

Berlin, im Januar 2007
Stellungnahme Nr. 01/2007
www.anwaltverein.de

Stellungnahme des Deutschen Anwaltvereins

durch den Ausschuss Verkehrsrecht

zum Konsultationspapier der Europäischen Kommission
vom 06. November 2006

**„Die Regeln einhalten -
Bessere Durchsetzung der Vorschriften für die
Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union“**

Mitglieder des Ausschusses:

Rechtsanwalt und Notar Eckhard Höfle, Groß-Gerau (Vorsitzender)
Rechtsanwalt Dr. Michael Burmann, Erfurt
Rechtsanwalt Jörg Elsner, Hagen
Rechtsanwalt Dr. Eckhart Jung, München
Rechtsanwalt Oskar Riedmeyer, München (Berichterstatter)

zuständiger DAV-Geschäftsführer:

Rechtsanwalt Philipp Wendt, Berlin

Verteiler:

- Europäische Kommission – Generaldirektion Energie und Verkehr
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
- Bundesministerium der Justiz

- Bundesrechtsanwaltskammer
- ADAC

Der Deutsche Anwaltverein (DAV) ist der freiwillige Zusammenschluss der deutschen Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte. Der DAV mit derzeit 64.000 Mitgliedern vertritt die Interessen der deutschen Anwaltschaft auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Mit einem Konsultationspapier vom 06. November 2006 bittet die Europäische Kommission um Stellungnahmen zu Ihrem Konzept für Durchsetzungsmaßnahmen und zur EU-weiten Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit in den Bereichen Geschwindigkeit, Gurtanlegeverhalten und Beachtung der Bestimmungen über die Promillegrenze. Ziel der Kommission ist die Vorbereitung einer europaweiten Initiative auf diesem Gebieten. Nach den Vorstellungen der Kommission sollte unter anderem

- ein europaweites Informationssystem zur Feststellung von Fahrern und Fahrzeugen zur Verfügung stehen,
- das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung auf alle Strafen und Sanktionen angewandt werden, nicht nur auf Geldstrafen über 70 € und
- ein Typengenehmigungsverfahren für Überwachungsgeräte geregelt werden.

Der DAV begrüßt das Vorhaben der Europäischen Kommission, die Anstrengungen zur Erreichung der Ziele des Europäischen Verkehrssicherheitsprogramms bis zum Jahre 2010 zu intensivieren.

Der DAV stimmt auch mit der Ansicht überein, dass die bessere Einhaltung der jeweiligen Verkehrsvorschriften eine wichtige Voraussetzung ist, um die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Personen zu senken.

Hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen sind jedoch nach der Ansicht des DAV folgende Gesichtspunkte zu bedenken:

1. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden nur dann erfolgreich sein, wenn sie von der Bevölkerung des jeweiligen Staates so aufgenommen werden, dass sie eine allgemeine Verhaltensänderung im Straßenverkehr bewirken. Verkehrssicherheit kann nicht verordnet werden. Sie ist die Folge eines angepassten Verhaltens der Verkehrsteilnehmer. Alle Maßnahmen zur Überwachung des konformen Verhaltens müssen daher stets auf die jeweiligen Gegebenheiten und gewohnten Verhaltensweisen im Mitgliedsstaat angepasst sein, um die erwünschte Wirkung zu zeigen. Ein zentraler Maßnahmenkatalog, der in allen Mitgliedsstaaten gleichermaßen erfolgreich wäre, ist nicht vorstellbar.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass in den Mitgliedsstaaten, in denen bereits erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unternommen wurden, diese durch zentrale Maßnahmen nicht behindert oder sogar wirkungslos werden dürfen.

Das in der Bundesrepublik Deutschland seit Jahren entwickelte und mit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes im Jahre 1999 abschließend gesetzlich geregelte System der Maßnahmen für Wiederholungstäter (Punktecatalog), sowie die konsequente Ahndung grober Verstöße durch Regelfahrverbote haben bei der Bevölkerung eine nachhaltige Wirkung hinterlassen und zu einem Rückgang der Delinquenz geführt. Die mit dem Punktecatalog verbundenen Nachschulungsmaßnahmen für Anfänger und Wiederholungstäter, die teilweise auf freiwilliger Basis, teilweise auf Anordnung durchgeführt werden, sind geeignet, das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer nachhaltig positiv zu verändern.

