

# DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT e.V.

- Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar -

38. Deutscher Verkehrsgerichtstag

26. bis 28. Januar 2000 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis I:

#### "Neue Verkehrsregeln auf der Autobahn?"

---

Anlass für das Thema ist die Erkenntnis, dass der zur Verfügung stehende Verkehrsraum auf den Autobahnen durch gestiegene Verkehrsbelastung immer knapper geworden ist und weiterhin werden wird. Deshalb stellt sich die Frage, ob durch geänderte/neue Vorschriften des Verhaltensrechts ohne Einbußen für die Verkehrssicherheit eine effizientere Ausnutzung erreicht werden kann.

#### I. Rechtsüberholen

Der Arbeitskreis ist nahezu einstimmig der Meinung, dass die geltende Regelung sachgerecht und ausreichend ist (Verbot des Rechtsüberholens mit eng begrenzten gesetzlich geregelten Ausnahmen). Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen würde eine Ausweitung des Rechtsüberholens nicht zu größerer Verkehrsqualität, sondern zu einem Verlust an Verkehrssicherheit führen.

Der Arbeitskreis erinnert in diesem Zusammenhang nachdrücklich an die Einhaltung des generellen Rechtsfahrgebots. Dieses schließt verbotswidriges Linksfahren aus. Im Übrigen verbietet sich eine Abkehr vom Rechtsüberholverbot durch die internationale Rechtslage (Wiener Übereinkommen).

#### II. Reißverschlussverfahren

Das Reißverschlussverfahren ist rechtlich zutreffend geregelt, wird aber vielfach falsch praktiziert. Die Einfädelerung hat aus Gründen des Verkehrsflusses erst am Beginn der Verengung zu erfolgen. Um diese Regelung dem Verkehrsteilnehmer bewusst zu machen, ist es erforderlich, dieses in § 7 Abs. 4 StVO durch die Formulierung "am Beginn der Verengung" klarzustellen. Darüber und über das gebotene partnerschaftliche Verhalten ist durch geeignete Maßnahmen aufzuklären. Einheitliche, verständliche Lenkungsstafeln werden gefordert. Überholverbote in Annäherung an die Engstelle sind kontraproduktiv.

#### III. Standstreifen

Standstreifen gehören zum Ausbaustandard von Autobahnen; sie garantieren hohe Sicherheit und sind daher grundsätzlich unverzichtbar. Um Stau oder staubedingte Unfälle zu vermeiden, dürfen sie - allerdings nur im Vorgriff auf einen endgültigen Ausbau - ausnahmsweise zu einem weiteren Fahrstreifen umgenutzt werden, vor allem dann, wenn es sich um kurze Strecken in Ballungsräumen handelt. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit und die Schaffung geeigneter Nothaltemöglichkeiten sind dann allerdings unabdingbar. Die ausnahmsweise Nutzung des Standstreifens durch den fließenden Verkehr ist ein Provisorium. Darum appelliert der Arbeitskreis an die Bundesregierung, ausreichende Mittel zum bedarfsgerechten Ausbau des Autobahnnetzes zur Verfügung zu stellen.

In die StVO sollte eine Bestimmung aufgenommen werden, die das zeitlich befristete und örtlich begrenzte Befahren des Standstreifens durch besondere Lenkungsstafeln regelt.

An die Länder appelliert der Arbeitskreis, die Dienststellen der Autobahnpolizei auch personell so auszustatten, dass sie ihre Aufgaben der Verkehrslenkung und -überwachung angemessen erfüllen können.

## **Arbeitskreis II:**

### **"Schadensmanagement beim Personenschaden"**

---

In vielen Fällen reichen die Instrumentarien des sozialen Sicherungssystems allein nicht aus, für Unfallopfer zeitnah, individuell und bestmöglich die soziale und berufliche Wiedereingliederung zu gewährleisten.

