

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

Schwerpunkt
Wintersport

- | | | |
|-----------------------|------------|--|
| Beiträge | 380 | Probleme der Pistenbeschneigung
Peter Reindl, Johannes Stabentheiner, Gottfried Strasser
und Robert Wallner |
| | 385 | Die neue italienische Schipistenordnung –
Vorbild für Österreich?
Marwin Gschöpf |
| Rechtsprechung | 390 | Zur Strafbarkeit Jugendlicher bei Rodelunfällen |
| | 394 | Verkehrssicherungspflicht des Pistenerhalters |
| | 397 | (Neben)vertragliche Sicherungspflicht auch für
„sonst nicht geschützte Schiräume“ |
| | 400 | Angemessenheitskriterien für Schmerzensgeld bei
Schwerstverletzung (Herabsetzung von
€ 285.600 auf € 160.000) |
| | 405 | Sicherung von Rodelbahnen |
| KfV | 407 | Sommerreifen im Winter – grobe Fahrlässigkeit? |

Dezember 2004

12

MANZ 

Redaktion
Robert Dittrich
Karl-Heinz Danzl
Georg Kathrein
Wilfried Seidl

ISSN 0044-3662



Sommerreifen im Winter – grobe Fahrlässigkeit?

Leistungsfreiheit der Kfz-Kaskoversicherung auf Grund nicht angepasster Reifenwahl und die Frage nach Einführung einer Winterreifenpflicht

Ähnlich der Geschwindigkeit sollte auch die verwendete Bereifung von Kfz den aktuellen Umständen angepasst werden. Trotz Vorteilen von Winterreifen bei Temperaturen unter plus 7 Grad existiert derzeit keine Norm über deren verpflichtende Verwendung bei winterlichen Verhältnissen. Im Fall eines Verkehrsunfalls fragt sich, ob das Verwenden von Sommerreifen im Winter grobe Fahrlässigkeit darstellt und dies zu einer Leistungsfreiheit der Kfz-Kaskoversicherung führen kann. An Hand eines aktuellen Urteils aus Deutschland wird die Möglichkeit der Einführung einer Winterreifenpflicht in Österreich angedacht.

Von Martin Vergeiner

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Warum Winterreifen?
- C. Die grobe Fahrlässigkeit in Österreich
- D. Das Urteil des OLG Frankfurt (Deutschland)
- E. Muss auch Österreich umdenken?
- F. Ausblick: Winterreifenpflicht in Österreich?

A. Einleitung

Jedes Jahr dasselbe Bild: Kaum fällt der erste Schnee, füllen sich die Medien mit Meldungen von Staus und Unfällen, überwiegend ausgelöst von Lenkern, die trotz winterlicher Verhältnisse mit Sommerreifen unterwegs waren. In Deutschland ereigneten sich auf Schnee und Eis im Jahre 2001 11.652 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden.

Während die Reifenwahl in der Kfz-Haftpflichtversicherung auf Grund der Haftung des Versicherers auch für grobe Fahrlässigkeit gem § 152 VersVG keine Bedeutung hat, ist die Verwendung von Sommerreifen im Winter im Rahmen der Kfz-Kaskoversicherung besonders zu beleuchten.

B. Warum Winterreifen?

In ihrer Eigenschaft als Verbindung zwischen Fahrzeug und Straße müssen Reifen die fahrdynamischen Kräfte, die während des Betriebs des Fahrzeugs auftreten, etwa beim Anfahren, beim Bremsen oder in Kurvenfahrten, wirksam auf die Fahrbahn übertragen. Aber nicht nur bei Vorliegen von Schnee und Eis weisen Winterreifen eine bessere Griffigkeit als Sommerreifen auf, bereits Temperaturen von unter plus 7 Grad Celsius führen – auch ohne Schnee und Eis – bei Sommerreifen zu einer Verhärtung der Gummimischung, welche eine nachhaltige Verminderung des Kraftschlusses zur Fahrbahn nach sich zieht. Die spezielle kältetaugliche Gummimi-

schung von Winterreifen mit hohem Silica- oder Naturkautschukanteil macht die Reifen weicher und führt zusammen mit dem Lamellenprofil zu erhöhten Haft- und Traktionseigenschaften (Abb 1).

