

# Empfehlungen des 35. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1997

*Arbeitskreis I:*

## „Telematik“

1. Verkehrstelematik ist ein Instrument zur Integration von Informations-, Kommunikations- und Leittechniken, um den Verkehr von Personen und Gütern effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu machen.
2. Der Arbeitskreis hält einstimmig Telematik für notwendig, damit Verkehr im Rahmen eines politischen Gesamtkonzepts auch verkehrsträgerübergreifend gestaltet werden kann. Die Fortentwicklung der Technik und die Nutzungsformen können heute noch nicht abschließend beurteilt werden.
3. Der Arbeitskreis begrüßt einhellig, daß Verkehrstelematik in verschiedenen Bereichen bereits jetzt oder demnächst realisiert wird, wie zum Beispiel
  - kollektive Telematik (Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen, Verkehrswarndienst RDS/TMC)
  - individuelle Telematiksysteme (Zielführungssysteme, Notrufe, Pannenhilfe, Diebstahlschutz)
  - im ÖPNV (Betriebsleittechnik, Kundeninformation, verkehrsverbundübergreifendes bargeldloses Zahlen)
  - im Güterverkehr insbesondere Fracht- und Flottenmanagement.
4. Der Arbeitskreis geht einstimmig davon aus, daß Telematikdienste die jeweiligen verkehrspolitischen Zielsetzungen und -planungen der Gebietskörperschaften (Bund, Länder und Gemeinden) berücksichtigen. Die gesetzlichen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Verkehrsbehörden bleiben unberührt.
5. Im Fahrzeug eingebaute Telematikgeräte (einschließlich Fahrerassistenzsysteme) müssen nach einhelliger Auffassung des Arbeitskreises verkehrssicher gestaltet sein und sollten einheitlich europäischen Normen entsprechen sowie für eine Vielzahl von Anwendungen tauglich sein. Sie sollten nicht zuletzt im Interesse des Telematiknutzers zuverlässig, ergonomisch günstig eingebaut, einfach handhabbar und kostengünstig sein. Akustische Informationen sollten optischen vorgezogen werden.

6. Der Arbeitskreis weist einhellig darauf hin, daß mit dem Entwurf des Informations- und Kommunikationsdienste-Gesetzes (IuKDG) u.a. auch für Verkehrstelematikdienste Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine Grundlage für die Entwicklung solcher Dienste bieten und einen Ausgleich zwischen Wettbewerb der Hersteller, Belangen der Nutzer (z.B. Datenschutz) und öffentlichen Ordnungsinteressen herbeiführen können.
7. Mit großer Mehrheit hält der Arbeitskreis die Akzeptanz des Verbrauchers als eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg der Verkehrstelematik.

#### *Arbeitskreis II:*

#### **„Kfz-Diebstahl und Kasko-Versicherung“**

Die absolute Zahl der 1996 zur Fahndung ausgeschriebenen Kraftfahrzeuge ist trotz des rückläufigen Trends immer noch alarmierend. Zur weiteren Eindämmung von Kraftfahrzeugdiebstählen und zur Aufdeckung vorgetauschter Kraftfahrzeugdiebstähle empfiehlt der Arbeitskreis:

1. die Schaffung eines einheitlichen fälschungssicheren Fahrzeugscheins zu forcieren,
2. die Fahrzeugidentifizierungsnummern an mehreren Stellen im Fahrzeug abzulegen,
3. bei Totalschäden die Fahrzeugidentifizierungsnummern bundesweit in INPOL und zentral beim Kraftfahrt-Bundesamt zu speichern,
4. die Fahrzeugbriefe total beschädigter Fahrzeuge zu entwerten,
5. die Ausgabe von Schlüsseln und die Beschaffung von Ersatzschlüsseln und Steuereinheiten für den Diebstahlsschutz sowie Veränderungen an der Schließanlage lückenlos zu dokumentieren,
6. die ausnahmslose Vorführpflicht zur Identitätskontrolle bei wieder aufgebauten oder wieder zuzulassenden Kraftfahrzeugen einzuführen,
7. bei den Instanzgerichten Fachkammern und Fachsenate für Versicherungsrecht einzurichten, soweit dies bisher nicht geschehen ist,
8. die neuen Technologien auf dem Gebiet des Diebstahlsschutzes in der Rechtsprechung zu berücksichtigen.

