

ENTSCHEIDUNGEN DES 3. DEUTSCHEN VERKEHRSGERICHTSTAGES 1965 IN GOSLAR

1. Arbeitskreis: *Rechtfertigungsgründe im Straßenverkehrsrecht*

Im 1. Arbeitskreis hat Herr Dr. Gundermann über die Rechtfertigungsgründe Notwehr, übergesetzlicher Notstand und Recht zur vorläufigen Festnahme im Straßenverkehr gesprochen. Herr Oberlandesgerichtsrat Dr. Weiß hat über die Frage der Rechtswirksamkeit einer Einwilligung in fahrlässig herbeigeführte Körperverletzungen bei Mitfahrt in Kraftfahrzeugen referiert.

Die Referate wurden eingehend diskutiert. Der Mehrheit des Arbeitskreises erschienen die mit der Notwehr verbundenen Probleme noch zu sehr im Fluß, um sie in konkreten Formulierungen zu erfassen. Zur Frage der Einwilligung hatte die Diskussion folgendes Ergebnis:

Eine die Rechtswidrigkeit ausschließende Einwilligung ist auch bei *fahrlässiger* Körperverletzung im Straßenverkehr möglich. Die Frage der Einwilligung ist unter Prüfung aller Umstände des einzelnen Falles vom Richter zu erörtern.

Zum Recht der vorläufigen Festnahme empfiehlt der Arbeitsausschuß, den § 127 Abs. 1 StPO wie folgt zu ergänzen:

Personen, die weder der Staatsanwaltschaft noch der Polizei angehören, haben das Recht zur vorläufigen Festnahme nicht, wenn die begangene Straftat lediglich eine Verkehrsübertretung ist, und dürfen es im übrigen im Straßenverkehr einem Kraftfahrer gegenüber nur dann ausüben, wenn dieser nicht gefährdet wird.

Diskussionsleitung: Bundesrichter Dr. Sanders, Karlsruhe
Referenten: 1. Rechtsanwalt Dr. Gundermann, Stade
2. Oberlandesgerichtsrat Weiß, Celle

2. Arbeitskreis: *Übergang vom mehrreihigen zum einreihigen Fahren*

I.

Der Arbeitskreis hat die Probleme des mehrspurigen Fahrens neu erörtert und gelangte wieder zu den auf dem 1. Verkehrsgerichtstag aufgestellten Thesen. Er bringt seine Genugtuung darüber zum Ausdruck, daß in Rechtsprechung und Schrifttum die in den Thesen niedergelegten Rechtsgrundsätze zum Teil schon auf Grund des geltenden Rechts Anklang gefunden haben, bedauert aber, daß sie auch in der letzten Fassung des Entwurfs einer neuen StVO nicht genügend berücksichtigt wurden.

II.

Der Arbeitskreis befaßte sich im einzelnen mit dem Übergang vom mehrspurigen zum einspurigen Verkehr. Er kam zur Empfehlung der nachfolgenden Grundsätze und hält es für wünschenswert, daß die für ein mehrspuriges Fahren auch außerhalb von Kreuzungsbereichen geeigneten Straßen ausnahmslos durch unterbrochene Linien in Fahrstreifen abgeteilt werden.

III.

Die notwendigen Regeln für den Übergang vom mehrspurigen zum einspurigen Verkehr müssen auf Grund des Verkehrsbedürfnisses auf Fahrbahnen mit abgeteilten Fahrstreifen und auf den anderen Fahrbahnen gewisse Unterschiede aufweisen. Der Grundsatz „Halte die Spur!“ läßt sich nur auf abgeteilten Fahrstreifen sicher verwirklichen. Dem abgeteilten Fahrstreifen kommt daher auch am Ende der mehrspurigen Strecke eine größere Bedeutung zu als der nicht abgeteilten linken Fahrspur.

Am Ende der mehrspurigen Strecke können grundsätzlich die gleichen Fahrregeln wie bei einer nicht beendeten Überholung gelten. Von Fahrzeugen, die ohne deutlichen Vorsprung das Ende der mehrspurigen Strecke erreichen, hat im allgemeinen das rechte vor dem weiter links befindlichen Fahrzeug den Vortritt. Dieser Grundsatz gilt aber dann nicht, wenn auf einer Fahrbahn mit abgeteilten Fahrstreifen der rechte Fahrstreifen eindeutig endigt, während der linke weiterläuft. Dann hat der Benutzer der linken Spur vor dem rechts Fahren den Vortritt. Den zuständigen Stellen wird empfohlen, für eine möglichst baldige eindeutige Kennzeichnung derartiger Übergangsstellen im Rahmen des Möglichen besorgt zu sein.

