

Presse-Information

Nr. 1012

03. Februar 2011

Heute mit folgendem Thema:

- Verkehrsgerichtstag: Experten richten Empfehlungen an die Politik

Verkehrsgerichtstag:

Experten richten Empfehlungen an die Politik

Bad Windsheim (ARCD) – Der Deutsche Verkehrsgerichtstag, der seit 1962 jährlich in Goslar veranstaltet wird, gilt als „Pflichttermin“ für Verkehrswissenschaftler, Juristen, Sachverständige und Verbandsvertreter. In diesem Jahr folgten vom 26. bis 28. Januar rund 1.600 Teilnehmer der Einladung durch die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft. Die Fachexperten, darunter auch der ARCD, diskutierten in acht Arbeitskreisen aktuelle Verkehrsthemen und erarbeiteten eine Fülle von Empfehlungen und Forderungen an die Politik:

Schnelleres Fahrverbot nach Drogenkonsum

Der Arbeitskreis I beschäftigte sich mit Drogendelikten im Verkehr. Für die Mehrheit der Teilnehmer gefährden Drogen im Straßenverkehr die Verkehrssicherheit. Ihnen müsse mit allen zur Verfügung stehenden rechtsstaatlichen Mitteln entgegengewirkt werden. Kritisiert wurde die derzeit sich über Monate hinschleppende Verhängung eines Fahrverbots nach einem nachgewiesenen Drogenkonsum im Straßenverkehr. Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen ist der Wirkstoff oftmals erst nach längerer Zeit seit dem Konsum vollständig abgebaut. Bei Dauerkonsumenten von Cannabis etwa kann die Zeitspanne bis zu sieben Tagen reichen. Wird die Fahrerlaubnis nicht sofort kassiert, sind die Delinquenten also möglicherweise noch mehrere Tage mit eingeschränkter Fahrtüchtigkeit unterwegs. Das Forum forderte von der Politik, die Zusammenarbeit von Polizei und Fahrerlaubnisbehörde so auszustalten, dass den Konsumenten harter Drogen unverzüglich die Fahrerlaubnis entzogen werden kann. Zudem sollte die Aufklärungsarbeit zu den Gefahren einer Drogenfahrt und den rechtlichen Konsequenzen verstärkt werden. Dies gelte besonders für die Ausbildung in Fahrschulen.

Mehr Rechtssicherheit für private Leasingnehmer

Um die Tücken des Kraftfahrzeug-Leasings ging es im Arbeitskreis II. Die Teilnehmer forderten verbindliche Vorgaben schon beim Vertragsabschluss anhand eines Kriterienkataloges, wie das Fahrzeug bei der Rückgabe beschaffen sein muss. Zudem wurden einheitliche Kriterien verlangt, nach denen eine Wertminderung zu ermitteln ist – der Leasingnehmer soll die Feststellung des Fahrzeugzustandes und seine Bewertung durch eine neutrale Stelle verlangen können. Außerdem schlug der Arbeitskreis vor, die Möglichkeit zu einer institutionellen Streitschlichtung bei Streit über den Zustand des Fahrzeugs und die Höhe der Ausgleichszahlung zu schaffen. Zu den Empfehlungen gehört auch ein besserer Verbraucherschutz für Kilometer-Leasingverträge, wie er vor der Umsetzung der geänderten EU-Verbraucherschutz-Richtlinie bestand.



Presse-Information

Keine Grauzonen bei der Haftung

Mit dem Thema „Haftungsbeschränkung“ als Teil des Schadenersatzrechtes stand ein auch für gewiefte Juristen kniffliges Thema auf der Agenda der Arbeitsgruppe III. Es ging, um ein Beispiel zu nennen, um die Frage, ob die Haftpflichtversicherung eines Unfallfahrers gegenüber Geschädigten bei einem Unfall leistungsfrei bleibt, wenn dem Versicherungsnehmer eine vorsätzliche oder grob fahrlässige Pflichtverletzung vorgeworfen wird. Der Arbeitskreis sprach sich dafür aus, dass die Pflicht zur Schadenregulierung durch die Versicherung selbst bei schwer wiegenden Personenschäden einer stillschweigenden Haftungsbeschränkung vorgeht. Die in diesen Fällen vorgesehenen Höchstbeträge seien zumutbar. Die Experten gaben die Empfehlung, sich bei der Nutzung von im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen vor Fahrtantritt über mögliche Lücken im Versicherungsschutz und die Möglichkeiten zur Risikobeschränkung genau zu informieren, um gravierende Folgen für Schädiger und Geschädigte zu vermeiden. Auch das Haftungsrisiko bei Probefahrten mit privat angebotenen Kraftfahrzeugen ohne Vollkaskoschutz wurde angesprochen. Der Arbeitskreis empfiehlt hier, eine ausdrückliche Haftungsvereinbarung zwischen den Privatleuten für Schäden bei der Testfahrt abzuschließen. Die Parteien sollten sich darüber schon im Vorfeld der Probefahrt verständigen.

