

Wird sich die Pflicht zur Anpassung der Bereifung an die Wetterverhältnisse als „Winterreifenpflicht“ erweisen? – BRV um Klärung bemüht

Am 21. Dezember 2005 war es so weit: Der Bundesrat verabschiedete die Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) und somit auch folgende Neufassung des Artikels 2 Absatz 3a StVO:

„Bei Kraftfahrzeugen ist die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen. Hierzu gehören insbesondere eine geeignete Bereifung und Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage. Wer ein kennzeichnungspflichtiges Fahrzeug mit gefährlichen Gütern führt, muss bei einer Sichtweite unter 50 m, bei Schneeglätte oder Glatteis jede Gefährdung anderer ausschließen und wenn nötig, den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufsuchen.“

Bundesverkehrsminister Tiefensee: „Nun wird die Pflicht, die Ausrüstung des Kraftfahrzeuges an die Wetterverhältnisse anzupassen, ausdrücklich genannt. Die Ausrüstung von Autos muss verkehrssicher sein. Es gibt auch künftig keine Winterreifenpflicht, jeder Autofahrer ist dazu verpflichtet, mit geeigneter Bereifung unterwegs zu sein. Das kann je nach Wetterverhältnissen auch ein guter Sommerreifen oder ein Ganzjahresreifen sein. Wer auf Winterreifen verzichten will, muss sein Auto bei widrigen Straßenverhältnissen stehen lassen und auf Bus und Bahn umsteigen. Wer mit abgefahrenen Sommerreifen eine verschneite Passstraße befährt, muss künftig mit einem Bußgeld rechnen. Oft bleiben Autos bei extremen Straßenverhältnissen mangels geeigneter Bereifung liegen und verursachen damit erhebliche Verkehrsbehinderungen. Wer die neue Regelung missachtet, dem drohen zukünftig Bußfelder ab 20 Euro. Bei Behinderung drohen sogar 40 Euro und ein Punkt im Verkehrszentralregister. Damit alle Autofahrer ausreichend Zeit haben, sich auf die Novellierung der Straßenverkehrsordnung einzustellen, treten die Klarstellungen erst Mitte des Jahres (Anm. der Redaktion: 01. Mai 2006) in Kraft.“

Laut Newsletter des ReifenMagazins der Continental AG vom 22. Dezember 2005 soll ein Experte des Bundesverkehrsministeriums die Kritik etlicher Fachjournalisten zurückgewiesen haben, die Neufassung des Paragraphen sei sehr schwammig formuliert und lasse die Autofahrer wie auch die kontrollierende Verkehrspolizei im Unklaren darüber, wann welche Bereifung den Vorgaben des § 2 Absatz 3a genügt.

Der Experte wird im Newsletter wie folgt zitiert: „Das der Gesetzgeber beispielsweise winterliche Wetterverhältnisse oder eine dafür geeignete Bereifung nicht definiert hat, stellt doch für Autofahrer kein ernsthaftes Interpretationsproblem dar. Denn sie müssen weiterhin genau das machen, was die als verantwortungsvolle Verkehrsteilnehmer bereits getan haben: sich regelmäßig in einschlägigen Veröffentlichungen wie der Autofachpresse oder den Publikationen des ADAC kundig zu machen. Dort können sie in den sogenannten Winterreifentests nachlesen, welche Reifen für das Fahren bei winterlichen Verhältnissen mit Schnee und Eis empfohlen werden. Wer sich danach richtet, ist im Winter mit der geeigneten Bereifung unterwegs und erfüllt die Anforderungen des neu gefassten § 2 Absatz 3a StVO.“

Ferner wies der Ministeriumssprecher darauf hin, dass derjenige der im Sommer mit guten Sommerreifen und im Winter mit guten Winterreifen unterwegs sei, auch nicht von Wetterumschwüngen überrascht werden könne und somit keine Bußgelder fürchten müsse, sollte er in eine Polizeikontrolle geraten.

