

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis I

### Europäischer Führerscheintourismus

---

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) sind EU-Fahrerlaubnisse anzuerkennen, die nach Ablauf einer Sperrfrist unter Einhaltung des Wohnsitzprinzips erworben wurden. Das gilt auch dann, wenn der Betroffene nach deutschen Maßstäben ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Demzufolge kann ein nach deutschen Vorschriften ungeeigneter Kraftfahrer mit einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis in Deutschland fahren, sodass die deutschen Fahreignungsregelungen umgangen werden („Führerscheintourismus“).

1. Die ständige Rechtsprechung des EuGH, dass im europäischen Ausland erteilte Fahrerlaubnisse grundsätzlich anzuerkennen sind, wird nicht in Frage gestellt.
2. Zur Lösung des Problems „Führerscheintourismus“ sollen gesetzliche Sperrfristen von fünf Jahren, im Wiederholungsfall von zehn Jahren, nach jedem Entzug der Fahrerlaubnis eingeführt werden. Der Betroffene muss dann die Möglichkeit haben, die Sperrfrist durch Nachweis der Eignung nach den Vorgaben der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) jederzeit aufheben zu lassen. Dies soll aber frühestens nach Ablauf der bestehenden Mindestsperrfristen erfolgen können.
3. Die Eignungsvoraussetzungen sind auf europäischer Ebene zu vereinheitlichen. Ein europäisches Fahreignungsregister soll eingerichtet werden.
4. §§ 28, 29 FeV müssen aus Gründen der Rechtsklarheit an die europäische Rechtslage angepasst werden, weil der derzeitige Wortlaut die Auslegung durch den EuGH nicht durchgehend berücksichtigt.
5. Die Streitfrage, wann der ordentliche Wohnsitz im Sinn der Europäischen Führerschein-Richtlinie erfüllt ist, ist auf europäischer Ebene zu lösen.

53. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2015 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis II

#### Automatisiertes Fahren

---

Automatisiertes Fahren kann wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs beitragen, einen Beitrag zum Umweltschutz leisten und den Fahrkomfort erhöhen. Daher ist seine technologische Entwicklung aktiv voranzutreiben und wissenschaftlich zu begleiten. Bei Bedarf ist der Rechtsrahmen anzupassen. Dabei gilt es, die Gesellschaft in diesen Prozess einzubinden.

Für eine vollständige oder dauerhafte Ersetzung des Fahrers durch ein System genügt die derzeitige Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr von 1968 nicht. Ob dies auch für fahrfremde Tätigkeiten gilt, ist unklar. Hier ist der Gesetzgeber aufgefordert, für Klarstellung zu sorgen.

Der Fahrer muss selbst entscheiden können, ob er solche Systeme nutzen möchte. Abschaltbarkeit und Übersteuerbarkeit sind zu gewährleisten, wobei der menschlichen Fähigkeit, das funktionierende System über einen längeren Zeitraum zu überwachen, natürliche Grenzen gesetzt sind. Dies muss technisch aufgegriffen und normiert werden.

Der Fahrzeugführer muss jederzeit wissen, in welchem Automatisierungsgrad sich das Fahrzeug befindet und welche Handlungs- und Überwachungsanforderungen bestehen. Zusätzliche Systeme, die dem Fahrer Probleme an den Fahrsystemen melden, ihn bei der Problembearbeitung unterstützen und Fehlgebrauch entgegenwirken, können die Sorgfaltsanforderungen an den Fahrer nach und nach verringern.

Ab dem hochautomatisierten Fahrbetrieb ist der Fahrer bei bestimmungsgemäßem Gebrauch von Sanktionen und der Fahrerhaftung frei zu stellen. Der Opferschutz darf darunter nicht leiden. Zur Klärung von Haftungsansprüchen nach Schadensfällen in jeglichem automatisierten Fahrbetrieb müssen Systemhandlungen und Eingriffe des Fahrers beweissicher dokumentiert werden. Datenschutz und Datensicherheit sowie Transparenz für den Nutzer sind dabei zu gewährleisten.

Gegen vorhersehbaren und gefährlichen Fehlgebrauch müssen technische Maßnahmen ergriffen werden. Gegen Manipulationen von außen ist entsprechend dem Stand der Technik Vorsorge zu treffen.

Zur Akzeptanzsteigerung beim Nutzer ist eine selbsterklärende Bedienung unumgänglich.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis III

#### Neue Promillegrenzen für Radfahrer?

---

1. Nach derzeitiger Rechtslage können sich Fahrradfahrer bei alkoholbedingter Fahrunsicherheit bereits ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3 Promille nach § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr) strafbar machen. Der dafür erforderliche Nachweis alkoholbedingter Fahrfehler ist in der Praxis häufig nur schwer zu führen.
2. Neueste rechtsmedizinische Untersuchungen haben gezeigt, dass bei Fahrradfahrern im Bereich von 0,8 bis 1,1 Promille eine signifikante Zunahme von „groben“ Fahrfehlern auftritt. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Arbeitskreis dem Gesetzgeber die Schaffung eines Bußgeldtatbestandes, wie er in § 24 a StVG (0,5-Promille-Grenze) für Kraftfahrzeugführer vorhanden ist, für Fahrradfahrer aber bislang fehlt.
3. Eine deutliche Mehrheit des Arbeitskreises spricht sich nach bisher vorliegenden Erkenntnissen für einen Bußgeldtatbestand mit einem gesetzlichen Grenzwert von 1,1 Promille aus.
4. Es bedarf auch weiterhin einer umfassenden Bewertung der Gefährdung, die von alkoholisierten Fahrradfahrern ausgeht, insbesondere unter Einbeziehung aller vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse.

53. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2015 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis IV

#### Unfallrisiko Landstraße

---

1. Bäume und andere Hindernisse im Seitenraum bilden eine besondere Gefahr. Bei Neu-, Um- und Ausbauten muss die einschlägige Richtlinie (RPS) konsequent angewendet werden. Im Bestand müssen Hindernisse entfernt oder durch geeignete Schutzeinrichtungen gesichert werden.
2. Zur Reduzierung schwerer Unfälle soll die Regelgeschwindigkeit für Pkw und Lkw gleichermaßen bei 80 km/h liegen. Dazu ist eine Umkehrung von Regel und Ausnahme bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Entsprechend ausgebaut oder ertüchtigte Straßen können danach weiter für Tempo 100 freigegeben werden.
3. In Bereichen unzureichender Sichtweite sollen Überholverbote grundsätzlich angeordnet werden. § 45 der StVO muss das rechtssicher ermöglichen.
4. Motorradfahrende stellen einen großen Anteil der auf Landstraßen Verunglückten. Eine Verbesserung der Situation erfordert an bekannten Motorradstrecken die Möglichkeiten des einschlägigen Merkblattes (MVMot) konsequent umzusetzen. Dies bedeutet unter anderem, dass in Kurvenbereichen die Installation von Schutzplanken nur mit Unterfahrschutz erfolgen darf.
5. Die zeitnahe Umsetzung derartiger Maßnahmen erfordert eine regelmäßige, auskömmliche Finanzierung. Der jeweilige Straßenbaulastträger ist deshalb aufgefordert, über Erhaltungsmaßnahmen hinaus für diese Zwecke ein festes Budget einzurichten.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis V

#### Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken

---

- I. In einer relevanten Anzahl von Fällen sind schwere Unfallereignisse im Straßenverkehr Folge einer Ablenkung des Fahrers durch Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmittel. Gleichwohl gibt es in Deutschland hinsichtlich der Art der Nutzung sowie der Häufigkeit solcher Unfälle keine verlässlichen Daten. Es bedarf einer aussagekräftigen Datenbasis, die die Nutzung durch den Fahrer sowohl bei unfallfreien Fahrten als auch bei Unfällen erfasst. Die Grundlagen sind durch eine bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) anzusiedelnde Arbeitsgruppe zu schaffen.
- II. Die Verhinderung einer Ablenkung im Straßenverkehr durch Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmittel erfordert eine Intensivierung präventiver Maßnahmen. Hierzu müssen die Verkehrserziehung in Schulen und Fahrschulen optimiert sowie Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer auch in der Arbeitswelt für diese Problematik sensibilisiert werden. Der Arbeitskreis empfiehlt hierzu eine bundesweit einheitliche Dachkampagne.
- III. Technische Lösungen können einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Ablenkungsunfällen leisten. Der Arbeitskreis fordert die Gesetzgeber auf, Rahmenbedingungen für Fahrzeughersteller, Produzenten von Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmitteln sowie für Diensteanbieter zu schaffen, um die Möglichkeiten situativer Funktionsunterdrückung zu implementieren. Dies betrifft z.B. die Deaktivierung von manuellen Zieleingaben oder die Sperre von Textnachrichten während der Fahrt. Die Rekonstruktion entsprechender Verstöße und Manipulationen muss technisch sichergestellt werden.
- IV. § 23 StVO ist im Hinblick auf die technische Entwicklung nicht mehr zeitgemäß. Das betrifft insbesondere die Begriffe „Mobil- oder Autotelefon“ und den ausgeschalteten Motor sowie die Beschränkung auf Aufnehmen oder Halten des Hörers. Der Arbeitskreis fordert den Verordnungsgeber zu einer Neufassung der Vorschrift auf. Diese sollte an die visuelle, manuelle, akustische und mentale Ablenkung von der Fahraufgabe anknüpfen. Die Geldbuße sollte eine gestaffelte Erhöhung bei Gefährdung sowie bei Schädigung vorsehen. Bei der Neufassung ist auf eine bessere Nachweisbarkeit in der Praxis Rücksicht zu nehmen.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VI

