

Empfehlungen des 28. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1990

Arbeitskreis I:

»Rechtliche Konsequenzen der Antiblockier-Systeme«

1. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß über die besonderen Gegebenheiten des automatischen Blockierverhinderers (ABV) und das damit zusammenhängende Fahrverhalten beim einzelnen Fahrer zu wenig Information vorhanden ist. Diesem Defizit muß abgeholfen werden durch:
 - a) eine verständliche Information des Herstellers/Importeurs über das richtige Verhalten des Fahrers mit seinem Fahrzeug beim Bremsvorgang und die Wirkungsweise des ABV-Systems einschließlich seiner Grenzen;
 - b) eine Erweiterung des Fahrschul-Lehrprogramms in Theorie und Praxis sowie der Verkehrssicherheits-Lehrgänge.
2. Polizeibeamte, die mit der Unfallaufnahme betraut sind, sollten noch besser als bisher über die Technik der ABV-Systeme und die damit zusammenhängenden Besonderheiten des Unfallablaufs und der Unfallaufnahme unterrichtet werden. Die Ausrüstung mit ABV ist in den Fahrzeugschein aufzunehmen. Soweit dies noch nicht geschieht, ist die Ausrüstung eines Fahrzeugs mit ABV im Unfallaufnahmebogen zu vermerken.
3. Der Ausfall eines ABV-Systems ist im Fahrzeug deutlich anzuzeigen. Die willkürliche Abschaltung durch den Fahrer muß technisch ausgeschlossen sein; bei einzelnen Fahrzeugtypen mag eine Ausnahme notwendig sein.
4. Die Rechtsprechung wird überprüfen müssen, ob und inwieweit die überkommenen Anscheinsbeweismregeln angewandt werden können.
5. Die Problematik der Spurzeichnung und die durch ABV bedingte Zunahme der Zahl unaufklärbarer Unfälle veranlaßt den Arbeitskreis, vom Gesetzgeber allgemein die Einführung des Unfalldatenschreibers zu fordern, allerdings mit einem strafprozessualen Beweisverwertungsverbot.
6. Der Arbeitskreis appelliert an die Industrie, schon jetzt einen Unfalldatenschreiber zum freiwilligen Einbau als Zubehör anzubieten.

Arbeitskreis II:

»Reform des Punktsystems«

Das Punktsystem hat sich bewährt. Es ist ein unverzichtbares Instrument für die Verkehrssicherheit. In einigen Punkten ist es allerdings reformbedürftig. Dazu macht der Arbeitskreis folgende Vorschläge:

1. Das Punktsystem sollte durch Gesetz und Rechtsverordnung geregelt werden.
2. Die bisherige strikte Trennung zwischen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten bei der Punktbewertung sollte durch eine stärkere Berücksichtigung der Gefährlichkeit des jeweiligen Verstoßes ersetzt werden. Ebenso sollte die Bepunktung nicht mehr auf die Folgen (Unfall), sondern allein auf den zugrunde liegenden Verkehrsverstoß abgestellt werden, wie es bereits derzeit beim Probeführerschein der Fall ist.
3. Die derzeit im Verkehrszentralregister nicht erfaßten Einstellungen von Strafverfahren wegen geringer Schuld gegen Zahlung einer Geldbuße an eine gemeinnützige Organisation (§153 a StPO) können dazu führen, daß der gleiche Verstoß ohne Unfallfolge bepunktet wird, mit Unfallfolge dagegen nicht. Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, wie dieser – der Verkehrssicherheit abträgliche – Zustand geändert werden kann.
4. Die freiwillige Nachschulung mit Punkterabatt (Aufbauseminar für Kraftfahrer) sollte in einem möglichst frühen Zeitpunkt angeboten werden, etwa bei sechs Punkten. Ein Punkterabatt für die Teilnahme an einem Sicherheitstraining ist nicht gerechtfertigt. Für Alkoholtäter (0,8-Promille-Fälle) sollten besondere Kurse eingerichtet werden.
5. In einer zweiten Eingriffsstufe (etwa bei 10 Punkten) sollten betont auf Verhaltens- und Einstellungsänderungen ausgerichtete Kurse durch Verkehrspsychologen vorgeschrieben werden. Hieran sollten auch diejenigen teilnehmen müssen, die bereits einen Punkterabatt (Ziffer 4) in Anspruch genommen haben.
6. Die gegenwärtig bei 14 Punkten verlangte Wiederholung der theoretischen Führerscheinprüfung hat sich nicht als optimal erwiesen. Sie sollte durch eine stärker an den tatsächlich vorliegenden Defiziten orientierte Eignungsüberprüfung ersetzt werden.
7. Falls bei 14 Punkten eine umfassende Prüfung der Umstände des Einzelfalles erfolgt, sollte bei 18 Punkten nur noch in besonders gelagerten Ausnahmefällen vom Entzug der Fahrerlaubnis abgesehen werden.

