

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis I

Drogendelikte im Verkehr

- I. Drogen im Straßenverkehr gefährden die Verkehrssicherheit. Fahrten unter Drogeneinwirkung muss deshalb weiterhin mit allen zur Verfügung stehenden rechtsstaatlichen Mitteln entgegengewirkt werden.
- II. Das Drogenverbot des § 24a StVG nimmt im Konzept der Bekämpfung von Drogenfahrten im Straßenverkehr hohen Rang ein. Der Arbeitskreis appelliert an die Rechtsprechung, die Vorschrift nicht durch eine zu enge Interpretation der Fahrlässigkeit teilweise leerlaufen zu lassen. Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen ist der Wirkstoff oftmals erst nach längerer Zeit seit dem Konsum vollständig abgebaut. Bei Dauerkonsumenten von Cannabis kann die Zeitspanne bis zu sieben Tagen reichen.
- III. Die Zusammenarbeit von Polizei und Fahrerlaubnisbehörde muss so ausgestaltet sein, dass den Konsumenten harter Drogen nach einer Drogenfahrt unverzüglich die Fahrerlaubnis entzogen werden kann.
- IV. Die für die Verkehrssicherheit zuständigen Institutionen werden aufgefordert, die Aufklärungsarbeit zu den Gefahren der Drogenfahrt, namentlich der Wirkungsdauer der einzelnen Drogen, und den rechtlichen Konsequenzen zu intensivieren. Insbesondere sollte die Ausbildung in den Fahrschulen verstärkt werden.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis II

Tücken des Kraftfahrzeug-Leasing

I. Rückgabe des Leasingfahrzeugs

Der Arbeitskreis II fordert

1. die konkrete Festlegung verbindlicher Vorgaben zur Beschaffenheit bei Rückgabe des Fahrzeugs bereits bei Vertragsschluss anhand eines transparenten Kriterienkatalogs.
2. die Entwicklung einheitlicher und verständlicher Bewertungskriterien zur Abgrenzung zwischen vertraglicher und übervertraglicher Abnutzung.
3. dem Leasingnehmer das Recht einzuräumen, vor dem regulären Vertragsablauf durch die Rücknahmestelle feststellen zu lassen, welche Mängel am Fahrzeug bestehen, und ihm die Möglichkeit zu geben, diese vor Vertragsablauf in einer Werkstatt seiner Wahl fachgerecht zu beseitigen.
4. vertragliche Festlegung der Kriterien, nach denen eine Wertminderung zu ermitteln ist.
5. die transparente Information des Leasingnehmers bei Vertragsschluss über das mit der Übernahme einer Restwertgarantie verbundene Risiko.
6. dass der Leasingnehmer die Feststellung des Fahrzeugzustands und seine Bewertung durch eine neutrale Stelle verlangen kann.
7. Der Arbeitskreis regt an, bei Streit über den Zustand des Fahrzeugs und die Höhe der Ausgleichszahlung die Möglichkeit zur institutionellen Streitschlichtung zu schaffen.
8. Der Arbeitskreis empfiehlt die Einsetzung einer paritätisch besetzten Kommission durch die Akademie, um die Einzelheiten zu den Punkten 1-7 zu erarbeiten.

II. Verbraucherkreditrichtlinie und Kilometerleasingvertrag

Der Arbeitskreis fordert die Beibehaltung oder Wiederherstellung des vor Umsetzung der Verbraucherkreditrichtlinie bestehenden Verbraucherschutzes für Kilometerleasingverträge.

III. Gleichstellung von Halter und Eigentümer

Zur Vermeidung unangemessener Haftungsfolgen bei Verkehrsunfällen mit Leasingfahrzeugen sollte der Gesetzgeber eine Zurechnung eines Mitverschuldens des Fahrers (des Leasingfahrzeugs) und der Betriebsgefahr auch dann ermöglichen, wenn der Eigentümer (Leasinggeber) den Unfallgegner in Anspruch nimmt.

