

51. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2013 in Goslar

### Presse - Information

**Arbeitskreis I:** Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg

- Schätzungsgrundlagen
- Durchschnittseinkommen und Pauschalierung
- Anforderungen an die Darlegung

**Leitung:** Dr. Hans-Joseph Scholten, Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht Düsseldorf, 1. Zivilsenat, Düsseldorf

**Referent:** Sebastian Debudey, Abteilung Schaden K und H/U/S zentral, HUK-COBURG, Coburg

**Referent:** Nicolas Eilers, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht und Versicherungsrecht, Groß-Gerau

**Referent:** Hans-Peter Freymann, Präsident des Landgerichts, Saarbrücken

---

Das Erwerbseinkommen bestimmt weitgehend die Lebensqualität und resultiert in aller Regel aus dem individuellen Leistungsvermögen. Verletzungen einer Person beeinträchtigen die Einsatzfähigkeit und damit das Einkommen oft langfristig oder gar auf Dauer. Bei Fremdverursachung bedarf es des Ausgleichs im Wege des Schadensersatzes.

Der Schadensumfang ergibt sich aus einem Vergleich zwischen dem tatsächlichen Erwerbseinkommen der betroffenen Person ab dem Zeitpunkt der Verletzung mit dem Einkommen, das bei dieser Person ohne die Verletzung nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge oder nach den besonderen Umständen, insbesondere den getroffenen Anstalten und Vorkehrungen mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte (§ 252 S. 2 BGB).

Scheidet eine Person, die viele Jahre im Erwerbsleben gestanden hat, wegen Verletzungen mit Langzeitfolgen aus dem Berufsleben aus, kann das mutmaßliche Einkommen auf der Grundlage der eigenen Erwerbsbiografie dieser Person geschätzt werden. Ein solcher Orientierungsrahmen fehlt bei Verletzten wie Schülern, Jugendlichen, Auszubildenden, Studenten, Existenzgründern, also bei Personen, die im Verletzungszeitpunkt noch kein gefestigtes eigenes Erwerbsleben vorzuweisen haben. Hier müssen sonstige Kriterien herangezogen werden. Mit diesen Kriterien wird sich der Arbeitskreis befassen. Er wird Überlegungen dazu in den Mittelpunkt stellen, welche Informationsquellen zur Verfügung stehen, um den Erwerbsschaden dieses Personenkreises bei Verzicht auf entbehrliche Differenzierungen fundiert darzulegen und korrekt zu erfassen. Er wird sich mit den Kriterien befassen, auf die sich die Rechtsprechung bisher stützt, und er wird Möglichkeiten aufzeigen, die die außergerichtliche Streitbeilegung bietet. Es soll erörtert werden, wie sich die Erwerbsschadensermittlung optimieren lässt.

51. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2013 in Goslar

### Presse - Information

**Arbeitskreis II: Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten – zwei sich ausschließende Prinzipien?**

- Reichweite des gesetzlichen Kinderschutzes
- Ansprüche der durch Kinder Geschädigten
- Lösungsansätze im europäischen Vergleich

**Leitung:** **Dr. Meo Micaela Hahne**, Vorsitzende Richterin am Bundesgerichtshof a.D., Heidelberg

**Referent:** **Paul Kuhn**, Rechtsanwalt, Referent für Schaden- und Unfallversicherung, ADAC e.V., München

**Referent:** **Herbert Lang**, Rechtsanwalt, Leitung Abt. Kraftfahrt-Schaden, Allianz Versicherungs-AG, München

**Referentin:** **Dipl. Psych. Dipl. Heilpäd. Cordula Neuhaus**, Therapiezentrum für Menschen mit ADHS, Esslingen am Neckar

---

Nach § 828 BGB sind Kinder bis zu 7 Jahren für Schäden, die sie durch ihr Verhalten einem Dritten zufügen, nicht verantwortlich. Gleiches gilt für Kinder bis zu 10 Jahren, wenn ihr Verhalten zu einem Unfall im Straßen- oder Schienenverkehr geführt hat, es sei denn, sie handeln vorsätzlich. Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren sind für Drittschäden nur verantwortlich, wenn sie bei der schädigenden Handlung die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hatten. Nach der Rechtsprechung entfällt oder verringert sich im Übrigen spiegelbildlich auch ein zurechenbarer Mitverschuldensanteil des Kindes, wenn es selbst Unfallopfer ist.