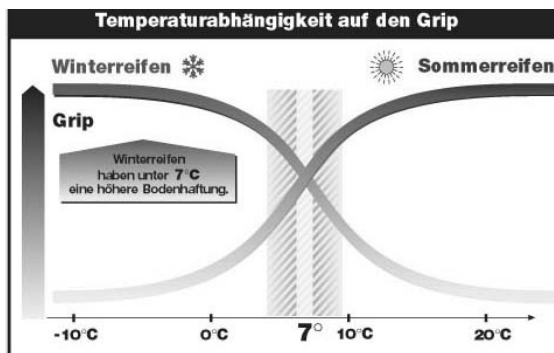


Abbildung 1: Temperaturabhängige Auswirkungen der Reifenwahl auf den Grip¹

Winterreifen können sich daher besser an die Oberflächenrauheit der Fahrbahn anpassen und sich effektiver mit der Fahrbahnoberfläche verzahnen. Dies wirkt sich positiv auf den Bremsweg aus: Sowohl bei Schnee und Eis als auch bei Nässe und Temperaturen unter plus 7 Grad können mit Winterreifen drastische Verkürzungen des Bremswegs erreicht werden (Abb 2 und 3).

C. Die grobe Fahrlässigkeit in Österreich

Gem § 61 VersVG ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt hat. Die grobe Fahrlässigkeit stellt dabei keine Obliegenheitsverletzung, sondern einen subjektiven Risikoausschluss dar, der allein auf das Handeln oder Unterlassen des Versicherungsnehmers bezogen

1) Continental AG 2004.

ZVR 2004/115

§ 61 VersVG;
§ 102 KFG

OLG Frankfurt
3 U 186/02

Grobe
Fahrlässigkeit;
Kfz-Kasko-
versicherung;
Sommerreifen im
Winter, Winterrei-
fenpflicht



Abbildung 2: Bremsvergleich zwischen Sommer- und Winterreifen auf Schnee und Eis¹

