

# Empfehlungen des 36. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1998

## Arbeitskreis I:

### „Neue Strukturen im Fahrschulwesen“

1. Der Arbeitskreis begrüßt die vom Bundestag und Bundesrat beschlossenen Änderungen des Fahrlehrergesetzes, die zu einer wesentlichen Verbesserung der Ausbildung und Prüfung der Fahrlehrer führen werden. Hervorzuheben sind insbesondere
  - die Einführung eines pädagogischen Praktikums als Bestandteil der Ausbildung der Fahrlehrer,
  - die Hinzuziehung eines Erziehungswissenschaftlers als weiteren Mitglieds des Prüfungsausschusses,
  - die Durchführung der Lehrproben vor Fahrschülern unter realen Bedingungen,
  - die Einführung einer allgemeinen Fortbildungspflicht für Fahrlehrer.
2. Dies ist ein erster, aber wichtiger Schritt auf dem Wege vom heutigen Fortbildungsberuf zu einem künftigen Ausbildungsberuf im Sinne der am 14. November 1997 angenommenen Entschließung des Deutschen Bundestages (BT-Drucks. 13/7888). Dabei sollte eine Ausbildungszeit von insgesamt zwei Jahren für den Fahrlehrer als Berufspädagogen angestrebt werden. Um die Anforderungen an den neuen Ausbildungsberuf erfüllen zu können, sollte der Bewerber mindestens über einen mittleren Bildungsabschluß verfügen.
3. Die Träger der Fahrlehrerfortbildung müssen über langjährige Erfahrungen in der Aus- oder Fortbildung von Fahrlehrern verfügen.
4. Die Bedeutung der Verkehrserziehung in der Schule darf nicht verkannt werden. Es sollte jedoch auf eine strikte Trennung von schulischer Verkehrserziehung und Führerscheinausbildung in der Fahrschule geachtet werden, wobei sich beide Bereiche sinnvoll ergänzen können.
5. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß die Sonderverwaltungen (z.B. Bundeswehr, Bundesgrenzschutz und Polizei) sich auf einsatzspezifische Ausbildungen beschränken sollten. Im übrigen sollte die Ausbildung in den privaten Fahrschulen durchgeführt werden.
6. Zur weiteren Verbesserung der Fahrschülerausbildung und zur Sicherung eines hohen Ausbildungsstandes sollten umgehend fahrschulspezifische Qualitätssicherungssysteme entwickelt werden. Entsprechendes sollte für die Fahrlehrerausbildung überlegt werden.
7. Der Beitrag, den die professionelle Fahrausbildung für die Verkehrssicherheit leistet, sollte durch wissenschaftliche Untersuchungen quantifiziert werden.

## *Arbeitskreis II:*

### **„Beschleunigung im Verkehrsstrafverfahren und im Bußgeldverfahren der Verwaltungsbehörde“**

1. Eine Beschleunigung der Verkehrsstraf- und Bußgeldverfahren hält der Arbeitskreis für geboten; der Rechtsschutz der Betroffenen darf dadurch nicht verkürzt werden.

