

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis I

#### Fahrzeugdaten

---

1. Der Arbeitskreis begrüßt das Ziel des EU Data Acts, die Daten vernetzter Produkte Verbrauchern und Unternehmen zu gleichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen und damit die Innovation und den fairen Wettbewerb zu ermöglichen.
2. Der Zugang zu den Fahrzeugdaten bedarf allerdings unverzüglich einer sektorspezifischen Lösung auf EU-Ebene.
3. Die Bundesregierung wird aufgefordert, ein Konzept vorzulegen, das den technischen Zugang zu den Fahrzeugdaten für die Nutzenden sowie berechnigte Dritte regelt und die Interessen von Verbrauchern, Wirtschaft, Forschung und Öffentlichkeit angemessen berücksichtigt. Der Arbeitskreis empfiehlt den exklusiven technischen Zugriff der Hersteller auf die Fahrzeugdaten in ein anderes Modell zu überführen (z. B. Treuhänderlösung, SOTP), bei dem der Hersteller gleichberechtigt wie andere Dritte behandelt wird.
4. Über die Freigabe der Fahrzeugdaten muss grundsätzlich der Datengenerierende entscheiden können (Datenhoheit). Die Regelung muss den fairen Wettbewerb, Innovation und die Wahlfreiheit von Fahrzeugnutzenden sicherstellen. Dazu ist u.a. eine Standardisierung der Daten und des Datenzugriffs vorzunehmen, mit der die Datenverwendung ermöglicht wird. Dabei sind Datenschutz, Datensicherheit und Sicherheit im Straßenverkehr Rechnung zu tragen.
5. Das Konzept hat auch sicherzustellen, dass Polizei und Justiz im Rahmen ihrer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen Zugriff auf Fahrzeugdaten gewährt wird.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt, die General Safety Regulation (EU 2019/2144) zeitnah anzupassen, dass der Event-Data-Recorder auch Standort, Datum und Uhrzeit nebst Zeitzone für die Durchführung von Unfallanalysen speichert.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis II

#### Halterhaftung bei Verkehrsverstößen: Ein Beitrag der Verkehrssicherheit?

---

1. Der Arbeitskreis stellt fest, dass der verfassungsrechtliche Rahmen in Deutschland angesichts der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts der Einführung einer umfassenden Halterverantwortlichkeit für Verkehrsverstöße entgegensteht. Auch durch Europarecht kann eine solche jedenfalls für Deutschland nicht begründet werden.
2. Am Erfordernis der Fahrerermittlung ist festzuhalten, da dies ganz wesentlich der Verkehrssicherheit dient.
3. Um die Ermittlung des verantwortlichen Fahrers besser gewährleisten zu können, empfiehlt der Arbeitskreis eine Verlängerung der Verfolgungsverjährungsfrist bei Verstößen nach § 24 StVG von drei auf sechs Monate.
4. Zugleich anerkennt der Arbeitskreis, dass das derzeitige System der ausschließlichen Fahrerverantwortlichkeit den praktischen Erfordernissen nicht vollumfänglich genügt.
5. Um Defizite für den Fall zu minimieren, dass der Fahrer nicht ermittelt werden kann, fordert der Arbeitskreis den Gesetzgeber auf, die Einführung einer Halterverantwortlichkeit im Verwarnungsbereich mit Exkulpationsmöglichkeit (z. B. Fahrerbenennung) zu prüfen.
6. Darüber hinaus ist die Einführung einer bußgeldbewehrten Fahrerbenennungspflicht durch den Halter in Betracht zu ziehen, zumindest aber die Verpflichtung des Fahrzeughalters zur Tragung der tatsächlich anfallenden Kosten des Verwaltungsverfahrens auch im fließenden Verkehr (analog § 25a StVG).

