

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

47. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2009 in Goslar

EMPFEHLUNGEN

Arbeitskreis I

Grenzüberschreitende Unfallregulierung in der EU

Der Arbeitskreis begrüßt das Urteil des EuGH, nach dem der Geschädigte eines Verkehrsunfalls im Ausland seinen Anspruch gegen die Versicherung in Deutschland gerichtlich geltend machen kann.

Nach Ansicht des Arbeitskreises ist es zulässig, die Klage dem Regulierungsbeauftragten zuzustellen (gemäß § 171 ZPO, Art 4 Abs. 5 der 4. KH-Richtlinie).

Nach einhelliger Ansicht ist eine Direktklage auch gegen Versicherungen in der Schweiz, Norwegen und Island zulässig (Lugano-Übereinkommen).

Der Arbeitskreis appelliert an die EU-Kommission und die Bundesregierung, im Binnenmarkt auf ein einheitliches Internationales Deliktsrecht hinzuwirken. Das Haager Übereinkommen zu grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen sollte für alle EU-Staaten durch die Rom II-Verordnung ersetzt werden.

Die aktuelle Rechtslage erfordert eine nachhaltige Intensivierung der Richterfortbildung und die Schaffung der nötigen Ressourcen durch die Landesjustizministerien. Zusätzlich sollte die EU-Kommission die notwendigen Hilfsmittel zur Ermittlung des ausländischen Schadensersatzrechts bereitstellen (z.B. Datenbanken, Kompendien).

Zur Kostenreduzierung und Beschleunigung der Verfahren regt der Arbeitskreis mit großer Mehrheit eine Zuständigkeitskonzentration bei der Justiz an.

Arbeitskreis II

Quotenbildung nach dem VVG

1. Eine Quotenbildung nach dem VVG kommt nur in Betracht, wenn grobe Fahrlässigkeit vorliegt. Die Voraussetzungen der groben Fahrlässigkeit und die Anforderungen an ihren Nachweis haben sich durch die Möglichkeit einer Quotenbildung nicht verändert.
2. Einziges Bemessungskriterium für die Quotelung ist die Schwere des Verschuldens. Billigkeits- oder Strafrechtserwägungen müssen außer Betracht bleiben.
3. Da der Grenzbereich der groben Fahrlässigkeit zum bedingten Vorsatz auf der einen Seite und zur einfachen Fahrlässigkeit auf der anderen Seite fließend ist, ist der gesamte Bereich der möglichen Quotenbildung von der vollständigen Leistungskürzung bis zur vollständigen Leistung auszunutzen.
4. Um dem Rechtsanwender im Massengeschäft ein Hilfsmittel an die Hand zu geben, das im Regelfall eine sachgerechte Entscheidung ermöglicht, erscheint die Bildung von Musterquoten sachlich geboten. Dabei sollten nur wenige Quotelungsstufen (0%, 25%, 50%, 75%, 100%) verwendet werden.
5. Maßstab für die Bildung der Musterquoten ist das objektive Gewicht der verletzten Sorgfaltpflicht. Für die abschließende Entscheidung kann und muss ggf. die Musterquote nach den Umständen des Einzelfalles abgeändert werden. Dabei sind auf Seiten des Versicherungsnehmers auch subjektive Elemente zu berücksichtigen.
6. Der Arbeitskreis fordert dazu auf, ein gemeinsames Gremium aus Vertretern von Verbraucherschutzverbänden (z.B. Automobilclubs), der Versicherungswirtschaft, der Anwaltschaft und der Richterschaft zu bilden. Dieses soll baldmöglichst eine Tabelle von Musterquoten als Orientierungsrahmen für den Bereich der Kraftfahrt-Versicherung erstellen.
7. Jedenfalls bei (relativer und absoluter) alkoholbedingter oder bei drogenbedingter Fahruntüchtigkeit oder Fahruntüchtigkeit aufgrund von Medikamentenmissbrauch wird als Musterquote eine Kürzung von 100 % empfohlen.
8. Bei mehrfachen Kürzungsgründen soll allein eine wertende Gesamtbetrachtung nach der Schwere des Verschuldens erfolgen. Die in der Literatur entwickelten mathematischen Modelle sowie das Modell der Konsumption werden nicht empfohlen.

