

Der 57. Deutsche Verkehrsgerichtstag

Zum bisher 57. und – wie es nun entgegen einiger Befürchtungen gesichert zu sein scheint – nicht zum letzten Mal trafen einander auch heuer wieder vom 23. bis 25. 1. 2019 zahlreiche Juristen aus der Anwaltspraxis, von Behörden, Gerichten und Interessenverbänden in Goslar zum traditionellen Verkehrsgerichtstag. Diese Veranstaltung hat wie immer nicht bloß eine große Relevanz für die in-nerdeutsche Rechtspolitik und die Fortentwicklung der Rsp, sondern weit über die Grenzen des Landes hinausgehende Bedeutung. Daher gibt es immer auch Fragestellungen, die für Österreich oder zumindest für gelegentlich auch in Deutschland tätige Juristen von Bedeutung und Nutzen sein können. Dieser Beitrag gibt – so wie in den Vorjahren¹⁾ – einen Überblick.^{2), 3)}

ZVR 2019/72

Arbeitskreis I: Punktereform auf dem Prüfstand

Die Betrachtungen zum ersten Arbeitskreis können hins jener Fragen, die ausschließlich innerdeutsche Relevanz haben, kurz gehalten werden. Es darf aber nicht vergessen werden, dass auch Lenker aus Österreich bei Verstößen in Deutschland dem Punktesystem unterworfen sind.

Unter Zugrundelegung von Erfahrungswerten aus den letzten fünf Jahren seit der Reform wurde erarbeitet, wie künftig vorgegangen werden sollte.

Befürchtungen der Vergangenheit, das System entfalte eine geringere Effektivität als zuvor, weil zahlreiche Verstöße aus den Registern gestrichen wurden und keine Tilgungshemmung mehr vorgesehen ist, haben sich nicht bewahrheitet. Andererseits sind auch Befürchtungen, das neue System führe zu einer erhöhten Belastung speziell der Vielfahrer (wie Berufskraftfahrer), nicht eingetreten. Trotz der vorgenommenen Verschärfungen sei die Anzahl der angeordneten Rechtsfolgen iW unverändert geblieben, berichtete Dr. Frank Albrecht vom dBM für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Aus der Sicht des Praktikers beleuchtete RA Gerhard Hillebrand (Steinbach & Partner GbR, Neumünster) einerseits seiner Meinung nach systemwidrige Eintragungen nach Vergehen gegen § 142 dStGBim Fahrerlaubnisregister. Der Schutz eines zivilrechtlichen Rechtsguts und Verurteilungen im allg Strafrecht hätten mit der Verhängung eines Fahrverbots nach § 44 dStGB iS der Verkehrssicherheit nichts zu tun. In einem zweiten Teil forderte er Korrekturen im Hinblick auf Einflussmöglichkeiten des Fahrerlaubnis-Inhabers auf den Zeitpunkt der Mitteilungen an die Fahrerlaubnisbehörde und schlug den Zeitpunkt der Rechtskraft vor. Schließlich bewertete er das Fahreignungsseminar im Hinblick auf die abgestufte Wertigkeit iZm dem Abbau von Punkten.

Dipl.-Verw.-Wirt Volker Kalus, Dozent im Fahrerlaubnisrecht, ehemaliger Leiter einer Fahrerlaubnisbehörde in Rheinland-Pfalz, rief in Erinnerung, dass die Einführung des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems eine Vereinfachung des Berechnungssystems und eine verbesserte Transparenz gegenüber dem Bürger gewährleisten sollte. Überdies sollten Regelungen im Zusammenhang mit ausländischen Fahrerlaubnissen integriert werden.

Danach wurde eine Empfehlung formuliert, die unter Bezugnahme auf eine Bilanz nach fünf Jahren feststellt, dass das System im Vergleich zu den vorherigen Regelungen einfacher, transparenter und leichter verständlich wurde – ein Umstand, der auch durch geringere Nachfragen und Rechtsmittel sichtbar wurde.

Mehr Transparenz wäre mit einem durchgängigen Rechtskraftprinzip erreichbar. Da es zahlreiche Maßnahmen, die auf die Ver-

besserung der Verkehrssicherheit abzielen gibt, lässt sich der Anteil, den die Neuregelungen daran hatten, 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.