IV.

Da im mehrspurigen Verkehr die Benutzer jedes Fahrstreifens gleichberechtigt sind, gebührt nicht einer ganzen Fahrzeugreihe der Vortritt vor der anderen,

sondern es soll der Übergang zum einspurigen Fahren in der Weise erfolgen, daß von den ungefähr gleichzeitig ankommenden Fahrzeugen das in der bevorzugten Reihe befindliche Fahrzeug weiterfährt, dann das neben ihm fahrende sich vor dem nächst folgenden Fahrzeug, bei dem das gefahrlos möglich ist, in den bevorzugten Fahrstreifen einfädelt usw. Die jeweils weiter hinter fahrenden Verkehrsteilnehmer müssen den seitlich vor ihnen fahrenden die Einordnung ermöglichen.

V.

Wenn die mehrspurige Strecke nicht endet, aber vorübergehend unterbrochen wird, ist ähnlich zu unterscheiden wie im Gegenverkehr beim Vortritt an einer Engstelle (BGH VRS 5, 147; 7, 76; BayObLG 1957, 230; OLG Düsseldorf VRS 21, 304; OLG Hamm DAR 1962, 163). Dabei sind zwei Fallgruppen verschieden zu behandeln.

1. Wenn das auf einer Fahrbahnseite befindliche Hindernis in seiner Ausdehnung und voraussichtlichen Dauer dem Straßenkörper die Eigenschaft als Fahrbahn nimmt (eine Baustelle, ein großer Kieshaufen, eine Straßenbahnhaltstelleninsel), gelten die gleichen Grundsätze wie am Ende der mehrspurigen Strecke.
2. Befindet sich auf einer Fahrbahnseite ein nur vorübergehendes Hindernis, das dem Straßenkörper nicht die Eigenschaft als Fahrbahn nimmt, z. B. ein haltender Kraftwagen oder eine verkehrsbedingte Stockung des Verkehrs auf einem Fahrstreifen, so steht der Vortritt den Benutzern des freien Fahrstreifens zu. Der Benutzer des Fahrstreifens, auf dem sich das Hindernis befindet, darf nach den allgemeinen Grundsätzen des mehrspurigen Verkehrs den Fahrstreifen nur wechseln, wenn er dadurch keinen Verkehrsteilnehmer auf dem benachbarten Fahrstreifen behindert. Die Benutzer des freien Fahrstreifens sind in diesem Falle nicht — wie am Ende oder bei einer Unterbrechung der mehrspurigen Fahrbahn — allgemein verpflichtet, den jeweils vor ihnen befindlichen Verkehrsteilnehmern der benachbarten behinderten Fahrzeugreihe das Einordnen in ihren freien Fahrstreifen zu ermöglichen. Jedoch sind, wenn sich das Hindernis als länger dauernd erweist, (z. B. ein Verkehrsunfall, der einen Fahrstreifen blockiert), auch in einem solchen Falle die Benutzer des freien Fahrstreifens verpflichtet, die benachbarten Fahrzeuge sich in den eigenen Fahrstreifen einfädeln zu lassen.

Die unterschiedliche Behandlung der beiden aufgeführten Fälle von Verengung der verfügbaren Fahrbahn hat ihre innere Berechtigung; denn ein rechter Fahrstreifen, auf dem regelmäßig Fahrzeuge halten, soll im mehrspurigen Fahren grundsätzlich freigelassen werden, weil er ein geradliniges Fahren unter Einhaltung des Fahrstreifens auf eine längere Strecke von vornherein nicht zuläßt.

