr. 3 der EG – Richtlinie 2003/20 vom 08.04.2003 entsprechen. Auch wenn diese Änderung erst in knapp 2 Jahren in Kraft tritt, empfiehlt es sich, beim Kauf bereits jetzt auf entsprechende Prüfvermerke zu achten.

III. Aktuelle Entwicklungen/Rechtsprechung:

Besondere Probleme des Fahrens ohne Fahrerlaubnis, insbesondere im Zusammenhang mit der Umschreibung von Fahrerlaubnissen

Sowohl das **Führen eines Kraftfahrzeugs** ohne die entsprechende Fahrerlaubnis als auch das **Anordnen einer Fahrt ohne Fahrerlaubnis** durch den Fahrzeughalter bzw. den für das Fahrzeug Verantwortlichen **ist eine Straftat**. Regelmäßig werden bei entsprechenden Verstößen nicht unerhebliche **Geldstrafen** verhängt sowie **Fahrverbote** bzw. gar ein **Fahrerlaubnisentzug** bzw. eine Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis, und zwar nicht nur gegen den Fahrer, sondern auch gegen den Halter bzw. den die Fahrt Anordnenden. Umso bedeutender ist, sich hier über die teilweise nicht unproblematische rechtliche Situation im Klaren zu sein.

1. Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters:

Da auch das Zulassen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis bzw. das Anordnen einer Fahrt ohne Fahrerlaubnis strafbar ist, trifft den Fahrzeughalter bzw. bei Firmen den für die Fahrzeugeinteilung zuständigen Mitarbeiter, beispielsweise den Bauleiter, Fuhrparkleiter, Werkstatteleiter etc. eine **besondere Verantwortung**. Sofern dieser die Fahrt eines Mitarbeiters ohne Fahrerlaubnis ermöglicht, indem er ihn zu einer Fahrt einteilt oder die Fahrzeugbenützung ermöglicht, trifft ihn möglicherweise eine erhebliche eigene Strafbarkeit.

Die Rechtsprechung geht hier bereits seit langem davon aus, dass der Fahrzeughalter, also der Firmeninhaber oder auch die von ihm beauftragte Person, also beispielsweise der Fuhrparkleiter, Bauleiter etc. verpflichtet ist, **bei Neueinstellung eines Mitarbeiters**, welcher auch Fahreraufgaben übernehmen soll, sich zu vergewissern, ob dieser die notwendige Fahrerlaubnis hat. Dies bedeutet, dass man sich **den Führerschein des Mitarbeiters zeigen lassen** muss.

Um dies zu dokumentieren, ist es auf jeden Fall sinnvoll, von der Fahrerlaubnis bei der Einstellung eine Kopie anzufertigen und diese zum Personalakt zu nehmen.

Die gleiche Verpflichtung trifft den Halter auch, wenn ein bereits länger tätiger Mitarbeiter erstmalig eine Tätigkeit übernimmt, bei welcher er ein Fahrzeug des Betriebes führen muss, wenn beispielsweise ein Lagerarbeiter erstmalig als Lkw-Fahrer eingesetzt wird.

Die Rechtsprechung vertritt teilweise auch die Ansicht, dass **auch bei einem Wechsel der verantwortlichen Person**, beispielsweise also bei einem Wechsel des Fuhrparkleiters oder des für die Einteilung zuständigen Bauleiters etc. der neue Mitarbeiter, also **der neue Verantwortliche für die Einteilung der Fahrer, sich selbst vergewissern muss, ob die von ihm eingesetzten Fahrer, die für das jeweilige Fahrzeug erforderliche Fahrerlaubnis haben**. Dies bedeutet also, dass bei einem Wechsel der verantwortlichen Person im Betrieb diese Person sich nochmals von sämt-

lichen Mitarbeitern die Fahrerlaubnis zeigen lassen muss und dies gegebenenfalls auch (durch Anfertigung von Kopien o.ä.) dokumentiert werden sollte.

