



Ist die „Winterreifenpflicht“ verfassungswidrig?

Eine aktuelle Entscheidung des Oberlandesgerichts (OLG) Oldenburg vom 9. Juli 2010 füllte das jährliche Sommer(schlag)loch und klang ganz nach einem verfrühten Wintermärchen. Rund drei Monate vor Beginn der üblichen Winterreifensaison hat sich das OLG Oldenburg in einem Bußgeldverfahren zur Verfassungsmäßigkeit der „Winterreifenpflicht“ geäußert. Ist die Winterreifenpflicht also noch „in guter Verfassung“?

Mit seinem bundesweit beachteten – um nicht zu sagen durchaus spektakulären – Beschluss vom 9.7.2010 (Az. 2 SsRs 220/09, VD 2010, 232; DAR 2010, 477-480; VRR 2010, 316) hat das OLG Oldenburg festgestellt, dass der Bußgeldtatbestand der §§ 49 Abs. 1 Nr. 2, 2 Abs. 3a S. 1, 2 StVO wegen Verstoßes gegen das Bestimmtheitsgebot verfassungswidrig ist, soweit er einen Verstoß gegen das Gebot, ein Kraftfahrzeug mit einer an die Wetterverhältnisse angepassten, geeigneten Bereifung auszurüsten, ahndet. Die Entscheidung wurde nicht nur in Juris-

tenkreisen besonders beachtet, weil es sich im Prinzip um die allererste Entscheidung zu der Frage handelt, was denn eigentlich unter einer den Wetterverhältnissen angepassten Bereifung zu verstehen ist.

Ein Blick auf den Sachverhalt – ein nahezu wintertypischer Unfall

Doch zuerst ein Blick auf den Auslöser des Ganzen. Das OLG hatte in einem Bußgeldverfahren über einen Unfall zu entscheiden, bei dem ein Autofahrer Ende November 2008 mit seinem Pkw auf einer Straße eine Eisfläche überfuhr und dann in das Schaufenster eines gegenüberliegenden Geschäfts schlitterte. Zum Zeitpunkt des Unfalls waren auf dem Fahrzeug neue Sommerreifen aufgezogen.

Der Autofahrer kassierte dafür eine Geldbuße von 85,00 Euro. Weil er hiermit nicht einverstanden war, legte er Einspruch ein. Das Amtsgericht Osnabrück verurteilte ihn dennoch wegen Fahrens mit nicht angepasster Geschwindigkeit in Tateinheit mit Benutzung einer nicht an die Wetterverhältnisse angepassten und damit ungeeigneten Bereifung zu einer Geldbuße in Höhe von 85,00 Euro.

Zur Begründung führte das Amtsgericht unter anderem aus, dass allein der Umstand, dass sich eine Eisfläche auf der Straße befand, hinreichend sicher darauf schließen ließe, dass mit Glatteis zu rechnen war und dass die Temperaturen unter null Grad Celsius lagen. Unerheblich sei hingegen, ob sich der Unfall auch mit Winterreifen ereignet hätte. Nach Ansicht des Amtsgerichts waren vielmehr Winterreifen die für den Winter geeignete Bereifung, welche eben geeigneter seien als Sommerreifen. Entscheidend seien auch nicht die Verhältnisse der konkret befahrenen Straße, sondern die Wetterverhältnisse. Juristische Schlussfolgerung: der Unfall hatte sich nach Ansicht des Amtsgerichts mit einer nicht angemessenen Ausrüstung ereignet.

Hiergegen legte der Betroffene Rechtsbeschwerde ein. Er vertrat dabei die Auffassung, dass auch gut profilierte Sommerreifen bei winterlicher Witterung eine geeignete Bereifung darstellen. Zudem gebe es gerade keinen Erfahrungssatz, dass Winterreifen auch bei winterlichen Straßenverhältnissen stets die bessere Wahl seien. Ferner seien Situationen denkbar, bei denen sich der Unfall auch mit Winterreifen

ereignet hätte. Das Amtsgericht hätte deshalb nicht ohne Einholung eines Sachverständigen-gutachtens zum Beweis der Tatsache, dass es auch mit Winterreifen zum Unfall gekommen wäre, zu einer Verurteilung kommen dürfen.

Wegen der praktischen Bedeutung wurde die Rechtsbeschwerde zur Fortbildung des Rechts vom OLG Oldenburg gem. § 80 Abs.1 Nr.1, Abs. 2 Nr. 1 OWiG zugelassen.

Der Brennpunkt der Entscheidung

Die Entscheidung befasst sich – soweit ersichtlich erstmals – mit der Problematik, wann ein Reifen überhaupt für bestimmte Wetterverhältnisse geeignet beziehungsweise ungeeignet ist.

