

# Empfehlungen des 29. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1991

*Arbeitskreis I:*

## »Handhabung des Fahrverbots nach § 25 StVG«

Der Arbeitskreis I empfiehlt:

1. Angesichts der in letzter Zeit angestiegenen Unfallzahlen müssen neben den allgemein üblichen und nötigen verkehrstechnischen Überwachungs- und verkehrserzieherischen Maßnahmen auch alle rechtlichen Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgeschöpft werden. Dazu gehört in besonderem Maße eine angemessenere, d. h. konsequentere Anwendung des Fahrverbots nach § 25 StVG im rechtlich zulässigen Rahmen.
2. Dazu sollten auf der Grundlage des geltenden Rechts schon bei der Tatsachenfeststellung die näheren Umstände ermittelt werden, die die Verhaltensweise als besonders gefährlich und daher besonders verantwortungslos erscheinen lassen. So sollten z. B. bei den hier besonders im Vordergrund stehenden häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von vornherein Feststellungen über die Verkehrsdichte, Straßenverhältnisse, Witterung, besonders gefährliche (Bau-)Stellen usw. getroffen werden, soweit dies möglich ist.
3. Da nach der Rechtsprechung bloße Fahrlässigkeit den für ein Fahrverbot notwendigen Vorwurf besonders verantwortungslosen Verhaltens in der Regel nicht rechtfertigt, ist bei Verkehrsverstößen, die im allgemeinen nicht versehentlich begangen werden, wie z. B. bei erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen, zu prüfen, ob nicht (zumindest bedingter) Vorsatz vorliegt, so daß ein Fahrverbot gerechtfertigt ist.
4. Zu einer angemessenen Handhabung des Fahrverbots gehört in geeigneten Fällen die Prüfung, ob zur Vermeidung unverhältnismäßiger Nachteile für den Betroffenen nicht ein auf eine bestimmte Fahrzeugart beschränktes Fahrverbot zur Einwirkung auf ihn ausreicht.
5. Für die Zukunft sollte der Gesetzgeber die Einführung weiterer gesetzlicher Regel-Fahrverbote in § 25 StVG, insbesondere für vorsätzliche erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen und gefährliche Abstandsunterschrei-

tungen bei höherer Geschwindigkeit, prüfen. Eine nicht unerhebliche Minderheit ist allerdings der Meinung, daß zunächst die Auswirkungen der Bußgeldkatalogverordnung abgewartet werden sollten.

*Arbeitskreis II:*

**»Der Kinderunfall –  
eine Herausforderung für Gesetzgebung und Rechtsprechung«**

Der Arbeitskreis ist – gestützt auf entwicklungspsychologische Erkenntnisse – einhellig der Meinung, daß das Schadens- und Haftungsrisiko, das Kindern bis zur Vollendung des zehnten Lebensjahres aus der Beteiligung an einem Verkehrsunfall erwachsen kann, verringert werden sollte. Er appelliert daher an den Gesetzgeber, möglichst schnell

1. den Unabwendbarkeitsbeweis (§ 7 Abs. 2 StVG) gegenüber Kindern bis zur Vollendung des zehnten Lebensjahres abzuschaffen;
2. bei der Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz gegenüber Kindern bis zur Vollendung des zehnten Lebensjahres den Einwand der Mithaftung (§§ 9 StVG, 254 BGB) auszuschließen;
3. zu prüfen, ob die Haftung des Kindes bis zur Vollendung des zehnten Lebensjahres für einen Schaden, insbesondere aus einem Verkehrsunfall, entfallen und wie in diesem Falle das Opfer in anderer Weise angemessen entschädigt werden kann.

*Arbeitskreis III:*

**»Der neue EG-Führerschein«**

1. Der Arbeitskreis begrüßt den Vorschlag einer zweiten Führerscheinrichtlinie als weiteren Schritt zur Harmonisierung des Führerscheinrechts in der EG.
2. Der Wegfall der bisherigen Umtauschpflicht des Führerscheins bei Wohnsitzwechsel der Inhaber in einen anderen Mitgliedstaat dient der Freizügigkeit innerhalb der EG.

Dabei müssen die Belange der Verkehrssicherheit gewahrt werden, insbesondere durch Meldepflicht des betreffenden Führerscheininhabers und Registrierung durch die örtlichen Führerscheinstellen im neuen Wohnsitzstaat.