Die Rechtsprechung geht zwar davon aus, dass ein Halter bzw. die von ihm beauftragten Personen nicht mehr für ein Fahren ohne Fahrerlaubnis verantwortlich gemacht werden können, wenn der Mitarbeiter ursprünglich eine Fahrerlaubnis besessen hat, diese jedoch dann beispielsweise durch einen Führerscheinentzug verloren hat. Die Rechtsprechung vertritt hier allerdings weitgehend die Auffassung, dass durch eine **betriebliche Anweisung** gegenüber den Mitarbeitern, welche auch nachvollziehbar ist – also schriftlich entweder durch Aushang im Betrieb oder durch Aushändigung an alle in Betracht kommenden Mitarbeiter – **alle Mitarbeiter darauf hingewiesen werden müssen, dass sie verpflichtet sind, Veränderungen im Bestand ihrer Fahrerlaubnis dem Betrieb mitzuteilen**. Es müssen die Mitarbeiter darauf hingewiesen werden, dass sie sowohl beispielsweise einen Entzug der Fahrerlaubnis oder ein Fahrverbot dem Betrieb mitteilen müssen, allerdings auch z.B. die Umschreibung einer früheren Fahrerlaubnis auf neue Fahrerlaubnisklassen, sofern durch die Umschreibung der Geltungsbereich der Fahrerlaubnis betroffen sein könnte.

Es empfiehlt sich unbedingt, hier große Sorgfalt an den Tag zu legen, um zu vermeiden, dass es zu einer Strafbarkeit auch des Firmeninhabers oder des verantwortlichen Mitarbeiters kommt. Nicht zuletzt ist eine entsprechende Verurteilung auch mit der Eintragung von 6 Punkten im Verkehrszentralregister verbunden.

Wichtig für Fahrzeughalter / Unternehmer, deren Mitarbeiter Fahrzeuge benutzen:

- Bei Einstellung / erstmaliger Verwendung eines Mitarbeiters als Kraftfahrer Führerschein zeigen lassen und Kopie zum Personalakt nehmen.
- Bei Wechsel des für die Fahrzeugeinteilung verantwortlichen Mitarbeiters Fahrerlizenzen der Mitarbeiter überprüfen.
- Alle als Kraftfahrer eingesetzten Mitarbeiter schriftlich (durch Aushang oder unterschrieben übergebenes Schreiben) darauf hinweisen, dass sie alle Veränderungen, die die Fahrerlaubnis betreffen, umgehend melden müssen.

2. Probleme der Umschreibung der Fahrerlaubnis:

In letzter Zeit häufen sich Fälle, in welchen Kraftfahrer, die ein Fahrzeug führen, für welches sie zwar ursprünglich die Fahrerlaubnis hatten, diese jedoch durch eine Umschreibung verloren haben, wegen eines fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt werden bzw. zumindest entsprechende Strafverfahren auch gegen den Fahrzeughalter wegen Zulassens / Anordnens des Fahrens ohne Fahrerlaubnis eingeleitet werden.

Hintergrund ist die Einführung der neuen Fahrerlaubnisklassen, welche mit Buchstaben bezeichnet werden, sowie die Einführung des „Kartenführerscheins“. Eine zunehmende

Anzahl von Verkehrsteilnehmern lässt nunmehr die „alte Fahrerlaubnis“ in einen **EG-Kartenführerschein** umschreiben, da dieser schon von der Handhabung her praktikabler ist. Wichtig ist es allerdings, hier unbedingt darauf zu achten, ob diese Fahrerlaubnis so umgeschrieben wird, dass der Umfang der alten Fahrerlaubnis erhalten bleibt.

Probleme entstehen hier insbesondere regelmäßig bei der Umschreibung der alten Fahrerlaubnis Klasse 3. Die alte Fahrerlaubnis Klasse 3 umfasste u.a. die Berechtigung, Lkw bis 7,49 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht sowie unter bestimmten Voraussetzungen auch große Anhänger an diesem Lkw mitzuführen. Mit der alten Fahrerlaubnis B konnten unter bestimmten Voraussetzungen Lastzüge bis zu einem Gewicht von 17,49 Tonnen geführt werden.