Als zwei rechtspolitisch wesentliche Empfehlungen seien die folgenden erwähnt:

Weiterhin sollen nur verkehrssicherheitsrelevante Zuwiderhandlungen mit Punkten belegt werden. Die aktuelle Lösung, wonach eine Punktereduzierung nach dem Besuch eines – allerdings weiterzuentwickelnden – Fahreignungsseminars möglich ist, sollte beibehalten werden.

Arbeitskreis II: Automatisiertes Fahren (Strafrechtliche Fragen)

Dr. DI Lennart S. Lutz, Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, unterschied zwischen mindestens drei Kategorien von Daten: Bei einem Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Mensch und Maschine oder bei einer technischen Störung müssen Positions- und Zeitangaben in einem sog „Fahrmodusspeicher“ abgelegt werden, um sowohl straf- als auch zivilrechtlich nachvollziehen zu können, ob eine Steuerung durch den Fahrer oder das Fahrzeug selbst erfolgte. Das Fahrzeug erfasst Sensorinformationen und setzt sie lokal in Steuerbefehle um. Nach ihrer Verarbeitung werden diese Daten grundsätzlich unverzüglich wieder überschrieben und stehen für einen Zugriff dann nicht mehr zur Verfügung. Schließlich können sonstige Kommunikationsdaten entstehen, die bspw bei Abruf eines Zusatzdienstes zu dessen Durchführung erforderlich sind. Da das Gros der im Fahrzeug anfallenden Daten unverzüglich wieder überschrieben wird, kann ein Zugriff lediglich auf deutlich weniger Daten erfolgen, als allg vermutet wird. Der Referent forderte ein Beweisverwertungsverbot hins solcher Daten, die über den Umfang des Fahrmodusspeichers und die Unfalldatenaufzeichnung hinausgehen.

Dr. Susanne Mädlich, Ministerialrätin im dBMJ und für Verbraucherschutz, beleuchtete die besondere Funktion des § 1b

1) Zum vorjährigen 56. Verkehrsgerichtstag s ZVR 2018, 187.

2) Den Bericht zum AK III hat RAⁱⁿ Waltraud Watzlawik, Mitarbeiterin des Bereichs Verkehrsrecht der Juristischen Zentrale des ADAC e.V., erstellt. Der Beitrag zu AK IV wurde von Christian Huber, RWTH Aachen, jener zu den übrigen AK von Martin Hoffer, ÖAMTC Wien, verfasst.

3) Details können auf der Internet-Seite des Verkehrsgerichtstages (www.verkehrsgerichtstag.de) eingesehen werden. Die Themenübersicht – und vor allem die Empfehlungen – können dort über alle Verkehrsgerichtstage zurück bis zum ersten im Jahr 1963 nachgelesen werden.

dStVG. Diese Bestimmung legt bestimmte Rechte und Pflichten für die Teilnehmer am Straßenverkehr bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Funktionen fest. Bei einem pflichtkonformen Verhalten iS dieser Bestimmung wird eine Strafbarkeit für eine erfolgte Rechtsgutverletzung zumindest idR ausscheiden, wobei es aber auch möglicherweise Grenz- bzw Ausnahmefälle geben kann.

Naturgemäß müssen auch bei dieser Pflichtverletzung Kausalität zwischen Pflichtverletzung und Rechtsgutverletzung, aber natürlich auch Rechtswidrigkeit und Schuld als Voraussetzungen für eine Strafbarkeit vorliegen.

Carsten Staub, RA, Fachanwalt für Strafrecht und für Verkehrsrecht, Rechtsanwälte Brück + Kollegen (Mettmann), rief in Erinnerung, dass das deutsche Rechtssystem strafrechtliche Verantwortlichkeit auf der Grundlage eines Handlungsbegriffs normiert, der auf menschliches Verhalten (oder Unterlassen) abzielt. Auch aus Anlass der technischen Entwicklung zum automatisierten Fahren davon abzugehen, sei nicht geboten. Damit sind nach den all strafrechtlichen Grundsätzen durchaus Sachverhalte denkbar, in denen anstelle des fahrenden Menschen die Technik das Kraftfahrzeug führt. Damit wird eine technische anstelle einer menschlichen Handlung verantwortlich, womit die Strafflosigkeit des Lenkers verbunden ist.

