

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis I

#### Halterhaftung in Europa

---

1. Geschwindigkeitsverstöße, Gurtverstöße, Rotlichtverstöße sowie sonstige Verstöße im fließenden Verkehr sind bedeutende Unfallfaktoren. Der Arbeitskreis ist sich einig, dass die Verfolgung dieser Verstöße unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit ist.
2. Im Hinblick auf die Halterhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr stellt der Arbeitskreis fest, dass deren Einführung verfassungsrechtliche Grenzen aufgezeigt sind. So verbietet der unabänderliche verfassungsrechtliche Grundsatz „Keine Strafe ohne Schuld“ die strafrechtliche oder auch nur strafrechtsähnliche Ahndung einer Tat ohne Schuld des Täters. Dies gilt auch für Bußgeldverfahren wegen Verstößen im Straßenverkehr. Diese Grenzen gelten nach der Lissabon-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts auch im Hinblick auf Rechtsakte der Europäischen Union.
3. Nach Ansicht des Arbeitskreises wäre eine Ausdehnung der Kostentragungspflicht nach § 25a StVG unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit grundsätzlich möglich. Die Bundesregierung wird gebeten, zu prüfen, ob angesichts der Dimension der relevanten Fälle gesetzlicher Handlungsbedarf besteht.
4. Darüber hinaus empfiehlt der Arbeitskreis in Fortführung der Empfehlung des 39. VGT die verstärkte Anwendung der Fahrtenbuchauflage nach § 31a StVZO.
5. Die Bundesregierung wird aufgefordert, europäischen Initiativen, die den oben aufgeführten Grundsätzen widersprechen, entgegenzutreten und gebeten, darauf hinzuwirken, dass zukünftige europäische Rechtsakte in enger Abstimmung mit den Mitgliedstaaten entwickelt werden.

48. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2010 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis II

### Neues EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2010 bis 2020

---

Der Arbeitskreis stellt fest:

Es bestehen gravierende nationale Unterschiede in der Verkehrssicherheit. EU Gesetzgebung ist nur dort wichtig, wo die nationale Gesetzgebung keine ausreichenden Erfolge erzielt. Die Gesetzgebungskompetenz der EU ist in den Bereichen der gemeinsamen Verkehrspolitik zweifelsfrei (Kfz-Technik und gemeinsamer Markt, gewerblicher Verkehr, Führerschein, Typgenehmigung).

Der Arbeitskreis empfiehlt für das neue EU-Verkehrssicherheitsprogramm:

1. Gemeinschaftsweites Ziel von 2011 bis 2020 sollte die weitere Senkung der Getötetenzahl um mindestens 40 % sein. Der Beitrag und das Ziel des jeweiligen Mitgliedstaates sollen vom dort erreichten Verkehrssicherheitsniveau abhängen.
2. Eine EU-einheitliche Definition für Schwerverletzte soll entwickelt werden. Für die Zwischenzeit sollen nationale Ziele für die Reduzierung der Anzahl der Schwerverletzten festgelegt werden.
3. Eine einheitliche und ausreichende Datenbasis über Unfälle ist unerlässlich.
4. Im Interesse der Unfallvermeidung sollten moderne Technologien, insbesondere kooperative Fahrzeugsysteme, gefördert werden.
5. Gesetzgeberische Maßnahmen sollten sich konzentrieren auf
  - Technik und gemeinsamen Markt, insbesondere ABS für Motorräder, ISOFIX-Verankerungen, Sicherstellung eines hohen technischen Standards bei Einführung von Notbremsassistenten, Spurverlassenswarnsystemen und anderen sicherheitsfördernden Fahrerassistenzsystemen, Vertriebsverbot für Radarwarngeräte, Erinnerungssignale bei Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes, Gurtstraffer für alle Sitze, Mindeststandards bei Fahrrädern;
  - Gewerblicher Personen- und Güterverkehr, insbesondere Alkoholverbot für Fahrer; Sicherstellung eines hohen Niveaus der Ladungssicherung im grenzüberschreitenden Verkehr.Im Führerscheinbereich sollte das Konzept „Begleitetes Fahren mit 17“ eingeführt werden.
6. Empfehlungen, Erfahrungsaustausch, Kampagnen und/oder EU-Finanzierung sollten vor allem vorgesehen werden für Folgendes:
  - freiwilliger Einbau von Speed-Alert-Systemen;
  - Einbau von Alkolock-Systemen bei bestimmten gefahrgeneigten Verkehren;
  - Verbesserung der Nutzungsquote für Gurte und Kinderrückhalteeinrichtungen,
  - Umsetzung der Infrastrukturrichtlinie (z.B. Sicherheitsaudits von Straßen),
  - Klassifizierung beeinträchtigender Medikamente,
  - Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention,
  - Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer,
  - Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den Unternehmen.
7. Geprüft werden sollte die Einführung von Notbremsassistenten auch in PKW.
8. Alle EU-Maßnahmen sollten daran gemessen werden, ob sie mindestens verkehrssicherheitsneutral sind.

48. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2010 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis III

### Fahrgastrechte im Land- und Luftverkehr

---

Der Arbeitskreis III hat folgende Empfehlungen ausgesprochen:

I.

Der Arbeitskreis appelliert an den europäischen Gesetzgeber, bei der Fortschreibung der Rechte von Reisenden sachlich nicht gerechtfertigte Unterschiede zu beseitigen, insbesondere bei der pauschalen Entschädigung für Verspätungen.

II.

Die Verkehrsunternehmen werden aufgefordert, die Reisenden aktuell und vollständig über ihre Rechte zu informieren, z.B. bei Verspätungen auf Verpflegung und Hotelunterkunft.

III.

Der Arbeitskreis appelliert an alle Verkehrsträger, - auch die Luftfahrtunternehmen - an einer außegerichtlichen Streitschlichtung teilzunehmen. Dafür bietet sich die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr an.

48. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2010 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis IV

### Haushaltsführungsschaden

---

Der Arbeitskreis empfiehlt:

1. Für die Schätzung des durch gesundheitliche Beeinträchtigungen bei der Haushaltsführung gegebenen Schadens kann auf anerkannte Tabellenwerke oder EDV-gestützte Ermittlungsmethoden zurückgegriffen werden.  
Deren Werte sind anhand fallbezogener Feststellungen zu prüfen und erforderlichenfalls zu korrigieren.
2. Ist der Zeitbedarf festgestellt, sollte der Stundensatz für die Schadensschätzung auf der Grundlage eines einschlägigen Tarifvertrags ermittelt werden.
3. Mit Blick auf künftig notwendig werdende Änderungen aufgrund geänderter Lebensumstände sollten die tatsächlichen Grundlagen der Schadensbemessung, insbesondere
  - Umfang der Verletzung und Grad der Beeinträchtigung
  - Größe des Haushalts nach Wohnraum und Personenanzahl
  - Höhe des zugrunde gelegten Stundensatzesschriftlich festgehalten werden.
4. Für die Schätzung des Haushaltsführungsschadens kann kein allgemein gültiges Höchstalter zu Grunde gelegt werden.

48. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2010 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis V

#### Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot

---

1. Der Arbeitskreis stellt ausdrücklich fest, dass sich durch die 2. EG-Führerscheinrichtlinie an der vor ihrem Inkrafttreten geltenden Rechtslage in Deutschland für die vorläufige und endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 111 a StPO und 69 StGB) sowie die Fahrverbote (§§ 44 StGB und 25 StVG) nichts geändert hat. Der Strafrichter hat weiterhin die ihm aus Gründen des verfassungsrechtlichen Übermaßverbotes eingeräumten Möglichkeiten, für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen nach § 69 a Abs.2 StGB Ausnahmen von der Sperrfrist zu gewähren, soweit dies mit Belangen der Verkehrssicherheit zu vereinbaren ist.
2. Allerdings kann die richterliche Entscheidung über die Ausnahme von der Sperrfrist nicht mehr ausgeführt werden, da durch die Umsetzung der 2. EG-Führerscheinrichtlinie in § 9 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) die Verwaltungsbehörde auch eine entsprechend beschränkte Fahrerlaubnis nicht mehr erteilen darf. Um den strafrichterlichen Gestaltungsraum zu erhalten, empfiehlt der Arbeitskreis mit knapper Mehrheit, dem Strafrichter durch eine Änderung des § 69 StGB zu ermöglichen, bei endgültiger Entziehung der Fahrerlaubnis im Urteil oder Strafbefehl bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen auszunehmen.
3. Der Arbeitskreis appelliert - zur Vermeidung von Existenzgefährdung - an Bußgeldstellen und Strafrichter, die Ausnahmemöglichkeiten, insbesondere bei Regelfahrverboten, stärker zu beachten.
4. Der Arbeitskreis empfiehlt dringend, die anerkannten Möglichkeiten, die die Verkehrspsychologie zur Einstellung, Verhaltensänderung und Eignungsbegutachtung anbietet, intensiver zu nutzen.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VI