Bei einer Umschreibung der Fahrerlaubnis Klasse 3 auf den neuen „Kartenführerschein“ wird im Bereich der LKW – Fahrerlaubnis üblicherweise nur in die Fahrerlaubnis Klasse „**C1E**“ umgeschrieben, welche zum Führen von **Lkw bis 7,49 Tonnen**, nicht jedoch zum Führen von Lastzügen bis 17,49 Tonnen berechtigt. Auf gesonderten Antrag wird allerdings – kostenfrei! – bei der Umschreibung auch die Fahrerlaubnis Klasse „**CE79**“ eingetragen. Nur mit dieser Eintragung ist bezüglich der Berechtigung zum Führen von Lkws der Umfang der alten „Klasse 3“ wieder erreicht. Die Führerscheinbehörden weisen zwar üblicherweise auf diese Möglichkeit hin, letztendlich ist es aber Sache des Kraftfahrers dafür zu sorgen, dass die Fahrerlaubnis im alten Umfang umgeschrieben wird.

Zu beachten ist allerdings, dass bei einer Erteilung der Klasse „CE79“ die gleichen Bestimmungen wie für die Fahrerlaubnis „CE“ (alte Klasse 2) gelten. Dies bedeutet, dass **ab dem 50. Lebensjahr die Fahrerlaubnis jeweils für 5 Jahre verlängert werden muss** und hierfür die notwendigen Voraussetzungen, beispielsweise eine Gesundheitsüberprüfung, erfüllt sein müssen. Entsprechend wird die Fahrerlaubnis auch mit einer **Befristung bis zum 50. Lebensjahr** eingetragen.

Im übrigen werden **neue Fahrerlizenzen der Klassen C1 und C1E ebenfalls nur noch befristet** erteilt. **Für Fahrerlizenzen zur Personenbeförderung (Klasse D und Kombinationen mit dieser Klasse) gilt grundsätzlich eine Befristung.**

Wichtig ist für den Kraftfahrer selbst, dass er darauf achtet, dass bei einer Befristung der Fahrerlaubnis (also beispielsweise bei einer Fahrerlaubnis der Klasse „CE“ oder „CE79“) er rechtzeitig vor Ablauf der Befristung, also vor dem 50. Lebensjahr eine Verlängerung der Fahrerlaubnis beantragt. **Wird die Fahrerlaubnis nicht bis zur Vollendung des 50. Lebensjahres verlängert, so erlischt die Berechtigung, mit dieser Fahrerlaubnis Fahrzeuge zu führen und es ist das Führen eines entsprechenden Fahrzeuges dann als Fahren ohne Fahrerlaubnis strafbar.**

Für den Halter (Firmeninhaber) oder die von ihm beauftragte Person (Fuhrparkleiter etc.) ergibt sich hier die Notwendigkeit – dies fordert auch die Rechtsprechung – zum einen die Mitarbeiter – wiederum nachprüfbar, also schriftlich – darauf hinzuweisen, dass diese auf die rechtzeitige Verlängerung der Fahrerlaubnis achten müssen. Zum anderen fordern manche Gerichte sogar, dass der Arbeitgeber von sich aus die **Frist**

zur Verlängerung vormerken muss – was anhand des bekannten Geburtsdatums des Mitarbeiters ja möglich ist – **und nach Vollendung des 50. Lebensjahres nachprüfen** muss, ob der Mitarbeiter tatsächlich die Fahrerlaubnis verlängert hat. Kommt der Arbeitgeber dieser Verpflichtung nicht nach, so macht er sich – folgt man dieser Rechtsprechung - des Anordnens oder des Zulassens des Fahrens ohne Fahrerlaubnis schuldig und setzt sich entsprechender Strafverfolgung aus.