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis III

#### KI-Haftung im Straßenverkehr/Haftung beim autonomen Fahren

---

1. Die in Deutschland geltende Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters ist technikneutral und erfasst daher sowohl konventionell als auch durch KI gesteuerte Kraftfahrzeuge. Deshalb ist der zunehmende Betrieb autonomer Kraftfahrzeuge kein Anlass, die bewährte Halterhaftung aufzugeben oder zu ändern. Sie sollte vielmehr zum Schutz des Geschädigten unbedingt beibehalten werden, der so auf einfachem Weg den Halter des gegnerischen Kraftfahrzeugs und dessen Pflichtversicherer auf Schadensersatz in Anspruch nehmen kann. Die von der EU-Kommission in Aussicht genommene Richtlinie über KI-Haftung wird für die deutsche Verkehrsunfallhaftung keine Bedeutung erlangen.
2. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Anpassung der Produkthaftungsrichtlinie an digitale Produkte wird grundsätzlich unterstützt: Je mehr Einfluss der Hersteller auf die Steuerung des Kraftfahrzeugs gewinnt, desto stärker rückt die Produkthaftung als Regressinstrument des Kfz-Haftpflichtversicherers in den Fokus. Denn nicht mehr Fahrfehler, sondern vor allem Produktfehler des Kraftfahrzeugs werden dann Ursache von Unfällen sein.
3. Es wird empfohlen, den Anwendungsbereich der Produkthaftung so zu erweitern, dass auch beruflich genutzte Gegenstände einbezogen und Unternehmen als Geschädigte anerkannt werden.
4. Wenn sich in ferner Zukunft autonome Kraftfahrzeuge im Verkehr durchgesetzt haben und Unfälle so selten geworden sind, dass die vom Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr keine Halterhaftung mehr rechtfertigt, wird man einen gesetzlichen Übergang von der Halterhaftung zur Produkthaftung des Herstellers überlegen können. Die Realisierung dieser Produkthaftung darf dann für den Geschädigten nicht schwieriger als bei der heutigen Halterhaftung sein.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis IV

#### Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden

---

1. Der Arbeitskreis hält das in der Rechtsprechung zum Reparaturkostenersatz entwickelte 4-Stufen-Modell grundsätzlich für sachgerecht. Dies gilt auch für die sog. 130-%-Rechtsprechung (3. Stufe), wonach der Geschädigte sein Fahrzeug auch dann reparieren lassen darf, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs bis zu 30 % übersteigen. Hierdurch wird ein gerechter Ausgleich zwischen den Interessen des Geschädigten und des Schädigers bzw. dahinterstehenden Haftpflichtversicherers erreicht. Insbesondere wird vermieden, dass der Geschädigte mit Schwierigkeiten und Risiken konfrontiert ist, die mit der Ersatzbeschaffung verbunden sind.

Dem Risiko eines Missbrauchs der 130-%-Rechtsprechung ist im Einzelfall Rechnung zu tragen.

2. Dem Schädiger/Haftpflichtversicherer steht grundsätzlich ein Überprüfungsrecht hinsichtlich der vom Geschädigten geltend gemachten Schadensersatzansprüche zu.

Der Schädiger/Haftpflichtversicherer hat jedoch das Werkstatt- und Prognoserisiko zu tragen. Ein eventueller Streit über die Höhe der Reparaturkosten ist im Verhältnis zwischen Schädiger und Werkstatt bzw. Sachverständigem auszutragen. Sofern den Geschädigten kein Auswahl- oder Überwachungsverschulden trifft, kann sein Schadensersatzanspruch daher nicht wegen einer möglicherweise überhöhten Reparaturrechnung gekürzt werden. Der Geschädigte hat in der Regel eventuelle Ansprüche gegenüber der Werkstatt bzw. dem Sachverständigen abzutreten.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis V

#### Auf der Suche nach geltenden und erforderlichen Grenzen für E-Scooter, Fahrräder & Co.

---

Die Teilnahme am Straßenverkehr mit jeder Art von Fahrzeugen und der Konsum berauschender Mittel sollten strikt getrennt werden.

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Alkohol-Grenzwerte für E-Scooter von 0,5-Promille (Ordnungswidrigkeit) und 1,1-Promille (Straftat) beizubehalten. Dafür spricht insbesondere das festgestellte Fahrverhalten und Unfallgeschehen beim Führen von E-Scootern unter Alkoholeinfluss.
2. Es wird begrüßt, dass Verleiher von E-Scootern auf eine korrekte und verkehrssichere Nutzung, insbesondere ohne Einfluss berauschender Mittel, nachdrücklich hinwirken. Darüber hinaus wird eine enge Zusammenarbeit zwischen Verleihunternehmen und Polizeibehörden sowie weiteren Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit zur Unfallprävention empfohlen. In die Unfallpräventionsarbeit sind die privaten E-Scooter-Nutzer einzubeziehen.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt dem Gesetzgeber, § 69 Abs. 2 StGB dahingehend zu ändern, dass die Regelvermutung für eine Entziehung der Fahrerlaubnis bei einer Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) mit einem fahrerlaubnisfreien Elektrokleinstfahrzeug (z. B. E-Scooter) nicht greift; er hält die Verhängung eines Fahrverbotes (§ 44 StGB) grundsätzlich für ausreichend. Es bleibt Aufgabe der Fahrerlaubnisbehörde, die Fahreignung nach Maßgabe des geltenden Rechts in diesen Fällen zu prüfen.
4. Die Anforderungen an die Fahreignung für fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge und die möglichen Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde bei Ungeeignetheit sind nicht hinreichend klar geregelt. Der Arbeitskreis schließt sich der Aufforderung des Bundesverwaltungsgerichts in seinem Urteil vom 4. Dezember 2020 (3 C 5.20) an, der Gesetz- und Verordnungsgeber möge hier für Klarheit sorgen.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VI

