

## AUGESTELLTE THESEN AUF DEM 2. DEUTSCHEN VERKEHRSGERICHTSTAG IN GOSLAR

### 1. Arbeitskreis „Der Grundsatz des defensiven Fahrens“

Diskussionsleitung: Bundesrichter Dr. Sanders, Karlsruhe

Referenten:           Senatspräsident Dr. Dr. Wimmer, Köln  
                  Oberlandesgerichtsrat Dr. Mühlhaus, München

#### I.

Der 2. Deutsche Verkehrsgerichtstag versteht unter „defensivem Fahren“ die rechtliche Verpflichtung des Kraftfahrers auf Sicherheit zu fahren. Diese rechtliche Verpflichtung umfaßt:

1. die Pflicht des Kraftfahrers, die Verkehrsvorschriften immer und genau zu erfüllen und sich nicht davon befreit zu fühlen, wenn er das im Einzelfall für ungefährlich hält.
2. die Pflicht, zugleich einer nicht unwahrscheinlichen Möglichkeit vorzubeugen, ein anderer Verkehrsteilnehmer könne ihm durch vorschriftswidriges Verhalten gefährlich in den Weg kommen, von dieser „Vorbeugepflicht“ ist er nach dem „Vertrauensgrundsatz“ nur befreit, soweit es der Verkehr verlangt.  
Der Grundsatz des defensiven Fahrens entspricht daher dem Grundsatz der doppelten Sicherung (Vorschriftsfahren und Vorbeugepflicht bei der Partner eines Verkehrszusammenspiels.).

#### II.

Der Vertrauensgrundsatz regelt also die Fälle, in denen der nach Vorschrift fahrende Kraftfahrer („Vorschriftsfahrer“) mit Rücksicht auf die Verkehrslage von der Vorbeugepflicht befreit ist. Diese Befreiung darf nicht über den Zweck hinausgehen, also nicht über das Verkehrsnotwendige hinaus gewährt werden.

Das besagt:

- a) Grundsätzlich muß der Vorschriftsfahrer die Voraussetzung der Befreiung in eigener Verantwortung prüfen.
- b) Unzulässig sind Verallgemeinerungen des Vertrauensgrundsatzes, die über das Verkehrsnotwendige hinausgehen.

Dabei muß jedoch für die Rechtsprechung an der strengen tatbestandsmäßigen Abgrenzung zwischen erlaubten und verbotenem Wagnis im Straßenverkehr festgehalten werden.

Eine Aufweichung des Vertrauensgrundsatzes durch eine allgemeine, nicht scharf umrissene Pflicht zum defensiven Fahren ist daher abzulehnen.

- c) An die „Verkehrsnotwendigkeit“ sind um so strengere Anforderungen zu stellen, je größer die Gefahr ist.

### III.

Zu den rechtlichen Pflichten des Defensivfahrens gehört, in unklarer Verkehrslage zurückzustehen, den Vorrang nicht in Anspruch zu nehmen, von einem Fahrmanöver abzusehen.

### IV.

Vor jeder weiteren Ausweitung des Vertrauensgrundsatzes durch die Rechtsprechung ist zu warnen. Besonderer Schonung bedarf der Fußgänger im Verkehr. Für das geltende Verkehrsrecht kann der Grundsatz des defensiven Fahrens insofern eine über seine bisherige hinausgehende Bedeutung gewinnen, als auf bestimmten Teilgebieten entweder

1. die nach der derzeitigen Rechtsprechung geltenden Grenzen des Vertrauensgrundsatzes zu Gunsten des defensiven Fahrens zurückgesteckt werden oder
2. anstelle des bisher geltenden, aber durch zahlreiche Ausnahmen eingeschränkten Vertrauensgrundsatzes das defensive Fahren als Grundsatz aufgestellt, dieser aber durch entsprechende Ausnahmen gelockert wird.

Dabei können die Vorschläge des Entwurfs einer Straßenverkehrsordnung wichtige Empfehlungen geben.

