

# DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT e.V.

- Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar -

43. Deutscher Verkehrsgerichtstag

26. bis 28. Januar 2005 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis I:

#### “VVG-Reform“

---

Der Arbeitskreis (*soweit nicht anders vermerkt einstimmig oder mit großer Mehrheit*) empfiehlt,

- die Beratungspflicht der Versicherer und der Versicherungsvermittler bei dem Vertrag über die vorläufige Kfz-Haftpflicht-Deckung mit Rücksicht auf den Pflichtversicherungscharakter bedarfsgerecht zu reduzieren,
- die Vereinbarung des rückwirkenden Wegfalls des vorläufigen Versicherungsschutzes bei nicht rechtzeitiger Zahlung der Erstprämie für den endgültigen Versicherungsvertrag in der KH-Versicherung weiterhin zuzulassen,
- die Vereinbarung einer Obliegenheit des Versicherungsnehmers (VN), Ansprüche eines Geschädigten nicht anzuerkennen und nicht zu befriedigen, weiterhin zuzulassen,
- zumindest ausdrücklich klarzustellen, dass ein vom VN gegenüber dem Geschädigten abgegebenes Anerkenntnis den Haftpflichtversicherer nicht bindet; dies soll auch für den Fall der Befriedigung des Geschädigten durch den VN gelten;
- den Vorschlag der VVG-Kommission, bei grob fahrlässigen Vertragsverletzungen des VN das Alles-oder-Nichts-Prinzip durch eine verschuldensabhängige „Quotelung“ der VR-Leistung zu ersetzen, nicht im VVG-neu umzusetzen (*knappe Mehrheit*),
- die von der VVG-Kommission für die Pflichtversicherung vorgeschlagene Regelung eines § 118 VVG-neu, die bei Schadenersatzansprüchen, die insgesamt die Versicherungssumme überschreiten, eine Verteilung nach einer neuen Rangordnung vorsieht, im VVG-neu umzusetzen, empfiehlt jedoch in § 118 Abs. 1 Nr. 1 und 2 VVG-E die vom Schädiger selbst möglicherweise zu erlangenden Ersatzleistungen zu streichen, und
- die von der VVG-Kommission vorgeschlagene Regelung eines § 124 Abs. 4 VVG-neu, mit der die Rechtsstellung des berechtigten Fahrers im Falle der Leistungsfreiheit des Versicherers verbessert wird, im VVG-neu umzusetzen.

## **Arbeitskreis II:**

### **"Neues Rechtsmittelrecht im Zivilprozess"**

1. Das Berufungsgericht ist Tatsachengericht und muss es bleiben. Für das Berufungsgericht gilt daher das Gebot der materiell richtigen Entscheidung des Einzelfalls.
2. Das Berufungsgericht unterliegt weder in Rechts- noch in Tatfragen den für das Revisionsgericht geltenden Einschränkungen.
3. In der Berufungsinstanz sollte der Einzelrichter nur mit Zustimmung der Parteien entscheiden.
4. Der einstimmige Beschluss über die Zurückweisung der Berufung (§ 522 Abs. 2 ZPO) sollte anfechtbar sein.
5. Die Berufungsbegründungsfrist sollte in begründeten Ausnahmefällen ohne Einwilligung des Gegners verlängert werden können.
6. Die zwingende Zuständigkeit des Oberlandesgerichts in Auslandssachen sollte abgeschafft werden. Stattdessen sollte für die Fälle der Anwendung oder Anwendbarkeit ausländischen Rechts eine Abgabemöglichkeit an das Oberlandesgericht vorgesehen werden.
7. Bei der Revision sollte die Wertgrenze von 20.000 Euro für die Nichtzulassungsbeschwerde auf Dauer beibehalten werden.
8. Weitergehende tief greifende Eingriffe in den Zivilprozess sind derzeit nicht veranlasst. Der Zivilprozess eignet sich nicht für kurzatmige Veränderungen.

