

# Empfehlungen des 33. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1995

*Arbeitskreis I:*

## „Ältere Verkehrsteilnehmer“

1. Ältere Verkehrsteilnehmer sind grundsätzlich nicht häufiger Verursacher von Verkehrsunfällen als Teilnehmer anderer Altersgruppen. Deshalb besteht kein Handlungsbedarf für besondere gesetzgeberische Maßnahmen. Auch eine obligatorische Gesundheitsuntersuchung bei Erreichen einer bestimmten Altersgrenze wird abgelehnt. Regelmäßige freiwillige Untersuchungen hingegen werden allen Verkehrsteilnehmern dringend empfohlen.
2. Zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:
  - Intensivierung der Unfallursachenforschung, insbesondere unter gesundheitlichen Gesichtspunkten.
  - Verkehrstechnische Verbesserungen, wie z.B. deutlichere Beschilderungen, verbesserte Markierungen von Verkehrswegen, Trennung von Fuß- und Radverkehr, Entflechtung von Verkehrsknoten. Auch die Nachsichtbarkeit sollte verbessert werden.
3. Die Fahrzeughersteller werden aufgefordert, sich stärker auf die Bedürfnisse älterer Menschen einzustellen. Notwendig sind benutzerfreundliche Serienfahrzeuge (Ausstattung z.B. mit automatischem Getriebe, Schiebetür, individuell verstellbaren Lenkrädern und Sitzen, Rückfahrhilfen, elektrisch verstellbaren Außenspiegeln). Geprüft werden soll, wie eine bessere Ausleuchtung des Verkehrsweges ohne Blendwirkung erzielt werden kann.
4. Die Anbieter öffentlicher Verkehrsmittel werden aufgefordert, diese benutzerfreundlicher zu gestalten. Hierzu gehören u. a. die Einführung der Niederflurtechnik und die leichtere Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten.
5. Gefordert wird eine bessere Information über Verkehrsgefährdung durch Gesundheitsschäden und Arzneimittelleinnahme. Hier wird mehr Aufklärungsarbeit durch die Ärzte verlangt.
6. Grundsätzlich gelten diese Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die Erziehung zu gegenseitiger Rücksichtnahme stärkt die schwächeren Verkehrsteilnehmer und bietet die Chance für eine neue Kultur auf unseren Straßen.

**„Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheits- und Drogenfahrt“**

1. Die Praxis der Rechtsprechung, wonach die vorsätzliche Trunkenheitsfahrt die Ausnahme und die fahrlässige Trunkenheitsfahrt die Regel ist, spiegelt die Realität nicht zutreffend wider. Eine schematische Vorsatzfeststellung – bei Trunkenheitsfahrten etwa an Hand der Höhe der Blutalkoholkonzentration – würde den gebotenen Anforderungen an den Vorsatznachweis nicht gerecht, auch wenn aus einem die Grenze absoluter Fahrunsicherheit deutlich übersteigenden Blutalkoholgehalt der Schluß auf zumindest bedingt vorsätzliches Handeln naheliegt. Für den Vorsatz ist von dem bei Fahrern vorhandenen Begleitwissen um die Wirkung des Alkohols auf die Fahrsicherheit auszugehen. Daneben können im Einzelfall folgende Kriterien für die Vorsatzfeststellung von indizieller Bedeutung sein: Höhe der Blutalkoholkonzentration, Trinkmenge und Trinkverlauf, Art der Getränke, Trinken in Fahrbereitschaft, allgemeine Alkoholerfahrung, einschlägige Vorstrafen, wahrgenommene eigene Fahrfehler und Warnungen anderer, selbst wahrgenommene Ausfallerscheinungen sonstiger Art sowie unter Umständen Flucht oder Benutzung von Schleichwegen.
2. Der Arbeitskreis unterstützt nachhaltige Bestrebungen, einen Auffangtatbestand zur Sanktionierung auch folgenloser Drogenfahrten zu schaffen.
3. Der Arbeitskreis fordert einmal mehr verstärkte polizeiliche Kontrollen, die auch auf das Erkennen von Fahrern zu erweitern sind, die unter dem Einfluß von Drogen oder Medikamenten am Straßenverkehr teilnehmen.
4. Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten verstärkt weitere flankierende Regelungen versicherungsrechtlicher Art – etwa durch entsprechende Beitragsgestaltungen – geschaffen werden, die für den Versicherungsnehmer Anreize dafür bieten, daß das Fahrzeug nicht unter Alkoholeinfluß geföhrt wird. Darüber hinaus sollte generell eine Vereinheitlichung der Regreß- und Regulierungspraxis angestrebt werden.

