

Empfehlungen des 31. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1993

Arbeitskreis I:

»Drogen und Sicherheit des Straßenverkehrs«

1. Es sind alle Anstrengungen zu unternehmen, Kraftfahrer, die unter dem Einfluß von Drogen oder Medikamenten, welche die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, am Straßenverkehr teilnehmen, rechtzeitig zu erkennen und sie von der Teilnahme auszuschließen.
2. Die Öffentlichkeit ist im Rahmen der Gesundheitspolitik, allgemeiner Drogenprävention und Öffentlichkeitsarbeit verstärkt über die drogen- und medikamentenbedingten Gefährdungen des Straßenverkehrs aufzuklären. Die pharmazeutische Industrie ist zu verpflichten, bei Medikamenten, welche die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können, bei der Werbung und auf den Verpackungen auf die Gefahren für den Straßenverkehr hinzuweisen.
3. Die Aus- und Fortbildung der Polizei ist auf das Erfassen typischer Ausfallerscheinungen und spezifischer Fahrfehler, die auf Drogen- oder Medikamenteneinfluß zurückzuführen sein können, auszuweiten. Methoden und Verdachtsbilder, welche Polizeibeamte in die Lage versetzen, unter Drogen- oder Medikamenteneinfluß stehende Kraftfahrer zu erkennen, müssen verstärkt entwickelt werden.
4. Bei Verdacht auf Drogen- oder Medikamenteneinfluß kann auf die Entnahme einer Blutprobe nicht verzichtet werden.
5. Chemisch-toxikologische Untersuchungen dürfen nur von qualifizierten Labors nach bindenden Qualitätsstandards durchgeführt werden.
6. Das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluß von Drogen, Medikamenten oder vergleichbaren Stoffen, welche die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, ist zu sanktionieren. § 24 a StVG ist entsprechend zu ergänzen. In diesem Zusammenhang sollte aus Gründen der Gleichbehandlung der Alkoholgehaltsgrenzwert auf 0,5 % gesenkt werden.
7. Die strafrechtliche Prävention gegenüber dem Drogen- und Medikamentenmißbrauch im Straßenverkehr (§§ 315 c, 316 StGB) ist zu verbessern. Hierzu ist die medizinisch-naturwissenschaftliche Forschung aufgerufen, gesicherte Erfahrungswerte über Dosis-Blutkonzentrations-

Wirkungsbeziehungen nach Einnahme von Drogen oder Medikamenten zu erarbeiten, die es der Rechtsprechung erlauben, Grenzwerte der absoluten Fahruntüchtigkeit festzulegen.

8. Den Verwaltungsbehörden sind alle erforderlichen Erkenntnisse über Eignungsmängel im Sinne der §§ 3, 15 b StVZO zu verschaffen. Hierzu sind bundeseinheitliche gesetzliche Regelungen zu schaffen. Es ist vorzusehen, daß in das Verkehrszentralregister auch rechtskräftige Verurteilungen einzutragen sind wegen Straftaten, die der Verurteilte im Zusammenhang mit einem Betäubungsmittelmißbrauch begangen hat.

Arbeitskreis II:

»Radfahrer als Gefahr und Gefährdete«

1. Der möglichst flächendeckende Bau von Radwegen ist von den Kommunen stärker zu fördern (Radwegeverkehrsnetz). Radwege sollten für eine Fahrtrichtung eine Breite von 1,60 m, für beide Fahrtrichtungen eine Breite von 2,00 m haben (Standardmaße). Die Breite für eine Fahrtrichtung darf 1,20 m, für beide Fahrtrichtungen 1,60 m nicht unterschreiten. Hindernisse in und auf den Radwegen sind zu vermeiden; bestehende Hindernisse sind zu beseitigen. Für ein ausreichendes Lichtraumprofil ist zu sorgen.
2. Die Radwegebenutzungspflicht soll weiterhin bestehen bleiben.
3. Die Freigabe der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung wird abgelehnt. Ausnahmen sind zulässig, wenn ein Sonderweg ausgewiesen ist.
4. Bei Sperrung von Straßen sollte die Behörde prüfen, ob auch der Fahrradverkehr unbedingt in das Verbot einbezogen werden muß. Erscheint die Zulassung von Fahrrädern vertretbar, ist z.B. nicht das Zeichen 250, sondern das Zeichen 260 der Straßenverkehrs-Ordnung zu verwenden.
5. Die Rahmenbedingungen für die Verkehrserziehung in der Familie, den Kindergärten und Schulen müssen verbessert werden. Hierbei ist die Mitwirkung der Polizei unverzichtbar.
6. Die polizeiliche Verkehrsüberwachung muß verstärkt werden. Dazu gehören sowohl Fahrradstreifen als auch technische Kontrollen. Die organisatorischen und personellen Voraussetzungen sind zu schaffen.