3. Die unbefristete Anerkennung von Führerscheinen bedingt einen effektiven Austausch der notwendigen Informationen über Erteilung und Entzug der Fahrerlaubnisse in der EG. Der Arbeitskreis empfiehlt deshalb auch die Einrichtung von zentralen Registern über die erteilten und entzogenen Fahrerlaubnisse in allen Mitgliedstaaten.
4. Die Einführung der internationalen Fahrerlaubnisklassen A bis E wird begrüßt. Dabei muß jedoch der Besitzstand bei den bisher erteilten Fahrerlaubnissen gewahrt werden.
  - a) Die im Kommissionsvorschlag enthaltene Regelung über den Stufenführerschein bei Kraffrädern bedarf hinsichtlich der vorgesehenen Abgrenzungskriterien der dringenden Korrektur. Das Einstiegsfahrzeug in die Klasse A muß in der Leistung deutlich niedriger liegen als das Fahrzeug der höheren Klasse. Dabei sollte die Leistungsgrenze von 20 kW nicht überschritten werden. Der Hubraum als Abgrenzungsmerkmal könnte dann entfallen.
  - b) Die Fahrerlaubnisklasse E (für Anhänger) sollte erst ab einem höheren Anhängergewicht als 750 kg zGG erforderlich werden. Bei der Ausnahmeregelung für Pkw mit Anhänger, die max. 3,5 t zGG haben dürfen, sollte von einer zweckmäßigen und praktikablen Relation zwischen Zugfahrzeug- und Anhängergewicht ausgegangen werden.
4. Der Arbeitskreis fordert, daß die Voraussetzungen für den Entzug und die erneute Erteilung der Fahrerlaubnis umgehend harmonisiert werden. Die Abschaffung des »Aberkennungsmodells« (Fahrverbot im Inland bei Fortbestehen der Fahrberechtigung im Ausland) sollte zugunsten einer Entziehung mit der Wirkung in der gesamten EG erfolgen.
6. Der Arbeitskreis vermißt im Kommissionsvorschlag jegliche Aussage zur Ausbildung. Für die Ausbildung der Führerscheinebewerber müssen Mindestanforderungen festgelegt werden. Die Ausbildung muß einheitlich durch anerkannte Fahrlehrer und Fahrschulen erfolgen.

*Arbeitskreis IV:*

**»Die Kfz-Haftpflichtversicherung im europäischen Vergleich«**

1. Der Arbeitskreis hält eine Verbesserung des Deckungsumfangs in der Kfz-Haftpflichtversicherung für angebracht.
  1. Der räumliche Geltungsbereich sollte auf die Grüne-Karte-Länder erweitert werden.

2. Die Mindestversicherungssummen sollten in Deutschland und im übrigen EG-Bereich verdoppelt werden.
  3. Der Ausschluß von Haftpflichtansprüchen des Versicherungsnehmers, Halters oder Eigentümers gegen mitversicherte Personen wegen Sach- oder Vermögensschäden sollte aufgehoben werden, soweit sie durch Schadenfälle im öffentlichen Straßenverkehr entstanden sind.
- II. In Anlehnung an die Empfehlungen des 9. und des 25. Verkehrsgerichtstages soll das Führen eines Kraftfahrzeuges in absolut fahruntüchtigem Zustand in der Kfz-Haftpflichtversicherung als Obliegenheitsverletzung eingeführt werden (das bedeutet Regreßmöglichkeiten des Versicherers bis 5.000,00 DM).
- III. Das Herkunftsland des Kraftfahrzeuges sollte aus dem amtlichen Kennzeichen ersichtlich sein.
- IV. Im Interesse des Versicherungsnehmers und des Verkehrsoپfers muß bei einer künftigen Deregulierung im Bereich der EG die Entschädigung im Tätigkeitsland gewährleistet sein. Dies sollte durch Stellung von ausreichenden Sicherheiten im Inland (Tätigkeitsland) geschehen.

*Arbeitskreis V:*

**»Der Disco-Unfall«**

Von den Verkehrstoten des Jahres 1989 in der Bundesrepublik gehörten über 2.400 (= 32 %) zur Altersgruppe der 15- bis 25jährigen. Hinzu kamen mehr als 39.000 schwerverletzte Jugendliche (= 36 % aller schwerverletzten Verkehrsoپfer). Ein Fünftel dieser tödlichen Unfälle und ein Viertel der Unfälle mit Schwerverletzten fallen auf nur zehn Stunden der Wochenendnächte. Das hängt mit dem Freizeitverhalten junger Verkehrsteilnehmer zusammen, die zum Aufsuchen von Diskotheken und anderen Vergnügungsstätten oft weite Wege mit privaten Kraftfahrzeugen zurücklegen.