## **Arbeitskreis III:**

### **“Der Abfindungsvergleich beim Personenschaden“**

1. Der Arbeitskreis hält eine Änderung des § 843 Abs. 3 BGB nicht für erforderlich.
2. Beim Abfindungsvergleich bleibt es grundsätzlich der Vereinbarung der Parteien überlassen, mit welchen Rechenparametern der Kapitalbetrag errechnet wird.
3. Der Abfindungsvergleich betrifft regelmäßig alle zu erwartenden Ansprüche des Geschädigten auf Ersatz materiellen und immateriellen Schadens.
  - a) Sollen bestimmte Ansprüche nicht vom Vergleich erfasst sein, sondern einer späteren Regelung vorbehalten bleiben, müssen sie so genau wie möglich bezeichnet werden.
  - b) Im Hinblick auf die kurze Verjährung empfiehlt es sich, eine Verlängerung der Verjährungsfrist für die vorbehaltenen Ansprüche ausdrücklich zu vereinbaren.
  - c) In den Abfindungsvergleich sollte ein Vorbehalt hinsichtlich des gesetzlichen Anspruchsübergangs auf Dritte aufgenommen werden.
4. Der Anwalt des Geschädigten hat seinen Mandanten vor Abschluss des Vergleichs über den Inhalt sowie über die Vor- und Nachteile des vorgesehenen Abfindungsvergleichs und über die alternative Rentenzahlung aufzuklären.

## Arbeitskreis IV:

### "Strafrecht gegen Verkehrsrowdies"

---

1. Zunehmende Verkehrsdichte birgt die Gefahr steigenden Aggressionspotentials und damit „rowdyhaften“ Verkehrsverhaltens, dem entgegengewirkt werden muss.

Nach einhelliger Auffassung des Arbeitskreises reichen die bestehenden Strafvorschriften (i. V. mit dem Ordnungswidrigkeitenrecht) jedoch nach Inhalt und Strafdrohung aus, um Verkehrsverstöße angemessen zu sanktionieren und künftigen Fehlverhalten vorzubeugen.

2. Das Entdeckungs- und Sanktionsrisiko für Verkehrsrowdys sollte durch zeitnahe, sachgerechte Ermittlungen erhöht werden. Hierfür bedarf es einer verstärkten polizeilichen Überwachung des Verkehrsgeschehens – auch im Hinblick auf die Einhaltung des Rechtsfahrgebots – sowie einer verbesserten Schulung von Polizeibeamten bezüglich der Maßnahmen des ersten Zugriffs. Die Zusammenarbeit zwischen Polizei und Staatsanwaltschaft sollte unter Steigerung der Qualitätsstandards weiter intensiviert werden.
3. Auffällig gewordene Kraftfahrer sollten verstärkt Schulungsmaßnahmen und Untersuchungen zugeführt werden, die sich mit der Toleranzschwelle und Aggressionsbereitschaft befassen.
4. Der Arbeitskreis empfiehlt, den Rechtsgüterschutz, den das Strafrecht Verkehrsteilnehmern naturgemäß nur eingeschränkt gewähren kann, durch flankierende präventive Maßnahmen zu stärken. Diese sollten vorrangig darauf gerichtet sein, Aggressionspotential abzubauen, zum einen durch Aufklärungs- und Ausbildungsmaßnahmen, zum anderen durch eine sinnvolle, dem verständigen Verkehrsteilnehmer nachvollziehbare Verkehrsregelung.

