

47. Verkehrsgerichtstag 2009 Goslar

Bericht 47. [Deutscher Verkehrsgerichtstag 2009](#)

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Der diesjährige DVGT hatte kein für Verkehrspsychologen zentral wichtiges Thema, aber es wurden in den Arbeitskreisen Fragen behandelt, die mittelfristig erheblich auf die Rahmenbedingungen unserer Arbeit Einfluss haben werden. Die insgesamt 1.600 angemeldeten Teilnehmer (darunter diesmal wenige Verkehrspsychologen) erwartete ein interessantes Programm.

Dies begann schon mit einer lohnenden Eröffnungsveranstaltung, in der Generalbundesanwalt Kay Nehm in Hinblick auf den Führerscheintourismus anmerkte, EuGH und deutsche Gerichte spielten miteinander Katz und Maus. Erfreulich dagegen der Hinweis auf den zu erwartenden historischen Tiefstand von Verkehrstoten in Deutschland für 2008 - aber immer noch ca. 4.600. Nach Grußworten des OB Hennig Binnewies hielt dann der scheidende Präsident des Verkehrsgerichtstages Prof. Dr. Friedrich Dencker eine beeindruckende Rede mit bewusst politisch zugespitzten Aussagen. Neben einigen kritischen Bemerkungen in Richtung Europa-Gesetzgebung sorgte vor allem seine Überlegung, Haupt-Fahrrad-Wege zu überdachen, für Pressewirbel. Dabei war "meine kühnste einschlägige Fantasie" nur ein Teilaspekt seiner Überlegungen, wie Fahrradverkehr auch im Hinblick auf Klimagesichtspunkte gefördert werden könne. Beeindruckend war für mich dabei die sehr persönliche Erfahrung, die Prof. Dencker berichtete: Als er (als passionierter Radfahrer) einen seiner Studenten darauf ansprach, warum der nicht auch bei schlechtem Wetter Fahrrad fahre, schließlich gäbe es Regenkleidung, antwortete dieser: "Sie haben ja auch ein Dienstzimmer, um sie zu trocknen...". Bedenkenswert auch seine abgewogen vorgetragene Befürchtung, es gäbe in Deutschland eine Entwicklung, nach der Innenminister - vor allem unter polizeilichen Erwägungen - rechtliche Maßnahmen forderten oder gar Anweisungen erteilten, die nicht in ihrer rechtlichen Zuständigkeit lägen. Oder zugespitzt in der Formulierung: "Nicht mehr die Kriminalpolizei dient der Strafrechtspflege, sondern diese ist lediglich eine nachgeordnete Abteilung eines polizeilich dominierten Sicherheitsapparates." Angewendet auf die Atemalkoholmessung bedeute dies, dass nicht mehr unabhängige Institute für Rechtsmedizin, sondern die Polizei selbst als faktisch unkontrollierbare "Partei im Strafverfahren" belastende Feststellungen träge.

Der Vortrag vom Präsidenten des Bundesverfassungsgerichtes Prof. Dr. Hans-Jürgen Papier fiel dann gegenüber diesem geschliffenem Vortrag deutlich ab, auch wenn das Thema "Berlin, Brüssel, Straßburg, Luxemburg oder Karlsruhe - wer gibt uns Recht?" eigentlich spannend war, es wurde aber durch eine Fülle umständlich vorgetragener Detailinformationen und einen schwer zu folgendem Vortragsstil verschenkt - dabei sprach er solch brisante Themen an wie die Tatsache, dass in Hinblick auf Europa sich Rechtssetzung nicht mehr so entwickelt, dass gewählte Parlamente auf nationaler Ebene Recht setzen, sondern dass die Regierung als Exekutive durch ernannte Vertreter nur noch auf der höheren Ebene Mitsprache hat. Diese faktische Vorherrschaft der Ministerialbürokratie ist deutlich lobbyanfälliger als die parlamentarische Gesetzgebung. Interessant auch der Hinweis, dass eine europäische Vereinbarung über eine europaweit gültige Aberkennung der Fahrerlaubnis bis heute nicht ratifiziert ist.

