

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT e.V.

- Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar -

Baron-Voght-Str. 106a · 22607 Hamburg

Telefon: 040 - 89 38 89 / Telefax: 040 - 89 32 92

45. Deutscher Verkehrsgerichtstag

24. bis 26. Januar 2007 in Goslar

EMPFEHLUNGEN

Arbeitskreis I

Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht

1. Regress, § 67VVG/§116 SGB X:

- a) Das in den §§ 67 VVG, 116 SGB X enthaltene Familienprivileg ist Ausdruck eines allgemeinen Rechtsgrundsatzes. Der Gleichklang der Vorschriften muss auch mit der VVG-Reform erhalten bleiben. Die Vorschriften sind inhaltlich identisch auszulegen.
- b) Der Gesetzgeber wird aufgefordert, § 116 Abs. 4 SGB X und § 86 Abs. 3 VVG RE (bisher § 67 Abs. 2 VVG) aufeinander abzustimmen.
- c) Die Schadenspraxis sollte den veränderten gesellschaftlichen Verhältnissen gerecht werden und auch vor Inkrafttreten der VVG-Reform das Familienprivileg auf die verfestigte nichteheliche Lebensgemeinschaft entsprechend anwenden.

2. Unterhaltsschaden:

Die haftungsrechtlichen Bestimmungen zum Unterhaltsschaden sollten nicht geändert werden.

3. Hausarbeitsschaden in der nichtehelichen Lebensgemeinschaft:

Der Arbeitskreis stellt fest:

- a) Bei Verletzung der haushaltsführenden Person entsteht dieser wegen der Beeinträchtigung der Eigenversorgung ein ersatzfähiger Mehrbedarf.
- b) Die Versorgung eines eigenen Kindes der verletzten Person ist grundsätzlich beim Hausführungsschaden berücksichtigungsfähig.

Die Empfehlung des Arbeitskreises lautet daher:

Haben sich die in einem gemeinsamen Haushalt lebenden Partner verpflichtet, zur Lebenshaltung gegenseitig beizutragen, ist die verletzungsbedingte Beeinträchtigung bei der Hausarbeit wie bei Ehegatten zu ersetzen. Die wechselseitige Verpflichtung ist im Einzelfall nachzuweisen.

Arbeitskreis II

Autokauf im Internet

Der Arbeitskreis stellt eine besorgniserregende Zunahme von Betrugsfällen und Missständen beim Anbieten und Verkaufen von Kraftfahrzeugen im Internet fest.

Der Arbeitskreis appelliert an das Bundesinnenministerium und die Innenminister der Länder, Internetkriminalität beim Autokauf effizient und konsequent zu verfolgen. Hierfür ist die Schaffung einer zentralen Ansprech- und Koordinationsstelle, etwa beim Bundeskriminalamt, dringend erforderlich.

Der Arbeitskreis empfiehlt die Schaffung eines Kodex. Dies sollte alsbald auf freiwilliger Basis der Internetmarktbetreiber oder durch Maßnahmen des Bundesjustizministeriums jeweils in Zusammenarbeit mit Verbraucherverbänden und den Verbänden des Automobilhandels geschehen. Der Kodex formuliert Grundsätze für ein transparentes, sicheres und faires Marktgeschehen. Die Marktplatzbetreiber verpflichten sich zur Einhaltung des Kodex. Diejenigen Marktplatzbetreiber, die den Kodex ganz oder teilweise ablehnen, müssen Abweichungen öffentlich und eingehend begründen.

Regelungspunkte des Kodex sollten u. a. sein:

- Identifikation der Anbieter
- Pflichtangaben zur konkreten Beschreibung des Fahrzeugs
- Definitionen für Beschaffenheitsangaben
- transparentes System zur Bewertung der Anbieter
- Verhinderung von unseriösen Angeboten
- Hinweise auf sichere Zahlungsabwicklung, insbesondere auf das Vorleistungsrisiko.

Der Arbeitskreis befürwortet die Einrichtung einer Online-Streitschlichtungsstelle, auf die die Marktplatzbetreiber hinweisen.

Der Arbeitskreis fordert die mit dem Geldtransfer beauftragten Institute auf, Verbraucher über die Risiken der Überweisung des Kaufpreises an der Einzahlstelle, z.B. auf dem Überweisungsformular, aufzuklären.