IV. Aufteilung des Mehrerlöses

Der Leasingnehmer ist bei unverschuldeter vorzeitiger Vertragsbeendigung an einem Mehrerlös angemessen zu beteiligen, wenn der Leasinggeber volle Amortisation erlangt hat, insbesondere bei Verträgen mit Leasingsonderzahlung.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis III

Stillschweigende Haftungsbeschränkungen

I.

Stillschweigende Haftungsbeschränkungen sind ein angemessenes Mittel zum Schutz des Schädigers vor unzumutbaren Haftungsfolgen. Im Interesse des Geschädigten und aus Gründen der Rechtssicherheit müssen sie aber auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben.

II.

Die Eintrittspflicht einer Kfz - Haftpflichtversicherung steht in der Regel der Annahme einer stillschweigenden Haftungsbeschränkung entgegen. Dies sollte zumindest bei schwerwiegenden Personenschäden auch dann gelten, wenn der Versicherer wegen einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Obliegenheitsverletzung des Versicherungsnehmers in den Grenzen der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungs-Verordnung leistungsfrei ist. Die dort vorgesehenen Höchstbeträge sind in diesen Fällen im Allgemeinen zumutbar.

III.

Bei der Nutzung von im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen (z.B. Mietwagen) können erhebliche Lücken im Versicherungsschutz bestehen, die dem Fehlen von Versicherungsschutz gleichkommen. Dies kann bei einem Unfall sowohl für den Schädiger als auch für den Geschädigten zu existenzbedrohenden Folgen führen. Es wird daher empfohlen, sich vor Antritt einer Reise über etwaige Risiken und die Möglichkeiten der Risikobeschränkung genau zu informieren.

IV.

Die stillschweigende Haftungsbeschränkung zugunsten des Probefahrers gewerblich angebotener Kraftfahrzeuge ist interessengerecht. Bei privat angebotenen Kraftfahrzeugen ohne Vollkaskoschutz bestehen allerdings unkalkulierbare Haftungsrisiken, die durch eine ausdrückliche Haftungsvereinbarung zwischen den Privatleuten angemessen verteilt werden können. Die Parteien sollten sich darüber im Vorfeld der Probefahrt verständigen.

49. Deutscher Verkehrsgerichtstag

26. bis 28. Januar 2011 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis IV

Betrieb und Gebrauch des Kfz

Es besteht kein Bedürfnis für eine gesetzgeberische Abänderung oder Konkretisierung des Begriffs „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ im Rahmen der Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG. Eine Auslegung des Begriffs durch die Rechtsprechung ist ausreichend.

Die Rechtsprechung hat auch den versicherungsrechtlichen Begriff des „Gebrauchs“ eines Kraftfahrzeugs für die Praxis ausreichend konkretisiert, so dass kein Bedarf nach einer zusätzlichen gesetzlichen Regelung besteht.

Bei Auseinanderfallen von Eigentümer und Halter (z.B. beim Leasing) sollte der Gesetzgeber eine Zurechnung eines Mitverschuldens des Fahrers (des Leasingfahrzeugs) und der Betriebsgefahr auch dann ermöglichen, wenn der Eigentümer (Leasinggeber) den Unfallgegner in Anspruch nimmt.

Der Arbeitskreis unterstützt aufgrund der derzeitigen Rechtslage den Schlussantrag der Generalanwältin beim EuGH im Vorlageverfahren des Tribunal da Relação Porto, wonach die Berücksichtigung der Betriebsgefahr bei Ansprüchen des Halters nicht gegen die Kfz-Haftpflichtrichtlinien der EG verstößt.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis V

