

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis I

Ansprüche naher Angehöriger von Unfallopfern

I. Schmerzensgeld für Angehörige

Eine finanzielle Entschädigung für nächste Angehörige Getöteter kann als Symbol für Mitgefühl mit dem seelischen Leid Genugtuung schaffen und ein Gefühl von Gerechtigkeit vermitteln. Die nach der Rechtsprechung gegebenen Ansprüche Angehöriger wegen eines „Schockschadens“ werden dem derzeit nicht gerecht.

In den Fällen fremd verursachter Tötung eines nahen Angehörigen soll ein Entschädigungsanspruch für Ehe- und Lebenspartner sowie Eltern und Kinder geschaffen werden. Nach Auffassung des Arbeitskreises sollte dieser durch die Legislative entwickelt werden.

Die Bemessung sollte den Gerichten nach den Umständen des Einzelfalls überlassen bleiben.

II. Ausweitung der Ersatzfähigkeit von Unterhaltsschäden

Der Gesetzgeber möge prüfen, ob der Schadensersatzanspruch nach § 844 Abs. 2 BGB auf faktisch bestehende und/oder vertraglich geregelte Unterhaltsberechtigungen ausgeweitet werden sollte.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis II

(Mit) Haftung des Unfallopfers bei eigener Sorgfaltspflichtverletzung

- 1a)** Unabhängig von einer gesetzlichen Verpflichtung sollten Fahrradfahrer zum Selbstschutz im Straßenverkehr einen Helm tragen. Dies gilt insbesondere für Kinder.
- 1b)** Führt das Nichttragen des Helms nachweislich zur Entstehung schwererer Verletzungen, kann das zur Minderung der Ersatzansprüche des Fahrradfahrers führen.
- 2a)** Der Geschädigte muss an seiner Gesundheit und an der Wiedererlangung seiner Arbeitsfähigkeit in zumutbarem Rahmen mitwirken.
- 2b)** Die auf freiwilliger Basis erfolgte Inanspruchnahme des Reha-Managements durch den Geschädigten hat sich in der Praxis bewährt; es sollte verstärkt genutzt und aktiv eingefordert werden.
- 3a)** In Anbetracht der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Schadenminderungspflicht des Geschädigten bei der Anmietung von Unfallersatzfahrzeugen sieht der Arbeitskreis aktuell keinen Handlungsbedarf.
- 3b)** Auch bezüglich der Anrechnung des Restwerts des Unfallfahrzeugs sieht der Arbeitskreis gegenwärtig keinen Handlungsbedarf. Ein rechtzeitig vor einer Veräußerung zugehendes annahmefähiges Angebot des Haftpflichtversicherers muss sich der Geschädigte anrechnen lassen.
- 3c)** Ein solches Angebot ist nur dann als annahmefähig anzusehen, wenn der Haftpflichtversicherer die ordnungsgemäße Abwicklung garantiert.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis III

Verkehrsgefährdung durch krankheitsbedingte Mängel an Fahreignung und Fahrsicherheit

1. Der Arbeitskreis begrüßt das Positionspapier der Deutschen Gesellschaft für Kardiologie, das eine differenzierte Betrachtung der einzelnen kardiologischen Erkrankungen und ihrer Bedeutung für die Unfallrisiken und die Fahreignung ermöglicht. Die Deutsche Gesellschaft für Kardiologie hat sich der „risk of harm formula“ bedient, in der „Zeit am Steuer“, „Art des Fahrzeugs“, „Wahrscheinlichkeit eines plötzlichen Kontrollverlustes“ für die Risikoberechnung die wichtigsten Parameter sind. Ein solches Positionspapier kann zwar eine individuelle Beurteilung der Fahreignung nicht ersetzen, führt aber zu einer größeren Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Risikoabschätzung.
2. Der Arbeitskreis fordert auch für die übrigen verkehrsrelevanten Erkrankungen eine differenzierte und wissenschaftliche Untersuchung der Risiken in Zusammenarbeit mit den medizinischen Fachgesellschaften. Darüber hinaus sind weitere Forschungen zur Häufigkeit von Unfällen aufgrund krankheitsbedingter Einschränkungen der Fahreignung erforderlich.
3. Die Regelungen der Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zu krankheitsbedingter Einschränkung der Fahreignung müssen konkretisiert werden. Die rechtliche Verbindlichkeit der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung muss geklärt werden. Diese Leitlinien müssen häufiger und differenzierter überarbeitet werden, da das medizinische, toxikologische und psychologische Wissen und die Terminologie einer schnellen Veränderung unterliegen.
4. Der Arbeitskreis fordert ein genaueres Anforderungsprofil für die in § 11 Abs. 2 S. 3 FeV genannten ärztlichen Gutachter. Die verkehrsmedizinische Ausbildung muss umfassender und auf die jeweilige fachspezifische Qualifikation des Arztes abgestimmt sein. Die Fortbildung der Gutachter muss verpflichtend sein.
5. Zahl und Ergebnisse der ärztlichen Gutachten zu den krankheitsbedingten Einschränkungen der Fahreignung sollten statistisch erfasst werden. Die Qualität der ärztlichen Gutachten sollte anhand einer Stichprobe überprüft werden, damit Vorschläge für eine Verbesserung der Begutachtung gemacht werden können. Ein Gutachten kann auch dann qualifiziert sein, wenn der Sachverständige nicht entscheidbare Fälle auch ausdrücklich so einstuft.
6. Über die bereits vom VGT 2005 getroffene Feststellung hinaus, dass der behandelnde Arzt in Extremfällen nicht an die ärztliche Schweigepflicht gebunden ist, befürwortet der Arbeitskreis in Fällen akuter Gefahr ein Recht des Arztes, einen uneinsichtigen oder unverständigen Patienten, der krankheitsbedingt aus seiner Sicht nicht fahrtüchtig ist, der Polizei zu melden.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis IV