Der Newsletter-Redakteur kommentierte dies wie folgt: „Soweit, so klar – würde Minister Tiefensee nicht ausdrücklich darauf hinweisen, dass die Vorgabe einer geeigneten Bereifung je nach Wetterlage auch durch einen guten Sommerreifen oder einen Ganzjahresreifen erfüllt werden könne. Angesichts dieser Wahlfreiheit ist davon auszugehen, dass es im kommenden Winter zu einigen Musterprozessen kommen wird. Deren Urteile werden dann Vorbildcharakter haben und sowohl den Fahrern von Kraftfahrzeugen wie auch den Verkehrspolizisten letzte Klarheit darüber verschaffen, was wann als geeignete Bereifung gilt.“



Zitat

„Geeignet sind Reifen, die technisch wirksam sind.“

Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf die Anfrage von „AUTO BILD“, welche Reifen denn nun künftig für den Winter geeignet sind.

Der BRV hat im Zusammenhang mit der StVO-Novellierung zahlreiche Maßnahmen initiiert, die dazu dienen sollen,

- zur Klärung des Sachverhaltes beizutragen,
- den Reifenfachhandel argumentativ gut auszustatten und
- die Mitglieder des BRV rechtzeitig zu Beginn des kommenden M+S-Geschäftes mit geeigneten Werbemitteln auszurüsten.

Zur Klärung des Sachverhaltes dient das nachstehend abgedruckte BRV-Statement, das sich mit der gesetzlichen Grundlage, den Definitionen und Problemstellungen/Lösungsansätzen im Zusammenhang mit der StVO-Novellierung beschäftigt.



Datensammlung/Argumentationen/Problemstellungen zur Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) - Stichwort „Winterreifen“

1. **Gesetzliche Grundlage**

Vierzehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (40. StVRÄndV) vom 22. Dezember 2005 – veröffentlicht im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 76 – S. 3716 bis 3719

- Artikel 1 – Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

1. § 2 Abs. 3a wird wie folgt gefasst:

„(3a) Bei Kraftfahrzeugen ist die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen. Hierzu gehören insbesondere eine geeignete Bereifung und Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage. Wer ein kennzeichnungspflichtiges Fahrzeug mit gefährlichen Gütern fährt, muss bei einer Sichtweite unter 50 m, bei Schneeglätte oder Glätte jede Gefährdung anderer ausschließen und wenn nötig den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufsuchen.“

- Artikel 4 – Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

3. Die Anlage zu § 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelmaß in Euro Fahrverbot in Monaten
5a	Ausrüstung eines Kraftfahrzeuges nicht an die Wetterverhältnisse angepasst	§ 2 Abs. 3a Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 2	20 Euro
5a. 1	mit Behinderung	§ 2 Abs. 3a Satz 1 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 2	40 Euro

Darüber hinaus erfolgt eine Aufnahme im „Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten“ – Punkt 12.1.3 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge - § 2 Abs. 3, 3a, 4 StVO – wo der Punkt 5a, 1 BKat. („mit Behinderung“) – zusätzlich mit einem Punkt im Verkehrszentralregister geahndet wird.

- Artikel 6 – Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am 01. Januar 2006 in Kraft. Artikel 1 Nr. 1 sowie Artikel 4 und 5 treten am 01. Mai 2006 in Kraft.

2. **Definitionen**

- Wetterverhältnisse, hier (extreme) winterliche Straßenverhältnisse = Schneematsch, Schnee und Eis (glatte Fahrbahnen durch...)
- Geeignete Bereifung (für winterliche Straßenverhältnisse) = Winterreifen