Arbeitskreis III:

»Änderungen im Verkehrs-Rechtsschutz«

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, es beim bisherigen Deckungsumfang im Strafrechtsschutz nach § 4 Abs. 3 ARB zu belassen, das heißt, Rechtsschutz für vorsätzliche Verkehrsvergehen vorläufig vorzusehen.

Bei rechtskräftiger Verurteilung wegen Vorsatzes soll es grundsätzlich beim Rückforderungsrecht des Versicherers gegen den Versicherungsnehmer nur dann bleiben, wenn ein Eintrag im Führungszeugnis erfolgt (nach § 32 BZRG zur Zeit bei Verurteilung zu mehr als 90 Tagessätzen oder mehr als drei Monaten Freiheitsstrafe).

Dabei sind dem Versicherer individuelle Entscheidungen, insbesondere unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation des Versicherungsnehmers möglich.

2. Der Arbeitskreis empfiehlt, Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr generell vom Rechtsschutz auszunehmen.

Der Arbeitskreis empfiehlt, von der generellen Einführung einer Selbstbeteiligung abzusehen. Es soll aber jedem Versicherer überlassen bleiben, eine Selbstbeteiligung vorzusehen.

Von der Einführung eines Schadensfreiheitsrabatts rät der Arbeitskreis ab.

3. Der Arbeitskreis empfiehlt, am bisherigen Verfahren mit Stichentscheid des Rechtsanwalts des Versicherungsnehmers festzuhalten (§ 17 Abs. 2 ARB).
4. Der Arbeitskreis empfiehlt, den Grundsatz der freien Wahl des Rechtsanwalts durch den Versicherungsnehmer ausdrücklich in das neue Bedingungsmerk aufzunehmen.

Arbeitskreis IV:

»Der Dunkelheitsunfall«

- I. Den Kraftfahrern – vor allem den älteren – wird eine freiwillige Überprüfung der Sehschärfe in gewissen Abständen empfohlen.
- II. Den Verkehrsteilnehmern sind bestimmte Gefahren des Straßenverkehrs in der Dunkelheit viel zu wenig bekannt:
 - Kraftfahrer überschätzen häufig die Entfernung, aus der sie Fußgänger oder Hindernisse im Verkehrsraum wahrnehmen können, und fahren deswegen unangemessen schnell.

- Fußgänger wissen nicht, wie schlecht sie in der Dunkelheit erkennbar sind.
- Verkehrszeichen, Windschutzscheiben und lichttechnische Einrichtungen an Kraftfahrzeugen sind einem erheblichen Alterungsprozeß unterworfen, der ihre Funktion stark beeinträchtigt.

Der Arbeitskreis empfiehlt deshalb:

1. In der Dunkelheit muß mit deutlich geringeren Geschwindigkeiten gefahren werden, als es bisher geschieht.
2. Der Kraftfahrer sollte durch eine Ergänzung der §§17 und 18 StVO verpflichtet werden, mit Fernlicht zu fahren, wo immer dies ohne Gefährdung anderer möglich ist.
3. Wenn Gehwege und ausreichende ortsfeste Straßenbeleuchtung fehlen, hat sich der Fußgänger innerorts wie außerorts durch retroreflektierende Materialien kenntlich zu machen.
4. Die Transmission von Windschutzscheiben ist entsprechend ihrer Einbaulage zu prüfen.

Windschutzscheiben sind im Rahmen der Hauptuntersuchung der Kraftfahrzeuge auf ihre Lichtstreuung zu untersuchen und bei Überschreitung eines noch zu bestimmenden Grenzwertes auszutauschen.

