

57. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2019 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis I

#### Punktereform auf dem Prüfstand

---

1. Eine erste Bilanz nach fünf Jahren zeigt:

- a) Die Reform des Punktsystems im Jahr 2013 hat das System im Vergleich zu den vorherigen Regelungen einfacher, transparenter und leichter verständlich gemacht. Nachfragen und Rechtsmittel haben abgenommen. Mehr Transparenz wäre mit einem durchgängigen Rechtskraftprinzip erreichbar.
- b) Es gibt zahlreiche Maßnahmen, die auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit abzielen. Welchen Anteil die Neuregelungen daran hatten, lässt sich deshalb nur schwer ermitteln. Das seit 2014 geltende neue System hat Verschärfungen für Personen mit sich gebracht, die wiederholt verkehrssicherheitsrelevante Zuwiderhandlungen begehen, während Erleichterungen für nicht verkehrssicherheitsrelevante Verstöße geschaffen worden sind.

2. Folgende Empfehlungen werden gegeben:

- a) Generell sollten nur verkehrssicherheitsrelevante Zuwiderhandlungen mit Punkten belegt werden. Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort sowie allgemeine Straftaten, auch wenn für sie neuerdings ein Fahrverbot verhängt werden kann, sollen nicht mit Punkten bewertet werden.
- b) Der Gesetzgeber sollte an der Gewährung einer Punktereduzierung für den Besuch eines Fahrerlaubnisseminars nach April 2020 festhalten, auch wenn sich eine Verhaltensverbesserung durch die Teilnahme derzeit noch nicht nachweisen lässt. Das Seminar vermittelt Wissen und zielt darauf ab, die Grundeinstellung zur Verkehrssicherheit zu verbessern. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, das Fahrerlaubnisseminar weiterzuentwickeln. Ein mögliches Ziel sollte sein, dass bis zu zwei Punkte abgezogen werden können und bei einem Stand von sechs bis sieben Punkten der Abzug von einem Punkt oder eine Anordnung erfolgen kann.
- c) Im Interesse einer Vereinfachung des Vollzugs sollte der Gesetzgeber
  - klarstellen, was unter dem Begriff „Kenntnis der zuständigen Behörde“ in § 4 Abs. 6 Satz 4 StVG zu verstehen ist,
  - es ermöglichen, in den Fällen der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis alle Verstöße, die zu der Entziehung bei 8 Punkten geführt haben, zu berücksichtigen.
- d) Im Übrigen sollte der Ablauf der Überlieferungsfrist für registrierte Zuwiderhandlungen ein absolutes Verwertungsverbot nach sich ziehen.

57. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2019 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis II

#### Automatisiertes Fahren (Strafrechtliche Fragen)

---

Sicherheit im Straßenverkehr im Zusammenhang mit hoch- und vollautomatisiertem Fahren wird auch durch das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht gewährleistet. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Arbeitskreis:

1. Die durch hoch- und vollautomatisiertes Fahren aufgeworfenen neuen Fragestellungen sind auf der Grundlage des bisherigen Strafrechts zu lösen. Es bedarf keines Sonderstrafrechts. Derzeit ist auch ein Unternehmensstrafrecht insoweit nicht erforderlich.
2. Die bereits erfolgte frühzeitige Schaffung eines Rahmens für das automatisierte Fahren höherer Stufen wird ausdrücklich begrüßt. Die derzeitige gesetzliche Regelung der Pflichtenstellung des Fahrzeugführers beim hoch- und vollautomatisierten Fahren (§ 1b StVG) ist, trotz mancher Bedenken – z.B. hinsichtlich des Spannungsverhältnisses von Abwendungsbefugnis und Wahrnehmungsbereitschaft – bezüglich ihrer praktischen Handhabbarkeit, grundsätzlich ausreichend. Die weitere Klärung obliegt der Judikatur und Rechtsdogmatik.
3. Die Einführung des Fahrmodusspeichers durch § 63a StVG wird begrüßt. Zur Aufklärung von Delikten ist darüber hinaus jedenfalls für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge die dafür erforderliche Unfall- und Ereignisdatenspeicherung vorzusehen. Inhalt und Umfang der für die Unfallrekonstruktion zu speichernden Daten sind zu vereinheitlichen; die zu einer Speicherung führenden Ereignisse und die Schnittstellen sind zu standardisieren. Die Daten müssen jedenfalls auch im Fahrzeug gespeichert werden und aus ihm auslesbar sein.
4. Um eine effektive Verfolgung von Delikten zu gewährleisten, empfiehlt sich die geeignete Kennzeichnung der maximal möglichen Automatisierungsstufe des Fahrzeugs.

57. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2019 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis III

#### Ansprüche nach einem Verkehrsunfall mit einem geleaseten/finanzierten Fahrzeug

---

1. Die Fälle, in denen nach einem Kfz-Unfall Halter- und Eigentümerstellung auseinanderfallen, haben inzwischen höchste praktische Relevanz. Sie führen zu erheblichen wirtschaftlichen Risiken für den Leasing- oder Kreditnehmer. Insbesondere ist im Falle des Regresses eine Vollkaskodeckung nicht gewährleistet.
2. Der Arbeitskreis sieht aufgrund der gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung dringenden gesetzgeberischen Handlungsbedarf.
3. Der Gesetzgeber sollte für eine Gleichstellung von Halter und Eigentümer im Bereich der Haftung nach Verkehrsunfällen sorgen.
4. Dazu würde sich eine Ergänzung des § 17 Abs. 2 StVG anbieten, die z.B. wie folgt lauten könnte: „Dies gilt auch für den Eigentümer eines Kraftfahrzeuges, der nicht Halter ist.“
5. Der Gesetzgeber sollte darüber hinaus prüfen, ob es einer weitergehenden Regelung im Hinblick auf die deliktischen Ansprüche des Eigentümers bedarf.
6. Bis zu einer Gesetzesänderung sollten die Leasinggesellschaften und Banken ihre Vertragspartner über die Risiken eines möglichen Regresses aufklären.

57. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2019 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis IV

#### Abfindung von Personenschäden und vergleichsweise Regelung

---

1. Der Arbeitskreis ist mit knapper Mehrheit der Auffassung, dass eine Änderung des § 843 Abs. 3 BGB dahingehend, ein Wahlrecht des Geschädigten zwischen Rente und Kapitalabfindung zu schaffen, nicht erforderlich ist, da jener von einer funktionierenden Rechtspraxis ausgeht.

Eine Minderheit des Arbeitskreises ist dagegen der Auffassung, dass eine Änderung notwendig ist, da sie eine richterliche Kontrolle von Kapitalisierungen für erforderlich hält.

2. Bei der vergleichweisen oder gerichtlichen Kapitalisierung sind neben der Laufzeit (etwa Verbesserung der Mortalität, Rentenzugangsalter insbesondere bei Selbständigen und jungen Geschädigten) auch künftige personenbezogene Veränderungen (etwa Gehaltssteigerung, beruflicher Auf- und Abstieg, Arbeitsplatz- und Insolvenzrisiko, Vorerkrankungen) und wirtschaftliche Umstände (etwa Verwaltungskosten des Kapitals, Kapitalertragssteuer, gesamtwirtschaftliche Entwicklung) zu berücksichtigen. Beim Abfindungsvergleich bleibt es jedoch grundsätzlich der Vereinbarung der Parteien überlassen, mit welchen Rechenparametern der Kapitalbetrag errechnet wird.

Der Arbeitskreis empfiehlt eine einzelfallbezogene Dynamisierung nach Schadensposten, sofern sie nicht bereits in der Prognose zur zukünftigen Entwicklung berücksichtigt ist.

Es wird mit knapper Mehrheit empfohlen, dass die Haftpflichtversicherung auf ihre Kosten dem Geschädigten die Berechnung des Abfindungsbetrages durch einen unabhängigen Sachverständigen ermöglicht.

3. Der für die Abfindung ermittelte Kapitalbetrag soll nach der Rechtsprechung ausreichen, um den Geschädigten in die Lage zu versetzen, durch Kapitalabbau und Zinserträge die Rente zu bestreiten.

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass in der derzeitigen Niedrigzinsphase der vom BGH im Jahr 1981 gebilligte Zinsfuß von 5 % zu hoch ist.

Der Arbeitskreis empfiehlt mehrheitlich, derzeit einen Zinsfuß von höchstens 3 % bei der Kapitalisierung als Orientierungshilfe nach Maßgabe der Laufzeit und unter Berücksichtigung des Einzelfalls zu Grunde zu legen.