Wann ein solcher Verstoß vorliegt, was also eine nicht geeignete Bereifung in diesem Sinn ist, ergibt sich aber nicht aus dem Gesetz. Anhand des reinen Wortlauts des § 2 Abs. 3a S.1 und 2 StVO kann der Fahrer eines Kraftwagens nicht erkennen, was von ihm verlangt wird. Das Tatbestandsmerkmal „der an die Wetterverhältnisse angepassten, geeigneten Bereifung“ nennt nämlich keine konkrete Bereifung für jeweils genau bezeichnete Wetterverhältnisse. Es stellt deshalb einen unbestimmten, wertausfüllungsbedürftigen Begriff dar. Wie dieser Begriff auszufüllen ist, war Gegenstand der Entscheidung des OLG Oldenburg. Weder gesetzliche noch technische Vorschriften regeln, welche Eigenschaften Reifen für bestimmte Wetterverhältnisse haben müssen. Dies gilt auch für Winterreifen. Für den Bürger als Normadressat von § 2 Abs. 3 a StVO ist daher nicht erkennbar, ob und gegebenenfalls welche Reifen bei welchen Wetterverhältnissen als ungeeignet anzusehen sind.

Folge: das „Aus“ für die Winterreifenpflicht?

Ist das also das „Aus“ für die Winterreifenpflicht? Zunächst ist einmal festzuhalten, dass die Vorschrift des § 2 Abs. 3a S. 1 u. 2 StVO schon nach ihrem Wortlaut gar keine „Winterreifenpflicht“ begründet. Die Regelung gilt vielmehr für alle Wetterverhältnisse. Dennoch besteht unter Verkehrsjuristen nur dahingehend Einigkeit, dass die Regelung ersichtlich auf den Winter abzielt. Es handelt sich also nicht um eine „Winterreifenpflicht“, sondern um ein „Sommerreifenverbot“ bei nennenswertem Schneefall.

So haben Tests ergeben, dass Sommerreifen jedenfalls bei Schnee in der Regel eine „ungeeignete Bereifung“ darstellen, weshalb mit Sommerreifen bei drohendem Schneefall und erst recht bei und nach Schneefall nicht mehr gefahren werden darf. Daher wird in Juristenkreisen vertreten, dass Gleiches auch für winterliche Wetterverhältnisse gelten dürfte, bei denen mit Glatteisbildung auf den Straßen zu rechnen ist. Erfahrungswerte sprechen dafür, dass ein reiner Sommerreifen mangels groben Profils und Lamellen mit Schnee und Eis nicht hinreichend zurechtkommt.

Das hat das OLG Oldenburg gesagt: Aus den Entscheidungsgründen

Das OLG Oldenburg hat angenommen, dass der Bußgeldtatbestand der §§ 2 Abs. 3 a S. 1, 2, 49

Abs. 1 Ziff. 2 StVO verfassungswidrig und damit ungültig ist, soweit er den Verstoß gegen die Pflicht, eine den Wetterverhältnissen angepasste, geeignete Bereifung vorzunehmen, sanktioniert.

In vielen Fällen wird bei der Verfassungswidrigkeit von Normen das Bundesverfassungsgericht angerufen. Warum nicht auch hier? Das OLG Oldenburg konnte vorliegend selbst entscheiden, weil das Bundesverfassungsgericht für Rechtsverordnungen kein Verwerfungsmonopol hat. Eine Vorlage nach Karlsruhe wäre deshalb sogar unzulässig gewesen.

Das Grundgesetz bot die entscheidende Grundlage für das Urteil des OLG Oldenburg. Das Zauberswort heißt „Bestimmtheitsgrundsatz“: Nach Art. 103 Abs. 2 GG kann eine Tat nämlich nur dann bestraft werden, wenn die Strafbarkeit gesetzlich bestimmt war, bevor die Tat begangen wurde. Diese Regelung verpflichtet den Gesetzgeber, die Voraussetzungen der Strafbarkeit so genau und konkret zu umschreiben, dass der Anwendungsbereich der Straftatbestände zu erkennen ist und sich durch Auslegung ermitteln lässt. Der Einzelne soll auf diese Weise von vornherein wissen, was verboten ist, damit er in der Lage ist, sein Verhalten darauf einzurichten. Auch Bußgeldtatbestände sind an diesem hohen Verfassungs-Maßstab zu messen.

In § 2 Abs. 3 a S. 1 StVO wird die Pflicht des Kraftfahrers normiert, die Ausrüstung seines Fahrzeuges an die Wetterverhältnisse anzupassen. Dazu gehört gemäß § 2 Abs. 3 a S. 2 StVO insbesondere eine geeignete Bereifung. Ordnungswidrig handelt gem. § 49 Abs. 1 Ziff. 2 StVO, wer gegen diese Pflicht verstößt.