5. Die lichttechnischen Einrichtungen an Kraftfahrzeugen (Scheinwerfer und Heckleuchten) sind ebenfalls bei der Hauptuntersuchung zu überprüfen und zwar nicht nur – wie bisher – durch bloße Funktionsprüfung, sondern durch Messung der lichttechnischen Werte. Grenzwerte sind hierfür noch festzulegen.
 6. Die passiven lichttechnischen Einrichtungen des Verkehrsraums (Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen, Leiteinrichtungen) müssen durch regelmäßige Messungen auf ihre Funktionstüchtigkeit überprüft werden.
 7. Für Busse, LKW und Anhänger sollten reflektierende Konturmarkierungen vorgeschrieben werden, um das Signalbild zu verbessern.
- III. Der Arbeitskreis stellt mit Sorge fest, daß die Zahl schwerer Dunkelheitsunfälle mit Personenschäden gerade bei jüngeren Fahrern besonders hoch ist, vor allem in der nächtlichen Freizeit («Disco-Unfälle»). Auf diese Problematik muß in der Fahrlehrer- und Fahrschulausbildung besonders eingegangen werden. Außerdem sollten Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit junger Fahrer gefördert werden, wie zum Beispiel

- Sicherheitskurse und Jugendverkehrssicherheitsclubs,

- Einsatz von »Disco-Bussen«,
- Herabsetzung der Preise für nichtalkoholische Getränke.

Da Alkohol nicht nur bei jungen Fahrern nachts eine Hauptunfallursache ist, muß die polizeiliche Verkehrsüberwachung in den Nachtstunden, in denen mit Alkoholfahrten zu rechnen ist, verstärkt werden.

Dem Faktor Ermüdung bzw. Übermüdung sollte hinsichtlich seiner subjektiven und objektiven Erkennbarkeit sowie seiner Auswirkung auf das Verhalten bei Dunkelheit mehr Aufmerksamkeit in Forschung und Rechtsprechung gewidmet werden.

Arbeitskreis V:

»Berechnung des Fahrzeugschadens im Haftpflichtfall«

1. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß der Geschädigte bei Reparaturwürdigkeit des beschädigten Fahrzeugs (nach wie vor) seinen Ersatzanspruch auf der Basis der fiktiven Reparaturkosten abrechnen kann (mit großer Mehrheit angenommen).
2. Mit knapper Mehrheit unterstützt der Arbeitskreis die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, nach der eine Vergleichskontrollrechnung vorzunehmen ist (vgl. Urteil des VI. Zivilsenats vom 05.03.1985).

Der Arbeitskreis empfiehlt allerdings (einstimmig), bei Abrechnung fiktiver Reparaturkosten diese Vergleichskontrollrechnung nur dann vorzunehmen, wenn die Reparaturkosten 70% des Wiederbeschaffungswertes übersteigen.

3. Bei Bewertungen des Restwertes für die Vergleichskontrollrechnung sollen die zu § 9 Abs. 2 des Bewertungsgesetzes entwickelten Grundsätze angewandt werden (mit großer Mehrheit angenommen).

Arbeitskreis VI:

»Produktbeobachtungspflicht bei Kraftfahrzeugen«

1. Der Arbeitskreis ist fast einstimmig der Auffassung, daß es im deutschen Recht durch das Ineinandergreifen von Haftungsrecht, Verwaltungsrecht und Strafrecht ein Regelungsinstrumentarium gibt, das einen präventiven Schutz der Kraftfahrzeug-Benutzer und Dritter gegen fehlerhafte Fahrzeuge bietet.

2. Ausgehend von den vom Bundesgerichtshof entwickelten zivil- und strafrechtlichen Grundsätzen zur Produktbeobachtungspflicht ist der Arbeitskreis
 - mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit der Auffassung, daß diese Rechtsprechung zum Gefahrenschutz ausreichend ist;
 - mit einer Ein-Drittel-Minderheit der Auffassung, daß diese Rechtsprechung im Sinne eines verstärkten Schutzes der Kraftfahrzeug-Benutzer und Dritter weiterentwickelt werden sollte.
3. Mit Zwei-Drittel-Mehrheit ist der Arbeitskreis der Auffassung, daß es aufgrund des vorhandenen Instrumentariums keiner zusätzlichen Regelung der Warn- und Rückrufpflichten bedarf. Sollte es dennoch zu einer EG-weiten Rechtsvereinheitlichung kommen, so ist der vorliegende Vorschlag für eine Richtlinie der EG über die allgemeine Produktsicherheit vom 27. 04. 1989 als eine Überreglementierung und Überbürokratisierung abzulehnen.

Zur Erzielung eines wirksameren Schutzes der Kraftfahrzeug-Benutzer und Dritter hält der Arbeitskreis mit einem Drittel seiner Stimmen eine gesetzliche Regelung der Warn- und Rückrufpflichten für erforderlich. Diese Regelung sollte sich orientieren an dem Vorschlag für eine Richtlinie der EG über die allgemeine Produktsicherheit vom 27. 04. 1989.