Da es keine homogene Gruppe »junge Leute« gibt, sondern das Unfallrisiko mit der Zugehörigkeit zu bestimmten Lebens- und Freizeitstilgruppen zusammenhängt, sind vielfältige und differenzierte Maßnahmen notwendig, um solchen Unfällen vorzubeugen. Dazu gehören

- die Veränderung und Intensivierung der Verkehrserziehung in den Schulen (Schwerpunkte: Erkennen und Aufbereitung psychologischer Probleme der

Verkehrsbeteiligung; frühzeitige Korrektur von Fehlentwicklungen; Einführung in die sinnvolle Nutzung unterschiedlicher Verkehrssysteme),

- die bessere Aus- und Fortbildung der Fahrlehrer ((pädagogische und psychologische Schulung zum Umgang mit Jugendlichen),
- die verbesserte Ausbildung der Fahrschüler gerade zur Entwicklung eines angemessenen Gefahrenbewußtseins (Schwerpunkte: Fahrphysik, Gruppenmechanismen; Probleme bei Nachtfahrten; Alkohol) und die entsprechende Berücksichtigung in der Fahrprüfung,
- Fortbildungsangebote (z. B. preisgünstiges Sicherheitstraining für Fahrer; Sicherheitsseminare),
- Aktionen vor Ort im Zusammenwirken von Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit mit der Polizei und Betreibern von Diskotheken oder anderen Freizeistätten,
- Einsatz von jugendgerecht aufbereitetem Informationsmaterial,
- Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs zur Nachtzeit (Disco- und Freizeitbusse, Sammeltaxen usw.) mit Finanzierungspflicht der kommunalen Gebietskörperschaften,
- verstärkte polizeiliche Überwachung des nächtlichen Verkehrs, was eine entsprechende sachliche und personelle Ausstattung der Polizei voraussetzt.

Eine besonders wichtige Aufgabe und Mitverantwortung kommt der Werbung und den Medien zu, den Wert der Verkehrssicherheit richtig zu »verkaufen«. Vor dem Hintergrund der besonderen Gefahren durch Alkohol im Straßenverkehr hält der Arbeitskreis Werbung für Alkohol für nicht vereinbar mit der Verkehrssicherheit. Der Arbeitskreis fordert, daß mindestens zwei nichtalkoholische Getränke in Gaststätten und Diskotheken preiswerter angeboten werden als das billigste alkoholische Getränk gleicher Menge.

*Arbeitskreis VI:*

### **»Änderung der Arbeitnehmerhaftung nach Verkehrsunfall?«**

Der Arbeitskreis hat folgende Empfehlungen beschlossen:

1. Das Merkmal der »Gefahrgeneigtheit« einer Tätigkeit soll nicht mehr Voraussetzung für die Beschränkung der Haftung des Arbeitnehmers sein. Vielmehr soll die Haftungsbeschränkung für alle Tätigkeiten gelten, die durch den Betrieb veranlaßt sind, aufgrund des Arbeitsverhältnisses geleistet werden und zu einem Verkehrsunfall geführt haben.  
(Ganz überwiegende Meinung; zwei Gegenstimmen)

2. Gesetzgeber und Rechtsprechung werden aufgefordert, klare und praktikable Regelungen für die Arbeitnehmerhaftung nach einem Verkehrsunfall zu schaffen. Dabei soll die Haftung des Arbeitnehmers gegenüber dem Arbeitgeber auf grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz beschränkt werden.

Eine beachtliche Minderheit des Arbeitskreises spricht sich für eine Beibehaltung der Haftung des Arbeitnehmers auch bei mittlerer Fahrlässigkeit aus.

3. Eine generelle Haftungsbeschränkung in Fällen grober Fahrlässigkeit wird von der ganz überwiegenden Mehrheit des Arbeitskreises abgelehnt. Dagegen begrüßt der Arbeitskreis die Entscheidung des BAG vom 12. 10. 1989 – 8 AzR 276/88 –, nach der die Haftung des Arbeitnehmers auch bei grob fahrlässig verursachten Verkehrsunfällen im Einzelfall begrenzt werden kann.