Arbeitskreis III

Atem – und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand

1. Die Atemalkoholanalyse kann die Blutalkoholanalyse bei der strafrechtlichen Ahndung von Alkoholfahrten nicht ersetzen. Die Blutalkoholanalyse bleibt vielmehr weiterhin unverzichtbar. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein geeignetes Beweismittel zur Feststellung sog. „absoluter“ Fahrunsicherheit ist. Der Arbeitskreis empfiehlt weitere umfassende Forschungsarbeit unter Einbeziehung der Rechtsmedizin, der Justiz und der Polizei.
2. Fahrten unter der Wirkung von Alkohol und anderen Rauschmitteln (Trunkenheitsfahrten) müssen im Interesse der Verkehrssicherheit effektiv geahndet werden. Dafür ist es wegen des raschen Abbaus der Wirkstoffkonzentration unabdingbar, dass eine erforderliche Blutprobe möglichst zeitnah entnommen wird. Der Arbeitskreis ist im Hinblick auf die andernfalls zu befürchtende Beeinträchtigung des Beweisergebnisses der Auffassung, dass bei Trunkenheitsfahrten typischerweise jedes Zuwarten eine Gefährdung des Untersuchungserfolges nach sich zieht, die die Anordnung der Blutentnahme durch die Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft rechtfertigt. Der Gesetzgeber sollte die in der Frage der Anordnungscompetenz derzeit zu konstatierende Rechtsunsicherheit beseitigen. Der Richtervorbehalt bei Anordnung der Blutentnahme sollte jedenfalls in Verkehrsstrafsachen wegfallen.
3. Zwei unabhängige gaschromatographische Verfahren (GC-Verfahren) sind aus medizinisch-naturwissenschaftlicher Sicht zur sicheren forensischen BAK-Bestimmung geeignet. Daher sollten auch Doppelbestimmungen mit zwei unabhängigen GC-Verfahren als eigenständige Methoden zur BAK-Bestimmung anerkannt werden.

Arbeitskreis IV

Radfahrer im rechtsfreien Raum?

1. Angesichts seiner wachsenden Bedeutung, seiner zunehmenden Nutzungsakzeptanz und damit verbundener steigender Gefahrenpotenziale muss das Fahrrad in der Verkehrspolitik, der Verkehrsplanung sowie der Verkehrsregelung und –überwachung als vollwertiges gleichberechtigtes Verkehrsmittel anerkannt werden.
2. Nach allen Erfahrungen der Polizei und neuesten empirischen Erkenntnissen ist die mangelnde Normenakzeptanz bei Radfahrern vor allem bei Fahren auf der falschen Straßenseite, Rotlichtverstößen, unbefugter Gehwegnutzung, Fahren ohne Licht sowie mit nicht angepasster Geschwindigkeit in gefahrträchtigen Situationen festzustellen. Radfahrer ihrerseits werden besonders durch Regelverstöße von Kraftfahrern gefährdet (Fehler beim Abbiegen, fehlender „Schulterblick“, zu hohe Geschwindigkeit, zu dichtes Überholen und fehlerhaftes Verhalten beim Parken). Auch diese Erkenntnisse sind bei der Verkehrsaufklärung/Verkehrserziehung, der Verkehrsplanung und nicht zuletzt bei der Verkehrsüberwachung zu berücksichtigen.
3. Die Verkehrserziehung sollte über die Radfahrprüfung hinaus bis zur Sekundarstufe II und in der Fahrschulausbildung fortgesetzt werden und dabei über die Gefahren für und durch Radfahrer aufklären.
4. In der Planung, im Bau und in der Unterhaltung von Anlagen für den Radverkehr sollen die anerkannten Regeln der Technik konsequent und bedarfsgerecht angewandt werden. Dazu gehören vor allem Nachvollziehbarkeit, Eindeutigkeit und die Beachtung des Prinzips „Sehen und gesehen werden“. Die dafür erforderlichen finanziellen Rahmenbedingungen sind zu gewährleisten.
5. Um der wachsenden Problematik des Fahrradparkens gerecht zu werden, bedarf es neben der Bereitstellung ausreichender Abstellmöglichkeiten straßenverkehrsrechtlicher Regelungen zur Ordnung des ruhenden Fahrradverkehrs.
6. Teilnehmern am Radfahrverkehr wird das Tragen eines Helmes sowie dringend der Abschluss einer Haftpflichtversicherung empfohlen.
7. Normenreduktion und Normenklarheit erhöhen die Normenakzeptanz. Diese muss auch dem einzelnen Radfahrer abverlangt werden. Die Polizei hat hierzu einen konsequenten Überwachungsbeitrag zu leisten.
8. Der Arbeitskreis sieht darüber hinaus weiteren Diskussionsbedarf insbesondere zur Problematik der Identifizierbarkeit von Radfahrern sowie der Gewährleistung, dass nur Fahrräder mit zeitgemäßer technischer Ausstattung am Straßenverkehr teilnehmen.

