

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis I

Fahrverbot als Nebenstrafe bei allgemeiner Kriminalität?

Der Arbeitskreis lehnt mit einer weit überwiegenden Mehrheit den Gesetzentwurf ab.

- Er sieht für eine solche Nebenstrafe kein praktisches Bedürfnis.
- Soweit der Vorschlag damit begründet wird, anderenfalls zu vollstreckende Freiheitsstrafen abzuwenden, würde dies zu einer sachlich nicht zu rechtfertigenden Privilegierung der Fahrerlaubnisinhaber führen.
- Statt eines Fahrverbots sollte auch bei Vermögenden das Potential der Geldstrafe durch eine gründliche Ermittlung der Vermögensverhältnisse ausgeschöpft werden.
- Der Arbeitskreis sieht mehrheitlich kein Bedürfnis für eine weitere Ausdifferenzierung des Sanktionensystems im Bereich der leichten und mittleren Kriminalität.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis II

Unfallursache Smartphone

Die Gefahren durch die Missachtung des „Handyverbots“ sind unverändert ein in der Gesellschaft unterschätztes Problem. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass eine gesellschaftliche Ächtung der Nutzung von elektronischen Geräten während des Fahrens erreicht werden muss. Dazu ist eine Kombination von psychologischen, edukativen, technischen und rechtlichen Maßnahmen notwendig.

Es fehlen nach wie vor für Deutschland verlässliche Zahlen, in welchem Umfang die Benutzung von elektronischen Geräten bei der Teilnahme am Straßenverkehr zu Unfällen führt. Der Arbeitskreis empfiehlt, eine In-Depth-Unfallstudie in Auftrag zu geben.

Die Ablenkung im Straßenverkehr muss Thema der schulischen Verkehrserziehung in allen Altersstufen werden. Für die Fahrausbildung sind geeignete Aufgaben wissenschaftlich zu entwickeln und zu evaluieren. Mit Verkehrsaufklärung, insbesondere Kampagnen, soll der Bevölkerung die Verantwortungslosigkeit dieses Verhaltens bewusst gemacht werden.

Es sollen weitere technische Lösungen entwickelt und bei entsprechender Tauglichkeit verbindlich vorgeschrieben werden, die eine rechtswidrige Nutzung von Kommunikations-, Informations- und Unterhaltungsmitteln durch Fahrende unterbinden.

Der Arbeitskreis begrüßt die wesentliche Umsetzung der Empfehlungen des Arbeitskreises V des 53. Deutschen Verkehrsgerichtstages im vorliegenden Referentenentwurf zur Änderung des § 23 Abs. 1a StVO. In Satz 1 Nr. 1 sollte die Formulierung in „aufgenommen oder gehalten wird“ geändert werden. In Satz 1 Nr. 2 b) sollte „erforderlich ist“ in „erfolgt“ geändert werden.

Hinsichtlich der Tatfolgen empfiehlt der Arbeitskreis, dass der wiederholt innerhalb eines Jahres auffällig gewordene Täter mit einem Regelfahrverbot und/oder einer Teilnahme an einem Verkehrsunterricht nach § 48 StVO belegt wird. Hierneben ist der Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe als schwerwiegender Verstoß („A-Verstoß“) zu werten.

Der Arbeitskreis empfiehlt dem Gesetzgeber, sich dem Problem der Ablenkung von Fußgängern durch elektronische Geräte zu widmen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis III

Senioren im Straßenverkehr

Es gibt Hinweise darauf, dass ältere Menschen als Kraftfahrer ein zunehmendes Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen. Politik und Forschung sind aufgefordert, zeitnah die notwendige Datengrundlage hinsichtlich der Risikoabschätzung zu schaffen.

Für die Einführung genereller, obligatorischer und periodischer Fahreignungsüberprüfungen gibt es derzeit keine Grundlage.

Instrumente zur besseren Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz sind zu entwickeln und wissenschaftlich zu evaluieren. Vorgeschlagen wird eine qualifizierte Rückmeldefahrt, deren Ergebnis ausschließlich dem Betroffenen mitgeteilt wird. Falls sich herausstellt, dass solche Instrumente auf freiwilliger Basis nur unzureichend in Anspruch genommen werden, ist die Teilnahme obligatorisch zu machen.

Die anlassbezogene Fahreignungsüberprüfung muss insbesondere zur Vermeidung von Mehrfachbegutachtungen älterer Kraftfahrer verbessert werden. Dazu gehört:

- Verankerung der psycho-physischen Leistungsüberprüfung (Interview, Leistungstest, Fahrverhaltensbeobachtung) als eigenständiges Instrument in der Fahrerlaubnis-Verordnung, da in erster Linie kognitive Leistungseinschränkungen vorliegen,
- größere Sensibilisierung der Ermittlungsbehörden für Fahreignungsmängel.

Die verkehrsmedizinische Kompetenz der Ärzte muss verbessert werden. Es ist zu prüfen, welche Meldepflichten für Ärzte hinsichtlich der Fahreignung ihrer Patienten vorgegeben werden sollen.