Wer ihn dennoch benutzt, darf sich nicht bei jedem Hindernis in den durchgehenden Fahrstreifen hineinzwängen und dessen Benutzer behindern. Ebenso entspricht es dem Wesen des mehrspurigen Fahrens, daß die Verkehrsteilnehmer das schnellere oder langsamere Vorwärtskommen auf ihrem Fahrstreifen in Kauf nehmen müssen und nicht bei jeder vorübergehenden Stockung den gefährlichen Wechsel des Fahrstreifens vornehmen dürfen. Die Zulässigkeit eines solchen Verhaltens würde besonders den Massenverkehr in den Städten und auf anderen überfüllten Straßen zum Erliegen bringen und den obersten Grundsatz des mehrspurigen Fahrens „Halte die Spur!“ in gefährlicher Weise entwerten. Dazu kommt, daß der Benutzer des äußersten rechten Fahrstreifens von vornherein berücksichtigen muß, daß auf seinem Fahrstreifen auch im mehrspurigen Verkehr die langsamsten Fahrzeuge zu fahren haben (§ 8 Abs. 2 Satz 2 StVO), soweit sie nicht im Hinblick auf ein baldiges Abbiegen nach links einen anderen Fahrstreifen benutzen dürfen.

VI.

Wenn sich am Ende einer mehrspurigen Strecke die Verkehrsteilnehmer zu einer Reihe einordnen, müssen sich die später ankommenden Verkehrsteilnehmer hinten an diese Reihe anschließen. Es kann keinesfalls als ein zulässiges Vorziehen im mehrspurigen Verkehr angesehen werden, wenn später kerankommende Verkehrsteilnehmer bis zum Ende ihrer Fahrspur an schon eingeordneten Fahrzeugen vorbeifahren, um sich dort in die bereits gebildete Einerreihe hineinzuzwängen (BayObLG DAR 1964, 233 = VRS 27, 227 = VerkMitt. 1964, 62 — Nr. 87).

Diskussionsleitung: Oberstlandesgerichtsrat Dr. Mühlhaus, München

Referenten: 1. Senatspräsident Dr. Dr. Wimmer, Köln
2. Rechtsanwalt Kirchner, Hamburg

3. Arbeitskreis: *Richtungsanzeige bei abknickender Vorfahrt*

Empfehlungen des 3. Arbeitskreises zur Richtungsanzeige bei abknickender Vorfahrt:

1. *Empfehlungen an die Kraftfahrer*

Bei der abknickenden Vorfahrt geben zahlreiche Kraftfahrer Richtungszeichen, wenn sie der Vorfahrtsrichtung folgen, andere nicht. Auch die Rechtsprechung dazu ist nicht einheitlich. Solange diese Frage gesetzlich nicht geregelt ist, empfehlen wir, sich so zu verhalten, wie es heute schon die meisten Kraftfahrer tun:

1. Beim Abbiegen gibt man Richtungszeichen, auch wenn man der abknickenden Vorfahrtrichtung folgt.
2. Selbstverständlich gibt man Richtungszeichen auch dann, wenn man die Vorfahrtstraße verlassen will. Wenn man jedoch an Kreuzungen die abknickende Vorfahrtrichtung verläßt und *geradeaus* weiterfährt, gibt man kein Richtungszeichen, um andere Verkehrsteilnehmer nicht irrezuführen.
3. Wenn die Straße sich gabelt oder in eine Querstraße ausläuft, empfiehlt es sich immer, die beabsichtigte Fahrtrichtung anzuzeigen.

2. Empfehlungen an den Gesetzgeber

Nach dem Stand der Beratungen der neuen Straßenverkehrsordnung vom 1. 2. 1965 ist für die abknickende Vorfahrt folgende Regelung vorgesehen:
§ 31

Der Verlauf der bevorrechtigten Straßenstrecken oder der Vorfahrtstraße kann bekanntgegeben werden durch das Zusatzschild (bisher Bild 52 a der Anlage zur StVO). Wer den so bekanntgegebenen Verlauf verlassen will, hat dies (nach § 7 Abs. 1) anzuzeigen.

Der 1. Satz wird gebilligt.

Der 2. Satz sollte wie folgt abgeändert werden:

Auch wer dem so bekanntgegebenen Verlauf folgen will, hat dies anzuzeigen. Die Anzeige kann unterbleiben, wenn die Vorfahrtrichtung mit dem natürlichen Verlauf der Straße übereinstimmt.

Vom Arbeitskreis gemeinsam erarbeitete Begründung

Zur Richtungsanzeige verpflichtet ist, wer seine Fahrtrichtung ändert. Der Begriff Fahrtrichtungsänderung läßt zwei Auslegungen zu. Nach der einen Auffassung ändert seine Fahrtrichtung, wer den natürlichen Straßenverlauf verläßt. Nach der anderen Auffassung ändert seine Fahrtrichtung, wer den durch das Zusatzschild bekanntgegebenen bevorrechtigten Straßenverlauf verläßt. Der Arbeitskreis hat sich einstimmig zu der ersten Auffassung bekannt, und zwar aus folgenden Gründen:

I.

