

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT e.V.

- Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar -

39. Deutscher Verkehrsgerichtstag

24. bis 26. Januar 2001 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis I:

"Verkehrssicherheit für Kinder"

Die Vermeidung von Kinderunfällen muss verstärkt ein gesamtgesellschaftliches Anliegen sein und bleiben. Dazu müssen die Anstrengungen in den Bereichen Verkehrserziehung und Aufklärung, Verkehrsplanung und technische Maßnahmen sowie Gesetzgebung und Überwachung intensiviert werden. Eine Zahl von etwa 50.000 jährlich im Straßenverkehr verunglückter Kinder ist nicht hinnehmbar.

Verkehrserziehung muss kontinuierlich in Elternhaus, Kindergarten und Schule erfolgen. Dazu müssen alle Erziehungspersonen motiviert und befähigt werden. Der Verkehrsgerichtstag misst der Verkehrserziehung in Kindergarten und Schule und der Tätigkeit ehrenamtlicher Helfer große Bedeutung bei. Er appelliert an die Länder, dass die Arbeit der Schulen verstärkt und die der Polizei fortgesetzt wird. Die für die Verkehrssicherheitsarbeit insgesamt erforderlichen finanziellen Mittel müssen bereitgestellt werden.

Es muss durch Aufklärungsarbeit allen Verkehrsteilnehmern verstärkt bewusst gemacht werden, was "Kinder im Straßenverkehr nicht können können". Dadurch soll ein erhöhtes Verantwortungsbewusstsein der erwachsenen Verkehrsteilnehmer gegenüber Kindern erreicht werden. Zur Durchführung dieser Aufgaben durch die in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen staatlichen und nichtstaatlichen Institutionen ist eine bessere finanzielle Förderung, insbesondere durch Bund, Länder und Gemeinden, erforderlich.

Für eine zeitgemäße Verkehrssicherheitsarbeit ist die Nutzung der Medien, insbesondere auch Fernsehen und Internet, unerlässlich.

Darüber hinaus fordert der Verkehrsgerichtstag:

1. Bei Verkehrsplanung und Durchführung technischer Maßnahmen im Straßenraum müssen die Verkehrssicherheitsbedürfnisse von Kindern stärker berücksichtigt werden
2. Helmpflicht für Radfahrer unter 15 Jahren. Der VGT empfiehlt im Rahmen der Vorbildfunktion das Heimtragen auch jugendlichen und erwachsenen Radfahrern.
3. Sitzplätze für alle Kinder in Schulbussen. Anwesenheit einer Aufsichtsperson.
4. Die Sicherung von Kindern im PKW muss durch einheitliche und bedienungsfreundliche Befestigungssysteme für Kindersitze verbessert werden.
5. Sofortiges Verbot von starren Frontschutzbügeln an Kraftfahrzeugen zum Schutz der Kinder beim Frontalaufprall.

Für sämtliche Entschlüsse gab es große Mehrheiten.

Arbeitskreis II:

"Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität?"

1. Der Arbeitskreis hat die praktische Bedeutung und Wirksamkeit des Fahrverbotes bestätigt und sich für eine zeitliche Ausweitung als verkehrsstrafrechtliche Sanktion ausgesprochen.
2. Der Arbeitskreis hat eine Ausdehnung des Fahrverbotes auf allgemeine Kriminalität, d. h. auf Straftaten ohne Verkehrsbezug, mit großer Mehrheit abgelehnt.
3. Nach Auffassung der großen Mehrheit der Teilnehmer soll das Fahrverbot nicht als Hauptstrafe eingeführt, sondern als Nebenstrafe -d. h. nur neben Geld- oder Freiheitsstrafe -beibehalten werden.
4. Die Höchstdauer des Fahrverbotes soll von drei auf sechs Monate angehoben werden.