Wann aber ein solcher Verstoß vorliegt, was also eine nicht geeignete Bereifung in diesem Sinn ist, ergibt sich aus der Norm selbst nicht. Anhand des reinen Wortlauts des § 2 Abs. 3 a S. 1 und 2 StVO kann der Fahrer eines Kraftwagens nicht erkennen, was von ihm verlangt wird. Das Tatbestandsmerkmal „der an die Wetterverhältnisse angepassten, geeigneten Bereifung“ nennt keine konkrete Bereifung für im einzelnen genau bezeichnete Wetterverhältnisse. Dieser Rechtsbegriff ist vielmehr unbestimmt und damit wertausfüllungsbedürftig.

Vorliegend kann diese Wertausfüllung nicht aus anderen Normen abgeleitet werden. Denn weder gesetzliche noch technische Vorschriften regeln, welche Eigenschaften Reifen für bestimmte Wetterverhältnisse überhaupt haben müssen. Und das gilt insbesondere auch für Winterreifen. Zwar sind diese in der Straßenverkehrs-Zulassungsverordnung (StVZO) erwähnt. Dort werden sie in § 36 Abs. 1 S. 3 StVZO mit „M+S Reifen“ gleich gesetzt. Auch § 18 BOKraft erwähnt die Winterreifen. Sonstige Vorschriften, aus denen sich nähere Eigenschaften eines Winterreifens ableiten lassen, bestehen aber nicht.

Was man unter einem „M+S Reifen“ zu verstehen hat, ist ebenfalls weder gesetzlich normiert noch in technischen Vorschriften geregelt. M+S steht für „Matsch und Schnee“ (mud and snow)

+++ Rechtsprechung +++

Zur Zulässigkeit einer Fahrtenbuchauflage

Rechtsgrundlage für die angeordnete Fahrtenbuchauflage ist § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Verbindung mit § 31 a Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Danach kann die Verwaltungsbehörde gegenüber einem Fahrzeughalter für ein oder mehrere auf ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuches anordnen, wenn die Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war.

Die Anordnung der Fahrtenbuchauflage ist zulässig, wenn der betroffene Fahrzeughalter nur um Akteneinsicht und um die Übersendung eines erkennbaren Abzugs des vorliegenden Fotos bittet, ohne alles mögliche und zumutbare für die Ermittlung des Fahrers zu tun. Nach ständiger obergerichtlicher Rechtsprechung ist es Sache des Fahrzeughalters, zur Aufklärung eines mit seinem Fahrzeug begangenen Verkehrsverstoßes soweit mitzuwirken, wie es ihm möglich und zumutbar ist. Dazu gehört insbesondere, dass er den bekannten oder auf einem Radarfoto erkannten Fahrer benennt oder zumindest den möglichen Täterkreis eingrenzt und die Täterfeststellung durch Nachfragen im Kreis der Nutzungsberechtigten fördert. Es ist grundsätzlich Sache des Halters aufgrund der im Anhörungs- oder spätestens im Erinnerungsschreiben enthaltenen Angaben zu Tattag, -zeit und -ort Angaben zum Fahrzeugführer zu machen. Das Vorliegen eines Fotos erleichtert nur in vielen Fällen die Ermittlungstätigkeit der Behörde. VG Aachen, Urt. v. 13.07.2010 - 2 K 265/10

Fahrtenbuchauflage wegen unzureichender Angaben zum Fahrer

Ein Fahrzeughalter genügt seiner Mitwirkungspflicht bei der Aufklärung eines Geschwindigkeitsverstoßes nicht, wenn er lediglich den Namen des Fahrers und eine Stadt im Ausland (hier: Rumänien) als dessen Wohnort angibt. Von ihm kann deshalb nach einem Urteil der 6. Kammer des Verwaltungsgerichts Neustadt das Führen eines Fahrtenbuchs verlangt werden.

Nach einer mit dem Pkw des Klägers begangenen Geschwindigkeitsübertretung von 37 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften nannte der Kläger im Bußgeldverfahren nur den Namen des Fahrers, dies sei ein Freund aus Bukarest, nicht aber dessen Anschrift. Erst nach Eintritt der Verfolgungsverjährung teilte er die vollständige Adresse des Fahrers mit. Daraufhin gab ihm die Kreisverwaltung das Führen eines Fahrtenbuchs auf, weil die Ermittlung des für den Geschwindigkeitsverstoß verantwortlichen Fahrers wegen der unzureichenden Mitwirkung des Klägers nicht möglich gewesen sei.

