

Empfehlungen der Arbeitskreise

Arbeitskreis I

Einziehung von Täterfahrzeugen bei strafbaren Trunkenheitsfahrten?

Der Arbeitskreis stellt fest, dass bei schweren Unfällen Alkohol- und/ oder Drogeneinfluss häufige Ursachen sind. Er sieht mehrheitlich folgenden Handlungsbedarf:

Es soll eine Einziehungsmöglichkeit für genutzte Fahrzeuge bei Trunkenheitsfahrten nach §§ 315 c I Nr. 1a, 316 StGB eingeführt werden.

Die Einziehung soll nicht nur auf Vorsatztaten beschränkt sein.

Voraussetzung ist, dass der Täter in den letzten fünf Jahren vor der Tat schon einmal wegen einer Trunkenheitsfahrt rechtskräftig verurteilt worden ist.

Die Möglichkeit der Einziehung soll nicht an Grenzwerten festgemacht werden.

Eine Einziehung soll auch möglich sein, wenn das Fahrzeug nicht im Eigentum des Täters steht (§ 74a StGB).

Ob bei Einziehung bei Dritten nur die Rechtsfolge des § 74a StGB eintritt oder auch die Tatbestandsvoraussetzungen der Norm erfüllt sein müssen, soll Gegenstand weiterer Erörterung in der Rechtswissenschaft und im Gesetzgebungsverfahren zur neuen Einziehungsnorm sein.

Der Arbeitskreis schlägt vor, den bisherigen § 315f StGB als § 315f Absatz 1 zu fassen und die Norm um einen Absatz 2 zu erweitern:

„Fahrzeuge, auf die sich eine Tat nach § 315c Absatz 1 Nummer 1 a) oder § 316 bezieht, können eingezogen werden, wenn der Täter in den letzten fünf Jahren vor der Tat schon einmal wegen einer Tat nach § 315c Absatz 1 Nr. 1 a) oder § 316 rechtskräftig verurteilt worden ist. § 74a ist anzuwenden.“

Arbeitskreis II

Haushaltsführungsschaden – wenn das Unfallopfer nicht mehr staubsaugen kann

1. Der Arbeitskreis stellt fest, dass die Anforderungen an die Substanziierung eines Haushaltsführungsschadens bei den Gerichten bundesweit sehr unterschiedlich gehandhabt werden. Eine Vereinheitlichung erscheint wünschenswert. (einstimmig)

2. Eine Erleichterung der Substanziierungsanforderungen durch Verweis auf Tabellen erscheint dem Arbeitskreis als nicht empfehlenswert. (deutliche Mehrheit)
3. Eine pauschaliertere Bemessung des Haushaltsführungsschadens kommt nach Auffassung des Arbeitskreises nicht in Betracht. Vielmehr hält der Arbeitskreis an einer konkreten Bezifferung anhand der individuellen Verhältnisse des Einzelfalles fest. (deutliche Mehrheit)
4. Tabellen zum Umfang des Haushaltsführungsschadens werden als Hilfsmittel zur Plausibilitätsprüfung weiterhin als hilfreich erachtet, ersetzen jedoch nicht die konkrete Darlegung des Schadens. (deutliche Mehrheit)
5. Eine Verbesserung der Tabellen im Hinblick auf die Aktualität des Datenmaterials und die Repräsentativität bei der Datenermittlung erscheint sinnvoll. Zu diesem Zweck wird die Bundesregierung aufgefordert, im Rahmen der ohnehin stattfindenden Befragungen (Zeitverwendungserhebung – ZVE) sowohl die Tätigkeiten, welche die Haushaltsführung betreffen, spezifischer auszuwerten als auch die Erhebungsabstände zu verkürzen. (nahezu einstimmig)
6. Erleichterungen durch den technischen Fortschritt sind bei der Ermittlung des Schadensumfanges zu berücksichtigen. (deutliche Mehrheit)

Arbeitskreis III

Fahreignungsgutachten und ihre Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde

Der Arbeitskreis ist sich einig, dass sich das Prinzip der Fahreignungsüberprüfung grundsätzlich bewährt. Fahreignungsgutachten sind einer inhaltlichen Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörden zu unterziehen. Die Gutachten können gegenüber der begutachtenden Stelle nur durch die betroffene Person beanstandet werden.

1. Länder und Kommunen müssen eine den tatsächlichen Anforderungen gerecht werdende personelle Ausstattung der Fahrerlaubnisbehörden sicherstellen.
2. Der Arbeitskreis sieht die Notwendigkeit einer verpflichtenden Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fahrerlaubnisbehörden, um die Qualität des Prozesses der Fahreignungsüberprüfung sicherzustellen.
3. Für Anwaltschaft, Justiz und Gutachterinnen/Gutachter werden regelmäßige spezifische Fortbildungsangebote gefordert. Verkehrsmedizinische Inhalte sollten Teil der fachärztlichen Weiterbildung sein.
4. Es ist stets zeitnah sicherzustellen, dass die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung dem aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechen. Im Interesse einer Verfahrensbeschleunigung sollten Beschränkungen auf bestimmte fachärztliche Begutachtungen zugunsten der Ärztinnen/Ärzte in Begutachtungsstellen für Fahreignung aufgehoben werden. Bei einer Begutachtung sind die vorhandenen fachärztlichen Befunde zu berücksichtigen.