Die Vorträge, Diskussionen und Empfehlungen der einzelnen Arbeitskreise zusammenzufassen, sprengt im Grunde des Rahmen eines Newsletters, zumindest der Text der Empfehlungen ist zu finden unter http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/images/stories/pdf/empfehlungen_47vgt.pdf

AK I befasste sich mit "**Grenzüberschreitender Unfallregulierung in der EU**". Hintergrund ist die Möglichkeit aufgrund einer EuGH-Grundsatz-Entscheidung, dass z.B. ein deutscher Autofahrer nach einem Unfall in Italien die italienische Haftpflichtversicherung in Deutschland (allerdings aufgrund italienischen Rechtes) verklagen kann. Trotz der Fülle der daraus erwachsenden Probleme begrüßt der Arbeitskreis das Urteil des EuGH, er ist einhellig der Ansicht, dass eine Direktklage auch gegen Versicherungen in der Schweiz, Norwegen und Island zulässig ist (Lugano-Übereinkommen), er appelliert an die EU-Kommission und die Bundesregierung, im Binnenmarkt auf ein einheitliches Internationales Deliktsrecht hinzuwirken. Die aktuelle Rechtslage erfordere eine nachhaltige Intensivierung der Richterfortbildung und die Schaffung der nötigen Ressourcen durch die Landesjustizministerien. Zusätzlich sollte die EU-Kommission die notwendigen Hilfsmittel zur Ermittlung des ausländischen Schadensersatzrechts bereitstellen (z.B. Datenbanken, Kompendien).

AK II hatte das Thema "**Quotenbildung nach dem VVG**" - also rechnerische Aufteilung von Versicherungsleistungen nach Unfällen. Dabei soll eine Quotenbildung nur in Betracht kommen, wenn grobe Fahrlässigkeit vorliegt, das einzige Bemessungskriterium für die Quotelung ist die Schwere des Verschuldens. Im Massengeschäft erscheint dem AK die Bildung von Musterquoten mit wenigen Stufen (0%, 25%, 50%, 75%, 100%) sachlich geboten, Maßstab dafür sei das objektive Gewicht der verletzten Sorgfaltspflicht. Ein gemeinsames Gremium aus Vertretern von Verbraucherschutzverbänden (z.B. Automobilclubs), der Versicherungswirtschaft, der Anwaltschaft und der Richterschaft soll baldmöglichst eine Tabelle von Musterquoten als Orientierungsrahmen erstellen. Bei alkoholbedingter oder bei drogenbedingter Fahruntüchtigkeit wird als Musterquote eine Kürzung von 100 % empfohlen.

AK III "Atem - und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand" lag näher Arbeitsgebiet von Verkehrspsychologen. Hintergrund der Auseinandersetzung ist die Frage, wieweit nicht nur bei Ordnungswidrigkeiten (0,5-Promille-Grenze), sondern auch bei Strafverfahren die Atemalkoholkonzentrationsmessung als beweissicher anerkannt werden soll - hier hatte es eine Kontroverse zwischen Innenministerkonferenz und Justizministerkonferenz gegeben. Nach kontroverser Diskussion einigte sich der Arbeitskreis mehrheitlich auf folgende Empfehlungen:

