

Mythos Winterreifenpflicht ein Wintermärchen?

„Alle Jahre wieder...“ kommt vor dem Christuskind der „plötzliche“ Wintereinbruch auf Deutschlands Straßen. In Zeiten professioneller Wetterdienste hat zwar die Abfrage von Wettervorhersagen für Frost, Schnee und Glatteis inzwischen auch in der Fuhrparkbranche Einzug gehalten. Ist aber erst einmal das Schneechaos ausgebrochen, drohen der insoweit unvorbereiteten Fahrzeugflotte Unfallgefahren bis zum Stillstand. Um die Flotte auf winterliche Verhältnisse einzustellen, ist also einiges zu tun. Das Fuhrparkmanagement muss sich vor allem frühzeitig darauf einstellen, die Fahrzeuge im Fuhrpark den Wetter- und Straßenverhältnissen angepasst auszurüsten. Neben technischen Standards und betriebswirtschaftlichen Vorgaben gilt es vor allem, auch eine gewisse „Compliance“ im Fuhrpark zu berücksichtigen. Hier bestehen zahlreiche Fragen: welche gesetzlichen Anforderungen bestehen in Deutschland für die Winterausrüstung von Flottenfahrzeugen? Was ist Pflicht – was ist erlaubt? Wofür gibt es Bußgeld und welche Haftungsrisiken bestehen im Kontext mit der gegebenenfalls unzureichenden Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben? Und welche Konsequenzen hat es für die Fahrzeugversicherung, wenn im Winter mit Sommerreifen gefahren wird?

Gesetzliche Anforderungen für die Winterausrüstung von Flottenfahrzeugen

Flottenrelevante gesetzliche Bestimmungen über die adäquate Fahrzeugausrüstung finden sich in § 18 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie in § 2 Abs. 3a der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Nach § 18 BOKraft besteht eine ausdrückliche Winterreifenpflicht für Unternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen oder Omnibussen im Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes befördern. Vorgeschrieben ist danach, dass beim Einsatz der Fahrzeuge die Ausrüstung den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen anzupassen ist, wofür – wenn es die Umstände angezeigt erscheinen lassen – Winterreifen, Schneeketten, Spaten und Hacke sowie Abschleppseil oder -stange mitzuführen sind.

Was ist aber außerhalb der Geltung des Personenbeförderungsgesetzes für alle übrigen Flottenbetreiber und Flottenfahrzeuge maßgeblich? Seit dem 1. Mai 2006 ist in § 2 Abs. 3a S.1, 2 StVO geregelt, dass bei Kraftfahrzeugen die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen ist. Hierzu gehört nach dem Wortlaut



des Gesetzes insbesondere eine geeignete Bereifung und Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage.

Welche Reifen geeignet sind, lässt die Straßenverkehrsordnung offen: es besteht also keine allgemeine Winterreifenpflicht. Dennoch hat hier wohl der Mythos seinen Ursprung, der Gesetzgeber habe mit der Neufassung der StVO-Vorschriften im Jahre 2006 zugleich auch eine explizite Winterreifenpflicht eingeführt. Vorgeschrieben ist jedoch lediglich, dass die Bereifung für die Wetterverhältnisse geeignet sein muss. Was aber ist unter „geeigneter Bereifung“ zu verstehen? Hierzu muss man wissen, dass die Vorschrift des § 2 Abs. 3a StVO im Prinzip für alle Wetterverhältnisse gilt, also nicht

nur für winterliches Wetter. Von ihrem Sinn her zielt die Vorschrift aber ersichtlich auf den Winter ab und wird wohl praktisch auch nur hierfür relevant werden. Nähere Vorgaben für die konkrete Wahl der Fahrzeugausrüstung sucht man in den Buchstaben des Gesetzes indessen völlig vergebens. Es bleibt aber festzuhalten, dass die Anknüpfung an die „Eignung“ der Ausrüstung einerseits einen sehr breiten Auslegungsspielraum begründet. Dies schafft andererseits zugleich Nachweisprobleme. Es steht also zu erwarten, dass die Rechtsprechung den Begriff der „geeigneten Bereifung“ weiter ausformen wird.

Was ist Pflicht – Was ist erlaubt?