### *Arbeitskreis III:*

#### **„Verbesserung der Kontrollen auf Alkohol und Drogen“**

1. Erhebliche Lücken bei der Sanktionierung von Alkoholfahrten und die schwer durchsetzbare Sanktionsmöglichkeit von drogenbeeinflussten Fahrten im Straßenverkehr machen eine Steigerung der polizeilichen Kontrolleffizienz erforderlich.
2. Um die Effizienz der Alkoholkontrollen zu verbessern und um Blutentnahmeanordnungen zur bloßen Klärung eines Anfangsverdachts vorzubeugen, sollte jeder Fahrer auch ohne Anfangsverdacht gesetzlich verpflichtet werden, an einer Atemalkoholkontrolle mitzuwirken. Für den Weigerungsfall sollte der Gesetzgeber klarstellen, daß dies als Indiz für die Annahme des nach § 81 a StPO notwendigen Anfangsverdachts gewertet werden kann.
3. Um die Effizienz bei Drogenkontrollen durch Vortests zu verbessern, sollte der Gesetzgeber die Polizei ermächtigen, bei erheblichen Verkehrsverstößen und bei anderen Anzeichen für Drogenkonsum vom betroffenen Fahrer die Abgabe von Urin zu verlangen. Im Weigerungsfalle oder bei Unmöglichkeit kann auch dies als Indiz für die Anordnung einer Blutentnahme gewertet werden.  
Bei Weiterentwicklung der Nachweismethoden im toxikologischen Bereich ist diese Ermächtigung auch auf die Abgabe von Speichelproben und die Duldung von Schweißabstrichen zu erweitern.
4. Das Verbot des Selbstbeziehungszwanges verhindert nach Meinung des Arbeitskreises nicht die mittelbare Verwertung der Atemalkoholmessung oder anderer mitwirkungsabhängiger Meßergebnisse aus Drogenschnelltests im Strafverfahren für die Klärung eines strafprozessualen Anfangsverdachts, für die daraus abgeleitete Einleitung eines Straf- oder Bußgeldverfahrens mit eigenständiger Beweiserhebung sowie für die Beweiskraft eines Geständnisses des Beschuldigten.
5. Der Arbeitskreis fordert die zuständigen Stellen auf, inzwischen entwickelte Schulungsprogramme für Polizeibeamte zur Erkennung drogenbeeinflusster Kraftfahrer weitestmöglich einzusetzen.
6. Der Arbeitskreis begrüßt den vorliegenden Gesetzentwurf zur Einführung eines abstrakten Gefährdungstatbestandes des Fahrens unter Drogeneinfluß als Ordnungswidrigkeit nach § 24 a Abs. 2 StVG und fordert den Bundestag auf, diesen Entwurf baldmöglichst unter zusätzlicher Einbeziehung von Amphetaminen und Designer-Drogen (z.B. Ecstasy) zu verabschieden.

**„Beendigung des Kfz-Leasingvertrags“**

1. Da bei Diebstahl und Totalschaden des Leasingfahrzeuges der nach Kündigung des Leasingvertrages vom Leasingnehmer zu leistende Ausgleichsbetrag regelmäßig den von einer Versicherung erstatteten reinen Fahrzeugschaden übersteigt, soll der Leasinggeber auf die verbleibende Differenz verzichten.
2. Soweit beim Kfz-Leasingvertrag mit Kilometerabrechnung zur Feststellung eines evtl. vom Leasingnehmer auszugleichenden Minderwertes oder allgemein zur Feststellung des erzielbaren Verwertungserlöses die Einschaltung eines Gutachters vorgesehen ist, muß dem Leasingnehmer ein binnen einer Woche auszuübendes Recht eingeräumt werden, einen öffentlich bestellten und vereidigten oder anerkannten Gutachter seines Vertrauens zu benennen, den der Leasinggeber akzeptieren muß, sofern kein triftiger Ablehnungsgrund gegeben ist. In jedem Falle ist dem Leasingnehmer vertraglich zuzugestehen, sich bei der Begutachtung Gehör zu verschaffen.
3. Verbraucherschutzverbände und Leasingbranche sollten sich auf eine Checkliste einigen, aufgrund derer klar zwischen vertragsgemäßer und übermäßiger Abnutzung unterschieden werden kann.