Deshalb empfiehlt der Arbeitskreis die Einschaltung eines privaten Rehabilitationsmanagements in geeigneten Fällen auf freiwilliger Basis. Zum Schutze des Verletzten und zur Sicherung seines Rechtes auf Selbstbestimmung sollten dabei folgende Grundsätze beachtet werden:

1. Der beauftragte Rehabilitationsdienst muss vom Versicherer personell und organisatorisch unabhängig und in der Bearbeitung weisungsfrei sein.
2. Die vom Rehabilitationsdienst über den Verletzten erhobenen Daten dürfen nur zum Zwecke der Rehabilitation weitergegeben werden.
3. Zur Sicherung der Qualität, der Objektivität und Wahrung der Unabhängigkeit des Rehabilitationsdienstes wird die Errichtung eines Beirates oder einer vergleichbaren Einrichtung empfohlen. Dieser soll aus mindestens drei Personen aus den Bereichen Medizin, Recht und Arbeits-/Sozialwesen bestehen.

## **Arbeitskreis III:**

### **"Gesetzliche Änderungen im Schadensersatzrecht?"**

---

1. Der Arbeitskreis begrüßt die Initiative des Gesetzgebers, den Opferschutz für Personenschäden zu verbessern. Daher empfiehlt der Arbeitskreis:
  - a) die Altersgrenze für die Haftung/Mithaftung von Kindern im Straßenverkehr auf das vollendete zehnte Lebensjahr anzuheben und eine Haftung des motorisierten Verehrsteilnehmers gegenüber Kindern nur noch bei "höherer Gewalt" auszuschließen.  
  
Wegen der Veränderung der Verantwortlichkeit von Kindern im Straßenverkehr sollte die Billigkeitshaftung des § 829 BGB verstärkt berücksichtigt werden.  
  
Die Verkehrserziehung von Kindern in Schulen sollte intensiviert werden;
  - b) ein Schmerzensgeld sollte auch bei der Gefährdungshaftung im Straßenverkehr eingeführt werden. Dabei sollte für die Gefährdungs- und Verschuldenshaftung eine einheitliche Haftungsschwelle gelten.  
  
Ein Schmerzensgeld sollte -außer bei Vorsatz - nur gewährt werden, wenn die Beeinträchtigung unter Berücksichtigung ihrer Art und Dauer nicht unerheblich ist. (Knappe Mehrheit)
2. Eine Änderung der Berechnung des Sachschadensersatzes (§ 249 BGB) wird abgelehnt. Der Geschädigte darf auch in Fällen der sogenannten "fiktiven Reparaturkostenabrechnung" nicht in seiner Freiheit, über den vollen ungeschmälernten Entschädigungsbetrag verfügen zu dürfen, eingeschränkt werden.

## Arbeitskreis IV:

### "Atemalkoholanalyse"

---

1. Der Arbeitskreis unterstützt alle Bestrebungen, alkoholisierte Kraftfahrer schnell, mit geringen personellen und sachlichen Mitteln unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit beweissicher zu erkennen und der gesetzlichen Ahndung zuzuführen.
2. Der Arbeitskreis begrüßt deshalb grundsätzlich die Einführung der Atemalkoholprobe im Ordnungswidrigkeitenbereich.
3. Er ist allerdings der Auffassung, dass die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein geeignetes Beweismittel im Strafrecht ist.
4. Zur Vermeidung von Schwierigkeiten in der gerichtlichen Praxis wird der Gesetz- oder Verordnungsgeber aufgefordert, die technischen Mindestanforderungen an die Beweissicherheit der verwendeten Messgeräte zu normieren, z. B. Anzahl der Einzelmesswerte und deren Ausdruck, höchstzulässige Variationsbreite sowie Anzahl und Art der Messmethoden.
5. Wegen der bekannten Unterschiede der Messergebnisse bei Atemalkoholbestimmung und Blutalkoholbestimmung ist dem Betroffenen auf Verlangen nach durchgeführter Atemalkoholprobe eine Blutprobe zu entnehmen. Bei Abweichungen kommt derzeit der Blutalkoholkonzentration der höhere Beweiswert zu.