Die Entwicklung der europäischen Verkehrsübung und des europäischen Verkehrsrechtes geht dahin, daß von der Richtungsanzeige in vermehrtem Umfange Gebrauch gemacht wird. So werden z. B. durch Blinkzeichen angekündigt: Fahrstreifenwechsel, Überholen, Ausfahren aus der Parkreihe, Ausfahren aus

dem Grundstück. Diese Entwicklung wird auch zu einer international festgelegten Regel werden. Sie ist bereits in den Beschlüssen der europäischen Verkehrskonferenz enthalten.

Wird bei der abknickenden Vorfahrt nur den Kraftfahrern eine Anzeigepflicht auferlegt, die den bekanntgegebenen Verlauf der Vorfahrtstraße verlassen, so würde das den Gebrauch der Richtungsanzeige in diesem Bereich erheblich einschränken. Das stände im Widerspruch zur internationalen Entwicklung und zur bestehenden Verkehrsübung.

II.

Untersuchungen des Instituts für Verkehrswesen an der Technischen Hochschule Karlsruhe im Rahmen eines Forschungsauftrages über abknickende Vorfahrt haben ergeben, daß auch heute die überwiegende Mehrheit der Kraftfahrer an Knoten mit abknickender Vorfahrt die Richtungsanzeige entsprechend dem natürlichen Straßenverlauf abgibt, d. h. im Falle der echten abknickenden Vorfahrt (Zusammenfassung zweier verschiedener Straßen zu einer Vorfahrtstraße) geben die weitaus meisten Kraftfahrer auch dann Richtungszeichen, wenn sie der Vorfahrtrichtung folgen, während diejenigen Kraftfahrer, die den bevorrechtigten Straßenverlauf in Geradeausrichtung verlassen, nur äußerst selten blinken.

Im Falle der unechten abknickenden Vorfahrt (das Zusatzschild verdeutlicht lediglich den natürlichen Verlauf der Vorfahrtstraße) wurden von den meisten Kraftfahrern, die der Vorfahrtrichtung folgen, keine Zeichen gegeben. Das entspricht allgemeinen Beobachtungen auch in anderen Städten.

Diese Verkehrsübung ist zweckmäßig und sinnvoll; sie sollte durch eine gesetzliche Neuordnung nicht geändert werden. Gerade im Fall der echten abknickenden Vorfahrt spricht nichts dafür, den der abknickenden Vorfahrt folgenden Kraftfahrer von der Anzeigepflicht freizustellen, aber vieles spricht dagegen.

Für die Anzeige auch des der abknickenden Vorfahrtrichtung folgenden Kraftfahrers spricht, daß die Anzeige größere Klarheit und Sicherheit schafft als die Nichtanzeige. Sowohl die Anzeige als auch die Nichtanzeige sind eine optische Information, die nicht nur von den Kraftfahrern, sondern auch von allen anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen und berücksichtigt werden.

Insbesondere auch die Fußgänger richten sich nach dieser vom Kraftfahrzeug ausgehenden Information und berücksichtigen dabei nicht die Vorfahrtbeschilderung. Diese Information darf nicht verfälscht werden. Sie wird aber verfälscht, wenn bei der abknickenden Vorfahrt die Anzeige nur noch dem auferlegt wird, der im Rechtssinne abbiegt.

Wenn derjenige Kraftfahrer, der tatsächlich um die Ecke fährt, nicht mehr anzuzeigen braucht, während derjenige, der die Vorfahrtstraße an einer Kreuzung verlassen will, um geradeaus weiterzufahren, rechts oder links zu blinken hat,

dann muß das zu Mißverständnissen führen, vor allem bei Fußgängern, aber auch beim nachfolgenden Verkehr. Die Richtungsanzeige hat mit der Vorfahrtregelung nichts zu tun, und die Fähigkeit der Juristen, aus ungerade gerade und aus gerade ungerade zu machen, sollte sich auf die Vorfahrtregelung beschränken.

