



Sachstand

Die Verfassungsgemäßigkeit eines gesetzlichen Rauchverbots in privaten PKW



Die Verfassungsgemäßigkeit eines gesetzlichen Rauchverbots in privaten PKW

Aktenzeichen:

WD 7 – 3000 - 45/12

Abschluss der Arbeit:

Datum: 27.2.2012

Fachbereich:

WD 7: Civil-, Criminal- and Proceedings Law, Environmental Protection Law, Transport, Building and City Development

Inhaltsverzeichnis

1.	Rauchverbot und Grundrechtseingriff	4
2.	Gesundheitsschutz als Rechtfertigung des Rauchverbots	4
3.	Sicherheit des Straßenverkehrs als Rechtfertigung des Rauchverbots	5

1. Rauchverbot und Grundrechtseingriff

Gesetzliche Rauchverbote bestehen mittlerweile in verschiedenen Bereichen. So ist Rauchen zum Beispiel in öffentlichen Gebäuden, Betriebsstätten und in den meisten gastronomischen Betrieben verboten.¹ Ein generelles Rauchverbot in privaten PKW gibt es hingegen nicht.

Ein derartiges Verbot würde den Grundsatz der allgemeinen Handlungsfreiheit, der sich aus Artikel 2 Abs. 1 Grundgesetz² ergibt, einschränken³ Danach wird jedes menschliche Verhalten geschützt, ohne Rücksicht darauf, ob es unter sozialethischen Gesichtspunkten wertvoll ist oder welches Gewicht ihm für die PersönlichkeitSENTfaltung zukommt.⁴ Ein Rauchverbot im eigenen PKW stellt einen Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit dar, weil dadurch dem Einzelnen ein Verhalten, das vom Schutzbereich des Grundrechts umfasst ist, gegen den Willen des Grundrechtsträgers durch den Staat verwehrt wird.

Allerdings bestehen die wenigsten Grundrechte schrankenlos. Sie können entweder durch die ihnen immanenten Schranken oder durch die Grundrechte anderer eingeschränkt werden. Eingriffe in die allgemeine Handlungsfreiheit müssen sich an der Schrankentrias von Art. 2 Abs. 1 GG messen lassen. Danach ist die allgemeine Handlungsfreiheit einschränkbar durch die Rechte anderer, die verfassungsmäßige Ordnung und das Sittengesetz.

2. Gesundheitsschutz als mögliche Rechtfertigung des Rauchverbots

Fährt der rauchende Führer des PKW nicht alleine im Auto oder halten sich Raucher als Beifahrer in einem Auto auf, kommt der Gesundheitsschutz der Mitfahrer als Rechtfertigung für die Einschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit des rauchenden PKW-Insassen in Betracht. Der Gesundheitsschutz von Nichtrauchern stellt eine Schranke der allgemeinen Handlungsfreiheit dar und kann einen Eingriff in dieses Grundrecht rechtfertigen.⁵

Zweck des Rauchverbots ist der Schutz von anderen im PKW sitzenden Personen vor den Belastungen und gesundheitsschädlichen Beeinträchtigungen durch Tabakrauch. Der damit angestreb-

1 Vergleiche z.B. § 5 Verordnung für Arbeitsstätten (Arbeitsstättenverordnung – ArbStättV) vom 12.8.2004 (BGBl. I S. 2179), zuletzt geändert durch Art. 4 VO zur Ums. der RL 2006/25/EG zum Schutz der Arbeitsnehmer vor Gefährdungen durch künstliche optische Strahlung und zur Änderung von ArbeitsschutzVO vom 19.7.2010 (BGBl.I S. 960); Gesetz zu Einführung eines Rauchverbots in Einrichtungen des Bundes und öffentlichen Verkehrsmitteln (Bundesnichtraucherschutzgesetz – BNichtrSchG) vom 20.7.2007 (BGBl. I S. 1595).

2 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.5.1949 (BGBl. S. 1), zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndG (Art. 91e) vom 21.7.2010 (BGBl. I. S. 944).

