

# DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT e.V.

- Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar -

40. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2002 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis I:

#### “Senioren im Straßenverkehr“

---

Der Arbeitskreis meint, dass Handlungsbedarf für den Gesetzgeber zur Anordnung regelmäßiger Sehtests nicht nachgewiesen ist. Der Anteil unfallbeteiligter Senioren rechtfertigt eine solche Forderung nicht. Die bestehenden gesetzlichen Regelungen zur Fahrerlaubnis erscheinen für alle Altersgruppen ausreichend.

Stattdessen erinnert der Arbeitskreis an das ureigene, vitale Interesse der älteren Verkehrsteilnehmer an der Erhaltung ihrer Mobilität. Sie haben in Eigenverantwortlichkeit ihre gesundheitliche Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr in geeigneten Abständen zu überprüfen bzw. überprüfen zu lassen.

Bessere Informationen über Beeinträchtigungen der Fahrtauglichkeit durch Gesundheitsdefizite und Medikamentenwirkungen sind zu fordern. Ärzte, Apotheker und Verkehrspsychologen müssen die ihnen obliegende Aufklärungsarbeit verstärken. Die Arzneimittelindustrie wird aufgefordert, bereits die Verpackungen von Medikamenten, die die Fahrtauglichkeit erheblich beeinträchtigen können, einheitlich und deutlich zu kennzeichnen.

Automobil- und Verkehrssicherheitsverbände, Behörden und Medien sollen durch Aufklärungskampagnen und Beratung das Problembewusstsein älterer Verkehrsteilnehmer schärfen. Ein ausreichendes auf die Bedürfnisse des älteren Verkehrsteilnehmers ausgerichtetes Fortbildungsangebot muss folgen. Der Verkehrsgerichtstag appelliert an die älteren Verkehrsteilnehmer, von diesen Angeboten vermehrt Gebrauch zu machen.

Kommunen, andere Verkehrsträger und Versicherungen werden aufgefordert, Anreize zu schaffen. Dies kann z. B. geschehen durch reduzierte Versicherungsprämien für den Nachweis regelmäßiger freiwilliger Gesundheitschecks bzw. durch Gewährung kostenloser Beförderung im öffentlichen Nahverkehr bei freiwilligem Verzicht auf die Fahrerlaubnis. Im Interesse der Senioren sollte das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs verbessert werden.

Alle Verkehrsteilnehmer werden zugunsten der Senioren im Straßenverkehr an ihre besonderen Sorgfaltspflichten, jede Gefährdung auszuschließen, erinnert (§ 3 Abs. 2 a StVO).

## Arbeitskreis II:

### “Produkthaftung im Straßenverkehr“

---

1. Aus der Sicht des Arbeitskreises gewährleistet das geltende Produkthaftungsrecht im Allgemeinen einen angemessenen Interessenausgleich zwischen Produzenten und Verbraucher. Änderungen des europäischen Produkthaftungsrechts sind allenfalls punktuell überlegenswert, so etwa die Abschaffung der Selbstbeteiligung, die Ausdehnung der Verjährung oder die obligatorische Gewährung immateriellen Schadensersatzes. Eine Umstrukturierung des europäischen Produkthaftungsrechts in eine Haftung nach amerikanischem Vorbild (class action, market share liability etc.) ist ebenso abzulehnen wie eine grundsätzliche Umkehr der Beweislast.
2. Der Ausschuss begrüßt die Änderung der EU-Richtlinie über die allgemeine Produktsicherheit und die damit erreichte Verbesserung des Verbraucherschutzes. Er fordert den deutschen Gesetzgeber auf, diese Richtlinie raschestmöglich umzusetzen durch eine entsprechende Änderung des Produktsicherheitsgesetzes.
3. Dabei soll er auch die Kostentragungspflicht für die vorgesehenen Rückrufaktionen regeln.
4. Der Arbeitskreis empfiehlt zu prüfen, ob der Hersteller seiner Produktbeobachtungspflicht in Bezug auf mögliche Gefahren durch die Kombination mit Drittprodukten, die er nicht vertrieben hat, dadurch genügt, dass er solche Gefahren dem KBA meldet und ob und ggf. unter welchen Umständen er hierdurch von etwaiger Haftung frei kommt.
5. Der Arbeitskreis würde es begrüßen, wenn die Rechtsprechung zu den so genannten Weiterfresserschäden im Hinblick auf etwaige Auswirkungen des Schuldrechtsmodernisierungsgesetzes die Abgrenzungskriterien verdeutlichen würde.

