

Dr. Stephan Schröder

# Empfehlungen des 60. Deutschen Verkehrsgerichtstags

Stand: August 2022

Ein kostenloser Service  
des Deubner Verlags  
[www.deubner-recht.de](http://www.deubner-recht.de)

## Impressum

© 2022 by Deubner Verlag GmbH & Co. KG

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck und Vervielfältigung – auch auszugsweise – nicht gestattet.

### Wichtiger Hinweis

Die Deubner Verlag GmbH & Co. KG ist bemüht, ihre Produkte jeweils nach neuesten Erkenntnissen zu erstellen. Deren Richtigkeit sowie inhaltliche und technische Fehlerfreiheit werden ausdrücklich nicht zugesichert.

Die Deubner Verlag GmbH & Co. KG gibt auch keine Zusicherung für die Anwendbarkeit bzw. Verwendbarkeit ihrer Produkte zu einem bestimmten Zweck. Die Auswahl der Ware, deren Einsatz und Nutzung fallen ausschließlich in den Verantwortungsbereich des Kunden.

Deubner Verlag GmbH & Co. KG

Sitz in Köln

Registergericht Köln

HRA 16268

Persönlich haftende Gesellschafterin:

Deubner Verlag Beteiligungs GmbH

Sitz in Köln

Registergericht Köln

HRB 37127

Geschäftsführer: Ralf Wagner, Jochen Hortschansky, Kurt Skupin

Deubner GmbH & Co. KG

Oststraße 11, D-50996 Köln

Fon +49 221 937018-0

Fax +49 221 937018-90

kundenservice@deubner-verlag.de

www.deubner-recht.de

## Empfehlungen des 60. Deutschen Verkehrsgerichtstags

In der Zeit vom 17.–19.08.2022 und damit erstmals im Sommer fand in Goslar der 60. Deutsche Verkehrsgerichtstag statt, der vom Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstags (VGT) **Prof. Ansgar Staudinger** eröffnet wurde. In diesem Jahr kamen etwa 1.200 Teilnehmer nach Goslar.

Schwerpunktthemen des diesjährigen VGT waren die Themen „Angemessene Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht“, „Radverkehr mit mehr Cannabis im Straßenverkehr, Verkehrssicherheit – wie schaffen wir das?“, „E-Scooter, Krankenhausfahrstühle, langsame Landmaschinen – ist unser Haftungsrecht noch zeitgemäß?“ und „Beurteilung der Fahreignung durch das Strafgericht und die Fahrerlaubnisbehörde – zwei Seiten einer Medaille?“.

Der Arbeitskreis VIII soll in Zukunft nicht nur das Thema Seeschifffahrt haben, sondern auch Fluggastrecht und Bahnverkehr, die im Wechsel stattfinden sollen.

Den Plenarvortrag hielt diesmal **Dr. Volker Wissing**, Bundesminister für Digitales und Verkehr, über „Aktuelle Herausforderungen der Verkehrspolitik für eine mobile Gesellschaft“. In Bezug auf den Arbeitskreis IV forderte er, dass Deutschland ein „Fahrradland“ werden sollte. Hierfür müsse der intermodale Verkehr gefördert werden.

In diesem Jahr berieten die Verkehrsexperten in sieben Arbeitskreisen, der Arbeitskreis III (Haftung für künstliche Intelligenz im Straßenverkehr) entfiel wegen urlaubsbedingter Abwesenheit der Referenten, über Angemessene Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht (**AK I**), Cannabis im Straßenverkehr – Strafrecht und Ordnungswidrigkeiten (**AK II**), Mehr Radverkehr mit mehr Verkehrssicherheit – wie schaffen wir das? (**AK IV**), Reha-Management Schwerstverletzter nach Verkehrsunfällen (**AK V**), E-Scooter, Krankenfahrstühle, langsame Landmaschinen – ist unser Haftungsrecht noch zeitgemäß? (**AK VI**), Beurteilung der Fahreignung durch das Strafgericht und die Fahrerlaubnisbehörde – zwei Seiten einer Medaille? (**AK VII**) und Durchsetzung der Sicherheits-, Umwelt- und Klimavorschriften in der Seeschifffahrt (**AK VIII**).

Im Nachfolgenden sollen die von den Arbeitskreisen ausgesprochenen Empfehlungen im Einzelnen dargestellt werden.