7. Eine obligatorische Haftpflichtversicherung für alle Fahrräder wird derzeit nicht für erforderlich gehalten. Der Abschluß einer privaten Haftpflichtversicherung wird dringend empfohlen.
8. Das Fahrrad muß dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen. Eine Qualitätssicherung ist einzuführen. Alle neuen Fahrräder sollten zur besseren Identifizierung eine einheitliche Kennzeichnung (Rahmennummer) vom Hersteller erhalten.
9. Das Tragen von Fahrradhelmen und auffälliger Kleidung wird dringend empfohlen.
10. Die Pflicht für radfahrende Kinder zur Benutzung von Gehwegen soll von acht auf zehn Jahre angehoben werden.

Arbeitskreis: III

»Polizeiliche Verkehrsüberwachung und Verkehrssicherheit«

I.

Der Arbeitskreis ist sich einig, daß die polizeiliche Verkehrsüberwachung unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit ist. Sie ist als gleichwertiger Teilbereich der inneren Sicherheit zu behandeln. Primäre Zielsetzung der polizeilichen Verkehrsüberwachung ist die Förderung der Verkehrssicherheit. Daran muß sich die polizeiliche Tätigkeit ausrichten. Dazu sind namentlich notwendig

- Intensivierung der Überwachungsichte,
- umfassende Überwachungskompetenz und sachgerechte Setzung von Prioritäten (z.B. Geschwindigkeitskontrollen an Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen und Kontrolle des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs),
- verstärkter Einsatz von Überwachungsgeräten, die dem höchsten technischen Stand entsprechen und von sachkundigem, ständig fortgebildeten Personal bedient werden,
- zur Erhöhung der Beweissicherheit der weitgehende Einsatz von Video geräten bei Überwachungsmaßnahmen,
- Stärkung der personellen Kapazitäten der Verkehrspolizei, hilfsweise durch Entlastung von Aufgaben, die nicht zwingend von der Polizei

- wahrgenommen werden müssen, z.B. Begleitung von Schwer- und Großraumtransporten; allerdings sollte die Überwachung des fließenden Verkehrs der Polizei vorbehalten bleiben,
- Sicherstellung des Kraftfahrzeuges an Ort und Stelle bei konkreter Gefahr unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit (eine beachtliche Minderheit vertritt einen gegenteiligen Standpunkt).

II.

Obwohl die unter I. aufgeführten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vordergrund stehen, sollten zusätzlich folgende gesetzgeberischen Maßnahmen im Bereich der polizeilichen Verkehrsüberwachung erwogen werden:

1. Bußgeldbewehrte Verpflichtung eines Verkehrsteilnehmers, auch solche Anhaltegebote der Polizei zu beachten, die allein die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten ermöglichen sollen.
2. Erweiterung der Halterhaftung nach § 25 a StVG auf geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitungen (entsprechend § 56 OWiG) (mit knapper Mehrheit).

III.

Im übrigen wird der Gesetzgeber gebeten zu prüfen, ob im Hinblick auf die besondere Gefährlichkeit extremer Geschwindigkeitsverstöße eine rechtliche Grundlage für ein sofortiges Verbot zum Führen von Kraftfahrzeugen geschaffen werden kann (z.B. durch die Überführung solcher Verstöße in das Strafrecht).

Arbeitskreis IV:

»Das Verbraucherkreditgesetz bei Kfz-Leasing und finanziertem Kfz-Kauf«

1. Beim verbundenen Finanzierungsdarlehen sind Barzahlungspreis und Teilzahlungspreis nicht anzugeben. Es handelt sich um ein Gelddarlehen, für das § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 VerbrKG maßgeblich ist.
2. Der Pkw-Leasingvertrag mit Kilometerabrechnung unterliegt dem Verbraucherkreditgesetz. Es gelten die Ausnahmen für Finanzierungsleasingverträge nach § 3 Abs. 2 Nr. 1 VerbrKG.

