

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT e.V.

- Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar -

Baron-Voght-Str. 106a * 22607 Hamburg
Telefon: 040 - 89 38 89 / Telefax: 040 - 89 32 92

44. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2006 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis I:

“EU-weite Vollstreckung von Geldstrafen und –bußen im Straßenverkehr“

Der Arbeitskreis begrüßt das mit dem EU-Rahmenbeschluss zur gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen verfolgte Ziel, die Verkehrssicherheit auf den europäischen Straßen zu erhöhen.

Bei der Umsetzung des Rahmenbeschlusses in deutsches Recht sind die Maßgaben des Grundgesetzes und der Europäischen Menschenrechtskonvention zu beachten:

1. Das ausländische Straf- oder Bußgeldverfahren muss elementaren rechtsstaatlichen Grundsätzen genügen.

Hierzu gehören insbesondere

- Gewährung effektiven Rechtsschutzes im Ausland,
 - Gewährung rechtlichen Gehörs,
 - tatsächliche Unterrichtung des Betroffenen über das Verfahren und über seine Rechte,
 - Beachtung des Aussage- und Zeugnisverweigerungsrechts.
2. Im Rahmen des inländischen Vollstreckungsverfahrens muss der Betroffene eine Verletzung dieser elementaren rechtsstaatlichen Grundsätze geltend machen können.
 3. Das inländische Vollstreckungsverfahren muss die Möglichkeit gerichtlichen Rechtsschutzes vorsehen und den Regeln der Vollstreckung einer vergleichbaren deutschen Entscheidung entsprechen.

Arbeitskreis II:

"Fahrzeugschaden und Sachfolgeschäden"

Der Arbeitskreis hat mit großer Mehrheit beschlossen:

1. Fragen der Abrechnung auf Reparaturkostenbasis sowie der Ersatzbeschaffung sind durch die jüngsten Urteile des Bundesgerichtshofs weitgehend geklärt.
2. Offen sind nach wie vor die Schadenspositionen Verbringungskosten und UPE-Aufschläge. Der Arbeitskreis empfiehlt den mit der Schadensschätzung befassten Sachverständigen, die Erforderlichkeit dieser Kosten gegebenenfalls näher darzulegen.
3. Der Geschädigte sollte sich vor Anmietung eines Ersatzfahrzeugs über den Preis des ihm vom Vermieter angebotenen Fahrzeugs informieren.
4. Der Arbeitskreis appelliert an die KH-Versicherer und Autovermieter, die unterschiedlichen Auffassungen über die Höhe der zu ersetzenden Mietwagenkosten nach einem Verkehrsunfall nicht auf dem Rücken der Geschädigten auszutragen. Deshalb sollen nach Auffassung des Arbeitskreises Versicherer und Autovermieter über einen gemeinsam zu beauftragenden neutralen, unabhängigen Gutachter eine Basis zur angemessenen Abrechnung der Mietwagenkosten schaffen.

Arbeitskreis III:

“Rechtsschutz gegen Maßnahmen der Verwaltung“

So, wie die Gesellschaft ein Recht auf den Schutz vor ungeeigneten Kraftfahrern hat, so hat der Bürger einen Anspruch auf effektiven Rechtsschutz gegen das Handeln der Verwaltung. Das gilt im Besonderen, wenn die Fahreignung angezweifelt wird, da die Fahrerlaubnis häufig von existenzieller Bedeutung ist. Einige Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung sind unklar oder unvollständig. Daraus entwickelte sich eine kaum mehr überblickbare, zum Teil divergierende Rechtsprechung. Das Fahrerlaubnisrecht sollte daher entsprechend überarbeitet werden.

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, zur Verbesserung der Rechtsposition von Fahrerlaubnisinhabern und -bewerbern für eine umfassendere Information der Betroffenen zu sorgen. Justiz, Verwaltung, Rechtsanwälte und sonstige Organisationen sollen die Voraussetzungen für ein solches Informationssystem sicherstellen. Dies gilt insbesondere für die Wiedererlangung einer Fahrerlaubnis nach deren Entziehung. Zur Qualitätssicherung der Beratung im Vorfeld der Begutachtung sollten insbesondere die Rechtsanwälte und die Verkehrspsychologen intensiver zusammenarbeiten.
2. Der Arbeitskreis empfiehlt ferner, die Voraussetzungen für die Anforderung von Gutachten, gerade bei drogenbedingten Fahreignungszweifeln, klar zu definieren und die Kriterien, die in den jüngsten Gerichtsentscheidungen aufgestellt wurden, in den Normtext zu übernehmen; vor allem sind unverhältnismäßige Maßnahmen auszuschließen. Dabei sind die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu berücksichtigen. Die Voraussetzungen für die Wiedererlangung der Fahreignung sind für alle Fälle drogenbedingter Ungeeignetheit zu regeln. Durch die Änderungen soll auch eine möglichst einheitliche Auslegung des Fahrerlaubnisrechts erreicht werden; das gilt insbesondere für die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung.

