

# **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

**46. Deutscher Verkehrsgerichtstag**

**23. bis 25. Januar 2008 in Goslar**

## **EMPFEHLUNGEN**

### **Arbeitskreis I**

#### **Personenschadensmanagement**

---

1. Das privat organisierte Reha-Management ist geeignet, die gesundheitliche Situation von Unfallopfern zu optimieren und zur sozialen und beruflichen Reintegration beizutragen. Es ersetzt allerdings nicht die Sozialversicherungsleistungen, sondern ergänzt diese.
2. Der Verkehrsgerichtstag appelliert an die anwaltliche Vertretung der Verletzten, in geeigneten Fällen frühzeitig die Einleitung des Reha-Managements initiativ vorzuschlagen und zu begleiten.
3. Die für die effektive Arbeit des Reha-Managements erforderliche Unabhängigkeit sollte dadurch sichergestellt werden, dass dem Handeln des Reha-Managers die von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein (DAV) im Jahre 2001 verabschiedeten Grundsätze („Code of Conduct des Reha-Managements“, Mitt-BI. der Arge VerkR 2002, 86) zugrundegelegt werden.

## Arbeitskreis II

### Psychische Schäden als Unfallfolgen

---

1. Psychische Schäden als Unfallfolge können eine eigenständige Gesundheitsschädigung darstellen, die zum Schadensersatz verpflichten kann, wenn sie sich nicht als Folge des allgemeinen Lebensrisikos darstellt.
2. Psychische Schäden werden zunehmend als Unfallfolge geltend gemacht. Diese Schäden sind oft schwer objektivierbar. Deshalb müssen durch geeignete standardisierte Untersuchungsverfahren Fälle der Simulation und Aggravation ausgeschlossen werden.
3. Die sichere Beurteilung solcher Schäden bedarf über die subjektiven Angaben des Geschädigten hinaus einer möglichst frühzeitigen und fachlich qualifizierten ärztlichen Befunderhebung.
4. Zu diesem Zweck müssen brauchbare Vorgaben für den Ablauf von Begutachtungen und den Inhalt von Gutachten entwickelt werden, um deren Qualität und Überprüfbarkeit zu sichern.
5. An diesen Vorgaben sollten sich bei der außergerichtlichen Schadensregulierung und in einem Prozess die Beweisfragen orientieren.
6. Eine schnelle Schadensregulierung hat auch therapeutischen Wert. Deshalb ist ein vertrauensvolles und konstruktives Zusammenwirken zwischen dem Geschädigten, seinem Anwalt und dem Haftpflichtversicherer des Schädigers erforderlich.

## Arbeitskreis III

### "Verkehrssanktionen in der EU - Neue Entwicklungen"

---

1. Die grenzüberschreitende Vollstreckung von Geldsanktionen in Europa dient der Verwirklichung eines europäischen Verkehrs(rechts)raumes mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Reduzierung der Anzahl der Verkehrsoffer in Europa. Der EU-Rahmenbeschluss über die gegenseitige Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen ermöglicht die grenzüberschreitende Vollstreckung von Verkehrssanktionen. Er räumt dadurch mit der vielfach anzutreffenden Auffassung auf, dass Straßen im europäischen Ausland rechtsfreie Räume seien.
2. In dem der Vollstreckung zugrunde liegenden ausländischen Straf- bzw. Bußgeldverfahren muss gewährleistet sein, dass dem Betroffenen Tatvorwurf, ausländische Entscheidung und Rechtsmittelbelehrung in deutscher Sprache zur Kenntnis gebracht werden und effektiver Rechtsschutz gewährt wird.
3. Das den Rahmenbeschluss in Deutschland umsetzende Europäische Geldsanktionsgesetz ist an die Vorgaben des Grundgesetzes gebunden. Es muss insbesondere die Anforderungen des Rechtsstaatsprinzips und des Gebots effizienten Rechtsschutzes (Art. 19 Abs. 4 GG) beachten.
4. Der deutsche Gesetzgeber hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Verstößen gegen rechtsstaatliche Grundsätze eine Vollstreckung nicht erfolgt. Zudem fordert der Arbeitskreis eine Stichtagsregelung, wonach eine Vollstreckung nur hinsichtlich solcher Taten erfolgt, die nach Inkrafttreten des Gesetzes begangen wurden. Die im Rahmenbeschluss vorgesehenen Verweigerungsgründe sollten als obligatorische Vollstreckungshindernisse ausgestaltet werden.
5. Auf europäischer Ebene sollte ein effektiver Mechanismus zum Austausch von Halterdaten und zur Amtshilfe bei der Ermittlung von Fahrerdaten geschaffen werden.
6. Die Verpflichtung zur Einführung einer Halterhaftung im fließenden Verkehr durch den europäischen Gesetzgeber ist abzulehnen.