### Arbeitskreis I – Angemessene Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht

Geldbußen und Fahrverbote sollen ein Fehlverhalten im Straßenverkehr angemessen sanktionieren und – zusammen mit dem Punktsystem – Einfluss auf das zukünftige Verhalten des Verkehrsteilnehmers nehmen. In der täglichen Praxis wird meist um das Fahrverbot gestritten, was nicht nur die Betroffenen belastet, sondern Behörden und Gerichten viel Arbeit macht. Allenfalls bei entsprechendem Verteidigungsvortrag wird noch geprüft, ob es

eines Fahrverbots zur Verhaltensänderung überhaupt bedarf. Der AK diskutierte über folgende Fragen: Könnte diese Denkkettelfunktion auch oder sogar besser durch verkehrspsychologische Interventionsprogramme erreicht werden, so dass (aufteilbare) Fahrverbote nur hilfsweise auf Bewährung oder nur gegen Mehrfachtäter verhängt werden müssten? Was sind überhaupt die Ursachen für Verkehrsverstöße, und wie kann bei auffällig Gewordenen das Regelverständnis verbessert werden? Wären verbindliche Zumessungskriterien besser als der bundeseinheitliche Bußgeldkatalog geeignet, um der regionalen Ungleichbehandlung bei der Verhängung von Fahrverboten zu begegnen und so die Einzelfallgerechtigkeit zu verbessern? Welche Folgen hat die jüngste Änderung des Bußgeldkatalogs für die Verkehrssicherheit und die Rechtsanwender? Welche Konsequenzen sollten für die Verwarnungs- und Eintragungsgrenze gezogen werden?

Der AK sprach folgende Empfehlungen aus:

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.

## **Arbeitskreis II – Cannabis im Straßenverkehr – Strafrecht und Ordnungswidrigkeiten**

Alkohol und Cannabis bzw. dessen Wirkstoff THC unterscheiden sich grundlegend in den Auswirkungen auf die Fahrweise und das Unfallrisiko. Stand der Wissenschaft ist, dass sich hinsichtlich der Wirkung bzw. des Verkehrsunfallrisikos Wirkstoffkonzentrationen entsprechend den zum Alkohol anerkannten „Grenzwerten“ wissenschaftlich nicht etablieren lassen. Im AK wurde erörtert, ob im Verkehrsstrafrecht Cannabiskonsumenten gegenüber Alkoholkonsumenten privilegiert werden können, da es keinen Grenzwert für absolute Fahruntüchtigkeit bezogen auf den Wirkstoff THC gibt. Brauchen wir überhaupt einen Grenzwert der absoluten Fahrunsicherheit für THC, oder reichen die Sanktion mit einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG und die Strafbarkeit nach den Vorgaben der obergerichtlichen Rechtsprechung zur relativen Fahruntüchtigkeit aus? Ist der Grenzwert von 1 ng/ml THC sowohl für die Verantwortlichkeit nach § 24a StVG als auch als das Bemessungskriterium für die relative Fahrunsicherheit ein nicht vertretbares Kriterium, gegen das im Rahmen der Verteidigung aktiv opponiert werden sollte? Schließlich wurde die Frage gestellt, ob die Diskussion um einen Grenzwert für das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht nicht

überflüssig erscheint, zumal wegen der fahrerlaubnisrechtlichen Folgen die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs hinreichend geschützt ist.

Der Arbeitskreis stellt fest:

Der Konsum von Alkohol oder Cannabis und die Teilnahme am Straßenverkehr sind i.S.d. 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.

### **Arbeitskreis III – Haftung für künstliche Intelligenz im Straßenverkehr**

Dieser Arbeitskreis ist entfallen. Er soll im nächsten Jahr stattfinden.

### **Arbeitskreis IV – Mehr Radverkehr mit mehr Verkehrssicherheit – wie schaffen wir das?**

Radverkehrsunfälle verharren seit Jahren auf einem konstant hohen Niveau. Vor allem hat sich der prozentuale Anteil gegenüber Pkw-Unfällen verschlechtert. Ein Grund dafür liegt sicherlich im steigenden Radverkehrsanteil, ein weiterer in der besonders ungünstigen Entwicklung der Pedelecunfälle. Der Arbeitskreis befasste sich daher zunächst damit, in welchen Situationen Radfahrende konkret verunfallen und wie daraus konkrete Verbesserungsvorschläge abgeleitet werden können. Ebenso wurden folgende Fragen diskutiert: Setzt mehr Sicherheit im Radverkehr nicht auch voraus, dass die separate bzw. vorrangig vom Radfahrenden nutzbare Infrastruktur einschließlich Verkehrstechnik (z.B. Signalisierung konfliktfreier Abbiegeströme) angebotsorientiert ausgebaut bzw. erstmalig hergestellt wird und als solche – intuitiv erkennbar – sicher benutzbar ist? Braucht ein sicherer Radverkehr nicht durchgängige, sichere Netze inner- und außerorts? Wie „Verkehrsdichte-Stress“ und Konflikte vermieden sowie inwieweit ausreichend Platz und geeignete Infrastrukturen für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen (Stichworte „Flächengerechtigkeit“, Verkehrsraumknappheit) werden können, wurde ebenfalls erörtert. Weiter wurde in den Blick genommen, dass Verkehrsteilnehmende selbst durch ein umsichtiges und

regelkonformes Verhalten mit gegenseitiger Rücksichtnahme zu mehr Sicherheit im Straßenraum beitragen könnten.