### V.

Es ist zu begrüßen, daß der Entwurf einer Straßenverkehrsordnung im ersten Satz den Grundsatz des defensiven Verkehrsverhaltens voranstellt, daß er das Vorschriftsfahren rechtlich ausbaut, dabei mehr einzelne Vorbeugepflichten einführt, und bei unfallträchtigen Verkehrsvorgängen den Grundsatz der doppelten Sicherung ausdrücklich verwendet, auch den Vertrauensgrundsatz teils ausdrücklich, teils incidenter eingrenzt und daß dem § 10 auch das Zurückstehen bei unklarer Verkehrslage zu entnehmen ist.

2. Arbeitskreis      *„Neufassung der StVO, insbesondere Vorfahrt, Überholen, Abbiegen, Geschwindigkeit und Begriff des Verkehrsteilnehmers“*

Diskussionsleitung:    Senatspräsident Philipp, Schleswig

Referenten:            Oberlandesgerichtsrat Dr. Mittelbach, Köln  
                              Oberstaatsanwalt Dr. Möhl, München  
                              Rechtsanwalt Dr. Gundermann, Stade

### *Thesen*

1. Am 3. 4. 1962 haben die Verkehrsminister der Länder Frankreich, Italien, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark, Schweden, Norwegen und der Bundesrepublik Deutschland in Paris einheitliche Verkehrsregeln beschlossen, die möglichst bald in den einzelnen Ländern Gesetz werden sollen. Der Gesetzgeber möge darauf hinwirken, daß ein einheitliches, europäisches Verkehrsrecht geschaffen wird, oder die gemeinsam erarbeiteten einheitlichen Verkehrsregelungen in die neue Straßenverkehrsordnung soweit als möglich und den deutschen Verkehrsverhältnissen entsprechend übernommen werden. (Vergleiche dazu Bulletin der Bundesregierung No. 98 vom 26. 5. 1962 und No. 99 vom 29. 5. 1962).
2. Der von der Kommission des Straßenverkehrssicherheitsausschusses vorgelegte Entwurf einer Straßenverkehrsordnung (E) bedarf im Aufbau gewisser Änderungen. Der Verkehrsteilnehmer muß leicht erkennen können, welche Geschwindigkeiten er einzuhalten und wie er sich im Verkehr zu bewegen hat. Daher sollten z. B. die Vorschriften über die zulässigen Geschwindigkeiten auf Autobahnen nicht in den Abschnitt „Vorschriftszeichen“ (§ 31 E, Zeichen 45), sondern in die allgemeinen Verkehrsregeln (§ 3 E) aufgenommen werden.
3. Es wird empfohlen, unter Berücksichtigung der in IX 2 zu b) der internationalen Vereinbarung vom 3. 4. 1962 vorgesehenen Grundsätze in § 4 des Entwurfs der StVO das bisher in § 10 StVO enthaltene Verbot zu überholen, wenn die eigene Geschwindigkeit nicht erheblich höher als die des Überholten ist, wieder aufzunehmen.
4. Ferner wird empfohlen, § 4 Abs. I Satz 2 dahin zu fassen, daß das Wort „grundsätzlich“ entfällt. Wer überholen will, hat auf den nachfolgenden Verkehr zu achten!
5. Das in § 4 Abs. I Satz 3 vorgesehene Gebot, die Absicht der Überholung rechtzeitig und deutlich anzuzeigen, sollte ohne Ausnahme gelten.
6. In Anlehnung an V 2 der internationalen Vereinbarung vom 3. 4. 1962 wird empfohlen, § 4 des Entwurfs der StVO dahin zu ergänzen, daß an Fußgän-

gerüberwegen das Überholen verboten wird. Die entsprechende Anregung des Landes Berlin wird nachdrücklich unterstützt.

7. § 6 des Entwurfs der StVO enthält eine Regelung der Vorfahrt, die grundsätzlich gebilligt wird.
8. Die in § 7 des Entwurfs der StVO vorgesehenen Vorschriften über das Abbiegen bedürfen der Ergänzung.