Die Regelung soll Kinder vor hohen wirtschaftlichen Belastungen infolge ihres schadensverursachenden Fehlverhaltens schützen, dessen Folgen sie wegen ihres Entwicklungsstandes noch nicht überblicken konnten. Diese - 2002 erweiterte - Privilegierung der Minderjährigen bringt es aber zugleich mit sich, dass der Drittgeschädigte für seinen Schaden in der Regel keinen Ausgleich erhält.

Der Arbeitskreis befasst sich mit der gegenläufigen Interessenlage.

Einerseits ist zu klären, ob die gegenwärtigen vom Gesetz gezogenen Altersgrenzen für die Verantwortlichkeit von Kindern ausreichend sind oder nicht aufgrund entwicklungspsychologischer kindlicher Defizite noch erweitert werden müssen.

Andererseits ist zu fragen, wie der derzeit unzureichende Schutz des Drittgeschädigten, der durch eine weitere Begrenzung der Deliktsfähigkeit von Kindern noch mehr beeinträchtigt würde, verbessert werden kann.

Zu diskutieren sind hierbei die Reichweite der elterlichen Aufsichtspflicht, Möglichkeiten einer privaten Haftpflichtversicherung, einer allgemeinen Verkehrsofferhilfe, eines Ausgleichs durch staatliche Stellen oder die Abdeckung über Versicherungen des Geschädigten selbst. In die Überlegungen werden auch Lösungsansätze in den Europäischen Nachbarländern einbezogen.

51. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2013 in Goslar

### Presse - Information

**Arbeitskreis III: Aggressivität im Straßenverkehr**

- Ursachen und Folgen
- Regelkonformes Verhalten
- Prävention und Intervention

**Leitung:** **Dr. Horst Schulze**, Direktor und Professor, Leiter der Abteilung U, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

**Referent:** **Prof. Dr. Manfred Bornewasser**, Institut für Psychologie, Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

**Referent:** **Prof. Dr. Gerrit Manssen**, Fakultät für Rechtswissenschaften, Universität Regensburg

**Referent:** **Holger Randel**, Vorsitzender Richter am Landgericht Hamburg, Kleine Strafkammer 8, Hamburg

---

„Der Hass gibt Gas!“ oder „Wut am Steuer“. So lauten regelmäßig wiederkehrende Schlagzeilen in den Medien.

Jeder Straßenverkehrsteilnehmer kennt das Phänomen: Eine scheinbar unverfängliche Routinesituation im Straßenverkehr eskaliert innerhalb kurzer Zeit durch ein als Provokation empfundenes Verhalten. Dichtes Auffahren oder Drängeln lassen die Volksseele am Steuer kochen. Aufgebaute Aggressivität verleitet zu lebensgefährlichen Manövern und stellt die Grundregel zur ständigen Vorsicht und gegenseitiger Rücksicht ins Abseits.

Dabei fürchtet sich die Mehrzahl der Straßenverkehrsteilnehmer vor aggressivem Verhalten, hat solches bereits mehrfach erlebt und wünscht sich ein faireres Verkehrsklima. Gleichwohl ist aggressives Verhalten im Verkehr ein häufiges gesellschaftliches und vielfach sanktionsloses Phänomen. Dem Autofahrer der Zukunft wird in einer Zeit stetig steigender Mobilität und zunehmender Verkehrsdichte immer größere Sorgfalt und Geduld abverlangt werden.

Was sind Ursachen aggressiven Verkehrsverhaltens? Was kann etwa auf psychologischer, infrastruktureller oder sanktionsrechtlicher Ebene unternommen werden, um Ärger und Frust zu begegnen, den Krafftfahrer zu regelkonformem Verhalten anzuhalten und die Straßen der Zukunft trotz steigender Mobilität sicher zu machen?

Psychologische und juristische Aspekte der Thematik sollen ausgeleuchtet und Lösungsmöglichkeiten erörtert werden.

51. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2013 in Goslar

### Presse - Information

**Arbeitskreis IV: Geschwindigkeitsmessungen im Straßenverkehr**

- Anforderungen an die Nachvollziehbarkeit
- Akteneinsichtsrechte
- Standardisierte Messverfahren

**Leitung:** **Jürgen Cierniak**, Richter am Bundesgerichtshof, 4. Strafsenat, Karlsruhe

**Referent:** **Johann-Markus Hans**, Polizeidirektor, Deutsche Hochschule der Polizei, Münster

**Referent:** **Jost Henning Kärger**, Fachanwalt für Verkehrsrecht, Stellv. Leiter Verkehrsrecht Juristische Zentrale, ADAC e.V., München

**Referent:** **Thomas Olbermann**, Richter am OLG Bamberg, 3. Strafsenat (zugleich Senat für Bußgeldsachen), Bamberg

**Referent:** **Dipl.-Phys. Klaus Schmedding**, Sachverständiger, öbuv Messsysteme, Oldenburg

---

„Ich bin geblitzt worden, kann man da was machen?“. Mit dieser Frage des Mandanten beginnt meist das anwaltliche Beratungsgespräch bei einem Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen eines Geschwindigkeitsverstößes.

Hintergrund für die teilweise fehlende Akzeptanz von Messergebnissen dürften Berichte und Gerichtsurteile sein, die immer wieder auf der einen Seite Messfehler – technische Mängel des Geräts oder Bedienungsfehler – gerade bei modernsten Messgeräten aufzeigen oder aber auf der anderen Seite feststellen, dass eine Überprüfung der Geräte durch Sachverständige nicht möglich ist, da sich die Hersteller auf Betriebsgeheimnisse und Urheberrechte berufen.

Hier wird sich in der Diskussion die Frage stellen, ob die Gerätehersteller durch größere Offenheit bezüglich der Funktionsweise ihrer Messgeräte und die Behörden durch eine bessere Schulung der Messbeamten dazu beitragen können, diese Akzeptanz zu erhöhen.

Heftig umstritten in der Rechtsprechung ist auch der zweite Schwerpunkt des Arbeitskreises, nämlich die Frage nach dem Umfang des Akteneinsichtsrechts des Verteidigers: Muss diesem z.B. Einsicht in die Bedienungsanweisung des Messgeräts gewährt werden, um die ordnungsgemäße Durchführung der Messung überprüfen zu können – und wenn ja, wie hat die Akteneinsicht zu erfolgen?

Schließlich kommt der Frage, ob ein „standardisiertes Messverfahren“ angewandt wurde, im Verfahren vor Gericht wichtige Bedeutung für den Umfang der Beweisaufnahme zu, insbesondere für die Beweisanträge des Verteidigers und für die Anforderungen an das Urteil des Richters. Dabei wird vor dem Hintergrund der neuen Messgeräte, bei denen es primär auf die verwendete Gerätesoftware ankommt, auch zu diskutieren sein, ob ein „standardisiertes Messverfahren“ nach einem Softwarewechsel noch vorliegt.

51. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2013 in Goslar

## Presse - Information

**Arbeitskreis V: Reform des Punktsystems**

- Bewertung, Eintragung, Tilgung

**Leitung: Prof. Dr. em. Klaus Geppert, Berlin**

**Referent: Dr. Frank Albrecht, Regierungsdirektor, Referatsleiter LA 23, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin**

**Referent: Dr. Peter Dauer, Leitender Regierungsdirektor, Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Hamburg**

**Referentin: Dr. Daniela Mielchen, Rechtsanwältin, Hamburg**

**Referent: Dietmar Zwinger, Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht München, 5. Kammer, München**

---

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat am 28. Februar 2012 Eckpunkte seines Konzepts für ein neues Fahreignungsregister und ein damit verbundenes völlig neues Fahreignungs-Bewertungssystem vorgestellt, mit dem das mittlerweile mehr als 50 Jahre alte Flensburger Zentralregister und das bisherige Punktsystem abgelöst werden sollen. Er hat damit bewusst eine Diskussion in der Öffentlichkeit und unter Fachleuten eingeleitet. Er hat angekündigt, nach Abschluss der Erörterungen einen Gesetzentwurf vorzulegen, der das bisherige Mehrfachtäter-Punktsystem „einfacher, gerechter und transparenter“ machen und außerdem zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen soll.