## Arbeitskreis III:

### “Drogen im Straßenverkehr“

---

I. Der AK begrüßt die Einführung des § 24a Abs.2 StVG und der Fahrerlaubnisverordnung. Nach seiner Ansicht stellen diese Regelungen geeignete Instrumente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Er regt an, die Anlage zu § 24a sachgerecht zu erweitern.

II. Der AK hält die Schaffung von Grenzwerten zur absoluten Fahruntüchtigkeit für erforderlich. Da die zur Zeit bestehende Datenlage hierzu noch nicht ausreicht, empfiehlt er dringend folgende Maßnahmen:

Systematische Erfassung aller Daten der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Toten unter dem Gesichtspunkt des nachgewiesenen aktuellen Konsums von Drogen und anderen berauschenden Mitteln.

Schaffung der hierzu erforderlichen materiellen und rechtlichen Rahmenbedingungen einschließlich einer Mitteilungspflicht an zentrale Register.

Nach Auswertung der so gewonnenen Erkenntnisse ist der Gesetzgeber erforderlichenfalls gehalten, die strafrechtlichen Ahndungsmöglichkeiten des Fahrens unter Drogeneinfluss zu erweitern.

III. Der AK empfiehlt ferner die Schaffung eines Straftatbestandes für die Ahndung des Mischkonsums verschiedener Drogen, auch des Konsums einer Droge mit Alkohol, wegen der damit verbundenen Gefährlichkeit aufgrund unvorhersehbarer Wirkung auf die Fahrtüchtigkeit.

IV. Im Kampf gegen Drogen im Straßenverkehr und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schlägt der AK vor, die möglichst frühzeitig einsetzende Information und Aufklärung über die Risiken des Drogenkonsums zu intensivieren, auch hinsichtlich der verwaltungsrechtlichen Konsequenzen ( Führerscheinentzug ) .

## Arbeitskreis IV:

### “Restwert“

---

1. Das Recht des Geschädigten auf Schadensersatz nach § 249 Satz 2 BGB darf bei der Feststellung des Restwerts eines beschädigten Kraftfahrzeugs nicht beeinträchtigt werden.

Nach der Rechtsprechung des BGH ist der Restwert der Betrag, den der Geschädigte im Rahmen der Ersatzbeschaffung nach § 249 Satz 2 BGB bei einem seriösen Gebrauchtwagenhändler im örtlichen Bereich oder bei dem Kraftfahrzeughändler seines Vertrauens bei Inzahlunggabe des beschädigten Fahrzeugs noch erzielen könnte.

2. Zur Feststellung des Restwerts darf der Geschädigte einen Sachverständigen hinzuziehen. Der Sachverständige sollte im Regelfall drei Angebote einholen. Die Höhe der gebotenen Preise ist Anhaltspunkt für den Restwert. Die Namen und Anschriften der Anbieter sollten im Gutachten ausgewiesen werden.
3. Der Sachverständige ist im Prinzip gehalten, auch Angebote in Restwertbörsen zu berücksichtigen, sofern sie ihm plausibel erscheinen. Der Handel mit Kraftfahrzeugbriefen und Fahrzeugteilen, die zu ungesetzlichen Zwecken missbraucht werden können, darf nicht begünstigt werden.
4. Wenn sich der Sachverständige so verhält, wie in Ziff. 2. und 3. dargestellt, dürfte kein Anlass bestehen, einen Regressanspruch gegen ihn zu erheben.
5. Der Geschädigte verstößt nicht gegen die Schadensminderungspflicht, wenn er das beschädigte Fahrzeug zu dem vom Sachverständigen festgestellten Restwert veräußert. Höhere Angebote, die ihm vor der Veräußerung bekannt werden, sind jedoch zu prüfen.
6. Im Übrigen wiederholt der Arbeitskreis die frühere Empfehlung, wonach kein Restwert ermittelt werden muss, wenn die Reparaturkosten 70% des Wiederbeschaffungswerts nicht erreichen.

## Arbeitskreis V:

### „Unfallrisiko Lkw“

---

Der Arbeitskreis V „Unfallrisiko Lkw“ hat einstimmig folgende Empfehlungen verabschiedet:

I. Ein generelles Überholverbot für Lkw auf Autobahnen – auch beschränkt auf Richtungsfahrbahnen mit zwei Fahrstreifen – wird abgelehnt. Es wird empfohlen, weitere örtlich und zeitlich beschränkte Überholverbote für Lkw (Zeichen 277) zu prüfen. Dem Verkehrsaufkommen angepassten, möglichst flexiblen Anordnungen ist dabei der Vorzug zu geben.

