

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT e.V.

- Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar -

37. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 1999 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis I:

"Telefonieren im Auto"

Der Arbeitskreis hat nahezu einstimmig die folgende Empfehlung verabschiedet:

Die Benutzung von Mobiltelefonen auch im Kfz nimmt dynamisch zu. Neben dem Sprechfunk gewinnen weitere Anwendungsmöglichkeiten der digitalen Datenübertragung zunehmend an Bedeutung, z. B. der automatische Notruf. Den unbestreitbaren Vorteilen der mobilen Telekommunikation stehen nicht unerhebliche Risiken für die Verkehrssicherheit gegenüber.

Vor diesem Hintergrund fordert der Arbeitskreis den Ordnungsgeber auf, das Telefonieren des Fahrers während des Lenkens mit dem Handy/Hörer in der Hand zu unterbinden und als Ordnungswidrigkeit mit einem Verwarnungsgeld zu ahnden. Durch die Benutzung einer Freisprecheinrichtung werden zwar die Risiken des Telefonierens während der Fahrt nicht völlig behoben, aber doch wesentlich reduziert.

Wie Untersuchungen ergeben haben, werden die Sicherheitsverluste beim Telefonieren während der Fahrt vom Fahrzeugführer häufig nicht ausreichend wahrgenommen. Deshalb appelliert der Arbeitskreis an die für die Verkehrssicherheitsarbeit verantwortlichen Institutionen, die Aufklärung über die Sicherheitsrisiken zu intensivieren, um die Eigenverantwortung zu stärken, und regt die Aufnahme des Themas in die Fahraus- und -weiterbildung an.

Im Zuge der weiteren Entwicklung der mobilen Kommunikation ist dem Verkehrssicherheitsaspekt hohe Priorität einzuräumen.

Arbeitskreis II:

"Arzneimittel und Verkehrssicherheit"

Angesichts steigenden Arzneimittelkonsums und der daraus folgenden Gefährdungen für den Straßenverkehr spricht der Arbeitskreis folgende Empfehlungen aus:

Die **Kraftfahrer** werden aufgefordert, nach Einnahme von Arzneimitteln sorgfältig zu prüfen, ob sie ein Fahrzeug noch sicher führen können.

Die **Ärzte** werden aufgefordert, die Aufklärung der Patienten zu verbessern, insbesondere:

- vor der Verschreibung von Arzneimitteln zu klären, ob der Patient am Straßenverkehr teilnehmen will;
-
- bei der Verordnung von Arzneimitteln zu prüfen, ob andere die Verkehrstüchtigkeit weniger oder gar nicht beeinträchtigende Arzneimittel in Betracht kommen;
- die Patienten über die Gefahren aufzuklären, die mit der Einnahme bei Teilnahmen am Straßenverkehr verbunden sind. Dazu gehören auch die Aufklärung über die Art und Dauer möglicher Beeinträchtigungen und der Hinweis auf die besonderen Gefahren des Mischkonsums insbesondere im Alkohol;
- auf den Patienten einzuwirken, im Zweifel auf die Benutzung seines Fahrzeuges zu verzichten

Die Aufklärung ist zu dokumentieren.

Die **pharmazeutische Industrie** wird aufgefordert,

- vermehrt Präparate zu entwickeln, die die Fahrtüchtigkeit nicht oder weniger beeinträchtigen;
- Arzneimittel anhand standardisierter Verfahren auf die Verkehrssicherheit zu überprüfen.

Die pharmazeutische Industrie ist zu verpflichten, Warnhinweise verbrauchergerechter zu formulieren. Dazu gehören die präzise und verständliche Angabe der Beeinträchtigungen mit entsprechender Handlungsanweisungen und eine klare Kennzeichnung auf der Verpackung.

Die **Polizei** wird aufgefordert, in Fällen, in denen Auffälligkeiten festgestellt werden, die nicht auf Alkohol oder andere Ursachen zurückzuführen sind, verstärkt dem Verdacht einer Medikamentenbeeinflussung durch die Entnahme einer Blutprobe nachzugehen.

Der **Gesetzgeber** wird aufgefordert, vor der Einbeziehung von Arzneimitteln in den neuen § 24 a II StVG dessen Auswirkungen abzuwarten und die Verkehrsrisiken von bislang nicht erfassten Arzneimitteln durch Tatsachen zu belegen. Er wird weiterhin aufgefordert, für die dazu erforderlichen Untersuchungen die Rahmenbedingungen zu schaffen.

