

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT e.V.

- Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar -

42. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2004 in Goslar

EMPFEHLUNGEN

Arbeitskreis I:

“Unfallrisiko Kleintransporter“

Der Arbeitskreis I hat zum 1. Abschnitt mit deutlicher Mehrheit, zum 2. und 3. Abschnitt einstimmig folgende Empfehlung beschlossen:

1. Nach Einschätzung des Arbeitskreises ist die in den letzten Jahren stetig gestiegene Zahl von Kleintransportern zwar unfallauffällig, ihre Unfallbeteiligung ist jedoch
 - auch auf Autobahnen – nicht überdurchschnittlich. Deshalb kann sich der Arbeitskreis derzeit der Forderung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen speziell für Kleintransporter (2,8 bis 3,5 t zGG) nicht anschließen.
2. Um die Sicherheit der Verkehrsteilnahme von Kleintransportern auf allen Straßen zu verbessern, fordert der Arbeitskreis:
 - Fahrerqualifizierung und –sensibilisierung (insbesondere Fahrzeugbeherrschung, Ladungssicherung und erhöhtes Unfallrisiko bei hohen Geschwindigkeiten);
 - verbesserte Fahrzeugsicherheit (z. B. stärkere Bremsleistung, ABS, Fahrdynamikregler, Airbags);
 - verbesserte Ladungssicherungstechnik (z. B. mehr Zurrpunkte, stabile Trennwand);
 - verstärkte Kontrollen sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften (insbesondere Sicherheitsabstand, streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gurtpflicht, Ladungssicherung und Überladung);
 - europaweite Einführung des EG-Kontrollgerätes ab 2,8 t zGG zur Überwachung vorgeschriebener Lenk- und Ruhezeiten;
 - Überprüfung, ob die geltenden Bußgeldregelsätze zu erhöhen und die Fahrverbotsregelungen strenger zu fassen sind.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt dringend den Einbau von Unfalldatenspeichern.

Arbeitskreis II:

“Unfallursache Übermüdung“

Übermüdung und Einschlafen am Steuer sind in der Öffentlichkeit wenig bewusste häufige Ursachen schwerer und vielfach tödlicher Verkehrsunfälle. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Arbeitskreis II des 42. Deutschen Verkehrsgerichtstages:

1. Verkehrsteilnehmer müssen noch stärker als bisher über das Unfallrisiko Übermüdung und die Anzeichen seines Eintritts sowie ihre damit verbundene Verantwortung unterrichtet werden. Solche Informationen müssen nicht nur Gegenstand der Fahrausbildung sondern auch Inhalt von Aufklärungskampagnen und der Fortbildung vor allem von Berufskraftfahrern sein.
2. Die wissenschaftliche Erforschung der Ursachen, der Anzeichen und der Feststellung von Übermüdung im Straßenverkehr muss intensiviert und öffentlich gefördert werden.
3. Es sollten straßenbauliche Vorkehrungen (z.B. profilierte Markierungen) zur Vermeidung von übermüdungsbedingten Verkehrsunfällen getroffen werden. Technische Systeme, die Anzeichen von Übermüdung erkennen und den Fahrzeugführer warnen, sollten weiterentwickelt werden.
4. Die geltenden Lenk- und Ruhezeiten müssen insbesondere im Hinblick auf das nächtliche Leistungstief überdacht werden. Die dauerhaft manipulationssichere Dokumentation ihrer Einhaltung muss gewährleistet sein.
5. Es sollten effektivere Kontrollen zur Feststellung der Überschreitung der für LKW und Busse geltenden Lenk- und Ruhezeiten und der Übermüdung von Fahrzeugführern ermöglicht und durchgeführt werden.
6. Die Prüfung der gesundheitlichen Eignung nach der Fahrerlaubnisverordnung sollte sich auch auf die Objektivierung einer Schlafstörung erstrecken. Dazu müssen entsprechende Kriterien entwickelt werden.
7. Die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nach einem möglicherweise infolge von Übermüdung verursachten Verkehrsunfall sollte regelmäßiger Gegenstand der Ermittlungen sein. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten müssen konsequent verfolgt werden. Der Bußgeldrahmen sollte spürbar erhöht werden.
8. Ist ein Halter für die Überschreitung von Lenk- und Ruhezeiten verantwortlich, so sollte dies auch zum Gegenstand einer gewerberechtlichen Prüfung seiner Zuverlässigkeit gemacht werden.