Dagegen brachte der Kläger vor, dass der Fahrer allein anhand des Namens und seines Herkunftsortes hätte ermittelt werden können. Außerdem sei es unerheblich, ob er den Namen und die Anschrift des Fahrers rechtzeitig mitgeteilt habe oder nicht, weil die Bußgeldstelle das Bußgeld gegen den in Rumänien ansässigen Fahrer ohnehin nicht hätte Beitreiben können.

Fortsetzung S. 58



+++ Rechtsprechung +++

Die Richter haben die Rechtmäßigkeit der Fahrtenbuchauflage bestätigt: Ein Fahrzeughalter, der sein Fahrzeug an Dritte weitergibt, muss sich um konkrete und überprüfbare Angaben zur Identität und Anschrift desjenigen bemühen, dem er sein Fahrzeug überlässt. Die Mitteilung des Namens und die Angabe einer Stadt im Ausland als Wohnort allein seien keine hinreichend konkreten und verlässlichen Angaben, denen die Behörde im Rahmen ihrer Ermittlungen nachgehen müsse. Ob die Behörde gegenüber dem im Ausland ansässigen Fahrer ihren Bußgeldbescheid tatsächlich hätte vollstrecken können, sei für die Rechtmäßigkeit der Fahrtenbuchauflage ohne Bedeutung.

Gegen das Urteil kann innerhalb eines Monats nach Zustellung die Zulassung der Berufung durch das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz beantragt werden.

VG Neustadt/Weinstraße, Urteil vom 15.06.2010, Az. 6 K 291/10.NW

Kfz-Schein im Handschuhfach des Fahrzeugs keine erhebliche Gefahrerhöhung

Leitsatz: Die dauernde Aufbewahrung des Kfz-Scheins im Handschuhfach des Fahrzeugs stellt keine erhebliche Gefahrerhöhung dar.

Eine Gefahrerhöhung wäre gegeben bei einer nachträglichen Änderung der bei Vertragschluss tatsächlich gefahrerheblichen Umstände, die den Eintritt des Versicherungsfalls oder eine Vergrößerung des Schadens wahrscheinlicher macht. Die Gefahrerhöhung muss weiter gemäß § 29 S. 1 VVG a.F. erheblich sein.

Fortsetzung auf Seite 66

und soll – vereinfacht – die besondere Winter-tauglichkeit eines Reifens kennzeichnen. Die M+S Kennzeichnung soll erkennbar machen, dass es sich gemäß der Richtlinie des Rates über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage vom 31.03.1992 (92/23/EWG) um Reifen handelt, „bei denen das Profil der Lauffläche und die Struktur so konzipiert sind, dass sie vor allem in Matsch und frischem oder schmelzendem Schnee bessere Fahreigenschaften gewährleisten als normale Reifen. Das Profil der Lauffläche der M+S Reifen ist im Allgemeinen durch größere Profiltrillen und/oder Stollen gekennzeichnet, die voneinander durch größere Zwischenräume getrennt sind, als dies bei normalen Reifen der Fall ist“. Die Verwendung des M+S Symbols unterliegt jedoch keiner Prüfung und Kontrolle und genießt daher keinerlei Schutz. Auch eine M+S Kennzeichnung ermöglicht deshalb keine gesicherte Aussage zur tatsächlichen Winter-tauglichkeit.

Eine gefestigte Rechtsprechung zu der Frage der „geeigneten Bereifung“ i.S.v. § 2 Abs. 3 a S. 1 und 2 StVO (in Kraft seit dem 01.05.2006) hat sich nicht einmal ansatzweise gebildet. Entscheidungen, in denen auf die Frage, welche Reifen wann geeignet oder ungeeignet sind, eingegangen wird, sind – soweit ersichtlich – bislang nicht veröffentlicht worden. Auch das OLG Oldenburg sah sich nicht zu dieser notwendigen Konkretisierung in der Lage.

Auch in juristischen Fachkreisen hat sich keine konkretere, übereinstimmende Auslegung des § 2 Abs. 3 a S. 1 und 2 StVO herausgebildet. Zwar wird die Frage, was eine „an die Wetterverhältnisse angepasste, geeignete Bereifung“ ist, in der Literatur diskutiert – jedoch ohne klärendes

Ergebnis. Einigkeit besteht nur dahingehend, dass § 2 Abs. 3 a S. 1 und 2 StVO keine generelle Winterreifenpflicht in den Wintermonaten normiert. Dies lässt sich daraus ableiten, dass die Norm eine an die Wetterverhältnisse angepasste, geeignete Bereifung verlangt und somit auf möglicherweise kurzzeitige konkrete und aktuelle Wetterlagen abstellt. Andererseits wird der Begriff des Winterreifens nicht verwendet, obwohl er als Rechtsbegriff in § 36 Abs. 1 S. 3 StVZO definiert ist. Es kann deshalb allenfalls von einer situationsbezogenen Winterreifenpflicht gesprochen werden.

