

Antrag

**der Abg. Gudula Achterberg und
Thomas Hentschel u. a. GRÜNE**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstags (VGT) 2024

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die Empfehlungen des VGT 2024 zur Einziehung von Täterfahrzeugen bei strafbaren Trunkenheitsfahrten bewertet;
2. wie sie die Empfehlungen des VGT 2024 zu Fahreignungsgutachten und ihrer Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde bewertet;
3. wie sie die Empfehlungen des VGT 2024 zu Behördentäuschung und Punktehandel bewertet;
4. wie sie die Empfehlungen des VGT 2024 zu weniger Strafe bei Unfallflucht bewertet;
5. wie sie die Empfehlungen des VGT 2024 zu Passagierrechten bei multimodalen Reisen bewertet;
6. welche Handlungsnotwendigkeiten und Handlungsoptionen sich für die Landesregierung aus diesen Empfehlungen ergeben.

27.2.2024

Achterberg, Hentschel, Braun, Gericke,
Joukov, Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die Regierungskoalition hat sich im Erneuerungsvertrag „Jetzt für morgen“ zur Vision Zero bekannt und will die Anzahl der Verkehrstoten bis 2030 um 60 Prozent gegenüber 2010 reduzieren. Hierfür sind ambitionierte Maßnahmen auf Landes- und Bundesebene erforderlich. Dies gilt neben Handlungsfeldern wie Technik und Verhalten der Menschen insbesondere für das Handlungsfeld Recht.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) ist eine jährlich stattfindende Konferenz, die sich interdisziplinär mit allen Bereichen der Verkehrswissenschaft befasst, wobei der Schwerpunkt bei der Rechtsprechung in Verkehrssachen liegt. Der VGT hat bundesweit Relevanz, da seine Empfehlungen häufig in der Politik bei der Ausgestaltung von Gesetzen und Vorschriften berücksichtigt werden.

Der Antrag fragt nach der Bewertung der diesjährigen Empfehlungen des VGT und deren Bedeutung für die Politik der Landesregierung.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 21. März 2024 Nr. VM4-0141.5-31/34/5 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, dem Ministerium der Justiz und für Migration sowie dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sie die Empfehlungen des VGT 2024 zur Einziehung von Täterfahrzeugen bei strafbaren Trunkenheitsfahrten bewertet;

Trunkenheitsfahrten stellen eine erhebliche Gefahr (insbesondere) für Leib und Leben anderer, zumeist unbeteiligter Menschen dar, weshalb insbesondere auch unter generalpräventiven Aspekten das Erfordernis einer angemessenen und konsequenten Strafverfolgung besteht.

Vor diesem Hintergrund ist die Empfehlung des 62. Deutschen Verkehrsgerichtstags zur Einführung einer Einziehungsmöglichkeit für Fahrzeuge, die bei strafbaren Trunkenheitsfahrten genutzt worden sind, aus Sicht der Landesregierung grundsätzlich positiv zu bewerten. Allerdings bestehen Bedenken gegen die Wirksamkeit der empfohlenen Einziehungsmöglichkeit. Denn in der Praxis dürfte diese Maßnahme in der überwiegenden Zahl der Verfahren aus im Wesentlichen zwei Gründen ausscheiden:

Zum einen steht zu befürchten, dass das Fahrzeug in vielen Fällen nicht im (ausschließlichen) Eigentum des Täters/der Täterin steht oder dass dies jedenfalls nicht nachgewiesen werden kann. Die Einziehung von Dritteigentum ist jedoch nach § 74 Absatz 3, § 74a Strafgesetzbuch (StGB) nur unter hohen Voraussetzungen zulässig, die nur in seltenen Fällen vorliegen dürften. Ein Absenken dieser Voraussetzungen oder gar ein vollständiger Verzicht darauf – wie vom Deutschen Verkehrsgerichtstag zur Diskussion gestellt – erscheint in verfassungskonformer Weise kaum umsetzbar, da dem Dritteigentümer die Eigentumsgarantie des Artikels 14 Grundgesetz (GG) zur Seite steht. Bereits jetzt werden gegen § 74a StGB verfassungsrechtliche Bedenken erhoben, weil unter Verzicht auf ein spezifisch strafrechtliches Verschulden eine Sanktion verhängt wird.

Zum anderen dürfte einer Einziehung häufig das verfassungsrechtlich verankerte Übermaßverbot entgegenstehen. Gemäß § 74f Absatz 1 StGB darf eine Einziehung von Tatobjekten nicht angeordnet werden, wenn sie zur begangenen Tat und zum Vorwurf außer Verhältnis stehen würde. Ein solches Missverhältnis liegt insbesondere bei hochwertigen Fahrzeugen und Fahrlässigkeitstaten regelmäßig nahe.

Die demnach zu erwartende geringe praktische Relevanz der empfohlenen Einziehungsmöglichkeit lässt auch die kriminalpräventive Wirkung dieser strafähnlichen Maßnahme fraglich erscheinen. Dies gilt erst recht, wenn man bedenkt, dass sich die Täter oder Täterinnen selbst durch die regelmäßig drohende Entziehung der Fahrerlaubnis nicht von Trunkenheitsfahrten abschrecken lassen.

