

60. Deutscher Verkehrsgerichtstag

17. bis 19. August 2022 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis I

Angemessene Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht

1. Eine verkehrspsychologische Maßnahme und andere (vergleichbare) Interventionen zur Verhaltensänderung als Alternative zu dem bestehenden Instrumentarium (Geldbuße und Fahrverbot) sollen gestärkt werden.
2. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, einen Regelungskatalog für ein Absehen vom Fahrverbot zu erstellen. Neben Maßnahmen zur Verhaltensänderung sind dabei insbesondere berufliche, familiäre und finanzielle Aspekte zu würdigen. Dies führt zu einer bundeseinheitlichen Gleichbehandlung. Gleichzeitig wird durch die höhere Akzeptanz eine Entlastung der Justiz erreicht.
3. In geeigneten Fällen soll ein Fahrverbot auch auf Bewährung ermöglicht werden.
4. Der Arbeitskreis hält es für erforderlich, die vorhandenen Widersprüche im Bußgeldkatalog durch eine inhaltliche Überprüfung zu beseitigen und die Rechtsfolgen mehr an den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit auszurichten.
5. Bisher regelkonformes Verhalten soll bei einem erstmaligen Verkehrsverstoß im Rahmen der Verhältnismäßigkeit berücksichtigt werden.

60. Deutscher Verkehrsgerichtstag

17. bis 19. August 2022 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis II

Cannabis im Straßenverkehr – Strafrecht und Ordnungswidrigkeiten

Der Arbeitskreis stellt fest:

Der Konsum von Alkohol oder Cannabis und die Teilnahme am Straßenverkehr sind im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich voneinander zu trennen.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft können für Cannabis weder im Strafrecht noch im Ordnungswidrigkeitenrecht mit Alkohol vergleichbare Grenzwerte festgelegt werden.

Der aktuell angewandte Grenzwert von 1,0 ng THC pro ml Blutserum liegt so niedrig, dass er den Nachweis des Cannabiskonsums ermöglicht, aber nicht zwingend einen Rückschluss auf eine verkehrssicherheitsrelevante Wirkung zulässt. Dies führt in der Praxis dazu, dass in einem nicht vertretbaren Umfang Betroffene sanktioniert werden, bei denen sich eine „Wirkung“ im Sinne einer möglichen Verminderung der Fahrsicherheit aus wissenschaftlicher Sicht nicht tragfähig begründen lässt.

Der Arbeitskreis empfiehlt, dem Gesetzgeber aufzugeben, den derzeit angewandten Grenzwert für die THC-Konzentration von 1,0 ng THC pro ml Blutserum angemessen heraufzusetzen.

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis IV

Mehr Radverkehr mit mehr Verkehrssicherheit – wie schaffen wir das?