Arbeitskreis VII:

»Betrug gegenüber der Autoversicherung«

1. Betrügerische Handlungen gegen Autoversicherer haben ein bedrohliches Ausmaß erreicht. Der Versicherungswirtschaft erwachsen dadurch erhebliche Schäden, vermutlich in Milliardenhöhe, die letztlich von der Gemeinschaft der Versicherten zu tragen sind. Ihre wirksame Bekämpfung, auch durch Förderung der Grundlagenforschung und der Öffentlichkeitsarbeit, ist daher dringend geboten.
2. Voraussetzung für eine wirksame Bekämpfung ist die rasche und umfassende Aufklärung der Vorgänge, die den Betrugsverdacht ausgelöst haben. Dazu ist die enge Zusammenarbeit der Versicherer mit technischen Sachverständigen sowie mit Polizei- und Verwaltungsbehörden erforderlich. Auch die Strafverfolgungsbehörden sollten in größerem Umfang als bisher eingeschaltet werden.
3. Die Aufklärungsarbeit sollte in möglichst allen Fällen Personen übertragen werden, die für ihre Aufgabe eingehend geschult worden sind und über besondere Sachkunde und ausreichende Vollmachten verfügen.

4. Zur Aufklärung des Sachverhalts sind die in den einschlägigen Dateien gespeicherten Angaben über die beteiligten Personen und Fahrzeuge voll auszuwerten. Soweit die Datenschutzvorschriften dies z. Z. nicht zulassen, sind diese entsprechend zu ändern, damit aus dem Datenschutz kein Tatenschutz wird.
5. Der Arbeitskreis wiederholt die schon oft erhobene Forderung, alle Kraftfahrzeuge mit einem Unfallschreiber auszurüsten.
6. Durch geeignete Maßnahmen der Kraftfahrzeug-Zulassungsstellen, z. B. Vorführung und Identitätskontrolle des Fahrzeugs oder Entwertung des Kfz-Briefes, ist dafür Sorge zu tragen, daß Fahrzeuge, die einen technischen Totalschaden erlitten haben, nicht mehr zu Betrugszwecken verwendet werden können.
7. Der Polizei wird empfohlen, bei der Aufnahme von (tatsächlichen oder angeblichen) Unfällen in höherem Maße als bisher von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, Unfallstellen, Unfalls Spuren und Fahrzeugschäden zu fotografieren.
8. Die Gerichte, die sich mit betrügerisch erscheinenden Vorfällen befassen müssen, werden zu lebensnaher Beweiswürdigung aufgefordert. In Zivilsachen ist auf die richtige Verteilung der Darlegungs- und Beweislast zu achten; zulässige Beweiserleichterungen sind anzuwenden.
9. Die fiktive Schadensabrechnung begünstigt den Betrug. Sie sollte daher nur in dem Umfang zugelassen werden, in dem sie notwendig ist, um das Recht des Geschädigten auf die freie Disposition über die Schadensersatzleistung sicherzustellen.
10. Die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) sind zu überarbeiten und so zu fassen, daß kein Anreiz zu betrügerischen Handlungen geschaffen wird.

Arbeitskreis VIII:

»Spannungsfeld zwischen Sport- und Berufsschiffahrt«

Der Berufs- und Sportschiffahrt wird empfohlen, unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften und der seemannischen Sorgfalt gegenseitig Rücksicht zu nehmen, um die Gefährdung von Personen und Sachen auszuschließen.

1. Die Sportschiffahrt sollte verstärkt den Gegebenheiten der Berufsschiffahrt Rechnung tragen, insbesondere der eingeschränkten Sicht voraus, der langen Stoppstrecke und der begrenzten Manövrierfähigkeit.

Es wird empfohlen, dies in den Fragenkatalogen und Prüfungen zum Erwerb von Zeugnissen und Führerscheinen in der Sportschifffahrt zu berücksichtigen.

2. Bei der Ausbildung und Schulung der Wassersportler sollte die Unterstützung der Verbände der Berufsschifffahrt, der Lotsen und der Wasserschutzpolizei genutzt werden.
3. Es wird festgestellt, daß UKW-Sprechfunkgeräte und Radarreflektoren an Bord von Sportbooten der Erhöhung der Sicherheit dienen. Geeignete Sportfahrzeuge sollten daher entsprechend ausgerüstet sein.