II. Den für die Ladungssicherung Verantwortlichen (Fahrer, Halter und Verloader) und den Überwachungsbehörden müssen praktikable Regeln an die Hand gegeben werden. Der Kenntnisstand aller Beteiligten muss nachhaltig verbessert werden. Die Mitverantwortung des Verladers sollte auch für die Überladung gesetzlich verankert werden, wie es hinsichtlich der Ladungssicherheit bereits aus § 22 Abs. 1 StVO folgt.

III. Die rechtlich zugelassene Konturmarkierung von Lkw sollte in der Praxis umfassend angewendet werden. Weitere technische Entwicklungen zur aktiven und passiven Sicherheit sollten erprobt und bei Bewährung gefördert werden.

IV. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich in der EG dafür einzusetzen, dass die Vereinfachung der Lenk- und Ruhezeitregelungen nicht zu Lasten der Lkw-Fahrer geht. Die Einführung des digitalen EG-Kontrollgerätes sollte genutzt werden, um die Kontrolle der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten deutlich zu verbessern. Dies dient der Verkehrssicherheit ebenso wie der Wettbewerbsgerechtigkeit.

V. Sicherheitsrelevante Verkehrsverstöße (Verstöße gegen Mindestabstand und Höchstgeschwindigkeit, Überholen mit zu geringer Differenzgeschwindigkeit, mangelhafte Ladungssicherung und Überladung, Überschreiten der Fristen für Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung) müssen stärker kontrolliert und angemessener, auch unter Einbeziehung des wirtschaftlichen Vorteils, geahndet werden. Gleiches gilt für Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitvorschriften, für deren Einhaltung die Unternehmen besondere Verantwortung tragen.

VI. Das vorhandene Autobahnnetz sollte im Interesse der Sicherheit und zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses verbessert und dringend weiter ausgebaut werden (zusätzliche dritte Fahrstreifen, ausreichende und sichere Parkflächen zur Einhaltung der Ruhezeiten). Die Einnahmen aus der geplanten Lkw-Maut sollten vorwiegend dafür verwendet werden.

VII. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, das Unfallrisiko wegen der hohen Geschwindigkeiten von „Kleintransportern“ durch geeignete Mittel deutlich zu begrenzen.

## **Arbeitskreis VI:**

### **“Kraftfahrzeug-Unfall in Europa“**

---

#### **A. Zur 4. KH-Richtlinie**

1. Der Geschädigte hat das Wahlrecht, seine Ansprüche beim Regulierungsbeauftragten im Inland oder beim verantwortlichen Kfz-Haftpflichtversicherer im Ausland geltend zu machen. Dieses Recht darf nicht eingeschränkt werden.
2. Im Hinblick auf die rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten der Schadensregulierung eines Unfalls im Ausland ist Rechtsberatung und Vertretung in der Regel erforderlich.
3. Es muss im Rahmen der Umsetzung sichergestellt werden, dass bei Anrufung der Entschädigungsstelle der Versicherer nach Ablauf der weiteren 2-Monats-Frist den Fall nicht mehr an sich ziehen kann. In diesem Fall kann die Entschädigungsstelle bei Nichteinigung verklagt werden.

#### **B. Zur Weiterentwicklung der 4. KH-Richtlinie**

4. Der Geschädigte sollte die Möglichkeit haben, auch den Regulierungsbeauftragten in seinem Land verklagen zu können.
5. Die Schweiz und andere Länder außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums sollten möglichst bald in das System der 4. KH-Richtlinie einbezogen werden.

#### **C. Zur 5. KH-Richtlinie**

6. Im Rahmen der 5. KH-Richtlinie ist eine deutliche Erhöhung der Mindestdeckungssummen vorzusehen. Die Vereinheitlichung der Zulassungsfristen bei Wohnsitzwechsel in der Europäischen Union wird begrüßt.

#### **D. Erstattung der Rechtsverfolgungskosten**

7. Die Erstattung der Anwalts- und Gerichtskosten sowie der weiteren Rechtsverfolgungskosten (z. B. Gutachterkosten) überall in der Europäischen Union soll angestrebt werden. Zumindest soll eine europäische Lösung erreicht werden, wonach für den Geschädigten die diesbezüglichen Regeln seines Landes gelten.
8. Die Rechtsschutzversicherer werden aufgefordert, auch im Fall der zusätzlichen Einschaltung eines inländischen Rechtsanwaltes Versicherungsschutz zu gewähren.