#### **Zum Strafverfahren:**

2. Eine Beschleunigung der Verfahren in Verkehrsstrafsachen erhofft sich der Arbeitskreis weiterhin vor allem vom Strafbefehlsverfahren. Wenn aber eine Hauptverhandlung erforderlich ist, kann bei einfachem Sachverhalt und klarer Beweislage auch das beschleunigte Verfahren (§§ 417 ff. StPO) gegenüber dem Normalverfahren zur schnelleren Erledigung beitragen. Dies wird insbesondere der Fall sein, wenn zur Beurteilung der Schuld- und Sanktionsfrage der persönliche Eindruck von dem Beschuldigten wichtig ist.
3. Daß bestimmte Verkehrsstrafatbestände aus dem Anwendungsbereich des beschleunigten Verfahrens generell ausscheiden, hat die Diskussion nicht ergeben. Eine schematisierende Anwendung oder Nichtanwendung kommt nicht in Betracht. Ungeachtet des jeweiligen Typus der Verkehrsstrafat ist in jedem Einzelfall vielmehr darauf zu achten, daß durch die prozessualen Vereinfachungen des beschleunigten Verfahrens eine wirksame Verteidigung nicht beeinträchtigt wird.
4. Ein beschleunigtes Verfahren macht nach Ansicht des Arbeitskreises nur Sinn, wenn die Hauptverhandlung möglichst kurz nach der Tat erfolgt. Um dies zu erreichen, müssen die hierfür erforderlichen organisatorischen Maßnahmen geschaffen werden (rasche Akteneinsicht, schnellere Beförderung der Akten, frühzeitige Einbeziehung der Verteidigung, Regelung im Geschäftsverteilungsplan).

#### **Zum Bußgeldverfahren:**

5. Die erzieherische Wirkung des Bußgeldverfahrens sollte dadurch verstärkt und das Verfahren insgesamt dadurch beschleunigt werden, daß der Betroffene im Anhörungsbogen möglichst frühzeitig mit dem Tatvorwurf und gegebenenfalls einem bestmöglichen Beweisfoto konfrontiert wird.
6. Der Arbeitskreis weist abschließend darauf hin, daß die Haltereigenschaft bei Fehlen gegenteiliger Anhaltspunkte einen Verdachtsgrund dafür darstellt, daß die Zuwiderhandlung vom Halter begangen wurde, und daher seine Vernehmung als Betroffener rechtfertigt.

### *Arbeitskreis III:*

#### **„Besserer Schutz des Verkehrsopfers im Inland nach Auslandsunfall“**

Der Arbeitskreis begrüßt den Vorschlag einer Vierten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie, da diese geeignet ist, die Regulierung der großen Masse durchschnittlicher Verkehrsunfälle in einem anderen Land wesentlich zu erleichtern.

Der Arbeitskreis regt allerdings folgende Ergänzungen an:

1. Die Beschränkung des Direktanspruchs auf Reiseunfälle soll aufgegeben werden.
2. Der Regulierungsbeauftragte muß in der Sprache des Wohnsitzlandes des Geschädigten regulieren.
3. Es muß sichergestellt werden, daß durch die Regulierungstätigkeit weder des Regulierungsbeauftragten noch der Entschädigungsstelle ein zusätzlicher Gerichtsstand begründet wird.
4. Mit der Aufgabe der Entschädigungsstelle sollten das Grüne-Karte-Büro oder der Garantiefonds des Wohnsitzlandes des Geschädigten betraut werden.
5. Die Entschädigungsstelle reguliert ausschließlich die persönlichen Ersatzansprüche des Geschädigten oder seiner Hinterbliebenen.
6. Die Entschädigungsstelle hat bei der Schadensregulierung einen Ermessensspielraum analog den Regelungen des Grüne-Karte-Abkommens.
7. Die Auskunftsstellen müssen verpflichtet werden, die zur Identifizierung der Kraftfahrzeuge, Halter und Versicherer erforderlichen Daten unverzüglich auszutauschen.
8. Die Regelung technischer Fragen (Gebühren, Abrechnungsverfahren, Verzugszinsen etc.) sollte durch Marktvereinbarung erfolgen.
9. Die Kommission wird aufgefordert, alsbald einen Vorschlag für eine europaweite deutliche Anhebung der Mindestversicherungssummen in der Autohaftpflichtversicherung vorzulegen.
10. Der Arbeitskreis appelliert an die Versicherer, einen fünfsprachigen Europäischen Unfallbericht einzuführen. Im Rahmen der Schadenanzeigespflicht sollten die Autofahrer zur Erleichterung der Schadensregulierung und zur Vermeidung von Beweisschwierigkeiten diesen Unfallbericht verwenden.
11. Staaten außerhalb der Europäischen Union wird empfohlen, die Regelungen dieser Richtlinie im Einklang mit der Weiterentwicklung des Multilateralen Garantieabkommens zu übernehmen.