Neben dem Kraftfahrzeugführer (in Österreich: Lenker) und dem Halter des Fahrzeugs rücken aber auch die Menschen der sog Chain of Supply, also Hersteller des Fahrzeugs, Konstrukteur des Fahrzeugs, Programmierer des Fahrzeugs, in den Datentransfer involvierte Technikdienstleister usw in den Fokus möglicher strafrechtlicher Verantwortung. Allerdings hielt Staub den Umfang eines möglichen objektiven Sorgfaltspflichtverstoßes und/oder der subjektiven Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit für nicht annähernd geklärt. Damit folgte der Referent, dass die technische Entwicklung des automatisierten Fahrens die Strafjustiz und die Strafverteidigung in Zukunft mit neuen Sachverhalten, neuen Aufgaben und auch juristischen und praktischen Schwierigkeiten konfrontieren wird.

In seiner Empfehlung kommt der AK II zum Ergebnis, dass es weder eines Sonderstrafrechts für das automatisierte Fahren noch des Unternehmensstrafrechts bedarf. Daher ist die derzeitige (deutsche) gesetzliche Regelung der Pflichten des Lenkers beim hoch- und vollautomatisierten Fahren (iSv § 1 b dStVG) grundsätzlich ausreichend. Die Einführung des Fahrmoduspeichers durch § 63 a dStVG wird begrüßt. Darüber hinaus wird aber noch eine Speicherung von Unfall- und Ereignisdaten im Fahrzeug sowie die Erkennbarkeit der maximal möglichen Automatisierungsstufe von außen empfohlen.

Arbeitskreis III: Ansprüche nach einem Verkehrsunfall mit einem geleasen/finanzierten Fahrzeug

Das Problem des AK III ist ein Musterbeispiel dafür, dass eine sachgerechte Lösung mit Händen zu greifen ist, der BGH sich einer solchen durch Berufung auf den Wortlaut der betreffenden Norm aber verschlossen hat und nunmehr offenbar nur der Gesetzgeber in der Lage ist, Abhilfe zu schaffen. Dieser konnte sich zu dem gebotenen Federstrich wegen der – befürchteten nicht gänzlich abschätzbaren – Weiterungen auf andere Fallgruppen aber bisher nicht aufrufen. Worum geht es? Bei einem geleasen oder fremdfinanzierten Fahrzeug des Geschädigten, somit bei Auseinanderfallen von Eigentümer und Halter, einer quantitativ bedeutsamen Fallgruppe, muss sich bei einem Unfall, an dem zwei Fahrzeuge beteiligt sind, der geschädigte Eigentümer (Leasinggeber, finanzierende Bank, die Sicherungseigentümerin ist) das Mit-

verschulden des Fahrers oder die Betriebsgefahr „seines“ Fahrzeugs in den allermeisten Fällen nicht zurechnen lassen. Die Folge ist, dass der Eigentümer vollen Ersatz vom Schädiger verlangen, der Schädiger aber wiederum im Regelfall Regress beim Halter oder Lenker nehmen kann. Dieser komplizierte Weg ums Eck hat für alle Beteiligten Nachteile: Der Schädiger bzw dessen Kfz-Haftpflichtversicherer hat zusätzlichen Regulierungsaufwand und trägt das Insolvenzrisiko des Regressschuldners. Der geschädigte Halter hat keinen Versicherungsschutz, weil namentlich in Leasingfällen die (Voll-)Kaskoversicherung auf den Eigentümer abgeschlossen ist; deren Inanspruchnahme ist aber nicht möglich, weil dafür ein Schaden des VersN erforderlich wäre, der gerade nicht gegeben ist. Und Leasinggesellschaften sowie finanzierende Banken würden den sich in Sicherheit wählenden Kunden überraschen, der trotz Bezahlung von Versicherungsprämien für Kasko- und Kfz-Haftpflichtversicherung mit von ihm selbst zu tragenden Regressschulden konfrontiert ist, was zu einer Belastung der Geschäftsbeziehung führt.