#### „Idiotentest“ auf dem Prüfstand

---

1. Das System der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Kraffahreignung ist ein wichtiges und bewährtes Instrument zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Erhaltung der Mobilität des Einzelnen.
2. Im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung kommt der Exploration zentrale Bedeutung zu. Diese diagnostische Methode ist unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes weiterhin kontinuierlich zu verbessern.
3. Die Zulassung von Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung sollte geregelt werden. Die Prüfung der Güte der Testverfahren soll durch ein unabhängiges wissenschaftliches Gremium anhand eines angemessenen Testbeurteilungssystems erfolgen.
4. Die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Überprüfung der Fahreignung sollte regelmäßig wissenschaftlich überprüft und die Ergebnisse sollten veröffentlicht werden.
5. Rehabilitationsmaßnahmen zur Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen sollten möglichst frühzeitig eingeleitet und deren Erfolg durch eine Fahreignungsbegutachtung überprüft werden.
6. Die Anbieter der unter Punkt 5 genannten Maßnahmen sollten ebenfalls einem Qualitätssicherungssystem unterliegen und in keinem wirtschaftlichen und personellen Zusammenhang mit den Begutachtungsstellen stehen.
7. Die Voraussetzungen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung sind im Straßenverkehrsgesetz und in der Fahrerlaubnis-Verordnung teilweise unklar formuliert. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, die entsprechenden Vorschriften zu reformieren.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VII

#### Unfallrisiko „junge Fahrer“

---

1. Ursächlich für das erhöhte Unfallrisiko junger Fahrer sind nicht einzelne Merkmale, sondern eine Kumulation von Faktoren, die mit dem alterstypischen Risikoverhalten („Jugendlichkeitsrisiko“), mit unzureichender Fahrerfahrung („Anfängerrisiko“) und mit objektiven Unfallursachen (insbesondere Fahrzeugmängeln) zusammenhängen. Dieser Vielfalt der Unfallrisiken ist durch ein System der Fahranfängervorbereitung zu begegnen, in dem bewährte bestehende Ansätze optimiert und neuartige Maßnahmen eingeführt werden.
2. Die bisherigen Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallrisikos „junge Fahrer“ haben folgende Ergebnisse gebracht:
  - a) Die Verschärfung der Probezeitregelungen für Fahranfänger ab 01.01.1999 (§§ 2a-c StVG, 32 ff. FeV) führte zu keinem signifikanten Rückgang der von jungen Fahrern verursachten Unfälle.
  - b) Für das seit 2004 in den meisten Bundesländern angebotene Modellprojekt eines freiwilligen „Fortbildungsseminars für Fahranfänger“ (FSF) konnten bisher weder nennenswerte Einstellungsänderungen bei den Teilnehmern noch geringere Unfallzahlen nachgewiesen werden.
  - c) Die seit 2005 gesetzlich geregelte Möglichkeit des Führerscheinerwerbs ab 17 Jahren bei Begleitung durch einen erfahrenen Erwachsenen („begleitetes Fahren“, § 48a FeV) zeigt eine deutliche maßnahmenbedingte Verringerung des Unfall- und Deliktrisikos sowie eine hohe Akzeptanz bei der angesprochenen Zielgruppe.
  - d) Das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger während der Probezeit und bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres (§ 24c StVG, seit 01.01.2007) hat sich bewährt.
3. Neue Ansätze zur Verringerung des Unfallrisikos „junge Fahrer“ sollten auf der Grundlage wissenschaftlicher Begleitforschung in folgenden Bereichen erprobt werden:
  - a) Reduzierung des Fahrerfahrungsdefizites von Fahranfängern durch
    - dauerhafte gesetzliche Verankerung und Erweiterung des Anwendungsbereichs des begleiteten Fahrens,
    - alternative Ausbildungsmodelle, die alle Fahranfänger in die mögliche Risikoreduzierung einbezieht, da der Erfolg des begleiteten Fahrens bisher nur einen Teil der jungen Fahrer umfasst,
    - Verstärkte Verzahnung der theoretischen und praktischen Ausbildung durch die Integration multimedialer Lernformen (z. B. Einsatz von E-Learning und Fahrsimulation),
    - Vertiefung der Gefahrerkennung und Gefahrvermeidung in der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung unter Berücksichtigung der häufigsten Unfallursachen bei jungen Fahrern.
  - b) Weitere Verbesserung der erzieherischen Präventionsarbeit durch
    - Vermittlung des erforderlichen Risikobewusstseins in der schulischen Verkehrserziehung, in der Fahrschulausbildung und in der medialen Sicherheitskommunikation, z. B. durch moderne Lernformen, Lernmedien und Internet-Anwendungen,
    - Ausbau der Fahrerlaubnis auf Probe durch erweiterte Maßnahmen innerhalb der Probezeit.
    - Vertiefung der Kenntnisse der Zielgruppe über Voraussetzungen und Konsequenzen der Fahrerlaubnis auf Probe.
  - c) Verstärkte Nutzung technischer Intelligenz durch
    - Einsatz von Fahrassistenzsystemen wie z. B. ESP (Elektronische Stabilitätskontrolle), ACC (automatische Abstandshaltung) und von tutoriellen Fahrdatenschreibern,
    - Reduzierung der hohen Quote mangelbehafteter älterer Kraftfahrzeuge bei jungen Fahrern (z.B. durch finanzielle Sicherheitsreize).