Schließlich ist zu bedenken, dass Sicherstellung, Verwahrung und Verwertung von Fahrzeugen mit hohen Kosten verbunden sind, die den Wert des Fahrzeugs nicht selten übersteigen und letztlich die Staatskasse belasten dürften.

2. wie sie die Empfehlungen des VGT 2024 zu Fahreignungsgutachten und ihrer Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde bewertet;

Der Fahreignung und ihrer Überprüfung kommt im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit eine große Bedeutung zu. Die Anordnung von Fahreignungsgutachten und deren anschließenden Auswertung ist ein wesentlicher Aufgabenbestandteil der Fahrerlaubnisbehörden. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist sowohl eine gute zahlenmäßige Personalausstattung wie auch ein hohes Maß an Qualifizierung in den Fahrerlaubnisbehörden unerlässlich.

Grundlage für die Fahreignungsgutachten sind die Begutachtungsleitlinien der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Innerhalb der BASt bestehen entsprechende Arbeitskreise, welche die einzelnen Kapitel der Begutachtungsleitlinien überprüfen und bei Bedarf auf den aktuellen Stand bringen. Die Fahrerlaubnis-Verordnung sieht bislang vor, dass die Fahrerlaubnisbehörde im Einzelfall die Art des Arztes festlegen kann, welcher mit der Begutachtung beauftragt wurde. Eine generelle Zuweisung der ärztlichen Fahreignungsgutachten an die Ärztinnen und Ärzte der Begutachtungsstellen für Fahreignung sollte auf Bundesebene näher erörtert werden. Insbesondere müsste hierbei auch betrachtet werden, ob die Ärztinnen und Ärzte einer Begutachtungsstelle für die konkrete Erkrankung eine Begutachtung durchführen können. Ebenso gilt es zu klären, ob die Begutachtungsstellen die erforderlichen Kapazitäten besitzen, u. U. sämtliche ärztlichen Fahreignungsbegutachtungen durchzuführen.

Im Sinne einer Erleichterung für die Fahrerlaubnisbehörden und eine Vereinheitlichung der Fahreignungsgutachten begrüßt die Landesregierung die Empfehlung für einen einheitlichen Fragenkatalog zu relevanten Fahreignungszweifeln. Ein solcher müsste bundeseinheitlich erstellt werden.

Hinsichtlich der Empfehlung regelmäßiger spezifischer Fortbildungsangebote für die Justiz wird darauf hingewiesen, dass die Deutsche Richterakademie bereits jetzt grundsätzlich alle zwei Jahre eine Fortbildung zum Thema „Drogen und Alkohol im Straßenverkehr“ bundesweit für Richterinnen und Richter der Straf- und Verwaltungsgerichtsbarkeit sowie Staatsanwältinnen und Staatsanwälte anbietet. Die Veranstaltung will in einer Gesamtsicht die verschiedenen rechtlichen Reaktionen auf Drogen und Alkohol im Straßenverkehr darstellen. Nicht nur geht es um die strafrechtliche Verfolgung bei Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, sondern auch das „Verkehrsverwaltungsrecht“ (Feststellung der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen und Wiedererlangung der Fahreignung) und medizinische Fragen sind Gegenstand der Veranstaltung.

3. wie sie die Empfehlungen des VGT 2024 zu Behördentäuschung und Punktehandel bewertet;

Der sogenannte „Punktehandel“ ist der Landesregierung bereits seit vielen Jahren ein Dorn im Auge. So wurde das Thema auf Initiative Baden-Württembergs mehrfach auf die Tagesordnung der Justizministerkonferenz (JuMiKo) gesetzt – erstmals im Jahr 2018, zuletzt im Juni 2022 – und der Bundesminister der Justiz um Prüfung und Vorlage eines Gesetzentwurfs gebeten. Eine Sprecherin des Bundesministeriums der Justiz wies in einem Zeitungsartikel vom 16. Januar 2024 anlässlich der Berichterstattung zum Deutschen Verkehrsgerichtstag darauf hin, dass die bestehende Strafbarkeitslücke geschlossen werden soll und es sich mit dem Bundesverkehrsministerium derzeit hierzu abstimme.

Durch die effiziente und direkte Ahnung eines Verkehrsverstoßes lässt sich ein – wenn auch verspäteter – Lerneffekt der Betroffenen erwarten. Es ist anzunehmen,

dass sich dadurch auch mittelbar eine Verbesserung der Verkehrssituation und eine Reduzierung von Verkehrsgefährdungen ergibt. Durch das Umgehen der Sanktionsmöglichkeiten durch den sogenannten „Punktehandel“ wird dieser Effekt, neben der Beeinträchtigung der staatlichen Rechtspflege, konterkariert.

Die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstags an die Bundesregierung, Überlegungen zur Behebung solcher Ahnungslücken anzustellen, werden somit begrüßt.

