

Der 55. Deutsche Verkehrsgerichtstag

Der Beitrag fasst wesentliche Inhalte des 55. Verkehrsgerichtstags vom 25. bis 27. 1. 2017 in Goslar zusammen.¹⁾

ZVR 2017/147

Arbeitskreis I: Fahrverbot als Nebenstrafe bei allgemeiner Kriminalität?

Der AK setzte sich mit dem Vorhaben der dBReg auseinander, den Katalog der strafrechtlichen Sanktionen um die Möglichkeit der Verhängung eines bis auf sechs Monate erweiterten Fahrverbots bei allen Straftaten (und nicht nur bei solchen, die einen engen Zusammenhang mit dem Lenken eines Kraftfahrzeugs oder den Pflichten im Straßenverkehr aufweisen) zu erweitern.

Der Vorschlag wurde aber mit überwiegender Mehrheit abgelehnt, zumal einerseits kein praktischer Bedarf für eine solche Nebenstrafe erkannt wurde und andererseits mit einer vielleicht etwas überraschend anmutenden Begründung: Die Lösung würde nämlich zu einer sachlich nicht zu rechtfertigenden Privilegierung von Fahrerlaubnisinhabern (= Inhabern einer Lenkberechtigung) führen.

Stattdessen rief der AK die bestehende Möglichkeit in Erinnerung, – „auch“ (wohl iS von „insb“) bei Vermögenden – das Potential der Geldstrafe durch eine gründliche Ermittlung der Vermögensverhältnisse auszuschöpfen.

Im Übrigen sei an dieser Stelle der Hinweis angebracht, dass sich die Frage in Österreich in dieser Form nicht stellen kann, weil hier die Gerichte gar nicht für die Entziehung der Lenkberechtigung zuständig sind und eine (als „Nebenstrafe“ konzipierte) Verhängung eines Fahrverbots gar nicht vorgesehen ist.

Arbeitskreis II: Unfallursache Smartphone

Dieser AK hat sich zur Aufgabe gestellt, die Gefahren durch die Missachtung des „Handyverbots“ zu bewerten. Festgehalten wurde, dass (zumindest für Deutschland) verlässliche Zahlen fehlen, in welchem Umfang die Benutzung von elektronischen Geräten bei der Teilnahme am Straßenverkehr zu Unfällen führt. IdS wurde empfohlen, eine sog „In-Depth-Unfallstudie“ in Auftrag zu geben.

Der AK empfahl ferner, dass wiederholt innerhalb eines Jahres auffällig gewordene Täter mit einem Regelfahrverbot und/oder einer Teilnahme an einem Verkehrsunterricht nach § 48 dStVO belegt werden sollten. Daneben sollte im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe das verbotene Hantieren mit ablenkenden Geräten als schwerwiegender Verstoß („A-Verstoß“) bewertet werden. Sinngemäß genau diese Maßnahme hat der österr Bundesgesetzgeber mit der 18. FSG-Nov²⁾ verankert.

Abschließend wurde empfohlen, der Gesetzgeber möge sich dem Problem der Ablenkung von Fußgängern durch elektronische Geräte widmen.

Arbeitskreis III: Senioren im Straßenverkehr

Senioren im Straßenverkehr stehen seit Jahren im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit. Der Diskurs – bisweilen auch Streit – zwischen den Befürwortern regelmäßiger verpflichtender Gesundheitsuntersuchungen mit gleichzeitiger Befristung der Lenkberechtigung und den Kritikern derartiger Restriktionen findet immer wieder auch einen Widerhall bei juristischen Veranstaltungen

wie den Verkehrsgerichtstagen; so auch dieses Jahr, als diese beiden Strömungen, diesmal aber ergänzt durch vermittelnde Positionen in dem äußerst stark besuchten und von Dr. jur. *Peter Dauer*, LL.M., dem leitenden Regierungsdirektor a. D. geleiteten AK III (ca 400 Teilnehmer), aufeinander trafen.