- a) Es wird vorgeschlagen, § 7 Abs. I E dahin zu ergänzen, daß der Linksabbieger neben der rechtzeitigen und deutlichen Anzeige verpflichtet ist, sich auch rechtzeitig möglichst weit links einzuordnen.

- b) Die in § 7 Abs. III E vorgesehene doppelte Rückschauspflicht beim Einordnen und vor dem Abbiegen sollte nicht uneingeschränkt gelten. Besteht eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung wie z. B. in geschlossenen Ortschaften, so genügt der Linksabbieger seiner Rückschauspflicht bereits beim Einordnen; er darf erwarten, daß der Nachfolgeverkehr sich auf das Abbiegen einrichtet und ihn keinesfalls links überholt. Insoweit besteht ein dringendes Interesse daran, daß der Linksabbieger die Straßenmitte schnell räumt. Besteht dagegen keine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung, wie z. B. außerhalb geschlossener Ortschaften, so erscheint es nach überwiegender Ansicht des Arbeitsausschusses geboten, dem Linksabbieger die in § 7 Abs. III E vorgesehene doppelte Rückschauspflicht im Interesse der Sicherheit auch des Nachfolgeverkehrs zuzumuten.

Das Abbiegen in ein Grundstück ist für den Nachfolgeverkehr besonders gefährlich. Es sollte daher vorgesehen werden, daß — soweit möglich — nur nach rechts in ein Grundstück abgebogen wird. Daß von dem in ein Grundstück Einbiegenden eine erhöhte Sorgfalt verlangt wird (so § 7 Abs. IV E), erscheint gerechtfertigt. Insbesondere ist hier die doppelte Rückschauspflicht geboten.

Es wird daher empfohlen, § 7 Abs. III E dahin zu ändern, daß die doppelte Rückschauspflicht entfällt, soweit das Abbiegen an Stellen erfolgt, in denen die Geschwindigkeit allgemein beschränkt ist.

9. Das in § 7 Abs. II Satz 2 E vorgesehene Durchfahrtsrecht für abbiegende Schienenfahrzeuge sollte auf Rechtsabbieger beschränkt werden, da der Linksabbieger hier für den allgemeinen Verkehr große Gefahren bieten kann.

3. Arbeitskreis „*Tatbestand der Verkehrsunfallflucht nach geltendem und zukünftigem Recht*“

Diskussionsleitung: Landgerichtsdirektor Dr. Fürstenhagen, Hamburg

Referenten: Generalbundesanwalt Martin, Karlsruhe  
Rechtsanwalt Dr. Beneke, Hamburg  
Staatsanwalt Dr. Müller, Saarbrücken  
Amtsgerichtsrat Kruse, Hamburg

Die Pflichten der Verkehrsteilnehmer im einzelnen nach einem Unfall sollten in positiven Verhaltensmaßregeln festgelegt werden (etwa nach Art des § 26 des Entwurfs einer StVO).

Zu widerhandlungen gegen die so festgelegten Pflichten eines Unfallbeteiligten sollten als Vergehen mit Strafe bedroht werden, in besonders schweren Fällen sollte die Strafe angemessen erhöht werden.

Eine Empfehlung an den Gesetzgeber, tätige Reue für einen Unfallbeteiligten nach einem Unfall ohne Personenschaden zuzulassen, fand nicht die Billigung der Mehrheit der Teilnehmer des Arbeitskreises.

4. Arbeitskreis „*Strafzumessung*“

Diskussionsleitung: Oberstaatsanwalt Dr. Graf Westarp, Hamburg

Referenten: Amtsgerichtsrat Dr. Middendorff, Freiburg  
Amtsgerichtsrat Ludewig, Hamburg

Bei Verkehrsstraftaten ist eine schnellere und gleichmäßigere Erledigung erforderlich.