Arbeitskreis III:

"Kann die Einhaltung von Verkehrsvorschriften verbessert werden?"

1. Die Beachtung von Normen muss wieder stärker das Ziel von Erziehung, insbesondere durch Eltern und Schule sein.
2. Der Arbeitskreis appelliert an die Eltern, ihrer Vorbildfunktion im Straßenverkehr gerecht zu werden.
3. Die Verkehrserziehung in den Schulen, insbesondere in den weiterführenden Schulen, sollte weiter intensiviert werden.
4. Qualifizierte Fahrlehrer sind eine wesentliche Voraussetzung für die Kenntnis und Einhaltung von Verkehrsvorschriften durch den Kraftfahrer. Daher begrüßt es der Arbeitskreis, dass durch die Neuordnung des Fahrlehrerrechts ab 01.01.1999 die Ausbildung der Fahrlehrer verbessert und dass eine Umwandlung des Fahrlehrerberufes in einen Ausbildungsberuf angestrebt wird.
5. Vorrang haben Maßnahmen, die dazu dienen, die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer zu fördern. Dazu gehören ein deutlich verstärktes Engagement der Medien und die Nutzung der Erfahrungen kommerzieller Werbung. Für junge Fahranfänger, die extrem überproportionales Unfallrisiko haben, soll eine zweite Ausbildungsphase in Form eines Erfahrungsaustausches allgemein eingeführt werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob eine verbindliche Fortbildungsmaßnahme für alle Kraftfahrer in Betracht kommt; ein "Führerschein auf Zeit" oder eine Prüfung wird jedoch abgelehnt.
6. Verkehrsregelungen müssen objektiv notwendig und plausibel sein. Verkehrszeichen - auch Markierungen und Wegweisungen - müssen jederzeit eindeutig und einwandfrei erkennbar sein. Der Arbeitskreis begrüßt deshalb die neue Bestimmung des § 45 Abs. 9 StVO und erwartet die umgehende Umsetzung.
7. Eine Verringerung polizeilicher Verkehrskontrollen - insbesondere im sicherheitsrelevanten Bereich - ist nicht vertretbar.
8. Um eine Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu verbessern, erscheint eine allgemeine Anhebung der Geldbußen nicht erforderlich. Bei vorsätzlichen, exzessiven Verkehrsverstößen sollte jedoch das Regelfahrverbot im Bußgeldkatalog erhöht werden.

Arbeitskreis IV:

"Schadensmanagement durch Versicherer"

Das Schadensmanagement durch Versicherer ist abzulehnen, denn es bringt das Risiko mit sich, dass der Geschädigte nicht den Schadensersatz bekommt, der ihm nach Gesetz und Rechtsprechung zusteht.

Der Geschädigte kommt auch in Gefahr, übereilt Entscheidungen zur Art und Weise der Schadensbehebung treffen zu müssen, so dass er keine ausreichende Gelegenheit hat,

- einen unabhängigen technischen Sachverständigen zur Feststellung des Schadens hinzuzuziehen.
- sich über seine Rechte und Pflichten sowie über die für ihn wirtschaftliche Art der Schadensbehebung zu informieren, insbesondere anwaltlichen Rat einzuholen.

Die Information durch den Haftpflichtversicherer ersetzt nicht die anwaltliche Beratung.

Grundsätzlich ist der Geschädigte frei in der Entscheidung, ob er sich dem Schadensmanagement durch den Haftpflichtversicherer anvertrauen will. Lehnt er dies ab, darf das nicht zu dem Argument führen, er habe die Schadensminderungspflicht verletzt.

Arbeitskreis V:

"Autokauf in der EU"

1. Es ist legitim, dass Automobil-Hersteller nach den jeweiligen Marktgegebenheiten in Mitgliedsstaaten der EU unterschiedliche Preise für dasselbe Fahrzeugmodell haben. Dies verstößt nicht gegen europäisches Wettbewerbsrecht.

Es ist nicht legitim, wenn Hersteller es Verbrauchern unmöglich machen oder erschweren, ein neues Auto in dem EU-Land zu kaufen, in dem es den günstigsten Preis hat. Eine derartige Behinderung liegt vor, wenn Hersteller systematisch oder wiederholt gegen dieses Prinzip verstoßen.

2. Durch die Einführung des Euro in elf Mitgliedsstaaten wird die Markttransparenz erhöht. Dies dürfte zu einer weiteren Verringerung der Preisunterschiede im Euro-Land führen.