## *Arbeitskreis V:*

### **„Das Fahrverbot als Nebenstrafe und Nebenfolge“**

1. Da die Bußgeldkatalog-Verordnung die Voraussetzungen des § 25 StVG für die Anordnung von Fahrverboten nicht verschärft, kommen auch Regelfahrverbote gemäß § 2 BKatV nur in Betracht, wenn der Kraftfahrer die Ordnungswidrigkeit „unter grober oder beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat“.

Deshalb ist auch in den Regelfällen zu prüfen, ob auch in subjektiver Hinsicht ein „grober Verstoß“ vorliegt.

2. Nach geltendem Recht beginnt die Fahrverbotsfrist mit der amtlichen Verwahrung des Führerscheins. Wegen der insoweit bestehenden Schwierigkeiten in der Praxis ist der Arbeitskreis einstimmig der Meinung, daß die Berechnung der Verbotsfrist schon mit der Abgabe des Führerscheins bei einer an sich nicht zuständigen amtlichen Stelle (z.B. Polizei, Gericht, Straßenverkehrsbehörde) beginnt.

Der Arbeitskreis empfiehlt eine entsprechende gesetzliche Klarstellung.

3. Mit überwältigender Mehrheit spricht sich der Arbeitskreis gegen ein Fahrverbot auf Bewährung aus.
4. Mit knapper Mehrheit lehnt der Arbeitskreis den Vorschlag ab, das Wirksamwerden des Fahrverbots nach Wahl des Betroffenen bis zu vier Monaten seit Eintritt der Rechtskraft hinauszuschieben.

Dies soll nach Auffassung einer deutlichen Mehrheit auch dann gelten, wenn der Betroffene keinen Einspruch einlegt.

*Arbeitskreis VI:*

**„Regreß der Pflegeversicherung“**

1. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß die Einführung der Pflegeversicherung eine grundlegende Änderung im System der Sozialversicherung war.
2. Der Forderungsübergang auf die Pflegekasse umfaßt auch zukünftige Leistungsanpassungen, nicht dagegen Änderungen der Berechnungsgrundlage und die Einführung neuer Leistungsarten.
3. Der Forderungsübergang findet statt, sobald aufgrund konkreter Anhaltspunkte für eine Pflegebedürftigkeit des Geschädigten mit der Leistungspflicht der Pflegekasse ernsthaft zu rechnen ist (analog Rechtsprechung zur Sozialhilfe).
4. Zur Erleichterung von Abfindungen des Geschädigten appelliert der Arbeitskreis an den Gesetzgeber, die Möglichkeit der Abtretung nach § 53 SGB I im Interesse des Geschädigten und des Schädigers auf alle Leistungen der Pflegeversicherung zu erstrecken.  
Deshalb steht dem Geschädigten ein Anspruch gegen die Pflegekasse auf Zustimmung nach § 53 SGB I zu. Dies ist insbesondere notwendige Voraussetzung für den Fall, daß der Gesetzgeber einen Anspruch des Geschädigten auf Kapitalabfindung einführen sollte.
5. Rentenversicherungsbeiträge der Pflegekasse (§ 44 SGB XI) sind vom Schädiger nicht zu erstatten.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt den Abschluß von Teilungsabkommen, die Altersgrenzen enthalten.
7. Der Arbeitskreis begrüßt alle Maßnahmen zur Förderung der Familienpflege. Die Sozialpolitik ist aufgerufen, für kostengünstige Strukturen der professionellen Pflege zu sorgen.

## *Arbeitskreis VII:*

### **„Die medizinisch-psychologische Untersuchung vom Kraftfahrern“**

Die Fahreignungsbegutachtung durch medizinisch-psychologische Untersuchungsstellen (MPU), unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles, ist ein wichtiges Mittel zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und ist weiterzuentwickeln.