Der AK sprach folgende Empfehlungen aus:

1. Eine Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs bedingt zwingend eine neue Aufteilung des Verkehrsraums, u.a. zugunsten des Fahrrads, 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.

## **Arbeitskreis V – Reha-Management Schwerstverletzter nach Verkehrsunfällen**

Wenn ein Schwerstverletzter nach einem Verkehrsunfall in ein Krankenhaus eingeliefert wird, kommt es nicht nur auf die optimale medizinische Versorgung seiner inneren und äußeren Verletzungen, sondern auch darauf an, dass dieser Patient unmittelbar danach in eine Anschlussbehandlung überführt werden kann, die sogleich alle notwendigen Therapien einleitet und zu seiner optimalen Rehabilitation führt. In der Praxis stehen diesem Erfolg einige Hindernisse im Weg, die mit der rechtzeitigen Identifizierung solcher längerfristig behandlungsbedürftigen Patienten beginnen und über die Organisation der klinikübergreifenden Versorgung bis zu Finanzierungsfragen reichen. Der AK hat über die bislang erreichten

Fortschritte informiert und dabei auch die Herausforderungen deutlich gemacht, vor denen das Reha-Management Schwerstverletzter nach Verkehrsunfällen heute steht.

Der AK sprach folgende Empfehlungen aus:

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.

## **Arbeitskreis VI – E-Scooter, Krankenfahrstühle, langsame Landmaschinen – ist unser Haftungsrecht noch zeitgemäß?**

§ 8 Nr. 1 StVG schließt eine Haftung nach dem StVG aus, wenn das Kraftfahrzeug keine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h erreichen kann. Im Zuge der StVG-Reform zum 17.07.2020 wurde ergänzt, dass dieser Ausschluss auch für einen mit einem solchen Fahrzeug verbundenen Anhänger gilt. Auf die Vielzahl der Kraftfahrzeuge, die in den vergangenen Jahren im Bereich geringer Höchstgeschwindigkeiten hinzugekommen sind (beispielsweise E-Scooter), hat der Gesetzgeber nicht reagiert; ebenso nicht auf die sich im Laufe der Jahre veränderten landwirtschaftlichen Kraftfahrzeuge, die durch ihre immer weiter verbesserten technischen Leistungsmöglichkeiten ein höheres Gefahrenpotential aufweisen können. Es stellt sich insbesondere die Frage, ob es nicht an der Zeit ist, den Ausschlusstatbestand des § 8 Nr. 1 StVG enger zu fassen. Im vergangenen Jahr sind bei mehr als 2.011 Unfällen mit E-Scootern 2.020 Menschen verletzt worden. Fünf Menschen starben. 386 Menschen wurden schwer verletzt. In fast jedem dritten Unfall war die Fahrerin bzw. der Fahrer des E-Scooters nach Angaben des Statistischen Bundesamts hauptverantwortlich. In den Genuss der Gefährdungshaftung kam keine(r) der Verletzten. Landwirtschaftliche Kraftfahrzeuge, die maximal 20 km/h fahren können, haben sich zwar im Laufe der Zeit nicht im Hinblick auf ihre Höchstgeschwindigkeit geändert, wohl aber im Hinblick auf die technischen Möglichkeiten und Ausstattungen. Hierdurch kann es – trotz gleichbleibender Höchstgeschwindigkeit – zu einem erhöhten Gefährdungspotential kommen, ohne dass die Gefährdungshaftung zur Anwendung kommen würde. Ausgehend von einer rechtlichen Einordnung des Ausnahmetatbestands wurde diskutiert, ob dessen jetzige Fassung noch zeitgemäß ist, und zwar aus Sicht anderer Verkehrsteilnehmer, aus Sicht der Verbraucher und nicht zuletzt aus Sicht der Landwirtschaft.

Der AK sprach folgende Empfehlungen aus:

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.