Arbeitskreis III:

“Motorradverkehr“

Das Risiko, mit einem Motorrad tödlich zu verunglücken, ist immer noch achtmal höher als das für PKW-Insassen. Der Arbeitskreis hält deshalb folgende Empfehlungen für vordringlich:

1. Motorradfahrer reduzieren ihr Unfallrisiko, wenn sie sich so verhalten, dass sie in jeder Situation noch über Sicherheitsreserven verfügen. Ihnen wird dringend empfohlen, möglichst jährlich zu Beginn der Saison ein Sicherheitstraining für Motorradfahrer zu absolvieren. Sicherheitstrainings sind auf breiter Basis finanziell zu fördern.
2. Auch Autofahrer sind aufgefordert, auf die besonderen Fahreigenschaften von motorisierten Zweirädern zu achten. Hierauf ist in der Fahrschul Ausbildung verstärkt einzugehen.
3. Die Motorradindustrie, Medien und die Werbung sollten Elemente der Verkehrssicherheit in den Vordergrund stellen.
4. Motorräder aller Preissegmente sollten unbedingt mit ABS ausgerüstet werden. Dafür müssten finanzielle Anreize geschaffen werden. Die angekündigte Initiative der Bundesregierung zur obligatorischen Ausrüstung von Motorrädern mit ABS in Europa wird unterstützt.
5. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h für jugendliche Leichtkraftradfahrer hat sich nicht bewährt und sollte aufgehoben werden.
6. Die von der EG-Kommission geplante Anhebung der Leistungsgrenze auf 35 kW für den Motorradführerschein und insbesondere eine zusätzliche Aufstiegsprüfung als Voraussetzung für das Führen schwererer Motorräder werden abgelehnt.
7. Künftig erteilte Fahrerlaubnisse der Klasse B (PKW) sollten aus Verkehrssicherheitsgründen nicht ohne zusätzliche Fahrschul Ausbildung zum Führen von Leichtkrafträdern berechtigen.
8. Besondere Gefahrenstellen, vor allem in Kurvenbereichen, müssen verstärkt durch Maßnahmen der Straßenbaubehörden – namentlich durch Unterfahrschutz an Schutzplanken – entschärft werden. Hierauf haben die Unfallkommissionen ihr besonderes Augenmerk zu richten.
9. Der Einsatz von Bitumen bei der Fahrbahnausbesserung ist zu vermeiden. Außerdem ist auf die strikte Einhaltung der technischen Regelwerke zur Griffigkeit zu achten.
10. Der Arbeitskreis fordert geeignete Maßnahmen auf europäischer Ebene zur Geräuschreduzierung bei Motorrädern.
11. Länder und Polizei sind aufgefordert, eine effektive und flexible Verkehrsüberwachung – namentlich wegen der Schwierigkeiten bei der Identifikation des Fahrers und der zum Teil erheblichen Geschwindigkeitsverstöße – zu gewährleisten.
12. Der Motorradverkehr sollte bei künftigen Infrastrukturplanungen stärker berücksichtigt werden.

Arbeitskreis IV:

“Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter“

1. Der Arbeitskreis ist folgender Auffassung:

Nach geltendem Recht bezweckt die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) den Schutz der Verkehrssicherheit; die Bekämpfung allgemeiner Kriminalität stellt einen Schutzreflex dar.

Auch bei Straftaten der allgemeinen Kriminalität, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs begangen werden (sogenannte Zusammenhangstaten) kann daher der Strafrichter die Fahrerlaubnis nur dann entziehen, wenn sich aus der Tat ergibt, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen charakterlich ungeeignet ist, weil er bereit ist, seine kriminellen Interessen über die im Verkehr erforderliche Sorgfalt und Rücksichtnahme zu stellen.

2. Der Gesetzgeber sollte jedoch prüfen, ob dem Strafrichter bei schwerwiegenden Straftaten der allgemeinen Kriminalität, die unter Missbrauch der Fahrerlaubnis begangen werden, die Entziehung der Fahrerlaubnis ermöglicht werden kann.
3. Um ein effizienteres Vorgehen gegen ungeeignete Kraftfahrer zu ermöglichen, empfiehlt der Arbeitskreis weitere Untersuchungen darüber, unter welchen Voraussetzungen allgemeine Straftaten (z. B. Aggressionsdelikte) als Indizien für schwerwiegende Fahreignungsmängel gelten können.
4. Nach Auffassung des Arbeitskreises hindert § 9 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) die Verwaltungsbehörde nicht, eine Fahrerlaubnis, beschränkt auf die nach § 69 a Abs. 2 StGB ausgenommene Fahrzeugart, zu erteilen; der Gesetzgeber sollte dies jedoch durch eine Änderung der FeV klarstellen.
5. Die Sperrfristbestimmung durch den Strafrichter hat sich bewährt und soll nicht auf die Verwaltungsbehörden verlagert werden.