4. Bestehen bei einem Kinderunfall konkrete Anhaltspunkte für eine sachwidrige Verwendung eines hohen Kapitalbetrages, sollte im Interesse des Kindes entweder eine Rentenzahlung vereinbart oder eine mündelsichere Anlage des Abfindungsbetrages sichergestellt werden.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis V

#### Alkolock

---

Der Arbeitskreis fordert die Einführung von Alkohol-Interlock-Programmen (AIP) als Ergänzung zu dem bestehenden Maßnahmensystem für alkoholauffällige Kraftfahrer, um Fahrten unter Alkoholeinfluss zu verhindern. Die AIP sollten eine Kombination aus dem Einsatz eines Alkohol-Interlock-Geräts und einer verkehrspsychologischen Begleitmaßnahme sein. Die Anforderungen an die Durchführenden der Maßnahme sollten an bereits bestehende Anerkennungs Voraussetzungen im Fahrerlaubnisrecht anknüpfen.

Auf Grundlage bereits bestehender wissenschaftlicher Erkenntnisse wird die Durchführung eines Modellversuchs empfohlen. Zur Vermeidung von Manipulationen sollte u. a. geprüft werden, ob der Einsatz eines Gesichtserkennungssystems erforderlich ist. Der Modellversuch sollte für alle im strafrechtlich relevanten Bereich erstmalig alkoholauffälligen Kraftfahrer bis 1,59 Promille offenstehen. Voraussetzung der Teilnahme ist das Bestehen einer qualifizierten Eingangsuntersuchung durch einen neutralen Sachverständigen.

Der Arbeitskreis sieht im Strafrecht folgende Einsatzmöglichkeiten für Alkohol-Interlock-Programme:

- als Alternative zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a StPO) bzw. Sicherstellung oder Beschlagnahme (§ 94 StPO),
- als Ausnahmen von der Sperrfrist (§ 69a II StGB) bzw. sperrfristverkürzend (§ 69a VII StGB),
- als Alternative zum Fahrverbot (§ 44 StGB).

Aufgrund des erhöhten Gefahrenpotentials spricht sich der Arbeitskreis für einen primärpräventiv europaweit verpflichtenden Einbau von Alkohol-Interlock-Geräten im gewerblichen Personen- und Güterverkehr aus.

Der Arbeitskreis fordert dazu auf, schon jetzt Anreizsysteme für den freiwilligen Einbau von Alkohol-Interlock-Geräten zu schaffen.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VI

#### Lkw- und Busunfälle

---

- 1) Die Bundesregierung wird aufgefordert, in den internationalen Gremien weiterhin darauf hinzuwirken, dass Notbremsassistenten von Lkw und Bussen dem neuesten Stand der Technik entsprechen. Das bedeutet u. a., dass fahrende Fahrzeuge vor einem Stauende zum Stehen kommen und sich abschaltbare Systeme zeitnah automatisch wieder reaktivieren müssen.
- 2) Die Bundesregierung wird weiterhin aufgefordert, in den internationalen Gremien darauf hinzuwirken, dass alle neuen Lkw und Busse mit einem Assistenten ausgerüstet sein müssen, der Radfahrende im kritischen Abbiegebereich zuverlässig erkennt und den Fahrenden optisch und akustisch warnt. Hersteller sollen die Zuverlässigkeit soweit verbessern, dass in Zukunft auch ein Bremseingriff möglich wird, wenn eine Fahrerreaktion unterbleibt.
- 3) Busunfälle und Busbrände dürfen nicht zu einer Vielzahl von Opfern führen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, in den internationalen Gremien darauf hinzuwirken, dass der Tank besser vor Beschädigung geschützt wird und die Innenraummaterialien schwerer entflammbar sind. Die Bundesanstalt für Straßenwesen soll Vorschläge für entsprechende technische Vorgaben erarbeiten.
- 4) Die Einhaltung der Vorschriften, insbesondere der Sozialvorschriften, muss effektiver überwacht werden. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) sowie die Polizei müssen dazu personell deutlich aufgestockt werden. Sowohl für die Einhaltung der Vorschriften als auch für ihre Kontrolle sind flächendeckend umfangreiche zusätzliche Stellplatzkapazitäten zu schaffen. Dabei ist auch das Straßensystem außerhalb der Autobahnen mit einzubeziehen.
- 5) Insbesondere Radfahrende und zu Fuß Gehende sollen durch geeignete Maßnahmen - auch in der schulischen Verkehrserziehung - über die eingeschränkten Sichtmöglichkeiten vom Fahrerplatz aus sensibilisiert und zu vorausschauendem Verhalten angehalten werden. Die verpflichtenden Schulungen für Lkw- und Busfahrende sollen um das Thema: „Möglichkeiten und Grenzen von Assistenzsystemen“ erweitert werden.
- 6) Die verantwortlichen Behörden werden aufgefordert, wo immer möglich, Verkehrsströme so zu steuern, dass abbiegende Kraftfahrzeuge und Radfahrende bzw. zu Fuß Gehende jeweils eigene Grünphasen haben.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VII