Bei voller Zurechnung der Belastungsgründe beim Halter, der nicht Eigentümer ist, würden solche Probleme nicht auftreten. Eine gesetzliche Korrektur des § 254 BGB – Entsprechung des § 1304 ABGB – dürfte gar nicht geboten sein; eine Klarstellung im dStVG – Entsprechung zum EKHG – wäre vielmehr ausreichend, sodass auch die Weiterungen einer solchen gesetzgeberischen Korrektur, die schon auf dem Verkehrsgerichtstag 2011 gefordert wurde, überschaubar blieben. Im österr Recht haben sich derartige Probleme bisher nicht gestellt; Ursache dürfte die ausreichend weite Formulierung des § 19 Abs 2 EKHG sein.

Arbeitskreis IV: Abfindung von Personenschäden und vergleichsweise Regelung

Der AK IV befasste sich mit einem Problem, das ungeachtet fehlender Rsp und Literaturäußerungen in Österreich ähnlich brisant sein dürfte wie in Deutschland. Es geht um die „Abfindung von Personenschäden und deren vergleichsweise Regelung“. Das bereits auf dem VGT 2005 behandelte Problem lässt sich in wenigen Worten umschreiben: Bei schweren Personenschäden schreibt § 843 BGB – wie § 14 EKHG – für den Erwerbsschaden und die vermehrten Bedürfnisse eine Rente vor. Entsprechendes gilt für den Unterhaltersatz bei Tötung nach § 844 Abs 2 BGB – § 14 Abs 1 Z 3 EKHG. Nur bei Vorliegen eines wichtigen Grundes (§ 843 Abs 3 BGB; § 14 Abs 3 EKHG), der in der Praxis so gut wie nie gegeben ist, kann der Geschädigte eine Kapitalabfindung verlangen. In der Praxis dominiert freilich die Kapitalzahlung, weil sie beiden Parteien Vorteile bringt: Der Ersatzpflichtige, im Regelfall ein Haftpflichtversicherer, kann den Akt schließen und spart Regulierungsaufwand. Der Geschädigte muss in der Folge nicht immer wieder beim Ersatzpflichtigen vorstellig werden und kann sich auf die neue Lebenssituation einstellen.

In der Theorie herrscht Einigkeit, dass voller Ausgleich geschuldet ist unabhängig davon, ob Kapital oder Rente geleistet wird, eine Konstellation, die von Schmerzensgeldkapital und -rente bekannt ist. In der Praxis wird der Geschädigte häufig, wohl im Regelfall übervorteilt. Er – wie auch sein Anwalt – lassen sich durch die mitunter beträchtliche Höhe der Ersatzleistung blenden und schätzen die Vorteilhaftigkeit der vom Ersatzpflichtigen gebotenen Summe falsch ein. Namentlich der auch heutzutage in der Niedrigzinsphase zugrunde gelegte Kapitalisierungszinssatz von 5% unter Berufung auf eine BGH-Entscheidung aus dem Jahr 1981, als man (auch in Österreich) für täglich fälliges Geld 10% Zinsen bekam, führt dazu, dass der Geschädigte umso weniger gegenüber dem ihm zustehenden Ausgleich erhält, je länger die

Rente zu zahlen gewesen wäre. Mitunter macht das bloß die Hälfte aus, wie anhand konkreter Beispiele eindrucksvoll belegt wurde.

Sofern in der Praxis die Dynamisierung überhaupt eine Rolle spielt, sind bei dieser folgende Umstände zu beachten: Abgeltung der Inflation, Teilhabe am Wirtschaftswachstum und – bei sehr vielen Menschen zusätzlich – beruflicher Aufstieg. Mit einem Wert von 1% wird dieser Umstand völlig unzureichend abgebildet. Der Berichtersteller darüber war in diesem AK einer der Referenten und hat dafür plädiert, nach schweizerischem Vorbild einen Anspruch auf Kapitalabfindung gesetzlich zu verankern. Das hätte zur Folge, dass Gerichte die Modalitäten einer Kapitalzahlung – wie beim Schmerzensgeld – festzusetzen hätten bzw. diese überprüfen könnten. Die Entsprechung zum ehrbaren Kaufmann im Handelsrecht ist im Schadenersatzrecht der anständige (Haftpflcht-)Versicherer; ein solcher hätte von einer solchen Regelung nichts zu befürchten, hat ein solcher doch schon bisher auch bei einer Kapitalabfindung den nach dem Gesetz geschuldeten vollen Ausgleich an den Geschädigten geleistet.