## Arbeitskreis IV:

### „Junge Kraftfahrer“

#### I.

Die Unfallbeteiligung junger Kraftfahrer ist nach wie vor überdurchschnittlich hoch. Der Arbeitskreis empfiehlt deshalb:

1. Die Empfehlung der Kultusministerkonferenz von 1994 über eine integrierte Verkehrserziehung in allen Schulformen und allen Altersklassen muß schnell und umfassend umgesetzt werden.  
Der Arbeitskreis verspricht sich davon eine nachhaltige Verhaltensbeeinflussung, die sich auf Verkehrseinstellungen positiv und auf das Unfallrisiko vermindern auswirkt. Damit wird eine wichtige Grundlage für eine anschließende Fahrausbildung geschaffen.  
Die in mehreren Bundesländern bereits erarbeiteten Modelle zur Vermittlung einer umfassenden Mobilitätskompetenz werden ausdrücklich begrüßt.
2. Junge Fahrer dürfen nach der Fahrprüfung nicht mit den Gefahren des Straßenverkehrs alleingelassen werden. Eine Weiterbildung mit erfahrungsbezogenen und fahrpraktischen Elementen ist hierfür eine wichtige Hilfestellung.
3. Aufgrund des statistischen Risikoverlaufs ist eine generelle Verlängerung der Probezeit auf vier Jahre angezeigt. Eine intensive und unfallvermindernde Weiterbildung rechtfertigt eine Verkürzung dieser Probezeit.

#### II.

Der Arbeitskreis hat sich mit verschiedenen Auflagen und Beschränkungen für die Probezeit auseinandergesetzt.

Abgelehnt werden:

- ein Nachtfahrverbot,
- spezielle Geschwindigkeitsbeschränkungen und
- Leistungsbegrenzungen bei Pkw.

Auch eine Anfänger-Kennzeichnungspflicht wird nach heutigem Erfahrungsstand nicht befürwortet.

Als kurzfristig realisierbare Maßnahme wird wegen der besonderen Gefahren des Alkoholgenusses junger Fahrer und Fahranfänger ein absolutes Alkoholverbot beim Führen von Kraftfahrzeugen während der Probezeit mit großer Mehrheit gefordert. Als flankierende Maßnahme ist eine problemorientierte polizeiliche Verkehrsüberwachung notwendig.

Zur verstärkten Sensibilisierung junger Menschen wird eine noch intensivere Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit gefordert.

Arbeitskreis V:

### **„Privatisierung der Verkehrsüberwachung“**

Jede Verkehrsüberwachung muß der Gewährleistung und Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsordnung dienen. Gesichtspunkte der Gewinnerzielung dürfen dabei keine Rolle spielen. Es sind alle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu ergreifen, insbesondere Verkehrsaufklärung und -erziehung sowie die Optimierung der verkehrstechnischen Gestaltung. Bei der Ausgestaltung der Verkehrsüberwachung ist durch Sicherheitsorientierung und Transparenz eine möglichst hohe Akzeptanz anzustreben.

Im Bereich des fließenden Verkehrs, bei dem ein Bedarf nach Verbesserung der Verkehrssicherheit angesichts der immer noch hohen Zahl von Verkehrsoptern vorhanden ist, hält der Arbeitskreis den Einsatz einer privaten Verkehrsüberwachung für verfehlt. Die notwendigen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen sollten auch zukünftig nur durch Hoheitsträger getroffen werden.

Auch im Bereich des ruhenden Verkehrs sieht der Arbeitskreis nahezu einhellig aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen keinen Bedarf für den Einsatz Privater. Hier sind derzeit die Möglichkeiten der kommunalen Verkehrsüberwachung noch nicht ausgeschöpft.

Für die Verkehrsüberwachung durch Private gibt es zur Zeit keine Rechtsgrundlage. Deren Schaffung wäre verfassungsrechtlich bedenklich. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Verkehrsordnung – insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit – ist ausschließlich eine hoheitliche Aufgabe, aus der sich der Staat nicht zurückziehen darf.

„Kinder im Straßenverkehr – Fragen der Haftung“

1. Die Erkenntnisse der modernen Kinderpsychologie haben den Blick für die begrenzte Leistungsfähigkeit von Kindern im Straßenverkehr geschärft. Dem muß das Haftungsrecht stärker Rechnung tragen. Dabei ist zu beachten, daß das Kind sowohl als Opfer wie auch als Schädiger in Betracht kommt.
2. Eine beide Aspekte umfassende Lösung ergibt sich aus einer Änderung des § 828 Abs. 1 BGB. Diese Vorschrift ist um folgenden Satz 2 zu ergänzen:

Dasselbe gilt, wenn der Schaden im Zusammenhang mit dem motorisierten Straßenverkehr entstanden ist und der Schädiger das 10. Lebensjahr nicht vollendet hatte.

Damit ist die Haftung des Kindes nach Deliktsrecht und die Anrechnung eines Mitverschuldens nach §§ 254 BGB, 9 StVG erfaßt.
3. Ersatzansprüchen eines Kindes, welches das 10. Lebensjahr noch nicht vollendet hatte, soll der Einwand eines unabwendbaren Ereignisses gemäß § 7 StVG Abs. 2, § 1 Abs. 2 Satz 2 HaftpflG nicht entgegengesetzt werden können.

Im übrigen bleibt es bei der eingeschränkten Schuldfähigkeit bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres.
4. Überdies wird empfohlen, den Schmerzensgeldanspruch auf die Haftung nach dem StVG und dem HaftpflG zu erstrecken.
5. Es sollte die Möglichkeit zu einer Reduktion der Haftung von Kindern in Fällen besonderer Härte erwogen werden.
6. Falsche, nachlässige oder unterlassene Verkehrserziehung durch die Eltern kann zu deren Haftung nach § 832 Abs. 1 BGB führen. Den Eltern wird dringend empfohlen, die hieraus folgenden Risiken durch eine Haftpflichtversicherung zu decken. Eine Gefährdungshaftung der Eltern sollte nicht eingeführt werden.
7. Unabhängig von den gewünschten und erforderlichen Gesetzesänderungen wird die Rechtsprechung aufgefordert, bei der Prüfung der Fahrlässigkeit im Rahmen von Verschulden und Mitverschulden von Kindern (§§ 276, 254 BGB) den Erkenntnissen der Kinderpsychologie über die Grenzen der kindlichen Leistungsfähigkeit stärker als bisher Rechnung zu tragen.
8. Die Problematik der Haftung gegenüber Mitfahrern nach § 8 a StVG sollte zum Gegenstand künftiger Beratungen des Verkehrsgerichtstages gemacht werden.

**„Inline-Skater und Skateboards im Straßenverkehr“**

1. Zur derzeitigen Rechtslage stellt der Arbeitskreis fest:
  - 1.1. Inline-Skates gehören, trotz der mit ihnen erreichbaren Geschwindigkeiten, zu den besonderen Fortbewegungsmitteln des § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung. Sie sind keine Fahrzeuge.

Damit gelten für die Skater die Regelungen für den Fußgängerverkehr des § 25 der Straßenverkehrs-Ordnung:

Die Benutzung der Fahrbahnen ist ihnen grundsätzlich und die der Radwege ausnahmslos untersagt. Sie müssen auf dem Gehweg, in der Fußgängerzone und dem verkehrsberuhigten Bereich unter gebührender Rücksicht auf den Fußgänger – nötigenfalls mit Schrittgeschwindigkeit – fahren. Das bedeutet auch, daß der Inline-Skater außerorts, wo kein Gehweg vorhanden ist, den linken Fahrbahnrand zu benutzen hat.
  - 1.2. Der Arbeitskreis hat ferner festgestellt, daß Skateboards dem § 31 der Straßenverkehrs-Ordnung („Sport und Spiel“) zuzuordnen sind. Sie dürfen daher, außer auf Spielstraßen, nicht auf der Fahrbahn und auf Seitenstreifen, wohl aber unter Rücksichtnahme auf die Fußgänger auf Gehwegen verwendet werden.
2. Der Arbeitskreis verkennt nicht, daß sich aus dieser Rechtslage in der Praxis Unzuträglichkeiten ergeben können. Er schlägt daher vor:
  - 2.1. die Frage eines möglichen rechtlichen Handlungsbedarfs durch geeignete Tatsachenforschung zu klären;
  - 2.2. die Inline-Skater gezielt aufzuklären über
    - ihre Rechte und Pflichten im Straßenverkehr,
    - technisches Grundwissen und Fahrphysik,
    - die notwendige Sicherheitsausrüstung.
3. Der Arbeitskreis appelliert an die Kommunen, vermehrt geeignete Flächen für Inline-Skater und Skateboard-Fahrer zur Verfügung zu stellen.
4. Der Arbeitskreis empfiehlt die stärkere Integration des Inline-Skating in die schulische Verkehrserziehung sowie in den Schul- und Verinssport.
5. Die Haftung nach einem Unfall regelt sich nach Auffassung des Arbeitskreises nach den Grundsätzen der verschuldensabhängigen Haftung (§§ 823 ff. BGB).

## *Arbeitskreis VIII:*

### **„Haftung und Entschädigung beim Seetransport von gefährlichen Gütern“**

Der Arbeitskreis begrüßt, daß die Internationale Seeschiffahrts-Organisation in London mit dem Internationalen Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Güter auf See (HNS-Übereinkommen) erstmals auf weltweiter Basis eine verschuldensunabhängige Haftungsgrundlage für Gefahrgutschäden im Seeverkehr beschlossen hat. Die Situation der Geschädigten wird gegenüber dem bisherigen Recht wesentlich verbessert. Hohe Haftungssummen gewährleisten nach aller Voraussicht vollen Schadensersatz auch bei Katastrophenschäden.

Der Arbeitskreis empfiehlt einstimmig:

1. Der Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum HNS-Übereinkommen sollte koordiniert mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union erfolgen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, dabei eine globale Geltung anzustreben, um die notwendige internationale Rechtsvereinheitlichung zu erreichen und Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Industriestandorts Deutschland und der deutschen Reeder zu vermeiden.
2. International sollte zum Aufbau des HNS-Fonds ein effizientes Erfassungssystem für die Beitragszahler geschaffen werden, um den Ratifizierungsprozeß zu fördern und möglichst viele Staaten zum Beitritt zu bewegen. Dabei sollten einheitliche Kriterien angestrebt werden.
3. Um die Verursacher von HNS-Vorfällen zu ermitteln, sollten die zuständigen Stellen auch mit Hilfe der chemischen Industrie alle Möglichkeiten ausschöpfen.
4. Um die Sicherheits- und Qualitätsstandards in der Seeschifffahrt weiter zu verbessern und dadurch Seeunfällen mit gefährlicher Ladung vorzubeugen, sollte eine enge Kooperation
  - der chemischen Industrie,
  - der Verloader,
  - der Versicherer der Schiffe und
  - der Schiffskontrollbehörden

geschaffen werden mit dem Ziel, ihre eigenen Erkenntnisse aus Schiffsuntersuchungen auszutauschen. Soweit erforderlich, sind die gesetzlichen und vertraglichen Voraussetzungen für einen Datenaustausch zu schaffen.