



56. Deutscher Verkehrsgerichtstag¹ vom 24. bis 26.01.2018 in Goslar

Empfehlungen der Arbeitskreise

(unsere Auswahl mit unmittelbarer Relevanz zur Verkehrssicherheitsarbeit)



Quelle: www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/

Arbeitskreis II - Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen)

- Risiken der neuen Technik
 - Wer haftet, wenn die Technik versagt?
 - Brauchen wir ein neues Haftungssystem?
1. Der Gesetzgeber sollte klar zwischen hochautomatisierten und vollautomatisierten Fahrfunktionen unterscheiden. Er sollte die Regelungen in § 1a und b StVG² auf hochautomatisierte Fahrfunktionen beschränken.
 2. Der Gesetzgeber sollte klarstellen, dass das Verbot der Nutzung der in § 23 Abs. 1a StVO³ genannten elektronischen Geräte (Handy etc.) im hochautomatisierten Fahrbetrieb nicht gilt.
 3. Es besteht keine Veranlassung, das geltende Haftungssystem (Halter-, Fahrer- und Herstellerhaftung) für den Betrieb hochautomatisierter und vollautomatisierter Fahrzeuge zu verändern.
 4. Der Gesetzgeber sollte die Mindestdeckungssumme der Kfz-Haftpflichtversicherung von derzeit 7,5 Millionen auf 10 Millionen Euro erhöhen und damit einen Gleichklang mit den Haftungshöchstbeträgen des § 12 StVG herstellen.
 5. Die Speicherung der in § 63a Abs. 1 StVG⁴ genannten Daten sollte sowohl im Fahrzeug selbst als auch bei einem unabhängigen Dritten erfolgen. Auch im letztgenannten Fall bleibt Adressat der Übermittlungsverpflichtung gemäß § 63a Abs. 3 StVG allein der Halter. Die Einzelheiten sollte der Gesetzgeber unverzüglich regeln.

Weitere Informationen und Hintergründe zu dieser Empfehlung finden Sie in der ergänzenden Presseinformation des Deutschen Verkehrsgerichtstages unter

<https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/AK256Pres-ges.pdf>

¹ Im Mittelpunkt des jährlichen Verkehrsgerichtstages (Ausrichter: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft) stehen die fachlichen Beratungen in acht Arbeitskreisen. Bei den Verkehrsgerichtstagen diskutieren Vertreter von Wissenschaft, Strafbehörden und Polizei über Verkehrssicherheit und Verkehrsrecht. Inhaltlich bleibt kaum ein Rechtsproblem des Verkehrsrechts unberaten. Die Experten sprechen lediglich Empfehlungen aus, die aber häufig ihren Weg in die Gesetzgebung finden.

² Siehe [§ 1a Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion](#) und [§ 1b Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen](#)

³ Siehe [§ 23 Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden](#)

⁴ Siehe [§ 63a Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion](#)

Wortlaut § 63a Abs. 1 StVG: Kraftfahrzeuge gemäß § 1a speichern die durch ein Satellitennavigationssystem ermittelten Positions- und Zeitangaben, wenn ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und dem hoch- oder vollautomatisierten System erfolgt. Eine derartige Speicherung erfolgt auch, wenn der Fahrzeugführer durch das System aufgefordert wird, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen oder eine technische Störung des Systems auftritt.

Arbeitskreis III - Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

- Ist der Straftatbestand noch zeitgemäß?
 - Reformvorschläge
 - Versicherungsrechtliche Auswirkungen
1. Die strafrechtlichen und versicherungsvertragsrechtlichen Regelungen zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort führen zu gewichtigen Rechtsunsicherheiten. Dadurch können Verkehrsteilnehmer überfordert werden. Vor diesem Hintergrund erinnert der Arbeitskreis daran, dass § 142 StGB⁵ ausschließlich dem Schutz Unfallbeteiligter und Geschädigter an der Durchsetzung berechtigter und der Abwehr unberechtigter Schadensersatzansprüche dient.
 2. Der Arbeitskreis empfiehlt mit überwiegender Mehrheit dem Gesetzgeber zu prüfen, wie eine bessere Verständlichkeit des § 142 StGB erreicht werden kann, insbesondere durch eine Begrenzung des Unfallbegriffs auf Fortbewegungsvorgänge und eine Präzisierung der Wartezeit bei Unfällen mit Sachschäden bei einer telefonischen Meldung, etwa bei einer einzurichtenden neutralen Meldestelle.
 3. Der Arbeitskreis fordert mit überwiegender Mehrheit den Gesetzgeber auf, die Möglichkeiten der Strafmilderung oder des Absehens von Strafe bei tätiger Reue in § 142 Abs. 4 StGB zu reformieren. Dabei sollte die Begrenzung auf Unfälle außerhalb des fließenden Verkehrs entfallen und die Regelung auf alle Sach- und Personenschäden erweitert werden.
 4. Der Arbeitskreis fordert mit knapper Mehrheit, dass das unerlaubte Entfernen vom Unfallort bei Sachschäden nicht mehr im Regelfall zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Die Worte „oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden“ in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB⁶ sollten gestrichen werden. Der Arbeitskreis empfiehlt, bis zu einer gesetzlichen Änderung einen Regelfall der Entziehung der Fahrerlaubnis nur noch bei erheblichen Personen- und besonders hohen Sachschäden (ab 10.000 EUR) anzunehmen.
 5. Der Arbeitskreis hält es für notwendig, den Inhalt der auf das Verbleiben an der Unfallstelle bezogenen versicherungsvertraglichen Aufklärungsobliegenheit den strafrechtlichen Pflichten nach § 142 StGB entsprechend zu verstehen. Er fordert die Versicherer auf, dies durch unmittelbare Bezugnahme auf § 142 StGB in den AKB klarzustellen.

