

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2016 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis I

„Moderne Messmethoden“ und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht

1. Der Arbeitskreis fordert, den für die Anordnung der Blutprobenentnahme bestehenden Richtervorbehalt in § 81 a Abs. 2 StPO zu streichen und eine originäre Anordnungskompetenz der Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft zu schaffen.
2. Der Arbeitskreis stellt fest, dass in Ermangelung hinreichender wissenschaftlicher Erkenntnisse die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein ausreichendes Beweismittel zur Feststellung „absoluter“ Fahrunsicherheit im deutschen Verkehrsstrafrecht ist.
3. Der Arbeitskreis fordert die Bundesregierung auf, vor dem Hintergrund vorhandener und laufender Studien zur Erforschung insbesondere nachfolgender Themen Forschungsaufträge zu erteilen:
 - Begründung eines Grenzwertes für die AAK (Atemalkoholkonzentration) zur Feststellung der „absoluten“ Fahrunsicherheit
 - Möglichkeit einer Rückrechnung der AAK auf den Tatzeitpunkt
 - Ermittlung der erforderlichen Wartezeit für die Bestimmung der AAK bei Verdacht auf höhere Alkoholkonzentrationen
 - Überprüfung der Plausibilität von Trinkmengenangaben.

Darüber hinaus fordert der Arbeitskreis die Bundesregierung auf, die Entwicklung weniger invasiver „moderner Messmethoden“ zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration zu fördern.

4. Das Ergebnis einer „beweissicheren“ Atemalkoholanalyse kann ein geeigneter Beweis im Rahmen einer Gesamtwürdigung zur Feststellung „relativer“ Fahrunsicherheit sein.

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2016 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis II

MPU unter 1,6 Promille?

1. Es besteht ein Auslegungswiderspruch in der aktuellen Anwendung des § 13 Fahrerlaubnisverordnung (FeV): Dieser führt zu regional unterschiedlicher Praxis bei der Anordnung der Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung (MPU).
2. Die Vorschrift des § 13 FeV bedarf daher umgehend einer eindeutigen Formulierung.
3. Der Arbeitskreis vertritt die Ansicht, dass aufgrund der Rückfallwahrscheinlichkeit die Anordnung der MPU bei Kraftfahrzeugführern bereits ab 1,1 Promille erfolgen sollte.
4. Der Arbeitskreis sieht keine fachliche Grundlage für die grundsätzliche Annahme von Eignungszweifeln im Verwaltungsverfahren aufgrund einmaliger Trunkenheitsfahrt unter 1,1 Promille.
5. Alkohol-Interlock stellt keine Alternative zur Begutachtung der Fahreignung dar.

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2016 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis III

Schadenersatz und Steuer

1. Bei der Bemessung des Verdienstaufalls ist die dabei etwaig entstehende Steuer schuld des Geschädigten mit einzubeziehen. Deren Ermittlung ist nicht einfach und ein weiterer Beleg dafür, wie komplex die Abwicklung von Personenschäden ist.
2. Um die Anwaltschaft für die Bedeutung der Steuerfragen bei der Berechnung des Verdienstaufalls zu sensibilisieren, empfiehlt es sich, diese Thematik in die Fachanwaltsausbildung, aber auch in das Angebot der jährlichen Fortbildungsveranstaltungen, gezielt aufzunehmen.
3. Auch die Gerichte bedürfen angesichts der gerade bei Personenschäden auftretenden schwierigen Sach- und Rechtsfragen besonderer Fachkunde. Daher erneuert der Verkehrsgerichtstag seinen Appell an die Gerichte, für die Befassung mit Personenschäden – jedenfalls soweit diese Schäden bestimmte Größenordnungen überschreiten – spezialisierte Spruchkörper einzurichten.

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2016 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis IV

Die Beschleunigung des Verkehrsprozess

Eine raschere Rechtsgewährung im Verkehrsprozess, der meist von komplexen Tatsachen- und Beweisfragen sowie der Notwendigkeit der Einschaltung von Sachverständigen geprägt ist, setzt eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen Gericht, Anwaltschaft und Sachverständigen und eine verstärkte Spezialisierung der beteiligten Professionen voraus.