Was aber gilt denn für die Fahrzeugausrüstung,

wenn konkrete Vorgaben des Gesetzgebers hierzu fehlen? Die Vorschrift des § 2 Abs. 3a StVO ist eine ausrüstungsbezogene Verhaltensvorschrift. Sie steht damit neben den Regelungen zur grundsätzlichen Ausrüstung von Fahrzeugen aus der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) wie beispielsweise den Regelungen über die Mindestprofiltiefe von Reifen in § 36 StVZO. Bei genauerer Betrachtung begründet die Norm aber nicht nur eine Pflicht zur Anpassung der Ausrüstung, sondern beinhaltet zugleich auch das Verbot des Fahrens mit nicht angepasster Fahrzeugausrüstung.

Dennoch sind in vielen Gegenden Deutschlands Winterreifen oder Ganzjahresreifen einfach sachlich geboten. Denn viele Kommunen sparen nicht nur aus Umweltgründen am Streusalz. In technischer Sicht wird hier stets darauf abgestellt, dass Winterreifen oder Ganzjahresreifen in fast allen Fahrsituationen bei Temperaturen unter plus sieben Grad Celsius die wesentlich bessere Haftung auf dem Asphalt bieten als Sommerreifen. Sie bieten damit in winterlichen Situationen deutlich bessere Bremswege als Sommerreifen. Grundsätzlich wird man davon ausgehen können, dass der Fahrzeugführer mit einer M+S-Bereifung (einschließlich Ganzjahresreifen) den Anforderungen für eine „geeignete Bereifung“ ohne weiteres genügt.

Die offene Formulierung der „geeigneten Bereifung“ impliziert aber auch, dass die Winterreifen nicht grundsätzlich und völlig uneingeschränkt als „geeignete Bereifung“ im Sinne der Vorschrift anzusehen sind. So kann die Eignung von Winterreifen bei einer mehr als fünf Jahre alten Bereifung wegen der Aushärtung der Gummimischung unter Umständen nicht mehr gegeben sein. Entsprechendes gilt auch in Bezug auf eine für die volle Wirkung von Winterreifen nicht mehr genügende Profiltiefe unter 4 mm. Trotzdem können auch Sommerreifen mit einer Profiltiefe von mehr als 4 mm bei entsprechender Wetterlage auch noch als geeignet anzusehen sein. Aber Vorsicht: Während im einen Fall Sommerreifen auf schneebedeckter Straße möglicherweise noch akzeptiert werden, kann in anderem Fall schon leichter Schneefall bei einer Fahrt mit Sommerreifen zu einem Bußgeld führen. Zur Beurteilung einer geeigneten Bereifung müssen im Ergebnis stets die Gesamtumstände des Einzelfalles berücksichtigt werden – und die regionalen Wetterunterschiede.

Dennoch hört man immer wieder Stimmen, die fragen: „Wozu Winterreifen, wenn es in der Stadt ohnehin so gut wie nie schneit?“ Viele denken auch, ihre neuen Sommerreifen würden auch im Winter genügen. Diese Fehleinschätzungen haben schon viele Autofahrer buchstäblich aufs Glatteis geführt. Im Prinzip begründet § 2 Abs. 3a S.1, 2 StVO also ein „Sommerreifenverbot“ bei nennenswertem Schneefall. Erfahrungswerte sprechen dafür, dass ein reiner Sommerreifen mangels groben Profils und Lamellen mit Schnee und Eis nicht hinreichend zurecht kommt. Allerdings muss man auch einräumen, dass hier eine hinreichende naturwissenschaftliche Absicherung von Erfahrungssätzen nicht besteht, so dass im Zweifelsfall die Eignung der Bereifung beziehungsweise eine fehlende Eignung letztlich im konkreten Einzelfall durch ein Sachverständigen-gutachten nachzuweisen wäre. Nicht unerhebliche Probleme dürften aber hier schon bei der Wahl von Vergleichmaßstäben bestehen: wer kann denn schon sagen, was der schlechteste noch gerade geeignete Winterreifen ist?