- 3.a) Treten mehrere Personen als Kreditnehmer auf, entscheidet über die Anwendbarkeit des Verbraucherkreditgesetzes deren jeweilige Verbrauchereigenschaft. Das Gleiche gilt für den Schuldbeitretenden und für den Schuldübernehmenden.
- b) Der Arbeitskreis ist mehrheitlich der Auffassung, daß die Vorschriften des Verbraucherkreditgesetzes keine Anwendung finden, wenn eine private Person durch Schuldbeitritt die Mithaftung für einen Geschäftskredit übernimmt. Eine beachtliche Minderheit vertritt hierzu einen gegenteiligen Standpunkt.
4. Bei Finanzierungsleasingsverträgen ist für die Ermittlung des relativen Rückstandsbetrages (10 % bzw. 5 %) vom „Nennbetrag“ auszugehen. Er wird gebildet
- beim Kilometerabrechnungsvertrag durch die Summe der Leasingraten,
 - bei Verträgen mit Andienungsrecht aus der Summe der Leasingraten und des kalkulierten Restwertes,
 - bei Verträgen mit offenem Restwert aus der Summe der Leasingraten.
5. Für die nicht unter das Verbraucherkreditgesetz fallenden Kreditnehmer haben die Grundsätze der bisherigen Rechtsprechung zum Einwendungsdurchgriff gegen den Kreditgeber im Falle der Nichtdurchsetzbarkeit der Käuferrechte gegenüber dem Verkäufer weiterhin Bestand. Über die Gefahren, die sich aus der Aufspaltung zwischen Kauf- und Kreditvertrag ergeben, sollten diese Kreditnehmer weiterhin belehrt werden.
6. Bei Kreditverträgen im Sinne des Verbraucherkreditgesetzes ist der Kreditgeber bei Wegfall des drittfinanzierten Kaufvertrages grundsätzlich nicht verpflichtet, die vereinnahmten Kreditraten zurückzuzahlen. Jedoch besteht eine Rückzahlungspflicht, wenn der Kaufvertrag
- von Anfang an nichtig war,
 - wegen arglistiger Täuschung wirksam angefochten wurde.

Arbeitskreis V:

»Der Sozialversicherungsträger als Anspruchsteller«

1. Nach dem Inkrafttreten des Rentenreformgesetzes 1992 bleibt unklar, wie der Regreß der Beiträge zur Rentenversicherung in Fällen der Mithaftung abzuwickeln ist. Bis zu einer gesetzlichen Klarstellung werden die Renten- und Haftpflichtversicherer aufgefordert, gemeinsam praktikable Lösungen zu finden.

2. Angesichts der Abwicklungs- und Kostenprobleme beim Regreß wird empfohlen, daß die Sozialversicherungsträger und Haftpflichtversicherer prüfen, ob von der in § 116 Abs. 9 SGB X vorgesehenen Möglichkeit der Pauschalierung von Regreßansprüchen verstärkt Gebrauch gemacht werden kann. Zumindest sollte alsbald durch Rahmen- oder Einzelteilungsabkommen die Regreßabwicklung vereinfacht werden. Im übrigen müssen für das Regreßverfahren alle technischen Möglichkeiten, insbesondere das computergestützte Abrechnungsverfahren, genutzt werden.
3. Der Regreßanspruch gegen den nicht versicherten Schädiger sollte in zeitlicher Hinsicht und der Höhe nach begrenzt werden.

Arbeitskreis VI:

»Ersatz bei Ausfall gewerblich genutzter Fahrzeuge«

Der Arbeitskreis empfiehlt, nach folgenden Grundsätzen Ersatz zu leisten:

1. Werden als Ersatz für ausfallende Fahrzeuge Betriebsreserven gehalten, sind nur die Vorhaltekosten zu ersetzen (z.B. nach der Tabelle von Danner/Echtler).
2. Wird ein Ersatzfahrzeug angemietet, sind die dadurch entstehenden Kosten unter Abzug der Eigensparnis grundsätzlich zu ersetzen.