Ist der ein Schelm, der die massive Abwehrhaltung der in Goslar anwesenden (Haftpflcht-)Versicherer mitsamt der in deren Sold stehenden Anwälte gegenüber einer solchen gesetzlichen Regelung so deutet, dass nach bisheriger Praxis diejenigen, die vom Schicksal besonders heftig getroffen worden sind, etwa Querschnittgelähmte oder Komapatienten infolge eines Verhaltens eines Schädigers, weiterhin übervorteilt werden (sollen), indem ihnen – wegen des rechtsfreien Raums und der faktisch bestehenden Abhängigkeit des Geschädigten vom Wohlwollen des Haftpflichtversicherers – der gesetzlich zustehende Ausgleich bei weitem vorenthalten wird? Nach Einschätzung des Berichters besteht ähnlicher Handlungsbedarf für den österr. Gesetzgeber; sofern die österr. (Haftpflcht-)Versicherer – wie zu unterstellen – allesamt dem gesetzlichen Leitbild entsprechen, dürfte es diesbezüglich in Österreich kaum Widerstand geben, würde der Gesetzgeber, wenn er die Regelungsbedürftigkeit einmal erkannt hat, einen gesetzlichen Anspruch auf Kapitalabfindung vorsehen. Der Bericht wird demnächst in der ZVR unter Bezugnahme auf die Diskussion in Deutschland Näheres dazu ausführen.

Arbeitskreis V: Alkolock

Der AK befasste sich unter der Leitung von *Christian Keller*, Hauptgeschäftsführer DVR (Bonn), mit dem Thema Alkolock, welches bereits mehrfach Gegenstand des VGT (2007 und 2016)⁴⁾ war. Alkohol-Interlock-Systeme sind Bestandteil des aktuellen deutschen Koalitionsvertrags und wurden nun unter Einbeziehung internationaler Erfahrungen auf ihren rechtssicheren Einsatz zur Steigerung der Verkehrssicherheit geprüft.

Renate Bartelt-Lehrfeld, Ministerialrätin, BM für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), stellte zunächst den Rückgang der alkoholbedingten Unfallzahlen dar und verwies idZ darauf, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr nach wie vor ein gravierendes Verkehrssicherheitsproblem darstellen.

Aus psychologischer Sicht beleuchtete Dr. Dipl.-Psych. *Don DeVol*, Leiter des Instituts für Verkehrssicherheit, Vizepräsident DGVP (Erfurt), das Thema unter primär- und sekundärpräventiven Gesichtspunkten. Das Begleitprogramm zielt auf eine langfristige Änderung der Einstellung und Verhaltensweisen und damit auf eine Vermeidung der Alkoholfahrten in der Zukunft ab. Als Problem sah der Referent allerdings, dass die Beteiligung an freiwilligen Alkolock-Programmen sehr gering ist.

Prof. Dr. *Jan Zopfs*, Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht an der Johannes Gutenberg-Universität Mainz, setzte sich

intensiv mit der gesetzlichen Umsetzung eines Alkolock-Programms auseinander. Alkolock als strafrechtliche Maßnahme ist nur dort denkbar, wo der Strafrichter nicht schon von einer Uneignetheit des Kraftfahrers ausgehen muss.

Der AK fordert (hier wohlgerne für Deutschland; in Österreich läuft ein diesbezüglicher Versuch bereits seit 2017)⁵⁾ 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.

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

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

Aufgrund des dort erhöhten Gefahrenpotentials spricht sich der AK für einen primärpräventiv europaweit verpflichtenden Einbau von Alkohol-Interlock-Geräten im gewerblichen Personen- und Güterverkehr aus. Unbeschadet dessen sollen schon jetzt Anreizsysteme für den freiwilligen Einbau von Alkohol-Interlock-Geräten geschaffen werden.