Die Pflicht zur Anpassung der Ausrüstung nach § 2 Abs. 3a StVO beschränkt sich aber nicht nur auf die Bereifung, sondern bezieht sich auf die gesamte Fahrzeugausrüstung. Das Gesetz hebt hervor, dass Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage vor-

handen sein muss: Fahren mit vereister Scheibe auf Grund eingefrorener Scheibenwaschflüssigkeit ist daher verbotswidrig. Gleiches gilt übrigens auch für die Wischblätter der Scheibenwischer, die wegen Abnutzung nicht mehr geeignet sind, den winterlichen Anforderungen zu entsprechen. Zu achten ist daher auch auf

- ordnungsgemäße Wischerblätter
- eine auch bei Kälte leistungsfähige Batterie
- bei Dieselfahrzeugen ein gegen Einfrieren ausreichend angereichertes Dieselmotortreibstoffgemisch sowie
- genügend Scheibenwasser, ggf. mit Schmutzlösezusätzen – auch im Sommer.

Schließlich ist darauf zu achten, dass nach § 36 StVZO bei Verwendung von M+S-Reifen (Winterreifen) die Forderung besteht, dass Maße und Bauart der Reifen von Fahrzeugen den Betriebsbedingungen, besonders der Belastung und der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs entsprechen müssen. Wird ein Fahrzeug mit Reifen ausgerüstet, die nur eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit zulassen, müssen sie entsprechend § 58 StVZO für diese Geschwindigkeit gekennzeichnet sein. Dies gilt bei auch, wenn die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit unter der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt, jedoch die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit



WestfalenGas





ganz Flüssig Gas geben
www.autogas-online.de

Zapfen-Streich.

Dem Fiskus ein Schnippchen schlagen: Autogas fahren.

Wie finden Sie eigentlich die Mineralölsteuer? – Genau, wir auch. Deshalb tun wir was dagegen. Mit Autogas der Marke Westfalengas. Das ist steuerbegünstigt und kostet deshalb pro Liter rund 70 Cent weniger als Super. Rechnen Sie das mal für Ihren Fuhrpark hoch. Ziehen Sie jetzt die Investitionen für die Fahrzeug-Umrüstung und eine eigene kleine Autogas-Tankstelle ab. Da fahren Sie unterm Strich ganz deutlich ins Plus.

Lust, demnächst ein Steuersparmodell zu fahren? – Rufen Sie an, schreiben, faxen oder mailen Sie.

Energie mit der
Sie rechnen können

Westfalen AG · Westfalengas · 48136 Münster
Fon (kostenfrei) 0 800/776 726 4 · Fax 02 51/6 95-1 29
www.westfalengas.de · service@westfalengas.de

keit im Blickfeld des Fahrzeugführers sinnfällig angegeben ist beziehungsweise die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit im Betrieb nicht überschritten wird.

Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge

Betriebsverantwortlich für seine Fahrzeuge und deren Zustand im Verkehr ist der Halter, vgl. § 7 StVG. Bei Firmenfahrzeugen hängt die Haltereigenschaft wesentlich von der Rechtsform der Firma und von deren Organisationsstruktur ab: der Mitinhaber einer Firma kann also als Halter oder als Mithalter handeln oder als sogenannte vertretungsberechtigte Person, vgl. § 9 OWiG. Ansonsten kommt eine Organhaftung durch den GmbH-Geschäftsführer oder den Vorstand einer Aktiengesellschaft in Betracht. Dabei können Halterpflichten aber auf Dritte wie beispielsweise das Fuhrparkmanagement delegiert werden. Eine wirksame Delegation von Halterpflichten auf Dritte setzt aber voraus, dass der Dritte ermächtigt wird, diese Pflichten sämtlich und in eigener Verantwortung weisungsfrei zu erfüllen.

Bei fehlender eigener Sachkunde muss der Halter geschultes Personal beauftragen, seine Fahrzeuge auf Verkehrssicherheit zu überwachen und in vorschriftsmäßigem Zustand zu erhalten – auch hinsichtlich der Wintertauglichkeit. Nach § 31 Abs. 2 StVZO kann daher auch das Fuhrparkmanagement als Halter dafür verantwortlich sein, dass ein Flottenfahrzeug nicht mit der geeigneten Bereifung ausgestattet ist. Der Halter darf hiernach eine Inbetriebnahme eines Flottenfahrzeugs, das mit den für die Wetterverhältnisse ungeeigneten Reifen ausgestattet ist, weder anordnen noch zulassen. Auch kann der Halter gegen § 31 Abs. 2 StVZO verstoßen, wenn er seiner Pflicht zur Belehrung des Fahrers über die vorschriftsmäßige Benutzung, also auch hinsichtlich der witterungsbedingt geeigneten Bereifung, nicht nachgekommen ist.

