

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2026 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis I

Vollstreckung von Sanktionen aus Verkehrsverstößen in der EU

1. Der Europäische Gesetzgeber hat mit der Änderung der Crossborder Enforcement-Richtlinie (CBE-RL (EU) 2024/3237) neben dem Rahmenbeschluss Geldsanktionen (2005/214) ein weiteres Instrument zur Vollstreckung von Sanktionen aus Verkehrsverstößen in Europa geschaffen. Damit ist der deutsche Gesetzgeber aufgerufen, für eine praxisgerechte Umsetzung zu sorgen.
2. Da die verkehrssicherheitsrelevanten Verkehrsverstöße sowohl vom Rahmenbeschluss Geldsanktionen als auch von der geänderten CBE-Richtlinie erfasst werden, wird der Gesetzgeber aufgefordert, im Interesse einer bundesweit einheitlichen Praxis die bereits vorhandene zentrale Vollstreckungsbehörde – das Bundesamt für Justiz – für beide Verfahren beizubehalten.
3. Bei Überschneidungen ist für die von Deutschland ausgehenden Vollstreckungshilfeersuchen das Anwendungsverhältnis beider Instrumente eindeutig zu klären.
4. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, bedarf es deutlicher Verbesserungen in grenzüberschreitenden Erkenntnisverfahren.
5. Mehrheitlich spricht sich der Arbeitskreis insbesondere für längere Fristen für die Verfolgungsverjährung aus.
6. Bei eingehenden Vollstreckungshilfeersuchen ist sicherzustellen, dass auch bei der Umsetzung der CBE-Richtlinie die grundgesetzlichen Vorgaben des Schuldprinzips gewahrt werden.
7. Die Vollstreckung deutscher Bußgeldbescheide ist und bleibt eine hoheitliche Aufgabe. Insofern besteht für den deutschen Gesetzgeber kein Handlungsbedarf.
8. Bei aus dem europäischen Ausland eingehenden CBE-Bußgeldforderungen muss für den Fall einer nicht-richtlinienkonformen Anwendung effektiver Rechtsschutz gewährleistet sein.

Arbeitskreis II

Alkoholisiert auf Fahrrädern und Pedelecs

Im Interesse des Ziels der „Vision Zero“ weist der Arbeitskreis darauf hin, dass das Führen aller Fahrzeuge im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss Gefahren für die Verkehrssicherheit birgt. Die gestiegenen Unfallzahlen und Mitteilungen aus Kliniken bei deutlicher Zunahme des Radverkehrs geben Anlass, sich nach dem 53. Verkehrsgerichtstag im Jahr 2015 erneut an den Gesetzgeber zu wenden. Dazu empfiehlt der Arbeitskreis:

1. Es soll ein Bußgeldtatbestand eingeführt werden, mit welchem das Führen eines Fahrrades / Pedelecs unter dem Einfluss einer bestimmten Alkoholmenge als Ordnungswidrigkeit sanktioniert wird.
2. Im Lichte der vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse soll der Alkoholgrenzwert in diesem neuen Bußgeldtatbestand bei 1,1 Promille Blutalkohol bzw. 0,55 mg/l Atemalkohol liegen.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt für den neuen Bußgeldtatbestand beim Erstverstoß eine mit einem Punkt bewehrte Regelgeldbuße in Höhe von 250 Euro.
4. Der Arbeitskreis weist darauf hin, dass die wiederholte Verwirklichung des neuen Bußgeldtatbestandes entsprechend dem geltenden Recht die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) nach sich zieht. Der Arbeitskreis empfiehlt, hiervon keine Ausnahmeregelung einzuführen.
5. Die Verkehrssicherheitsforschung wird gebeten, sich verstärkt der Frage zuzuwenden, ob bei Pedelecs, insbesondere bei schweren Pedelecs (z.B. Lastenfahrräder), strengere Alkoholgrenzwerte geboten sind.
6. Alle Träger der Verkehrssicherheitsarbeit werden aufgefordert, verstärkt und dauerhaft über die Wirkungen von Alkohol im Straßenverkehr und über die entsprechenden Rechtsfolgen aufzuklären.
7. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, entsprechende Mittel für Forschung und Prävention zur Verfügung zu stellen.
8. Die strengeren Alkoholgrenzwerte für E-Scooter bedürfen derzeit keiner Abänderung.

Arbeitskreis III

Unfallrisiko Ablenkung am Steuer durch Handy & Co.

Ablenkung im Straßenverkehr ist noch immer ein in seiner Dimension unterschätztes Unfallrisiko. Die amtliche Unfallstatistik gibt infolge des bestehenden Dunkelfelds, insbesondere aufgrund der schwierigen Nachweisbarkeit die Realität des Unfallgeschehens durch Ablenkung kaum wieder.