Im einleitenden Referat stellte *Maria Focken*, Amtsanwältin der StA Hamburg, anhand von Fallbeispielen, Zeitungsausschnitten und Unfallfotos die staatsanwaltschaftlichen Erfahrungen mit Unfällen, die durch Senioren verursacht wurden, dar. Sie hielt ein deutliches Plädoyer für „geeignete Maßnahmen“ wie verpflichtende Überprüfungen, Erweiterungen der ärztlichen Meldepflichten an Behörden sowie eine verbesserte Schulung der kontrollierenden Polizeibeamten. Nur so könne der Eintritt des Unfalls erheblich verringert werden.

Im Gegensatz dazu stellte Prof. *Wolfgang Fastenmeier* von der Psychologischen Hochschule Berlin (PHB) die Frage, ob altersbezogene Pflichtuntersuchungen nicht sogar letztendlich mehr schaden als nützen könnten, zumal bei allen momentan eingesetzten Überprüfungsverfahren viele sog falsch-positiv Urteile gefällt würden, wodurch zahlreiche Führerscheininhaber die Prüfung nicht bestehen, obwohl sie zum Zeitpunkt des Tests geeignet zum Führen eines Fahrzeugs sind. Er schlug daher vor, eher an der Prävention statt an der Selektion zu arbeiten.

Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), vertrat die Auffassung, dass ab einem Alter von 75 Jahren die Unfallhäufigkeit signifikant ansteigt. Dennoch sei das kalendarische Alter kein signifikanter Vorhersagefaktor. Der Referent sprach sich für sog Rückmeldefahrten aus, bei der jeder „ältere“ Verkehrsteilnehmer in seinem eigenen Fahrzeug von einer besonders für diese Fahrten geschulten Person begleitet werden sollte. Das Ergebnis der Beobachtungen solle an keine andere Stelle weitergegeben werden, der Fahrzeuglenker entscheidet selbstverantwortlich, wie er mit dem Ergebnis umgeht.

Thomas Hofstätter, Beamter der Regierung von Oberbayern, wies darauf hin, dass die vor allem bei älteren Verkehrsteilnehmern übliche Einnahme von nicht aufeinander abgestimmten Medikamenten zu Problemen führt. Er empfahl vor diesem Hintergrund die Aufnahme der Möglichkeit zur Überprüfung der psycho-physischen Leistungsfähigkeit in die Fahreignungsverordnung statt der Anordnung zahlreicher fachärztlicher Stellungnahmen im Zuge der behördlichen³⁾ Untersuchung.

Schließlich wurde eine Empfehlung formuliert, wonach zunächst die erforderlichen Daten für eine gezielte Risikoabschätzung erhoben werden sollten. Für die Einführung genereller, obligatorischer und periodischer Fahreignungsüberprüfungen gäbe es derzeit keine Grundlage. Primär sollten Instrumente zur Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz entwickelt werden. Wenn solche Instrumente auf freiwilliger Basis nur unzureichend in Anspruch genommen werden, sollte die Teilnahme verpflichtend angeordnet

1) Zum vorjährigen 54. Verkehrsgerichtstag s ZVR 2016, 161.

2) BGBl I 2017/15.

3) Das entspräche in Österreich der amtsärztlichen Untersuchung.

werden. Nicht zuletzt gelte es, die verkehrsmedizinische Kompetenz der begutachtenden Ärzte zu verbessern. Es sei aber auch zu prüfen, welche Meldepflichten für (behandelnde) Ärzte hinsichtlich der Fahreignung ihrer Patienten vorgegeben werden sollen.⁴⁾

Arbeitskreis IV: Sicherheit des Radverkehrs

Gegenstand des AK waren die Rolle des Radfahrers im Verkehrsgeschehen mit Schwerpunkt auf typische Unfallkonstellationen (etwa Dooring) und zudem Anforderungen an eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur. Ausgeklammert wurden aufgrund der entsprechenden Themensetzung auf rezenten Verkehrsrechtstagen eine allfällige Radhelmpflicht sowie Versicherungspflicht von Radfahrenden.

Im Zuge von Eingangsvorträgen wurden die Unfallstatistik, die eine seit Jahren hohe Zahl an getöteten Radfahrern ausweist, und der Bedarf an Nachbesserungen auf allen Handlungsfeldern, Infrastruktur, Verkehrsverhalten und Fahrzeugtechnik, erörtert. Auch über Erfahrungen mit dem Einsatz von Fahrradstaffeln in Berlin wurde berichtet.