Wer als Halter zur Überwachung des Fuhrparks einen Kfz-Meister einstellt, sorgfältig auswählt und überwacht, ist für Mängel nur verantwortlich, soweit er sie kennt oder auf Grund von Fahrlässigkeit nicht kennt. Bei einer Delegation der Halterverantwortlichkeit für den Fahrzeugzustand an Hilfspersonen trifft den Halter aber nur ein Verschulden bei unsorgfältiger Auswahl oder mangelnder Überwachung der Hilfspersonen. Der Überwachungspflicht kann die Geschäftsleitung ebenso wie das Fuhrparkmanagement aber durch Stichproben genügen.

Wofür gibt es Bußgeld?

Verstöße gegen die Vorschrift über die Straßenbenutzung nach § 2 Abs. 3a S.1, 2 StVO stellen nach § 24 StVG Ordnungswidrigkeiten dar. Werden in Betrieben und Unternehmen Aufsichtspflichten verletzt, kommt auch eine Ordnungswidrigkeit nach § 130 OWiG in Betracht. Hat der Führer eines Kraftfahrzeugs die Ausrüstung nicht an die Wetterverhältnisse angepasst, sind 20 Euro fällig (§ 2 Abs. 3a, § 49 StVO; § 24 StVG; 5a BKat, TB-Nr. 102012). Kommt es dadurch zu Behinderungen von anderen, drohen sogar 40 Euro und ein Punkt (§

2 Abs. 3a, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 5a.1 BKat; TB-Nr. 102702, § 19 OWiG).

Versicherungsrechtliche Aspekte

Häufig wird danach gefragt, ob es Schwierigkeiten mit der Kraftfahrtversicherung geben kann, wenn man bei winterlichen Straßenverhältnissen einen Unfall mit Sommerreifen hatte. Da es nach der Straßenverkehrsordnung keine allgemeine Winterreifenpflicht gibt, muss diese Frage zunächst grundsätzlich verneint werden. Im Einzelfall kann dies jedoch anders sein.

Die Kfz-Haftpflichtversicherung reguliert bei berechtigten Ansprüchen die vom Versicherungsnehmer beziehungsweise von versicherten Personen verursachten Fremdschäden. Die Verwendung ordnungsgemäßer Sommerreifen im Winter stellt an sich grundsätzlich noch keine Gefahrerhöhung oder Obliegenheitsverletzung dar. Jedoch besteht nach der Straßenverkehrsordnung dann ein Verbot, bei entsprechenden Witterungsverhältnissen das Fahrzeug zu benutzen.

Die Benutzung von Sommerreifen auf Schnee hat hier erhebliche Auswirkungen, weil es unter dem Gesichtspunkt der erhöhten Betriebsgefahr des Halters nach § 7 StVG zu einer Mithaftung des Geschädigten kommen kann. Als Betriebsgefahr bezeichnet man diejenige Gefahr, die regelmäßig mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges verbunden ist. Wird Betriebsgefahr durch unfallursächliche Umstände erhöht, kann dies zu einer Mithaftung des Halters führen, selbst wenn der Unfallgegner den Unfall schuldhaft verursacht hat. So kann es zu einer Mithaftung von 20 % kommen, wenn das Fahrzeug mit Sommerreifen auf Schnee bei einem vom Unfallgegner verursachten Ausweichmanöver ins Schleudern gerät und dabei verunglückt (vgl. AG Trier, zfs 1987, 162).

Auch bei nicht eindeutig geklärt Schuldfrage zwischen den Unfallbeteiligten kann einem Unfallgeschädigten eine eigene Mithaftung aus der Betriebsgefahr seines Fahrzeuges zugerechnet werden. Kommt ein vorfahrtsberechtigter Autofahrer wegen fast abgefahrener Sommerreifen bei Schneematsch nicht mehr rechtzeitig zum Stehen und kollidiert mit einem seine Vorfahrt missachtenden Auto, dann kann wegen des überlangen Bremsweges durch unangepasste Bereifung die Betriebsgefahr des eigenen Autos erhöht sein. Dies führt dann dazu, dass die Versicherung anteilig für den Fremdschaden aufkommen muss, obwohl dem Fahrer zwar kein schuldhaftes Verhalten nachgewiesen werden kann, dieser aber den Unfall bei optimaler Reaktion möglicherweise hätte vermeiden können, so dass für ihn kein unabwendbares Ereignis vorlag.

