

ENTSCHLIESSUNGEN DES 4. DEUTSCHEN
VERKEHRSGERICHTSTAGES 1966 IN GOSLAR

1. Arbeitskreis: *„Probleme des Begegnungs- und Abbiegeverkehrs nach der alten und neuen Straßenverkehrsordnung“*
(*„Rechtsfahren nach geltendem und künftigem Recht“*)

Der 1. Arbeitskreis hat über das Thema „Probleme des Begegnungs- und Abbiegeverkehrs nach der alten und neuen Straßenverkehrsordnung“ ein Referat des Oberlandesgerichtsrats Dr. Mühlhaus, München, und über das Thema „Rechtsfragen nach geltendem und künftigem Recht“ ein Referat des Oberstaatsanwalts Dr. Möhl, Geisenbrunn, gehört und anschließend die sich aus den Themen ergebenden Fragen diskutiert. Beide Referenten und die Mitglieder des Arbeitskreises haben die Ziele des Entwurfs einer Straßenverkehrsordnung ausdrücklich begrüßt.

Der Arbeitskreis gibt zu seinem Thema folgende Anregungen:

1. Statt der Fassung des § 2 Abs. 2 des Entwurfs: „Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, in Kurven und bei Unübersichtlichkeit“ schlägt er folgende Fassung vor:
„Fahrzeugfahrer haben so weit rechts zu fahren, wie es ihnen zuzumuten ist, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven und bei Unübersichtlichkeit.“
2. Die jetzige Fassung des § 4 Abs. 5 des Entwurfs erweckt den Anschein, als ob der Gesetzgeber das Vorbeifahren an einem vorübergehenden und an einem dauernden Hindernis gleich behandeln will. Nach der Begründung zum Entwurf soll jedoch an der bisherigen Rechtsprechung nichts geändert werden, die hier einen Unterschied macht. Das müßte in der Formulierung klarer zum Ausdruck kommen.
3. In § 7 Abs. 5 sowie in der Überschrift zu § 7 des Entwurfs ist das Wenden und Rückwärtsfahren zu streichen. Das Wenden gehört in § 8 Abs. 1 des Entwurfs.

4. Das Rückwärtsfahren sollte als besonderer Fall der Fahrbahnbenutzung entweder in § 2 oder als eigener Paragraph im Anschluß an § 5 des Entwurfs geregelt werden. Folgende Fahrregeln für das Rückwärtsfahren werden für erforderlich gehalten:

„Das Rückwärtsfahren ist ein außergewöhnlicher Verkehrsvorgang. Es ist auf das unbedingt Notwendige zu beschränken.

Es ist auf der Fahrbahnseite der Vorwärtsfahrt zurückzustoßen. Auch auf Einbahnstraßen darf zurückgestoßen werden.

Der Rückwärtsfahrer hat sich so zu verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

5. Der Arbeitsausschuß war in der Frage, ob das sogenannte amerikanische System des Einbiegens nach links zugelassen werden soll, geteilter Meinung. Nach Ansicht des Arbeitskreises ist die jetzige Fassung des Entwurfs so aufzufassen, daß beide Systeme des Einbiegens, also der weite Bogen nach links und das sogenannte amerikanische System, gleichberechtigt nebeneinander stehen. Unter diesem Gesichtspunkt sind die Ausführungen in der Begründung zum Entwurf (Seite 80), die anscheinend von einem Fortbestehen des Gebots des Einbiegens nach links in weitem Bogen ausgehen, bedenklich. Es müßte klar zum Ausdruck kommen, daß nicht nur beim amerikanischen System des Einbiegens, sondern auch beim Einbiegen nach links in weitem Bogen ein Verstoß gegen § 1 Abs. 2 des Entwurfs vorliegen kann, wenn der Einbiegende durch die Art seines Einbiegens einen anderen gefährdet oder behindert.