Gerade in Städten mit höherem Radverkehrsanteil fehlt es nach Ansicht der Teilnehmer vielfach an durchgehenden und selbsterklärenden Radfahranlagen, die wiederum dazu beitragen können, ein Fehlverhalten von Radfahrern, etwa das Fahren auf dem Gehsteig, hintanzuhalten. Dabei gilt es ua, Bedacht auf die Sichtbarkeit der Radfahrer sowie einen ausreichenden Seitenabstand vom übrigen Fließverkehr zu nehmen. Damit im Zusammenhang wurde das Fehlen einheitlicher Mindeststandards kritisiert. Abhilfe hierfür könnte durch die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeiteten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) geschaffen werden.

Eingegangen wurde auch speziell auf das Problem des toten Winkels im Zusammenhang mit abbiegenden Lkw und Pkw. Als mögliche Lösung wurden hier auf EU-Ebene Fahrassistenzsysteme wie eine akustische/optische Warnung und ein automatischer Geschwindigkeitsbegrenzer bzw. Notbremsassistent diskutiert, um eine Kollision eines Radfahrers mit einem Kfz möglichst zu vermeiden. Kontroversiell wurde dabei eine automatische Drosselung der Fahrgeschwindigkeit für Lkw beim Einbiegen gesehen, da dabei nicht Bedacht auf die Umstände vor Ort und somit auf die Frage des Erfordernisses einer solchen Maßnahme genommen werden könnte. Ergänzend dazu wurde es als sinnvoll erachtet, passive Schutzmaßnahmen an Kraftfahrzeugen (etwa Airbags) zur Minimierung der Verletzungsschwere von Radfahrenden im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall einzusetzen.

Als unerlässlich für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgrund bestehender Wissensdefizite bei allen Verkehrsgruppen wurde eine verstärkte Vermittlung der Verkehrsvorschriften für und gegenüber dem Radverkehr, die zielgruppenspezifisch zu erfolgen hat, insb für Zuwanderer und Flüchtlinge, erachtet. Gleichzeitig erschien es aufgrund der bestehenden Erfahrungen mit polizeilichen Fahrradstaffeln – auch wenn valides statistisches Datenmaterial fehlt – zweckdienlich, diese vermehrt in größeren Städten mit entsprechendem Radverkehrsanteil einzusetzen. Dadurch soll eine größere Akzeptanz der Radfahrer bei der Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Regeln erwirkt, zugleich aber auch eine Verbesserung bei der Einhaltung der Verkehrsbestimmungen der anderen Verkehrsteilnehmer gegenüber Radfahrenden erzielt werden. Ergänzend dazu braucht es nach Ansicht des Arbeitskreises eine strengere Überwachung und Ahndung von Vergehen von und gegenüber Radfahrern.

Arbeitskreis V: Medizinische Begutachtung von Unfallopfern

Der AK V befasste sich mit dem Thema „Medizinische Begutachtung von Unfallopfern“. Bei einem Sachschaden wird dem Geschädigten – in Deutschland – ein seine Interessen berücksichtigender (Kfz-)SV durch die dem Geschädigten vertraute Werkstätte namhaft gemacht bzw. zugeführt, mag es auch insoweit keine Zertifizierung geben. Bei der Auswahl eines (medizinischen) SV tut sich der Geschädigte noch viel schwerer. Es gibt über 50 verschiedene Fachärzte, aus denen er einen kompetenten und unabhängigen finden muss. Häufig geht es bei einem Unfallgeschehen um trauma-biologische Fragestellungen; dafür gibt es aber nur wenige einschlägig qualifizierte Ärzte (ausgebildet an der LMU München, der ETH Zürich und der TU Graz). Es wurde der Wunsch nach einer Zertifizierung ausgesprochen. Aber selbst wenn eine solche gegeben wäre, kann es für das Verkehrsunfallopfer hilfreich sein zu erfahren, ob sich der von ihm in Aussicht genommene – medizinische – SV in einer Dauerbeziehung zum gegnerischen (Kfz-)Haftpflichtversicherer befindet. Ein betrauter (Fach-)Anwalt müsste darüber aufklären. Ungeachtet der Pflicht des SV zur unabhängigen Expertise gibt es bei einem „Gut“-achten gewiss Bewertungsspielräume. Und häufig werden durch das Gutachten die Weichen gestellt.