Arbeitskreis IV:

" Reform des Fahrlehrerrechts "

1. Der Arbeitskreis fordert eine deutliche Verlängerung der Fahrlehrerausbildung. Zu Beginn der Ausbildung ist ein Praktikum mit anschließender Prüfung durchzuführen. Die Inhalte der Fahrlehrerausbildung müssen verstärkt darauf ausgerichtet werden, Kommunikationstechniken zu erlernen und einzuüben. Die Qualifizierung der Ausbildungsfahrlehrer ist zu verbessern.
2. Die Möglichkeit zur Kooperation von Fahrschulen muss vereinfacht werden. Kooperationsverträge, zum Beispiel für spezielle Ausbildungslehrgänge, aber auch für die Zusammenarbeit in Theorie und/oder Praxis, sollen zugelassen werden.
3. Der Berufsstand soll Vorschläge für ein Qualitätssicherungssystem unterbreiten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird aufgefordert, Rahmenbedingungen für die Zulassung eines solchen QS-Systems durch Rechtsverordnung festzulegen.
4. Ansonsten ist eine Entbürokratisierung des Fahrlehrerrechts notwendig, zum Beispiel im Bereich der Aufzeichnungspflichten, des Formularwesens und der Durchführungsvorschriften.
5. Eine Anwendung der geplanten Dienstleistungsrichtlinie der EU im Bereich des Fahrschulwesens wird abgelehnt. Sie würde zu Lasten der Verkehrssicherheit in Deutschland das hier erreichte Niveau der Fahrschülerausbildung erheblich gefährden.

Arbeitskreis V:

" Datenschutz und Straßenverkehr "

1. Die Entwicklung der Informationstechnologie macht vor dem Straßenverkehr nicht Halt. Das betrifft die Infrastruktur ebenso wie die automatisierte Kommunikation zwischen Fahrzeugen und ihrer Umgebung. Dies verspricht Verbesserungen in Verkehrssicherheit und Mobilität.
2. Eine Reihe der neuen Systeme, die etwa die automatisierte Weitergabe von Informationen über Gefahrenstellen oder von Zuständen des Fahrzeuges ermöglichen, kann so ausgestaltet werden, dass personenbezogene Daten nicht verarbeitet werden.

Verfahren, für die hingegen die Verarbeitung solcher personenbezogenen Daten erforderlich ist, sind datenschutzgerecht zu konzipieren. Dazu sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zu klären und fortzuentwickeln.

3. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Zentrale Kontroll- und Servicesysteme im Straßenverkehr, die die Erstellung von Bewegungsprofilen der Verkehrsteilnehmenden erlauben, müssen in besonderer Weise das Prinzip der Datenvermeidung und der Datensparsamkeit berücksichtigen.
- Die Nutzungsänderung gespeicherter Daten darf nur ausnahmsweise zur Verfolgung und Abwehr schwerer Straftaten erfolgen.
- Die Entscheidungsfreiheit bei der Nutzung von Diensten, die Aufenthalts- und Verhaltensdaten offen legen, ist zu gewährleisten.
- Die Zulässigkeit der Auswertung der im Fahrzeug gespeicherten und der aus dem Fahrzeug an andere Stellen übermittelten Daten durch Dritte ist gesetzlich zu regeln.
- Alle Verarbeitungsprozesse müssen den Verkehrsteilnehmenden gegenüber transparent gemacht werden.
- Der Missbrauch der im Fahrzeug entstandenen Daten ist unter Strafe zu stellen.

4. Im Blick auf die vom Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil vom 12. April 2004 – 2 BvR 581/01 (so genannte GPS-Entscheidung) vorgegebene Verpflichtung des Gesetzgebers, die technischen Entwicklungen aufmerksam zu beobachten und erforderlichenfalls die Rechtsordnung anzupassen, empfiehlt der Arbeitskreis, dazu eine Kommission einzusetzen.

Arbeitskreis VI:

" Drogen im Straßenverkehr – Neue Entwicklungen "

Angesichts neuer Entwicklungen bei Drogen im Straßenverkehr spricht der AK folgende Empfehlungen aus:

- Der AK begrüßt die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zu § 24a Abs. 2 StVG, die das absolute Drogenverbot im Straßenverkehr als verfassungsgemäß bestätigt hat.

Sie gilt nach Auffassung des AK nicht nur für Cannabis, sondern sinngemäß für sämtliche Drogen der Bußgeldvorschrift.

Geringfügige Substanzkonzentrationen im Blut, bei denen typischerweise eine Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit nicht vorliegt, werden von der bußgeldrechtlichen Sanktion nicht erfasst.

Die von der Grenzwertkommission empfohlenen Entscheidungsgrenzen, in denen Sicherheitszuschläge enthalten sind, sind dabei zu Grunde zu legen.

Eine Strafbarkeit nach §§ 315c, 316 StGB und eine Überprüfung der Fahreignung bleiben hiervon unberührt.