4. wie sie die Empfehlungen des VGT 2024 zu weniger Strafe bei Unfallflucht bewertet;

Unabhängig vom Deutschen Verkehrsgerichtstag hat das Bundesministerium der Justiz den Landesjustizverwaltungen bereits im Mai 2023 ein Eckpunktepapier zur Reform des § 142 StGB vorgelegt. Die darin angedachte Entkriminalisierung bzw. Herabstufung des unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu einer bloßen Ordnungswidrigkeit wurde länderübergreifend kritisch bewertet.

In einer Pressemitteilung des Bundesministeriums der Justiz (https://www.bmj.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/1123_Modernisierung_Strafgesetzbuch.html) vom 23. November 2023 hieß es unter anderem zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort:

„Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort – § 142 StGB

§ 142 StGB sanktioniert denjenigen, der sich unerlaubt, d. h. entgegen den bestehenden Warte- und Auskunftspflichten, von einem Unfallort entfernt. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass die übrigen Unfallbeteiligten und Geschädigten die notwendigen Informationen erhalten, welche zur Geltendmachung etwaiger zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche erforderlich sind. Für Konstellationen bei Unfällen mit bloßen Sachschäden sollen – alternativ zur ansonsten weiterhin bestehenden Wartepflicht – eine Meldepflicht eingeführt sowie Meldestellen eingerichtet werden, an die zukünftig diese notwendigen Informationen auch digital übermittelt werden können. Hierdurch wird eine zeitgemäße sowie bürgerfreundliche Option geschaffen.“

Diese moderate Änderung entspricht der Bewertung des Justizministeriums sowie der hiesigen Praxis und der nahezu aller Landesjustizverwaltungen zum vorangegangenen Eckpunktepapier des Bundesministeriums der Justiz.

5. wie sie die Empfehlungen des VGT 2024 zu Passagierrechten bei multimodalen Reisen bewertet;

Die Landesregierung begrüßt den von der EU-Kommission vorgelegten Vorschlag für eine Verordnung über Fahr- und Fluggastrechte (KOM-Vorschlag) im Zusammenhang mit multimodalen Reisen (Bundesrats-Drucksache 25/24) und somit auch die Empfehlungen des Arbeitskreises VII des Deutschen Verkehrsgerichtstags. Die Rechte der Reisenden im Zusammenhang mit multimodalen Reisen hingen bisher von den Bedingungen des jeweiligen Beförderungsvertrags ab. Reisende hatten nicht die gleichen Rechte bei Störungen der Reise, wenn sie im Rahmen ihrer Reise auf andere Verkehrsträger wechseln mussten.

Aus Verbraucherschutzsicht und wirtschaftspolitischer Sicht wird die Harmonisierung lt. Kommissionsvorschlag grundsätzlich begrüßt. Der neue Rahmen kann für reibungslosere Reisen sorgen, wenn verschiedene Reisedienste oder Verkehrsträger beteiligt sind, und sicherstellen, dass die Fahrgäste Zugang zu den von ihnen benötigten Diensten und Hilfen sowie zu verbesserten Echtzeitinformationen, z. B. über Verspätungen und Annullierungen, haben.

Grundsätzlich wird im Zusammenhang mit der Diskussion des EU-Vorschlags für kohärente Vorschriften plädiert, um bei multimodalen Reisen, Konsistenz und Fairness in der gesamten Branche sicherzustellen.

Die Verwirklichung einer wirksamen Multimodalität ist jedoch ein wesentliches Element für eine nachhaltige Beförderung. Die Multimodalität oder die Kombination von Verkehrsträgern kann die verkehrsbedingten Emissionen insgesamt

verringern, da es den Reisenden die Wahl des effizientesten und nachhaltigsten Verkehrsträgers ermöglicht. Der Vorschlag ist ein guter Ansatz und ein Schritt in die richtige Richtung. Allerdings betrifft der neue Vorschlag in Bezug auf die Haftungsfragen ausschließlich multimodale Reisen eines einzigen Beförderungsvertrags. Dies ist aktuell eher die Ausnahme im multimodalen Reisesegment. Insofern wäre eine Klärung bzw. Ausweitung der Haftung im Falle von verschiedenen Beförderungsverträgen wünschenswert, um die Rechte der Passagiere weiter zu verbessern.

6. welche Handlungsnotwendigkeiten und Handlungsoptionen sich für die Landesregierung aus diesen Empfehlungen ergeben.

Die angesprochenen Themen sowie die Handlungsempfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstags 2024 (VGT 2024) betreffen jeweils bundeseinheitliche Regelungen.

Eine eigenständige Anpassung der rechtlichen Grundlagen speziell für Baden-Württemberg ist nicht möglich. Aus den Empfehlungen des VGT 2024 ergeben sich im Rahmen der Rechtsetzung keine unmittelbaren Handlungsnotwendigkeiten für die Landesregierung. Abzuwarten bleibt zunächst, wie der Bund und die Bundesregierung auf die Empfehlungen reagieren werden und welche Schlüsse auf Bundesebene aus dem VGT 2024 gezogen werden.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor