

Empfehlungen des 30. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1992

Arbeitskreis I:

»Schadensabwicklung in den neuen Bundesländern«

Der Arbeitskreis ist einstimmig der Auffassung, daß alle an der Unfallregulierung Beteiligten zusammen wirken müssen, damit die Schadensregulierung in den neuen Bundesländern ebenso schnell, sachgerecht und unbürokratisch erfolgt, wie in den alten Bundesländern.

I. Zwar sind in den neuen Bundesländern bereits merkliche Fortschritte bei der Schadensregulierung zu verzeichnen, der Arbeitskreis hält jedoch zur Erreichung dieses Zieles noch folgende Maßnahmen für erforderlich:

1. In erster Linie müssen die Verkehrsteilnehmer in den neuen Bundesländern darüber aufgeklärt werden, wie sie sich nach einem Unfall in ihrem eigenen Interesse zu verhalten haben (durch Versicherer, Automobilclubs, Rechtsanwälte, Sachverständige und durch die Medien).
2. Die Unfallaufnahme durch die Polizei muß entscheidend verbessert werden. Dazu ist nicht nur eine personelle Verstärkung der Verkehrspolizei, sondern auch deren technische Ausrüstung und Schulung unerlässlich.

Es muß auch sichergestellt werden, daß die Versicherer und Rechtsanwälte rasch Einblick in die Ermittlungs- und Straftaten erhalten können.

3. Die Versicherer werden aufgefordert, einen flächendeckenden Schadensservice einzurichten.
4. Der Zentralruf hat sich in den alten Bundesländern bewährt; es wird deshalb seine alsbaldige Einführung auch in den neuen Bundesländern empfohlen. Die Versicherer sollten darüber hinaus ihren Kunden eine Legitimation (Versicherungsausweis, Versicherungspaß, Versicherungsplakette, Auto-Card, personifizierten Unfallbericht) zur Verfügung stellen.
5. Das »Unfallhelferunwesen«, das sich zunehmend in den neuen Bundesländern breit macht, muß mit Nachdruck bekämpft werden, weil dadurch die Geschädigten benachteiligt, die Aufwendungen erhöht und damit alle Kraftfahrer belastet werden.

- II. Nach dem Einigungsvertrag ist auf Unfälle vor dem 3. 10. 90 das Recht der ehemaligen DDR, auf Unfälle ab dem 3. 10. 90 das Recht der Bundesrepublik anzuwenden.

Der Gesetzgeber wird aufgefordert, für hieraus sich ergebende schwer hinnehmbare Fälle eine Anpassungsregelung zu schaffen.

Schon jetzt sollte bei der Regulierung dieser Fälle eine angemessene Lösung angestrebt werden.

Arbeitskreis II:

»Gleicher Schadensersatz in Europa?«

- I. Die fortschreitende europäische Integration erfordert die Gewährleistung eines Mindeststandards für den Ersatz von Verkehrsunfallschäden, insbesondere von Personenschäden.

Eine europaweite Anerkennung der Gefährdungshaftung für Kraftfahrzeugunfälle ist unverzichtbar, wie es bereits das Europäische Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden vom 14. Mai 1973 vorsieht.

Ansatz für den Umfang des ersatzfähigen Personenschadens könnte die Entschließung des Europarats vom 14. März 1975 (BGBl. 1976 II S. 323 ff.) sein. Grundlage sollte die konkrete Ermittlung des dem Geschädigten entstandenen Schadens sein.

- II. Die Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen aus Verkehrsunfällen ist in Europa entscheidend zu verbessern.
1. Dazu gehört die europaweite Einführung des Direktanspruchs gegen den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer und – wie in der 3. Richtlinie zur Harmonisierung der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung gefordert – ein effizientes Verfahren zur Ermittlung des Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers.
Voraussetzung dafür ist auch die Integration des Nationalitätszeichens in das amtliche Kennzeichen.
 2. Die Verjährungsfristen sollten in keinem Falle weniger als 3 Jahre betragen.
 3. Es sollte einen europäischen Mindeststandard für Regulierungsfristen geben.
 4. Im Interesse der Durchsetzbarkeit von Entschädigungsansprüchen sollten die Rechtsverfolgungskosten (Rechtsanwalts-, Gerichts-, Vollstreckungs- und Sachverständigenkosten) erstattungsfähig sein.

Der Verkehrsgerichtstag appelliert an die Bundesregierung und die Organe der europäischen Gemeinschaften, darauf hinzuwirken, daß diese Mindeststandards in Europa verwirklicht werden.

Arbeitskreis III:

»Verbesserung oder Wiederherstellung der Fahreignung«

I. Die bisher erprobten Nachschulungsmaßnahmen für auffällig gewordene Kraftfahrer haben sich als Mittel zur Verbesserung oder Wiederherstellung der Fahreignung bewährt. Sie sind geeignet, eine positive Verhaltensänderung herbeizuführen und damit zur Verminderung der Rückfallhäufigkeit beizutragen.

II. Der Gesetzgeber ist – nicht zuletzt auch aus verfassungsrechtlichen Gründen – aufgerufen, alle diesbezüglichen Maßnahmen zu regeln.

Er hat insbesondere sicherzustellen, daß Nachschulung nach wissenschaftlich anerkannten Kriterien und unter behördlicher Fachaufsicht erfolgt.

Aus verkehrspsychologischen Gründen sollen diese Maßnahmen möglichst früh nach der Verkehrsauffälligkeit einsetzen, was gleichzeitig die Berücksichtigung einer erfolgreichen Teilnahme schon im Erkenntnisverfahren verstärkt ermöglicht.

In diesem Zusammenhang ist auch die Überprüfung der starren Sperrfristregelung angezeigt.

III. Eine gesetzliche Grundlage ist ebenfalls für das Mehrfachtäter-Punktsystem zu schaffen. Sie muß auch Einwirkungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens (z. B. verkehrspsychologische und verkehrspädagogische Maßnahmen) enthalten.

Arbeitskreis IV:

»Eignungsbegutachtung bei Alkoholtätern nach Entziehung der Fahrerlaubnis«

1. Die Eignungsbegutachtung von Fahrerlaubnisbewerbern durch medizinisch-psychologische Untersuchungsstellen unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles ist ein wichtiges Mittel zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

2. Gruppenspezifische Rückfallwahrscheinlichkeiten können nur den Ausgangspunkt der Untersuchung bilden. Am Betroffenen erhobene Befunde sind die Grundlage für die Bestimmung der individuellen Rückfallwahrscheinlichkeit. Diese Befunde (insbesondere Aktenanalyse, Anamnese, Explorationsergebnisse) müssen im Gutachten im einzelnen dargestellt werden.
3. Das Gutachten sollte auch zur Frage einer möglicherweise gegebenen bedingten Eignung Stellung nehmen mit der Folge, daß die Verwaltungsbehörde eine beschränkte Fahrerlaubnis oder eine solche unter Auflagen (§ 12 II StVZO) erteilen kann.
4. Der Gutachter muß berücksichtigen, daß aus medizinischer Sicht der Gamma-GT-Wert für sich allein unspezifisch ist, weil stets andere Ursachen in Betracht kommen können, die daher zu prüfen sind. Das Ergebnis dieser Prüfung ist im Gutachten festzuhalten.
5. Mit knapper Mehrheit spricht sich der Arbeitskreis dafür aus, daß es zur Erhöhung der Untersuchungssicherheit wünschenswert wäre, wenn dem Gutachter auch andere Indikatoren für Alkoholgewöhnung aus der wegen der Straftat entnommenen Blutprobe zur Verfügung stünden (z. B. Methanolspiegel, Gamma-GT-Wert).
6. Die nach den Eignungsrichtlinien geforderte Nachvollziehbarkeit des Gutachtens muß stets gewährleistet sein. Dazu ist insbesondere die ausführliche Wiedergabe des Untersuchungsgespräches in seinen wesentlichen Inhalten notwendig, ferner die allgemeinverständliche Beschreibung aller negativen und positiven Befunde sowie deren Bewertung für die Prognose.
7. Die Verwendung von Textbausteinen ist so weit zu begrenzen, daß die Darstellung der individuellen Befundlage als wesentlicher Teil des Gutachtens gewährleistet ist.
8. Im Interesse der Nachprüfbarkeit kann die einverständliche Aufnahme der Exploration auf Tonträger von Nutzen sein.

Arbeitskreis V:

»Datenverarbeitung in Verkehrssachen«

1. Das Verkehrsrecht ist für den Bürger von besonderer Bedeutung, weil er in diesem Bereich am ehesten und am häufigsten mit der Justiz in Kontakt gelangt. In Verkehrssachen ist die Anzahl ähnlicher Fälle mit identischen Bearbeitungsstrukturen sehr hoch. Gerade deshalb drängt sich die Ausnut-

zung der Möglichkeiten moderner Informationstechnik zur schnelleren und besseren Erledigung auf.

2. Die Informationstechnik muß immer ein Unterstützungsinstrument bleiben. Sie soll die Entscheidungsgrundlagen – Tatsachen- und Rechtsinformation – verbessern. Den Entscheidungsakt im Sinne individueller Fallgerechtigkeit kann und darf sie nie ersetzen.
3. Voraussetzung für einen effizienten Einsatz ist eine vorausgehende Analyse der internen Arbeitsabläufe bei der Polizei, der Staatsanwaltschaft, bei den Bußgeldstellen, beim Gericht, beim Rechtsanwalt und bei den Versicherungen sowie eine Analyse der zwischen den Beteiligten bestehenden Informationsbedürfnisse und -wege.
4. Die Analyse und die Umsetzung ihrer Ergebnisse erscheint nur möglich durch das Zusammenwirken von Spezialisten aus der Datenverarbeitung und von Fachleuten aus den genannten Sachgebieten. Diese Fachleute sollten aus der operativen Ebene kommen. Das bedeutet zum Beispiel im Bereich der Justiz die Beteiligung von Richtern und Staatsanwälten.
5. Der Arbeitskreis hält es für unerlässlich, den Informationsaustausch zwischen den an Verkehrssachen Beteiligten mit den Mitteln der Informations- und Kommunikationstechnik entscheidend zu verbessern. Dies gilt vor allem für die Informationsbeziehungen zwischen Rechtsanwälten, Behörden, Gerichten und Versicherungen untereinander.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt aus den vorgenannten Gründen dringend, eine Arbeitsgruppe »Informationstechnik in Verkehrssachen«, bestehend aus Fachleuten aus der Verkehrspraxis, der Versicherungswirtschaft und der Datenverarbeitung, zu bilden. Die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft sollte hierzu den Anstoß geben.

Arbeitskreis VI:

»Beschleunigung der Verkehrswegeplanung?«

Die Planung des öffentlichen Verkehrswege- und Verkehrsanlagenbaus nimmt vielfach einen unangemessen langen Zeitraum in Anspruch. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Sie liegen im Verantwortungsbereich aller Beteiligten. Der Arbeitskreis gibt zur Beschleunigung folgende Empfehlungen:

1. Die Verwaltungsvorgänge bei Planungs- und Vorhabensträgern sind zu verbessern. Erforderlich ist
 - Konzentration auf aktuelle Vorhaben,

- staatliches Projektmanagement für besonders wichtige Vorhaben (eine Minderheit hält auch nichtstaatliches Projektmanagement für wünschenswert),
 - gestraffter Instanzenzug bei der Aufstellung und Prüfung der Planunterlagen,
 - mehr Kontinuität und Einheitlichkeit bei den inhaltlichen Vorgaben für die Planung,
 - verbesserte Ausstattung aller beteiligten Instanzen.
2. Linienbestimmungs- und Raumordnungsverfahren sind zusammenzuführen.
 3. Die Trennung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist, soweit möglich, aufzuheben.
 4. Das Planfeststellungsverfahren für die Planung des Baus und der Änderung von Verkehrswegen und Verkehrsanlagen ist bundeseinheitlich entsprechend den Vorschriften des § 3 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes zu straffen.
 5. Die sogenannte Plangenehmigung auf der Grundlage des § 4 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes ist bundesweit einzuführen.
 6. Die vorzeitige Besitzeinweisung ist für das gesamte Bundesgebiet wie in § 7 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes zu regeln.
 7. Der Antrag nach § 80 Abs. 5 der Verwaltungsgerichtsordnung auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Rechtsbehelfs soll nur innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Anordnung der sofortigen Vollziehung gestellt werden können.
 8. Der Bundesgesetzgeber erläßt für besondere Vorhaben den Bedarfsplan als planrechtfertigendes Gesetz, welches die Vorhaben abstrakt (Dringlichkeit, Zeithorizont) beschreibt und in einer (ergänzbaren) Anlage im einzelnen aufführt.
 9. Die Zulassung von Bauvorhaben unmittelbar durch Gesetz (sog. Investitionsmaßnahmegesetze) ist kein geeigneter Weg, den Verkehrswegebau zu beschleunigen.
 10. In das Planfeststellungsrecht ist eine Regelung aufzunehmen, wonach Mängel im Abwägungsvorgang nur erheblich sind, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind. Erhebliche Mängel sollen nur zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder

der Plangenehmigung führen, wenn sie nicht durch Planergänzung behoben werden können.

Eine Minderheit hält die in Ziffern 1–4 empfohlenen Beschleunigungsmaßnahmen für ausreichend. Erst wenn diese nicht greifen, kommen weitergehende Änderungen des Verfahrensrechts in Betracht. Derzeit kann nicht empfohlen werden, weitere Regelungen aus dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz bundesweit einzuführen.

Arbeitskreis VII:

»Atemanalyse zur Feststellung der Alkoholfahrt«

1. Alkohol im Straßenverkehr stellt – trotz aller bisherigen Verkehrssicherheitsbemühungen – noch immer ein zu hohes Unfallrisiko dar und ist gekennzeichnet durch extrem hohe Dunkelziffern bei Alkoholfahrten. Deshalb sind alle Anstrengungen zu unternehmen, um die Verkehrssicherheit in diesem Bereich – insbesondere durch Intensivierung der Überwachung – zu steigern.
2. Nach geltendem Recht (§ 36 Abs. 5 StVO) ist der Polizei zwar bereits jetzt erlaubt, ohne Verdacht Verkehrsteilnehmer zu allgemeiner Verkehrskontrolle anzuhalten. Nach dazugehöriger Verwaltungsvorschrift erstreckt sich die präventive Verkehrskontrolle auch auf die Prüfung der Fahrtüchtigkeit der Fahrzeugführer. Es würde der Rechtssicherheit dienen und eine wirksamere Bekämpfung der Unfallursache »Alkohol« durch gezielte Alkoholkontrollen ermöglichen, wenn jene Zweckbestimmung in den Verordnungstext übernommen würde.
3. Darüber hinaus ist es erforderlich, eine gesetzliche Grundlage für verdachtsfreie Alkoholtests zu schaffen. Hierzu ist die Atemalkoholanalyse ein geeigneter Weg.
4. Eine gesetzliche Vorschrift für solche Alkoholkontrollen ist nur sinnvoll, wenn – unbeschadet möglicher verfassungsrechtlicher Bedenken – eine Pflicht zur Mitwirkung geschaffen wird.
5. Für die forensische Verwertbarkeit der Atemalkoholanalyse müssen Geräte serienreif hergestellt werden, die mindestens den Anforderungen des Gutachtens des Bundesgesundheitsamtes vom April 1991 (»Prüfung der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse«) entsprechen. Dazu gehören insbesondere Messungen mit zwei sich gegenseitig kontrollierenden Meßsystemen, Messung und gerätemäßige Auswertung der Atemtemperatur,

die Berücksichtigung eines Mindestausatemvolumens und im Gutachten näher beschriebene verfahrenstechnische Sicherheitsvorkehrungen.

6. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß die im Gutachten des Bundesgesundheitsamtes ausgesagte Gleichwertigkeit von Atem- und Blutalkoholanalyse durch Labor- und Feldversuche noch weiter abgesichert werden muß.
7. Da eine Umrechnung von Atem- auf Blutalkoholwerte nicht möglich ist, bedarf es der Aufnahme eines eigenen Atemalkohol-Grenzwertes in § 24 a StVG (bußgeldbewehrter Promilletatbestand).
8. Die Diskussion im Arbeitskreis hat ergeben, daß auf die Blutalkoholanalyse in bestimmten Bereichen auch in Zukunft nicht verzichtet werden kann.

Arbeitskreis VIII:

»Rechtsvereinheitlichungen in der EG und ihre Auswirkungen auf den Schiffsverkehr«

Der Arbeitskreis stellt fest, daß die Schifffahrt für die Bewältigung der Transportaufgaben im globalen wie auch besonders im europäischen Rahmen eine unverzichtbare und zunehmend wichtige Rolle spielt.

Er fordert die EG-Kommission auf:

- durch die Errichtung eines europäischen Schiffsregisters der Seeschifffahrt der Mitgliedstaaten der EG einen kostengünstigen Rechtsrahmen zu setzen, der es ihr unter Berücksichtigung der internationalen Abkommen der International Maritime Organisation (IMO) und International Labour Organisation (ILO) möglich macht, in der internationalen Konkurrenz dauerhaft weltweit wettbewerbsfähig zu bestehen;
- durch geeignete Regelungen im Interesse der Schiffsicherheit und des Umweltschutzes für einen hohen Ausbildungsstandard der Besatzungsmitglieder Sorge zu tragen und die Ausbildung ausreichenden Nachwuchses zu fördern;
- den Beitritt zur revidierten Rheinschiffahrtsakte entsprechend ihrer schon 1978 bekundeten Absicht im Interesse der Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik zu erklären;
- die Schifffahrt als Verkehrsträger im Hinblick auf ihre Bedeutung, Sicherheit, Kapazität und Umweltverträglichkeit im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern im europäischen Bereich nachdrücklicher zu fördern.