Trends & Facts 1/06 **13**

- Winterreifen = nach UN-ECE-Regelungen (ECE-R 30 und 54), EG-Richtlinien (Richtlinie 92/23 EWG) und StVZO (§36) definieren sich Winterreifen über die Kennzeichnung M+S (M&S, M.S.), dies gilt auch für so genannte Ganzjahres- oder Allwetter-Reifen, die so gekennzeichnet sind
 - eine (nützliche) und zusätzliche Verbraucherinformation stellt die zusätzliche Kennzeichnung mit dem „Schneeflockensymbol“ (zusätzlich zur M+S-Kennzeichnung) dar, die die Wintereigenschaften dieser Reifen über einen entsprechenden Test bescheinigen
 - darüber hinaus kann sich der interessierte Verbraucher jederzeit über die Ergebnisse permanenter unabhängiger Tests vom Winterreifen informieren – z.B. der Stiftung Warentest, des ADAC oder von Motorfachzeitschriften
- 3. Problemstellungen/Lösungsansätze**
- Im Pkw- und Lkw-Bereich (einschließlich Off Road und Caravan) besteht Übereinstimmung, dass unter „geeigneter Bereifung“ für „winterliche Straßenverhältnisse“ die Montage von Winterreifen auf allen 4 Achspositionen (möglichst gleiches Fabrikat, gleiche Profilausführung und gleiche Last- und Geschwindigkeitsindizes) zu verstehen ist „bei Einhaltung einer Mindestprofiltiefe von 4 mm (unterhalb 4mm verlieren Winterreifen zunehmend ihre primären Wintereigenschaften).
 - Im Nutzfahrzeugbereich (Lkw und Busse) muss diese Frage – Zuordnung von Winterreifen auf die einzelnen Achspositionen – wesentlich differenzierter beantwortet werden, ggf. auch die der empfohlenen Mindestprofiltiefe.
 - Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich Lkw-Reifen aufgrund ihrer konstruktiven und mischungstechnischen Merkmale (z.B. wesentlich höherer Anteil von Naturkautschuk) generell besser für den Einsatz bei „winterlichen Straßenverhältnissen“ eignen.
 - Darüber hinaus ist im Nutzfahrzeugbereich nach den einzelnen Einsatzarten zu unterscheiden und nach jeweiliger Achsposition - Lenksache, Antriebsachse und Nachlaufachse; z.B. in:
 1. Nutzfahrzeug-/Lkw-Reifen
 - 1.A - nationaler und internationaler Fernverkehr (Long Distance)
 - 1.B - kombinierter Fern- und Verteilerverkehr (Regional Traffic)
 - 1.C - innerstädtischer-/Nahverkehr (Urban Traffic)
 - 1.D - Baustellenverkehr (Construction)
 - 1.E - reiner Geländeeinsatz (Off Road)
 2. Omnibus-/Lkw-Reifen
 - 2.A - nationaler u. internationaler Fernverkehr
 - 2.B - kombinierter Fern- und Verteilerverkehr
 - 2.C - innerstädtischer-/Nahverkehr
 - Der BRV ist dazu seit über einem Jahr mit den Reifenherstellern (wdk) in Kontakt, um dazu – einschließlich der hier zu empfehlenden Mindestprofiltiefe – eine, im Sinne der zu erreichenden Verkehrssicherheit bei „winterlichen Straßenverhältnissen“, technisch verifizierbare und wirtschaftlich vertretbare Winterreifen-Einsatzempfehlung für den Nutzfahrzeugbereich herauszugeben, die Anfang 2006 seitens des wdk vorliegen soll und die dann auch mit den maßgeblichen Automobilherstellern abgestimmt werden sollte.
 - Unmittelbar nach der Veröffentlichung der StVO-Novelle ist auch die Frage aufgeworfen worden, inwieweit dies auch Anwendung auf Anhänger findet. Technisch scheint dies in diesem Kontext eher irrelevant, zumal in der StVO auch ausschließlich nur von „Kraftfahrzeugen“ gesprochen wird.

Des Weiteren hat der BRV die international anerkannte Kanzlei Hecker, Werner, Himmelreich und Nacken aus Köln, die ein Spezialist auf dem Gebiet des Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrechts ist, um eine Stellungnahme gebeten, die wir nachstehend abdrucken (Herr Dr. Himmelreich ist Redaktionsbeirat der Zeitschrift DAR (Deutsches Autorecht – Rechtszeitschrift des ADAC) und ferner ADAC-Vertragsanwalt.)

HECKER, WERNER, HIMMELREICH & NACKEN
Rechtsanwälte, Wirtschaftsprüfer, Steuerberater Partnerschaft

Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V.
z. Hd. Herrn Peter Hülzer
Franz-Lohe-Str. 19
53129 Bonn

Köln, den 09. Januar 2006

Änderung der Straßenverkehrsordnung – Winterreifenpflicht ?