1. Die Erfahrung zeigt, dass Spezialspruchkörper sich positiv auf die Dauer der Verfahren und die Qualität der Entscheidungen auswirken. Die Präsidien sollten deshalb die schon heute bestehenden Möglichkeiten zur Einrichtung von Spezialeinheiten konsequenter nutzen. Der Bundesgesetzgeber sollte den Ländern die Möglichkeit einräumen, durch Rechtsverordnung die Einrichtung solcher Spruchkörper und überörtliche Zuständigkeitskonzentrationen vorzunehmen.
2. Das vorhandene Instrumentarium der Zivilprozessordnung sollte konsequenter genutzt werden (z. B. frühzeitige gerichtliche Hinweise, ebenso frühzeitige Einschaltung und Einbindung des Sachverständigen, Einholung von mündlichen Ergänzungsgutachten, Fristen- und Terminmanagement). Änderungsbedarf in der Zivilprozessordnung sieht der Verkehrsgerichtstag insoweit nicht. Landesjustizverwaltungen, Rechtsanwaltsorganisationen und die für die Sachverständigen zuständigen Körperschaften sollten Fortbildungen, fachlichen Austausch und Unterstützung stärker darauf ausrichten.
3. Die Kommunikation zwischen den Verfahrensbeteiligten sollte unter Nutzung moderner Kommunikationsmittel intensiviert werden.

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2016 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis V

Neues Mess- und Eichwesen: Ausverkauf der Messsicherheit?

1. Der Arbeitskreis stellt fest, dass mit der Gesetzesänderung des Mess- und Eichrechts begrüßenswerte Verbesserungen unter anderem im Bereich der Dokumentations- und Verwenderpflichten erzielt wurden. Um eine höhere Akzeptanz der Verkehrsmessungen zu erreichen, bedarf es jedoch weitergehender Regelungen.
2. Bei Inverkehrbringen neuer oder veränderter Geschwindigkeitsmessgeräte ist die Rechtsprechung zum „standardisierten Messverfahren“ vorerst nicht anzuwenden.
3. Der Arbeitskreis fordert erneut bundeseinheitliche, ausführliche Messprotokolle. Diese verbindlichen Vorgaben für die Messprotokolle müssen Bestandteil der Gebrauchsanweisung werden.
4. Die den Verwender treffende Pflicht zum Führen einer Geräteakte ist in die Gebrauchsanweisung aufzunehmen.
5. Der Gesetzgeber wird aufgefordert sicherzustellen, dass alle für die Überprüfung des Messergebnisses erforderlichen Daten gespeichert und dem Betroffenen im Einzelfall auf Antrag zur Verfügung gestellt werden.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt, eine zentrale Ansprechstelle für Nachfragen von Rechtsanwälten, Gerichten und Sachverständigen, die die Überprüfung des Messverfahrens betreffen, einzurichten.

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2016 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VI

Dashcam

1. Die Video-Aufzeichnung von Verkehrsvorgängen mithilfe von Dashcams kann einen Beitrag zur Aufklärung von Unfallhergängen und Straftaten leisten, aber auch zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Persönlichkeitsrechten führen. Der Arbeitskreis beklagt, dass weder in Deutschland noch in den Nachbarländern eine klare Rechtslage zur Verwendung derartiger Kameras und zur Verwertung damit erzeugter Aufnahmen vor Gericht besteht.
2. Der Arbeitskreis empfiehlt daher eine gesetzliche Regelung, die auf der Basis des europäischen Datenschutzrechts möglichst ein einheitliches Schutzniveau innerhalb der EU gewährleistet.
3. Anstelle eines generellen Verbotes oder einer generellen Zulassung derartiger Aufzeichnungen ist ein sachgerechter Ausgleich zwischen Beweisinteresse und Persönlichkeitsrecht durch den Gesetzgeber geboten.
4. Dieser Ausgleich könnte darin bestehen, dass die Aufzeichnung mittels derartiger Geräte dann zulässig ist, wenn die Aufzeichnung anlassbezogen, insbesondere bei einem (drohenden) Unfall, erfolgt oder bei ausbleibendem Anlass kurzfristig überschrieben wird.
5. Die Verwertung von rechtswidrigen Dashcam-Aufnahmen im Gerichtsverfahren richtet sich nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen zu den Beweisverwertungsverböten.
6. Die Verfolgung von Verkehrsverstößen ohne schwerwiegende Gefährdung oder Folgen soll weiterhin nicht auf die Aufzeichnungen von Dashcams gestützt werden können.
7. Der Missbrauch von Aufzeichnungen mit personenbezogenen Daten, z. B. eine Veröffentlichung im Internet, sollte mit Sanktionen bedroht werden.

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2016 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VII

Reform des Fahrlehrerrechts

Das Fahrlehrerrecht muss reformiert werden.

Für den Zugang zum Fahrlehrerberuf ist das Mindestalter von derzeit 22 Jahren auf 21 Jahre zu senken. Die Anhebung vom Hauptschulabschluss auf den mittleren Bildungsabschluss ist vorzunehmen. In Einzelfällen muss dabei auch Bewerber(inne)n mit anderen Qualifikationen der Zugang zum Fahrlehrerberuf ermöglicht werden. Neben der Klasse BE müssen nur noch die Fahrerlaubnisklassen A1 und C oder A1 und D nachgewiesen werden¹.