Arbeitskreis III:

"Gewährleistungsvorschriften- und Gebrauchsgüterrichtlinie"

- 1. Der Arbeitskreis begrüßt die vom Gesetzgeber im Kaufrecht geplante Verbesserung des Verbraucherschutzes, insbesondere die Verlängerung der Gewährleistungsfrist, das Verbot der Freizeichnung von der Sachmängelhaftung und die Beweislastumkehr.**
- 2. Der Gesetzgeber wird aufgefordert,**
 - a) zu verhindern, dass der Unternehmer seine Haftung nach den neuen Vorschriften durch missbräuchliche Agenturverträge und ähnliche Vertragsgestaltungen umgeht,**
 - b) die Unzulässigkeit des Ausschlusses der Sachmängelhaftung oder deren Einschränkung ausdrücklich zu regeln,**
 - c) sicherzustellen, dass der Verkäufer dem Käufer für verschuldete Mängel vollen Schadensersatz zu leisten hat,**
 - d) klarzustellen, daß die Regelungen des Verbrauchsgüterkaufs nicht auf Reparaturverträge anzuwenden sind.**
- 3. Nach Auffassung des Arbeitskreises soll eine Pflicht des Käufers zur Anzeige von Mängeln eingeführt werden. Diese Anzeigepflicht soll jedoch nur bestehen, wenn der Verbraucher zuvor vom Verkäufer hierüber ordnungsgemäß belehrt worden ist.**
- 4. Der Arbeitskreis empfiehlt eine abdingbare gesetzliche Regresslösung entsprechend Artikel 4 Verbrauchsgüterkaufrichtlinie generell einzuführen.**

Arbeitskreis IV:

"Strategien und Maßnahmen gegen Temposünder"

Geschwindigkeitsverstöße sind - trotz des erfreulichen Rückgangs der schweren Unfälle - weiterhin ein bedeutender Unfallfaktor.

- 1. Justiz und Verwaltung werden aufgefordert, das zur Verfügung stehende rechtliche Instrumentarium in vollem Umfang auszuschöpfen.**
- 2. Der Arbeitskreis begrüßt die Absicht des Gesetzgebers, die Verwendung von Radarwarngeräten und ähnlichen Einrichtungen im Bundesrecht zu untersagen. Durch neue technische Systeme darf die Überwachung nicht beeinträchtigt werden.**
- 3. Medienmeldungen über Geschwindigkeitskontrollen sollen nur allgemeine Hinweise enthalten; die mit den Überwachungsbehörden nicht abgestimmte Angabe konkreter Standorte wird missbilligt.**
- 4. Die Ausdehnung der "Halterhaftung" auf Verstöße im fließenden Verkehr wird mit Blick auf die verfassungsrechtliche Problematik und wegen der mangelnden Eignung zur Bekämpfung von Geschwindigkeitsverstößen abgelehnt.**
- 5. Zur besseren Ermittlung verantwortlicher Fahrer sollte die Fahrtenbuchauflage gem. § 31 a StVZO verstärkt angewandt und zentral gespeichert werden.**
- 6. Nach § 45 Abs. 9 StVO dürfen Geschwindigkeitseinschränkungen nur dort angeordnet werden, wo sie unumgänglich sind. Diese Regelung ist konsequent in die Praxis umzusetzen.**

Darüber hinaus sind die Möglichkeiten moderner Technik bei Straßenausstattung, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Wechselverkehrszeichen und bei der Gestaltung des Straßenraums zur situativen Geschwindigkeitsbeeinflussung zu nutzen.

- 7. Zur Verbesserung der Akzeptanz der Verkehrsüberwachung sollten Bundesländer und Kommunen eine Zweckbindung der eingenommenen Bußgelder für Maßnahmen der Verkehrssicherheit einführen.**
- 8. Die bessere finanzielle und personelle Ausstattung der Überwachungsbehörden und die Intensivierung der Verkehrserziehung und -aufklärung bleiben weiterhin eine wesentliche Forderung.**

Arbeitskreis V:

"Aktuelle Rechtsfragen des Stadtverkehrs"

Der Arbeitskreis hat mit großer Mehrheit folgende Empfehlung beschlossen:

I. Zu Tempo 30-Zonen

- 1. Der Arbeitskreis hält die ab 1. Februar 2001 geltende neue Regelung der Tempo 30Zonen grundsätzlich für sinnvoll.**
- 2. Er appelliert jedoch an den Gesetzgeber, die schwer verständliche und verwirrende Bestandsschutzregelung (für vor dem 01. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichen geregelten Kreuzungen und Einmündungen) klarzustellen.**
- 3. Der Arbeitskreis appelliert an die für die Anordnung zuständigen Behörden, im Interesse der Verkehrssicherheit Folgendes zu beachten:**
 - Die Erkennbarkeit der Tempo 30-Zonen-Anordnung sollte bei Bedarf am Zonenbeginn durch begleitende Maßnahmen unterstützt werden.**
 - Innerhalb der Tempo 30-Zonen sollte konsequent von den in der Verwaltungsvorschrift genannten ergänzenden verkehrsregelnden Maßnahmen Gebrauch gemacht werden (z. B. "versetztes" Parken).**
- 4. Der Arbeitskreis appelliert an die Städte und Gemeinden, Tempo 30-Zonen nur einzurichten, wenn zuvor ein ausreichend dimensioniertes, den aktuellen verkehrlichen Bedürfnissen Rechnung tragendes Vorfahrtstraßennetz festgelegt worden ist.**

II. Zum Bewohnerparken

- 1. Der Arbeitskreis befürwortet das Vorhaben des Gesetzgebers, zukünftig die Anordnung hinreichend großer Gebiete zur Behebung des Parkraummangels für deren Bewohner zu ermöglichen.**
- 2. Der Arbeitskreis hält die angemessene Berücksichtigung der Belange des Wirtschafts-, Einkaufs- und Besucherverkehrs für unabdingbar und sieht in der gemischten Parkraumnutzung (Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe, -uhr oder -automat mit Ausnahme für die Bewohner) einen dafür geeigneten Weg.**

III. Zum Wirtschaftsverkehr

- 1. Die Optimierung des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs kann nur gelingen, wenn die Wirtschaftsverbände bei allen bedeutenden verkehrlichen Entscheidungen ausreichend beteiligt werden. Dabei sollen auch alle Möglichkeiten zur Reduzierung des Lkw-Verkehrs ausgeschöpft werden (z. B. City- und Lagerlogistik).**
- 2. "Ladezonen" (Zeichen 286), die konsequent von Fehlnutzung freizuhalten sind, können das Parkproblem des Wirtschaftsverkehrs mildern.**
- 3. Bussonderfahrstreifen sollten auch in Zukunft nicht für den Wirtschaftsverkehr geöffnet werden.**
- 4. Bei Baustellenverkehren ist auf eine den städtischen Verkehr möglichst wenig belastende Routenführung bereits im Baugenehmigungsverfahren hinzuwirken.**

Arbeitskreis VI:

"Verkehrsunfall als Arbeitsunfall"

- 1. Die Neufassung des Haftungsausschlusses bei Arbeitsunfällen im Straßenverkehr (§ 104 ff SGB VII) hat Regulierungspraxis und Justiz vor eine Vielzahl vermeidbarer Anwendungsprobleme gestellt. Der Arbeitskreis empfiehlt dem Gesetzgeber, bei künftigen sozialrechtlichen Gesetzesvorhaben mit haftungsrechtlichem Bezug die zivilrechtliche Praxis besser zu beteiligen.**
- 2. Der Arbeitskreis vertritt die Auffassung, dass die Benutzung öffentlicher Straßen im fließenden Verkehr grundsätzlich nicht unter den Begriff der Tätigkeit auf einer gemeinsamen Betriebsstätte i.S.d. § 106 Abs. 3 SGB VII fällt.**
- 3. Der Arbeitskreis empfiehlt dem Gesetzgeber, in einer Korrektur klarzustellen, dass der Unternehmer sowohl als Schädiger als auch als Geschädigter in den Haftungsausschluss des § 106 Abs. 3 SGB VII einbezogen ist.**
- 4. Der Arbeitskreis sieht die Auslegung des Begriffs der gemeinsamen Betriebsstätte des § 106 Abs. 3 SGB VII in der Entscheidung des BGH vom 17.10.2000 als eine sachgerechte Basis für die Erledigung vergleichbarer Fälle in der Zukunft an.**
- 5. Der Sozialversicherungsträger kann bei der Bezifferung des Regressanspruchs wegen Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit (§ 110 SGB VII) das Schmerzensgeld nicht einbeziehen.**