Alles Weitere ist in Fachkreisen aber streitig. Teilweise wird die Regelung als praktikables Sommerreifenverbot bei winterlichen Straßenverhältnissen verstanden. Danach wären bei winterlicher Witterung nur Winterreifen geeignete Reifen, also Reifen mit weicherer Gummimischung und einem größeren Profil, die an der Bezeichnung „M+S“ oder „Winter“ erkennbar seien. Die damit verbundene Implikation, alle nicht als „M+S“ oder „Winterreifen“ gekennzeichneten Reifen seien für winterliche Witterungsverhältnisse ungeeignet, ist jedoch nicht haltbar.

Zwar wird man davon ausgehen können, dass mit „M+S“ oder mit dem Schneeflockensymbol gekennzeichnete Reifen i. S. des § 2 Abs. 3 a S. 1 und 2 StVO geeignet sind. Bei den jährlich angelegten Reifentests, die vom ADAC durchgeführt werden und bei denen Maßstab für die Wintertauglichkeit das Fahrverhalten auf Schnee und Eis ist, war jedenfalls bis Ende 2005 kein „M+S“-Reifen oder Ganzjahresreifen bekannt geworden, der mit mangelhaft bewertet wurde. Allerdings ist auch hier keine scharfe

Fortsetzung auf Seite 64

Abgrenzung möglich, da die Kriterien, nach denen die Tests erfolgen, ihrerseits nicht normiert sind und von der – privaten – Testinstitution vorgegeben werden. In Anbetracht des in der Praxis bestehenden Konsenses dürfte dies allerdings insoweit unschädlich sein, als bei Verwendung eines Winterreifens in gutem Zustand kein Verstoß gegen § 2 Abs. 3 a StVO anzunehmen ist.

Ungeklärt durch Tests ist aber, ob auch Sommerreifen i. S. d. § 2 Abs. 3 a S. 1 und 2 StVO geeignet sein können. Bisher existieren keine gesicherten Erkenntnisse darüber, dass alle Reifen ohne „M+S“ Kennzeichnung winteruntauglich und damit im Sinne von § 2 Abs. 3 a S. 1 und 2 StVO nicht als für winterliche Wetterverhältnisse geeignete Bereifung angesehen werden könnten. Sogenannte Sommerreifen werden nämlich von vornherein kaum auf Schnee- und Glättetauglichkeit geprüft. Bei einem großen Winterreifentest 2005 wurden lediglich zwei Sommerreifen getestet. Diese waren auf Eis noch im Bereich der „geeigneten Bereifung“, auf Schnee erwiesen sie sich jedoch mit der Note „mangelhaft“ als ungeeignete Bereifung. Auch in den folgenden Jahren hat sich an der Struktur der Reifentests nichts geändert; Sommerreifen werden weiterhin kaum auf Winteruntauglichkeit untersucht (vgl. dazu beispielsweise die Einteilung der Reifentests in Sommerreifen- und Winterreifentest auf der Homepage des ADAC). Statistisch aussagekräftige Daten zur Eignung oder Nichteignung von Sommer-

reifen liegen deshalb nicht vor. Es gibt damit weder einen naturwissenschaftlichen noch einen vergleichbaren Erfahrungssatz, nach dem Sommerreifen bei winterlichen Straßenverhältnissen grundsätzlich ungeeignet sind.

Da die Eigenschaften von Winterreifen nicht gesetzlich oder technisch normiert sind, und bereits die Kriterien entsprechender Reifentests nicht verallgemeinert sind, sondern von den – privaten – Testern selbst festgelegt werden, ist es auch nicht möglich, die fehlende Eignung bei Eis und Schnee durch Abweichung von Mindestanforderungen an Winterreifen zu definieren. Es bestehen somit weder Material- oder Formvorgaben, noch bestimmte Mindestqualitäten (bestimmte Bremswege bei definierten Standardsituationen), bei deren Nichterfüllung ein Verstoß gegen § 2 Abs. 3 a StVO vorläge. In dem zur Entscheidung stehenden Fall war daher die Einholung eines Sachverständigengutachtens wegen Fehlens eines Vergleichsmaßstabes nicht möglich.

Dementsprechend hat sich im Adressatenkreis der Kraftfahrer kein eindeutiges Verständnis des Wortlauts der Norm gebildet; die gegenwärtige Regelung wird teilweise ausdrücklich als unklar oder schwammig bezeichnet.