Arbeitskreis V

Section-control – Neuer Weg zur Tempoüberwachung?

Die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat nachweislich einen erheblichen Einfluss auf die Reduktion von Unfallhäufigkeit und –schwere. Für Strecken mit einer Häufung schwerer, geschwindigkeitsbedingter Unfälle ist die punktuelle Überwachung nur bedingt geeignet. Daher sollten dort streckenbezogene Überwachungsformen gewählt werden.

Section Control könnte eine neue Möglichkeit sein, diesem Bedarf Rechnung zu tragen. Der Arbeitskreis ist allerdings einvernehmlich der Auffassung, dass das geltende Recht die Einführung von Section Control nicht zulässt.

Der Arbeitskreis befürwortet mit knapper Mehrheit die Durchführung eines Versuchs in einem Bundesland. Zu diesem Zweck wird der Gesetzgeber aufgefordert, die erforderliche Rechtsgrundlage zu schaffen.

Nach bisherigem Erkenntnisstand sollte die gesetzliche Ermächtigung mindestens folgende Maßgaben aufstellen, durch die verfassungsrechtliche und prozessuale Anforderungen berücksichtigt werden:

- Section Control ist nur an Unfallhäufungsstrecken (drei Unfälle mit getöteten oder schwerverletzten Personen auf etwa einem Streckenkilometer in einem Zeitraum von drei Jahren) zulässig.
- Die erhobenen Daten dürfen ausschließlich für die Geschwindigkeitsüberwachung verwendet werden. Eine Verknüpfung mit anderen Registern oder gespeicherten Daten ist unzulässig. Ein Zweckänderungsverbot ist in die Ermächtigung aufzunehmen.
- Es ist technisch sicherzustellen, dass Daten zu Fahrzeugen, mit denen die Geschwindigkeit nicht überschritten worden ist, nach Abschluss der Messung sofort automatisch und spurlos gelöscht werden. Zugriffe auf die Daten während der Messung sind auszuschließen.
- Der überwachte Streckenabschnitt soll mit gut sichtbarem Hinweisschild angekündigt werden.

Der Versuch sollte die verschiedenen Möglichkeiten der Geschwindigkeitsüberwachung in Hinblick auf ihre Effektivität einbeziehen.

Arbeitskreis VI

Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis

1. Die Dritte Führerscheine-Richtlinie der EU schreibt den Mitgliedstaaten vor, ab 2013 eine zeitliche Befristung von Führerscheinen auf 10 Jahre, maximal 15 Jahre vorzunehmen. Mit Blick auf das verfassungsrechtliche Verhältnismäßigkeitsprinzip ist der deutsche Gesetzgeber gehalten, unter Berücksichtigung der sozialen Bedeutung des Autofahrens den Rahmen von 15 Jahren auszuschöpfen.
2. Von der dem deutschen Gesetzgeber eingeräumten Ermächtigung, anlässlich der Erneuerung des Führerscheins eine Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit auch bei Fahrern von Pkw und Motorrädern anzuordnen, sollte kein Gebrauch gemacht werden. Dies ergibt sich aus der empirisch gesicherten Feststellung, dass damit im Regelfall kein relevanter unfallsenkender Effekt verbunden ist. Das gilt auch für ältere Verkehrsteilnehmer, zumal kein gesicherter direkter Zusammenhang zwischen zunehmendem Alter, gesundheitsbedingter Leistungseinschränkung und Unfallhäufigkeit besteht. Vor diesem Hintergrund ist auch aus verfassungsrechtlicher Sicht ein Verzicht auf die Inanspruchnahme der Ermächtigung geboten.
3. Wenn im Einzelfall aufgrund von Tatsachen Bedenken gegen die uneingeschränkte Eignung bestehen und durch eine Untersuchung schwerwiegende Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit festgestellt worden sind, ist in der Regel mit Blick auf das Verhältnismäßigkeitsprinzip das Vorliegen einer bedingten Eignung zu prüfen. In Frage kommt etwa die Erteilung von Auflagen und/oder die Beschränkung auf Fahrten bei Tageslicht, im Umkreis der Wohnung und der Ausschluss von Fahrten auf Autobahnen.
4. Zur Erhaltung der Fahrkompetenz insbesondere bei älteren Menschen kann der Einzelne selbst etwas tun. Er sollte sich körperlich und geistig fit halten, seine Fahrfertigkeiten trainieren und sein Verkehrswissen auffrischen. Die verstärkte Nutzung von geeigneten Fahrerassistenz- und -informationssystemen kann hilfreich sein.