Arbeitskreis III

Geschwindigkeit als Unfallursache

1. Die Entwicklung der Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahren ist durch einen deutlichen Rückgang der Zahl der Verkehrstoten geprägt. Dies kann kein Anlass sein, in den Bemühungen um eine weitere Verringerung des Risikos geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfälle nachzulassen.

Das gilt um so mehr, als sich den jährlichen Verkehrsunfallstatistiken die Zahl der Opfer nicht entnehmen lässt, die – zum Beispiel infolge verbesserter passiver Sicherheit der Fahrzeuge und erheblicher Fortschritte in der medizinischen Versorgung – zwar nicht mehr zu Tode kommen, aber nur mit schweren oder schwersten gesundheitlichen Dauerfolgen überleben.

2. Ganz allgemein gilt es, das Bewusstsein für die Gefahren des Fahrens mit überhöhter (unzulässig hoher oder nicht situationsangepasster) Geschwindigkeit durch Aufklärung und Information zu stärken.

3. Handlungsbedarf besteht vor allem für den Verkehr auf Landstraßen, weil dort gemessen am Verkehrsaufkommen eine überproportional große Zahl von schweren Unfällen und Verkehrstoten zu verzeichnen ist. Namentlich bezogen auf diesen Bereich erscheinen Maßnahmen zur Vermeidung geschwindigkeitsbedingter Unfälle bzw. zur Milderung ihrer Folgen sinnvoll und erfolgversprechend. Der Arbeitskreis empfiehlt insbesondere:

- a) Straßen so zu gestalten, dass sie den Autofahrer bei der Wahl einer angepassten Geschwindigkeit unterstützen („selbsterklärende Straße“)
- b) die Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen durch geeignete bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zu erhöhen (etwa durch die vermehrte Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen, wo sinnvoll möglich, sowie durch Sicherung der Linksabbieger)
- c) Maßnahmen zur Durchsetzung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie eine Erhöhung der Kontrolldichte an Unfallhäufungsstellen, namentlich durch den Einsatz von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Der Arbeitskreis empfiehlt zu prüfen, ob die rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für die Einführung von „section control“ geschaffen werden können.
- d) Sicherung der Fahrbahnseitenräume vor allem und jedenfalls an Unfallhäufungsstellen (als flankierende Maßnahmen zur Minimierung von Unfallfolgen)

4. Der Arbeitskreis empfiehlt auf Bundesautobahnen den weiteren Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen.

Auf Strecken mit Geschwindigkeitsbeschränkung soll deren Einhaltung verstärkt kontrolliert werden.

Zur Ahndung von Rasern und Dränglern soll vermehrt Videoüberwachung eingesetzt werden.

Der Arbeitskreis spricht sich mit knapper Mehrheit gegen die Einführung eines generellen Tempolimits auf Bundesautobahnen aus.

Arbeitskreis IV

Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten

1. Der Arbeitskreis hält eine weitere spürbare Verringerung der Unfallzahlen für erforderlich. Dafür sind hinreichend starke Überwachungsmaßnahmen und ein als wirksam empfundenes Sanktionsniveau nötig. Einer Mentalität, die Geldbußen bei Verkehrsverstößen bewusst einkalkuliert, muss entgegengewirkt werden.
2. Eine durchgängige Erhöhung der Bußgeldsätze ist nicht angezeigt. Der Arbeitskreis empfiehlt eine differenzierte Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße, die Hauptunfallursachen darstellen (insbesondere Rotlicht-, Abstand-, deutliche Geschwindigkeitsverstöße sowie Alkohol- bzw. Drogenfahrten). Damit wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass seit 1990 im Wesentlichen die Bußgeldsätze unverändert geblieben sind und Deutschland im Verhältnis zu anderen EU-Staaten ein sehr geringes Bußgeldniveau hat.
3. Der Arbeitskreis spricht sich dafür aus, dass bei leichten Verkehrsverstößen in geeigneten Fällen vermehrt von der Einstellungsmöglichkeit Gebrauch gemacht wird (Opportunitätsprinzip).
4. Der Arbeitskreis lehnt eine Einschränkung der Rechtsbehelfsmöglichkeiten zur Kompensation einer etwaigen Mehrbelastung der Justiz ab.

Arbeitskreis V

Zündsperre – ein neuer Weg zur Alkoholprävention?