Zusätzlich wichtig für Fahrzeughalter / Unternehmer, deren Mitarbeiter Fahrzeuge benutzen, für die Fahrerlaubnis Klasse C1, C, CE, C1E, CE79, D, D1, D1E und DE erforderlich ist:

- Bei Einstellung / erstmaliger Verwendung eines Mitarbeiters als Kraftfahrer Führerschein zeigen lassen und Kopie zum Personalakt nehmen.
- Überprüfen, ob Fahrerlaubnis befristet ist.
- Wenn Fahrerlaubnis befristet ist, Ablauf der Befristung vormerken und Mitarbeiter – schriftlich! – auf Notwendigkeit der Verlängerung hinweisen
- Sicherheitshalber spätestens vor erstem Einsatz als Fahrer nach Ablauf der Befristung überprüfen, ob Fahrerlaubnis verlängert worden ist. Sinnvoll – aber nicht verpflichtend - ist natürlich, den Mitarbeiter schon rechtzeitig vor Ablauf der Befristung an die Verlängerung zu erinnern.

3. Probleme der Handy-Nutzung:

Bereits seit einigen Jahren ist das Telefonieren mit einem Mobiltelefon („Handy“) im Straßenverkehr verboten und wird mit einem Bußgeld bedroht. Es ergeben sich hier nach wie vor Probleme verschiedener Art. Aus diesem Grund sei hier nochmals auf verschiedene Probleme der Handy-Nutzung eingegangen.

Zum einen richtet sich das Verbot der Handy-Nutzung nicht nur an Kraftfahrzeugführer, sondern an alle „Fahrzeugführer“, also auch beispielsweise Radfahrer. Dies bedeutet, dass ein fahrender Radfahrer ebenfalls nicht mit dem Handy telefonieren darf. Ein stehender Radfahrer darf das Handy allerdings benutzen.

Beim Kraftfahrzeugführer reicht es nicht aus, dass das Fahrzeug steht, also beispielsweise an der Ampel oder im Stau, es muss zusätzlich der Motor ausgeschaltet sein und das Fahrzeug sich nicht im Verkehrsgeschehen befinden. Untersagt, und damit strafbar ist jegliche Benutzung des Telefons, also nicht nur das Telefonieren selbst, sondern jegliche Betätigung, bei welcher das Handy in die Hand genommen werden muss, also das Schreiben und Abrufen von „SMS-Nachrichten“ oder beispielsweise auch das Ablesen der Uhrzeit vom Display des Handys.

Noch nicht endgültig geklärt ist die Frage, ob es sich auch um eine Benutzung handelt, wenn das im Fahrzeug (beispielsweise auf der Ablage) liegende Telefon benutzt wird, also eine Nummer gewählt wird. Zwar muss das Handy hier nicht gehalten oder „aufgenommen“ werden, allerdings ist zumindest nach der Gesetzesbegründung davon

auszugehen, dass der Gesetzgeber jegliche Benutzung untersagen wollte, bei welcher der Fahrer nicht beide Hände für die Bewältigung der Fahraufgabe frei hat.

Verboten ist im übrigen auch das „Einklemmen“ des Handy mit Kopf und Schulter, da zumindest zu Beginn und bei Ende des Gesprächs das Handy „aufgenommen“ hätte werden müssen.

In die Hand genommen darf das Handy wohl letztlich nach der Vorschrift eigentlich nur dann zu dem Zweck, es im Auto an einen anderen Platz zu legen, ohne dass hierbei das Handy bedient wird.

Bei Benutzung einer Freisprechanlage ist es allerdings zulässig, das Handy insoweit zu bedienen, als beispielsweise die Nummern gewählt werden, sofern hierzu das Handy nicht „aufgenommen“, also in die Hand genommen werden muss.

Die verbotene Handynutzung wird mit Bußgeldern von € 40,00 bei Kraftfahrern (mit Punkteeintrag in Flensburg) und € 25,00 bei Kraftfahrern geahndet. Darüber hinaus kann aber ein verbotenes Telefonieren beispielsweise eine Verlängerung eines wegen eines anderen Delikts verhängten Fahrverbots zur Folge haben. Eine Benutzung des Handys schließt auch aus, dass sich ein Kraftfahrer bei Rotlichtverstößen oder Geschwindigkeitsüberschreitung auf ein „Augenblicksversagen“, also auf eine kurzfristige Unachtsamkeit beruft. Die Rechtssprechung wird hier regelmäßig davon ausgehen, dass die Aufmerksamkeit durch die Handynutzung (schuldhaft) erheblich eingeschränkt war und deshalb ein Verkehrsverstoß nicht entschuldigt ist. Dies kann z.B. zur Folge haben, dass das Gericht von einem Fahrverbot nicht absieht, obwohl ansonsten die Voraussetzungen hierfür eventuell gegeben wären.