## Arbeitskreis IV

### Das neue Versicherungs-Vertragsgesetz (VVG) und die Kraftfahrtversicherung

---

#### 1.

Die Einführung einer gesetzlichen, anlassbezogenen Pflicht zur Beratung des Versicherungsnehmers wird auch für die Kraftfahrtversicherung begrüßt. Das gilt vor allem vor dem Hintergrund der Weiterentwicklung der Produkte.

#### 2.

Im Sinne des reibungslosen Funktionierens der zum 1.3.2008 neu eingeführten elektronischen Fahrzeugzulassung (eVB-Verfahren) wird im Interesse der Verkehrsteilnehmer und einer zügigen Gewährung vorläufigen Versicherungsschutzes für Kraftfahrzeuge die rasche flächendeckende Verwirklichung des elektronischen Zulassungsverfahrens zwischen Versicherer und Zulassungsbehörde empfohlen.

#### 3.

Bei der Bemessung der bei grober Fahrlässigkeit erfolgenden Kürzung der Entschädigung spielt neben den subjektiven Elementen des Schuldvorwurfs auch die objektive Schwere der Pflichtverletzung eine besondere Rolle.

#### 4.

Das Gesetz erlaubt bei grob fahrlässigem Verhalten je nach der Schwere des Verschuldens im Einzelfall auch eine vollständige Versagung der Leistung. Andererseits ist aber auch die volle Leistungspflicht nicht ausgeschlossen.

#### 5.

Jedenfalls bei alkoholbedingter oder bei drogenbedingter Fahruntüchtigkeit sollte regelmäßig eine Kürzung auf Null erfolgen.

#### 6.

Treffen mehrere grob fahrlässig begangene Obliegenheitsverletzungen zusammen oder Obliegenheitsverletzungen mit dem Vorwurf der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalls (zum Beispiel Überfahren eines roten Lichtzeichens und Verschweigen von Vorschäden), so spricht viel dafür, eine Gesamtbewertung der Schwere des Verschuldens vorzunehmen; dabei kann die Multiplikation der Quoten eine Hilfsüberlegung sein.

#### 7.

Die Regressbegrenzung nach der Kraftfahrzeugpflichtversicherungsverordnung auf 5000 € oder 2500 € gilt für die vom Versicherer nach erfolgter Quotelung noch zu erbringende Leistung (Quote vor Regress).

## Arbeitskreis V

### Fuhrparkmanagement

1. Der VGT weist darauf hin, dass neben dem Fahrer auch den Halter zahlreiche Pflichten treffen. Sie beziehen sich auf
  - die Eignung des Fahrers (gültige Fahrerlaubnis, gesundheitlicher Zustand),
  - den Zustand des Fahrzeugs (Technik, Ladung) und
  - eine sichere Fahrt (Lenk- und Ruhezeiten).

Die Verletzung dieser Auswahl-, Organisations- und Kontrollpflichten ist straf- und bußgeldbewehrt.

2. In Unternehmen können diese Halterpflichten auf einen Fuhrparkverantwortlichen delegiert werden. Dieser muss sorgfältig ausgewählt und mit klaren Weisungen sowie mit entsprechenden Kompetenzen versehen werden. Beim Halter verbleibt jedoch eine Überwachungspflicht.
3. Die Anforderungen an die Führerscheinkontrolle durch den Halter dürfen nicht überspannt werden. Nach der Rechtsprechung genügen grundsätzlich die erstmalige Kontrolle des Führerscheins und die Reaktion bei Auffälligkeiten. Bei größeren Fuhrparks können sich gleichwohl wiederkehrende (auch elektronische oder firmenexterne) Kontrollen empfehlen.
4. Bei erheblichen Verstößen (insbesondere bei Überladungen) ziehen Bußgeldstellen in neuerer Zeit im Wege der Gewinnabschöpfung (Verfall) Geldbeträge teilweise in sechsstelliger Höhe ein. Gewinnabschöpfungsmaßnahmen setzen präzise Feststellungen zum Tatvorwurf und zu Art und Umfang des aus der Pflichtverletzung erlangten Vermögensvorteils voraus. Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens ist zu berücksichtigen. Gewinnabschöpfung darf nicht existenzvernichtend sein.