Die älteren Kraftfahrer werden aufgerufen, in Eigenverantwortung jederzeit zu prüfen, ob und wie sie auf eventuelle Einschränkungen ihrer Fahreignung angemessen reagieren müssen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis IV

Sicherheit des Radverkehrs

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Radverkehrsinfrastruktur generell einfach, selbsterklärend und sicher zu gestalten. Dabei sind durchgehende Radverkehrsnetze zu schaffen.
2. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beschreiben, wie sichere Radverkehrsanlagen geplant, ausgeführt und betrieben werden können. Erreicht werden muss eine für alle Straßenbaulastträger verpflichtende Einführung der ERA als Mindeststandard.
3. Die Bundesregierung sollte sich auf europäischer Ebene intensiv für eine zeitnahe Einführung geeigneter Fahrzeugassistenzsysteme (z. B. Lkw-Abbiegeassistenten, Pkw-Notbremsassistenten, Abbiege-Geschwindigkeitsbegrenzer) zur Verhinderung von Radverkehrsunfällen einsetzen. Zudem ist auf eine Verbesserung der passiven Schutzmaßnahmen an Kraftfahrzeugen zur Minimierung der Verletzungsschwere von Radfahrenden hinzuwirken.
4. Der Einsatz von Fahrradstaffeln der Polizei leistet einen wirksamen Beitrag zu mehr Akzeptanz der Verkehrsregeln bei Radfahrern und Kraftfahrern. Deshalb sollten bundesweit in allen größeren Städten mit einem nennenswerten Radverkehrsaufkommen speziell ausgebildete und ausgerüstete polizeiliche Fahrradstaffeln, möglichst als Alleinaufgabe, eingerichtet werden.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt mehr Überwachung und Sanktionierung von Verkehrsverstößen von und gegenüber Radfahrenden.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt mehr und zielgruppenorientiertere Aufklärung und Vermittlung von Regelkenntnissen rund um den Radverkehr (z. B. Frage der Benutzungspflicht von Radwegen; einzuhaltender Seitenabstand beim Vorbeifahren/Überholen; Beleuchtungseinrichtungen) sowohl für Radfahrende als auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer. Hilfreich sind bundesweite Rad-Aktionstage.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis V

Medizinische Begutachtung von Unfallopfern

1. Besonders der erheblich Verletzte bedarf zur Geltendmachung seines Schadens eines unabhängigen und qualifizierten medizinischen Sachverständigen.
2. Der Arbeitskreis hält zur Sicherung und Verbesserung der Qualität medizinischer Gutachten eine Standardisierung in formaler und inhaltlicher Hinsicht für erforderlich. Die bislang vorliegenden Empfehlungen und Leitlinien erfüllen diese Anforderung nur teilweise.

Daher sollten allgemeingültige Standards von Vertretern der Anwaltschaft, der Versicherungswirtschaft, der Ärzteschaft und der Justiz erarbeitet werden. Von besonderer Wichtigkeit ist dabei die Beschleunigung der medizinischen Begutachtung. Ferner sollte über die Einrichtung einer zentralen Datenbank geeigneter medizinischer Sachverständiger nachgedacht werden, die den Geschädigten und ihren Anwälten, den Versicherern sowie den Gerichten zur Verfügung steht.

3. Vorerkrankungen, die für die Begutachtung der Verletzungen relevant sein könnten, hat der Verletzte offenzulegen. Hinsichtlich der Relevanz ist ggf. der medizinische Sachverständige vorher anzuhören.
4. Bei der Begutachtung kann der medizinische Sachverständige eine Vertrauensperson zulassen.
5. Die Vertreter der Versicherungswirtschaft und Anwaltschaft werden aufgefordert, sich auf eine gemeinsame Formulierung der Schweigepflichtentbindungserklärung zu verständigen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VI

Abgaskrise – Konsequenzen für Verbraucherschutz und Hersteller

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, durch eine Musterfeststellungsklage den Rechtsschutz der Verbraucher zu verbessern. Sie kann sowohl Tatsachen als auch Rechtsfragen umfassen. Dem einzelnen Geschädigten ist eine weitgehend kostenlose und verjährungshemmende Anmeldung zu einer Musterfeststellungsklage zu ermöglichen.
2. Der Arbeitskreis sieht vor dem Hintergrund der Abgaskrise für das kaufrechtliche Gewährleistungsrecht keinen grundsätzlichen Änderungsbedarf.
3. Im europäischen und nationalen Typpenehmigungs- und Kfz-Zulassungsrecht ist darauf hinzuwirken, dass Regelungen auch als Schutzgesetze im deliktsrechtlichen Sinn ausgestaltet werden, um Geschädigten direkte Ansprüche gegen Hersteller zu ermöglichen.
4. Behördlicher Verbraucherschutz sollte die individuellen Klagemöglichkeiten und Verbandsklagerechte ergänzen.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Zuständigkeiten des Kraftfahrtbundesamtes hinsichtlich des Verbraucherschutzes auszubauen, etwa in Form eines Verbraucherbeirats. Auch die Anordnungs Kompetenzen des Kraftfahrtbundesamtes sollten erweitert werden.
6. Nach Auffassung des Arbeitskreises sollten die Rechtsfolgen einer Rückrufaktion gesetzlich geregelt werden.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VII

Fortschritt statt Rückzug? Die Rolle der Polizei bei der Verkehrsüberwachung

Die Länder müssen der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei künftig auch im Interesse der inneren Sicherheit wieder mehr Bedeutung zumessen. Dies gilt in erster Linie für die Verkehrsüberwachung, umfasst aber auch die sichtbare Polizeipräsenz im Straßenverkehr und die Aufnahme aller Verkehrsunfälle durch die Polizei.