Nicht zuletzt kann die Nutzung des Handys aber auch ganz gravierende zivilrechtliche Folgen haben. Zum einen kann die Benutzung des Handys dazu führen, dass eine herabgesetzte Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers unterstellt wird und ihm daher eine Mithaftung am Zustandekommen eines Verkehrsunfalls trifft, für welchen er ansonsten möglicherweise nicht verantwortlich wäre. Zum anderen kann sich möglicherweise auch die Kaskoversicherung auf „grobe Fahrlässigkeit“, also auf eine so genannte Obliegenheitsverletzung berufen. Die Kaskoversicherung könnte sich dann weigern, Leistungen zu erbringen.

Insgesamt können sich also aus der verbotenen Handynutzung massive negative Folgen ergeben. Diese lassen sich letztendlich nur dadurch vermeiden, dass das Handy im Fahrzeug entweder ausgeschaltet wird, oder nur mit Freisprechanlage betrieben wird.

4. Alkoholisierter Fahrlehrer:

Nach einem Beschluss des OLG Dresden vom 19.12.2005 Aktenzeichen 3 Ss 588/05 macht sich ein alkoholisierter Fahrlehrer (1,49 Promille), der sich während einer Fahrschulfahrt auf die Bestimmung des Fahrtweges und eine mündliche Korrektur der Fahrweise beschränkt, nicht wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung, § 316 Abs. 1 StGB strafbar und er begeht auch keine Ordnungswidrigkeit gemäß § 24 a Abs. 1 StVG.

Dieser Beschluss mag zwar erstaunen auslösen, zumal das Ausgangsgericht den Fahrlehrer wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung zu einer Geldstrafe verurteilt hatte sowie die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von 8 Monaten festgesetzt hatte. Das OLG Dresden hat diese Entscheidung aufgehoben und festgestellt, dass sich der Fahrlehrer nicht strafbar gemacht habe und er auch keine Ordnungswidrigkeit begangen habe.

Aus meiner Sicht ist dieses Urteil zutreffend, weil der Fahrlehrer auf der Fahrschulfahrt das Fahrzeug in dieser konkreten Situation nicht „geführt“ im Sinne des § 316 StGB hat. Vielmehr hat in diesem konkreten Fall die Fahrschülerin das Kraftfahrzeug geführt, weil der Fahrlehrer keine wesentlichen technischen Einrichtungen des Fahrzeugs bedient hat und die mündlich erteilte Korrektur zu keiner anderen Bewertung führt. Der Fahrlehrer hätte sich allerdings dann strafbar gemacht, wenn sich die Fahrschülerin bedingungslos den Anweisungen des Fahrlehrers untergeordnet hätte, der Fahrlehrer Art und Richtung der Bewegung des Fahrzeugs bestimmt hätte oder wenn die Fahrkenntnisse der Fahrschülerin mangelhaft gewesen wären und sie sich im wesentlichen nach den technischen Anweisungen des Fahrlehrers gerichtet hätte. Im vorliegenden Fall hatte die Fahrschülerin allerdings bereits 20 Fahrstunden genommen und absolvierte die Überlandfahrt, bei der der Fahrlehrer nur einmal eine mündliche Korrektur – weiter rechts zu fahren – anbrachte und darüber hinausgehende technische Anweisungen nicht gegeben hat.

Insoweit ist der Begriff des Führens eines Fahrzeugs im Sinne von § 316 Abs. 1 StGB anders auszulegen als dies im § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG definiert ist.