Diskussionsleitung: Bundesrichter Dr. Sanders, Karlsruhe

Referenten: 1. Oberstlandesgerichtsrat Dr. Mühlhaus, München
2. Oberstaatsanwalt Dr. Möhl, Geisenbrunn

2. Arbeitskreis: „Der Richter und der Sachverständige in Verkehrssachen“

These I:

Die ständig fortschreitende Entwicklung der Erkenntnisse, insbesondere auf technisch-physikalischem, verkehrsmedizinischem und verkehrs-psychologischem Gebiet erfordert in Verkehrssachen eine Verstärkung der Zusammenarbeit des Verkehrsrichters mit qualifizierten Sachverständigen.

These II:

Die sachgemäße Auswahl, die Zusammenarbeit zwischen Richter und Sachverständigen und deren gegenseitiges Verständnis sollten durch regelmäßige Fortbildungsgelegenheiten gefördert werden. Auch aus diesem Grunde sollte es das Ziel sein, eine Richterakademie zu schaffen.

These III:

Die Hinzuziehung fähiger Sachverständiger darf nicht an den Kosten scheitern. Die Gebührenregelung bedarf daher dringend der Überprüfung. Die heutigen Sätze sind in vielen Fällen unzureichend.

Diskussionsleitung: Oberlandesgerichtspräsident Prof. Dr. Arndt, Bremen

Referenten: Dr. phil. Winkler, Hannover

Dipl.-Ing. Benz, Karlsruhe

Landgerichtsdirektor Dr. Woldt, Hamburg

3. Arbeitskreis: „Folgerungen aus dem 3. Teil des Gutachtens des Bundesgesundheitsamtes zur Frage der Verkehrsuntüchtigkeit infolge Alkoholgenußes“

Angesichts der steigenden Tendenz der mit schwersten Folgen verbundenen Trunkenheitsdelikte im Straßenverkehr wird der Gesetzgeber dringend aufgerufen, alsbald unter Auswertung der Gutachten des Bundesgesundheitsamtes bei Erreichen eines bestimmten Gefahrgrenzwertes (0,8 ‰ oder darunter) wegen der allgemeinen Gefährlichkeit die Führung eines Kraftfahrzeuges unter Strafe zu stellen.

Schon der 3. Verkehrsgerichtstag im Jahre 1965 hat diese Forderung an den

Gesetzgeber gestellt. Sie ist bisher unerfüllt geblieben und wird deshalb erneut und dringlich wiederholt.

Diskussionsleitung: Senatspräsident Dr. Fürstenhagen, Hamburg

Referenten: Staatsanwalt von Below, Hamburg

Rechtsanwalt Dr. Riehm, Hamburg

4. Arbeitskreis: „Strafzumessung“

Justiz und Öffentlichkeit fordern mit Recht, daß die überaus großen Unterschiede im Strafmaß bei der Aburteilung der Straßenverkehrsgefährdung (§ 315 c StGB) und der folgenlosen Fahrt unter Alkoholeinwirkung (§ 316 StGB) ausgeglichen werden.

Der Arbeitskreis „Strafzumessung“ des 4. Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar wünscht daher dringend, daß sich die Strafzumessung in diesen Fällen künftig nach folgenden Grundsätzen richten möge:

Im Normalfall der §§ 315 c oder 316 StGB (Ersttäter, mittlere Schuld) erscheint folgendes Strafmaß angemessen:

1. Gefängnisstrafe zwischen einem Monat und drei Monaten mit Strafaussetzung zur Bewährung,
2. eine Bewährungsfrist von drei bis vier Jahren,
3. eine empfindliche Buße, z. B. bei Tätern ohne erhebliche Unterhaltspflichten etwa in Höhe eines Monatsnettoeinkommens.
4. Die Sperrfrist bei der Entziehung der Fahrerlaubnis sollte sich nicht an der gesetzlichen Mindestgrenze halten.