Erwartungsgemäß hat der Bundesrat in der 40. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung u. a. die Neufassung des § 2 Abs. 3a StVO beschlossen. Dieser lautet wie folgt:

„Bei Kraftfahrzeugen ist die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen. Hierzu gehören insbesondere eine geeignete Bereifung und Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage. Wer ein kennzeichnungspflichtiges Fahrzeug mit gefährlichen Gütern führt, muss bei einer Sichtweite unter 50 m, bei Schneeglätte oder Glatteis jede Gefährdung anderer ausschließen und wenn nötig den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufsuchen.“

Die vorgenannte Regelung zur „geeigneten Bereifung“, die allseits - zumindest in der Tagespresse - als „Winterreifenpflicht“ bezeichnet wird, tritt am 01.05.2006 in Kraft.

Inhalt der Regelung ist, dass die StVO nunmehr vorschreibt, dass der Kraftfahrzeugführer dafür Sorge zu tragen hat, dass das von ihm gelenkte Fahrzeug eine den Wetterumständen entsprechende Bereifung vorweist.

Breitener Straße 2
50074 Köln
Postfach 27 02 45
50508 Köln
Telefon: +49(0)221 92061-0
Telefax: +49(0)221 92061-01
e-mail: koeln@hwln.de
Internet: www.hwln.de
Gerichtsfach LG Köln 12/35

Köln
Paul F. Hecker, RA*
Prof. Dr. Ulrich Werner, RA*
Dr. Klaus Himmelreich, RA*
Hans Georg Kurella, RA*
Dr. Carl Gustav Cremer, RA*
Michael Bücken, RA**
Gerd C. Roguß, RA*
Lorenz Krieser, RA*
Petra Christmann-Geiss, RA*
Heinz-Peter Verspary, RA*, vBP
Werner Großspäth, RA**
Ulrich Döle, RA*
Dr. Christoph Niering, RA**
Hiltraud Köhnen, RA*
Dr. Norbert Reuber, RA**
Dr. Udo Wöllings, RA*
Frank Sieburg, RA*
Dr. Helmut Weingarten, RA*
Stefan Nüsser LL.M., RA
Fabian Frechen, RA*
Dr. Sibke Fleckele, RA**,¹⁾
Michael Schu, RA
Dr. Annette Baumert, RA**
Dr. Frank Heespink, RA**
Ulrike Karbach, RA*
Carsten Vogt, RA*
^{*)}zugelassen auch bei dem OLG Köln
^{**)}zugelassen bei dem OLG Köln

Dr. Joachim Nacken, WP, StB
Uwe Houser-Modersohn, WP, StB
Christoph Hiltbrand, WP, StB
Gerrit Nacken, WP, StB*
Petra Pausel, StB**
Carl-Uwe Wagner-Santony, StB**
Matthias Lamprecht, StB**
Susanne Behrke, StB**

Leipzig
Jürgen W. Schwab, RA*
Klaus Heinzeling, RA*
Coralle Peters, RA*
Christian-David Wagner, RA*
^{*)}zugelassen auch bei dem OLG Dresden

Berlin
Bernad Luchoff Hehn, RA*, Notar
Prof. Dr. Dieter Slassen, RA, Notar
Florian Diestelmann, RA*
Joachim Crewett, RA*, Mag. dir. a. D.
Dr. Uwe Mehlitz, RA*
^{*)}zugelassen auch bei dem Kammergericht

* auch Fachanwalt für Arbeitsrecht
* auch Fachanwalt für Familienrecht
* auch Fachanwalt für Insolvenzrecht
* auch Fachanwalt für Steuerrecht
* auch Fachanwalt für Strafrecht
* auch Fachanwalt für Verkehrsrecht
* auch Fachanwalt für Verwaltungsverfahren
¹⁾ Lehrbeauftragter an der FH Potsdam
²⁾ Lehrbeauftragter an der RWTH Aachen
³⁾ angestellter RA/StB – nicht Partner
⁴⁾ freier Mitarbeiter – nicht Partner

AG Essen PR13/3

StVO

Parallel hierzu wurde eine entsprechende Aufnahme in den Bußgeldkatalog vorgenommen: Bei Verstoß gegen die Pflicht zur ordentlichen Bereifung ist ein Verwarngeld von 20,00 € vorgesehen; ist gar eine Gefährdung gegeben, wird eine Geldbuße von 40,00 € erhoben. Für diesen Fall erfolgt dann auch die Eintragung eines Punktes in der sog. Verkehrsünderkartei, d. h. im Verkehrszentralregister, das beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg geführt wird.