1. Das Verkehrswissenschaftliche Seminar e. V. wird gebeten, eine Untersuchung über die Strafzumessungspraxis ausgewählter Verkehrsgerichte in verschiedenen Teilen der Bundesrepublik Deutschland durchzuführen und die Ergebnisse zu veröffentlichen.
2. Es empfiehlt sich, für Polizeibeamte einen Katalog von bestimmten, typischen Verkehrsübertretungen aufzustellen, in dem jeder Tatbestand mit einer bestimmten Bußtaxe versehen wird.
3. Dieser Katalog ist dem Gesetzgeber über das Bundesjustizministerium zuzuleiten, damit der Gesetzgeber den Katalog mit verbindlicher Wirkung für die Polizei ausstattet. Die Polizeibeamten sind verpflichtet, bei Feststellung einer im Bußtaxen-Katalog aufgeführten Übertretung dem Täter sofort an Ort und Stelle – auch ohne dessen Einverständnis – einen Bußzettel auszuhandigen. Auf dem Bußzettel ist in einem besonderen Feld neben dem angekreuzten Tatbestand die aus dem Katalog abzulesende, für die Tat fest be-

stimmte Bußtaxe einzutragen. Bei Einspruch oder Nichtbezahlung der Buße entscheidet das Amtsgericht. Das Gericht ist an den Bußkatalog nicht gebunden.

4. Alle Verkehrsdelikte sind in der Entscheidungsgewalt des Richters zu belassen.
5. Eine ständige Fortbildung der Richter und Staatsanwälte in Verkehrssachen ist dringend erforderlich.

5. Arbeitskreis *„Haftung des Staates für Einsatzfahrzeuge“*

Diskussionsleitung: Senatspräsident Freytag, Hamburg  
Referenten: Rechtsanwalt Dr. Neuhäuser, Hamburg  
Rechtsanwalt Petersen, Usingen/Taunus

I.

Die Fragen der Staatshaftung können nur erörtert werden, wenn über die Tragweite des § 48 StVO Klarheit geschaffen wird. Diese Vorschrift schafft im Absatz 1 einerseits, Absatz 3 andererseits Privilegien. Die in beiden Absätzen normierten Sonderrechte lassen sich nach ihren Voraussetzungen und den Rechtsfolgen nicht mit der wünschenswerten Klarheit voneinander abgrenzen. In der Rechtsprechung ist z. B. einem Krankenwagen, der nicht in den Organisationsbereich der Feuerwehr gehörte, zwar das Wegerecht aus § 48 Abs. 3 Satz 2 zuerkannt, gleichzeitig jedoch das Privileg aus Absatz 1 abgesprochen worden mit der Wirkung, daß dieser Wagen bei Rotlicht sich im Ergebnis keine freie Bahn schaffen konnte. Diese Auslegung führt zu einer Lähmung mancher Wegerechtsfahrzeuge und zu einer Verwirrung im Straßenverkehr. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß die Wegerechtsfahrzeuge nach Absatz 3 auch in die Rechte aus Absatz 1 (Befreiung von den Verkehrsvorschriften) eintreten müssen. Vorausgesetzt ist dabei, daß sie sich gemäß § 48 Abs. 3, Satz 1, bemerkbar machen dürfen und bemerkbar machen. Ob sie sich in dieser Weise erkennbar machen dürfen, kann der beteiligte Verkehrsteilnehmer, von dem freie Bahn gefordert wird, nicht nachprüfen. Der Arbeitskreis hält es ferner für wünschenswert, daß auch in den Fällen des § 48 Abs. 1 ausdrücklich gesetzlich hervorgehoben wird, daß das Privileg erkennbar in Anspruch genommen werden muß.

Daraus und aus einigen gesetzestechnischen Erwägungen ergibt sich, daß der Referentenentwurf einer Straßenverkehrsordnung (DAR 1963, S. 29 ff) in folgenden Punkten zu ändern ist:

In § 25 Abs. 1 ist hervorzuheben, daß das Vorrecht nur in Anspruch genommen werden kann, wenn dies rechtzeitig und deutlich kundgetan wird. Dabei sollte

bestimmt werden, in welcher Weise dies zu geschehen hat, sofern nicht Blaulicht und Martinshorn am Fahrzeug angebracht sind.