(Einstimmige Meinung)

4. Die Beschränkung der Haftung des Arbeitnehmers gegenüber dem Arbeitgeber soll auch im Verhältnis zu Vertragspartnern des Arbeitgebers gelten, die dem Arbeitgeber das Kraftfahrzeug aufgrund des Vertrages (z. B. bei Leasing) überlassen haben. Die Entscheidung des BGH vom 19. 9. 1989 – VI ZR 349/88 – hat die dringende Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung, insbesondere in Fällen der Zahlungsunfähigkeit des Arbeitgebers, deutlich gemacht.

(Ganz überwiegende Meinung; eine Gegenstimme)

5. Die Möglichkeit, die beim Arbeitnehmer verbleibenden Risiken zu versichern, und die Frage der Verpflichtung des Arbeitgebers zum Abschluß einer entsprechenden Versicherung sollten baldmöglichst vom Deutschen Verkehrsgerichtstag erörtert werden.

(Einstimmige Meinung)

#### *Arbeitskreis VII:*

#### **»Haftung des Kfz-Sachverständigen**

1. Rechtsprechung und Schadensregulierung in Verkehrssachen sind in hohem Maße vom Vertrauen in die Arbeit des Kfz-Sachverständigen getragen. Dies stellt hohe Anforderungen an die Qualifikation des Sachverständigen und die Qualität des Gutachtens und bestimmt die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit des Sachverständigen.
2. Für Schadensersatzansprüche, die sich aus der Verwertung eines fehlerhaften Privatgutachtens ergeben, beträgt die Verjährungsfrist 30 Jahre. Eine

Abkürzung auf drei Jahre, wie bei Rechtsanwälten und Steuerberatern, erscheint auch beim Kfz-Sachverständigen sinnvoll. Sie könnte entweder durch gesetzliche Regelung oder dadurch erreicht werden, daß die Rechtsprechung eine solche Abkürzung durch Formularverträge zuläßt.

3. Schadensersatzansprüche können auch Dritten zustehen, denen gegenüber ein Gutachten bestimmungsgemäß verwendet wird. Eine vollständige Freizeichnung von dieser Haftung ist mit dieser Zweckbestimmung des Gutachtens nicht vereinbar.
4. Eine Begrenzung der Haftung des gerichtlich bestellten Sachverständigen auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit erscheint sinnvoll. Dafür spricht u. a. der Gesichtspunkt, daß sonst über den Schadensersatzanspruch gegen den Sachverständigen der rechtskräftig entschiedene Prozeß neu aufgerollt würde.
5. Ein Gutachten, dessen Untersuchungsgang nicht nachvollziehbar ist, ist mangelhaft und kann deshalb Gewährleistungs- und Schadensersatzansprüche auslösen.

#### *Arbeitskreis VIII:*

#### **»Risikoverminderung beim Transport gefährlicher Güter auf Schiffen«**

Der Arbeitskreis stellt unter Anerkennung des international bestehenden hohen Sicherheitsstandards fest:

Im Bereich der Seeschifffahrt findet beim Transport gefährlicher Güter keine hinreichende Fortbildung der Verantwortlichen an Land und auf Schiffen statt.

Der Arbeitskreis empfiehlt dem Bundesminister für Verkehr, zur Risikoverminderung auch in den internationalen Gremien darauf hinzuwirken,

- daß eine entsprechende Fortbildung in bestimmten Intervallen für den Gefahrguttransportbereich gesetzlich vorgeschrieben wird,
- daß Informationssysteme vorgesehen werden, die sowohl schiffs- als auch landseitig Auskunft über die gefährliche Ladung und den Standort der Schiffe geben können.

Der Arbeitskreis regt an,

- daß die am Gefahrguttransport Beteiligten schon jetzt bestehende Fortbildungsangebote verstärkt nutzen,
- eine sicherheitstechnische Unfallanalyse erheblicher Schiffsunfälle mit gefährlichen Gütern unter Einbeziehung der Vergabe entsprechender For-

schungsaufträge vorzunehmen, um die so gewonnenen Erkenntnisse zur Verbesserung der Sicherheitsvorschriften zu verwenden,

- die Einhaltung der bestehenden Sicherheitsvorschriften in bestimmten Zeitabständen international abgestimmt zu überprüfen.