1. Atemalkoholsensitive Wegfahrsperren (Alkohol-Interlocks) sind grundsätzlich geeignet, die vorhandenen Möglichkeiten der primären und sekundären Prävention von Alkoholfahrten zu ergänzen.
2. Eine generelle Verpflichtung aller Fahrzeughalter zum Einbau von Alkohol-Interlocks durch den Gesetzgeber kommt wegen unverhältnismäßiger Einschränkung des Eigentumsgrundrechts (Art. 14 GG) nicht in Betracht (einstimmig angenommen).
Bei beruflich genutzten Fahrzeugen würde der obligatorische Einbau auch gegen die Berufsfreiheit (Art. 12 GG) und bei hier ansässigen Unternehmen aus anderen EU-Staaten gegen die europäische Niederlassungsfreiheit (Art. 43 EGV) verstoßen (bei zwei Enthaltungen einmütig angenommen).
3. Im Bereich der primären Prävention ist der freiwillige Einbau von Alkohol-Interlocks bei betrieblich genutzten Fahrzeugen sinnvoll, insbesondere bei der gewerblichen Personenbeförderung, bei Gefahrguttransporten sowie im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr (einstimmig angenommen).
4. a) Im Bereich der sekundären Prävention bei bereits auffällig gewordenen Kraftfahrern kommt in geeigneten Fällen nach vorangegangener Entziehung der Fahrerlaubnis bei bedingter Eignung die Erteilung einer beschränkten Fahrerlaubnis gem. § 23 Abs. 2 FEV in Betracht, die nur zum Führen von Kraftfahrzeugen mit eingebautem Alkohol-Interlock berechtigt.
b) Sinnvoll ist dies nur in Verbindung mit psychologischen Maßnahmen zur Wiederherstellung der unbedingten Kraftfahreignung.
c) Die Frage, welche Konsequenzen Fehlversuche – diese werden stets dokumentiert – während der bedingten Eignungsphase für die Eignungsbeurteilung zum Führen von Kraftfahrzeugen haben, bedarf weiterer Klärung, z. B. im Rahmen eines Modellversuchs (mit großer Mehrheit angenommen).
5. Eine Fahrerlaubnisentziehung kann nicht durch den Einbau eines Alkohol-Interlocks ersetzt oder verkürzt werden, da sich die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auf die Person und nicht auf ein Fahrzeug bezieht.
6. Die Entscheidung des Gerichts über die Ausnahme bestimmter Arten von Kraftfahrzeugen von der Fahrerlaubnis-Sperre gem. § 69a Abs. 2 StGB kann vom Einbau eines Alkohol-Interlocks abhängig gemacht werden.
7. Es wäre wünschenswert, bei der technischen Weiterentwicklung der Geräte Verbesserungen zur Fahreridentifikation zu erzielen.

Arbeitskreis VI

Baustellen auf Autobahnen

1. Baustellen auf Autobahnen bringen ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko mit sich, das weit über den unmittelbaren Baustellenbereich hinaus die staugefährdete Zulaufstrecke einschließt. In diesem Bereich trägt der Lkw-Verkehr erheblich zum Unfallgeschehen bei.
2. Der AK hält insofern verstärkte Forschung/Untersuchungen für erforderlich.
3. Der AK empfiehlt für Baustellen von längerer Dauer folgende Maßnahmen:
 - Frühzeitige, deutlich wahrnehmbare und auf eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer abzielende Hinweise. Zum Beispiel hat für den Lkw-Verkehr die Überkopfbeschilderung (Schilderbrücken oder Kragarme) eine höhere Signalwirkung. Am Beginn der Zulaufstrecke müssen rechtzeitig Lkw-Überholverbote angeordnet werden.
 - Innerhalb der Baustelle sollten für den Verkehrsteilnehmer eindeutige Anordnungen und Beschilderungen nach dem Grundsatz „So viel wie nötig, so wenig wie möglich“ gelten. Alle Beteiligten sind aufgefordert, die ihnen obliegenden abgestuften Überwachungs- und Kontrollpflichten konsequent wahrzunehmen.
 - Konsequente Geschwindigkeitsüberwachung (möglichst stationär) vorrangig vor oder am Beginn der Baustelle.
4. Die länderübergreifende Netzsteuerung (großräumige Umleitungsempfehlungen um baustellenbelastete Autobahnabschnitte) ist unter Nutzung aller Möglichkeiten der Verkehrstelematik weiter zu verbessern.
5. Die länderübergreifende Koordination der Baustellenplanung und des Baustellenmanagements ist ein Erfolg versprechender und zu intensivierender Ansatz.
6. Alle Verantwortlichen sind gefordert, durch größtmögliche Verkürzung der Bauzeit (Verträge mit Bonus/Malusssystem, Nachtbaustellen, „6-Tage-Woche“, Ausnutzung der Tageshelligkeit) die Beeinträchtigung für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf das unumgängliche Maß zu reduzieren.
7. Der anstehende Erhaltungsaufwand wird künftig zu einer erhöhten Zahl von Baustellen auf Autobahnen führen. Die Verkehrsteilnehmer sind gefordert, sich bei der Routenplanung und der Reisezeitkalkulation darauf einzustellen. Das gilt besonders für den Wirtschaftsverkehr.