Aber auch dem Gesichtspunkt der Auslegung lässt sich der Norminhalt des Bußgeldtatbestandes der §§ 24 StVG, 2 Abs. 3 a S. 1, 2, 49 Abs. 1 Ziff. 2 StVO nicht hinreichend bestimmen.



Die inhaltliche Neuregelung der Sätze 1 und 2 geht auf einen Beschluss der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren (IMK) vom 20./21.11.2003 in Jena zurück, wonach die IMK beschlossen hatte, „den BMI zu bitten, an den BMVBW heranzutreten, und diesen zu bitten, im Zuge der geplanten Neufassung der StVO (Projekt: „Bürgernahe und verständliche StVO“) eine deutlichere Hervorhebung der bestehenden - und durch Auslegung der geltenden Vorschriften ermittelten - Verhaltenspflichten der Fahrzeugführer bei winterlichen Straßenverhältnissen zu prüfen“.

Dementsprechend heißt es in der amtlichen Begründung der Neuregelung lediglich: „Insbesondere soll dem bei extremen winterlichen Straßenverhältnissen auftretenden Missstand begegnet werden, dass Kraftfahrzeuge und be-

Zuverlässig Wirtschaftlich CO₂-arm -



Der neue Hyundai ix35.
4x2 oder 4x4 = ix35.



Der Hyundai i30cw.
Der vielfältige Kompakt-Kombi.

NEU! Als i30cw
Classic Business



sonders auch LKW mangels geeigneter Winterbereifung liegen bleiben und damit erhebliche Verkehrsbehinderungen verursachen. Damit solle auch die Pflicht klar gestellt werden, bei plötzlich auftretenden winterlichen Wetterverhältnissen und unzureichender Winterausrüstung auf die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr zu verzichten (BR-Drs. 813/05, S. 12).

Weder der IMK-Beschluss noch die Verordnungsbegründung geben aber trotz der ursprünglichen Forderung nach einer Winterreifenpflicht eine konkrete Festlegung auf Winterreifen oder sonst näher beschriebene Reifen. Also könnte man annehmen, dass keine allgemeine Winterreifenpflicht für die Wintermonate begründet werden sollte. Dies kann nicht darin begründet sein, dass der Ordnungsgeber eine Konkreti-

sierung vermeiden wollte, weil die Eigenschaften eines Winterreifens nicht gesetzlich oder international präzisiert sind. Denn der Begriff des Winterreifens ist immerhin in § 36 StVZO definiert; die Verwendung von Winterreifen wird in § 18 BOKraft ausdrücklich für Fahrzeuge im Personenverkehr vorgeschrieben, wobei ein Verstoß gegen die Pflicht, Winterreifen mitzuführen, gem. § 45 BOKraft ebenfalls eine Ordnungswidrigkeit darstellt. Der Normgeber hatte also in anderen Bereichen keine Bedenken, die Benutzung von Winterreifen vorzuschreiben.

Nimmt man hinzu, dass mit der Vorschrift eigentlich eine bürgernahe Regelung getroffen werden sollte, so ist nicht nachvollziehbar, warum der Begriff des Winterreifens nicht verwendet wurde, sei es in der Form einer Verwendungspflicht bei winterlichen Wetterverhältnissen, sei es in Form eines Verbots, bei winterlichen Wetterverhältnissen ohne Winterreifen zu fahren.

Selbst vor der Neuregelung der StVO ließ sich keine entsprechende Pflicht zur Anpassung der Ausrüstung aus anderen Vorschriften ableiten. So gab es weder nach der StVO, noch nach anderen Rechtsquellen eine Pflicht, bei winterlichen Verhältnissen speziell dafür geeignete Reifen zu benutzen und ansonsten auf die Teilnahme am Straßenverkehr zu verzichten. Soweit ersichtlich, verstand bis zum Inkrafttreten des § 2 Abs. 3 a StVO n.F. unter dem allgemeinen Belästigungsverbot niemand die Pflicht, Win-

terreifen aufzuziehen, um bei Eis und Schnee etwas schneller fahren zu können und dadurch die Beeinträchtigungen anderer durch langsames Fahren zu vermeiden. Straßenverkehrsrechtlich war es also grundsätzlich nicht verboten, auch unter winterlichen Wetterbedingungen beispielsweise mit sogenannten Sommerreifen zu fahren, solange dabei die Grundregeln nach § 1 StVO eingehalten wurden, solange also wegen der längeren Bremswege und geringeren Spurtreue entsprechend langsamer und vorsichtiger gefahren wurde.

