

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis I

#### Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg

---

1. Der Verkehrsgerichtstag hält die Festsetzung eines pauschalen Mindesterwerbsschadens von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die vor Eintritt in das Erwerbsleben Opfer eines Verkehrsunfalls geworden sind, durch den Gesetzgeber nicht für erforderlich. Vielmehr können auf der Grundlage der geltenden Rechtsprechung schon jetzt interessengerechte Ergebnisse im jeweiligen Einzelfall erzielt werden. Insbesondere kann durch die vom Bundesgerichtshof aufgestellte Vermutung, dass jugendliche Menschen in aller Regel Einkünfte durch Einsatz ihrer Arbeitskraft erzielen, ein Mindesteinkommen festgestellt werden, auch wenn sich nicht beweisen lässt, dass sich der behauptete Berufswunsch realisiert hätte.
2. Zur sachgerechten Wahrnehmung der Interessen der an der Schadensregulierung Beteiligten empfiehlt es sich, dass die Parteien frühzeitig gemeinsame Gespräche aufnehmen, in denen auch die tatsächlichen Grundlagen eines Anspruchs geklärt werden können. Soweit ein Erwerbsschaden feststeht oder jedenfalls deutlich absehbar ist, sollte der Versicherer zur Verhinderung einer wirtschaftlichen Notlage des Geschädigten angemessene Vorschusszahlungen leisten.
3. Die mit der Regulierung dieser Schäden verbundenen komplexen Rechtsfragen erfordern auf Seiten des Geschädigten den Beistand eines spezialisierten Anwalts. Diesem müssen auf Seiten des Gerichts aber entsprechend spezialisierte Spruchkörper gegenüber stehen. Es ist erforderlich, dass Personenschadenssachen besonderen Kammern/Senaten anvertraut werden, die auch entsprechend fortgebildet werden. Schwere Personenschadenssachen sollten nicht von Einzelrichtern entschieden werden. Soweit eine Spezialisierung aus gerichtsorganisatorischen Gründen nicht möglich ist, sind überörtliche Zuständigkeiten zu schaffen.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis II

#### **Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten – zwei sich ausschließende Prinzipien?**

---

Der AK empfiehlt:

1. - nahezu einstimmig - den stetig zunehmenden Gefahren im Straßenverkehr auch durch eine Intensivierung der Verkehrserziehung von Kindern in Kindergärten, Schulen und Familien zu begegnen.
2. - mit großer Mehrheit -
  - a. die derzeitige Haftungsgrenze im motorisierten Straßenverkehr bei 10 Jahren zu belassen
  - b. weitere Rechtstatsachenforschung zur Entwicklungspsychologie von Kindern im Straßenverkehr zu betreiben.
3. - nahezu einstimmig - die individuelle Einsichtsfähigkeit bei Kindern oberhalb der Haftungsgrenze von 10 Jahren durch Sachverständigengutachten gründlich zu überprüfen.
4. - mit deutlicher Mehrheit - den Schutz des durch kindliches Verhalten Geschädigten im Falle schwerer Körperschäden nicht zu verändern, weil bereits ausreichende gesetzliche und private Absicherungsmöglichkeiten bestehen.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis III

#### Aggressivität im Straßenverkehr

---

1. Aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr gefährden die Verkehrssicherheit. Aufgrund der komplexen Ursachenstruktur und der unterschiedlichen Erscheinungsformen von Aggressionen im Straßenverkehr sind ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen und ein Zusammenwirken aller für die Verkehrssicherheit verantwortlichen Institutionen erforderlich.
2. Die durch aggressives Verhalten entstehenden Rechtsgutverletzungen werden von den bestehenden Regelungen grundsätzlich abgedeckt. Es ist jedoch eine Verstärkung der Ressourcen zur Verkehrsüberwachung notwendig, die insbesondere den Kraftfahrzeug- und den Fahrradverkehr betrifft. Verstärkte Verkehrsüberwachung ist zu ergänzen um spezialpräventiv wirksame Sanktionen.
3. Zur systematischen Feststellung des Umfangs und der Entwicklung von Aggression im Straßenverkehr wird ein regelmäßiges Monitoring empfohlen, von dessen Ergebnissen zielführende Maßnahmen abgeleitet und evaluiert werden.
4. Es wird eine Vereinheitlichung der Vorgehensweise bei den Verwaltungsbehörden zur Überprüfung der Fahreignung in Folge aggressiver Delikte empfohlen. Hierzu wird angeregt, dass die Polizeibehörden in Abstimmung mit den Fahrerlaubnisbehörden einen empfehlenden Deliktkatalog erarbeiten, der Taten beinhaltet, die typischerweise Zweifel an der Fahreignung begründen.
5. Zur Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrskultur sind kommunikative, edukative und rehabilitative Maßnahmen zur Sensibilisierung von Verkehrsteilnehmern für die Problematik aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr unverzichtbar.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis IV