## Arbeitskreis V:

### "Arzt und Fahreignungsmängel seines Patienten"

---

1. Der Arzt hat aus dem Behandlungsvertrag die Pflicht, seinen Patienten auch über mögliche Fahreignungsmängel aufzuklären und nachdrücklich auf daraus resultierende Gefahren für ihn selbst und für andere hinzuweisen. Dies hat er angemessen zu dokumentieren.
2. Dafür sind verbesserte verkehrsmedizinische Kenntnisse nicht nur wünschenswert, sondern unerlässlich.
3. Im Unterschied zu einigen anderen europäischen Ländern ist der Arzt in der Bundesrepublik Deutschland *nicht verpflichtet*, Fahreignungsmängel seines Patienten der zuständigen Behörde zu melden. Um das besondere Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und Patient nicht zu belasten, soll dieser Rechtszustand nach ganz überwiegender Ansicht des Arbeitskreises nicht geändert werden.
4. Wegen dieses Vertrauensverhältnisses hat der Arbeitskreis mit großer Mehrheit auch die Einführung eines spezialgesetzlich geregelten *Melderechts* abgelehnt. Vielmehr soll der Arzt nach Maßgabe des rechtfertigenden Notstandes (§ 34 StGB) abwägen und entscheiden können, ob die zu befürchtende Gefährdung der allgemeinen Verkehrssicherheit im Ausnahmefall die Durchbrechung der ärztlichen Schweigepflicht erlaubt. Auch in diesem Fall besteht *keine Meldepflicht*.
5. Nach Auffassung des Arbeitskreises besteht im Übrigen ein erhebliches Defizit an fundierten empirischen Erkenntnissen über die Unfallursächlichkeit von körperlich-geistigen Fahreignungsmängeln. Dies betrifft beispielsweise psychiatrische, neurologische und geriatrische Erkrankungen sowie den Konsum von berauschenden Mitteln und die Einnahme von Medikamenten.

## Arbeitskreis VI:

### "Verkehrsüberwachung in Deutschland und Europa"

---

Der Arbeitskreis hat fast durchgängig mit sehr großer Mehrheit folgende Empfehlungen beschlossen:

1. Die Empfehlung der Europäischen Kommission zur Verkehrsüberwachung wird im Grundsatz begrüßt; eine verbindliche europäische Regelung wird jedoch abgelehnt. Die Kommission wird aufgefordert, die in der Empfehlung enthaltenen Durchsetzungsmaßnahmen (u. a. verdachtslose Alkoholkontrolle, vollautomatisierte Feststellung und Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen, intensive Überwachung der Gurtpflicht) unter Berücksichtigung nationaler Besonderheiten mit den Mitgliedsstaaten zu erörtern.
2. Dabei sind auch verfassungsrechtliche Bedenken zu berücksichtigen; dies gilt insbesondere für eine umfassende Halterhaftung im fließenden Verkehr. Die große Mehrheit fordert jedoch, die Kostentragungspflicht des Halters nach § 25a StVG auf den Bereich der geringfügigen Geschwindigkeitsüberschreitungen (Verwarnungsgeldbereich) auszuweiten. Die zuständigen Behörden der Länder werden aufgefordert, bei mehr als nur geringfügigen Verstößen konsequent von der schon heute möglichen Fahrtenbuchauflage Gebrauch zu machen.
3. Der Gesetzgeber sollte die verdachtslose Alkoholkontrolle zulassen, indem er regelt, dass die verweigerte Mitwirkung bei der Atemalkoholmessung einen für die Blutentnahme nach § 81a StPO hinreichenden Tatverdacht begründet.
4. Herstellung und Vertrieb von Geräten, mit denen vor Verkehrsüberwachungsanlagen gewarnt wird oder die diese stören (u. a. Navigationssysteme mit integrierter Warnfunktion) sollten zusätzlich zu dem schon heute bestehenden Benutzungsverbot untersagt werden.
5. Ein „kommunales Anhalterrecht“ zur Verfolgung von Verkehrsverstößen, das nur bundesrechtlich geregelt werden könnte, wird abgelehnt.
6. Die bereits weitgehend ausgehandelten europäischen Regelungen zur grenzüberschreitenden Vollstreckung von Sanktionen sollten umgehend in Kraft gesetzt werden.
7. Bund und Länder werden aufgefordert, das Sanktionsniveau in Deutschland zu überprüfen und dabei auch das Sanktionsniveau im europäischen Ausland mit einzubeziehen.
8. Bund und Länder werden aufgefordert, ein gemeinsames Programm zur Verkehrsüberwachung aufzulegen; dazu ist eine bundesweite Übersicht über die einschlägigen Maßnahmen in den Ländern ebenso erforderlich wie eine Intensivierung der zweckdienlichen Forschung.