LKW: Motor der Wirtschaft oder „rollende Bombe“

1. Der AK V fordert die Hersteller auf, Fahrerassistenzsysteme nach dem neuesten Stand der Technik für LKW preisgünstig anzubieten. Er fordert die Unternehmen auf, sie schon jetzt umfassend in allen Fahrzeugen einzusetzen und die Schulung zu verstärken. Dazu wird der BMVBS gebeten, gemeinsam mit den Verbänden die Information der Unternehmen über die Sicherheitsaspekte und die wirtschaftlichen Vorteile der FAS zu intensivieren und zu prüfen, wie die Fördermöglichkeiten verbessert werden können.
2. Der AK V empfiehlt dem BMVBS, sich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit EU-weit für eine konsequente Einstellung der Begrenzer in LKW auf eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h einzusetzen. Dies dient auch der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Schonung der Umwelt.
3. Der AK V empfiehlt Bund und Ländern, die Kontrollen der LKW hinsichtlich der Einhaltung der rechtlichen Vorschriften zu intensivieren. Diese Intensivierung ist auch angesichts der zu erwartenden hohen Steigerungsraten im LKW-Verkehr dringend erforderlich.
4. Der AK V empfiehlt, bei schweren Verstößen verstärkt von der Möglichkeit der Gewinnabschöpfung und des Verfalls Gebrauch zu machen. Dabei ist jeweils zu prüfen, wer in der gesamten Transportkette aus dem Verstoß finanzielle Vorteile hatte.
5. Der AK V stellt fest, dass die EU-Sozialvorschriften für Fahrzeuge der Gewichtsklasse 2,8 bis 3,5 t nicht uneingeschränkt geeignet sind. Er empfiehlt daher, die bestehenden Regelungen fahrzeugklassen-spezifisch anzupassen.

Alle Empfehlungen wurden mit sehr großer Mehrheit beschlossen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VI

Bewegung im ruhenden Verkehr?

1. Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist auch auf ausreichenden Parkraum angewiesen. Dies muss bei der Infrastrukturplanung zwingend berücksichtigt werden. Sinnvolle Ergänzung öffentlichen Parkraums sind private Flächen z. B. in Parkhäusern oder Tiefgaragen.
2. Parkleitsysteme insbesondere in Städten und an Autobahnen unterstützen die Steuerung des Verkehrs im Interesse der optimalen Ausnutzung vorhandener Ressourcen. EU-Initiativen, die ein europaweites Funktionieren fahrzeuggesteuerter Informationssysteme zum Gegenstand haben, werden begrüßt. Die elektronische Reservierung von Parkflächen im öffentlichen Bereich begegnet rechtlichen Bedenken (Gefahr der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs).
3. An dem Grundsatz, dass die Straßenverkehrs-Ordnung keine Privilegien zu Gunsten einzelner Personen oder Unternehmen vorsieht, ist festzuhalten. Dies muss auch bei der gewollten Förderung der Elektromobilität und des Car-Sharing beachtet werden. In Betracht kommt dafür ein auf die Fahrzeugart bezogener Ansatz. Eine bundeseinheitliche Beschilderung und Kennzeichnung der Fahrzeuge hierfür ist anzustreben.
4. Der Arbeitskreis spricht sich für eine konsequente Durchsetzung der Parkvorschriften aus. Hierfür ist eine intensive Überwachung durch die Polizei und die kommunalen Ordnungsbehörden unerlässlich.
5. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist eine hoheitliche Aufgabe. Für eine Übertragung dieser Aufgabe auf Private bedürfte es einer gesetzlichen Grundlage (Ermächtigung zur Beleihung). Deren Schaffung lehnt der Arbeitskreis ab, weil darunter die Akzeptanz der Verkehrsüberwachung generell leiden würde. Die Einbindung weisungsabhängiger Privater in die Organisationshoheit der Behörde durch Arbeitnehmerüberlassung oder als Verwaltungshelfer zum Zweck intensiverer Kontrollen ist jedoch eine Organisationsentscheidung, die rechtlich möglich ist.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VII

Sachgerechte Untersuchung tödlicher Verkehrsunfälle

Eine Weiterentwicklung der Untersuchungsmethoden tödlicher Verkehrsunfälle ist erforderlich und es müssen ergänzende Möglichkeiten zur Entwicklung neuer Präventionsansätze geschaffen werden.