### *Arbeitskreis III:*

#### **„Unerlaubte Rechtsberatung in Verkehrssachen“**

Zur Wahrung der Interessen der Unfallgeschädigten ist sicherzustellen:

1. Das Rechtsberatungsgesetz muß uneingeschränkt Bestand haben. Es stellt sicher, daß auch in Verkehrssachen der Geschädigte unabhängig und qualifiziert durch die dazu berechtigten Personen und Organisationen beraten und vertreten werden kann.
2. Die Bewährung des Rechtsberatungsgesetzes sollte die Rechtspolitik veranlassen, für die europaweite Anwendung entsprechender Regeln einzutreten. Gerade auf dem Gebiet des Verkehrsrechts werden grenzüberschreitend Rechtsregeln angewandt.
3. Anwendung des Rechtsberatungsgesetzes im Interesse der Unfallgeschädigten bedeutet auch, daß auf Einhaltung seiner Bestimmungen geachtet wird und Verstöße verfolgt werden.
4. Alle Tendenzen, die das Recht auf jederzeitige freie Anwaltswahl in Frage stellen, werden abgelehnt.
5. Der Anspruch des Unfallgeschädigten auf unverzügliche Beratung und Vertretung durch den Anwalt seines Vertrauens wird unterstützt.
6. Zur weiteren Verbesserung des anwaltlichen Beratungs- und Vertretungsangebotes in Verkehrssachen wird angefordert, den Fachanwalt für Verkehrsrecht einzuführen.

## „Reform des Punktsystems“

Der Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16.07.1993 übernimmt weitgehend die Vorschläge des 28. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1990 zur Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems. Er unterstützt das nach wie vor begrüßenswerte Bestreben, dieses System nicht nur zur Aufdeckung von Mängeln der Kraftfahreignung zu nutzen, sondern dem Kraftfahrer Hilfestellung anzubieten bei seinem Bemühen, solche Mängel möglichst frühzeitig zu beseitigen. Zu bedenken bleibt:

1. Die Punktebewertung sollte durch die noch zu erlassende Rechtsverordnung nach der Schwere der Tat des jeweiligen Verkehrsverstößes, jedoch nicht nach ihren Folgen bemessen werden.
2. Die Nachschulungskurse bedürfen ständiger sorgfältiger Qualitätskontrolle. Dafür müssen Standards und Verfahren vorgeschrieben werden.
3. Nachschulungskurse für alkohol- und drogenauffällige Kraftfahrer sind durch hierfür besonders qualifizierte Diplom-Psychologen durchzuführen.
4. Die verkehrspsychologische Beratung soll obligatorisch sein.
5. Nur nicht entschuldbares Versäumnis der obligatorischen Nachschulung bzw. verkehrspsychologischen Beratung führt zur Entziehung der Fahrerlaubnis.
6. Die Entziehung der Fahrerlaubnis bei 18 Punkten sollte nur in extremen Ausnahmefällen unterbleiben.
7. Die Beibringung des Gutachtens einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle vor Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung sollte nur in extremen Ausnahmefällen unterbleiben.
8. Einstellungen des Strafverfahrens nach §§ 153 a, 153 b StPO sollten weiterhin nicht in das Verkehrszentralregister eingetragen werden.
9. Soweit den Straßenverkehr betreffende Verstöße von Unternehmern und Disponenten begangen werden, sollten auch sie in das Verkehrszentralregister eingetragen und in das Mehrfachtäter-Punktsystem einbezogen werden.

## „Datenschutz und Verkehrsrecht“

Datenschutz ist wichtig, Datenschutz ist notwendig, gerade im Verkehrsrecht.

Auch im Bereich des Straßenverkehrs darf der Datenschutz nicht als Ausrede für Untätigkeit mißbraucht werden; das diskreditiert ihn (z.B. Verweigerung von Akteneinsicht oder der Mitteilung von Aktenzeichen).

Datenschutz muß nicht dazu führen, daß eine effektive Kriminalitätsbekämpfung behindert wird. Der Arbeitskreis fordert, eine dauerhafte Registrierung von Totalschäden beim Kraftfahrtbundesamt einzuführen, um Betrug zu unterbinden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dies ist datenschutzrechtlich unbedenklich.

Intelligente Verfahren der modernen Datenverarbeitung können den Gegensatz zwischen Schutz der Privatsphäre und Kontrolltätigkeit lösen. Dazu gehören insbesondere:

- Zugriff auf nicht personengebundene (anonyme) Daten,
- frühzeitige bzw. automatisierte Löschung,
- Einsatz von Verschlüsselungstechniken, z.B. Uni-Wagnis-Verfahren der Versicherer.

Auf diese Weise könnten auch die Datenbestände, die bei Sachverständigen und ihren Organisationen vorhanden sind, nutzbar gemacht werden, z.B. Audatex-Hinweisdatei.

Bei Ermittlungen wegen Ordnungswidrigkeiten muß der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einzelfall strikt beachtet werden. Es geht z.B. nicht an, Lichtbilder von Beifahrern unbeteiligten Dritten zur Kenntnis zu geben.

Die Einführung einer elektronischen Maut ist datenschutzrechtlich vertretbar, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind, wie z.B. Vorzug für die datenfreie Fahrt (Telefonkartensystem), Nutzung der Daten ausschließlich für Gebührenabrechnung, Kontrollmöglichkeiten für die Betroffenen, schnellstmögliche Löschung der Daten.

**„Lücken im Haftungssystem des Straßenverkehrsrechts?“**

1. Der Arbeitskreis sieht es als Haftungslücke an, daß im Rahmen der Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz kein Ausgleich für immaterielle Schäden zu zahlen ist. Er empfiehlt dem Gesetzgeber, zu prüfen, ob in diesem Bereich, in dem – anders als in anderen Fallgruppen der Gefährdungshaftung – wegen der faktischen Nähe zum Deliktsrecht Besonderheiten gelten, die Haftung insoweit erweitert werden kann. Der Arbeitskreis sieht in der Frage eines eigenen Anspruchs auf immateriellen Schadensausgleich beim Tode naher Angehöriger weiteren Diskussionsbedarf.
2. Der Arbeitskreis empfiehlt weiter den Wegfall, mindestens aber eine deutliche Erhöhung der Haftungshöchstsummen nach dem Straßenverkehrsgesetz. Die gegenwärtige Begrenzung kann dazu führen, daß insbesondere Kinder keinen vollen Schadensersatz erhalten.
3. Die Haftungslücke gegenüber unentgeltlich und nicht geschäftsmäßig beförderten Insassen eines Kraftfahrzeuges kann nur historisch erklärt werden und hat keine innere Rechtfertigung. Der Arbeitskreis empfiehlt, auch solche Insassen in die Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz einzubeziehen.

*Arbeitskreis VII:*

**„Geschwindigkeit als Unfallursache“**

1. Das Gefahrenbewußtsein für Geschwindigkeit muß schon frühzeitig in den allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen und später in den Fahrschulen – auch bei den Fahrlehrern – geweckt und gefestigt werden.
2. Zur Erhöhung der Akzeptanz sollten Geschwindigkeitsbegrenzungen für Kraftfahrer einsichtiger und flexibler gestaltet werden.
3. Innerorts sollten geeignete bauliche Maßnahmen an unfallbelasteten Straßen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterstützen.
4. Geschwindigkeitskontrollen sollten an der Verkehrssicherheit, vor allem am Unfallgeschehen, ausgerichtet werden; sie dürfen nicht fiskalischen Zielen dienen.
5. Die unfallursächliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollte im Rahmen des § 17 StVG grundsätzlich zur Mithaftung führen.
6. Die Überschreitung der Autobahn-Richtgeschwindigkeit führt zur Erhöhung der Betriebsgefahr.
7. Der Arbeitskreis wiederholt die Forderung nach Einführung des Unfalldatenschreibers.
8. Zur Sanktion von Geschwindigkeitsüberschreitungen verweist der Arbeitskreis auf die Empfehlung des Arbeitskreises III des 31. Deutschen Verkehrsgerichtstages.

**„Lenkung des Seeverkehrs“**

1. Der Arbeitskreis begrüßt die neuen Regelungen über die maritime Verkehrssicherung (Verkehrsinformation, Verkehrsunterstützung, Verkehrsregelung, Verkehrslenkung), insbesondere die klare Unterscheidung zwischen Verkehrsregelung und Verkehrslenkung. Eine Ausweitung der Verkehrslenkung über die am Nord-Ostsee-Kanal bestehende hinaus ist nicht erforderlich.
2. Die Funktionen der Bundesbediensteten und der Seelotsen in der Verkehrszentrale sind klarer zu definieren.  
Die Seelotsen sind in die Verkehrszentrale besser zu integrieren; Tätigkeiten und Zusammenarbeit der Bundesbediensteten und der Seelotsen sind in gemeinsamen Verwaltungsvorschriften dringend neu zu fassen.
3. Eine gemeinsame Fortbildung für die Bundesbediensteten und die in der Verkehrszentrale tätigen Seelotsen ist erforderlich.
4. Die Entwicklung einer standardisierten externen Kommunikation ist voranzutreiben.
5. Je nach Einbindung der Seelotsen in die Verkehrszentrale als hoheitlich oder privatrechtlich Tätige ist die Haftung zu klären.