## Arbeitskreis VII:

### "Europäische Führerscheinreform"

1. Der Arbeitskreis begrüßt grundsätzlich die von der EU durch eine weitere Harmonisierung des Führerscheinrechts verfolgten Ziele – Verbesserung der Verkehrssicherheit, Verringerung der Betrugsmöglichkeiten und Stärkung der Freizügigkeit der Bürger. Bei der Gestaltung des Rechts sind die Ziele der Charta der EU zur Verkehrssicherheit vorrangig.
  
2. Der Arbeitskreis fordert bei den aktuellen Beratungen Folgendes zu berücksichtigen:
  - Ein obligatorischer Umtausch alter Führerscheine innerhalb einer angemessenen Frist unter voller Besitzstandswahrung wird als geeignete Maßnahme anerkannt.
  - Das deutsche Zentrale Fahrerlaubnisregister muss zügig voll umfänglich weiter ausgebaut werden, damit ein (auch EU-weiter) Datenaustausch ermöglicht wird.
  - Die Einführung regelmäßiger Gesundheitsuntersuchungen für PKW- und Motorradfahrer ohne bestimmten Anlass wird abgelehnt.
  - Zur Eindämmung des illegalen Führerscheintourismus ist die europaweite Einhaltung der bestehenden Regelungen dringend notwendig, insbesondere die Einhaltung des Wohnsitzprinzips. Gefordert wird die Anhebung der Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs. Die nationalen Eignungsregelungen sind auf Führerscheininhaber mit Wohnsitz in Deutschland konsequent anzuwenden.
  - Der Arbeitskreis lehnt die Einführung von Mikrochips auf deutschen Führerscheinen ab.

## **Arbeitskreis VIII:**

### **"Maßnahmen der Schifffahrt gegen Terrorismus und Piraterie"**

---

- I. Der Arbeitskreis begrüßt die in Deutschland erfolgte termingerechte und erfolgreiche Umsetzung des am 01.07.2004 in Kraft getretenen internationalen Regelwerks zur Abwehr von Terroranschlägen in der Seeschifffahrt. Er sieht jedoch weiteren Handlungsbedarf und empfiehlt folgende Schritte:
  1. Unklarheiten bei einzelnen Regelungen müssen im Rahmen der IMO mit dem Ziel einer international harmonisierten Anwendung der Vorschriften schnellstens geklärt werden. Das betrifft vor allem die von den Schiffen abzugebenden Meldungen, die klare Unterscheidbarkeit der Alarme im Seenotfall und bei anderen Gefährdungssituationen, den Zugang an Bord, den Besatzungswechsel und den Landgang der Seeleute.
  2. Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten zum Kurzstreckenverkehr, insbesondere zum Fährverkehr in der Ostsee, sollten zügig zum Abschluss gebracht werden.
  3. Die noch erforderlichen nationalen Ausführungsvorschriften sollten alsbald erlassen werden; sie sollten nicht über internationale Vorgaben hinausgehen. Das ILO-Übereinkommen 185 über Ausweise für Seeleute sollte umgehend ratifiziert werden.
  4. Bei dem EU-Vorschlag zur Verbesserung der Sicherheit in den Häfen muss eine einseitige Belastung der Häfen, die zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern führen kann, vermieden werden. Die bislang nur auf Seeschiffe und Seehäfen bezogenen Sicherheitsmaßnahmen müssen auf die gesamte Transportkette ausgedehnt und aneinander angepasst werden.
  5. Die derzeitige Überarbeitung des Internationalen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt von 1988 sollte einerseits die Zugriffsmöglichkeiten auf fremdflaggige Schiffe bei Verdacht terroristischer Taten verbessern, andererseits den Grundsatz der Freiheit der Seeschifffahrt nicht unverhältnismäßig einschränken.
- II. Die gegen Terroranschläge auf Schiffen eingeführten Maßnahmen sind auch gegen Piratenüberfälle wirksam, müssen aber international verbessert werden. Im Rahmen der Entwicklungshilfe sind die von Piraterie betroffenen Küstenstaaten beim Aufbau geeigneter Sicherheitsstrukturen zu unterstützen.
- III. Zur Abwehr von Terroranschlägen und Piratenüberfällen ist eine gesetzliche Klärung der Befugnisse der deutschen Streitkräfte auch im Hinblick auf die Unterstützung der Sicherheitsbehörden erforderlich.