### Geschwindigkeitsmessungen im Straßenverkehr

---

#### I. Anforderungen an die Nachvollziehbarkeit

- Die Akzeptanz von Geschwindigkeitsmessungen muss erhöht werden. Deswegen sind Ort, Zeit und Auswahl der Messstellen ausschließlich an der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz (insbesondere Schutz vor Lärm und Luftverschmutzung) auszurichten.
- Eine Aus- und Fortbildung des Messpersonals ist zwingend erforderlich und muss in der Gebrauchsanweisung vorgeschrieben sein. Sie hat sich an dem jeweils aktuellen technischen Stand der Messanlage zu orientieren und ist nachvollziehbar zu dokumentieren.
- Der Arbeitskreis fordert die Einführung einheitlicher Messprotokolle als Bestandteil der Zulassungsgenehmigung. Zu diesem Zweck empfiehlt der Arbeitskreis die Bildung eines gemeinsamen Gremiums der damit befassten Personen und Institutionen.
- Die Gebrauchsanweisungen der Messgeräte sind nur dann zulassungsfähig, wenn sie technisch und sprachlich eindeutig formuliert sind.

#### II. Akteneinsichtsrechte

- Alle zur Beurteilung der Messung gehörenden Informationen – wie insbesondere die Gebrauchsanweisung und der vollständige Datensatz der jeweiligen Messreihe – müssen dem Verteidiger und dem beauftragten Sachverständigen von der Verwaltungsbehörde ohne zusätzliche Kosten zur Verfügung gestellt werden. Dazu hat die Physikalisch Technische Bundesanstalt (PTB) den Herstellern in der Bauartzulassung die entsprechende Offenlegung sämtlicher technisch greifbarer Daten zur Überprüfung der konkreten Messung aufzuerlegen.

#### III. Standardisierte Messverfahren

- Änderungen der Gerätesoftware sind nach § 26 Eichordnung zu behandeln. In noch nicht bestandskräftig erledigten Fällen von Messungen mit der alten Softwareversion kann ein konkreter Anhaltspunkt vorliegen, der eine Überprüfung der Messung notwendig macht.
- Standardisierte Messverfahren im Sinne der Rechtsprechung erfordern eine Foto- oder Videodokumentation.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis V

#### Reform des Punktsystems

---

1. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag begrüßt es, dass die Bundesregierung die Impulse des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2009 aufgegriffen hat, das Mehrfachtäterpunktsystem einfacher und transparenter zu gestalten. Das gilt insbesondere für die Abschaffung der Tilgungshemmung.
2. Allerdings ist der Arbeitskreis nahezu einhellig der Auffassung, dass dem Gesetzesvorschlag der Bundesregierung in der vorliegenden Fassung nicht zugestimmt werden kann:
  - a) Durch die Beibehaltung des Tattagprinzips und der damit verbundenen Überliegefrist im vorliegenden Entwurf bleibt das System für alle Beteiligten nach wie vor intransparent. Deshalb fordert der Arbeitskreis, durchgehend das Rechtskraftprinzip verbindlich festzuschreiben.
  - b) Der Arbeitskreis fordert weiter, die Möglichkeit des Punkteabbaus durch Absolvieren freiwilliger Maßnahmen beizubehalten.
  - c) Es wird empfohlen, die durch die vorgeschlagene Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze entstandenen Unstimmigkeiten mit der Bußgeldkatalog-Verordnung zu überprüfen.
3. Der Arbeitskreis äußert Bedenken, ob es erforderlich ist, das bisherige 18-Punkte-System zugunsten des vorgesehenen 8-Punkte-Systems aufzugeben.
4. Der Arbeitskreis hat zudem Zweifel, ob Zuwiderhandlungen in dem von der Bundesregierung geplanten Umfang aus der Bepunktung herausgenommen werden sollten.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt, das jetzt vorgeschlagene neue Fahreignungsseminar zum Thema eines der nächsten Verkehrsgerichtstage zu machen.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VI

#### Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer im Verkehrsrecht

---

- I. Der Arbeitskreis stellt fest, dass die Rechtsschutzversicherung für die Rechtspflege eine wichtige Funktion im Hinblick auf den Zugang zum Recht einnimmt. Ebenso ist die Unabhängigkeit des Rechtsanwalts für eine funktionsfähige Rechtspflege unabdingbar.
- II. Der Arbeitskreis ist sich darüber einig, dass dem Rechtssuchenden die freie Rechtsanwaltswahl offenstehen muss.
- III. Mediation ist in geeigneten Fällen eine sinnvolle Leistungserweiterung im Rahmen der Rechtsschutzversicherung. Der Zugang des Versicherungsnehmers zu qualifizierter anwaltlicher Beratung über seine rechtliche Situation im Rahmen einer Mediation muss gewährleistet bleiben.
- IV. Der Rechtsberatungsmarkt befindet sich im Wandel. Deshalb empfiehlt der Arbeitskreis zur Herstellung größerer Transparenz und Klärung unterschiedlicher Sichtweisen, dass zwischen Vertretern der Rechtsschutzversicherungen und der Rechtsanwaltschaft hierzu regelmäßige Gespräche aufgenommen werden.
- V. Der Arbeitskreis empfiehlt, Wissenschaft und Verbraucherschutz angemessen an diesen Gesprächen zu beteiligen.