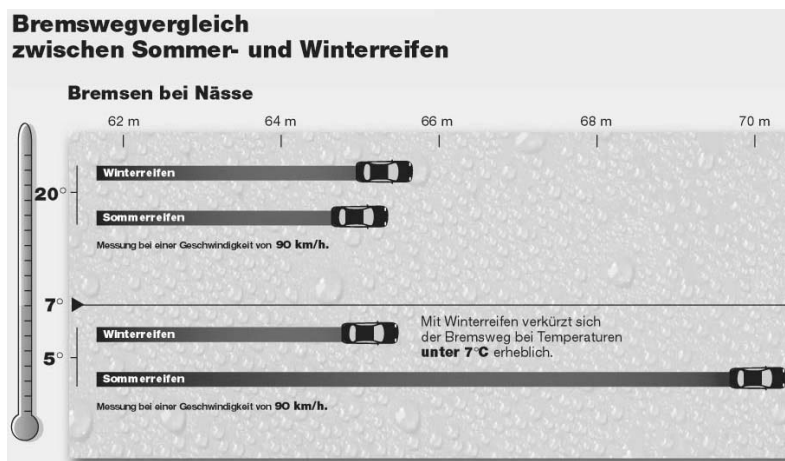


Abbildung 3: Bremsvergleich zwischen Sommer- und Winterreifen bei Nässe¹

ist und wenigstens Mitursache für den Schadenseintritt gewesen sein muss.²⁾

Nach der Rsp liegt grobe Fahrlässigkeit dann vor, wenn das Verhalten des Schädigers aus der Menge der sich auch für den Sorgsamsten nie ganz vermeidbaren Fahrlässigkeitshandlungen des täglichen Lebens als eine **auffallende Sorglosigkeit** heraushebt und der Versicherungsnehmer wusste oder wissen musste, dass das Verhalten geeignet ist, den Eintritt eines Schadens zu fördern.³⁾ Der Schaden muss als wahrscheinlich vorhersehbar sein.⁴⁾ Grobe Fahrlässigkeit liegt auch dann vor, wenn schon **einfachste, nahe liegende Überlegungen** nicht angestellt und Maßnahmen nicht ergriffen wurden, die jedermann hätten einleuchten müssen⁵⁾ und es ohne weiteres nahe lag, sich anders zu verhalten.⁶⁾ Um ein Verhalten als grob fahrlässig qualifizieren zu können, ist es erforderlich, dass das Vorliegen einer objektiv groben Verkehrswidrigkeit dem Täter auch subjektiv schwer vorwerfbar sein muss.⁷⁾

Nach der sog **Mosaiksteinchen-Theorie** können auch einzelne, für sich alleine betrachtet bloß leicht fahrlässige Handlungen in ihrer Gesamtschau grobe Fahrlässigkeit bedeuten,⁸⁾ wobei nicht die Zahl, sondern die Schwere der Sorgfaltsverstöße und die Wahrschein-

lichkeit des Schadenseintritts für die Beurteilung des Verschuldens maßgeblich sind.⁹⁾ Mit Ausnahme des Rotlichtverstößes, welcher als zu den wichtigsten Grundregeln des Straßenverkehrs gehörend bereits als solcher grobe Fahrlässigkeit bedeutet,¹⁰⁾ müssen nach der ö Rsp mehrere Handlungen zusammentreffen, um grobe Fahrlässigkeit feststellen zu können. Die bloße Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit allein genügt daher nicht zur Rechtfertigung grober Fahrlässigkeit.¹¹⁾ Auch Routinehandlungen, die nicht wesentlich vom Verkehr ablenken, wie etwa das Wechseln einer Musikkassette oder CD, bedeuten für sich alleine noch keine grobe Fahrlässigkeit.¹²⁾ Erst wenn bei einer in Relation zum verwendeten Abblendlicht überhöhten Geschwindigkeit oder in einer langgezogenen Kurve mit überhöhter Geschwindigkeit der Kassettenrekorder bedient wird,¹³⁾ wird Leistungsfreiheit der Versicherung angenommen. Im Zusammenhang mit der Reifenwahl erwähnenswert sind zwei ältere Entscheidungen, in denen völlig abgefahrene Reifen zur Annahme grober Fahrlässigkeit führten.¹⁴⁾

D. Das Urteil des OLG Frankfurt (Deutschland)

Als möglicherweise erstes Gericht im deutschsprachigen Raum qualifizierte der OLG Frankfurt in einem ihm vorliegenden Streitfall¹⁵⁾ das Fahren mit Sommerreifen im Winter als grob fahrlässig. Auch in Deutschland ist die Verwendung von Winterreifen bei winterlichen Straßenverhältnissen gesetzlich nicht

vorgeschrieben. Es dürfen Sommerreifen daher auch bei Schnee- und Eisfahrbahnen verwendet werden, vorausgesetzt, dass die schlechtere Bereifung durch eine vorsichtigeren und langsamere Fahrweise ausgeglichen wird.¹⁶⁾ Grobe Fahrlässigkeit liegt – analog zu Österreich – dann vor, wenn schon einfachste, ganz nahelie-

2) Vgl. *Grubmann*, VersVG⁵, § 61 E 2, 4, 51.

3) OGH 28. 2. 2001, 7 Ob 37/01 v, VersRdSch 2001/549.

4) OGH 11. 5. 1994, 7 Ob 21/94, VersE 1615 = ZVR 1995/17 = ZVR 1996/128; OGH 10. 12. 1992, 7 Ob 24/92, VersE 1547 spricht von „offenkundiger Schadenswahrscheinlichkeit“.