Die Verordnungsbegründung wirft im Übrigen weitere Zweifel hinsichtlich ihrer Reichweite auf. Aus dem Wortlaut der Norm und dem Normzusammenhang des § 2 Abs. 3 a S. 1 und 2 StVO ergibt sich keinerlei Einschränkung dahingehend, dass nur besondere winterliche Wetterverhältnisse zu berücksichtigen seien. Eine einschränkende Auslegung ist insoweit nicht möglich. Bei warmen Temperaturen könnte - im Hinblick auf die unterschiedliche Gummimischung und Profilierung von Sommer- und Winterreifen - ein Reifen ohne „M+S“ Kennzeichnung der geeignetere sein, so dass derjenige, der im warmen Frühjahr oder Herbst noch oder schon mit Winterreifen fährt, eine Ordnungswidrigkeit begehen könnte. Erst recht unklar ist die Situation bei niedrigen Temperaturen über dem Gefrierpunkt: ADAC-Tests haben gezeigt, dass die Bremswege von Sommer- und Winterreifen auf trockener und nasser Fahrbahn kein einheitliches Bild ergeben. Einzelne Winterrei-

n – die Hyundai Flottenmodelle.



Der Hyundai H-1 Cargo 6-Sitzer.
Der zuverlässige Transporter.

So unterschiedlich die Herausforderungen auch sein mögen, mit den Hyundai Flottenmodellen sind Sie immer bestens aufgestellt. Ob sechssitziger Transporter, effizienter Cityroader oder vielseitiger Kompakt-Kombi – hier finden Sie immer hochwertige Qualität vereint mit geringen Betriebskosten und optimaler Ausstattung. Mehr Informationen zu unseren Flottenmodellen auf www.hyundai-fleet.de

+++ Rechtsprechung +++

Eine derartige Gefahrerhöhung liegt weder im dauerhaften Belassen des Fahrzeugscheins im Handschuhfach, noch in den nicht erfolgten weiteren Sicherungsmaßnahmen. Auch die Kombination beider Umstände führt nicht zur Annahme einer erheblichen Gefahrerhöhung. Soweit der Kläger den Fahrzeugschein dauerhaft in einer Mappe im Handschuhfach belassen hat, handelt es sich lediglich um eine unerhebliche Gefahrerhöhung, die die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Versicherungsfalls oder der Vergrößerung des Schadens - wenn überhaupt - nur unwesentlich gesteigert hat.

Dies liegt hinsichtlich des Eintritts des Versicherungsfalles auf der Hand. Der Entschluss, ein Fahrzeug zu entwenden, wird in aller Regel vorab gefasst, inklusive der Überlegungen zur anschließenden Verwertung. Ob sich vielleicht ein von außen nicht sichtbarer Fahrzeugschein irgendwo im Wagen befindet, spielt dabei keine Rolle. Etwas anderes könnte allenfalls für einen offen sichtbaren Fahrzeugschein gelten, der potenzielle Täter zum Diebstahl verleiten könnte. Auch unter dem Gesichtspunkt einer erleichterten Verwertbarkeit liegt keine erhebliche Gefahrerhöhung vor. Der entgegenstehenden Auffassung des OLG Celle (VersR 2008, 204), wonach bei dauernder Aufbewahrung des Kfz-Scheins im Fahrzeug infolge der Erleichterung der Grenzüberschreitung und des Vorteils, nur noch den Kfz-Brief fälschen zu müssen, von einem Überschreiten der Erheblichkeitsgrenze des § 29 VVG a.F. auszugehen sei, vermag sich der Senat nicht anzuschließen.

OLG Oldenburg, Urteil vom 23.06.2010, Az. 5 U 153/09

Regress der Versicherung bei Unfallflucht des Versicherungsnehmers

Rechtlich nicht zu beanstanden ist, dass eine Kfz-Haftpflichtversicherung ihren Versicherungsnehmer für einen von diesem herbeigeführten Unfallschaden in Regress nimmt, wenn sich der Versicherungsnehmer nach dem Verkehrsunfall unerlaubt von der Unfallstelle entfernt hat.

Unstreitig hatte der beklagte Versicherungsnehmer die ihm durch Nr. E.1.3. AKB 2008 aufgebene Pflicht im Schadensfall verletzt, den Unfallort nicht zu verlassen. Hierin ist eine Obliegenheitsverletzung gemäß § 28 II VVG zu sehen. Der Beklagte handelte dabei vorsätzlich, denn das Gebot, nach einem Verkehrsunfall die Unfallaufnahme durch die Polizei an Ort und Stelle abzuwarten, stellt auch bei eindeutiger Haftungslage eine „elementare, allgemeine und jedem Versicherungsnehmer und Kraftfahrer bekannte Pflicht“ dar. Das Verlassen der Unfallstelle schränkt die Möglichkeit des Versicherers ein, Feststellungen zu treffen, die zur Aufklärung des Sachverhaltes oder zur Minderung des Schadens dienlich sein könnten, und stellt deshalb selbst bei eindeutiger Haftungslage ein vertragswidriges Verhalten des Versicherungsnehmers dar.