Weitere Informationen und Hintergründe zu dieser Empfehlung finden Sie in der ergänzenden Presseinformation des Deutschen Verkehrsgerichtstages unter <https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/AK356Pres-ges.pdf>

⁵ Siehe unter [§ 142 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort](#)

⁶ Siehe unter [§ 69 Entziehung der Fahrerlaubnis](#)

Arbeitskreis V - Cannabiskonsum und Fahreignung

- Entzug der Fahrerlaubnis bei gelegentlichem Cannabiskonsum
- Neue verwaltungsrechtliche Grenzwerte?
- Cannabis auf Rezept und Fahreignung?

Die Fahrerlaubnis-Verordnung bedarf im Hinblick auf Arznei- und berauschende Mittel einer Überarbeitung durch den Verordnungsgeber.

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass der erstmalig im Straßenverkehr auffällig gewordene, gelegentliche Cannabiskonsum nicht ohne Weiteres als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen wird, sondern lediglich Zweifel an seiner Fahreignung auslöst, die er mittels einer MPU ausräumen kann.

Der Arbeitskreis vertritt die Meinung, dass nicht bereits ab 1 ng/ml THC im Blutserum fehlendes Trennungsvermögen unterstellt werden darf. Er teilt die Feststellungen der Grenzwertkommission, wonach dies erst ab einem THC-Wert von 3 ng/ml Blutserum der Fall ist.

Auch im Falle einer medizinischen Indikation, insbesondere für die Verordnung von Cannabis-Blüten, begründet eine Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Cannabis Zweifel an der Fahreignung. Aus dem Gebot der Verkehrssicherheit heraus ist es deshalb erforderlich, dass dann auch vor dem Hintergrund der Grunderkrankung die Fahreignung zu prüfen ist.

Auch in diesem Sinne müssen die Patienten, die ein Kraftfahrzeug führen wollen, durch entsprechend qualifizierte Ärzte umfassend über ihre Beeinträchtigung der Fahreignung und Fahrsicherheit informiert und begleitet werden. Dies ist entsprechend zu dokumentieren.

Der Gesetzgeber wird gebeten, für Kontrollen im Straßenverkehr ein geeignetes Nachweisdokument vorzusehen.

Weitere Informationen und Hintergründe zu dieser Empfehlung finden Sie in der ergänzenden Presseinformation des Deutschen Verkehrsgerichtstages unter <https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/AK556Pres-ges.pdf>

Arbeitskreis VI - Sanktionen bei Verkehrsverstößen

- Höhere Bußgelder: Heilmittel oder Abzocke?
- Praxis im europäischen Vergleich
- Kriminologische Erkenntnisse
- Interventionsmöglichkeiten aus wissenschaftlicher Sicht

Der Arbeitskreis lehnt eine pauschale Erhöhung der Bußgeldsätze ab.

Er empfiehlt aber eine spürbare Anhebung der Geldbußen, verbunden mit verstärkter Androhung von Fahrverboten, für besonders verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverfehlungen (namentlich Geschwindigkeits-, Abstands- oder Überholverstöße) unter Berücksichtigung des jeweiligen Gefährdungspotentials und der Verkehrssituation. Dies muss einhergehen mit einer nachdrücklicheren und effektiveren Verkehrsüberwachung, gerade an Unfallhäufungs- und Gefährdungsstellen. Die Praxis in den Bundesländern sollte harmonisiert werden.

Einem „Einkalkulieren“ von Geldbußen muss entgegengewirkt werden. Umgekehrt darf nicht der Eindruck der „Abzocke“ unter fiskalischen Gesichtspunkten entstehen.

Der Arbeitskreis fordert eine für die Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbare Beschilderung. Verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Maßnahmen sind zu stärken.

Der Arbeitskreis spricht sich dafür aus, bundesweit eine empirische Basis zu schaffen, mithilfe derer die präventiven Wirkungen der für Verkehrsverfehlungen im Ordnungswidrigkeitenrecht angedrohten Sanktionen besser beurteilt werden können.

Weitere Informationen und Hintergründe zu dieser Empfehlung finden Sie in der ergänzenden Presseinformation des Deutschen Verkehrsgerichtstages unter <https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/AK656Pres-ges.pdf>