## **Arbeitskreis VII –**

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

Sowohl das Strafgericht als auch die Fahrerlaubnisbehörde können wegen desselben Sachverhalts die Fahrerlaubnis entziehen. Dabei wird den Strafgerichten grundsätzlich der Vorrang eingeräumt, um Doppelprüfungen und gegenläufige Entscheidungen unter den Kompetenzträgern zu vermeiden. Die damit bezweckte Homogenität in der Anwendungspraxis ist jedoch zu vermissen: Entzieht das Strafgericht die Fahrerlaubnis gem. § 69 Abs. 1 StGB, erschöpft sich die Begründung der Anordnung – insbesondere im Bereich der Trunkenheitsdelikte – in dem schlichten Verweis auf die in § 69 Abs. 2 StGB normierte Regelvermutung der Fahreignung. Die Gründe für die Anordnung (Feststellung charakterlicher, körperlicher und/oder geistiger Eignungsmangel?) verbleiben im Dunkeln. In diesem Kontext wurde im AK hinterfragt, warum dem Strafgericht die erforderliche Sachkunde für die Entziehung der Fahrerlaubnis zugewiesen wird, die Fahrerlaubnisbehörde sich demgegenüber der sachverständigen Hilfe von Fachärzten und Psychologen bedient. Des Weiteren galt es zu klären, inwieweit die Teilnahme an einem Nachschulungskurs/Fahreignungsseminar oder die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB zu widerlegen vermag. Wenn es dem Angeklagten sodann gelingt, anstelle der Entziehung der Fahrerlaubnis ein Fahrverbot gem. § 44 Abs. 1 StGB zu erstreiten, entfaltet diese Entscheidung nicht zwingend eine Bindungswirkung gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde. Sie wird nur dann bejaht, wenn den Urteilsgründen sicher zu entnehmen ist, dass das Strafgericht die Fahreignung eigenständig beurteilt hat – was oftmals jedoch verneint wird. Dem Verurteilten droht damit eine erneute Fahreignungsüberprüfung mit ungewissem Ausgang, obwohl diese gerade durch die strafgerichtliche Entscheidung vermieden werden soll. Im Fokus des Arbeitskreises standen somit Fragen nach den Maßstäben der strafgerichtlichen und behördlichen Fahreignungs-



beurteilung, der dafür unerlässlichen Expertise, Möglichkeiten der Widerlegung der Regelvermutung der Fahruneignetheit und einer Stärkung der Bindungswirkung strafgerichtlicher Entscheidungen gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde.

Der AK sprach folgende Empfehlungen aus:

1. Das geltende System der Doppelkompetenz der Fahreignungsbeurteilung durch das Strafgericht und die Fahrerlaubnisbehörde sollte beibehalten werden.
2. 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.
3. Die Fortbildung im Verkehrsverwaltungsrecht bei den Strafgerichten, Strafverfolgungsbehörden und in der Anwaltschaft muss intensiviert werden. Eine entsprechende Spezialisierung innerhalb der Strafgerichte ist wünschenswert.
4. Beschuldigte sollen in jedem Stadium des Verfahrens möglichst frühzeitig – insbesondere durch qualifizierte Merkblätter – über weitere mögliche fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen informiert werden.

## **Arbeitskreis VIII – Durchsetzung der Sicherheits-, Umwelt- und Klimavorschriften in der Seeschifffahrt**

Die internationale Rechtsentwicklung zur Abwehr von Gefahren für die Schiffssicherheit und die Meeresumwelt einschließlich des Klimaschutzes hat eine ganz erhebliche Dynamik entfaltet. Zur Durchsetzung dieser Vorschriften haben sich neben den Flaggenstaatkontrollen vor allem die Hafenstaatkontrollen, die durch eine europäische Richtlinie harmonisiert sind, als außerordentlich wichtige Säule des internationalen Kontrollsystems fest etabliert. Zusätzlich führen die Wasserschutzpolizeien Schiffskontrollen zur Durchsetzung von Meeresumwelt- und Gefahrenabwehrvorschriften durch. Ist dieses System den gestiegenen Anforderungen gewachsen? Wird in ausreichendem Umfang sowohl im Hinblick auf die Anzahl als auch die Intensität kontrolliert? Stehen die Sanktionen von Verstößen wie Festhaltenverfügungen oder Bußgeld- bzw. Strafverfahren in ausgewogenem Verhältnis? Erfolgt eine sinnvolle Abstimmung unter den zuständigen Behörden? Im Arbeitskreis wurden diese Fragen mit ausgewiesenen Experten erörtert, die Entwicklungen insbesondere auch im internationalen und europäischen Rahmen aufgezeichnet und Optimierungsmöglichkeiten präsentiert.

Der AK sprach folgende Empfehlungen aus:

1. 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 Lotsentransferleistungen, sollten fortgesetzt werden.

2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. Sanktionen bei Umweltstraftaten sollten abschreckend wirken. Einer ungerechtfertigten Kriminalisierung von Seeleuten muss auf internationaler Ebene entgegengewirkt werden.

**Hinweis!**

*Die Themen des **61. Verkehrsgerichtstags 2023** können ab dem vierten Quartal auf der Homepage des Deutschen Verkehrsgerichtstags ([www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de](http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de)) eingesehen werden. Der 61. Verkehrsgerichtstag soll, sofern es „Corona“ zulässt, wieder im Januar stattfinden.*