## **Arbeitskreis V:**

### **"Fahrerassistenz- und Leitsysteme"**

---

1. Der Arbeitskreis begrüßt jede Innovation in der Kfz-Technik, die zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führt.
2. Die weitere Einführung technischer Systeme, die geeignet sind, die Verkehrssicherheit zu fördern, darf nicht die Verantwortlichkeit des Fahrers für den Betrieb seines Fahrzeugs einschränken.
3. In Situationen jedoch, in denen die Fahraufgabe nicht ausreichend bewältigt werden kann, können technische Systeme diese Aufgabe übernehmen. Dies gilt auch für Systeme, welche vom Fahrer nicht übersteuert werden können.
4. Wo die Fahraufgabe bewältigt werden kann, sind Eingriffe in Fahrzeugsysteme gegen den Willen des Fahrers abzulehnen.
5. Einrichtungen in Kraftfahrzeugen, die der Fahrerassistenz dienen und sicherheitsrelevante Bauteile beeinflussen können, sollen einer technischen Überprüfung zugänglich sein.
6. Zur bestmöglichen Nutzung der Sicherheitsmerkmale von Fahrerassistenzsystemen sollten die Kraftfahrer verstärkt informiert und mit diesen Systemen vertraut gemacht werden.
7. Eine vollautomatische Fahrzeugführung für den allgemeinen Straßenverkehr schafft schwerwiegende verkehrliche und Verkehrssicherheitsprobleme. Sie ist daher abzulehnen.
8. Zur Zeit besteht keine Veranlassung, die Zulassung der elektronischen Koppelung von Kraftfahrzeugen zu fordern. Es ist insbesondere vorab eine Klärung der damit verbundenen verkehrlichen und Verkehrssicherheitsprobleme vorzunehmen.

## **Arbeitskreis VI:**

### **"Durchreisende Verkehrssünder"**

---

Immer noch können "durchreisende Verkehrssünder" sich leicht den angemessenen Sanktionen entziehen. Gerade bei automatisierter Überwachung ohne Anhaltekontrollen - wie in Deutschland häufig der Fall - führt dies zur nicht akzeptablen Konsequenz, dass diese Täter nach Rückkehr in ihren Wohnsitzstaat in aller Regel nicht belangt werden.

Vor diesem Hintergrund begrüßt der Arbeitskreis die europäischen Übereinkommen, die eine grenzüberschreitende Vollstreckung von Verkehrssanktionen sicherstellen wollen. Die unterschiedlichen Rechtsordnungen, Sanktionen und Verfahrensregelungen in Europa bedingen aber, dass bei der anstehenden Ratifizierung der Übereinkommen besonderes Augenmerk auf Folgendes zu legen ist:

Eine Vollstreckung in Deutschland darf nicht erfolgen, wenn im Ausland kein rechtliches Gehör gewährt worden war. Insbesondere müssen den Betroffenen alle relevanten Schriftstücke (Anhörungsbogen, Bußgeldbescheid, Urteil u. a.) in deutscher Sprache zur Verfügung gestanden haben.

Der Arbeitskreis appelliert an die Bundesregierung, sich nachdrücklich dafür einzusetzen, dass die Übereinkommen in allen Mitgliedstaaten zügig ratifiziert werden, damit künftig Verkehrsverstöße wirklich europaweit verfolgt werden können.

Auch vor dem Hintergrund der diskutierten Übereinkommen hält der Arbeitskreis eine Harmonisierung des europäischen Verkehrsrechts trotz aller Schwierigkeiten für ein wichtiges Ziel.