#### Meldepflicht für Ärztinnen und Ärzte von fahrungeeigneten Personen?

---

Ärztinnen und Ärzte sind verantwortungsvoll eingebunden in die Beratung möglicherweise fahrungeeigneter Patienten. Sie sind regelmäßig die ersten Ansprechpartner bei Fragen zur Fahreignung. Insbesondere ein intaktes Arzt-Patienten-Verhältnis ist notwendig, damit sich Patienten vertrauensvoll mitteilen können.

1. Der Arbeitskreis lehnt eine ärztliche Meldepflicht fahrungeeigneter Personen ab.
2. Bei begründetem Verdacht auf fehlende Fahreignung und nach Ausschöpfung therapeutischer und beratender Optionen soll eine Mitteilung an die Fahrerlaubnisbehörde zulässig sein.
3. Es wird empfohlen, die medizinischen Voraussetzungen, bei deren Vorliegen behandelnde Ärztinnen und Ärzte Kenntnisse an Behörden weitergeben dürfen, zu präzisieren. Dies dient der Rechtssicherheit.
4. Es wird festgestellt, dass in verkehrsmedizinischer Hinsicht ein erheblicher ärztlicher Aus-, Fort- und Weiterbildungsbedarf besteht.
5. Vorrangig sollen jedoch niederschwellige Angebote zum Erhalt der Fahreignung und zu alternativer Mobilität in größerem Umfang etabliert und beworben werden.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VII

#### Fahrtenbuchauflage – Halterhaftung durch die Hintertür

---

Der Arbeitskreis empfiehlt eine Änderung des § 31a Abs. 1 StVZO durch den Verordnungsgeber.

Der Arbeitskreis schlägt einvernehmlich vor, bindend bei erstmaligem punkterelevantem Verstoß dem Fahrzeughalter die Führung eines Fahrtenbuchs anzudrohen, wenn der Verantwortliche trotz der gebotenen Ermittlungen nicht festgestellt werden konnte. Im Wiederholungsfall kann binnen 15 Monaten ab dem Tattag des zur Androhung führenden Verstoßes eine Fahrtenbuchauflage angeordnet werden (Ermessensentscheidung).

Dies soll sicherstellen, dass die derzeit regional höchst unterschiedliche Anwendung der geltenden Norm künftig zu einer einheitlichen Anwendung der Vorschrift führen wird. Ergänzend sollte eine effiziente Durchführbarkeit sowie eine wirksame Kontrolle der Einhaltung der Fahrtenbuchauflage sichergestellt werden.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VIII

#### Der schmale Grat zwischen Fehler und Verstoß im Luftverkehr („Just Culture“)

---

Der Arbeitskreis stellt übereinstimmend fest:

„Just Culture“ und der Schutz sicherheitsrelevanter Daten im Sinne der Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und Nr. 376/2014 sind wesentlich zur Förderung und Verbesserung der Flugsicherheit.

Der Arbeitskreis empfiehlt:

1. Es sollte hinsichtlich der zunehmenden Bedeutung einer Fehlerkultur in sicherheitssensiblen Bereichen das Vertrauen in Meldesysteme geschützt werden.
2. Daher sollte im Falle des Tätigwerdens von Strafverfolgungsbehörden die Zusammenarbeit mit Luftfahrtbehörden verstärkt werden, um eine faire, gerechte und ausgewogene Beurteilung des Sachverhalts sicherzustellen. Ansprechpartner sollten wechselseitig benannt werden.
3. Darüber hinaus sollten in Ordnungswidrigkeits- oder Strafverfahren soweit nötig unverzüglich Sachverständige hinzugezogen werden.
4. Für Staatsanwälte und Richter sollten spezielle Fortbildungsmaßnahmen im Bereich Flugsicherheit angeboten werden; die Einrichtung von Sonderdezernaten wäre wünschenswert.
5. Nr. 247 Abs. 4 Richtlinien für das Straf- und Bußgeldverfahren (RiStBV) sollte in Bezug auf
  - die Informationspflicht an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU),
  - die Nennung der spezialgesetzlichen Grundlagen,
  - die besondere Schutzwürdigkeit von Flugsicherheitsinformationen

und im Lichte dieser Empfehlungen geändert, beziehungsweise ergänzt werden.