Die Richtungsanzeige sollte auch weiterhin so vorgeschrieben werden, wie sie bei natürlicher Betrachtungsweise verstanden wird, daß nämlich derjenige, der rechts blinkt, nach rechts, derjenige, der links blinkt, nach links abbiegen will und derjenige, der nicht blinkt, dem natürlichen Straßenverlauf folgen will.

Auch bei Ausländern ist nur diese Regelung praktikabel, die auf den natürlichen Straßenverlauf abstellt. Dem Wartepflichtigen schließlich wird durch die Richtungsanzeige des auf der Vorfahrtstraße verbleibenden Kraftfahrers seine Wartepflicht zusätzlich sinnfällig gemacht.

Der Arbeitskreis ist mit seinen Empfehlungen der Auffassung des Oberlandesgerichts Hamburg (MDR 64, 845) sowie den damit übereinstimmenden Urteilen des Bayr. Obersten Landesgerichts — Urteil vom 23. 12. 64 — Akt.Z. RReg. 1 a St. 549/64 und des Oberlandesgerichts Hamm — Akt.Z. 1 Ss 1354/64 gefolgt.

Diskussionsleitung: Amtsgerichtsrat Kruse, Hamburg

Referenten: 1. Oberregierungsrat Dr. Lütkes, BVM, Bonn
2. Landgerichtsrat Spies, Braunschweig

4. Arbeitskreis: *Strafzumessung*

Leitsatz 1

Das Interesse der Verkehrssicherheit verlangt die Ausscheidung der unverbesserlichen Wiederholungstäter, der Vorsatztäter und der rücksichtslosen Täter. Gegen sie ist die Anwendung der vom Gesetzgeber dem Richter in die Hand gegebenen harten Strafen und Maßnahmen erforderlich und gerechtfertigt.

Leitsatz 2

Es entspricht dem Prinzip der Gleichheit der Rechtsanwendung im weitesten Sinne, wenn bei fahrlässigen Verkehrsübertretungen als einem Massendelikt sich die Gerichte der Bundesrepublik an Hand von Normtatbeständen untereinander um eine möglichst gleiche und gleichartige Bestrafung bemühen. Die richterliche Unabhängigkeit und Ermessensfreiheit wird dadurch nicht berührt, da lediglich erwartet wird, daß man sich an einem gleichen Wertungsmaßstab ausrichtet. Dies gilt auch für das weitere Massendelikt des Fahrens unter Alkoholeinfluß nach §§ 316 und 315 c StGB.

Vor allem die folgenlosen Alkoholdelikte werden auf Grund der Verschärfung der Strafen nach den bisher schon geltenden Grundsätzen für Vergehenstaten zu beurteilen sein. Dies gilt insbesondere für die Verhängung von Freiheitsstrafen sowie für die Strafaussetzung zur Bewährung.

Leitsatz 3

Der Verkehrsgerichtstag betont die Notwendigkeit verstärkter Aufklärung über die Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluß sowie über die Tatsache, daß auch folgenlose Alkoholfahrt heute ein kriminelles Delikt mit hoher Strafenandrohung ist.

Der Gesetzgeber wird gebeten, unter Berücksichtigung der Erkenntnisse des Bundesgesundheitsamtes baldmöglichst einen Straftatbestand mit einem festen Promillewert zu schaffen, von dem ab das Führen eines Kraftfahrzeuges im Verkehr verboten ist.

Diskussionsleitung: Oberstaatsanwalt Dr. Graf Westarp, Hamburg

Referenten: 1. Senatspräsident Dr. Meier-Branecke, Braunschweig
2. Rechtsanwalt Dr. Beneke, Hamburg
3. Amtsgerichtsrat Schütt, Hamburg

5. Arbeitskreis: *Voraussetzung der Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde*

I.

Das geltende Recht (§ 2 StVG) macht die Erteilung der Fahrerlaubnis nur von der Ablegung der Fahrprüfung und davon abhängig, daß der Bewerber nicht ungeeignet ist. Die Unterscheidung der unklaren Begriffe „Befähigung“ und „Eignung“ befriedigt nicht. Denn es ist weitgehend dem Zufall überlassen, ob die Verwaltungsbehörde körperliche, geistige oder charakterliche Mängel der Bewerber, die der Erteilung einer Fahrerlaubnis entgegenstehen, rechtzeitig erkennt. Zudem ist die Rechtsgrundlage für die Durchführung von Sehtesten und anderen Untersuchungen zweifelhaft. Eine Neufassung des StVG und der StVZO ist daher dringend geboten.