1. Der heutige Qualitätsstandard von Aufnahme und Analyse tödlicher Verkehrsunfälle ist in Deutschland regional sehr unterschiedlich. Insoweit sollen die Richtlinien und Verfahren für die Unfallaufnahme durch Polizei und Justiz, wie sie detailliert auf hohem Niveau in verschiedenen Bereichen bestehen, bundesweit vereinheitlicht und nachprüfbar standardisiert werden.
2. Die Ursachenerforschung ist in Teilbereichen verbesserungsbedürftig. Daher sollen bei tödlichen Verkehrsunfällen grundsätzlich eine Obduktion inkl. Blutuntersuchung auf Alkohol/ Drogen/ Medikamente durchgeführt und umfassende technische Gutachten auch unter dem Gesichtspunkt der Prävention eingeholt werden.
3. Um den Sozialversicherungsträgern die Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Aufgaben zu ermöglichen, soll eine unverzügliche Informationspflicht über tödliche Verkehrsunfälle zugunsten dieser Institutionen implementiert werden.
4. Um das postulierte Ziel der Reduzierung der Verkehrstoten um 40% bis 2020 zu erreichen und um Präventionsmaßnahmen weiter zu entwickeln und zu validieren, sollen die bereits vorhandenen unfallstatistischen Daten unter Beachtung des Datenschutzes mit den darüber hinaus vorliegenden Erkenntnissen wie medizinischen und technischen Gutachten sowie den Erkenntnissen aus der örtlichen Unfalluntersuchung verknüpft und einer qualifizierten Auswertung zugänglich gemacht werden.
5. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass die Hersteller von neu zugelassenen Kraftfahrzeugen verpflichtet werden, eine standardisierte Schnittstelle zur Auslesung der im Fahrzeug vorhandenen Daten zu schaffen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VIII

Offshore Windkraft: Herausforderungen für die Sicherheit auf See

Offshore-Windparks vor der deutschen Küste stellen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz dar und eröffnen bedeutende wirtschaftliche Möglichkeiten. Ihre Realisierung erfordert jedoch weitere Anstrengungen, um auch künftig die erforderliche Sicherheit zu gewährleisten und für Notfälle vorzusorgen. Der Arbeitskreis empfiehlt dazu Folgendes:

1. Der Gesetzgeber sollte unter Beachtung aller maßgeblichen öffentlichen und privaten Belange eine Entscheidung darüber treffen, bei wem die Verantwortung für zusätzliche Maßnahmen zum Erhalt der Verkehrssicherheit und der maritimen Notfallvorsorge liegt, die aufgrund weiterer Windparks erforderlich werden, und wer die Lasten hierfür tragen soll.
2. Es muss sichergestellt werden, dass die Unternehmen ergänzend zur staatlichen Daseinsvorsorge ausreichende Schutz- und Sicherheitskonzepte sowie Notfallpläne entwickeln und fortschreiben. Diese müssen in regelmäßigen Übungen erprobt werden.
3. Der Gesetzgeber sollte eine Regelung schaffen, durch die gewährleistet wird, dass das bereits vorhandene System der Rettung auf See für Einsätze in Offshore-Windparks gezielt erweitert wird einschließlich der Ergänzung und Bündelung der bestehenden Rettungsmethoden und -kapazitäten, insbesondere auch der ständigen Einsatzbereitschaft von Hubschraubern.
4. Für die an Bau und Betrieb von Offshore-Windparks Beteiligten müssen zertifizierbare Mindestanforderungen für die Aus- und Fortbildung festgelegt und fortgeschrieben werden, die auch Trainings- und Simulationsmöglichkeiten für Hubschraubereinsätze berücksichtigen.
5. Für den Einsatz von Hubschraubern im Zusammenhang mit Offshore-Windparks sind Regelungen zum sicheren Flugbetrieb zu erarbeiten.
6. Die Anforderungen an Sicherheit sowie Aus- und Fortbildung müssen mit den europäischen Nachbarstaaten harmonisiert werden. Dies gilt auch für den Bau und Betrieb von Servicefahrzeugen auf See.
7. Die zuständigen Behörden müssen die erforderlichen Befugnisse und Ressourcen erhalten, um die Beachtung der notwendigen Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen durchzusetzen.