1. Die Atemalkoholanalyse kann die Blutalkoholanalyse bei der strafrechtlichen Ahndung von Alkoholfahrten nicht ersetzen. Die Blutalkoholanalyse bleibt vielmehr weiterhin unverzichtbar. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein geeignetes Beweismittel zur Feststellung sog. „absoluter“ Fahrunsicherheit ist. Der Arbeitskreis empfiehlt weitere umfassende Forschungsarbeit unter Einbeziehung der Rechtsmedizin, der Justiz und der Polizei.
2. Fahrten unter der Wirkung von Alkohol und anderen Rauschmitteln (Trunkenheitsfahrten) müssen im Interesse der Verkehrssicherheit effektiv geahndet werden. Dafür ist es wegen des raschen Abbaus der Wirkstoffkonzentration unabdingbar, dass eine erforderliche Blutprobe möglichst zeitnah entnommen wird. Der Arbeitskreis ist im Hinblick auf die andernfalls zu befürchtende Beeinträchtigung des Beweisergebnisses der Auffassung, dass bei Trunkenheitsfahrten typischerweise jedes Zuwarten eine Gefährdung des Untersuchungserfolges nach sich zieht, die die Anordnung der Blutentnahme durch die Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft rechtfertigt. Der Gesetzgeber sollte die in der Frage der Anordnungscompetenz derzeit zu konstatierende Rechtsunsicherheit beseitigen. Der Richtervorbehalt bei Anordnung der Blutentnahme sollte jedenfalls in Verkehrsstrafsachen wegfallen.
3. Zwei unabhängige gaschromatographische Verfahren (GC-Verfahren) sind aus medizinisch-naturwissenschaftlicher Sicht zur sicheren forensischen BAK-Bestimmung geeignet. Daher sollten auch Doppelbestimmungen mit zwei unabhängigen GC-Verfahren als eigenständige Methoden zur BAK-Bestimmung anerkannt werden.

Das Thema des **AK IV** lautete "**Radfahrer im rechtsfreien Raum?**" - wobei tiefenpsychologisch interessant das Fragezeichen im offiziellen Kongressaushang vergessen worden war und erst handschriftlich hinzugefügt wurde. Hintergrund ist die Zunahme des Fahrradverkehrs (über 70 Millionen Fahrräder in Deutschland!), aber auch der Unfälle und die Frage, wie Radfahrer zu einem geregelterm Verhalten bewogen werden können. Der Vortrag des Referenten des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club [ADFC](http://www.adfc.de) ist im Internet nachlesbar:

http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/34/46/Moeglichkeiten_der_Verhaltensbeeinflussung_Huhn_AK_IV.pdf Die Empfehlungen lauteten in verkürzter Form:

1. Das Fahrrad muss als vollwertiges gleichberechtigtes Verkehrsmittel anerkannt werden.
2. Die mangelnde Normenakzeptanz bei Radfahrern ist vor allem bei Fahren auf der falschen Straßenseite, Rotlichtverstößen, unbefugter Gehwegnutzung, Fahren ohne Licht sowie mit nicht angepasster Geschwindigkeit in gefahrträchtigen Situationen festzustellen. Radfahrer ihrerseits werden besonders durch Regelverstöße von Kraftfahrern gefährdet.
3. Die Verkehrserziehung sollte über die Radfahrprüfung hinaus fortgesetzt werden und dabei über Gefahren für und durch Radfahrer aufklären.
4. Bei Anlagen für den Radverkehr sollen die anerkannten Regeln der Technik konsequent und bedarfsgerecht angewandt werden. Dazu gehören vor allem Nachvollziehbarkeit, Eindeutigkeit und die Beachtung des Prinzips „Sehen und gesehen werden“.
5. Es bedarf es der Bereitstellung ausreichender Abstellmöglichkeiten und Regelungen zur Ordnung des ruhenden Fahrradverkehrs.
6. Teilnehmern am Radfahrverkehr wird das Tragen eines Helmes sowie dringend der Abschluss einer Haftpflichtversicherung empfohlen.
7. Normenreduktion und Normenklarheit erhöhen die Normenakzeptanz. Diese muss auch dem einzelnen Radfahrer abverlangt werden.
8. Der Arbeitskreis sieht darüber hinaus weiteren Diskussionsbedarf insbesondere zur Problematik der Identifizierbarkeit von Radfahrern sowie der Gewährleistung, dass nur Fahrräder mit zeitgemäßer technischer Ausstattung am Straßenverkehr teilnehmen.