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VIII

### Neue Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Schifffahrt

---

Im Lichte der in letzter Zeit auf internationaler und Gemeinschaftsebene getroffenen neuen Regelungen zur Haftung im See- und Binnenschiffsverkehr empfiehlt der Arbeitskreis Folgendes:

1. Die Revision des Straßburger Übereinkommens von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI), die insbesondere der Aktualisierung der Haftungshöchstbeträge in der Binnenschifffahrt gilt, sollte genutzt werden, um eine weitest mögliche internationale Rechtsvereinheitlichung zu erreichen.
2. Die internationalen Bemühungen werden begrüßt, das Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen) so zu modifizieren, dass noch bestehende Ratifikationshindernisse beseitigt werden.
3. Die im IMO-Rechtsausschuss eingebrachte Initiative zur Erhöhung der Haftungshöchstbeträge des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1996 (LLMC) sollte von der Bundesregierung unterstützt werden.
4. Mittelfristig sollte auf internationaler Ebene angestrebt werden, bei Verschmutzungen durch Bunkeröl die Einführung eines eigenständigen Haftungshöchstbetrages wie bei Ölhaftungs- und HNS-Übereinkommen zu ermöglichen.
5. Das Wrackbeseitigungsübereinkommen von 2007 sollte schnellstmöglich ratifiziert werden.
6. Bei der notwendigen Anpassung des innerstaatlichen Rechts an die EG-Verordnung über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See sollten die haftungsrechtlichen Regelungen auch auf Bereiche ausgedehnt werden, die von den gemeinschaftsrechtlichen Regelungen nicht unmittelbar erfasst werden: Die Regelungen über die vertragliche Haftung des Beförderers von Reisenden sollten für alle internationalen und innerstaatlichen Beförderungen unter Einbeziehung der Binnengewässer gelten. Die in den Haftungsbeschränkungsübereinkommen (LLMC und CLNI) vorgesehene Möglichkeit zur schiffspezifischen Haftungsbeschränkung für Ansprüche von Reisenden wegen Tod oder Körperverletzung sollte beibehalten werden. Die Einführung einer Versicherungspflicht nach Vorbild der EG-Verordnung wird für Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt nicht für erforderlich gehalten, soweit sich diese Schiffe nicht mehr als 15 Seemeilen von der Küste entfernen.
7. Im Interesse einer wirksamen Umsetzung sollte die ZPO dahin geändert werden, dass
  - eine örtliche Zuständigkeit für Vorgänge in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone begründet wird und
  - im Fall des Arrestes eines Schiffes die Glaubhaftmachung eines Arrestgrundes nicht erforderlich ist.
8. Die Zuständigkeit für Binnenschifffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren sollte nach dem Vorbild des Seerechts auf ein einziges oder wenige Schifffahrtsgerichte in Deutschland konzentriert werden.