#### **E. Harmonisierung in der Europäischen Union**

9. Eine weitere Harmonisierung des Schadensersatzrechtes in der Europäischen Union - wie z. B. die Verbesserung der Rechtsstellung des Unfallopfers - und der Verjährung ist dringend erforderlich.

## Arbeitskreis VII:

### “Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen“

---

1. Nach Ansicht des Arbeitskreises hat sich das verkehrsstrafrechtliche Instrumentarium bewährt. Dies gilt sowohl für Geld- und Freiheitsstrafe als auch für Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot.
2. Insbesondere bei Straftaten unter Alkoholeinfluss muss die Entziehung der Fahrerlaubnis die Regelfolge bleiben.
3. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist der Nachschulung alkoholauffälliger Kraftfahrer ein höherer Stellenwert einzuräumen. Eine erfolgreiche Nachschulung im Anschluss an die Tat sollte positiv berücksichtigt werden, z. B. bei der Bemessung der Sperrfrist oder in geeigneten Fällen durch Fahrverbot statt Entziehung der Fahrerlaubnis.
4. Beschuldigte sind zu dem frühestmöglichen Zeitpunkt über das Instrument der Nachschulung zu informieren. Vor allem sollten alle Beteiligten (Beschuldigte, Polizei, Staatsanwaltschaften, Verteidigung und Gerichte) die vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten stärker und so früh wie möglich nutzen.
5. Der Gesetzgeber sollte prüfen, ob dem Gericht die Möglichkeit eröffnet wird, bereits im Urteil oder Strafbefehl für den Fall einer erfolgreichen Nachschulung eine Abkürzung der Sperrfrist auszusprechen. Dies empfiehlt sich auch zur Bewältigung der Massenverfahren in Verkehrsstrafsachen.

## Arbeitskreis VIII:

### “Perspektiven der Bahn“

---

1. Der Arbeitskreis begrüßt alle Bemühungen, größere Verkehrsanteile sowohl im Personen- wie im Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dazu muss die Schieneninfrastruktur modernisiert, eine gerechte Wegekostenanlastung bei allen Verkehrsträgern erreicht und der Wettbewerb auf der Schiene intensiviert werden. Der Arbeitskreis hält es in diesem Zusammenhang für nötig, auch die Voraussetzungen für eine verbesserte Verknüpfung der Schiene mit anderen Verkehrsträgern zu schaffen.
2. Der Arbeitskreis bittet die Bundesregierung, auf der europäischen Ebene nachdrücklich für eine möglichst rasche Öffnung der europäischen Schienennetze, insbesondere für den Schienengüterverkehr, einzutreten, um bessere Voraussetzungen für die Verlagerung weiträumiger Lkw-Verkehre auf die Schiene zu schaffen.
3. Der Arbeitskreis begrüßt, dass durch die Umsetzung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) eine gesetzliche Grundlage für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern im internationalen Eisenbahnverkehr geschaffen wird.
4. Der Arbeitskreis begrüßt, dass bei der Umsetzung des COTIF-Übereinkommens ein gesetzlich verankerter Anspruch des Fahrgastes auf Ersatz für die durch Ausfall oder Verspätungen entstandenen Schäden und Nachteile (z. B. zusätzliche Übernachtung, verpasste Anschlussmöglichkeiten) eingeführt werden soll.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Regelungen zu den Nummern 3 und 4 auf den gesamten öffentlichen Personenverkehr entsprechend auszudehnen.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt die serviceorientierte Reisekette (als Verbund aller Verkehrsmittel zur Erreichung des vom Fahrgast gewünschten Zieles) mit einem Fahrschein für die gesamte Fahrt als Modell der Zukunft. Bereits vorhandene Modelle zeigen, dass dies erfolgreich umsetzbar ist.
7. Der Arbeitskreis empfiehlt, auch dem Bundesgrenzschutz als „Bahnpolizei“ eine Zuständigkeit für Untersuchungen von Personenunfällen auf Eisenbahnstrecken zu übertragen. Der Bundesgrenzschutz sollte diese Untersuchungen nach geregelten kriminaltechnischen Verfahren durchführen und die Ergebnisse an die zuständige Landespolizei übergeben. So könnten die beim heutigen Verfahren (Untersuchungen ausschließlich durch die Landespolizei) auftretenden Verzögerungen im Bahnbetrieb verringert werden.

Sämtliche Entschlüsse wurden einstimmig gefasst.