Der Arbeitskreis erhofft sich, durch die breite Diskussion im Plenum Erkenntnisse zu gewinnen, welche die Akzeptanz des geplanten Regelwerkes erhöhen und zugleich einen Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich bereits 2009 für eine Vereinfachung der einschlägigen Vorschriften eingesetzt. Er greift deshalb die ministerielle Anregung auf. Der Arbeitskreis wird zunächst diskutieren, ob es der Verkehrssicherheit dient oder ob es zu einer unangemessenen Verschärfung vor allem für Berufskraft- und Vielfahrer führt, wenn die Bewertung der Ordnungswidrigkeiten von bisher einem bis sieben Punkte auf ein neues Zwei- oder Drei-Punkte-Bewertungssystem reduziert und die Schwelle zur obligatorischen Entziehung der Fahrerlaubnis von bisher 18 auf 8 Punkte herabgesetzt wird. Ferner wird zu diskutieren sein, ob bei der Bewertung zwischen leichteren und „schweren“ oder „besonders schweren“ Straftaten zu differenzieren ist und welche Kriterien dafür in Betracht kommen.

Der Arbeitskreis wird auch erörtern, ob es verkehrspolitisch hinnehmbar ist, im Interesse der Transparenz, d.h. der Abrufbarkeit des aktuellen Punktestandes durch die Betroffenen hinsichtlich der Berechnung des Punktestandes wieder an den Tag der Rechtskraft der Entscheidung anzuknüpfen. Ein Abweichen vom bisherigen Tattag-Prinzip lässt eine Mehrbelastung der Justiz durch taktische Rechtsmittel befürchten.

Schließlich wird zu diskutieren sein, ob feste und je nach Gewicht der Anlasstat unterschiedlich hohe Tilgungsfristen und der Verzicht auf die geltende einjährige Überliegefrist nach Ablauf der Tilgungsfrist, vertretbar sind. Damit würde jede Eintragung nach Ablauf ihrer Tilgungsfrist gelöscht werden, so dass und ein neuer Verstoß während dieser Zeit nicht mehr zu einer verlängerten Speicherung führen kann.

51. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2013 in Goslar

### Presse - Information

**Arbeitskreis VI: Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer im Verkehrsrecht**

- Neutralität der Rechtsschutzversicherung?
- Unabhängigkeit des Rechtsanwalts?

**Leitung:** **Prof. Dr. Karl Maier**, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Institut für Versicherungswesen, Fachhochschule Köln

**Referent:** **Joachim Cornelius-Winkler**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Versicherungsrecht, Anwaltskooperation Jurakontor, Berlin

**Referent:** **Dr. Ulrich Eberhardt**, Mitglied des Vorstands, HUK-COBURG-Rechtsschutzversicherung AG, Coburg

**Referent:** **Dr. Michael Stumpf**, Ministerialdirigent, Leiter der Abteilung Zivilrecht und Verbraucherrecht, Bayerisches Staatsministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, München

---

Das Recht auf die freie Wahl des Rechtsanwalts wird durch § 127 VVG garantiert. Das aktuelle Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherungen sieht demgegenüber Schadenfreiheitsklassen vor. Dabei wird der Versicherungsnehmer besser gestellt, wenn er den vom Versicherer empfohlenen Rechtsanwalt beauftragt. In diesem Fall unterbleibt eine Rückstufung. Die Rechtsanwaltskammer München hat Klage gegen diese Praxis erhoben und war damit vor dem OLG Bamberg erfolgreich (OLG vom 20. Juni 2012 – U 236/11). Das Revisionsverfahren ist beim BGH derzeit anhängig. Ebenfalls umstritten ist die Einführung eines vorgeschalteten oder obligatorischen Mediationsverfahrens.

Wird durch die aktuelle Praxis des Schadenmanagements zulasten der Versicherungsnehmer unzulässig in das Recht auf freie Anwaltswahl eingegriffen – oder führen Anwaltsempfehlungen zur qualifizierten und sachgerechten Beratung des Versicherungsnehmers?

Mit ihren Empfehlungen bestimmter Rechtsanwälte – meist mit Kooperationsvereinbarungen, die feste Gebührensätze beinhalten - nehmen die Rechtsschutzversicherungen Einfluss auf den Anwaltsmarkt.

Entstehen hierdurch – berufsrechtlich relevante – Abhängigkeiten der empfohlenen Anwälte?

Die Referenten werden aus Sicht des Versicherers, Verbrauchers und Rechtsanwalts die aufgeworfenen Fragen kontrovers diskutieren.

51. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2013 in Goslar

### Presse - Information

**Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?**

- Was darf der Führerschein kosten?
- Hochrisikogruppe Fahranfänger
- Begleitetes Fahren erweitern?