Der Kfz-Sachverständige in der Unfallregulierung

Der Arbeitskreis stellt fest, dass trotz der Maßnahmen der Sachverständigenorganisationen und Bestel-lungskörperschaften zur Qualifizierung ihrer Sachverständigen der Anteil mangelhafter Gutachten durch nicht qualifizierte Sachverständige nach wie vor zu hoch ist.

1. Der Arbeitskreis wiederholt deshalb mit Nachdruck die bereits auf den Verkehrsgerichtstagen 1985 und 2003 an den Gesetzgeber gerichtete Forderung, eine Berufsordnung für Sachverständige der Bereiche Kraftfahrzeugschäden und –bewertung sowie Straßenverkehrsunfälle zu schaffen.
2. Dabei sollte als Eingangsvoraussetzung für den Bereich Kraftfahrzeugschäden und –bewertung unter Berücksichtigung angemessener Übergangsregelungen eine Ingenieur- oder ingenieurähnliche Ausbildung (insbesondere Kfz-Meister mit Zusatzausbildung) festgelegt werden.
3. Für den Bereich Straßenverkehrsunfälle ist eine Ingenieur- oder technisch-naturwissenschaftliche Ausbildung obligatorisch. Hierzu sind geeignete (Hochschul-) Studiengänge zu schaffen, auch um dem sich abzeichnenden Nachwuchsmangel Rechnung zu tragen.
4. Unabhängigkeit und Neutralität sind unverzichtbare Voraussetzungen für die Tätigkeit der Sachverständigen. Sie sind von allen an der Schadenregulierung Beteiligten zu beachten. Der Sachverständige hat weisungsfrei zu arbeiten. Jegliche Einflussnahme auf den Inhalt des Gutachtens ist zu unterlassen.
5. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, im Zusammenhang mit der Schaffung einer einschlägigen Berufsordnung auch eine Gebührenordnung für Sachverständige der Bereiche Kraftfahrzeugschäden und –bewertung sowie Straßenverkehrsunfälle zu erlassen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis V

Fahrlässige Körperverletzung und Tötung im Straßenverkehr als Straftat?

In einer Zeit steigender Mobilität läuft grundsätzlich jeder Verkehrsteilnehmer Gefahr, einen Unfall zu verursachen. Jedoch verdienen die Rechtsgüter Leben und Gesundheit potenzieller Unfallopfer höchstmöglichen Schutz. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Arbeitskreis Folgendes:

- I. Es besteht keine Veranlassung zur Entkriminalisierung der fahrlässigen Tötung im Straßenverkehr. Angesichts der Bedeutung des Lebens als höchstes Rechtsgut gilt dies auch bei leichter Fahrlässigkeit.
- II. Fahrlässige Körperverletzungen im Straßenverkehr können mit den bereits vorhandenen Mitteln des materiellen und prozessualen Rechts angemessen behandelt werden. Insbesondere mit der Einstellungsmöglichkeit nach § 153 a StPO (Einstellung gegen Auflage) verfügt die Praxis gerade im Bereich des Straßenverkehrs über ein weithin genutztes Instrument der Entkriminalisierung.
- III. Allerdings empfiehlt der Arbeitskreis dem Gesetzgeber, in den Katalog des § 153 a StPO ausdrücklich auch die Möglichkeit einer verkehrserzieherischen Maßnahme aufzunehmen.
- IV. Im Bereich der fahrlässigen Körperverletzung im Straßenverkehr beobachtet der Arbeitskreis mit Sorge eine unterschiedliche Einstellungspraxis bei den Staatsanwaltschaften. Die Landesjustizverwaltungen und in diesem Rahmen die Generalstaatsanwaltschaften sollten sich dieser Frage annehmen und werden aufgefordert, zur Vereinheitlichung der Praxis in Ergänzung zu Nr. 243 Abs. 3 RiStBV Richtlinien und Verwaltungsanordnungen zu erlassen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VI

Pedelec, Segway, Bierbike : Lust oder Last?

1. Der Gesetzgeber wird aufgefordert zu regeln, dass Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 250 Watt ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen von 25 km/h oder beim Abbruch des Mittretens unterbrochen wird, auch dann Fahrräder sind, wenn sie über eine Anfahr- oder Schiebehilfe bis 6 km/h verfügen. Auch den Fahrenden dieser Pedelecs 25 wird das Tragen von Fahrradhelmen und der Abschluss einer privaten Haftpflichtversicherung dringend empfohlen.
2. Der Arbeitskreis stellt fest, dass Pedelecs für die Benutzung durch Kinder unter 14 Jahren nicht geeignet sind.
3. Der Gesetzgeber wird aufgefordert zu regeln, dass schnelle Pedelecs mit einer Unterstützung der Radfahrenden bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h insbesondere in Hinblick auf Fahrerlaubnisrecht, Helmtragepflicht und Zulassungsrecht als Kleinkrafträder zu behandeln sind. Die Industrie wird aufgefordert, hierfür zeitnah geeignete Helme zu entwickeln.
4. Der Arbeitskreis fordert die Bundesregierung auf, sich für die Beibehaltung der 250-Watt-Begrenzung in der neuen europäischen Betriebserlaubnisverordnung einzusetzen.
5. Die Beteiligung der Pedelecs an Verkehrsunfällen ist bei der Unfallaufnahme gesondert zu erfassen und wissenschaftlich auszuwerten. Sofern sich eine überproportionale Unfallbeteiligung ergibt, hat der Gesetzgeber kurzfristig erforderliche Maßnahmen zu ergreifen.
6. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass Fahrzeuge, wie sogenannte Bierbikes, die offensichtlich überwiegend dem Alkoholkonsum und nicht der Fortbewegung dienen, einer Sondernutzungserlaubnis für die Nutzung öffentlicher Straßen bedürfen. Der Arbeitskreis fordert, eine bundeseinheitliche Verwaltungspraxis dazu zu schaffen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VII

- Der Verkehrsraum der Zukunft

I. Der Verkehrsraum der Zukunft muss insbesondere die demografische Entwicklung berücksichtigen. Es muss künftig verstärkt auf die Belange der ungeschützten Verkehrsteilnehmer Rücksicht genommen werden. Insgesamt ist die Sicherheit und Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer angemessen zu gewährleisten. Die unreglementierte Durchmischung der Verkehre bietet dazu keine Lösung.

II. Das deutsche Recht kennt keinen Straßenraum ohne Verkehrsregeln, wie ihn manche Vertreter der Shared Space-Idee befürworten. Eine Abkehr von diesem Grundsatz ist weder wünschenswert noch praktikabel. Ein Rückzug des Gesetzgebers müsste zwangsläufig wegen notwendiger Entscheidungen über Haftungsfragen zur Herausbildung eines richterlichen Fallrechts führen.

III. Die vorhandenen Instrumentarien der Straßenverkehrs-Ordnung samt der die Verordnung begleitenden Allgemeinen Verwaltungsvorschriften reichen aus, um die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auch im Lichte einer die Aufenthaltswirkung steigernden Verkehrsberuhigung zu gewährleisten. Für örtlich begrenzte Verkehrsräume mit hohem Querungsbedarf durch Fußgänger ist besondere und umfassende Rücksichtnahme der Kraftfahrer gegenüber den Fußgängern geboten. Dazu empfiehlt der Arbeitskreis die Ausschöpfung der vorhandenen Instrumente wie den verkehrsberuhigten Geschäftsgebiet oder den verkehrsberuhigten Bereich. Dabei bietet sich Ersterer für Geschäftsstraßen mit Verbindungsfunktion und Letzterer für Straßen mit geringem Fahrzeugverkehr und überwiegender Aufenthaltswirkung an. Der Arbeitskreis empfiehlt mit Blick auf künftige Entwicklungen, das Reglementarium einer ständigen Evaluierung und ggf. erforderlichen Anpassung – unter Einschluss der Fußgängervorschriften beim Überqueren der Fahrbahn - zu unterziehen.