LG Düsseldorf, Urt. v. 18.06.2010 - 20 S 7/10

fen verursachen dann sogar längere Bremswege als Sommerreifen.

Für den Bürger als Normadressat von § 2 Abs. 3 a StVO ist deshalb nicht erkennbar, ob und gegebenenfalls welche Reifen bei welchen Wetterverhältnissen als ungeeignet anzusehen sind. Diese Unklarheit wäre auch vermeidbar gewesen. Denn der Ordnungsgeber hätte die mit der Neuregelung des § 2 Abs. 3 a S. 1 und 2 StVO verfolgten Ziele auch durch eine eindeutige Norm erreichen können. Ziel der Neuregelung war es, die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs auch bei „extremen“ winterlichen Wetterverhältnissen zu gewährleisten und für den Bürger verständliche Verhaltensanweisungen zu geben. Immerhin wäre hier die Verwendung konkreter Begriffe möglich gewesen. Die „Wetterverhältnisse“ hätten auf beispielsweise auf „Wetterverhältnisse, bei denen Eis und/oder Schnee möglich sind“ beschränkt werden können. Für diese Wetterverhältnisse hätte dann wie in § 18 BOKraft vorgeschrieben werden können, dass nur mit – in der Praxis allgemein für geeignet gehaltenen, siehe dazu oben - Winterreifen gefahren werden dürfe.

Wenn auf diese Weise also die Verwendung konkret bestimmter Begriffe möglich war, so ist die Verwendung eines unbestimmten Rechtsbegriffs unzulässig.

Da der Bußgeldtatbestand gemäß §§ 24 StGB, 2 Abs. 3 a S. 1, 2, 49 Abs. 1 Ziff. 2 StVO seinem Wortlaut nach unbestimmt ist, durch andere Gesetze oder technische Vorschriften nicht konkretisiert wird, kein klares Verständnis seines Inhalts in Rechtsprechung und im Adressatenkreis besteht und da das Ziel der Regelung auch durch bestimmte Rechtsbegriffe hätte erreicht werden können, ist er wegen Verstoßes gegen Art. 103 GG ungültig.

Das OLG Oldenburg kam daher zu dem Schluss, dass dem betroffenen Autofahrer allein ein fahrlässiger Verstoß gegen das Gebot, insbe-

sondere bei Eisglätte auf den Straßen mit den Straßen- und Wetterverhältnissen angepasster Geschwindigkeit zu fahren, zur Last zu legen sei (vgl. §§ 3 Abs. 1 S. 1, S. 2, 49 Abs. 1 Nr. 3 StVO, Bußgeldkatalog Ziff. 8.1.). Über die für diesen Verstoß festzusetzende Geldbuße konnte der Senat gemäß § 79 Abs. 6 OWiG selbst entscheiden. So wurde die Regelbuße von 50,00 Euro (Bußgeldkatalog i.d.F. bis zum 31.1.2009) festgesetzt.

Fazit

Winterreifenpflicht oder Sommerreifenverbot? Nichts genaues weiß man nicht. Die Entscheidung des OLG Oldenburg ist deshalb ausdrücklich zu begrüßen. Ein Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot lag angesichts der oben genannten Unklarheiten des Wortlauts und fehlender eindeutiger juristischer Auslegungsergebnisse nahe. Der Gesetzgeber hätte sein Handwerk von vornherein besser machen müssen. Das Ziel der bürgerfreundlichen und leicht verständlichen StVO-Novelle ist seinerzeit gründlich misslungen. Der Gesetz- und Ordnungsgeber ist deshalb aufgerufen, sich nunmehr Gedanken über eine konkrete Neuregelung in Bezug auf die „Bereifungsfrage“ und die „Wetterverhältnisse“ zu machen. Dabei muss er aber ganz eindeutig und vor allem praxistauglich regeln, welche sanktionsbewehrten Pflichten für Autofahrer begründet werden sollen. Es dürfte aber auch davon auszugehen sein, dass die Bußgeldstellen angesichts der fehlenden Möglichkeiten der Gerichte, den Wortlaut der „Winterreifenpflicht“ mit Sinn zu füllen, mit mehr Bedacht an die Verhängung von Bußgeldern gehen werden. Bis es eine Neuregelung gibt, wird man aber nicht umhin kommen, jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob ein Einspruch gegen einen Bußgeldbescheid einzulegen ist, wenn sich ein solcher auf eine nicht den Wetterverhältnissen angepasste Bereifung bezieht.

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