In § 25 Abs. 4 muß der Satz 2 ein selbständiger Absatz werden. Die Anfangsworte „darüber hinaus“ sind zu streichen. Für alle Fälle des § 25 muß der Satz gelten: „Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden.“

Diese Einschränkung muß auch für die Wegerechtsfahrzeuge gelten, deren Sonderbefugnis jetzt — nach der Auffassung des Arbeitskreises systematisch verfehlt — in § 29 des Entwurfs geregelt ist. Der Begriff des Wegerechtsfahrzeuges darf nicht nur durch Verweisung erläutert, sondern muß in einer in sich verständlichen Gesetzesbestimmung klar definiert werden. Es geht nicht an, stattdessen die unklare Bezeichnung „u. a.“ zu verwenden. Der Arbeitskreis schlägt vor, dem § 29 folgenden letzten Absatz anzufügen:

„Die Fahrer der Kraftfahrzeuge, die nach Absatz 3 das blaue Blinklicht mit dem Einsatzhorn befugt verwenden, sind von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung befreit.“

In der Begründung zu § 25 (DAR 1963, S. 82, linke Spalte) ist (mit Bezug auf Verbände) den Gerichten die Befugnis abgesprochen, die Entscheidung des Einsatzführers darüber zu überprüfen, was zur Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben dringend geboten ist. Dieser Satz der Begründung erscheint dem Arbeitskreis unhaltbar.

## II.

1. Die Staatshaftung nach Artikel 34 GG in Verbindung mit § 839 BGB sollte nicht nur subsidiär gelten. Die Aushilfshaftung nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB mag bei der Eigenhaftung des Beamten berechtigt sein. Dem Hoheitsträger schafft sie ein unangebrachtes Privileg. Zu dieser Auffassung ist der Arbeitskreis nach Erörterung gegen den eingehend begründeten Widerspruch des Korreferenten, Herrn Rechtsanwalt Uwe Petersen, gelangt.
2. Der Regreß der haftenden Körperschaft gegen den beamteten Einsatzfahrer sollte abweichend von den Beamtengesetzen nur bei Vorsatz zulässig sein, nicht auch bei grober Fahrlässigkeit. Es ist unbillig, den beamteten Einsatzfahrer bei Hoheitsfahrten schlechter zu stellen als etwa einen privaten Busfahrer. Dieser ist auch bei grober Fahrlässigkeit in der Regel mitversichert und wird daher dann nicht in Anspruch genommen.  
Der Arbeitskreis schlägt in erster Linie vor, den Regreß auf den Fall des Vorsatzes gesetzlich zu beschränken.  
Hilfsweise empfiehlt die Arbeitsgruppe folgende Regelung:  
Der Fahrer hat gegen seinen Dienstherrn Anspruch darauf, daß dieser ihm

wegen der Unfälle bei Einsatzfahrten Versicherungsschutz für die Rückgriffsansprüche verschafft.

Der Herr Korreferent wies darauf hin, daß die Beschränkung des Regresses auf den Fall des Vorsatzes bei Kommunalbeamten jetzt schon erreicht werde, soweit der kommunale Schadensausgleich Deckungsschutz gewährt.