Arbeitskreis V:

“Neues Schadensersatzrecht in der Praxis“

1. Nach neuem Recht (§ 249 II 2 BGB) wird bei der Regulierung von Verkehrsunfallschäden die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) nur noch erstattet, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist.

Der Arbeitskreis empfiehlt, bei der Bestimmung des Wiederbeschaffungswertes des beschädigten Fahrzeuges den darin enthaltenen Mehrwertsteueranteil bei regelbesteuerten Fahrzeugen mit dem jeweils gültigen Regelsteuersatz (derzeit 16 %), bei differenzbesteuerten Fahrzeugen pauschal mit 2 % und bei Fahrzeugen, die z. B. wegen ihres Alters üblicherweise nur noch auf dem Privatmarkt erhältlich sind, mit 0 % anzusetzen. Die Einstufung hängt von den jeweils relevanten Marktverhältnissen ab.

2. Nach neuem Recht (§ 828 II BGB) sind auch Kinder zwischen dem vollendeten 7. und 10. Lebensjahr für den Schaden, den sie bei einem Unfall u.a. mit einem Kraftfahrzeug einem anderen zufügen, nicht verantwortlich.

Nach Auffassung des Arbeitskreises gilt dies nach Sinn und Zweck des neuen Gesetzes jedenfalls nicht für die Beschädigung eines ordnungsgemäß abgestellten Fahrzeuges durch ein Kind.

Des Weiteren hält es der Arbeitskreis nicht für sachgerecht, die neue Haftungsprivilegierung von Kindern über eine Verschärfung der elterlichen Aufsichtspflicht (§ 832 BGB) oder eine Erweiterung der Billigkeitshaftung (§ 829 BGB) auszuhöhlen.

3. Nach neuem Recht (§ 253 BGB i. V. m. § 11 Satz 2 StVG) ist wegen einer Körperverletzung bei einem Verkehrsunfall Schmerzensgeld auch bei Gefährdungshaftung zu zahlen. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass die Ausgleichsfunktion des Schmerzensgeldes im Vordergrund steht und deshalb im Regelfall bei der Bemessung des Schmerzensgeldes nicht zwischen Gefährdungs- und Verschuldenshaftung zu differenzieren ist. Etwas anderes kann jedoch gelten, wenn es sich um ein grobes Verschulden handelt, z. B. ein besonders rücksichtsloses Verhalten.

Arbeitskreis VI:

"Autokauf/Leasing: Sachmängelhaftung nach der Schuldrechtsreform"

1. Nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ist ein unbenutztes Kraftfahrzeug nach einer mehr als zwölfmonatigen Standzeit nicht mehr fabrikneu. Deshalb fordert der Arbeitskreis, dass das Fertigungsdatum unverschlüsselt vom Hersteller in den Fahrzeugdokumenten angegeben wird.
2. Der Arbeitskreis würde es begrüßen, wenn als Orientierungshilfe zur Abgrenzung zwischen üblicher Beschaffenheit und Mangel statistische Daten erhoben, gesammelt und veröffentlicht werden.
3. Der Verkäufer soll nicht für einen ihm unbekannt gebliebenen Mangel haften, wenn er das Kraftfahrzeug in zumutbarer Weise untersucht und den Käufer auf das konkrete Mangelrisiko ausdrücklich aufmerksam gemacht hat.

Durch Allgemeine Geschäftsbedingungen kann dieses Mangelrisiko nicht auf den Käufer abgewälzt werden.

4. Die Beweislastumkehr des § 476 BGB gilt auch für gebrauchte Kraftfahrzeuge.
5. Beim Kraftfahrzeugkauf ist Erfüllungsort für die Nacherfüllung der Sitz des Verkäufers. Der Arbeitskreis weist darauf hin, dass die Transport- und Wegekosten vom Verkäufer zu tragen sind (§ 439 Abs. 2 BGB).
6. Hat der Verkäufer einen Fahrzeugmangel nicht zu vertreten, so kann er die Nacherfüllung wegen unverhältnismäßiger Kosten verweigern, wenn diese den Wert des Kraftfahrzeuges im mangelfreien Zustand übersteigen. Weitergehende Mängelansprüche des Käufers bleiben davon unberührt.