Zu bedenken ist:

1. Die Voraussetzungen für die Anordnung der Beibringung des Gutachtens einer MPU sind eindeutig durch Rechtsvorschriften zu regeln. Die Fahrerlaubnisbehörde hat bei Anordnung der Beibringung des Gutachtens immer auch die Frage zu stellen, ob eine bedingte Eignung gegeben ist, so daß die Verwaltungsbehörde eine beschränkte Fahrerlaubnis oder eine solche unter Auflagen (§ 12 Abs. 2 StVZO) erteilen kann.
2. Bundesweit sollten einheitliche Untersuchungs- und Beurteilungsmethoden angewandt werden. Inhalt und Verlauf der Exploration sind ausführlich zu dokumentieren.
3. Schematische Beurteilungen ohne Prüfung der besonderen Umstände des Einzelfalles sind auszuschließen.

Das Gutachten muß für den Untersuchten als Auftraggeber verständlich und nachvollziehbar sein.

4. Begutachtungsstellen müssen amtlich anerkannt sein.

Durch bundesweit gültige Grundsätze und Qualitätssicherungsmaßnahmen müssen die schädlichen Auswirkungen eines Wettbewerbs ausgeschlossen werden.

5. Der Kraftfahrer sollte möglichst frühzeitig über die MPU sowie die bewährten Maßnahmen zur Wiederherstellung und Sicherung der Fahreignung durch Nachschulungs- und Rehabilitationskurse oder Einzeltherapie informiert werden.

Für verkehrsauffällige Kraftfahrer sollen verstärkt Hilfen zur Behebung von Eignungsmängeln entwickelt und angeboten werden.

6. Aus Gründen der Rechtssicherheit und der Vereinheitlichung des Begutachtungswesens für Verkehrsbehörden und Bürger sollen baldmöglichst die Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ und „Psychologisches Gutachten Kraftfahreignung“ zusammengeführt werden.
7. Die amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen sollten keine therapeutischen Maßnahmen durchführen.

## *Arbeitskreis VIII:*

### **„Der Kapitän und seine Verantwortung für Schiff, Besatzung und Ladung“**

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, daß
  - 1.1. im Rahmen der Umsetzung des International Safety Management Code sichergestellt wird, daß
    - vom Reedereimanagement alle sicherheitsrelevanten Aufgaben entsprechend qualifizierten und geeigneten Besatzungsmitgliedern zugewiesen werden,
    - die Besatzungsmitglieder sich in einer einheitlichen Arbeitssprache an Bord verständigen können,
    - die Besatzungsmitglieder auf ihre Aufgaben vorbereitet und in diese eingewiesen werden;
    - das Seewachsystem so gestaltet wird, daß die vorgeschriebenen Arbeitszeiten und Ruhepausen eingehalten werden können und
    - die neue von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verabschiedete Regel im Kapitel V des SOLAS-Übereinkommens beachtet wird, wonach vom Reedereimanagement nicht in die Entscheidungsbefugnisse des Kapitäns auf dem Gebiet der Sicherheit eingegriffen werden darf.
  - 1.2. die Seefahrts-Standardredewendungen der IMO (Marine Standard Communication Phrases) an Bord von Schiffen unter Bundesflagge, durch die Seelotsen und im Rahmen der maritimen Verkehrssicherung durch die Verkehrszentralen erprobt werden und
  - 1.3. die vom Kapitän zu beachtenden Sicherheits- und Verkehrsvorschriften sowie Vorschriften zum Schutze der Meeresumwelt klar, verständlich und praktikabel formuliert werden und die international geltenden Vorschriften in einem entsprechenden Kompendium der IMO zusammengestellt werden.
2. Der Arbeitskreis stellt fest, daß bei den dem Kapitän zugewiesenen Befugnissen und Pflichten eine teilweise Delegation möglich ist; Unfalluntersuchungsbehörden und Gerichte werden gebeten, sich mit den Grenzen einer solchen Delegation auseinanderzusetzen.
3. Der Arbeitskreis fordert die zuständigen Behörden des Bundes und der Länder auf, die wirksame Anwendung der Sicherheits- und Verkehrsvorschriften sowie der Vorschriften zum Schutze der Meeresumwelt durch Intensivierung der entsprechenden Kontrollen sicherzustellen, um ihre Einhaltung durch die Kapitäne zu unterstützen.