1. Eine Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs bedingt zwingend eine neue Aufteilung des Verkehrsraumes, unter anderem zugunsten des Fahrrades, und die Schaffung durchgängig sicher befahrbarer Radnetze.
2. Der Arbeitskreis erwartet, dass die vorhandenen Regelwerke zur Planung und zum Bau von Radverkehrsanlagen als Mindeststandard verbindlich umgesetzt werden. Die Bundesländer werden aufgefordert, eine wirksame Qualitätskontrolle auch hinsichtlich der fehlerverzeihenden und intuitiv nutzbaren Infrastruktur zu entwickeln und zu implementieren. Dies gilt sowohl für den Neubau als auch den Bestand.
3. Um mehr Spielraum für die Kommunen zu schaffen, wird dem Gesetzgeber empfohlen, die Ziele des StVG und den § 45 Abs. 9 StVO so zu verändern, dass präventive sowie proaktive Maßnahmen und Gestaltungen leichter möglich werden.
4. Zur Unterbindung sicherheitsgefährdenden Verhaltens sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr müssen die personellen Kapazitäten von Ordnungsbehörden und Polizei aufgestockt und die entsprechenden Aktivitäten intensiviert und koordiniert werden. In diesem Zusammenhang beklagt der Arbeitskreis, dass die Empfehlung des VGT von 2017 zu Fahrradstaffeln bisher nur unzureichend umgesetzt wurde.
5. Mehr Verkehrsausbildung und Fahrsicherheitstrainings sind anzubieten. Bei Kindern und Jugendlichen sollte dies auch durch die verstärkte Integration in die Lehrpläne erfolgen. Insbesondere bei Nutzenden von Pedelecs ist vor allem der Handel aufgefordert, zur Teilnahme an Trainings und zum Tragen von Helmen zu motivieren. Zusätzlich werden Bund, Länder und Kommunen aufgefordert, nachhaltige Kommunikationskonzepte und Maßnahmen für alle Verkehrsteilnehmenden entwickeln zu lassen, um das StVO-Gebot zur ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksicht als tragende Säule der Verkehrssicherheit deutlich mehr ins Bewusstsein zu rücken.
6. Der Arbeitskreis stellt fest, dass das Radfahren unter Alkoholeinfluss eine nennenswerte Unfallursache darstellt. Der Bundesgesetzgeber wird erneut aufgefordert, hierfür einen Ordnungswidrigkeitentatbestand einzuführen.
7. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber auf, für die rechtliche Zuordnung als Fahrrad Maße und Gewichte insbesondere von Pedelecs, Lastenrädern und Gespannen zu begrenzen.

60. Deutscher Verkehrsgerichtstag

17. bis 19. August 2022 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis V

Reha-Management Schwerstverletzter nach Verkehrsunfällen

1. Ein objektives und neutrales Rehabilitationsmanagement ist im Interesse des Verletzten zwingend erforderlich.
2. Über die Vorzüge dieses Managements sollten alle an der Genesung beteiligten Berufsgruppen (Ärzte, Versicherer, Verkehrsanwälte und Reha-Dienstleister) aktiv informieren.
3. Nach einem schweren Personenschaden kommt es beim Übergang von einer Akutbehandlung im Krankenhaus in die Rehabilitation häufig zu Verzögerungen und zu erheblichen Defiziten an Versorgungsangeboten. Das gefährdet den Heilungserfolg. Daher besteht hier dringender Handlungsbedarf.
4. Ärzte, Versicherer, Verkehrsanwälte und Reha-Dienstleister sind aufgefordert, diese Reha-Lücke gemeinsam zu schließen.
5. Ungeachtet dessen wird der Gesetzgeber aufgerufen, das Versorgungsdefizit zeitnah zu beseitigen.

60. Deutscher Verkehrsgerichtstag

17. bis 19. August 2022 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VI

E-Scooter, Krankenfahrstühle, langsame Landmaschinen – ist unser Haftungsrecht noch zeitgemäß?

1. Der Gesetzgeber sollte § 8 Nr. 1 StVG grundlegend reformieren. Der generelle gesetzliche Ausschluss der Gefährdungshaftung für langsam fahrende Kraftfahrzeuge ist angesichts der geänderten Verhältnisse im Straßenverkehr nicht mehr zeitgemäß.
2. Das Gefährdungspotential land- und forstwirtschaftlicher Kraftfahrzeuge sowie von Baufahrzeugen und sonstigen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, die bauartbedingt maximal 20 km/h fahren können, hat sich im Laufe der Zeit aufgrund höherer Geschwindigkeiten der anderen Verkehrsteilnehmenden sowie geänderter technischer Ausmaße und Ausstattungen deutlich erhöht. Deshalb ist eine Ausnahme von der Gefährdungshaftung nicht mehr gerechtfertigt.
3. Das Gefährdungspotential neuer Typen langsam fahrender Kraftfahrzeuge, die bauartbedingt zwischen 6 km/h und 20 km/h fahren können, wie etwa E-Scooter, erscheint insbesondere wegen der erwartbaren Zunahme der Nutzung und der Enge des Verkehrsraums so hoch, dass sie ebenfalls der Gefährdungshaftung unterfallen sollten.
4. Motorisierte Krankenfahrstühle sollten aufgrund des geringen Gefährdungspotentials und unter sozialpolitischen Gesichtspunkten weiter von der Gefährdungshaftung ausgenommen bleiben.