Hierfür empfiehlt der Arbeitskreis, Forschung zur Aufhellung des Dunkelfeldes zu initiieren – für den privaten und gewerblichen Kraftfahrzeug-, Rad- sowie Fußverkehr.

Um Ablenkung als Unfallursache zu reduzieren, empfiehlt der Arbeitskreis folgende, zu evaluierende Maßnahmen:

1. Die o.g. Gruppen sind auf die Vielfältigkeit der Ablenkungsgefahren mittels verstärkter Öffentlichkeitsarbeit zu sensibilisieren.
2. Es ist überall eine adäquate Kontrolldichte herzustellen, insbesondere mittels innovativer und automatisierter Überwachungssysteme (z.B. „Handy-Blitzer“). Um divergierende Landesgesetze zu vermeiden, ist eine bundeseinheitliche Rechtsgrundlage zu schaffen.
3. Die polizeiliche Verkehrsüberwachung stößt aufgrund des unbestimmten Rechtsbegriffs der „kurzen Blickzuwendung“ in § 23 StVO in der Beweisdokumentation an ihre Grenzen. Der unbestimmte Rechtsbegriff ist zu präzisieren; Forschung kann die Grundlage dafür liefern. Zudem sollte der § 23 StVO als Verbotsnorm formuliert werden.
4. Bei Regelverstößen sind für Kraftfahrzeug-Führende statt bisher einem zwei Punkte zu vergeben, bei Radfahrenden statt bisher keinem ein Punkt. Zudem wird die Erhöhung des Bußgelds bei Kfz auf 250 Euro, bei Gefährdung auf 500 Euro und Schädigung auf 750 Euro empfohlen.
5. Der Arbeitskreis fordert die Hersteller auf, Fahrzeugbedienung intuitiv und ablenkungsarm zu gestalten und zu verbessern. Komfort- und Infotainmentsysteme sind generell bezüglich der Sicherheitsrelevanz zu messen und im Fahrbetrieb zu begrenzen.
6. Der Bund setzt sich auf europäischer Ebene dafür ein, dass der in Neufahrzeugen vorgesehene Ablenkungswarner deutlich früher anspricht und alle Warnungen im Event Data Recorder zur Unfallanalyse gespeichert werden.
7. Ablenkung im Straßenverkehr ist als Ausbildungsthema in die Lehrpläne von Schulen und Fahrschulen aufzunehmen.

Arbeitskreis IV

Schadensersatz bei unfallbedingtem Ausfall eines Fahrzeugs

1. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass sich das in der Rechtsprechung entwickelte bisherige System des Schadensersatzes bei Ausfall eines Kraftfahrzeuges (Ersatz der Mietwagenkosten oder pauschale Nutzungsausfallentschädigung) in der Praxis grundsätzlich bewährt hat.
2. Allein die Anschaffung eines Interimsfahrzeugs ist in der Regulierungspraxis nahezu obsolet und erscheint wegen der damit zusammenhängenden Probleme als nicht (mehr) zeitgemäß.
3. Die bisherige Bemessung der pauschalen Nutzungsausfallentschädigung nach Fahrzeugklassen unter Berücksichtigung des tatsächlichen Fahrzeugwertes erscheint gegenüber einer bloßen Entschädigung des Mobilitätsverlustes an sich vorzugswürdig.
4. Der Arbeitskreis befürwortet die Anerkennung einer pauschalen Nutzungsausfallentschädigung auch bei sonstigen Fahrzeugen, wie z. B. Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes, soweit die grundsätzlichen Voraussetzungen vorliegen.
5. Der Arbeitskreis stellt fest, dass es zunehmend zu längeren Ausfallzeiten bei beschädigten Kraftfahrzeugen kommt. Insbesondere aufgrund längerer Lieferzeiten bei Ersatzteilen sowie aufgrund von Personalengpässen erhöht sich häufig die Dauer der Reparatur. Dies führt regelmäßig zu Problemen bei der Regulierung des Ausfallschadens.
6. Bei drohenden längeren Ausfallzeiten ist aus Sicht des Arbeitskreises eine intensivere Kommunikation zwischen Geschädigtem und Haftpflichtversicherer des Schädigers wünschenswert. Auch die Einbeziehung der Werkstätten und Sachverständigen erscheint angezeigt, um ggf. frühzeitig die Lieferbarkeit von Ersatzteilen und Werkstattkapazitäten zu ermitteln und zu berücksichtigen.
7. Alle Möglichkeiten, längere Ausfallzeiten durch Zwischenlösungen zu überbrücken, sollten künftig von den Beteiligten stärker in Betracht gezogen werden. Insbesondere die Möglichkeit einer Notreparatur zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit und neuere Angebote wie Auto-Abo, Car-sharing sind hierbei beispielhaft zu nennen.
8. Insbesondere sollten auf beiden Seiten unnötige Verlängerungen der Ausfallzeit vermieden werden, z. B. im Falle verspäteter Sachverständigenbeauftragung durch den Geschädigten oder fehlender Erreichbarkeit oder fehlender zeitnaher Reaktion aufseiten des Versicherers.
9. Die Bemessung des Ausfallschadens bleibt im Ergebnis stets von einer Einzelfallbetrachtung unter Berücksichtigung sämtlicher individueller Umstände und Erkenntnismöglichkeiten abhängig.