#### Alternative Reparaturmethoden

---

1. Unabhängig vom Auftraggeber muss der Kfz-Sachverständige bei jeder Begutachtung eines Haftpflichtschadens alle zur fachgerechten Reparatur anerkannten Reparaturverfahren berücksichtigen. Von mehreren gleichwertigen Methoden zur vollständigen sach- und fachgerechten Wiederherstellung muss er in seinem Gutachten die wirtschaftlich sinnvollste dokumentieren.
2. Eine gleichwertige Reparatur setzt voraus, dass die Garantie- und Gewährleistungsansprüche nicht beeinträchtigt werden.
3. Der Rückgriff auf eine günstigere Reparaturmethode darf nicht zur Beeinträchtigung der begründeten Ansprüche des Geschädigten führen.
4. Der Gesetzgeber wird erneut aufgefordert, für eine grundsätzliche berufliche Ordnung des Kfz-Sachverständigenwesens zu sorgen. Hierzu gehört insbesondere die Regelung einer entsprechenden Grundqualifikation und einer regelmäßigen Fortbildung, die nachzuweisen ist.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VII

#### Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht

---

1. Der von der Rechtsprechung entwickelte Anscheinsbeweis, der es erlaubt, bei typischen Geschehensabläufen auf Kausalität oder Verschulden zu schließen, ist für die Beweisführung in Verkehrsunfallsachen unverzichtbar. Einer gesetzlichen Regelung bedarf es nicht.

#### **Einstimmig**

2. Allerdings sind vor seiner Anwendung alle Aufklärungsmöglichkeiten auszuschöpfen.

#### **Überwältigende Mehrheit**

3. Ob ein typischer Geschehensablauf vorliegt, bestimmt sich nach allgemeinem Erfahrungswissen und nicht nach einer individuellen Lebenserfahrung. Der zugrunde gelegte Erfahrungssatz muss hinreichend tragfähig sein; er muss eine hohe Wahrscheinlichkeit für einen bestimmten Geschehensablauf begründen. Dabei sind sämtliche bekannten Umstände des Falles zu berücksichtigen.

#### **Einstimmig**

4. Bei Massenunfällen gerät der Anscheinsbeweis häufig an seine Grenzen. Der Arbeitskreis begrüßt deshalb die Absicht der Versicherungswirtschaft, die bestehende freiwillige Regulierungspraxis auch auf solche Fälle zu erstrecken, in denen weniger als 50 Fahrzeuge beteiligt sind.

#### **Überwältigende Mehrheit**



**53. Deutscher Verkehrsgerichtstag**

**28. bis 30. Januar 2015 in Goslar**

## **EMPFEHLUNG**

### **Arbeitskreis VIII**

#### **Neue Entwicklungen im maritimen Umweltschutzrecht**

---

Der Arbeitskreis begrüßt, dass im Bereich der Seeschifffahrt bereits ein weitreichendes Regelwerk zum Schutz der Meeresumwelt existiert. Darauf aufbauend hält es der Arbeitskreis für erforderlich, den Meeresumweltschutz weiter voranzutreiben.

Der Arbeitskreis bekräftigt die Feststellungen des 46. VGT 2008, dass angesichts der Internationalität der Seeschifffahrt weltweit gleiche, von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zu beschließende Standards gelten müssen. Regionale Regelungen, insbesondere der Europäischen Union, sollten der Harmonisierung der Umsetzung internationaler Regelungen dienen, nicht jedoch weitergehende Anforderungen begründen, die zu Rechtsunsicherheit und Wettbewerbsverzerrungen führen können.

Der Arbeitskreis begrüßt die Bemühungen zur Reduzierung von Schiffsabgasen, insbesondere den Schwefel-Grenzwert von 0,1%, der seit dem 1.1.2015 für Schiffstreibstoffe in Nord- und Ostsee sowie den nordamerikanischen Überwachungsgebieten gilt. Es muss sichergestellt werden, dass die Einhaltung der Grenzwerte sowohl in den Häfen als auch auf See effizient überwacht wird. Wenn Abgasreinigungssysteme (Scrubber) an Bord von Schiffen eingesetzt werden, sollten künftig Systeme verwendet werden, die die Gewässer nicht mit schadstoffhaltigen Rückständen belasten.

Der Arbeitskreis nimmt mit großer Besorgnis die zunehmende Vermüllung der Meere zur Kenntnis. Auch wenn die illegale Einleitung von Schiffsmüll daran nur einen geringeren Anteil hat, ist ein effektives System der Müllvermeidung und des Abfallmanagements geboten. Um die Kontrollmöglichkeiten zum Verbleib des Schiffsmülls zu verbessern, sollte die Müllverbrennung an Bord auf Ausnahmen beschränkt sein. Die Kosten für die Müllentsorgung sollten generell in die Hafengebühren eingerechnet werden.

Der Arbeitskreis erwartet, dass das Ballastwasser-Übereinkommen von 2004 in Kürze international in Kraft treten wird. Bereits zugelassene und eingebaute Ballastwasser-Behandlungssysteme sollten Bestandsschutz genießen. Die Umsetzung sollte nach international einheitlichen Grundsätzen erfolgen und Ausnahmen vom Einleitverbot für Ballastwasser streng begrenzt werden. Zur Schaffung und Bereitstellung einer zuverlässigen und transparenten Datenbasis für die biologische Risikoabschätzung sind zusätzliche Anstrengungen erforderlich.

Maßnahmen zum Meeresumweltschutz in der Seeschifffahrt sollten so ergriffen werden, dass für die Betroffenen ausreichende Planungssicherheit besteht.