Hier besteht zwar kein Leistungsausschluss wegen grober Fahrlässigkeit. Jedoch kann der Kfz-Haftpflichtversicherer bei einer sogenannten Obliegenheitsverletzung oder Gefahrerhöhung den Versicherungsnehmer in Regress nehmen und bis zu 5.000 Euro zurück fordern. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn der Fahrer wesentlich mit völlig abgefahrenen Reifen (unter 1,6 mm) unterwegs war.

Auch ein Verschulden des Fahrers nach § 18 StVG kann eine Mithaftung begründen, da bei der Benutzung von Sommerreifen auf Schnee objektiv ein Verstoß gegen § 2 Abs. 3 a StVO vorliegt. Dies führt zu einer Verschuldensvermutung, von welcher sich der Fahrer aber entlasten kann. Entscheidend ist, ob die Gefahrensituation für den Durchschnittsfahrer erkennbar war. Eine Mithaftung scheidet aus, wenn dies verneint wird oder wenn nachgewiesen werden kann, dass die Benutzung von Sommerreifen nicht für den Unfall ursächlich war.

Die Kasko-Versicherung tritt demgegenüber für die Schäden am eigenen Fahrzeug des Versicherungsnehmers ein. Kommt es wegen der Benutzung der Sommerreifen zum Unfall, kann dies zur Leistungsfreiheit der Kaskoversicherung wegen grober Fahrlässigkeit nach § 61 VVG führen. Notwendig hierfür ist eine Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt in besonders schwerem Maße, weil nahe liegende Überlegungen nicht angestellt wurden und dasjenige unbeachtet blieb, was jedem Verständigen einleuchtet. Neben der objektiven Erforderlichkeit kommt es auch auf die Erkennbarkeit und Vorhersehbarkeit an.

Das Vorliegen der groben Fahrlässigkeit ist dabei stets vom Einzelfall abhängig. Grobe Fahrlässigkeit kann schon gegeben sein, wenn ein Wintersportgebiet ohne vollständige Winterausrüstung befahren wird und es zum Unfall kommt (vgl. OLG Frankfurt, VersR 2004, 1260); ein Fall der groben Fahrlässigkeit kann also selbst dann vorliegen, wenn mit Sommerreifen und Schneekette im Gebirge gefahren wird. Hingegen ist das Fahren mit gebrauchten Winterreifen auf eisglatter Straße nicht grob fahrlässig, wenn die zu geringe Profiltiefe (gesetzliche Mindestprofiltiefe von 1,6 mm bei den Hinterrädern um 0,1 bzw. um 0,6 mm unterschritten) nicht besonders auffällig gewesen ist. Gegen die Annahme der groben Fahrlässigkeit durch ein Unterlassen der Prüfung kann sprechen, dass etwa zwei Monate vor dem Unfall die Reifen von einer Werkstatt montiert wurden und der Fahrer davon ausgehen kann, dass diese auf eine zu geringe Profiltiefe hinweist. Der Kaskoversicherer konnte sich in diesem Fall also nicht auf eine Leistungsfreiheit nach § 61 VVG berufen (vgl. OLG Köln, Urteil vom 25.4.2006, Az. 9 U 175/05).

Bei einer ganzen Reihe von Versicherungsgesellschaften führt hier eine grobe Fahrlässigkeit zur vollständigen Leistungsfreiheit des Versicherers. Eine Abstufung der Versicherungsleistung je nach Fahrlässigkeitsgrad erfolgt dann nicht mehr. Genau wie bei Haftpflichtschäden muss auch bei Kasko-Schäden nachgewiesen werden, dass der Unfall mit Winterreifen beziehungsweise geeigneter Ausrüstung nicht geschehen wäre. In der Regel wird dies zur Feststellung von Leistungsausschlüssen durch Sachverständigengutachten geklärt.

Rechtsanwalt Lutz D. Fischer, Lohmar
Kontakt: kanzlei@fischer-lohmar.de
Internet: www.fischer-lohmar.de