Arbeitskreis V

Reparatur von Unfallschäden mit Gebrauchtteilen

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, zur Reparatur von Kasko- und Kfz-Haftpflichtschäden verstärkt gebrauchte Ersatzteile zu verwenden, wenn – technisch und wirtschaftlich betrachtet – der Unfallschaden nur durch einen Austausch von Teilen behoben werden kann. Die Verwendung von Gebrauchtteilen ist in vielen Fällen aus ökologischer und ökonomischer Sicht vorteilhafter.
2. Der Arbeitskreis stellt fest, dass auch eine Reparatur mit Gebrauchtteilen einen Unfallschaden fachgerecht beheben und den Ersatzanspruch des Geschädigten gegen den Schädiger oder seinen Versicherer erfüllen kann. Dafür muss das Gebrauchtteil dem beschädigten Teil in Art und Güte entsprechen. Zudem muss dem Geschädigten eine Reparatur mit Gebrauchtteilen zumutbar sein; insbesondere müssen diese in örtlicher und zeitlicher Hinsicht problemlos am Markt beschafft werden können. Unter diesen Voraussetzungen entspricht die Reparatur mit Gebrauchtteilen mehr den gesetzlichen Anforderungen des Schadensrechts als die Reparatur mit Neuteilen. Sicherheitsrelevante Teile müssen weiterhin durch Neuteile ersetzt werden.
3. Um eine Reparatur mit Gebrauchtteilen zu fördern, müssen einheitliche Standards festgelegt werden, die eine präzise Feststellung von Identität, Qualität, Herkunft und Alter des Gebrauchtteils sicherstellen und von allen Beteiligten akzeptiert werden. Die Einhaltung dieser Standards muss überprüft werden.

Weiterhin müssen sich digitale Plattformen für Gebrauchtteile etablieren, die solche standardisierten Teile in für den Markt ausreichender Anzahl bereithalten, transparente und verbindliche Angebote unterbreiten und diese Teile ebenso zügig wie Neuteile an die Reparaturwerkstätten ausliefern.

4. Die an einer Reparatur von Unfallfahrzeugen Beteiligten sind aufgerufen, gemeinsam die notwendige Infrastruktur für eine ausreichende Versorgung des Marktes mit standardisierten Gebrauchtteilen und deren Verfügbarkeit sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für die Unternehmen und Verbände der Versicherungswirtschaft, der Automobilhersteller, der Autoverwerter, der Reparaturwerkstätten, der Leasing- und Finanzierungswirtschaft, der digitalen Plattformen und die Verbände der Autofahrer.

Arbeitskreis VI

Überhöhte Anforderungen bei der Führerscheinprüfung?

1. Die Ausbildungsqualität besitzt gegenüber einer Kostenreduktion Vorrang. Die derzeitige Fahrerlaubnisprüfung wird qualitativ und quantitativ den fachlichen Anforderungen gerecht.
2. Der Arbeitskreis fordert eine professionelle Fahrausbildung, die interaktiven Präsenzun-terricht mit digitalen Lernformen verzahnt. Durch ein bundesweites Referenzcurriculum mit Mindestausbildungsinhalten, verbindlichen Lernstandsbeurteilungen und fachge-rechten Standards für Prüfungen, Simulatoren und Fahrschulüberwachung werden höchste Ausbildungsqualität und Verkehrssicherheit garantiert.
3. Für den ergänzenden Simulatoreinsatz und das ergänzende synchrone e-Learning sind Ausbildungskonzepte und Gütekriterien zu entwickeln und zu erproben.
4. Der Kompetenzbereich „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ soll in der Fahranfängervorbereitung stärker priorisiert werden.
5. Es ist ein Mobilitätzuschuss einzuführen, um den Erwerb der Fahrerlaubnis zur gesell-schaftlichen Teilhabe zu erleichtern.
6. Laienausbildung wird abgelehnt. Es sollen Maßnahmen zur Erweiterung des „Begleite-ten Fahrens“ unter Beteiligung der Praxisvertreter (z.B. Fahrlehrerverbände) entwickelt und erprobt werden.
7. Es sollen ausreichend Kapazitäten bereitgestellt werden, um einen zügigen Führer-scheinerwerb zu ermöglichen.
8. Mit den empfohlenen Maßnahmen soll die Verkehrssicherheit insgesamt verbessert, die Verantwortung der Fahrlehrer gestärkt, die Bestehensquoten in den Prüfungen erhöht und damit auch eine Kostensenkung für Verbraucher ermöglicht werden.