5) OGH 27. 10. 1993, 7 Ob 30/93.

6) OGH 10. 12. 1992, 7 Ob 24/92, VersE 1547 = VersRdSch 1993/318.

7) OGH 31. 5. 1995, 7 Ob 27/95, VersE 1664 = ZVR 1996/52.

8) OGH 27. 10. 1993, 7 Ob 30/93.

9) OGH 29. 8. 1974, 7 Ob 140/74, VersRdSch 1975, 378.

10) OGH 11. 5. 1994, 7 Ob 21/94, VersE 1615 = ZVR 1995/17 = ZVR 1996/128.

11) OGH 5. 4. 1972, 7 Ob 59/72, ZVR 1972/182.

12) OGH 1. 10. 1993, 7 Ob 22/93, VersE 1574.

13) OGH 21. 4. 1993, 7 Ob 10/93, VersE 1564 = VersRdSch 1993/320; OGH 27. 10. 1993, 7 Ob 30/93, VersE 1581.

14) OGH 17. 1. 1962, 7 Ob 19/62, ZVR 1963/89; OGH 16. 6. 1971, 7 Ob 78/71, ZVR 1971/257.

15) OLG Frankfurt 10. 7. 2003, 3 U 186/02, Recht und Schaden 2004, 184.

16) Vgl. *Reifen und Winter*, Mitteilung der Juristischen Zentrale des ADAC v 7. 10. 2003, Nr 17/03.

gende Überlegungen nicht angestellt werden und nicht beachtet wird, was im konkreten Fall jedem Verkehrsteilnehmer hätte einleuchten müssen.¹⁷⁾ Neben einem objektiv grob verkehrswidrigen Verhalten ist auch subjektiv ein erheblich gesteigertes Verschulden Voraussetzung.

Im erwähnten Fall sah das Gericht die grobe Fahrlässigkeit bereits darin, dass der Lenker mit Sommerreifen¹⁸⁾ in den Wintersport nach Arosa/Schweiz gefahren war. Dass es nämlich in solchen Höhenlagen¹⁹⁾ gerade im Winter häufig und kurzfristig zu extremen Änderungen der Witterungsverhältnisse komme, die eine komplette Winterrüstung des Fahrzeugs erfordere, sei allgemein bekannt und daher auch ohne weiteres vorhersehbar. Folglich sei in derart hochgelegenen Bergregionen Winterrüstung und die Mitführung von Schneeketten nicht nur empfohlen, sondern vorgeschrieben. Wer ungeachtet dessen mit Sommerreifen fahre, handelt leichtfertig iS grober Fahrlässigkeit.

E. Muss auch Österreich umdenken?

Da Österreich und Deutschland sowohl hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen als auch der Rsp durchaus vergleichbar sind, drängt sich die Frage auf, ob die Rsp des OLG Frankfurt auch auf Österreich Auswirkungen haben wird. Auf Grund der Tatsache, dass der OGH die Beurteilung der groben Fahrlässigkeit vermehrt den Unterinstanzen überlässt, wird sich zeigen, ob diese die deutschen Argumente aufgreifen und ähnliche Urteile fällen. Die zentrale Frage liegt wohl darin, ob das bloße Nichtverwenden von Winterreifen bei winterlichen Verhältnissen sowohl objektiv als auch subjektiv dermaßen vorwerfbar ist, dass die Annahme eines erhöhten Verschuldensausmaßes gerechtfertigt oder gar geboten erscheint. Unter jeweiliger Abstellung auf den Einzelfall wäre anzudenken, ob das Verwenden von Sommerreifen bei Fahrten in bekanntermaßen winterliche Gebiete nicht eine dermaßen grobe Sorglosigkeit darstellt, die sich von einem gewöhnlichen Routinefehler eines Lenkers weit abhebt. Fraglich ist natürlich, ob diese Auslegung nur bei hochgelegenen Orten ihre Berechtigung hat oder ob nicht auch Fahrten in niedergelegenen Orten zu bestimmten Zeiten eine spezielle Winterbereifung erfordern. Sollte die Verwendung von Sommerreifen nach Abwägung aller Umstände des Einzelfalls jedoch noch keine ausreichende Rechtfertigung für die Annahme grober Fahrlässigkeit sein, so stellt dieser Umstand mE jedenfalls einen sehr gewichtigen Mosaikstein dar, der in Kombination mit zumindest einer weiteren Fahrlässigkeit zur Leistungsfreiheit der Versicherung führen kann.