## Arbeitskreis VI

### Unfallkommissionen als Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit

---

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass Unfallkommissionen ein wesentliches Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit sind und empfiehlt,

1. die Institution „Unfallkommission“ als Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit in die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO ausdrücklich aufzunehmen, um den Stellenwert dieses Gremiums angemessen deutlich zu machen,
2. Unfallkommissionsmitgliedern in allen Ländern die Möglichkeit zur kontinuierlichen Aus- und Fortbildung einzuräumen, die notwendigen Qualifizierungsmaßnahmen anzubieten, eine regelmäßige Fortbildung der Dozenten von Qualifizierungsseminaren über aktuelle Erkenntnisse sowie einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch zu fördern,
3. zur Unterstützung der örtlichen Unfallkommissionen – als landesweite Aufgabe – zentrale Controllinginstrumente zu schaffen. Dies ermöglicht u.a. die Koordinierung der Aus- und Fortbildung von Unfallkommissionsmitgliedern und Dozenten und gewährleistet einen gesicherten Informationsfluss. Die Schaffung von zentralen Stellen in den Ländern zur Unterstützung der örtlichen Unfallkommissionen wird angeregt,
4. für die Beseitigung von Unfallhäufungen höhere Mittel in den Haushalten von Bund, Ländern und Kommunen (z.B. durch zweckgebundene Haushaltstitel) zur Verfügung zu stellen,
5. den Polizeien der Länder, alle Straßenverkehrsunfälle aufzunehmen und zu erfassen, da sie eine wichtige Datenbasis für die Arbeit der Unfallkommissionen sind.

## Arbeitskreis VII

### Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers

---

Das Führen eines Kraftfahrzeuges erfordert uneingeschränkte Aufmerksamkeit. Es treten für den Fahrer vielfältige Belastungen auf. Diese resultieren aus der Fahraufgabe selbst, aus der Umgebung (z.B. Verkehrsaufkommen) sowie aus der Mensch-Maschine-Kommunikation. In den letzten Jahren hat es eine Fülle von Innovationen in den Bereichen der Entertainment-Geräte, der Fahrer-Informationssysteme (FIS) und der Fahrer-Assistenzsysteme (FAS) gegeben. Dabei nimmt die Zahl portabler, im Fahrzeug verwendbarer Systeme zu.

Zweifelsohne ist die Verarbeitungskapazität unseres Gehirns begrenzt. Wahrnehmungsexperimente belegen, dass uns durch die Konzentration auf eine Aufgabe möglicherweise etwas ganz Wichtiges in einem anderen Bereich entgeht und gerade dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet ist. Aus der Überforderung unseres Sinnessystems resultieren Fehlleistungen und Unfälle. Durch die Sekundäraufgaben wird der Fahrer von seiner eigentlichen Aufgabe, dem Führen eines Fahrzeugs (Primäraufgabe), abgelenkt.

Daraus ergeben sich folgende Forderungen:

Der potentiellen Belastung des Fahrzeugführers sollte durch ein europäisches Vertriebsverbot für Geräte, die für den Gebrauch in Fahrzeugen konzipiert sind, begegnet werden, wenn sie

1. visuelle Unterhaltungsfunktionen für den Fahrer während der Fahrt zur Verfügung stellen,
2. keine sichere Befestigung vorsehen oder wenn sie die Sicht oder Fahrzeugbedienung beeinträchtigen,
3. verbotene Funktionen aufweisen (z. B. Warnung vor Verkehrsüberwachung).

Als flankierende Maßnahme zu einer europäischen Regelung sollte eine Überarbeitung des § 23 StVO dergestalt erfolgen, dass Geräte, die diesen Vorgaben widersprechen, nicht verwendet werden dürfen.

Zusätzlich müssen weitere Daten über Ausmaß, Einzelumstände und Auswirkungen insbesondere hinsichtlich der Unfallrelevanz zu „fahrfremden“ Tätigkeiten und zu den Auswirkungen von FIS und FAS auf die Belastbarkeit des Menschen ermittelt werden.