- In die Anlage zu § 24a Abs 2 StVG müssen als weitere Substanzen Kokain und Methamphetamin aufgenommen werden.
- Zur Sicherung einer einheitlichen Verwaltungspraxis sollte sich der nächste Verkehrsgerichtstag des Themas fahrerlaubnisrechtlicher Maßnahmen bei Drogenkonsum annehmen.
- Drogenkonsum und Teilnahme am Straßenverkehr müssen strikt voneinander getrennt bleiben.

Arbeitskreis VII:

" Reform des Rechtsberatungsgesetzes "

1. Vorrangiges Ziel des neuen Rechtsdienstleistungsgesetzes muss der Schutz des Rechtsuchenden vor unqualifiziertem Rechtsrat sein. Deshalb muss das Gesetz sicherstellen, dass – auch in Verkehrsunfallsachen – der Rechtsanwalt der berufene unabhängige Berater und Vertreter des Rechtsuchenden bleibt. Die Unfallschadenregulierung ist grundsätzlich als Rechtsdienstleistung anzusehen.
2. Dies betrifft insbesondere:
 - die Prüfung der Haftung dem Grunde und der Quote nach,
 - sämtliche Fragen im Zusammenhang mit Personen- sowie Sach- und Sachfolgeschäden.
3. Unbeschadet dessen hält der Arbeitskreis im Bereich der Sachschadenregulierung nach Verkehrsunfall als in der Regel unentgeltliche Nebenleistung etwa für zulässig:
 - ein Inkasso von unfallbedingten Reparaturkosten durch die Kfz-Werkstatt sowie
 - die Verteidigung der Reparaturkostenrechnung und des im Auftrag des Geschädigten erstatteten Gutachtens gegenüber dem Unfallgegner bzw. seiner Haftpflichtversicherung.
4. Eine berufliche Zusammenarbeit von Rechtsanwälten mit Angehörigen anderer – bisher nicht-sozietätsfähiger – Berufe eröffnet für den Bereich der Schadenregulierung nach Verkehrsunfall neue Perspektiven. Soweit der Rechtsanwalt beteiligt ist, darf es dabei von der Einhaltung der anwaltlichen Berufspflichten und -rechte keine Abstriche geben.

Arbeitskreis VIII:

"Eignungskriterien und Alkoholgrenzwerte in der Berufs- und Sportschifffahrt"

Der AK begrüßt die Absenkung der Promillegrenze für die Besatzung von Seeschiffen einschließlich Sportfahrzeugen auf den Grenzwert von 0,5 Promille BAK bzw. von 0,25 mg/l AAK und die Einführung eines Alkoholverbots für das Schiffsführungspersonal von Fahrgastschiffen und bestimmten Gefahrguttransporten. Er schlägt folgende zusätzliche Maßnahmen vor:

1. Der Begriff „Alkoholverbot“ soll dahingehend klargestellt werden, dass das Schiffsführungspersonal nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen darf.
2. See- und Hafenslotsen dürfen während ihrer Einsatzzeit nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen.
3. Auch für die Schifffahrt soll der Grenzwert für die absolute Fahrunsicherheit bei 1,1 Promille BAK liegen.
4. Es ist erforderlich, niedrige Alkoholgrenzwerte im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation als weltweite Standards verbindlich festzulegen.
5. Die Kriterien für die Erteilung und Entziehung von Fahrerlaubnissen und Befähigungszeugnissen bei Alkoholmissbrauch sollen in der Sport- und Berufsschifffahrt harmonisiert werden.
6. Als Präventionsmaßnahme zur Feststellung der Verkehrstüchtigkeit soll den schiffahrtspolizeilichen Vollzugsbehörden die Befugnis zu anlassunabhängigen Kontrollen eingeräumt werden.
7. Auch in der Berufsschifffahrt soll bei Alkoholmissbrauch die Möglichkeit eines Fahrverbots eingeführt werden, auch wenn keine konkrete Gefährdung vorgelegen hat.
8. Bei Trunkenheitsfahrten soll in gravierenden Fällen die Möglichkeit eingeräumt werden, zur Klärung von Eignungszweifeln das sofort vollziehbare Ruhen des Befähigungszeugnisses, bei Ausländern ein vorläufiges Fahrverbot für deutsche Gewässer anzuordnen.
9. Das zentrale Seeleutebefähigungsverzeichnis soll für die Vollzugsbehörden online zugänglich sein und um alle Fahrverbote und vorläufige Maßnahmen erweitert werden.
10. Der Gesetzgeber wird um Prüfung gebeten, wie der behördliche Datenaustausch über alkoholbedingte Auffälligkeiten verbessert werden kann. Dazu gehört auch die Bestimmung von geeigneten Laborparametern zur Feststellung von chronischem Alkoholmissbrauch und deren Mitteilung an den Seeärztlichen Dienst der See-Berufsgenossenschaft.