### III.

Rennt ein Polizeibeamter schuldlos bei der Verbrecherjagd einen unbeteiligten Passanten ohne dessen Verschulden um, so hat dieser nach dem Aufopferungsgrundsatz u. U. Anspruch auf Entschädigung wegen der dadurch eingetretenen Invalidität. Fährt der Polizeibeamte den Passanten unter sonst gleichen Verhältnissen mit dem Einsatzfahrzeug um, so soll nach einer weitverbreiteten Meinung eine Entschädigung nach derartigen Aufopferungsgrundsätzen entfallen. Zur Begründung wird einmal der § 16 StVG herangezogen, zum anderen auch berücksichtigt, daß die Halterhaftung nach § 7 StVG ausreiche. Die in diesem Zusammenhang angeführten Gründe können den Arbeitskreis nicht davon überzeugen, daß es gerechtfertigt ist, die beiden angeführten Beispielfälle haftungsrechtlich verschieden zu behandeln. Die Haftungsgrenze nach § 12 StVG führt bei einer Halterhaftung vielfach dazu, daß keine angemessene Entschädigung auf Grund der privaten Gefährdungshaftung gewährt wird. Vielfach muß der Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 als erbracht angesehen werden. Der Arbeitskreis mißbilligt die in der Rechtsprechung der Gerichte zwar nicht ausgesprochene, aber doch nicht selten erkennbare Tendenz, den Unabwendbarkeitsbeweis scheitern zu lassen, wenn die Billigkeit eine Schadloshaltung erfordert. Diese Tendenz führt auch zu unnötigen Vorwürfen gegen den beteiligten Einsatzfahrer, mindestens zu einem im Urteil bescheinigten Verdacht, nicht die äußerste Sorgfalt angewendet zu haben.

### IV.

Bei der Halterhaftung nach § 7 Abs. 2 ist der Einsatzfahrer nicht an einem idealen Kraftfahrer schlechthin zu messen, sondern an einem idealen *Einsatzkraftfahrer*. Es ist zu berücksichtigen, daß der Einsatzfahrer Risiken gegeneinander abzuwägen hat. Verfehlt ist es, bei der Abwägung davon auszugehen, daß sich das Risiko ja inzwischen verwirklicht habe, also etwa Menschenleben gegen Menschenleben abzuwägen gewesen wäre. Eine Betrachtung ex ante ist erforderlich.

### V.

Durch technische, verwaltungsorganisatorische Verbesserungen und durch Intensivierung der Ausbildung muß alles getan werden, den Einsatz von Hoheitsfahrzeugen wirksamer und gefahrenärmlicher zu gestalten.



6. Arbeitskreis „Schadensabwägung nach § 17 StVG“

Diskussionsleitung: Landgerichtsdirektor Dr. Baltschun, Hamburg  
Referenten: Direktor Wendt, KRAVAG Hamburg  
Oberlandesgerichtsrat Dr. Himer, Hamburg  
Rechtsanwalt Dr. Riehn, Hamburg

*These I*

1. Der Fall der Schädigung eines Kfz-Halters oder -Führers durch einen anderen Halter oder Führer ist im Gesetz unmittelbar zu regeln (nicht wie jetzt durch Verweisung auf den Fall der Schädigung eines Dritten durch mehrere Kfz).
2. Wenn ein Schaden durch mehrere Kfz verursacht worden ist und sich nur bei einem von ihnen ein Verschulden des Halters oder Führers, ein für den Schaden ursächlicher Beschaffenheitsfehler oder ein Versagen von Verrichtungen feststellen läßt, so haften Halter und Führer dieses Kfz allein, der Führer jedoch vorbehaltlich des Entlastungsbeweises aus § 18 Abs. 1 S. 2 StVG.  
Ist bei mehreren von ihnen ein Verschulden des Halters oder Führers, ein für den Unfall ursächlicher Beschaffenheitsfehler oder ein Versagen von Verrichtungen festzustellen, so findet zwischen den Haltern und Führern dieser Kfz eine Schadensverteilung nach dem Grade des Verschuldens und der Bedeutung des Beschaffenheitsfehlers und des Versagens der Verrichtungen für den Eintritt und Umfang des Schadens statt.  
Ist bei keinem der beteiligten Kfz ein Verschulden des Halters oder Führers, ein Beschaffenheitsfehler oder ein Versagen von Verrichtungen festzustellen, so haften die beteiligten Halter zu gleichen Teilen für den Schaden. Der Führer jedes Fahrzeuges haftet vorbehaltlich des Entlastungsbeweises aus § 18 Abs. 1 S. 2 StVG mit dessen Halter als Gesamtschuldner.

*These II*

Die Bestimmung des § 17 StVG bleibt unverändert bestehen.

*Unterthese*

Eine Schadensabwägung im Sinne des § 17 StVG sollte immer dann unterbleiben, wenn ein Teil nachweislich die Schuld trägt. Der Schuldige soll dann 100% tragen.