60. Deutscher Verkehrsgerichtstag

17. bis 19. August 2022 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VII

Beurteilung der Fahreignung durch das Strafgericht und die Fahrerlaubnisbehörde – zwei Seiten einer Medaille?

Das geltende System der Doppelkompetenz der Fahreignungsbeurteilung durch das Strafgericht und die Fahrerlaubnisbehörde sollte beibehalten werden.

Sieht das Strafgericht von der Entziehung der Fahrerlaubnis ab, weil es den Angeklagten für fahrgeeignet hält, muss es diese Entscheidung nachvollziehbar begründen. Dadurch wird die Bindungswirkung gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde sichergestellt.

Die Fortbildung im Verkehrsverwaltungsrecht bei den Strafgerichten, Strafverfolgungsbehörden und in der Anwaltschaft muss intensiviert werden. Eine entsprechende Spezialisierung innerhalb der Strafgerichte ist wünschenswert.

Beschuldigte sollen in jedem Stadium des Verfahrens möglichst frühzeitig - insbesondere durch qualifizierte Merkblätter - über weitere mögliche fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen informiert werden.

60. Deutscher Verkehrsgerichtstag

17. bis 19. August 2022 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VIII

Durchsetzung der Sicherheits-, Umwelt- und Klimavorschriften in der Seeschifffahrt

Der Arbeitskreis hält Schiffskontrollen für ein effektives und weiterhin unverzichtbares Mittel, um die weltweit verbindlichen Vorschriften über die Sicherheit und den Schutz der Meere in der Seeschifffahrt wettbewerbsneutral durchzusetzen. Dazu sind ein harmonisiertes Vorgehen der Staaten auf Grundlage der Regelungen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) und darauf fußender regionaler Vereinbarungen erforderlich. International koordinierte Inspektionskampagnen zu einzelnen Bereichen, wie etwa Lotsentransfereinrichtungen, sollten fortgesetzt werden.

Die IMO-Richtlinie zum Verfahren bei Hafenstaatkontrollen sollte auf größere Fischereifahrzeuge ausgeweitet, für kleinere Schiffe konkretisiert und um den in Europa entwickelten risikobasierten Kontrollansatz ergänzt werden. International sollte schnellstmöglich erreicht werden, dass alle Schiffsdokumente in elektronischer Form verfügbar sind, um Vorabkontrollen zu ermöglichen und dadurch auch den Aufwand für die Schiffsbesatzungen zu reduzieren. Die Bundesregierung sollte sich für die Unterstützung von Staaten in anderen Weltregionen bei der Optimierung von diskriminierungsfreien Hafenstaatkontrollen einsetzen.

Bei Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei (WSP) sollte wie bei der Hafenstaatkontrolle durch die BG Verkehr ein risikobasierter Ansatz weiterverfolgt werden. Der Zugang der WSP zu den entsprechenden internationalen Datenbanken und die Kooperation mit ausländischen Kontrollbehörden sollte aufgabenbezogen ausgebaut werden.

Um unnötige Kontrollen zu vermeiden, muss weiter ein kontinuierlicher Informationsaustausch zwischen den beteiligten Behörden erfolgen. Die Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien der Länder sollte durch die Einführung einer geeigneten gemeinsamen digitalen Infrastruktur verbessert werden. Insgesamt sollten Digitalisierungsoptionen bei Schiffskontrollen noch konsequenter verfolgt und die dafür erforderlichen finanziellen Mittel bereitgestellt werden.

Sanktionen bei Umweltstraftaten sollten abschreckend wirken. Einer ungerechtfertigten Kriminalisierung von Seeleuten muss auf internationaler Ebene entgegengewirkt werden.