IV. Der Staat schuldet sichere Verkehrsräume. Shared Space leistet keinen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ein Vortrittsrecht für Fußgänger ist nur in Bereichen möglich, in denen sich die Fahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit bewegen. Ein derart niedriges Geschwindigkeitsniveau ist Straßen mit überwiegender Aufenthaltswirkung vorbehalten. Dies erfordert eine entsprechend wirksame bauliche Gestaltung des Straßenraumes sowie eine flankierende Öffentlichkeitsarbeit.

V. Der aus eigener Verantwortung richtig handelnde Verkehrsteilnehmer ist die beste Garantie für die Verkehrssicherheit. Richtiges Verhalten wird gefördert durch selbsterklärende Verkehrsräume. Diese benötigen über die bestehenden Grundregeln des Straßenverkehrsrechts hinaus nur ein Mindestmaß an zusätzlichen Verkehrszeichen. Der Arbeitskreis empfiehlt daher, das bestehende Instrument der in regelmäßigen Abständen durchzuführenden Verkehrsschau zum Abbau des Schilderwaldes und zur Überprüfung der verbleibenden Schilder zu nutzen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VIII

Moderne Piraterie – Seeschifffahrt unter Beschuss

Der Arbeitskreis hält weitere Maßnahmen zum Schutz der Schifffahrt vor Gewaltkriminalität durch Piratenüberfälle vor allem vor der ostafrikanischen Küste für unerlässlich, um den Seeleuten größtmöglichen Schutz zu bieten und den globalen Seehandel zu sichern. Neben dem Einsatz der Deutschen Marine in der EU-geführten Operation ATALANTA sind Eigensicherungsmaßnahmen der Reedereien und eine wirkungsvolle Strafverfolgung von besonderer Bedeutung. Die international erarbeiteten sogenannten "Best Management Practices" sollten kontinuierlich fort-entwickelt und die darin enthaltenen Melde- und Verhaltensempfehlungen eingehalten werden.

Der Schutz deutschflaggiger Schiffe ist eine hoheitliche Aufgabe, die weiterer Anstrengungen bedarf. Da ausreichender hoheitlicher Schutz absehbar nicht verfügbar ist, wird die Bundesregierung nachdrücklich aufgefordert, private bewaffnete Sicherheitskräfte nach staatlicher Zertifizierung für den Einsatz an Bord zuzulassen. Die notwendigen Rechtsgrundlagen müssen schnellstmöglich geschaffen werden, insbesondere durch eine Ergänzung der Gewerbeordnung und der See-Eigensicherungsverordnung. Sie müssen sich eng an den Leitlinien der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation und den Regelungen in anderen europäischen Staaten orientieren. Im Interesse eines möglichst einfachen und schnellen Verfahrens muss eine effektive und kooperative Zusammenarbeit der an der Zertifizierung beteiligten Behörden gewährleistet werden.

Die Möglichkeiten zur Strafverfolgung von Pirateriedelikten müssen optimiert werden. Dazu gehören die Schaffung von Spezialdienststellen zur Ermittlung derartiger Delikte und verstärkte Anstrengungen zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität, um Hintermänner und Auftraggeber zu ermitteln. Die internationale Rechtshilfe muss unter Berücksichtigung des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt ausgebaut werden. Das bedingt auch eine vertrauensvolle und effektive Zusammenarbeit mit den tatortnahen Staaten. Die Errichtung eines Internationalen Strafgerichtshofs für Piraterie oder zumindest von Gerichten mit nationalen und internationalen Experten (sog. hybride Gerichte) in der jeweiligen Region ist zu prüfen. Als erster Schritt sind international einheitliche Leitlinien für das Gerichtsverfahren und die sich ggf. anschließende Strafvollstreckung dringend erforderlich.

Eine erfolgreiche Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika wird letztlich davon abhängen, dass es gelingt, in der betroffenen Region stabile staatliche Strukturen aufzubauen und die Lebensperspektiven der Menschen zu verbessern.