Das Strafmaß bei Aburteilung von Wiederholungstätern sowie in Fällen schwerer Schuld oder erheblicher Folgen (tateinheitliches Zusammentreffen mit Verletzungsdelikten oder Zusammentreffen mit Unfallflucht) ist nicht Gegenstand dieser Empfehlung.

Begründung:

Die bisher vorliegenden Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung einschl. der Statistik erlauben keine zuverlässige Aussage über die Wirkung der Generalprävention auf den möglichen Täterkreis. Regionale Ergebnisse sind schon des-

halb nicht repräsentativ, weil nicht bekannt ist, ob die Täter im Bezirk wohnhaft sind. Generalpräventive Gesichtspunkte haben daher bei dieser Entschließung nicht den Ausschlag geben können.

Freiheitsstrafe erscheint schon bei Ersttätern deshalb am Platze, weil sie — anders als bei zahlreichen anderen Delikten — vom Gesetz hier in erster Stelle angedroht ist. Hinzu kommt, daß nach den Richtlinien des Entwurfs für ein neues Strafgesetzbuch von 1962 für die Strafzumessung in § 60 bei der Bewertung auch fahrlässiger Taten das Maß der Pflichtwidrigkeit im Vordergrund steht, während Tatfolgen und persönlichkeitsbezogene Umstände erst danach zu berücksichtigen sind.

Durch die vom Arbeitskreis empfohlene Erhöhung der Gefängnisstrafen in Verbindung mit empfindlichen Bußen würde dem Willen des Gesetzgebers, dem Strafzweck und dem öffentlichen Interesse genügend Rechnung getragen werden. Diese Empfehlungen sollen dem Bundesjustizministerium, den Justizministerien und Justizsenatoren der Länder sowie allen Gerichten zur Kenntnis gebracht werden.

Diskussionsleitung: Senatspräsident Dr. Meier-Brancke, Braunschweig

Referenten: Priv.-Dez. Dr. med. Lewrenz, Hamburg

Amtsgerichtsrat Seib, Berlin

Amtsgerichtsrat Dr. Middendorff, Freiburg

5. Arbeitskreis: *„Probleme der Umstellung von Verkehrsübertretungen auf Ordnungswidrigkeiten“*

Der 5. Arbeitskreis empfiehlt dem Plenum des Verkehrsgerichtstages die Annahme folgender Thesen:

1. Der Verkehrsgerichtstag begrüßt die vorliegenden Entwürfe zur Neugestaltung des Bußgeldverfahrens, da sie im Prinzip eine geeignete Grundlage dafür sind, die Masse der leichteren Verkehrszuwerhandlungen aus dem kriminellen Unrecht herauszulösen.
2. Mit den vorliegenden Entwürfen zur Neugestaltung des Bußgeldverfahrens sind die auch vom 1. Verkehrsgerichtstag geforderten Voraussetzungen für eine Umstellung von Verkehrsübertretungen auf Ordnungswidrigkeiten weitgehend erfüllt. Die Verabschiedung dieser Gesetze sollte nunmehr ohne Verzug vorgenommen werden.