Der Arbeitskreis weist erneut auf die Verantwortung der Ärzteschaft zur Aufklärung und Beratung der Autofahrer hin.

Arbeitskreis VII

Probleme mit den Punkten

1. Eine Vereinfachung der Vorschriften des bestehenden Punktsystems ist dringend erforderlich.
2. Die Tilgungshemmung und die Überliegefrist sollen entfallen und gleichzeitig die Tilgungsfristen des § 29 Abs. 1 StVG und die Punkteschwelle überprüft werden.
3. In § 4 Abs. 2 Satz 3 StVG soll wie schon für die Entziehung der Fahrerlaubnis auch für den Verzicht die Löschung der Punkte vorgesehen werden.
4. Ab Erreichen der Punkteschwelle von derzeit 8 Punkten soll das Kraftfahrt-Bundesamt über jede weitere Eintragung unterrichten.
5. Bereits bei Mitteilung von Entscheidungen, die zu Eintragungen im Verkehrszentralregister führen, soll dem Betreffenden die Punktebewertung für die Zuwiderhandlung bekannt gegeben werden.
6. In § 63 Abs. 1 FeV soll die vorzeitige Tilgung auch für den Fall des Entzugs der Fahrerlaubnis wegen Nichtteilnahme an einem Aufbauseminar vorgesehen werden.
7. Nach erfolgter vollständiger Automatisierung des VZR soll in § 30 StVG der elektronische Zugriff auch des Rechtsanwalts für seinen Mandanten vorgesehen werden.
8. In § 4 Abs. 2 Satz 2 StVG soll bei mehreren Zuwiderhandlungen statt an eine Handlung an eine Tat im Sinne des § 264 StPO angeknüpft werden.
9. Die Regelungen über Aufbauseminare in den § 2a und 4 StVG und ihr Verhältnis zueinander sollen überprüft werden.
10. Unabhängig von den übrigen Vorschlägen sollen die Wirkungen der Maßnahmen nach § 4 StVG im Hinblick auf die Verkehrssicherheit evaluiert werden.

Arbeitskreis VIII

Neuregelung der Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Seeschifffahrt

1. Der Arbeitskreis sieht in dem Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation ein wegweisendes Rechtsinstrument, um weltweit die Arbeits- und Lebensbedingungen für Seeleute zu verbessern. Dazu gehören Mindestanforderungen für die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen sowie für Unterkunft, Verpflegung und Freizeiteinrichtungen, Gesundheitsschutz und soziale Sicherheit. Der Arbeitskreis weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Möglichkeiten der Seeleute zum Landgang von den Hafenstaaten nicht unangemessen eingeschränkt werden sollten.
2. Der Arbeitskreis bewertet das Übereinkommen auch als einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit des Seeverkehrs.
3. Der Arbeitskreis dringt darauf, dass alle Anstrengungen unternommen werden, damit das Übereinkommen schnellstmöglich völkerrechtlich in Kraft tritt, und erwartet, dass Deutschland das Übereinkommen spätestens 2010 ratifiziert.
4. Der Arbeitskreis begrüßt, dass die notwendige Anpassung der innerstaatlichen Vorschriften zum Anlass genommen wird, das teilweise veraltete Seemannsgesetz von 1957 durch ein neues und modernes Seearbeitsgesetz abzulösen. Das sollte genutzt werden, um die Verwaltungsverfahren zu entbürokratisieren und zu verschlanken.
5. Der Arbeitskreis sieht die in dem Übereinkommen vorgesehenen Beschwerdemöglichkeiten für Seeleute als besonders wichtig an und hält es für dringend erforderlich, dass erhobenen Beschwerden effektiv nachgegangen wird.
6. Der Arbeitskreis betont insbesondere die Notwendigkeit, dass sowohl die primär verantwortlichen Flaggenstaaten als auch die Hafenstaaten dafür sorgen, dass die im Übereinkommen zur Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen vorgesehenen Untersuchungs- und Kontrollmaßnahmen wirksam ergriffen werden. In Deutschland bietet sich an, diese Aufgaben eng mit den bereits wahrgenommenen Schiffssicherheitsaufgaben und der Hafenstaatkontrolle zu verzahnen, um Synergien zu erzielen und Mehrfachkontrollen zu vermeiden.