Arbeitskreis VII:

"Verkehrslenkung durch Steuern und Gebühren"

1. Verkehrsinvestitionen sollten auch zukünftig vorrangig haushaltsfinanziert bleiben.
2. In besonders begründeten Fällen kann eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch eine Maut in Betracht kommen. Dabei sollen die Mauteinnahmen der Verkehrsinfrastruktur zusätzlich zugute kommen unter Einschluss der Förderung moderner Verkehrsmanagementsysteme. Bei Erhebung der Maut und ihrer Verwendung sind ökologische Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen sind die verkehrsspezifischen Abgaben im europäischen Verkehrsbinnenmarkt zu harmonisieren.
3. Die Einführung einer City-Maut wurde kontrovers diskutiert, wobei Übereinstimmung bestand, dass ihrer Einführung derzeit erhebliche Bedenken und Schwierigkeiten entgegen stehen.
4. Angesichts der bei Einführung der Lkw-Maut deutlich gewordenen Risiken für den Datenschutz appelliert der Arbeitskreis an den Deutschen Verkehrsgerichtstag, das Thema „Datenschutz im Straßenverkehr“ auf der nächsten Veranstaltung zu beraten.

Arbeitskreis VIII:

Schiffskatastrophen - unvermeidbar?"

Der Arbeitskreis VIII begrüßt, dass die Empfehlungen des 39. und 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages zur Erhöhung der Schiffssicherheit aufgegriffen worden sind, bedauert aber, dass die Empfehlung des 28. Deutschen Verkehrsgerichtstages zur genaueren Bestimmung von Containergewichten bisher nicht umgesetzt wurde.

Der Arbeitskreis VIII hält weitere Maßnahmen für dringend erforderlich:

1. Durchgreifende Verbesserungen lassen sich auf nationaler und regionaler Ebene allein nicht erreichen, sondern erfordern Regelungen und Verfahren der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), die für Schiffe unter allen Flaggen gelten. Die Flaggenstaaten müssen, damit sie ihren Sicherheitsverpflichtungen für Schiffe unter ihrer Flagge gerecht werden, selbst stärker zu Verantwortung gezogen werden, insbesondere durch ein verbindliches Auditverfahren der IMO. Das schließt eine wirksame Überwachung der Arbeit der Klassifikationsgesellschaften für die Flaggenstaaten ein.
2. Unerlässlich ist eine gelebte Sicherheitskultur durch ein partnerschaftliches Zusammenwirken von Verwaltung und Schifffahrtsgewerbe. Über die IMO ist eine weltweite Auswertung neuer Sicherheitserkenntnisse aus Seeunfalluntersuchungen sicherzustellen.
3. Bei den Reedereien muss stärker auf die Einhaltung ihrer Verpflichtungen zur Qualitätssicherung geachtet werden. Für die sichere Schiffsführung muss der Kapitän von administrativen Aufgaben entlastet werden.
4. Unabdingbar ist neben einer qualifizierten Ausbildung der Seeleute deren ständige Weiterbildung, insbesondere auch durch von den Reedereien zu veranlassende Schulungen und Einweisungen, um sie über neue Techniken und Erkenntnisse auf dem Laufenden zu halten.
5. Die maritime Verkehrssicherung muss das neue automatische Schiffsidentifikationssystem AIS konsequent zur landseitigen Überwachung der Schifffahrtswege und sensibler Seegebiete einsetzen. An Bord müssen AIS-Daten in der elektronischen Seekarte oder auf dem Radarschirm dargestellt werden. Auch für Kleinfahrzeuge wird eine AIS-Nutzung empfohlen.
6. Bei Containerschiffen sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, um bei der Stauung der Container sichere Stabilitätswerte zu gewährleisten und Containerverluste im schweren Wetter zu vermeiden; dazu gehören auch die Kontrolle des Laschens von Containern, die Entwicklung eines Wellenradars, wirksame Tiefgangsmessanlagen und die stärkere Nutzung von Wetterinformationen und Routenberatung. Praxistauglichen Maßnahmen zur genauen Bestimmung von Containergewichten ist besondere Priorität einzuräumen.
7. Klassifikationsgesellschaften, Kaskoversicherer und Schiffssicherheitsbehörden müssen insbesondere bei Tank- und Massengutschiffen ein sehr viel stärkeres Augenmerk auf Festigkeitsprobleme, Verschleißerscheinungen und Korrosionsprobleme bei Doppelhüllenschiffen richten.