Betriebsgefahr: kein Änderungsbedarf für zusätzliche Regelungen

Über die Haftung für Kraftfahrzeuge und die Frage, wie eine Betriebsgefahr bei ruhenden oder rollenden Fahrzeugen nach einem Schadenfall auszulegen ist, diskutierte der Arbeitskreis IV. Die Mitglieder kamen zu dem Ergebnis, dass die Auslegung des Begriffs im Rahmen der Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG durch die Rechtsprechung ausreichend geklärt ist und kein Bedarf für eine zusätzliche Regelung besteht. Wenn Eigentümer und Halter eines Fahrzeugs wie beim Leasing nicht identisch sind, sollte der Gesetzgeber den Vorwurf eines Mitverschuldens des Fahrers und die Verantwortung für die vom Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr auch dann zulassen, wenn der Eigentümer (Leasinggeber) den Unfallgegner selbst in Anspruch nimmt.

Einheitliche Höchstgeschwindigkeiten für Lkw europaweit

Die Frage, ob der Lkw eher als Motor der Wirtschaft oder als „rollende Bombe“ zu gelten hat, löste im Arbeitskreis V lebhafte Diskussionen aus. Es war vorherzusehen, dass sich die stark vertretene Güterverkehrsbranche gegen weitere Restriktionen und die Anprangerung von Sicherheitsrisiken durch Lastkraftwagen wehrte. Anträge nach einem generellen Lkw-Überholverbot und für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h für Kleinlastwagen fanden keine Mehrheit. Viel Zustimmung fand der Antrag, dass Hersteller aufgefordert werden sollten, Fahrerassistenzsysteme nach dem neuesten Stand der Technik für Lkw preisgünstig anzubieten. Die Güterverkehrsunternehmen wurden aufgefordert, solche Systeme schon jetzt „umfassend in allen Fahrzeugen“ einzusetzen. An das Bundesverkehrsministerium gerichtet ist die Empfehlung zu prüfen, wie die Fördermöglichkeiten verbessert werden können. Auch die Empfehlung an Bund und Länder, die Kontrollen von Lkw hinsichtlich der Einhaltung der rechtlichen Vorschriften zu intensivieren, fand eine breite Mehrheit. Bei schweren Verstößen sollte verstärkt die Möglichkeit zur Gewinnabschöpfung genutzt werden – und zwar bei jenen Beteiligten, die durch Zu widerhandlungen finanzielle Vorteile hatten. Dem Bundesverkehrsministerium empfiehlt der Arbeitskreis, sich für eine konsequente, EU-weite Einstellung der Geschwindigkeitsbegrenzer in Lkw auf 80 km/h einzusetzen. Es könnte nicht sein, dass jedes EU-Land die Höchstgeschwindigkeit für Lastkraftwagen individuell festlege und dann die Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit falsch eingestellten Geschwindigkeitsbegrenzern unterwegs seien.



Presse-Information

Eine abschließende Empfehlung betrifft die EU-Sozialvorschriften: Für Fahrzeuge der Gewichtsklasse 2,8 bis 3,5 t seien sie nicht uneingeschränkt geeignet und sollten „fahrzeugklassen-spezifisch“ angepasst werden.

Keine „Extrawurst“ beim Parken für Elektroautos und Car-Sharing-Fahrzeuge

Mit dem ruhenden Verkehr beschäftigte sich der Arbeitskreis VI. Es ging den Teilnehmern vor allem um den immer knapper werdenden Parkraum in Städten, um Einschränkungen, Nutzerprivilegien und die private Verkehrsüberwachung. Die Probleme wurden diskutiert anhand von Beispielen, wie hohe Parkgebühren, Anwohnerparken und privilegierte Parkflächen für Elektroautos und Car-Sharing-Fahrzeuge. Die Teilnehmer waren sich darin einig, dass an dem Grundsatz, keine Privilegien zu Gunsten einzelner Personen oder Unternehmen zu gewähren, festzuhalten sei. Dies gelte auch für die Elektro-Mobilität und das Car-Sharing. Für Ausnahmen sollte eine bundeseinheitliche Beschilderung und Kennzeichnung der Fahrzeuge gelten. Der Arbeitskreis sprach sich weiter für eine konsequente Durchsetzung der Parkvorschriften aus, wofür eine intensive Überwachung durch Polizei und Ordnungsbehörden unerlässlich sei. Generell sei die Überwachung des ruhenden Verkehrs aber eine hoheitliche Aufgabe.