F. Ausblick: Winterreifenpflicht in Österreich?

Die besprochene Problematik wirft daher die Frage auf, ob die Verwendung von Winterreifen nicht durch eine gesetzliche Norm vorgeschrieben werden sollte. Derzeit darf der Lenker gem § 102 KFG ein Fahrzeug nur dann in Betrieb nehmen, wenn er sich – soweit zumutbar – davon überzeugt hat, dass das Fahrzeug den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften entspricht. Nach der Rsp

umfasst dies auch die Überprüfung der Profiltiefe der Reifen.²⁰⁾ Allerdings existiert gesetzlich weder ein Gebot noch ein Verbot, unter welchen Voraussetzungen Sommer- bzw Winterreifen zu benützen bzw verboten sind. Sofern nicht durch konkrete Verordnung Winterrüstung vorgeschrieben ist, ist die Verwendung von Sommerreifen im Winter daher verwaltungsrechtlich nicht strafbar.²¹⁾

Die Normierung einer gesetzlichen **Winterreifenpflicht in Österreich** für Kfz bis 3,5 Tonnen sollte deshalb zumindest angedacht werden. In Ländern wie Norwegen, Schweden,²²⁾ Finnland²³⁾ und Lettland,²⁴⁾ aber auch in Slowenien²⁵⁾ ist die temporär verpflichtende Verwendung von Winterreifen bereits Realität. In Deutschland, wo rund 50% der PKW-Lenker freiwillig auf Winterreifen wechseln,²⁶⁾ befürworten 65% die Einführung einer Winterreifenpflicht.²⁷⁾ Vorrangiges Ziel einer solchen Pflicht muss die Reduktion sowohl der Unfallzahl als auch der Unfallschwere sein: In Schweden etwa führte die Normierung einer gesetzlichen Winterreifenpflicht zu einer Senkung der Unfälle mit Personenschaden um 12%.²⁸⁾ Neben Aspekten der Verkehrssicherheit könnten die Straßenerhalter aber auch enorme Summen im Winterdienst dadurch einsparen, dass die Fahrbahn erst bei einem dichteren Schneebelag geräumt werden müsste.

Dazu muss festgehalten werden, dass das KFG den Begriff „Winterreifen“ gar nicht kennt, sondern in § 4 Abs 4 KDV vielmehr von Reifen spricht, die als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, welche, sofern sie gem einer straßenpolizeilichen Anordnung verwendet werden, eine Profiltiefe von mindestens 5 mm (Diagonalbauart) bzw 4 mm (Radialbauart) aufweisen müssen. Nützlich wäre daher die Normierung einer kraftfahrrechtlichen Definition, was unter einem Winterreifen zu verstehen ist. Hier böten sich zwei Lösungsansätze an: Sollten sämtliche mit M+S gekennzeichneten Reifen vom Winterreifenbegriff umfasst sein, wären auch die mit M+S gekennzeichneten Ganzjahresreifen (All Season oder All Weather Reifen) erlaubt, wie sie oftmals bei Allradfahrzeugen Verwendung finden, allerdings keine „echten“ Winterreifen darstellen. Die Al-

17) Langheid in Römer/Langheid, Versicherungsvertragsgesetz VVG § 61 Rz 29 (1997); Maier/Biela, Die Kaskoversicherung (1998) 133.