Eine ganz andere Frage ist, ob sich diese „Alkoholfahrt“ auf den behördlich erteilten Fahrlehrerschein auswirkt. Dies ist uneingeschränkt zu bejahen. Der hier betroffene Fahrlehrer muss mit dem Widerruf des Fahrlehrerscheins durch die zuständige Verwaltungsbehörde rechnen. Er kann damit den Beruf des Fahrlehrers (wohl zeitlich befristet – 5 Jahre) nicht mehr ausüben. Die wirtschaftlichen Konsequenzen sind also in jedem Fall gravierend.

5. Verwendung polizeilicher Erkenntnisse bei Jugendlichen:

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat mit Urteil vom 25.02.2004 Aktenzeichen 3 K 3250/03 festgestellt, dass Fahrerlaubnisbehörden Daten über Delikte Jugendlicher nicht speichern dürfen, wenn diese Jugendlichen nicht bereits einen Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis gestellt haben. Die Fahrerlaubnisbehörden dürfen auch nicht Daten aus den polizeilichen Datensammlungen abrufen, wenn ein nunmehr Erwachsener einen Antrag auf Fahrerlaubnis stellt und über diesen in den polizeilichen Datensammlungen noch Informationen über jugendliche Delinquenz gespeichert sind.

Konkret ging es um die Frage, ob die Führerscheinstelle Auskünfte anderer Stellen über jugendliche Verfehlungen einholen darf und – wenn solche vorliegen – Zweifel an der Fahreignung darauf stützen darf mit der Folge, dass eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet wird und mit der weiteren Folge, dass die Erteilung der Fahrerlaubnis abgelehnt wird, wenn kein positives medizinisch-psychologisches Gutachten vorgelegt wird.

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat im vorliegenden Urteil festgestellt, dass das Abrufen von Daten in polizeilichen Datensammlungen über jugendliche Delinquenz unzulässig ist, wenn ein Erwachsener den Antrag auf Fahrerlaubnis stellt, weil § 2 Abs. 12 StVG die Übermittlung solcher Daten zulässt, diese aber unverzüglich zu vernichten sind, soweit sie für die Beurteilung der Eignung nicht erforderlich sind, „insbesondere weil die betreffende Person keine Fahrerlaubnis besitzt oder beantragt hat“. Die Übermittlung wäre also nur unmittelbar nach erfolgter Verurteilung oder gerichtlicher Entscheidung zulässig gewesen. Zum damaligen Zeitpunkt hatte der Betroffene allerdings keinen Antrag auf Fahrerlaubnis gestellt. Die Fahrerlaubnisbehörde hätte also nach § 2 Abs. 12 Satz 2 StVG diese Informationen sofort vernichten müssen. Wenn sie später solche Informationen abrufen, umgeht sie damit § 2 Abs. 12 Satz 2 StVG. Die Fahrerlaubnis darf nachträglich solche Entscheidungen nicht mehr abrufen. Die Anordnung einer medizinisch psychologischen Untersuchung war damit rechtswidrig. Die Versagung der Fahrerlaubnis, weil kein positives Gutachten vorgelegt wurde, war damit ebenfalls rechtswidrig. Der Betroffene hatte Anspruch auf Erteilung der Fahrerlaubnis. Es handelt sich letztlich um ein datenschutzrechtliches Verwertungsverbot. Die Fahrerlaubnisbehörde hätte nach § 2 Abs. 7 StVG Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister einholen und die Beibringung eines Führungszeugnisses verlangen können. Darin wären die Entscheidungen über diese Jugendverfehlungen nicht enthalten gewesen. Letztendlich hat das Gericht hier einer willkürlichen Verwendung gespeicherter Daten einen Riegel vorgeschoben.

Freizeichnung:

Dieses Skript wurde mit bestmöglicher Sorgfalt erstellt. Sie kann aber nicht das Spruchmaterial aller deutschen Gerichte berücksichtigen. Der Autor übernimmt hinsichtlich Sach- und Vermögensschäden keinerlei Gewährleistung für eventuell vorhandene Unvollständigkeiten, ungenaue Angaben oder Fehler sowie hinsichtlich einer Änderung von Gesetzen, Rechtsprechung und Vorschriften.