Obduktionspflicht nach tödlichen Verkehrsunfällen

Thema des Arbeitskreises VII war die sachgerechte Untersuchung tödlicher Verkehrsunfälle mit dem Ziel, Methoden zu verbessern und neue Präventionsansätze zu finden. Kritisiert wurde, dass die Aufnahme und Analyse tödlicher Verkehrsunfälle in Deutschland regional recht unterschiedlich gehandhabt wird. Die Richtlinien für Polizei und Justiz müssten deshalb bundesweit vereinheitlicht und nachprüfbar standardisiert werden, empfiehlt der Arbeitskreis. Bei tödlichen Verkehrsunfällen soll grundsätzlich eine Obduktion auf Alkohol, Drogen und Medikamente durchgeführt werden, dazu sollten umfassende technische Gutachten auch unter dem Gesichtspunkt der Prävention eingeholt werden. Die bereits vorhandenen unfallstatistischen Daten sollen mit bereits vorliegenden Erkenntnissen aus technischen und medizinischen Gutachten sowie mit Feststellungen aus der örtlichen Unfalluntersuchung verknüpft und qualifiziert ausgewertet werden. An den Gesetzgeber geht die Empfehlung, Hersteller von neu zugesetzten Kraftfahrzeugen zu verpflichten, eine standardisierte Schnittstelle zur Auslesung der im Fahrzeug vorhandenen Daten für Bergungs- und Rettungskräfte zu schaffen.

Für mehr Sicherheit im Umfeld von Windparks im Meer

Auf offene See begaben sich gedanklich die Mitglieder des Arbeitskreises VIII bei ihrer Diskussion über Sicherheitsstandards von Offshore-Windparks für den Schiffsverkehr. Hintergrund: Genehmigungsverfahren und Sicherheitskonzepte sind für Umwelt- und Wirtschaftsverbände wie für Versicherungen und für die Justiz immer noch Neuland. Die Teilnehmer empfehlen dem Gesetzgeber eine klare Entscheidung darüber, bei wem die Verantwortung für Maßnahmen der Verkehrssicherheit und maritimen Notfallvorsorge liegt. Es müsse sichergestellt werden, dass die Windkraftbetreiber ausreichende Schutz- und Sicherheitskonzepte sowie Notfallpläne entwickeln und forschreiben. Der Arbeitskreis empfiehlt weiter, dass das vorhandene System der Seerettung einschließlich Aus- und Fortbildung für Einsätze in Offshore-Windparks erweitert wird. Alle diese Anforderungen müssten mit den europäischen Nachbarstaaten harmonisiert werden.



Presse-Information

Der Wortlaut der Empfehlungen aus den acht Goslarer Arbeitskreisen ist unter <http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/> im Internet zu finden. **ARCD**

Über den ARCD

Der Auto- und Reiseclub Deutschland e.V. mit Sitz im fränkischen Bad Windsheim ist Deutschlands einziger Auto- und Reiseclub. Von hier aus betreut der ARCD seine rund 100.000 Mitglieder individuell und rund um die Uhr – mit eigener, permanent besetzter Notrufzentrale und 1.400 Pannenhelfern allein in Deutschland. Im europäischen Ausland arbeitet der ARCD mit den dort etablierten Assisteuren und Versicherern zusammen. Neben umfassenden Schutzbrieftleistungen und der Unterstützung durch einen speziellen Clubhilfe-Fonds bietet der ARCD seinen Mitgliedern vielfältige und exklusive touristische Leistungen. Als Gründungsmitglied des 2007 aus der Taufe gehobenen Verbundes Europäischer Automobilclubs EAC engagiert sich der ARCD zudem aktiv in allen Fragen der Verkehrspolitik und Verkehrssicherheit im Sinne seiner Mitglieder. Diese informiert der Club mit der Zeitschrift „Auto&Reise“ unterhaltsam und kompetent über alles Wissenswerte rund um die Titelthemen des Magazins.