Die bundesweite Harmonisierung der Verkehrsüberwachung - z. B. durch Angleichung der Verkehrsüberwachungsrichtlinien - ist anzustreben. Für ein Mehr an Transparenz und Akzeptanz ist durch persönliche Ansprache und Kontrolle vor Ort durch die Polizei zu sorgen. Die Bekämpfung von Unfallschwerpunkten durch verstärkte Überwachung muss dabei die Kernaufgabe bleiben; dazu ist die Zusammenarbeit zwischen Polizei und Kommunen zu intensivieren. Die technische Ausstattung der Polizei ist dabei auf dem neuesten Stand zu halten.

Die Neutralität der den Beweis erhebenden Person ist zu bewahren. Die Herrschaft über Geschwindigkeits- und Abstandsmessung, Messauswertung sowie Ermittlung des sanktionsrelevanten Sachverhalts darf wegen verfassungs- und europarechtlicher Vorgaben (Recht auf informationelle Selbstbestimmung, Datenschutz, Staatsvorbehalt) nicht auf Private übertragen werden, auch nicht bei Einführung der Section Control.

Die Polizei darf sich nicht aus der Verkehrsunfallprävention, z. B. der schulischen Radfahrausbildung, zurückziehen. Die Qualität der fahrpraktischen Ausbildung der Kinder für den Straßenverkehr ist durch den Einsatz der Polizei zu sichern.

Der in § 48 der Straßenverkehrs-Ordnung enthaltene Verkehrsunterricht ist verstärkt anzuwenden. Seine Durchführung sollte auch qualifizierten Privaten, z. B. nach dem Muster der Fahreignungsseminare, ermöglicht werden.

Damit sich die Polizei besser auf ihre Aufgaben konzentrieren kann, ist die Polizei von der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zu entlasten. Von der im Straßenverkehrsgesetz geschaffenen Möglichkeit zur Übertragung auf Verwaltungshelfer und Beliehene ist zeitnah Gebrauch zu machen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VIII

Autonome Schiffe – Vision oder Albtraum? Stand der Entwicklung - rechtliche Rahmenbedingungen

Der Arbeitskreis sieht in der Entwicklung autonomer Schiffe und deren Komponenten große Chancen für die auf Hochtechnologie ausgerichtete deutsche maritime Wirtschaft. Es ist dringend erforderlich, Klarheit über die technische Entwicklung und die erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.

1. Das internationale Seeverkehrsrecht geht davon aus, dass sich eine ausreichende Mindestbesatzung unter der Führung eines Kapitäns an Bord des Schiffes befindet, und weist diesem eine besondere Verantwortung für den sicheren Betrieb des Schiffes zu. Es bedarf der Klärung, wie diese Verantwortung bei autonomen Schiffen wahrgenommen werden kann. Für die verschiedenen Entwicklungsstufen der fortschreitenden Automatisierung sollten Möglichkeiten für besondere Regelungen z. B. im Rahmen von Ausnahmen für Erprobungszonen und der Anerkennung eines gleichwertigen Ersatzes genutzt oder geschaffen werden.
2. Die Sicherheit der weltweiten Seeschifffahrt, aber auch die Erhaltung der Wettbewerbsgleichheit setzen international abgestimmte Grundsätze und Vorschriften voraus. Regelungen sollten deshalb im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) erfolgen. Die Bundesregierung sollte sich zusammen mit anderen Mitgliedstaaten bei der IMO dafür einsetzen, dass angemessene Lösungen entwickelt werden.
3. Die Regelungen zur vertraglichen Verfrachterhaftung lassen sich grundsätzlich auch auf autonome Schiffe anwenden. Hinsichtlich der außervertraglichen Reederhaftung ist für solche Schiffe zu prüfen, ob eine Gefährdungshaftung mit einer Versicherungspflicht und einem Direktanspruch gegen den Versicherer geboten ist. Gleiches gilt für die Produkthaftung. Notwendige zusätzliche Regelungen sollten nicht national, sondern auf internationaler Ebene angestrebt werden.
4. Die Entwicklung autonomer Schiffe einschließlich der rechtlichen Rahmenbedingungen erfordert ein enges Zusammenwirken von maritimer Wirtschaft, Verwaltung und Wissenschaft. Die Initiative dazu sollte von der 10. Nationalen Maritimen Konferenz, die der Digitalisierung in Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft gewidmet ist, ergriffen werden.