5. Für Fälle von Mehrfacherkrankungen sind die vorhandenen Regelungen in den Begutachtungsleitlinien zu überarbeiten, insbesondere um eine Vielzahl von Begutachtungen zu vermeiden.
6. Es wird empfohlen, zu relevanten Fahreignungszweifeln einen Katalog mit entsprechenden Fragestellungen zu erarbeiten.

Arbeitskreis IV

Cleverness oder strafbares Verhalten? Behördentäuschung und Punktehandel

Verschleierungshandlungen im Zuge des sog. „Punktehandels“ bzw. der „Punkteübernahme“ schwächen die Wirkung bußgeldrechtlicher Sanktionen. Sie untergraben auch die Funktion des Fahreignungsregisters, wiederholt mit gravierenden Verkehrsverfehlungen aufgetretene Kraftfahrer ggf. von der Teilnahme am Straßenverkehr ausschließen zu können. Sie gefährden die Sicherheit des Straßenverkehrs. Ferner sind Verschleierungshandlungen geeignet, die staatliche Rechtspflege zu beeinträchtigen. Dies gilt insbesondere für im Internet aggressiv beworbene „Geschäftsmodelle“ von gewerblich tätigen „Punktehändlern“. Gleichwohl gehen die Beteiligten nach derzeitigem Rechtsstand in der Regel sanktionslos aus.

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, solchen Verschleierungshandlungen durch die Schaffung effektiver Sanktionsvorschriften entgegenzuwirken, die auch die Verhängung von Fahrverboten gegen die tatsächlichen Fahrzeugführer und die Eintragung sowie Bewertung im Fahreignungsregister ermöglichen. Diesbezügliche Internetangebote sollen unterbunden werden. Ein Angehörigenprivileg sollte geprüft werden.
2. Dies sollte mit einer Intensivierung der behördlichen Ermittlungen und einer Verbesserung der Personalausstattung der Bußgeldbehörden einhergehen.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt erneut eine Verlängerung der Verfolgungsverjährungsfrist bei Verstößen nach § 24 Abs. 1 StVG von drei auf sechs Monate.
4. Er begrüßt, dass innerhalb der Bundesregierung Überlegungen zur Behebung der Ahndungslücken angestellt werden.

Arbeitskreis V

Weniger Strafe bei Unfallflucht?

1. Der Arbeitskreis ist einheitlich der Auffassung, dass die Vorschrift des unerlaubten Entfernens vom Unfallort (§ 142 StGB) reformiert werden sollte. Angesichts der Komplexität der Vorschrift sind Verkehrsteilnehmer und Geschädigte vielfach überfordert. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Vorschrift im Hinblick auf die Rechte und Pflichten verständlicher und praxistauglicher zu formulieren.

2. Der Arbeitskreis ist mit großer Mehrheit der Ansicht, dass auch nach Unfällen mit Sachschäden das unerlaubte Entfernen vom Unfallort weiterhin strafbar bleiben soll. Eine Abstufung solcher Fälle zur Ordnungswidrigkeit wird abgelehnt.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt mit großer Mehrheit die Festlegung einer Mindestwartezeit.
4. Der Arbeitskreis empfiehlt mit großer Mehrheit, dass Unfallbeteiligte ihren Verpflichtungen am Unfallort bzw. den nachträglichen Mitwirkungspflichten auch durch Information bei einer einzurichtenden, zentralen und neutralen Meldestelle nachkommen können. Bei dieser sind die für die Schadensregulierung notwendigen Angaben zu hinterlassen.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt mehrheitlich erneut, die Voraussetzungen der tätigen Reue in § 142 Abs. 4 StGB zu ändern:
 - a) Die Begrenzung auf Unfälle außerhalb des fließenden Verkehrs soll entfallen.
 - b) Tätige Reue soll bei jeder Unfallflucht innerhalb von 24 Stunden nach dem Unfall möglich sein.
 - c) Die Freiwilligkeit der nachträglichen Meldung bei der tätigen Reue sollte beibehalten werden.
 - d) Tätige Reue soll zur Straffreiheit führen.
6. Der Arbeitskreis ist mehrheitlich der Ansicht, dass das unerlaubte Entfernen vom Unfallort bei Sachschäden nicht als Regelfall für die Entziehung der Fahrerlaubnis geeignet ist. Er empfiehlt deshalb, die Regelvermutung in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB auf die Fälle zu beschränken, bei denen ein Mensch getötet oder nicht unerheblich verletzt worden ist.