3. In dem neuen Bußgeldverfahren sollten — außer einem Verwarnungsgeld bis zur Höhe von 5,— DM — für leichtere Zuwiderhandlungen feste Bußgeldtaxen bis zur Höhe von 20,— DM vorgesehen werden (sogenanntes Ticketverfahren). Zur Beschleunigung des Verfahrens sollten die Arbeitsabläufe möglichst vereinfacht und alle technischen Möglichkeiten ausgenutzt werden, z. B. durch elektronische Datenverarbeitung. Jedoch sollte von dem reinen schriftlichen Verfahren abgesehen werden, wenn es sich um bedeutsamere Zuwiderhandlungen handelt und aus Gründen der Verkehrserziehung eine mündliche Erörterung mit dem Betroffenen angezeigt erscheint.
4. Von der Umstellung sollten auch die sogenannten unfallträchtigen Übertretungen nicht ausgenommen werden. Eine weitere Aufwertung von Übertretungen zu Vergehen erscheint im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht angebracht und würde die gesetzgeberischen Beratungen unnötig erschweren und verzögern. Auch bei den sogenannten unfallträchtigen Zuwiderhandlungen kommt es nicht in erster Linie auf ihre rechtsdogmatische Einordnung und nicht darauf an, daß sie mit einer Kriminalstrafe geahndet werden; im Interesse der Verkehrserziehung ist es besser, daß sie in ihrer großen Masse erfaßt und zügig behandelt werden. Mit Rücksicht auf die wünschenswerte beschleunigte Einführung des Bußgeldverfahrens sollen die vom 1. Verkehrsgerichtstag geäußerten und teilweise noch bestehenden Bedenken gegen eine unterschiedslose Umstellung aller bisherigen Übertretungstatbestände zurückgestellt werden.
5. Zuständige Verwaltungsbehörde für die Festsetzung von Geldbußen wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten sollte die Polizeibehörde oder Polizeidienststelle sein, die von der jeweiligen Landesregierung entsprechend der unterschiedlichen Polizeiorganisation in den Ländern näher bestimmt wird.
6. Die gesetzgeberischen Maßnahmen sollten nicht beschränkt bleiben auf die Einführung eines Bußgeldverfahrens für die bisherigen Verkehrsübertretungen. Es sollte vielmehr darüber hinaus angestrebt werden, die im Strafbuch enthaltenen Strafvorschriften den Besonderheiten des Verkehrsrechts weiter anzupassen. Ferner wird empfohlen, die dem Richter zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu erweitern; als ein erster Schritt in dieser Richtung wird die vom Bundestagssonderrausschuß Strafrecht in Betracht gezogene Möglichkeit einer Verwarnung mit Strafvorbehalt für leichtere Vergehen ausdrücklich begrüßt.

Diskussionsleitung: Amtsgerichtsrat Kruse, Hamburg

Referent: Amtsgerichtsrat Schütt, Hamburg

6. Arbeitskreis: *„Die Bedeutung des prima-facie-Beweises in Schadensersatzprozessen aus Verkehrsunfällen“*

1. Das Rechtsinstitut des prima-facie-Beweises (Anscheinsbeweis oder Beweis des ersten Anscheins) hat sich bewährt. Es gibt dem Richter die Möglichkeit, mit Hilfe von Erfahrungssätzen auch bei solchen Verkehrsunfällen zu sachgerechten Ergebnissen zu gelangen, in denen der Geschädigte den anspruchsbegründenden Tatbestand auf andere Weise nicht in allen Einzelheiten zu beweisen vermag, und gewisse Teile des Sachverhalts unaufklärbar bleiben.
2. Die Rechtsprechung des BGH, der bei dem Anscheinsbeweis eine sehr weitgehende Nachprüfungsbefugnis für sich in Anspruch nimmt, wird insoweit im Interesse der Rechtseinheit und Rechtssicherheit für sachgemäß gehalten.
3. Die eingehenden Diskussionen über den praktischen Anwendungsbereich des Anscheinsbeweises in Einzelfällen ergab keine Bedenken gegen die Grundsätze, die der BGH in seiner Rechtsprechung hierzu entwickelt hat.
4. Der Arbeitskreis hat sich eingehend mit der Frage befaßt, ob und inwieweit die Grundsätze des Anscheinsbeweises herangezogen werden können zur Beurteilung des Verschuldensgrades (grobe Fahrlässigkeit, Vorsatz) und zur Frage der „Unabwendbarkeit“ (§ 7 StrVG u. a.), ohne insoweit zu abschließenden Ergebnissen zu gelangen.