In zivilrechtlicher Hinsicht erinnert der AK an den Grundsatz der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer, der auch bei Defiziten der Baustellenabsicherung die Haftung der Verantwortlichen unter dem Gesichtspunkt des Mitverschuldens mindern oder entfallen lassen kann.

Arbeitskreis VII

Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse

In modernen Kraftfahrzeugen aller Art ist eine Vielzahl elektronischer Steuergeräte vorhanden, die untereinander vernetzt sind. Sie speichern Daten zu verschiedenen Zwecken ab. Solche Daten können teilweise zur Klärung von Unfallursachen genutzt werden. Art und Umfang der Datenspeicherung sind hersteller- und modellspezifisch.

Der Arbeitskreis empfiehlt:

1. In der Betriebsanleitung des Kraftfahrzeugs sollte darüber aufgeklärt werden, welche relevanten Daten gespeichert werden und unter welchen Voraussetzungen die Speicherung erfolgt.
2. Daten, die anlässlich eines Verkehrsunfalls gespeichert werden, müssen nachvollziehbar aufgezeichnet werden, so dass eine standardisierte Auswertung möglich ist. Eingriffe der Fahrerassistenzsysteme und Auslösen von Rückhaltesystemen sind zu protokollieren.
3. Die Datenauswertung setzt nach geltendem Recht die Einwilligung des Fahrzeugeigentümers/Fahrers oder eine richterliche Anordnung voraus.
4. Der Serieneinbau eines Speichermoduls für unfallrelevante Daten („Unfallrekorder“), das die vorhandene Sensorik des Fahrzeugs nutzt und deshalb außerordentlich preiswert sein kann (unter 10 Euro in einfacher Ausführung), sollte gesetzlich vorgeschrieben werden.

Arbeitskreis VIII

Sicherheit in der Sportschifffahrt

1. Der Arbeitskreis empfiehlt eine weitergehende Zusammenführung der Rechtsvorschriften über Sport- und Freizeitschifffahrt im Seebereich mit dem Ziel größerer Transparenz und Klarheit.
2. Die Eigenverantwortung in der Sportschifffahrt sollte – auch durch die Fortführung einer Sicherheitsbroschüre und andere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen – weiter gestärkt werden. Gute Seemannschaft erfordert u.a. eine umfassende Reiseplanung, eine Sicherheitseinweisung vor Fahrtantritt sowie eine geeignete Ausrüstung von Sportfahrzeugen.
3. Zur Ausrüstung gehören insbesondere Radarreflektor, GPS-Empfänger mit MOB-Taste und UKW-Funkgeräte, die auch im Cockpit bedient werden können, sowie Rettungswesten und Sicherheitsleinen. Die Einführung einer verbindlichen Ausrüstungspflicht für diese Gegenstände sollte geprüft werden. Die Verwendung von Sicherheitsleinen und das Tragen von Rettungswesten wird dringend empfohlen.
4. Die Befähigung der Sportbootführer sollte verbessert werden. Dazu gehören eine qualifizierte Ausbildung als Voraussetzung für die Zulassung zur Prüfung für Fahrerlaubnisse sowie Auffrischkurse. Dabei muss guter Seemannschaft in der Ausbildung und Prüfung größeres Gewicht beigemessen werden. Das schließt für den Erwerb des Sportbootführerscheins ausreichende praktische Erfahrungen sowie Übungen zum Verhalten in Notfällen und zur Rettung über Bord gegangener Personen ein.
5. Ein besonderes Augenmerk bei Ausbildung und Prüfung ist auf das Zusammenspiel mit der Berufsschifffahrt zu richten. Führer von Sportbooten müssen unter anderem ausreichende Kenntnisse über Manövrier- und Sichtbeschränkungen von großen Schiffen insbesondere in den Revieren besitzen.