#### Dieselfahrverbote nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts

---

1. Nachdem in jüngster Zeit der Grenzwert für NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid) von 40 Mikrogramm/m<sup>3</sup> Luft in Frage gestellt wurde, wird die Europäische Kommission aufgefordert, zeitnah den Grenzwert auf seine wissenschaftliche Fundiertheit und Belastbarkeit zu überprüfen und künftig eine gesetzlich verpflichtende Evaluierung von Grenzwerten vorzusehen.
2. Nur auf der Grundlage eines wissenschaftlich fundierten Grenzwertes dürfen Fahrverbote als in Grundrechte eingreifende Maßnahmen als letztes Mittel angeordnet werden.
3. Zudem wird der Gesetzgeber aufgefordert, ein Gesamtkonzept zur Reduzierung sämtlicher relevanter Schadstoffe einschließlich NO<sub>2</sub> zu entwickeln.
4. Um eine schnellstmögliche Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Werte zu erreichen, ist eine zeitnahe Hardware-Nachrüstung für Diesel-Fahrzeuge anzustreben, insbesondere durch eine kurzfristige Zulassung durch das Kraftfahrt-Bundesamt und durch staatliche Anreize. Die Autoindustrie wird aufgefordert, sich an den Kosten einer Hardware-Nachrüstung zu beteiligen.
5. Die derzeitige rechtliche Grundlage für das Aufstellen der Messstationen genügt nicht dem rechtsstaatlichen Bestimmtheitsgebot. Daher wird der Gesetzgeber aufgefordert, eindeutige standardisierte Vorgaben für die Positionierung von Messstationen festzulegen.
6. Erlassene Fahrverbote sind fortlaufend auf ihre Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VIII

#### Brandschutz auf Seeschiffen – weltweit eine Herausforderung

---

Der Arbeitskreis hält es angesichts verheerender Schiffsbrände für erforderlich, dass die internationalen Anforderungen an den Brandschutz zügig fortentwickelt werden und fordert die Bundesregierung auf, sich weiter dafür bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) auch im Hinblick auf neue technische Entwicklungen einzusetzen. Dies gilt im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes insbesondere für Vorschriften

- zu Brandmeldeanlagen zur schnellen Detektion von Entstehungsbränden an und unter Deck,
- zur Schaffung der technischen Möglichkeit zum automatisierten Einsatz von Wasser als Löschmittel

und für die Überarbeitung der Regelungen zur Einrichtung von Brandabschnitten.

Der Einsatz von Technologien, mit denen ein Brand bekämpft werden kann, ohne dass Menschen in der Gefahrenzone agieren müssen, wird befürwortet.

Unerlässlich ist eine ständige Anpassung der Schulung der Besatzungen an die technischen Anforderungen einschließlich des regelmäßigen praktischen Trainings an Bord und an Land.

Die Einhaltung der Verpflichtung der Verlader zur korrekten Deklaration von Ladungen muss durch die zuständigen Behörden überwacht werden. Bei den flaggen- und hafensstaatlichen Kontrollen muss verstärkt auf den Brandschutz und die praktischen Kompetenzen in der Brandabwehr geachtet werden.

Es ist wichtig, dass die Zusammenarbeit zwischen Bund und Küstenländern bei der Brandbekämpfung mit einem Revier- und Ländergrenzen überschreitenden Ansatz weiter verbessert wird. Bund und Küstenländer werden aufgefordert, die geplante Generalvereinbarung über die Brandbekämpfung, mit der ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen erreicht und die Aufgabenverteilung zwischen Bund und Küstenländern klar geregelt wird, schnellstmöglich abzuschließen.