Dies gilt bei Fahrzeugen, mit denen unmittelbar Gewinn erzielt wird, mit der Einschränkung, daß die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges nicht von vornherein unternehmerisch unvertretbar erscheinen darf. Das ist jedoch regelmäßig der Fall, wenn die Mietkosten den zu erwartenden Gewinnausfall (Unternehmergewinn sowie nutzlos aufgewandte Fixkosten) um mehr als 100 % überschreiten, es sei denn, daß besondere betriebliche Gründe diese Überschreitung rechtfertigen.

3. In anderen Fällen, in denen weder Reservehaltung betrieben noch ein Ersatzfahrzeug gemietet wird, muß nach der Einsatzart differenziert werden:
 - a) Dient das Fahrzeug unmittelbar der Erzielung von Gewinn, ist der entgangene Gewinn (Unternehmergewinn sowie nutzlos aufgewandte Fixkosten) zu ersetzen. Er ist nach betriebswirtschaftlichen Methoden zu ermitteln.
 - b) Dient das Fahrzeug nur mittelbar der Gewinnerzielung, führt der Ausfall aber zu einer spürbaren Beeinträchtigung des betrieblichen Ab-

laufs, wird im Fall, daß es sich um einen Pkw handelt, der Nutzungsausfall ersetzt (z.B. nach der Tabelle von Sanden/Danner/Küppersbusch); bei Nutzfahrzeugen (Lkw, Bus etc.) sollte Ersatz in Höhe unterstellter Vorhaltekosten zuzüglich eines maßvollen Zuschlags (50 %) geleistet werden.

- c) In allen Fällen müssen aber Nutzungswille und Nutzungsmöglichkeit bestehen.

Arbeitskreis VII:

»Hilfeleistungs- und Rettungskosten im Straßenverkehr«

1. Die Bereitschaft, dem Unfallopfer im Straßenverkehr zu helfen, muß gestärkt werden. Es besteht weitgehend Unkenntnis über den Versicherungsschutz des Helfers im Unglücksfall. Der Arbeitskreis weist deshalb darauf hin:
Der Nothelfer genießt umfassenden Versicherungsschutz für Personen- und Sachschäden in der gesetzlichen Unfallversicherung. Es besteht ein dringendes Bedürfnis, die Öffentlichkeit hierüber aufzuklären.
2. Der Arbeitskreis empfiehlt die Einführung eines Schmerzensgeldanspruchs des verletzten Nothelfers im Straßenverkehr zur Vermeidung einer groben Unbilligkeit (entspr. § 12 Abs. 2 PflVG), sofern dem Nothelfer ein solcher Anspruch gegen Dritte nicht zusteht.
3. Zur Verbesserung der Situation des Unfallopfers empfiehlt der Arbeitskreis ein bundeseinheitliches Rahmengesetz zum Rettungswesen im Straßenverkehr.
4. Der Arbeitskreis stellt fest, daß dem Mißbrauch der Geltendmachung von Rettungskosten in der Kaskoversicherung durch eine entsprechende Änderung der Versicherungsbedingungen entgegenzuwirken ist.

Arbeitskreis VIII:

»Menschliches Fehlverhalten beim Schiffsunfall«

Das Bundesministerium für Verkehr wird aufgefordert,

- zur Verbesserung des Informationsaustausches Schiff/Schiff und Schiff/Land geeignete Maßnahmen zu ergreifen, insbesondere die entspre-

- chenden Fortbildungsmaßnahmen der Lotsenbrüderschaften zu fördern;
- die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die bordinterne Kommunikation in sicherheitsrelevanten Bereichen zu gewährleisten;
 - die Arbeit der International Maritime Organisation (IMO) an der „Draft Resolution on Fatigue Factor in Manning“ und am „International Safety Management Code“ nachdrücklich zu unterstützen und auch darauf hinzuwirken, daß die Schiffe mit ausreichendem und qualifiziertem Personal besetzt sind, sowie eine zügige Umsetzung vorzubereiten;
 - im Rahmen der IMO darauf hinzuwirken, die Arbeitsabläufe und die Aufgabenverteilung an Bord so zu organisieren, daß eine Überbelastung einzelner Besatzungsmitglieder verhindert wird.

Den Innenministern und den Innensenatoren der Küstenländer wird empfohlen, zur Bearbeitung schwerwiegender Schiffsunfälle Ermittlungskommissionen mit der notwendigen finanziellen Ausstattung einzusetzen, denen fachlich besonders qualifizierte Beamte angehören.