3 Vergleiche zu Rauchverbot und allgemeiner Handlungsfreiheit: Rossi, Lenski, Föderale Regelungsbefugnisse für öffentliche Rauchverbote, in: Neue Juristische Wochenschrift (NJW) 2006, S. 2657, 2659; BGH, Urteil vom 4.12.1980, Aktenzeichen VII ZR 217; OVG Münster: Beschluss vom 29.3.2010, Aktenzeichen 1 A 812/08; BVerfG, Urteil vom 30.7.2008, Aktenzeichen 1 BvR 3262-07, 402/08, 906/08.

4 Vergleiche Bundesverfassungsgericht (BVerfG), Beschluss vom 9.3.1994, Aktenzeichen 2 BvL 43/92.

5 Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 14.1.2008, Aktenzeichen 1 BvR 2822/07; BVerfG, Urteil vom 30.7.2008, Aktenzeichen 1 BvR 3262/07

te Schutz der Bevölkerung vor Gesundheitsgefahren zählt zu den überragend wichtigen Gemeinschaftsgütern des Staates, die in jedem Falle zu gewährleisten sind.⁶ Aufgrund der bekannten Gefahren, die selbst durch Passivrauchen entstehen, ist ein Gesetz, dass das Rauchen in PKW in Gegenwart von anderen verbietet auch geeignet, die Mitfahrer vor Gesundheitsgefahren zu schützen. Ob ein solches Gesetz auch erforderlich wäre, hängt von seiner konkreten Ausgestaltung Gesetzes ab. Zwar fördert es das Ziel des Gesundheitsschutzes. Es wäre allerdings denkbar, dem rauchenden Insassen des PKW aufzugeben, während des Rauchens das Fenster zu öffnen, um Mitfahrer während einer Autofahrt vor den Gefahren des Tabakrauchs zu schützen.

Bedenken können auch hinsichtlich der Angemessenheit eines Rauchverbots in privaten PKW bestehen. Das Rauchverbot begrenzt die Möglichkeiten des sich im Auto befindenden Rauchers auch während der Autofahrt zu rauchen. Dies kann gerade den Eigentümer des PKW unverhältnismäßig stark einschränken, wenn er es sonst gewohnt ist, in seinem Auto zu rauchen. Darüber hinaus sind gerade erwachsene Mitfahrer häufig nicht darauf angewiesen mit einem Raucher gemeinsam in einem PKW zu fahren und setzen sich freiwillig dieser Gefahr aus. Eine andere Be trachtungsweise wäre allerdings angebracht, wenn sich Kinder oder Minderjährige mit im Auto befinden. Diese reagieren besonders empfindlich auf die Giftstoffe im Tabakrauch, zum anderen können sich Kinder häufig nicht einer Autofahrt, zum Beispiel mit ihren rauchenden Eltern, entziehen und sind anders als Erwachsene darauf angewiesen, mit Rauchern an einer Autofahrt teilzunehmen.

Es ist demnach bezüglich des Gesundheitsschutzes der nichtrauchenden Mitfahrer bei der Prüfung der Verfassungsgemäßheit eines Gesetzes, dass ein Rauchverbot in PKW vorschreibt, auf die Ausgestaltung der Norm zu achten, wie weit sie Rauchen im Auto einschränkt.

3. Sicherheit des Straßenverkehrs als Rechtfertigung des Rauchverbots

Eine weitere Schranke zur Rechtfertigung des Eingriffs in Art. 2 Abs. 1 GG ergibt sich aus einer Steigerung der Sicherheit des Straßenverkehrs. Die Sicherheit des Straßenverkehrs stellt ebenso wie der Gesundheitsschutz ein Recht anderer im Sinne von Art. 2 Abs. 1 GG dar und ist damit als Teil der Schrankentrias eine Schranke der allgemeine Handlungsfreiheit.

Das Rauchverbot hat das Ziel, den Autofahrer daran zu hindern, während der Fahrt Zigaretten, Pfeifen o.ä. zu suchen, anzuzünden oder zu rauchen und damit die Konzentration (teilweise) vom Straßenverkehr wegzu bewegen.