Dazu werden folgende Anregungen für den Gesetzgeber gegeben:

1. Es muß sichergestellt werden, daß die Verwaltungsbehörde vor der Erteilung einer Fahrerlaubnis eine gründliche sorgfältige Prüfung des Bewerbers vornimmt.

2. Die Fahrerlaubnis darf nur erteilt werden, wenn danach
 - a) der Bewerber körperlich, geistig und charakterlich einwandfrei geeignet ist; solange das zweifelhaft erscheint, muß der Bewerber sich testen lassen
 - b) der Nachweis der Fahrfertigkeit und
 - c) der Nachweis der erforderlichen technischen und Verkehrsrechtskenntnisse erbracht worden ist.
3. Die Ausbildung in der Fahrfertigkeit ist unter Ausnutzung aller modernen technischen Möglichkeiten wie z. B. Übungsplätze und Simulator-Anlagen zu intensivieren und die Prüfung möglichst wirklichkeitsnah zu gestalten.
4. Die Erteilung der Fahrerlaubnis ist ein Massenproblem. Es sollte daher ein Katalog der wichtigsten körperlichen und geistigen Mängel, die die Erteilung einer Fahrerlaubnis zweifelhaft machen, erarbeitet werden. Grobausleseverfahren sind für die Anwendung im Zulassungsverfahren zu entwickeln, damit nur die Zweifelsfälle dem Arzt oder anderen Sachverständigen vorgestellt zu werden brauchen.
5. Bei Führerscheininhabern sollte periodisch geprüft werden, ob die Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis noch besteht. Dabei soll die Fahrerlaubnis jedoch nicht automatisch nach Fristablauf erlöschen.
6. Von einer Heraufsetzung der Mindestaltersgrenze für den Erwerb der Fahrerlaubnis und der Einführung einer Altersgrenze, bei der automatisch die Fahrerlaubnis erlischt, ist abzusehen.

II.

Bei der Verkürzung der Sperrfrist nach § 42 n Absatz VII StGB sollten die Richtlinien für das Strafverfahren (Nr. 253) dahin ergänzt werden, daß die Staatsanwaltschaft angewiesen wird, vor ihrer Stellungnahme die Führerscheinstelle anzuhören.

Diskussionsleitung: Senatspräsident Philipp, Schleswig

Referenten: 1. Lfd. Regierungsdirektor Dr. Rauschnig, Hamburg
2. Magistratsdirektor Dr. Meier, Frankfurt

6. Arbeitskreis: *Zusammenarbeit zwischen Polizei und Justiz*

(Möglichkeiten einer Beschleunigung des Verkehrsstrafverfahrens.)

Die Beschleunigung der Verkehrsstrafsachen zur wirksamen Bekämpfung der gefährlichen Verstöße im Straßenverkehr kann nur erfolgen, wenn Polizei und

Justiz vertrauensvoll zusammenarbeiten. Sie müssen in ihren Bereichen ohne falsche Sparsamkeit alle Möglichkeiten der Technik, der Rationalisierung und der Gesetze ausnützen.

Hieraus folgt für Polizei und Justiz:

1. Foto, Film, stereofotogrammetrische Aufnahmen, Traffipax, Radar und ähnliche technische Hilfsmittel erleichtern die Wahrheitsfindung und beschleunigen damit die Verfahren.
2. Das Höchstmaß für gebührenpflichtige Verwarnungen sollte 10,— DM betragen. Die bisherige Höchstgebühr von 5,— DM in Bagatellsachen ist nicht mehr ausreichend.
3. In Strafverfügungssachen soll die Polizei sofort Auszüge aus der Zentralkartei anfordern.
4. Für die Anordnung der Nichteintragung in die Zentralkartei sind Grundsätze zu schaffen, die eine gleichmäßige Handhabung gewährleisten.
5. In Verkehrsstrafsachen entfällt der Schlußbericht. (Über eigene Wahrnehmungen muß sich der ermittelnde Polizeibeamte an geeigneter Stelle äußern.)
6. Bei der großen Bedeutung der Verkehrsstrafsachen ist es dringend geboten, daß bei größeren Staatsanwaltschaften und Gerichten spezialisierte, besonders ausgebildete Richter und Staatsanwälte tätig werden. Im übrigen sollen *alle* Richter, Staats- und Amtsanwälte eine gründliche Schulung auf den für die Verkehrsrechtsprechung wichtigen Gebieten erhalten. Dazu müssen ständig Lehrgänge und Ausbildungen zur Einführung und Fortbildung unter großzügiger Ausnutzung aller Möglichkeiten durchgeführt werden.
7. Die Zulässigkeit des Strafbefehls und des beschleunigten Verfahrens soll weitmöglichst ausgenutzt werden.
8. Es wird angeregt, beim nächsten Verkehrsgerichtstag über die praktischen Auswirkungen unter Berücksichtigung des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs und des Strafprozeßänderungsgesetzes zu berichten.