In der Praxis haben sich besonders die Fahrverbote als wirkungsvolles Disziplinarmittel erwiesen. Demgegenüber hat die Androhung von auch erheblichen Bußgeldern nicht die gleiche Wirkung. Im Gegenteil: Zur Vermeidung von Fahrverboten wird von den Betroffenen regelmäßig die Verdoppelung oder Vervielfachung des ausgesprochenen Bußgeldes akzeptiert.

Dies zeigt, dass die jeweiligen Maßnahmen die Verhaltensmuster der Bürgerinnen und Bürger des jeweiligen Mitgliedsstaates berücksichtigen müssen, um nachhaltig zu wirken. In der Bundesrepublik Deutschland sind große Teile der Bevölkerung bereit, einen hohen Betrag des Einkommens für das eigene Kraftfahrzeug einzusetzen. Die Verkaufspreise für identische Fahrzeuge sind dementsprechend in Deutschland in vielen Fällen erheblich höher, als in anderen Mitgliedsstaaten. Erhöhungen der Kraftstoffpreise haben wenig Einfluss auf die Verkehrsdichte. Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung, die – wie z.B. das niederländische System – nur eine Halterhaftung vorsehen, jedoch auf die Individualisierung des Täters verzichten, wären in Deutschland daher nur bedingt geeignet. Es bestünde vielmehr die Gefahr, dass gerade diejenigen Verkehrsteilnehmer, die durch die Anhäufung von Punkten im Verkehrszentralregister im Wiederholungsfall Fahrverbote oder Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörden zu befürchten hätten, eine fahrzeugbezogene, rein finanzielle Bestrafung als Entschärfung der Verkehrsüberwachung missverstehen würden. Man könnte sich „freikaufen“. Zudem könnten gerade Fahrer von hochmotorisierten und damit teureren Fahrzeugen die Bußgelder als eine Art zusätzlicher „Betriebskosten“ bewerten.

2. Aus den vorgenannten Gründen sollten einheitliche Maßnahmen der EU zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf jeden Fall auf das transeuropäische Verkehrsnetz beschränkt bleiben. Den Mitgliedsstaaten muss daneben auf dem nationalen Verkehrsnetz ausreichend Platz bleiben, das eigene Verkehrsüberwachungssystem weiter zu praktizieren, wenn dieses – wie in Deutschland – bereits hoch entwickelt ist. Gerade in den kommunalen Ballungsgebieten müssen diese Besonderheiten Berücksichtigung finden, die sich aus den Verhaltensmustern der Bevölkerung ergeben.
3. Maßnahmen der EU sollten sich auf die drei genannten Arten von Verkehrsverstößen beschränken. Eine Ausweitung auf alle Arten von Verkehrsverstößen würde die Durchsetzung solcher Maßnahmen aufgrund des damit verbundenen Aufwandes erheblich gefährden. Die Durchsetzung von Sanktionen wegen Bagatelldelikten, wie beispielsweise Parkvergehen, würde im Vollstreckungsstaat einen erheblichen Teil der zuständigen Stellen binden und dadurch die Durchsetzung der Sanktionen für schwere Verkehrsverstöße behindern.

Würde man den Aufwand verringern indem man den Mindeststandard des Verfahrens senkt (etwa durch den Verzicht auf Übersetzungen), bestünde die Gefahr, dass elementare Grundrechte der Europäischen Menschenrechtskonvention beeinträchtigt würden.

4. Zu begrüßen ist der Ansatz, ein Typengenehmigungsverfahren für Überwachungsgeräte einzuführen, die als Beweismittel in Betracht kommen. Die Verwendung von „Standardisierten Messverfahren“ hat in der deutschen Rechtsprechung den Begründungsaufwand erheblich reduziert. Die Typengenehmigung für das Atemalkohol-Messgerät Dräger Evidential 7110 hat die flächendeckende Kontrolle von Alkohol im Straßenverkehr überhaupt erst ermöglicht.

Mit einem solchen Typengenehmigungsverfahren könnten auch Mindestanforderungen an den Beweisstandard eingeführt werden. Damit könnte sichergestellt werden, dass durch die Vollstreckung ausländischer Entscheidungen nicht elementare Grundrechte der eigenen Bürger beeinträchtigt werden.

Allerdings darf die Vereinheitlichung des Standards der Beweismittel nicht dazu führen, dass die Anforderungen auf dem niedrigsten Niveau festgeschrieben werden. Vielmehr müssen die Verfahren den hohen Anforderungen der Staaten genügen, die seit Jahren erfolgreich die Verkehrsüberwachung betreiben.