In der Ausbildung der Fahrlehreranwärter muss der Erwerb pädagogischer Kompetenzen einen deutlich höheren Stellenwert einnehmen. Die Mehrheit des Arbeitskreises ist der Auffassung, dass dies eine deutliche Verlängerung der Ausbildungszeit sowohl in der Fahrlehrerausbildungsstätte als auch in der Ausbildungsfahrschule bedingt. Die fahrpraktische Prüfung muss vor Beginn der Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte bestanden werden. Das Berichtsheft zur Reflexion der praktischen Ausbildung ist beizubehalten; seine Bedeutung und Kontrolle sind gesetzlich konkreter zu fassen.

Die Ausbildung der Ausbildungsfahrlehrer ist zu verbessern. Die Mehrheit des Arbeitskreises ist der Auffassung, dass eine Prüfung gesetzlich einzuführen ist.

Die Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen sind zu verbessern. Die mögliche Zahl von Zweigstellen ist angemessen anzuheben. Für beides sind Verantwortlichkeiten und Kontrollmöglichkeiten klar zu regeln.

Zur Entbürokratisierung des Fahrschulbetriebs sind Aufzeichnungs- und Anzeigepflichten auf das absolut Notwendige zu beschränken. Die Mehrheit des Arbeitskreises ist der Auffassung, dass der Tagesnachweis abzuschaffen ist.

Beschäftigungsverhältnisse mit freien Mitarbeitern sind gesetzlich auszuschließen.

Die Fahrschulüberwachung ist unter stärkerer Berücksichtigung pädagogischer Aspekte durchzuführen und bundesweit zu vereinheitlichen.

¹ Zu den einzelnen Klassen vergleiche § 6 Fahrerlaubnisverordnung

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2016 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VIII

Mega-Containerschiffe: Immer größer – aber auch sicher?

Die Entwicklung zu Mega-Containerschiffen stellt zusätzliche Anforderungen an die Sicherheit von Besatzung, Schiff und Ladung, das Verkehrsmanagement und die Notfallvorsorge.

1. Es ist unerlässlich, dass alle am Transportgeschehen Beteiligten einschließlich der zuständigen Behörden Zugriff auf verlässliche Informationen über Inhalt und Gewicht der Container haben. Die hierzu international beschlossenen Änderungen zum SOLAS-Übereinkommen über Ladungs-Informationen müssen bis zum 1. Juli 2016 umgesetzt werden. Das schließt die eindeutige Klärung der behördlichen Zuständigkeiten ein. Die Verfahrensregeln der IMO/ILO/UN-ECE für das Packen von Beförderungseinheiten (CTU-Code) sollte für alle Ladungsarten rechtlich verbindlich werden. Zudem sollte ein digital vernetztes Informationssystem etabliert werden.
2. Der Verkehr zu den Häfen bedarf eines effektiven Verkehrsmanagements durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Rahmen der maritimen Sicherheitspartnerschaft von maritimer Wirtschaft, Verwaltung und Sicherheitsdienstleistern, um die Verkehrsabläufe zu optimieren und zu koordinieren. Da die Lotsen hierbei eine wichtige Komponente darstellen, muss die hohe Qualität der Lotsendienste ungeachtet aller Nachwuchsprobleme unbedingt erhalten bleiben. Für ihre Beratungstätigkeit müssen die Lotsen umfassenden Zugang zu den aktuellen hydrographischen und meteorologischen Daten sowie einen kontinuierlichen Überblick über die Verkehrssituation haben.
3. Bei den Vorschriften für Mega-Containerschiffe müssen gestiegene Anforderungen an die Notfallvorsorge, z. B. durch Sensoren zur Branddetektion, die Weiterentwicklung von stationären und mobilen Feuerlöscheinrichtungen an und unter Deck sowie die Ausstattung mit geeigneten Schleppvorrichtungen, berücksichtigt werden. Die Aus- und Fortbildung aller Beteiligten, insbesondere der Besatzung, muss mit dem Ziel gefördert werden, potenzielle Gefahren schnell zu erkennen und durch gezieltes Handeln möglichst zu vermeiden oder zu minimieren. Insbesondere im Brandfall muss gewährleistet werden, dass Spezialkräfte zur Unterstützung der Schiffsbesatzung möglichst frühzeitig eingesetzt werden. Notliegeplätze für havarierte Schiffe und die notwendigen Einrichtungen zur Entladung und Bergung müssen verfügbar sein. Es wird angeregt, dass das BMVI das vorhandene Expertenwissen bündelt.