Die Empfehlung wurde einstimmig angenommen.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VII

#### Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

---

##### **I. Verkehrskompetenz beginnt nicht erst in der Fahrschule**

Die Möglichkeiten einer optimalen Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit sind besser zu nutzen. Aus- und Fortbildung der Ausbilder (Schule, Polizei, Verkehrssicherheitsverbände etc.) sind zu stärken und Kommunikationsmittel (Internet, E-Kommunikation, öffentliche Medien etc.) sind für die Sicherheitsbotschaften verstärkt einzusetzen.

##### **II. Effizienzsteigerung der Fahrschulausbildung und sicherer Start in das selbständige Fahren**

Eine inhaltliche und methodische Weiterentwicklung der Unterrichtskonzepte in den Fahrschulen ist geboten. Wissenschaftlich begründete Standards für die Fahrschulausbildung sind einzuführen (Referenzcurriculum). Dies erfordert auch eine verbesserte Aus- und Weiterbildung der Fahrlehrer sowie eine Qualitätssicherung des Fahrschulunterrichts. Lernstandserfassung und –kontrolle in der Ausbildung der Fahrschüler sind fortzuentwickeln und einzuführen.

##### **III. Optimierung des begleiteten Fahrens**

BF 17 ist als eine nachweisbar erfolgreiche Maßnahme auszubauen. Dabei muss auch die Erweiterung des Alterskreises und hier insbesondere die Möglichkeit der Absenkung des Eingangsalters zur Verlängerung des Lernzeitraums geprüft werden (BF 16).

##### **IV. Neue Wege in der Hochrisikophase**

Zur Absenkung der Unfallbelastung der Fahranfänger sind neue Maßnahmen erforderlich. Es ist eine Projektgruppe einzurichten, die dazu geeignete Vorschläge entwickelt. Dabei sind die Einführung einer Monitoring-Phase (standardisierte Rückmeldung zur Verbesserung der Selbsteinschätzung), der Einsatz von elektronischen Begleitern und von Schutzvorkehrungen zu berücksichtigen.

##### **V. Führerscheinkosten**

Der Führerschein muss bezahlbar bleiben, aber Qualität hat ihren Preis. Es wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu einer wesentlichen Verteuerung des Führerscheins führen werden. Zur Finanzierung einer kontinuierlichen Weiterentwicklung der Fahrausbildung ist 1 Euro nach dem Vorbild der Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung abzuführen.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VIII

#### 100 Jahre nach der Titanic: Sicherheit von Fahrgastschiffen in neuer Diskussion

---

Angesichts der wachsenden Bedeutung der Fahrgastschiffahrt machen es Seeunfälle wie der der „Costa Concordia“ erforderlich, dass die Schiffssicherheitsmaßnahmen kontinuierlich überprüft und ganzheitlich weiterentwickelt werden. Der Arbeitskreis begrüßt, dass die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) mit der Überprüfung begonnen hat und von der Kreuzfahrtindustrie bereits selbstverpflichtende Maßnahmen eingeleitet worden sind, auch wenn die Unfalluntersuchung durch die italienischen Behörden noch nicht abgeschlossen ist.

Der Arbeitskreis stellt fest, dass die international geltenden technischen Anforderungen an Kreuzfahrtschiffe sehr streng sind. Entscheidend ist, dass die geltenden Sicherheitsbestimmungen beachtet und Verstöße erkannt und konsequent geahndet werden. Es muss zum Beispiel gewährleistet werden, dass die wasserdichten Schottschiebetüren geschlossen gefahren werden und bereits beim Schiffsentwurf der Einbau solcher Türen minimiert wird. Schiffe müssen auch bei Einhaltung der Regeln zur Reduzierung klimaschädlicher Emissionen über eine ausreichende Antriebsleistung verfügen, um auch bei schwerem Wetter steuerfähig zu bleiben.

Da die meisten Unfälle auf menschlichem Fehlverhalten beruhen, ist dem „menschlichen Faktor“ noch mehr Bedeutung beizumessen. Neben ergonomischen Aspekten gehören dazu interkulturelle Kommunikation, Konfliktmanagement, Ermüdungsprobleme sowie psychologische und soziale Faktoren. Die Schiffahrtsunternehmen werden nachdrücklich aufgefordert, dies bei der Entwicklung ihrer Sicherheitskultur noch stärker zu berücksichtigen. Hierbei kommt dem Internationalen Sicherheitsmanagement-Code (ISM-Code) eine besondere Bedeutung zu. Seine Umsetzung muss ständig verbessert, die Auditoren müssen stärker sensibilisiert und die Überwachung intensiviert werden. Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen dürfen sich nicht nur auf das Schiffspersonal beschränken, sondern müssen auch den Landbetrieb sowie die Schiffahrtsverwaltungen und deren Beauftragte einbeziehen.

Für Notfälle sind qualitativ bessere Planungen, intensives Training und regelmäßige Übungen erforderlich. Technische Entscheidungshilfesysteme an Bord können hilfreich sein. Dafür müssen belastbare Kriterien entwickelt werden.