Der AK empfiehlt deshalb

- Untersuchungen zu veranlassen, um die für eine eventuelle gesetzliche Regelung erforderlichen Rechtstatsachen zu ermitteln,
- die Durchführung eines Workshops zum Thema „Fahrfremde Tätigkeiten“, ggf. durch die Bundesanstalt für Straßenwesen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit werden gebeten, in ihrer Aufklärungs- und Informationsarbeit die Verkehrsteilnehmer auf die Grenzen ihrer Wahrnehmungsfähigkeit stärker aufmerksam zu machen und auf die Eigenverantwortung hinzuweisen. Möglichkeiten wären z.B. akzeptierte TV-Formate (7. Sinn), Aufklärungskampagnen, Trainingsangebote und Hinwirken auf vereinfachte Gebrauchsanweisungen.

Bei der Gestaltung von Anzeige- und Bedienelementen sollten sinnesphysiologische, ergonomische und Usability-Erkenntnisse im Sinne des Europäischen Grundsatzkataloges zur Mensch-Maschine-Schnittstelle (2007/78/EG, Amtsblatt der EU vom 06.02.2007) unbedingt angewandt werden. Eine Standardisierung von sicherheitsrelevanten Anzeigen (Warnsysteme) und Bedienelementen ist notwendig und muss wahrnehmungspsychologische Erkenntnisse berücksichtigen.

## Arbeitskreis VIII

### Maßnahmen der Schifffahrt zum Klima- und Emissionsschutz

---

1. Der Arbeitskreis hält eine deutliche Senkung der Schiffsemissionen für dringend erforderlich. Das betrifft sowohl den Ausstoß von Schadstoffen (Schwefel, Stickoxide, Rußpartikel) als auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dabei ist sicherzustellen, dass insgesamt eine positive Umweltbilanz erzielt wird.
2. Zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes hält es der Arbeitskreis für geboten, dass die Schifffahrt weltweit von dem bisher gebräuchlichen Schweröl auf höherwertige Treibstoffe mit geringem Schwefelgehalt (z. B. Destillate) umstellt. Das ermöglicht zugleich eine weitgehende Reduzierung von Partikelemissionen und Ölschlamm sowie durch bessere Wirkung von Katalysatoren eine Senkung des Ausstoßes von Stickoxiden. Die als Alternative erörterte Verwendung von Einrichtungen zum Auswaschen von Schwefel an Bord der Schiffe (z. B. Scrubbern) lehnt der Arbeitskreis ab.
3. Da die Seeschifffahrt ein globaler Verkehrsträger ist, müssen die notwendigen Maßnahmen in der IMO (Internationale Seeschifffahrts-Organisation) getroffen werden. Der Arbeitskreis bittet die Bundesregierung, weiterhin mit allem Nachdruck dafür einzutreten, dass der zuständige IMO-Ausschuss für den Meeresumweltschutz noch im Jahre 2008 die entsprechenden Entscheidungen trifft. Dabei wird erwartet, dass die EU ihr politisches Gewicht mit einer gemeinsamen Position für das Ziel einer globalen Lösung einbringt. Sollte sich in der IMO keine befriedigende Lösung erreichen lassen, müssen auf europäischer Ebene geeignete Lösungen gefunden werden. Auf lokaler Ebene sollte bei Hafenaufenthalten in geeigneten Fällen die stärkere Nutzung von Landstrom in Betracht gezogen werden.
4. Auf der Grundlage internationalen Regelungen sollte die Einrichtung von regionalen Umweltzonen zur Verminderung von Schadstoffemissionen als Zwischenlösung gefördert werden.
5. Zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen kommt nach Ansicht des Arbeitskreises ein breites Bündel von Maßnahmen in Betracht. Dazu gehören vor allem technische und betriebliche Verbesserungen, wirtschaftliche Anreize und die Einbeziehung der Schifffahrt in den Emissionshandel auf der Basis einer Index-Methode, wie sie gegenwärtig in der IMO entwickelt wird. Diese Maßnahmen müssen schnellstmöglich in der IMO und auf europäischer Ebene vorangetrieben werden. Lokal mögliche Lösungen sollten, sofern sie wettbewerbsneutral erfolgen können, auch national weiter verfolgt werden.
6. Wichtige Voraussetzung für die notwendigen Maßnahmen ist die Schaffung und Bereitstellung einer zuverlässigen und transparenten Datenbasis.