Bedeutsam ist das medizinische Gutachten namentlich bei der Beurteilung von Schmerzengeldansprüchen, weil es für die Zulässigkeit einer Nachklage wegen Spätschäden nach der – gegenüber der OGH-Judikatur noch strengeren – Rsp des BGH darauf ankommt, ob diese – objektiv – vorhersehbar waren. Insoweit ist der medizinische SV aufgerufen, präzise darzulegen, ob Spätschäden bloß möglich, nicht auszuschließen oder (überwiegend) wahrscheinlich sind. Die Rechtskraft eines Urteils bzw. die Reichweite einer außergerichtlichen Einigung sind davon abhängig. Bedeutsam ist darüber hinaus, dass bei der (privaten) Unfallversicherung sowie im Sozialversicherungsrecht einerseits und im Haftpflichtrecht andererseits unterschiedliche Maßstäbe gelten. Namentlich Vorerkrankungen haben einen unterschiedlichen Einfluss auf die Höhe des Ersatzes. Der medizinische SV, bei dem keine derartigen (Detail-)Kenntnisse vorausgesetzt werden können, ist darüber aufzuklären.

Umstritten ist, ob das Verkehrsunfallopfer bei der sachverständigen Untersuchung eine Begleitperson beiziehen darf, steht doch die schwer verletzte Person häufig unter dem Einfluss von Medikamenten, namentlich von Schmerzmitteln, und ist zur Artikulation der Beschwerden nicht in vollem Umfang in der Lage. Während das bei körperlichen Beschwerden bejaht wurde, kann das bei psychischen Beschwerden kontraproduktiv sein. Bezüglich der Obliegenheit des Patienten, sich untersuchen zu lassen, welche Vorerkrankungen offen zu legen sind und welche Daten der Haftpflichtversicherer an wen weitergeben bzw. eine Schweigepflichtentbindung verlangt werden darf, wird vom GDV ein „Code of Conduct“ erarbeitet, bei dem auch datenschutzrechtliche Vorgaben europäischer Provenienz zu berücksichtigen sind. Anders als bei sonstigen Diskussionen gab es in diesem AK eine beachtliche Zahl von Ärzten an Diskussionsteilnehmern, wobei von diesen eingestanden wurde, dass bis zu 50% der medizinischen SV-Gutachten fehlerhaft seien. Ob dieser Befund allein für Deutschland zutrifft, vermag der juristische Beobachter – selbstverständlich – nicht zu beurteilen. →

4) An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass sich ein Teil des Panels „Straßenverkehrsrecht“ beim diesjährigen 11. ZVR-Verkehrsrechtstag in Wien am 14. 9. 2017 mit dem allfälligen Anpassungsbedarf bei den Bestimmungen über die ärztliche Schweigepflicht befassen wird.

Arbeitskreis VI: Abgaskrise – Konsequenzen

Aus aktuellem Anlass wollte auch der Verkehrsgerichtstag nicht am sog. „VW-Abgaskandal“ vorbeigehen. Nicht zuletzt aufgrund immer neuer Fakten, Behauptungen oder Wahrnehmungen von Kunden nach Verbesserungsversuchen zeigt sich das enorme Ausmaß der Rechtsunsicherheit im europäischen Rechtsbereich. Auch die bekannten „Vergleiche“ von Ansprüchen in den USA lassen bei europäischen Verbrauchern oft entweder hohe Erwartungen oder auch herbe Enttäuschungen entstehen.

Daher gingen die meisten Referenten davon aus, dass in Deutschland ein gesellschaftliches Bedürfnis für ein fundiertes kollektives Rechtsinstrument in Verbraucherangelegenheiten besteht, das objektive Betrachtungen ermöglicht. Insb eine Musterfeststellungsklage (verbunden mit Verjährungshemmung) böte die Möglichkeit, komplizierte und kostenintensive Beweisfragen verbindlich für eine Vielzahl von Sachverhalten zu prüfen.

Die vom AK formulierte Empfehlung ging daher in die Richtung der Schaffung von Grundlagen für derartige Musterklagen zur Feststellung von Tatsachen und Rechtsfragen. Diese sollen aber nicht darauf abzielen, die Unternehmen mit hohen finanziellen Belastungen zu belegen, sondern die Rechtsverfolgung letztlich mit Vorteilen sowohl für Anspruchsinhaber als auch für Anspruchsgegner zu erleichtern.

Für eine Änderung des kaufrechtlichen Gewährleistungsrechts sah der AK aber keinen Bedarf. Das europäische und nationale Typgenehmigungs- und Kfz-Zulassungsrecht sollte iS der Schaffung entsprechender Schutzgesetze den Geschädigten direkte Ansprüche gegen Hersteller ermöglichen. Daneben sollte ein behördlicher Verbraucherschutz die individuellen Klagemöglichkeiten und Verbandsklagerechte ergänzen.

Im Zusammenhang mit einem Ausbau der Zuständigkeiten des Kraftfahrtbundesamtes und eines zu schaffenden Verbraucherbeirats sollten sowohl die Anordnungs Kompetenzen des Kraftfahrtbundesamtes als auch die Grundlagen und Rechtsfolgen einer Rückrufaktion gesetzlich geregelt werden.

Arbeitskreis VII: Verkehrsüberwachung – Fortschritt statt Rückzug?

Hier wurde die Rolle der Polizei bei der Verkehrsüberwachung beleuchtet. Es herrschte weitgehende Einigkeit darüber, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit eine weitere Übertragung der Aufgaben der Polizei wie vor allem Geschwindigkeits- und Abstandsmessung, Messauswertung sowie Ermittlung des sanktionsrelevanten Sachverhalts auf Private nicht sinnvoll ist. Die Empfehlungen des AK gehen daher in die Richtung, den zur Verkehrsüberwachung zuständigen Bundesländern künftig auch im Interesse der inneren Sicherheit wieder mehr Bedeutung beizumessen. Neben mehr sichtbarer Polizeipräsenz im Straßenverkehr sollte die Verkehrsüberwachung bundesweit durch eine Angleichung der Verkehrsüberwachungsrichtlinien harmonisiert werden. Die Kontrolle vor Ort, insb an Unfallschwerpunkten – auch in Abstimmung mit den Gemeinden –, bildet die Kernaufgabe der Verkehrsüberwachung.

Arbeitskreis VIII: Autonome Schiffe – Vision oder Albtraum?

In der Entwicklung autonomer Schiffe und deren Komponenten wurden große Chancen für die auf Hochtechnologie ausgerichtete deutsche maritime Wirtschaft erkannt. Der AK sah es als dringend erforderlich an, Klarheit über die technische Entwicklung und die erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Ähnlich wie Haftungsfragen beim autonomen Fahren im Straßenverkehr betrachtet werden, geht der AK davon aus, dass sich Regelungen zur vertraglichen Verfrachterhaftung grundsätzlich auch auf autonome Schiffe anwenden lassen. 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.

*Nikolaus Authried, ÖAMTC/
Martin Hoffer, ÖAMTC/
Christian Huber, RWTH Aachen*

[GESETZGEBUNG UND VERWALTUNG]

Bundesrecht

Gerhard Pürstl

Straßenpolizeiwesen

ZVR 2017/148

Bundesgesetz, mit dem ein Integrationsgesetz und ein Anti-Gesichtsverhüllungsgesetz erlassen sowie das [...] und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden, BGBl I 2017/68 (25. GP NR RV 1586 AB 1631)

Die Prüfung einer Bewilligung für die Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken gem § 82 StVO wurde um die Verständigungspflicht an die Sicherheitsbehörden ergänzt, wenn aufgrund bestimmter

Tatsachen anzunehmen ist, dass der Zweck des Vorhabens gegen die öffentliche Ordnung iSd § 81 SPG oder gegen die öffentliche Sicherheit verstößt.

Inkrafttreten: 9. 6. 2017

ZVR 2017/149

V des BMVIT über eine abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung auf dem Abschnitt Matzleinsdorf – Pöchlarn der A 1 West Autobahn (Section Control-Messstreckenverordnung Pöchlarn I), BGBl II 2017/109

Auf beiden Richtungsfahrbahnen der A1 wurde jeweils der Abschnitt zwischen km 86,05 und km 89,89 als Messstrecke festgelegt.

Inkrafttreten: 13. 4. 2017