Arbeitskreis VII:

"Auswirkungen der Justizreform auf den Verkehrshaftpflichtprozess"

I. Der Arbeitskreis sieht keinen Bedarf für eine so grundlegende Strukturreform des Zivilprozessrechts~ wie sie im Regierungsentwurf geplant ist.

1. Die Berufungsinstanz beim Landgericht und Oberlandesgericht soll im bisherigen Umfang als zweite Tatsacheninstanz fortbestehen. Auch die bisherige Zuständigkeit des Landgerichts für Berufungen und Beschwerden gegen Entscheidungen der Amtsgerichte soll erhalten bleiben.

Selbst aussichtslos erscheinende Berufungen sollen nicht ohne mündliche Verhandlung zurückgewiesen werden können.

2. Die im Entwurf gesetzlich vorgegebene Zuständigkeit nur eines Richters am Landgericht ("originärer Einzelrichter") für den Verkehrshaftpflichtprozess wird abgelehnt.
3. Die Einführung einer obligatorischen Güteverhandlung ist gerade im Verkehrshaftpflichtprozess nicht erforderlich. Die bisherige Regelung gibt dem Richter ohnehin ausreichende Möglichkeiten, den Rechtsstreit gütlich beizulegen.
4. Eine Verstärkung der richterlichen Hinweispflicht wird begrüßt.
5. Die Neuregelung des Zugangs zum Bundesgerichtshof mit der Revision wird abgelehnt.

II . Jedenfalls ist eine Spezialisierung im Verkehrsrecht bei Gerichten und Anwaltschaft ("Fachanwalt für Verkehrsrecht") erforderlich. Damit muss ständige berufliche Fortbildung einhergehen. Deshalb sollten die Fortbildungsangebote im Verkehrsrecht und seinen Hilfswissenschaften für Anwaltschaft, Richterschaft und Verwaltung erweitert und auch genutzt werden.

Arbeitskreis VIII:

"Vorsorge gegen Schiffsunfälle im Küstenvorfeld"

Der Arbeitskreis empfiehlt einmütig:

- 1. Ein europäisches Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystem für den Seeverkehr ist einzurichten. Die dazu von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vorgeschlagene Richtlinie wird grundsätzlich befürwortet; sie sollte zügig angenommen und von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden.**

In Ergänzung muss dringend auf europäischer Ebene ein Nothafenkonzept entwickelt werden, welches u. a. das Einlaufen von Schiffen in Seenot und die Auswahl und Bestimmung des am besten geeigneten Hafens oder Ankerplatzes regelt.

- 2. Als Vorsorge für die Bewältigung komplexer maritimer Schadensereignisse ist sicherzustellen, dass schnellstmöglich**
 - ein zentrales Havariekommando geschaffen wird, das voll verantwortlich alle notwendigen Maßnahmen ergreift und ein Durchgriffsrecht auf die Einsatzkräfte und -mittel von Bund und Ländern hat,**
 - ein ständiges maritimes Lagezentrum gebildet wird,**
 - ein Kompetenzzentrum für die Erarbeitung und Vorhaltung der fachlichen Grundlagen innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingerichtet wird.**
- 3. Für Rettungsmaßnahmen bei Unfällen, insbesondere von Fahrgastschiffen, sind an Bord eine medizinische Erstversorgung sowie die dafür notwendige Ausrüstung, ausreichend ausgebildetes Personal und die verzögerungsfreie Eingliederung externer Hilfe zu gewährleisten.**
- 4. Rettungsmaßnahmen müssen sich auch auf die nachsorgende Betreuung von Besatzungsmitgliedern, Helfern und Angehörigen erstrecken.**