Arbeitskreis VI: Lkw- und Busunfälle

Dieser AK war den technischen Möglichkeiten zur Vermeidung von Unfällen, in die Busse und Lkw oft verwickelt sind, gewidmet. In erster Linie handelt es sich um Auffahrunfälle und Unfälle, die beim Abbiegen passieren.

Dr. *Guido Belger*, der Leiter der Rechtsabteilung des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. (Frankfurt/M.), verlangte eine ganzheitliche Betrachtung von Wirkungszusammenhängen zwischen Fahrzeugtechnik, Infrastruktur und Mensch als unfall- und gefahrermindernd. In der Folge legte *Siegfried Brockmann*, der Leiter Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV; Berlin), die Hauptunfalltypen bei Lkw und Bussen dar, wobei das Auffahren an das Stauende sowie die Abbiegeunfälle eine wesentliche Rolle spielen. In Hinblick auf die Monotonie längerer Autobahnfahrten sieht *Brockmann* eine besondere Notwendigkeit der Unterstützung durch technische Assistenten, die stehende Hindernisse rechtzeitig und zuverlässig erkennen, im Ernstfall den Fahrer warnen und, bei ausbleibender Reaktion, selbsttätig eine Vollbremsung einleiten. Auch beim Abbiegeunfall sind Assistenten, die vor Radfahrern und Fußgängern im Seitenraum warnen, das Mittel der Wahl, vor allem, weil auch durch die vier vorgeschriebenen Spiegel zur rechten Lkw-Seite manche Unfälle nicht verhindert werden können. Er fordert damit Abbiegeassistenten, die den Fahrer ohne zu viele Fehlwarnungen zuverlässig vor im Gefahrenbereich befindlichen Fußgängern und Fahrradfahrern warnen.

Thomas Fuhrmann-Bäcker, BM für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat StV 22 – Kraftfahrzeugtechnik (Fahrzeugsicherheit und innovative Technologien), präsentierte die Präventiv- und Aufklärungsmaßnahmen des BMVI, um die betroffenen Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren. Infrastrukturelle Ansätze

4) Vgl. hierzu Bericht zum 54. VGT in ZVR 2016, 161.

5) V des BMVI v. 25. 1. 2017, Führerscheingesetz-Alternative Bewährungssystemverordnung – FSG-ABSV, BGBl II 2017/35; *Salamon/Kaulich*, Alkohol-Wegfahrsperren für alkoholauffällige Lenker, ZVR 2015, 67.

schaffen einen äußeren Rahmen, um mögliche Konfliktsituationen im Verkehr zu vermeiden. Die Weiterentwicklung der sicherheitstechnischen Anforderungen für die Fahrzeuge – dort naturgemäß im Einklang mit dem EU-Typgenehmigungsrecht – schließt den Kreis. Die Akzeptanz und Verbreitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden zusätzlich durch Förderanreize unterstützt.

Dementsprechend geht die Empfehlung in die Richtung, in den internationalen Gremien weiterhin darauf hinzuwirken, dass Notbremsassistenten von Lkw und insb auch der Brandschutz bei Bussen dem neuesten Stand der Technik entsprechen. Daneben werden ausdrücklich verstärkte Überwachungstätigkeit, aber auch dezidiert geeignete Maßnahmen – auch in der schulischen Verkehrserziehung – gefordert, um Fußgänger und Radfahrer über die eingeschränkten Sichtmöglichkeiten vom Fahrerplatz aus zu sensibilisieren und auch diese zu vorausschauendem Verhalten anzuhalten.

Infrastrukturseitig richtet sich die Empfehlung an verantwortliche Behörden (und unausgesprochen auch an die Straßenerhalter), Verkehrsströme so zu steuern, dass abbiegende Kraftfahrzeuge und Radfahrende bzw zu Fuß Gehende jeweils eigene Grünphasen haben.

Arbeitskreis VII: Dieselfahrverbote nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts

Prof. Dr. Michael Brenner von der Friedrich-Schiller-Universität Jena erklärte, dass die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts v 27. 2. 2018 durchziehende Leitlinie die Vorgabe ist, dass Fahrverbote stets nur unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit verfügt werden dürfen. Daher sind Abstufungen nach Abgasklassen oder auch Befristungen oder Beschränkungen auf gewisse Strecken zu erwägen.