Gravierende Unterschiede der Besteuerung beim Kauf eines Autos verhindern eine weitergehende Angleichung. Deshalb ist eine möglichst zügige Harmonisierung des Steuerrechts zu fordern.

3. Der Kauf eines Autos in einem anderen EU-Land erfolgt nach den Rechtsregeln dieses Landes. Daraus können sich für den Käufer Schwierigkeiten bei kaufvertraglichen Gewährleistungsansprüchen ergeben. Das wird abgeholfen durch eine EU-Gewährleistungsrichtlinie. Sie sollte möglichst zügig verabschiedet werden.

4. In der Verordnung über den KFZ-Vertrieb in der EU ist allerdings bereits festgeschrieben, dass unabhängig davon, in welchem EU-Land der Verbraucher ein Auto kauft, Mängel von einer Fabrikatswerkstätte in jedem Mitgliedsstaat kostenlos beseitigt werden müssen.

Voraussetzung hierfür ist, dass das Kundendienstheft korrekt ausgefüllt ist. Dazu gehört, dass Stempel, Datum und Unterschrift des im Ausland verkaufenden Vertragshändlers vorhanden sind.

Arbeitskreis VI:

"Erste Erfahrungen mit der OWiG-Reform"

1. Die Anhebung des Bußgeldrahmens in § 17 Abs. 1 OWiG sollte nicht zu einer generellen Erhöhung der Regelsätze im Bußgeldkatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten führen.
2. Bei einer Beschränkung des Einspruchs gegen den Bußgeldbescheid (z.B. auf die Bußgeldhöhe oder das Fahrverbot) nach § 67 Abs. 2 OWiG hat das Gericht zu prüfen, ob im Einzelfall eine solche zulässig ist. Bedenken können bestehen, wenn eine angemessene Ahndung nur unter Berücksichtigung der näheren Tatumstände möglich ist.
3. Vom schriftlichen Beschlußverfahren nach § 72 OWiG sollte zur Entlastung der Justiz verstärkt Gebrauch gemacht werden.
4. Der Gesetzgeber sollte eine Regelung schaffen, wonach die Rücknahme des Einspruchs der Zustimmung der Staatsanwaltschaft nicht bedarf, wenn sie erklärt hat, sie nehme an der Hauptverhandlung nicht teil oder wenn sie an einer vorausgegangenen Hauptverhandlung nicht teilgenommen hat. Damit soll insbesondere die Einspruchrücknahme nach Aussetzung der Hauptverhandlung erleichtert werden.
5. Die Möglichkeiten zur Entbindung von der Erscheinungspflicht des betroffenen in der Hauptverhandlung sollten konsequent genutzt werden (§ 73 Abs. 2 OWiG). Über den Antrag muß so frühzeitig wie möglich entschieden werden, damit sich der Betroffene darauf einstellen kann.
6. Durch die Anhebung der Wertgrenzen im Rechtsbeschwerdeverfahren werden insbesondere fahrlässige Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten weitestgehend dem Rechtsbeschwerdeverfahren entzogen. Dadurch ist das Maß des für die Betroffenen Zumutbaren erreicht.
7. Die Neuregelung über die Vollstreckung des Fahrverbots für sog. Ersttäter (§ 25 Abs. 2 a Straßenverkehrsgesetz) hat - soweit bisher überschaubar - nicht zu einer nennenswerten Entlastung der erstinstanzlichen Gerichte geführt. Bei den Verwaltungsbehörden gibt es Mehrbelastungen.
8. Für den Fristbeginn des Fahrverbots sollte der Gesetzgeber bundeseinheitlich alsbald eine Regelung dahingehend schaffen, dass der Betroffene seinen Führerschein bei einer Polizeidienststelle seines Wohnortes abgeben kann
9. Die Terminologie der Verjährungsregelung in § 26 Abs. 3 Straßenverkehrsgesetz sollte an die Terminologie des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (§ 33 Abs. 1 Nr. 9) angepasst werden.