Arbeitskreis VI

Vorschaden und Schadensgutachten

Der Bundesgerichtshof hat in seiner neueren Rechtsprechung klargestellt, welche Anforderungen an den Vortrag des Geschädigten zu Vorschäden gestellt werden dürfen. Dennoch werden die Anforderungen in der Praxis oftmals weiterhin überspannt; darüber hinaus wird zu selten von der Möglichkeit der Schätzung eines Mindestschadens Gebrauch gemacht. Erhebliche Probleme bestehen auch im vorgerichtlichen Bereich der Schadensregulierung. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Arbeitskreis:

1. Da das vorgerichtliche Schadensgutachten für die Regulierung von Schäden an Kraftfahrzeugen von zentraler Bedeutung ist, muss das Gutachten den Schaden und den Reparaturweg umfassend und nachvollziehbar dokumentieren. Hierzu gehört auch eine qualifizierte Aussage zum Vorhandensein von Vorschäden und deren etwaiger Reparatur. Diese Aussage muss auf Untersuchungen am Fahrzeug durch persönliche Inaugenscheinnahme des Sachverständigen und soll auf Angaben des Geschädigten beruhen.
2. Reparaturbestätigungen sind in diesem Zusammenhang insbesondere dann hilfreich, wenn sie konkrete Angaben zum vorgefundenen Reparaturergebnis und - soweit möglich - zum Reparaturweg enthalten.
3. Im Interesse einer außergerichtlichen Schadensregulierung wird erwartet, dass der Versicherer seine Einwände zu Vorschäden bereits in diesem Stadium und nicht erst im Prozess konkretisiert. In diesem Zusammenhang kann sich eine gemeinsame Nachbesichtigung mit dem Gutachter des Haftpflichtversicherers des Schädigers als sinnvoll erweisen.

Arbeitskreis VII

Mit dem Zug zum Flug zum Schiff – „Multimodale Reisen“

Reiseketten mit mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Schiff oder Flugzeug, sog. multimodale Reisen) sind längst gelebte Realität. Es gibt für jede Beförderungsform eigene EU-Regelungen über die Passagierrechte. Für verpasste Anschlüsse bei multimodalen Reisen existieren keine gesonderten Regelungen. Der Arbeitskreis sieht ein Regelungsbedürfnis, um Rechtsklarheit zu schaffen. Deshalb begrüßt der Arbeitskreis den von der EU-Kommission vorgelegten Vorschlag für eine Verordnung über Fahr- und Flugrechte (KOM-Vorschlag) im Zusammenhang mit multimodalen Reisen.

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, dass Reisende schon vor Vertragsschluss informiert werden, welche Passagierrechte im Falle von verpassten Anschlüssen gelten (vgl. Art. 5 KOM-Vorschlag). Die Informationen sollten so einfach und deutlich wie möglich schon während des Buchungsprozesses erteilt werden, z. B. mit Piktogrammen.
2. Der Arbeitskreis spricht sich mit Zweidrittelmehrheit dafür aus, dass Entschädigungen gewährt werden sollten, wenn der Passagier aufgrund eines verpassten Anschlusses die Reise abbricht. Mit knapper Mehrheit wird empfohlen, Entschädigungen auch für den Fall vorzusehen, dass der Passagier seine Reise fortsetzt und eine erhebliche Ankunftsverspätung am Endziel erleidet. Die Höhe der Entschädigung sollte sich am Ticketpreis orientieren. Im Übrigen empfiehlt der Arbeitskreis nahezu einstimmig, auch bei multimodalen Reisen einen Haftungsausschluss bei Vorliegen unvermeidbarer, außergewöhnlicher Umstände vorzusehen.
3. Aus Sicht des Arbeitskreises sollte klar geregelt werden, wer jeweils Anspruchsgegner ist, insbesondere auch bei Buchungen über Vermittler.
4. Generell empfiehlt der Arbeitskreis, die Regelungen über Passagierrechte zu vereinheitlichen.

Arbeitskreis VIII

Gefährdungshaftung des Reeders für Drittschäden?

Der Arbeitskreis stellt fest, dass die Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft allgemein einer Gefährdungshaftung für Drittschäden unterliegen. Dagegen gibt es im Schiffsverkehr als Grundregel eine Verschuldenshaftung. Der Arbeitskreis stellt fest, dass die Einführung einer Gefährdungshaftung für Drittschäden auf nationaler Ebene zulässig wäre, soweit es nicht um Kollisionen zwischen Schiffen geht.

Der Arbeitskreis empfiehlt der Bundesregierung zu prüfen, ob auf nationaler Ebene eine Gefährdungshaftung für die Schifffahrt wie bei den anderen Verkehrsträgern eingeführt werden soll. Der Arbeitskreis sieht nicht zuletzt wegen erhöhter Betriebsgefahr aufgrund der zunehmenden Größe der Schiffe, der Automatisierung und der alternativen Antriebe ein Bedürfnis für die Einführung einer Gefährdungshaftung. Er fordert die Bundesregierung auf, die für die Prüfung erforderlichen Daten zu erheben und auszuwerten.