Hintergrund für die Aufnahme von weitergehenden Vorschriften über die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen ist, dass der Gesetzgeber eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Straßen der Bundesrepublik erreichen will.

Fraglich ist, ob es sich bei der am 01.05.2006 in Kraft tretenden Änderung tatsächlich um eine „Winterreifenpflicht“ handelt. Hierzu ist zunächst einmal festzuhalten, dass der Gesetzgeber nicht – zumindest nicht wortwörtlich – eine „Pflicht zum Winterreifen“ normiert hat. Dies liegt u. a. daran, dass die Straßenverkehrsordnung keine Regelungen dazu trifft, was ein „Winterreifen“ (im Sinne des Gesetzgebers) ist. Eine „geeignete Bereifung“ wird sich in etwa so definieren lassen, als eine Bereifung, die den aktuellen Wetterverhältnissen in der Form angepasst ist, als durch sie eine bestmögliche Verkehrssicherheit – gemessen an den typischerweise zu erwartenden Straßenverhältnissen und der sich hieraus ergebenden Verkehrssituationen und –risiken – gewährleistet wird.

Für den Verbraucher schließen sich an diese Neuregelung typischerweise folgende Fragen an:

Welche Bereifung ist – wann? – „geeignet“?

Wann und u. U. wie oft ist ein Wechsel in der Bereifung vorzunehmen?

Welche Konsequenzen drohen, wenn keine geeignete Bereifung vorliegt?

Jahreszeitbedingt wird man in der Regel davon ausgehen können, dass in den Spätherbst- und Wintermonaten das Aufziehen von Winterreifen als „geeignete Bereifung“ anzusehen ist. Im Gegenzug hierzu dürfte in den übrigen Monaten des Jahres eine Sommerbereifung angezeigt sein. Möglich ist auch, dass in Regionen der Bundesrepublik, die nur in kleinem Umfang von Wintereinbrüchen betroffen sind, das Aufziehen von Allwetterreifen, vertretbar sein wird. Zweifelt man, ob nach Umrüsten auf Sommerreifen (beispielsweise Ende April) aus Anlass eines (u. U. nur kurzfristig) angekündigten Wintereinbruchs ein erneutes Umrüsten auf Winterreifen zu erwarten ist.

Abschließend klären lässt sich die Frage nach der Geeignetheit weniger nach juristischen, denn vielmehr nach kraftfahrzeug- bzw. reifentechnischen Gesichtspunkten, denn der vom Gesetzgeber gewählte Begriff der „Geeignetheit“ stellt einen sogenannten unbestimmten Rechtsbegriff dar. Hier wird nicht an eindeutige und klare Anhaltspunkte geknüpft, sondern Spielraum dergestalt eingeräumt, dass die Wahl der Bereifung nach Sommer-, Allwetter- oder Winterreifen frei bleibt und für den Einzelfall jeweils entschieden werden muss, ob die dann jeweils festgestellte aufgezoogene Bereifung auch tatsächlich als den Wetterverhältnissen angepasst angesehen werden kann.

StVO

Hier muss sich der Verbraucher jedoch darüber im klaren sein, dass eine nicht den Wetterverhältnissen angepasste Reifenwahl eventuell erhebliche Konsequenzen nach sich ziehen kann.