## **Arbeitskreis VII:**

### **"Kasko-Versicherung"**

---

1. **Der Arbeitskreis sieht mehrheitlich keinen Anlass, eine Änderung des § 61 WG zu empfehlen.**

**Der Arbeitskreis empfiehlt aber den Versicherern, folgende Klausel in die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) aufzunehmen:**

**"Der Versicherer verzichtet in der Voll- und Teilversicherung dem Versicherungsnehmer gegenüber auf den Einwand der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles. Er ist berechtigt, seine Leistung in einem dem Grade des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Ausgenommen von dem Verzicht sind die grob fahrlässige Ermöglichung des Diebstahls des Fahrzeugs oder seiner Teile und die Herbeiführung des Versicherungsfalles infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel."**

2. **Bezüglich der Rettungskosten hält der Arbeitskreis den bisherigen Rechtszustand nicht für reformbedürftig.**
3. **Hinsichtlich des § 6 Abs. 3 W sieht der Arbeitskreis von einer Empfehlung ab.**

## **Arbeitskreis VIII:**

### **"Seeschifffahrt und Umweltschutz"**

---

1. Der Arbeitskreis hält einmütig eine intensivere Verfolgung und Ahndung der illegalen Einleitung von Betriebs- und Ladungsrückständen durch Schiffe für dringend erforderlich. Für Prävention und Tataufklärung ist dabei eine wirksame Kontrolle in den Häfen und auf See - dort insbesondere die Luftüberwachung - unverzichtbar. Dazu gehört auch eine enge grenzüberschreitende Zusammenarbeit der zuständigen Behörden. Im Einzelnen empfiehlt der Arbeitskreis folgende Maßnahmen:

- eine stärkere Abschöpfung der durch illegale Einleitungen ersparten Aufwendungen beim Reeder,
- verschärfte Ahndung von umweltrelevanten Verstößen im Vorfeld strafbaren Unrechts als Ordnungswidrigkeit,
- Fortsetzung der Bemühungen der Justizministerkonferenz zur Einführung eines Unternehmensstrafrechts mit dem Ziel, dass eine Tat dem Unternehmen zugerechnet werden kann.

2. Im Falle einer illegalen Einleitung ist das Schiff auf Mängel in seinem Sicherheitsmanagementsystem und dessen Anwendung durch die Besatzung in Bezug auf Umweltvorschriften zu überprüfen. Das sollte zur Folge haben, dass das Schiff im Rahmen der Hafenstaatkontrolle bis zur Beseitigung eines Mangels festgehalten wird.

3. Die Schifffahrt muss angehalten werden, die Entsorgungsmöglichkeiten in den Häfen umfassend zu nutzen. Dafür bieten die Beschlüsse der Helsinki-Kommission und der EU-Richtlinienentwurf für eine einheitliche Regelung der Schiffsentsorgung eine Grundlage. Die Maßnahmen sollten inhalts- und zeitgleich für die Nordsee und die Ostsee eingeführt werden. Bund und Länder sollten bei der Umsetzung der Regelungen in nationales Recht ein Entsorgungs- und Gebührensystem festlegen, das grundsätzlich alle Schiffe belastet und den Wettbewerb zwischen den EU-Häfen nicht verfälscht.

4. Die Anwendung der für die Sportschifffahrt im Ostseebereich beschlossenen Regelungen über das Einleiten von Abwasser setzt eine sportschifffahrtsgerechte landseitige Infrastruktur und technisch realistische Lösungen für die notwendige Nachrüstung vorhandener Sportfahrzeuge voraus. Die Verpflichtungen für kleine Sportfahrzeuge mit weniger als sechs Personen sollten von der Helsinki-Kommission überprüft werden. Die Küstenländer werden aufgefordert sicherzustellen, dass in allen Häfen und Marinas eine große Zahl von Sportfahrzeugen Abwasser in angemessener Zeit entsorgen kann.

5. Entgegen der Auffassung einiger Naturschutzbehörden, sind Verkehrsbeschränkungen auf Bundeswasserstraßen Sache des Bundes, auch wenn sie im Interesse des Naturschutzes erfolgen. Zur besseren Akzeptanz sollten die zuständigen Behörden des Bundes bei der Abwägung zwischen Verkehrs- und Naturschutzbelangen auch die Sportschifffahrtsverbände frühzeitig in die Abstimmung einbeziehen.