Der Arbeitskreis trat mit überwiegender Mehrheit für die These II ein. Die These I wurde abgelehnt. Hinsichtlich der Unterthese wurde die Meinung vertreten, daß eine Regelung im Gesetz in dieser Hinsicht unnötig sei.

Der Arbeitskreis ist der Meinung, daß den Landesjustizverwaltungen anheim gegeben werden solle, daß an den ihnen unterstehenden Gerichten Verkehrssachen auch auf dem zivilen Sektor bestimmten Abteilungen und Gerichten zugewiesen werden mögen, damit eine einheitliche Rechtsprechung ermöglicht wird.

7. Arbeitskreis *„Gemeingefahr und drohende Gefahr sowie Verkehrsunfallflucht im Schifffahrtsrecht sowie Zuständigkeit der Binnenschifffahrtsgerichte“*

Diskussionsleitung: Ministerialrat Fettback, Bundesverkehrsministerium, Hamburg

Referenten: Regierungsdirektor Meyer-Osterkamp, Hamburg  
Staatsanwalt Christians, Hamburg

1. Der Arbeitskreis hält es für erforderlich, daß der Tatbestand der Verkehrsunfallflucht auch auf Unfälle auf dem Wasser angewendet werden sollte. Eine Reihe von Beispielen zeigt die Notwendigkeit dafür auf, auch bei diesen Unfällen ein alsbaldiges Feststellen der Beteiligten und eine Beweissicherung zu ermöglichen. Angesichts der durch eine Reihe widersprechender Urteile gegebenen Unklarheit begrüßt der Arbeitskreis die in der Großen Strafrechtsreform vorgesehene Neuregelung; würde es jedoch begrüßen, wenn bereits vorher die Fragen erneut höchstrichterlich nachgeprüft würden.
2. Der Arbeitskreis begrüßt die im Art. I des Entwurfs des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vorgesehene Neufassung der §§ 315 und 315 a StGB und den damit gegebenen Verzicht auf den bisherigen Begriff „Gemeingefahr“, und die durch die Rechtsprechung des BGH erfolgte Ausschaltung der Individualgefahr hat auch in der Seeschifffahrt dazu geführt, daß viele Fälle verkehrswidrigen Verhaltens auf dem Wasser straflos bleiben mußten.
3. Der Arbeitskreis begrüßt, daß Trunkenheit auch im Verkehr auf dem Wasser nach § 315 a des o. a. Entwurfs einbezogen werden soll, gibt allerdings zu bedenken, daß die Beschränkung auf den Führer des Fahrzeugs im Wasserverkehr zu einer zu engen Anwendung führen könnte. Es sollten neben dem Führer des Fahrzeugs auch die an der Schiffsführung und der Wahrung der Schifffsicherheit Beteiligten erfaßt werden.
4. Der Arbeitskreis regt an, auch in der Binnen- und Seeschifffahrt Übertretungen künftig in Ordnungswidrigkeiten umzuwandeln, die von der zuständigen Verwaltungsbehörde geahndet werden. In der Binnenschifffahrt sollten für die Entscheidung über Anträge auf gerichtliche Entscheidung die Binnenschifffahrtsgerichte zuständig sein.

Der Ausschuß schlägt weiter vor, die Einschränkung des § 2 Abs. 2 a des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrts- und Rheinschiff-

fahrtssachen fortfallen zu lassen und damit auch Vergehen den sachkundigen Schiffsgerichtsgerichten zu überlassen, wobei für schwerere Fälle die Einrichtung von Schiffsgerichts-Schöffengerichten vorgesehen werden sollte.

Mit der Erteilung der Zuständigkeit der Schiffsgerichtsgerichte würde auch die Zweifelsfrage, ob Übertretungen, wenn sie in Tateinheit mit Vergehen begangen werden, der Verjährungsfrist des § 20 dieses Gesetzes oder der kürzeren Verjährungsfrist des StGB unterliegen, gelöst sein.