Gleichzeitig kritisierte der Referent, dass die Diskussion um die Einhaltung der Grenzwerte (zumindest in Deutschland) zu sehr auf Fahrverbote beschränkt sei.

Ulrich Dilchert, Geschäftsführer Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK; Bonn), fragte iZm den Wertverlusten von Dieselfahrzeugen, welche Schadensersatzansprüche für Wertverluste der betroffenen Fahrzeuge von und gegen Vertragshändler bestehen, wobei er darauf hinwies, dass vertragliche Schadensersatzansprüche für Wertverluste bei Dieselfahrzeugen, die nicht zur Kategorie „Schummeldiesel“ zählen, nicht bestehen.

Die Verunsicherung auf dem Markt beruht insb auf der Befürchtung, von Fahrverboten in vielen (Innen-)Städten betroffen und dadurch in der Nutzung des eigenen Fahrzeugs eingeschränkt zu sein. Diese Bedenken beruhen jedoch nicht auf der Manipulation der Fahrzeughersteller, sondern auf der Verpflichtung der Städte, die europarechtlich vorgegebene Grenze der Feinstaub- und NO₂-Belastung einzuhalten, wozu sie aufgrund verwaltungsgerichtlicher Urteile gezwungen sind.

In der Folge stellte Dr. Matthias Götte, Rechtsanwälte Ulbrich & Kollegen, Würzburg, (ohne hier auf Details einzugehen) die in Deutschland – auf Basis der naturgemäß auch für Österreich geltenden RL 2008/50/EG – geltenden Regeln für Standorte von Luftschadstoffmessstationen vor:

Dieses Regelwerk enthalte einige Vorgaben, die sich durch eine deutliche Unschärfe auszeichnen und einen erheblichen Spielraum bei der Wahl des Standorts für eine Messstation eröffnen. Dies laufe dem Ziel der RL 2008/50/EG entgegen, wonach gewährleistet sein soll, dass die gesammelten Daten zur Luftverschmutzung hinreichend repräsentativ und gemeinschaftsweit vergleichbar sind. Der Autor fordert den (deutschen) Gesetzgeber auf, zu prüfen, ob eine präzisere Definition der Standortkriterien in der in Deutschland geltenden Verordnung im Rahmen der Vorgaben der EU-RL zu formulieren ist.

Vor diesem Hintergrund sprach der VGT die folgende (verkürzt wiedergegebene) Empfehlung aus:

Mit seiner Empfehlung fordert der AK die Europ Kommission auf, zeitnah den Grenzwert (gemeint ist der Jahresmittelwert für NO₂) auf seine wissenschaftliche Fundiertheit und Belastbarkeit zu überprüfen und künftig eine gesetzlich verpflichtende Evaluierung von Grenzwerten vorzusehen, auf deren Grundlage Fahrverbote als in Grundrechte eingreifende Maßnahmen als letztes Mittel angeordnet werden dürfen. Zudem wird der Gesetzgeber aufgefordert, ein Gesamtkonzept zur Reduzierung sämtlicher relevanter Schadstoffe einschließlich NO₂ zu entwickeln. Es sollte zum Zweck der schnellstmöglichen Reduzierung der NO₂-Werte eine zeitnahe Hardware-Nachrüstung für Diesel-Fahrzeuge angestrebt werden, wobei auch Förderungen zu erwägen sind.

Unter Hinweis auf die Zweifel an der derzeitigen rechtlichen Grundlage für das Aufstellen von Messstationen wird der (deutsche) Gesetzgeber aufgefordert, eindeutige standardisierte Vorgaben für die Positionierung von Messstationen festzulegen, und die Behörden bzw Gerichte sollten schon erlassene Fahrverbote fortlaufend auf ihre Rechtmäßigkeit überprüfen.

Arbeitskreis VIII: Brandschutz auf Seeschiffen – weltweit eine Herausforderung

Ein Bericht über diesen AK kann in Anbetracht der für Österreich de facto nicht bestehenden Relevanz entfallen.⁶⁾

Martin Hoffer, ÖAMTC/

Christian Huber, RWTH Aachen/

Waltraud Watzlawik, ADAC, München

6) Siehe hierzu Tagungsbericht NZV 2019, 87 (89).