Ein derartiges Gesetz wäre auch geeignet, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu fördern. So kann zum Beispiel eine während der Fahrt herunterfallende Zigarette zu panikartigen Reaktionen führen, die den Fahrzeugführer die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren lässt. So wird es beispielsweise als grob fahrlässig angesehen, wenn sich ein Autofahrer z.B. durch Rauchen derart vom Verkehrsgeschehen ablenken lässt, dass er die Übersicht darüber verliert und es – sei es auch nur reflexartig – dann zu Fehlreaktionen oder dazu kommt, dass er die Herrschaft über das Fahrzeug verliert und in Folge dessen ein Unfall nicht mehr vermieden werden kann.⁷ In einem

6 BVerfG, Urteil vom 30.7.2008, Aktenzeichen 1 BvR 3262/07.

7 OLG Frankfurt/M., Urteil vom 8.2.1995, Aktenzeichen 23 U 108/94.

solchen Falle wird dem Fahrer zumindest Mitverschulden am Unfallgeschehen gegeben. Daneben kann es zu einem Wegfall oder einer Minderung des Versicherungsschutzes kommen.

Da eine andere, weniger einschneidende Maßnahme im Zusammenhang mit der Sicherheit des Straßenverkehrs und dem Rauchen im Auto nicht ersichtlich ist, wäre das Gesetz auch erforderlich. Aber auch hier stellt sich die Frage, ob das Gesetz auch angemessen ist. So ist es zwar richtig, dass das Anzünden und Rauchen von Zigaretten den Fahrer vom Fahrgeschehen ablenkt. Gleiches gilt allerdings auch, wenn der Fahrer während der Fahrt sein Navigationssystem bedient, nach Gegenständen sucht oder den Radiosender wechselt. Auch mit diesen Handlungen wird der Fahrer abgelenkt und die Unfallgefahr gesteigert. Von dem Gesichtspunkt der Sicherheit des Straßenverkehrs geleitet wurde im Jahre 2001 ein neuer Absatz 1a in den § 23 Straßenverkehrsordnung⁸ eingefügt, der die Benutzung von Mobiltelefonen ohne Headset verbietet. Die Vorschrift soll gewährleisten, dass der Fahrzeugführer während der Benutzung des Mobil- oder Autotelefons beide Hände zur Bewältigung seiner eigentlichen Fahraufgabe frei hat, sich auf den fließenden Verkehr konzentrieren kann und dadurch Unfälle vermieden und die Sicherheit des Straßenverkehrs sichergestellt wird.⁹ Ähnliche Erwägungen könnten auch für die Schaffung eines Gesetzes herangezogen werden, das ein Rauchverbot im eigenen PKW verbietet. Ob allerdings das Rauchen einer Zigarette eine mit dem Telefonieren ohne Headset vergleichbare Gefahr schafft, ist fraglich. Zum einen kann der Raucher während des Rauchens (im Gegensatz zum Telefonieren) grundsätzlich beide Hände am Lenkrad behalten. Es ist unwahrscheinlicher, dass er, wie beim Telefonieren, abgelenkt wird. Vielmehr handelt es sich beim Rauchen um eine Tätigkeit, die die Konzentration des Autofahrers nicht in Anspruch nimmt. Auch ist der Fahrer während des Rauchens, anders als mit einem Telefon am Ohr, nicht in der Beweglichkeit seines Kopfes eingeschränkt und kann somit das Verkehrsgeschehen uneingeschränkt beobachten und an ihm teilnehmen. Auf der anderen Seite scheinen die Gefahren des Rauchens einer Zigarette im Gegensatz zum Telefonieren im Auto in einigen Bereichen höher zu sein. Wenn dem Fahrer die brennende Zigarette im Auto herunter fällt, ist die Gefahr einer panischen Reaktion höher, als wenn das Handy herunter fällt. Und auch das Hantieren mit einem Feuerzeug, also einer offenen Flamme in einem Auto, erfordert eine höhere Konzentration als das Wählen einer Nummer auf dem Display des Handys.

Abschließend ist damit festzustellen, dass ein zusätzlicher Paragraph, der das Rauchen während der Fahrt verbietet, aus dem Schutzgedanken des Grundrechts der allgemeinen Handlungsfreiheit zwar verfassungsrechtlichen Bedenken ausgesetzt ist; eine Rechtfertigung des Grundrechtseingriffs in das Grundrecht des Rauchers aus Art. 2 Abs. 1 GG scheint aber aus oben genannten Aspekten nicht ausgeschlossen.

8 Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1737) geändert worden ist

9 Heß in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 21. Auflage 2010, § 23, Rn. 22a.