18) Der Lenker hatte zusätzlich Schneeketten montiert, welche für diesen Reifentyp jedoch nicht zugelassen waren. Außerdem stellte der Sachverständige fest, dass Sommerreifen trotz Schneeketten auf der Hinterachse keine Seitenführungskräfte haben, was sich insb – wie hier – bei Bergabfahrten auswirke.

19) Arosa liegt auf einer Seehöhe von 1800 m.

20) VwGH 18. 4. 1975, 1554/74.

21) Vgl BMöVV 10. 8. 1987, 430.113/35-IV/3-87.

22) Gilt von 1. 12. bis 31. 3.

23) Gilt von 1. 12. bis Ende Februar, auch für Fahrzeuge, die außerhalb Finnlands zugelassen wurden.

24) Gilt von 1. 12. bis Ende Februar.

25) Hier gilt von 15. 11. bis 15. 3. eine Winterrüstungspflicht, der entweder durch Winterreifen oder Radialreifen, die eine Mindestprofiltiefe von 3 mm aufweisen, entsprochen wird, wobei bereits zwei Winterreifen genügen.

26) Saison 2003/2004: <http://www.pro-winterreifen.de/idee.htm> (26. 9. 2004).

27) http://www.neuereifenzeitung.de/CDML007/de/gast/fs_archiv.html (26. 9. 2004).

28) Öberg/Velin/Wiklund, The effect of the Winter Tyre Law on the use of tyres and on accidents, VTI rapport 479, 11 (95% confidence interval -23% bis 0%).

ternative wäre der Rückgriff auf die „Snowflake-on-the-mountain“-Kennzeichnung, wie sie von der Industrie vielfach für die Kennzeichnung von „echten“ Winterreifen gebraucht wird, wobei diese Klassifikation auf Grund von amerikanischen Prüfbedingungen erfolgt. Diesfalls müsste jedenfalls eine Sonderbestimmung für Allradfahrzeuge getroffen werden, da für diese teilweise keine echten Winterreifen auf dem Markt verfügbar sind. Festgeschrieben werden sollte auch eine gewisse Mindestprofiltiefe, unterhalb derer

auch ein gekennzeichnete Winterreifen keinen solchen mehr darstellt.

Um auch den geografischen Besonderheiten zu begegnen, wäre die Schaffung einer kraftfahrrechtlichen Verordnungsermächtigung denkbar, die – aufbauend auf der erwähnten Definition des Begriffs Winterreifen – einen gewissen Zeitrahmen (zB Oktober bis März) vorgibt, innerhalb dessen eine örtliche und zeitliche Winterreifenpflicht durch den jeweiligen LH verordnet werden kann.

→ In Kürze

Im Licht eines aktuellen deutschen Urteils beleuchtet der Autor die Frage der groben Fahrlässigkeit in der Kfz-Kaskoversicherung durch Verwendung von Sommerreifen im Winter. Der Autor untersucht mögliche Auswirkungen dieses Urteils auf Österreich und denkt die Einführung einer allgemeinen Winterreifenpflicht in Österreich an.



→ Zum Thema

Über den Autor:

Mag. Martin Vergeiner ist Verkehrsjurist im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Ölzeltgasse 3, A-1031 Wien. Tel: 01/71770-202, Fax 01/71770-8, E-Mail: martin.vergeiner@kfv.at, Internet: www.kfv.at.

Vom selben Autor erschienen:

Die Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogeneinfluss. Eine rechtsvergleichende Analyse des österreichischen und deutschen öffentlichen Rechts, ZVS 2004, 126 (gemeinsam mit *Riccabona-Zecha* und *Mesecke*); Neuerungen durch die Nachschulungsverordnung (FSG-NV), ZVR 2003, 102 und 137; Der Sicherheitsabstand beim Hintereinanderfahren, ZVR 2002, 355 (gemeinsam mit *Hnatek-Petrak*); Trendsportgeräte im Straßenverkehr, ZVR 2001, 103 (gemeinsam mit *Kaltenegger*).