Bei der Frage nach der geeigneten Bereifung mag eine Negativfeststellung mit der anschließenden Aufgabe eines Verwarn- oder Bußgeldes noch erträglich sein. Es ist jedoch gleichfalls davon auszugehen, dass die Versicherungswirtschaft in entsprechender Weise Konsequenzen an die gesetzliche Neuregelung knüpfen wird. Das bedeutet für den Verbraucher, dass er im Falle eines unverschuldeten Verkehrsunfalls damit rechnen muss, dass die in Anspruch zu nehmende gegenseitige Haftpflichtversicherung den Einwand der Mitläufigkeit - zumindest aus der Betriebsgefahr - erheben wird, mit der Folge, dass der Schaden u. U. nur zu 70 - 80 % erstattet wird. Hieran anknüpfend kann der Unfall (nach bis 30.04.2006 geltenden Straßenverkehrsvorschriften allein) verursachende weitere Unfallbeteiligte seinen Schaden entsprechend zu 20 - 30 % von der Kfz-Haftpflichtversicherung ersetzt verlangen, die hinter dem Fahrer des mit nicht angepasster Bereifung fahrenden Kfz steht, was eine entsprechende Höherstufung der Schadenfreiheitsklasse nach sich zöge. Gleichzeitig käme in Betracht, die nicht angemessene Bereifung als „grob fahrlässig“ - ähnlich einem Rotlichtverstoß - einzustufen, so dass die Vollkaskoversicherung ihre Eintrittspflicht verweigern könnte.

In einem solchen Fall müsste der Anspruchsteller der Nachweis erbringen können, dass der ohnehin unverschuldete Verkehrsunfall (mit entsprechendem Schadeneintritt) auch bei ordnungsgemäßer Bereifung eingetreten wäre. In der Praxis wäre eine solcher Nachweis regelmäßig nur dann zu führen, wenn die exakten Witterungs- und Straßenverhältnisse vor Ort festgehalten würden, damit zu gegebener Zeit ein Sachverständiger diese Frage abschließend beantworten könnte.

Einen erneuten Wechsel auf Winterreifen - quasi außerhalb der „Saison“ - zu verlangen, erscheint auf den ersten Blick zumindest nicht praktikabel. Die gesetzliche Regelung, wonach jederzeit eine „geeignete Bereifung“ zu gewährleisten ist, wird im Ergebnis sicherlich dazu führen, dass gerade in den Übergangszeiten vermehrt Streitfälle entstehen. Hier wird abzuwarten bleiben, inwieweit über die zukünftig ergehende Rechtsprechung zu dieser Fallgruppe eine mehr oder minder einheitliche Kasustik sich entwickeln wird, die dann als Leitfaden für diese „Zwischenzeiten“ herangezogen werden kann. Wünschenswert wäre sicherlich, dass sich hierbei eine saisonbedingte Angemessenheit herauskristalisieren lässt, so dass beispielsweise ein Wettereinbruch nach mehreren Wochen Frühlingwetter nicht dazu führt, dass der bereits aufgezogene Sommerreifen unmittelbar durch einen Allwetter- bzw. Winterreifen zu ersetzen ist, damit eine Verwarnung oder mehr vermieden werden kann.

Als Fazit ist festzuhalten, dass dem Verbraucher dringend zu empfehlen ist, sich mit dem Thema „geeignete Bereifung“ und damit zwangsläufig mit dem Thema „Winterreifen“ zu beschäftigen. Letztendlich - so die Prognose für die Zukunft - wird die Pflicht zur Anpassung der Bereifung an die Witterungsverhältnisse sich sicherlich als „Winterreifenpflicht“ erweisen.


HECKER, WERNER, HIMMELREICH & NACKEN
Ulrike Korbach
Rechtsanwältin

Brabanter Str. 2
50674 Köln

fon: +49(0)221 / 92081-127
fax: +49(0)221 / 92081-92
e-mail: kb@hwht.de
internet: www.hwht.de



Zum Thema „Versicherungsschutz“ haben wir uns bereits im Dezember 2005 an den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) gewandt und um eine Einschätzung der versicherungsrechtlichen Konsequenzen eines Nichtanpassens der Ausrüstung an die Wetterverhältnisse gebeten. Auch dieses Statement drucken wir nachstehend im Original ab.