Arbeitskreis VII

Mehr Verkehrssicherheit durch aussagekräftigere Unfalldaten

Die qualifizierte Aufnahme von Verkehrsunfällen ist Grundlage für eine aussagekräftige Unfallanalyse sowie -forschung und somit Basis für Handlungsempfehlungen zur Verkehrsunfallprävention in allen drei Bereichen Mensch, Technik und Infrastruktur. Die fortschreitende Digitalisierung schafft die Voraussetzung einer differenzierteren Unfallaufnahme, setzt aber auch entsprechende Rechtsetzung voraus. In diesem Kontext empfiehlt der Arbeitskreis:

1. Die Aufnahme der Unterkategorie „potentiell lebensbedrohlich verletzt“ Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS3+) soll als Unfallfolge in die amtliche Verkehrsunfallstatistik für die Kategorie „Schwerverletzt“ aufgenommen werden. Der internationale Standard der AIS-Feststellung ist flächendeckend in den Kliniken zu erhalten. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Informationsweitergabe an die Polizei sind dafür zu schaffen. Spätestens nach Feststellung von MAIS3+ in der Klinik ist die Weiterleitung zukünftig automatisiert anzustreben. Die Einstufung als Unfallhäufung darf durch die Unterkategorie nicht abgeschwächt werden.
2. Aufgrund sich verändernder technischer und gesellschaftlicher Rahmenbedingungen sollten die Parameter der Unfallerhebung grundlegend auf ihre Erforderlichkeit sowie Aktualität geprüft und bedarfsgerecht angepasst werden.
3. Zur Verbesserung der Unfallanalyse und -forschung wie z. B. German In-Depth Accident Study (GIDAS) und TraumaRegister DGU ist eine Rechtsgrundlage zu schaffen, um die im Fahrzeug vorhandenen elektronischen sowie die medizinischen Daten ohne Einwilligung pseudonymisiert erheben und verarbeiten zu können.
4. Frei zugängliche und aufbereitete Unfalldaten sind für die Verkehrsunfallprävention unverzichtbar. Daher ist es erforderlich, dass Destatis die Fachserie 8 Reihe 7 sowie die Sonderauswertungen wieder in vollem Umfang zur Verfügung stellt.
5. Der Präventionsbedarf bei Alleinunfällen von zu Fuß Gehenden betrifft insbesondere Mängel in der Infrastruktur. Kommunale Meldestellen müssen bekannter gemacht und für eine zeitnahe und strukturierte Erfassung auch von Verunfallten genutzt werden. Die Definition eines Verkehrsunfalls nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz ist ausreichend.

Arbeitskreis VIII

Wie viele und welche Drohnen verträgt der Luftraum?

1. Die zunehmende Zahl von Unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS) erfordert verbindliche Strukturen für Planung, Überwachung und Kollisionsvermeidung. Ein eingerichteter Raum für koordinierte UAS-Verkehre (U-Space) gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 kann diese Strukturen schaffen, insbesondere in urbanen Räumen. Die europäischen Vorgaben zum U-Space sollten zügig in nationales Recht überführt werden.
2. Die Erhöhung der Sicherheit durch weitere technische Maßnahmen ist notwendig. Die verpflichtende elektronische Erkennbarkeit der UAS (Systeme wie z. B. FLARM, ADS-B, Remote ID) sollte durch den EU-Verordnungsgeber eingeführt werden. Auch „Geofencing“ kann eine Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit sein. Die EU-Regeln zum Ausweichen von Luftfahrzeugen sollten zudem mit Blick auf die besonderen Eigenschaften von UAS präzisiert werden.
3. Der Verordnungsgeber sollte klarstellen, dass das Behördenprivileg des § 21k Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) für sämtliche Behörden gilt (funktionaler Behördenbegriff). Hierbei ist die Pflicht einzuführen, die Sicherheitsziele der Verordnung (EU) 2018/1139 zu berücksichtigen. Die Regelungen des § 30 Luftverkehrsgesetz bleiben unberührt. Die Ausnahme von der Pflicht zur Fernidentifizierung nach § 21k Abs. 3 LuftVO sollte auf ein für die Erfüllung der jeweiligen Aufgabe im öffentlichen Interesse erforderliches Maß reduziert werden.