Arbeitskreis VII:

"Kfz-Reparatur mit Gebrauchtteilen"

1. Aus ökologischen und ökonomischen Gründen ist es sinnvoll, die Kfz-Unfallreparatur mit gebrauchten Ersatzteilen auch im Versicherungsschaden einzusetzen.
2. Bei dieser Reparatur muß sichergestellt sein, dass der vorherige Zustand des Kfz voll wiederhergestellt wird.
3. Ein funktionierender Gebrauchtteilemarkt setzt voraus.:
 - eine Liste verwendbarer Teile,
 - eine einheitliche Bezeichnung und Nummerierung der Ersatzteile,
 - Festlegung von Qualitätsstandards und -prüfmethoden (Qualitätssiegel)
 - edv-gestützte Abrufbarkeit der Teile,
 - Aufbau von Netzwerken der Teileanbieter,
 - transparente und verbindliche Preisangebote
4. Regelmäßige Kontrollen der Verfügbarkeit und der Qualität der Ersatzteile sind notwendig.
5. Die Automobilhersteller werden aufgefordert, die Entwicklung von recyclingfreundlichen Konstruktionen mit identifizierbaren Teilen voranzutreiben.
6. Die Anbieter werden aufgefordert, gebrauchte Teile mit ausreichender Garantie und Gewährleistung zu versehen.
7. Zur Herbeiführung von Akzeptanz ist die Zusammenarbeit der beteiligten Institutionen einschließlich des Verbraucherschutzes erforderlich.

Der Arbeitskreis regt an, auf dem 38. Verkehrsgerichtstag im Jahre 2000 das Problem der Verwertung totalgeschädigter Fahrzeuge zu behandeln

Arbeitskreis VIII:

"Die Verantwortung des Reeders für die Sicherheit auf Autofähren, Tankern und Massengutschiffen"

Der Arbeitskreis empfiehlt einstimmig:

1. Der Internationale Sicherheitsmanagement Code (ISM Code) der internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ist das weltweit erste verbindliche Managementsystem für Sicherheit und Umweltschutz. Er ist am 01. Juli 1998 für Fahrgastschiffe, Tanker und Massengutschiffe in Kraft getreten und hat die Verantwortung des Reeders für den sicheren Betrieb seiner Schiffe im Rahmen eines von ihm selbst zu erarbeitenden Sicherheitsmanagementsystem (SMS) für sein Unternehmen einschließlich seiner Schiffe konkretisiert. Hierbei ergibt sich für den Reeder die Verpflichtung, in eigener Verantwortung seine Organisation zu optimieren und dadurch Sicherheit und Umweltschutz beim Betrieb der Schiffe zu erhöhen. Dies kann auch zu einer Kostenreduzierung und Effizienzsteigerung des Unternehmens führen. Der Bundesgesetzgeber hat flankierend die Verantwortung des Reeders für die Organisation des sicheren Schiffsbetriebes ab dem 10. Oktober 1998 im neu erlassenen Schiffssicherheitsgesetz zum Grundbuch der gesamten Schiffssicherheit erhoben.
2. Der Arbeitskreis unterstützt das mit dem ISM Code und dem neuen Schiffssicherheitsgesetz eingeführte neue Sicherheitskonzept der Stärkung der Eigenverantwortlichkeit des Reeders für den sicheren Schiffsbetrieb. Er ruft alle Verantwortlichen an Land und an Bord auf, den ISM Code verantwortungsvoll, wirksam und nachhaltig umzusetzen und damit das Bewusstsein für Sicherheitskultur zu schärfen.
3. Der Arbeitskreis fordert eine weltweit einheitliche Umsetzung den ISM Codes seitens der Flaggenstaaten durch verbindliche Normen der IMO. Dies dient auch der Rechtssicherheit für die Unternehmen
4. Um Mehrfachkontrollen der SMS zu vermeiden, sollte in den Anweisungen an die Hafenstaatkontrollbehörden klargestellt werden, dass deren Besichtigter keine Aufgaben des Auditors, der bereits das SMS des Reeders geprüft hat, ausführen dürfen.
5. Der Arbeitskreis weist auf die besondere Verantwortung des ISM-Beauftragten hin. Dieser hat die Aufgabe, das Funktionieren des SMS zu überwachen und erforderlichenfalls zu beeinflussen, und stellt ein Bindeglied zwischen dem Bordpersonal und dem Reeder dar.
6. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass einerseits dem Reeder Sorgfaltspflichtverletzungen des Bordpersonals gegebenenfalls leichter nachweisbar zuzurechnen sind, Andererseits kann er seine Haftungsrisiken erheblich verringern, wenn der die Anforderungen des ISM Codes so umsetzt, dass das reedereibezogene SMS nicht nur dokumentiert, sondern tatsächlich mit Leben erfüllt wird.
7. Bei der Untersuchung von Seeunfällen durch die Seeämter gibt der ISM Code die Möglichkeit, Managementfehler klar zu identifizieren. Dies erfordert im Interesse der Vorbeugung eine erweiterte Unfalluntersuchung und auf dem Gebiet des ISM Code geschulte Untersuchungsspezialisten.