Diskussionsleitung: Amtsgerichtsrat Mickschick, Stuttgart

Referenten:

1. Polizeipräsident Rau, Stuttgart
2. Oberstaatsanwalt Händel, Waldshut

7. Arbeitskreis: *Die Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Straßen*
Darstellung und Würdigung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes.

These 1

Soweit die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht für öffentliche Straßen „Ausübung eines öffentlichen Amtes“ im Sinne des Art. 34 GG darstellt, sollte die Subsidiaritätsklausel des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB entfallen.

These 2

Die Grundsätze des Bundesgerichtshofes über Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht für öffentliche Straßen werden gebilligt, denn sie erlauben eine dem Einzelfall entsprechende sachgerechte Entscheidung. Sie erlauben auch die Anpassung der Verkehrssicherungspflicht an veränderte Verhältnisse.

Diskussionsleitung: Landgerichtsrat Dr. Baltschun, Hamburg

Referenten: 1. Oberlandesgerichtspräsident Dr. Kleinewefers, Koblenz
2. Direktor Jacobi, München

8. Arbeitskreis: *Probleme der Umstellung der Straftatbestände auf Ordnungswidrigkeiten im Binnenschiffahrtsrecht*

These 1

Die durch das 2. Änderungsgesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs erfolgte Ausweitung der Tatbestände der §§ 315 und 315 a StGB machen dringend eine Überprüfung der strafgerichtlichen Zuständigkeiten der Schiffahrtsgerichte notwendig, da die Gefahr droht, daß auf Grund der gesetzlichen Neuregelung eine unerwünschte und der Schiffahrt unverständliche Verlagerung in der Behandlung nautischer Verstöße von den sachkundigen Schiffahrtsgerichten zu den in Schiffahrtssachen nicht spezialisierten ordentlichen Gerichten droht. Es soll deshalb bei den zuständigen Ministerien vordringlich angeregt werden, alsbald das Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. 9. 1952 zu ändern mit dem Ziel einer Ausdehnung der Zuständigkeit der Schiffahrtsgerichte auch auf die Tatbestände der Vergehen nach §§ 315 ff. StGB sowie der in Zusammenhang mit der Ausübung der Schiffahrt begangenen sonstigen Verkehrsvergehen (wie fahrlässige Tötung, fahrlässige Körperverletzung usw.).

These 2

Die Neufassung der Straftatbestände im Zweiten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs läßt, soweit sie sich auf den Schiffsverkehr bezieht, grundsätz-

lich die Umstellung der schiffahrtspolizeilichen Übertretungen auf Ordnungswidrigkeiten als wünschenswert erscheinen.

These 3

Die Umstellung auf Ordnungswidrigkeiten setzt die Anpassung an die Besonderheiten des Verfahrens in Schiffahrtssachen voraus, insbesondere in Hinblick auf die sich aus der „revidierten Rheinschiffahrtsakte“ ergebenden internationalen Verpflichtungen. Das Verfahren muß gewährleisten, daß der Betroffene eine gerichtliche Entscheidung herbeiführen kann, welche auf Grund einer Hauptverhandlung durch Urteil ergeht.

These 4

Der Erlaß des Bußgeldbescheids sollte zweckmäßig den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen als zuständige Verwaltungsbehörde übertragen werden. Der Arbeitskreis hält es für notwendig, daß die gerichtliche Entscheidung ausschließlich von dem Schiffahrtsgericht getroffen wird, in dessen Bezirk die verfolgte Tat begangen ist.

- Referenten:
1. Ministerialrat Graf von der Schulenburg, Bonn
 2. Staatsanwalt Christians, Hamburg
zugleich Diskussionsleiter