AK V stellte die Frage "**Section-control - Neuer Weg zur Tempüberwachung?**". Dabei handelt es sich um den Ansatz, alle Fahrzeuge am Beginn und am Ende eines längeren Straßenabschnittes zu erfassen und dann über die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit zu ermitteln, wer mindestens einmal auf dem Abschnitt zu schnell gefahren sein muss. Angesichts der rechtlichen Probleme dabei fielen die Empfehlungen eher allgemein aus: Grundsätzlich wurde die Möglichkeit für Strecken mit geschwindigkeitsbedingter Unfallhäufigkeit begrüßt. Der Arbeitskreis war allerdings der Auffassung, dass das geltende Recht die Einführung von Section Control nicht zulässt, er befürwortete nur mit knapper Mehrheit die Durchführung eines Versuchs in einem Bundesland. Voraussetzung sei: Durchführung nur an Unfallhäufungsstrecken, die erhobenen Daten dürfen ausschließlich für die Geschwindigkeitsüberwachung verwendet werden, Daten von unauffälligen Fahrzeugen sind sofort und spurlos zu löschen, der überwachte Streckenabschnitt soll mit gut sichtbarem Hinweisschild angekündigt werden.

Im **AK VI** ging es um "**Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis**" - die Dritte Führerscheinrichtlinie der EU sieht ab dem Jahr 2013 eine Beschränkung der Gültigkeitsdauer von neuen Fahrerlaubnissen vor. Es sollen ärztliche Kontrollen und sonstige besondere Maßnahmen zur Kontrolle der Fahrfähigkeit durchgeführt werden können - vor allem für ältere Kraftfahrer. Da dieses Thema in den nächsten Jahren zunehmend Bedeutung gewinnen wird, die Empfehlungen im Wortlaut: 1. Die Dritte Führerscheinrichtlinie der EU schreibt den Mitgliedstaaten vor, ab 2013 eine zeitliche Befristung von Führerscheinen auf 10 Jahre, maximal 15 Jahre vorzunehmen. Mit Blick auf das verfassungsrechtliche Verhältnismäßigkeitsprinzip ist der deutsche Gesetzgeber gehalten, unter Berücksichtigung der sozialen Bedeutung des Autofahrens den Rahmen von 15 Jahren

auszuschöpfen. 2. Von der dem deutschen Gesetzgeber eingeräumten Ermächtigung, anlässlich der Erneuerung des Führerscheins eine Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit auch bei Fahrern von Pkw und Motorrädern anzuordnen, sollte kein Gebrauch gemacht werden. Dies ergibt sich aus der empirisch gesicherten Feststellung, dass damit im Regelfall kein relevanter unfallsenkender Effekt verbunden ist. Das gilt auch für ältere Verkehrsteilnehmer, zumal kein gesicherter direkter Zusammenhang zwischen zunehmendem Alter, gesundheitsbedingter Leistungseinschränkung und Unfallhäufigkeit besteht. Vor diesem Hintergrund ist auch aus verfassungsrechtlicher Sicht ein Verzicht auf die Inanspruchnahme der Ermächtigung geboten. 3. Wenn im Einzelfall aufgrund von Tatsachen Bedenken gegen die uneingeschränkte Eignung bestehen und durch eine Untersuchung schwerwiegende Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit festgestellt worden sind, ist in der Regel mit Blick auf das Verhältnismäßigkeitsprinzip das Vorliegen einer bedingten Eignung zu prüfen. In Frage kommt etwa die Erteilung von Auflagen und/oder die Beschränkung auf Fahrten bei Tageslicht, im Umkreis der Wohnung und der Ausschluss von Fahrten auf Autobahnen. 4. Zur Erhaltung der Fahrkompetenz insbesondere bei älteren Menschen kann der Einzelne selbst etwas tun. Er sollte sich körperlich und geistig fit halten, seine Fahrfertigkeiten trainieren und sein Verkehrswissen auffrischen. Die verstärkte Nutzung von geeigneten Fahrerassistenz- und -informationssystemen kann hilfreich sein. Der Arbeitskreis weist erneut auf die Verantwortung der Ärzteschaft zur Aufklärung und Beratung der Autofahrer hin.