Dessen ungeachtet hat der Lenkungsausschuss der Initiative PRO Winterreifen anlässlich seiner Jahresauftaktsitzung eine große Fülle von werblichen Maßnahmen, die dem rechtzeitigen bekannt machen der StVO-Novellierung, bezogen auf die Bereifung beim Verbraucher dienen soll, beschlossen. Über die einzelnen Aktivitäten und Werbemittel informieren wir Sie in Kürze.

StVO

Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V.
z.H. Herrn Hölzer,
Geschäftsführender Vorsitzender
Franz-Lohe-Straße 19

53129 Bonn

Ihr Schreiben vom 06.01.2006
Unsere Zwischenmeldung vom 11.01.2006
Geplante Änderung der Straßenverkehrsordnung

Sehr geehrter Herr Hölzer,

der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 21. Dezember 2005 die 40. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften verabschiedet. Mit der Verordnung wird unter anderem § 2 Abs. 3a Straßenverkehrsordnung (StVO) neugefasst, wonach bei Kraftfahrzeugen die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen ist. Hierzu gehört laut Verordnung insbesondere eine geeignete Bereifung.

Zweck der Neufassung der StVO ist es, die bereits nach den bisher geltenden Vorschriften bestehende Pflicht zur Anpassung der Ausrüstung von Kraftfahrzeugen an die Wetterverhältnisse hervorzuheben. Den Verkehrsteilnehmern soll verdeutlicht werden, dass bei unzureichender Ausrüstung auf die Teilnahme am öffentlichen Verkehr verzichtet werden muss.

Die Neufassung der StVO wird zwar keine wesentlichen Auswirkungen auf den Versicherungsschutz haben. Allerdings sind verschiedene Fallkonstellationen denkbar, bei denen hinsichtlich Haftung und Deckung genauer hingeschaut werden wird. Dies lässt sich insbesondere am Beispiel der Verwendung von Winterreifen darstellen.

Die Kfz-Helfpflichtversicherung greift grundsätzlich auch in den Fällen, in denen der Verkehrsteilnehmer trotz entsprechender winterlicher Wetterverhältnisse keine Winterreifen verwendet hat. Allerdings bestimmen sich die Haftungsanteile der in einem Unfall verwickelten Verkehrsteilnehmer nach den Verursachungsbeiträgen. Kommt es zum Beispiel aufgrund Glatteises zu einem Unfall, so bestimmen sich die Haftungsanteile insbesondere danach, ob die falsche Bereifung als unfallursächlich anzusehen ist. Aufgrund der Neuregelung der StVO wird bzgl. der Haftungsverteilung auf die Verwendung von Winterreifen voraussichtlich mehr Gewicht gelegt werden.

In der Kfz-Kaskoversicherung ist der Versicherer von der Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer einen Unfall grob fahrlässig oder vorsätzlich herbeiführt. Der Bundesgerichtshof hat zum Beispiel grobe Fahrlässigkeit in einem Fall bejaht, bei dem der Versicherungsnehmer bei einer Bergabfahrt in den Alpen einen Unfall verursacht hat, weil er mit Sommerreifen in den Wintersport gefahren war. Mit der Hervorhebung der Verpflichtung zu geeigneter Bereifung durch die neue StVO werden die Anforderungen an den Versicherungsnehmer voraussichtlich höher.

Unabhängig davon, wie sich die neue gesetzliche Regelung auf den Versicherungsschutz auswirkt, sollte der Verkehrsteilnehmer allein zum eigenen Schutz auf die Verwendung geeigneter Bereifung bedacht sein.

Ich hoffe, dass Ihnen diese Informationen weiterhelfen.

Mit freundlichen Grüßen
I. A.
K. Gabriel
(Kolja Gabriel)



GDV
DIE DEUTSCHEN VERSICHERER

Nr.
S.2

Zöcher:
KE

Durchwahl:
5125

Datum:
10.01.2006

Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V.
Friedrichstraße 131, 10117 Berlin
Postfach 08 02 51, 10002 Berlin
Tel.: 030 / 20 20 - 50 00
Fax: 030 / 20 22 - 60 00
E-Mail: k.gabriel@gdv.org
www.gdv.de