**Leitung:** **Michael Harting**, Ministerialdirektor a.D., Rechtsanwalt, Frankfurt am Main

**Referent:** **Gerhard von Bressensdorf**, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V., Berlin

**Referent:** **Dipl.-Psych. Ulrich Chiellino**, Fachreferent für Verkehrspsychologie, Interessenvertretung Verkehr, ADAC e.V., München

**Referentin:** **Dr. Heidrun Großmann**, Referat U 4 Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

---

Fahranfänger stellen trotz des Erfolgsmodells „Begleitetes Fahren ab 17“ und des bereits seit geraumer Zeit geltenden absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger in ihrer Gesamtheit nach wie vor die meist gefährdete Verkehrsteilnehmergruppe mit einem mehrfach erhöhten Unfallrisiko im Vergleich zu erfahrenen Fahrern dar. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hatte deshalb im Jahr 2010 die Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragt, ein Rahmenkonzept zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit zu erarbeiten, das sämtliche zielführenden Maßnahmen in das System der Fahranfängervorbereitung einbezieht und das Sicherheitspotential jeder einzelnen Maßnahme möglichst umfassend ausschöpft. Erste Ergebnisse dieses Rahmenkonzepts, das unter Einbindung von Wissenschaft, Fachverbänden und Verwaltung erstellt wurde, liegen nun vor und sind es wert, auf dem kommenden Verkehrsgerichtstag diskutiert zu werden.

Dabei wird sich der Arbeitskreis z. B. mit Vorschlägen zur Fortschreibung bzw. Ausweitung des Begleiteten Fahrens ab 17, zur Verbesserung der schulischen Verkehrserziehung, zum Ausbau der Probezeitregelung (Nachtfahrverbot, Mitfahrerbeschränkung etc.), zur Verbesserung der Wissensvermittlung durch elektronische Medien (Fahrsimulator etc.) oder zur oft geforderten „2. Ausbildungsphase“ (Fahrsicherheitstraining, Mehrphasenausbildung etc.) befassen. Die Maßnahmen werden dabei nicht nur im Hinblick auf ihre möglichen Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, sondern auch auf ihre gesellschaftliche Akzeptanz und mit Blick auf ihre Finanzierbarkeit diskutiert werden.

51. Deutscher Verkehrsgerichtstag

23. bis 25. Januar 2013 in Goslar

### Presse - Information

**Arbeitskreis VIII: 100 Jahre nach der Titanic:  
Sicherheit von Fahrgastschiffen in neuer Diskussion**

- Kreuzfahrt-Touristik, Trends und Sicherheitsmanagement
- Kreuzfahrtschiffe, immer größer aber auch sicher?
- Sicherheitsvorschriften, Notfallpläne, Kontrollen

**Leitung:** **Prof. Dr. Dr. h.c. Peter Ehlers**, Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a.D., Hamburg

**Referent:** **Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger**, Leiter des Instituts: Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit (M-6), TU Hamburg-Harburg, Hamburg

**Referent:** **Dr. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs**, Associate Professor, World Maritime University Malmö, Schweden

**Referent:** **Michael Ungerer**, President AIDA Cruises, Rostock

---

Die Havarie des italienischen Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“ im Januar 2012 hat eine breite internationale Diskussion über die Sicherheit von Fahrgastschiffen ausgelöst, zumal Kreuzfahrten zu einer zunehmend beliebten Form der Urlaubsgestaltung werden. Immer größere Fahrgastschiffe werden in Dienst gestellt.

Die damit einhergehenden Sicherheitsfragen treffen auf ein wachsendes Problembewusstsein. Methoden und Vorschriften zur Unfallverhütung müssen im Lichte neuer Entwicklungen fortentwickelt und das Sicherheitsmanagement den neuen Herausforderungen entsprechend angepasst werden. Die Umsetzung der internationalen und europäischen Vorschriften durch Reedereien sowie deren Kontrolle durch die Flaggen- und Hafenstaaten stehen auf dem Prüfstand.

Vor diesem Hintergrund wird der Arbeitskreis über die Sicherheit von Fahrgastschiffen diskutieren, dabei schwerpunktmäßig Sicherheitsanstrengungen und Sicherheitskultur von Touristikunternehmen, Schiffbau und Administration beleuchten und Handlungsbedarf artikulieren. Durch die drei Referate namhafter Vertreter aus Industrie und Wissenschaft werden die hochaktuellen Sicherheitsfragen adressiert und den Fachkreisen ein Forum geboten, im Meinungsaustausch zielorientierte Lösungen zu entwickeln.