Im **AK VII**, an dem ich teilnahm, ging es um "**Probleme mit den Punkten**" - hier stand im Vordergrund die Reformbedürftigkeit des Mehrfachpunktetättersystems und des Verkehrszentralregisters. Speziell die Regelungen über Tilgungsfristen und Tilgungshemmung in Verbindung mit den Überliegefristen sind äußerst kompliziert. Die daraus erwachsenden Probleme bei 9 Millionen eingetragenen Kraftfahrern und jährlich 11 Millionen Anfragen wurde in einem Referat von Bodo Bronnmann aus dem [KBA](#) sehr anschaulich. Auch in den beiden anderen Referaten wurde deutlich auf die zum Teil widersprüchlichen und unklaren Regelungen hingewiesen. Allein die Tatsache, dass erst knapp 10 Jahre (!) nach Inkrafttreten des neuen FeV die zentrale Frage der Anwendung von Tattagprinzip oder Rechtskraftprinzip bei Punktebewertung geklärt worden ist, macht die Unübersichtlichkeit der Regelungen deutlich. Entsprechend konzentrierten sich die Diskussionen um die Frage einer Vereinfachung der Regelungen. Der Schwerpunkt lag auf einer Abschaffung der komplizierten Tilgungshemmung bei gleichzeitiger Verlängerung der Tilgungsfristen, so dass bei jeder einzelnen Auffälligkeit für sich genommen feststeht, wann sie gelöscht wird - ohne kompliziertes Einbeziehen späterer oder früherer Auffälligkeiten. Angesichts der komplexen Wechselwirkung verschiedenen Änderungsvorschläge beschränkte sich der AK auf allgemeine Forderungen bei punktuell konkreten Vorschlägen, er hielt eine Vereinfachung der Vorschriften des bestehenden Punktsystems für dringend erforderlich. Die Tilgungshemmung und die Überliegefrist sollen entfallen und gleichzeitig die Tilgungsfristen des § 29 Abs. 1 StVG und die Punkteschwelle überprüft werden. Punkte sollen sowohl bei Entziehung der Fahrerlaubnis als auch bei Verzicht darauf gelöscht werden, ab 8 Punkte soll das KBA über jede weitere Eintragung unterrichten, bei Verkehrszu widerhandlungen mit Eintrag in VZR soll den Betroffenen die Punktebewertung für die Zu widerhandlung bekannt gegeben werden, Nichtteilnahme an einem Aufbau seminar soll nicht mehr zu 10-jähriger Tilgungshemmung führen. Die Regelungen über Aufbau seminare in der Probezeit und solche danach und ihr Verhältnis zueinander sollen überprüft werden. Generell sollen die Wirkungen der Maßnahmen nach § 4 StVG im Hinblick auf die Verkehrssicherheit evaluiert werden. Ein Vorschlag von mir zu einer früheren Berücksichtigung einer Verkehrspsychologischen Beratung fand keine Mehrheit.

Vom **AK VII "Neuregelung der Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Seeschifffahrt"** schließlich wurde die rasche Ratifizierung und Umsetzung des Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation gefordert, um weltweit die Arbeits- und Lebensbedingungen für

Seeleute zu verbessern. Er sah die in dem Übereinkommen vorgesehenen Beschwerdemöglichkeiten für Seeleute als besonders wichtig an und hielt es für dringend erforderlich, dass erhobenen Beschwerden effektiv nachgegangen wird.

Und schließlich wurde in Abschlussvortrag "Auf dem Weg zur elektronischen Akte" von Götz-Thomas Heine (OVG Münster) und der anschließenden Diskussion deutlich, wie engagiert an der Ablösung der bisherigen Papierform gearbeitet wird, aber auch, welche Fülle von Fragen und Problem dabei auftauchen.

Quelle: nlvp - newsletter verkehrspsychologie 01/2009 - <http://www.nlvp.de>