Diskussionsleitung: Bundesrichter Dr. Kreft, Karlsruhe

Referenten:

Direktor Dr. Sanden, München

Oberlandesgerichtsrat Dr. Himer, Hamburg

7. Arbeitskreis: *Beschleunigung der zivilrichterlichen Entscheidung in Verkehrsprozessen*

- I. Die gesetzlichen, insbesondere die verfahrensrechtlichen Möglichkeiten reichen zur Beschleunigung des zivilrechtlichen Verkehrsprozesses aus, wenn sie voll ausgeschöpft werden.
- II. Es wird empfohlen, die zivilrechtlichen Verkehrsachen bei besonderen Abteilungen, Kammern und Senaten zusammenzufassen. Es ist zu begrüßen, wenn in solchen Spruchkörpern Richter mit einschlägigen Kenntnissen und Erfahrungen eingesetzt werden. Der Erledigung der Verkehrsunfallprozesse würde

es auch förderlich sein, wenn die Besetzung dieser Spruchkörper für längere Zeiträume möglichst gleich bliebe.

Diskussionsleitung: Senatspräsident Freytag, Hamburg

Referenten: 1. Rechtsanwalt Dr. Seehon, München

2. Landgerichtsdirektor Dr. Baltschun, Hamburg

8. Arbeitskreis: *„Die Neuordnung des Schiffahrt-Verkehrsrechts“*
(*See- und Binnenschiffahrtsrecht*)

Auf dem Gebiet der Seeschiffahrt sind die Verkehrsregeln und die Vorschriften über die Sicherheit der Fahrzeuge weitgehend durch den Internationalen Schiffsicherheitsvertrag von 1960, der 1965 in Kraft getreten ist, bestimmt. Trotzdem sind zahlreiche nationale Rechtsvorschriften erforderlich, welche die internationalen Vorschriften ergänzen oder ausfüllen. Der Bundesminister für Verkehr hat hierfür durch das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt vom 24. 5. 1965 ausreichende Ermächtigungen erhalten. Von den neuen Rechtsvorschriften sind hervorzuheben staatliche Sicherheitsvorschriften für Fischereifahrzeuge und einige Vorschriften für kleinere Fahrzeuge, die auf den Küstengewässern verkehren. Insbesondere soll eine Verordnung erlassen werden, die für stärkere Motorboote einen Führerschein vorschreibt, wobei die Abnahme von Prüfungen und die Erteilung der Zeugnisse dem Deutschen Motor-Yacht-Verband übertragen werden soll.

Die Strafvorschriften für den Seeverkehr sind im Laufe der Zeit übersichtlicher geworden. Als Transportgefährdung (§ 315 StGB) werden nur schwerwiegende Eingriffe in den Schiffsverkehr geahndet, die eine Gefahr für Leib oder Leben oder fremde Sachen von bedeutendem Wert herbeiführen. Grobe Pflichtverletzungen gegen Sicherheitsvorschriften, die eine derartige Gefahr nicht begründen, sind nach § 315a StGB als Vergehen mit geringerer Strafe bedroht. Einfache Pflichtverstöße können heute nach dem neuen Aufgabengesetz für die Seeschiffahrt als Ordnungswidrigkeiten mit Geldbußen im Verwaltungswege geahndet werden.

Ministerialrat Dr. Breuer

8. Arbeitskreis: „Die Neuordnung des Schifffahrt-Verkehrsrechts“
(See- und Binnenschifffahrtsrecht)

Ergebnisse

1. Der Arbeitskreis betont die Notwendigkeit, bei der Revision der Binnenschifffahrts-Straßenordnung und der Rheinschifffahrts-Polizeiverordnung durch einheitliche und übersichtliche, im allgemeinen Teil für alle im Verbund miteinander stehenden Wasserstraßen gleiche Vorschriften — z. B. über die Zeichengebung — die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu fördern und damit einer Überforderung der Schiffsführungen entgegenzuwirken. Bei dieser Revision müssen die Entwicklung des Verkehrs, die Verhältnisse auf den Wasserstraßen, die Betriebsformen, die Schubschifffahrt, die Radarfahrt, die Rationalisierungsbestrebungen und die Teilautomatisierung berücksichtigt werden. Die gleichen Gesichtspunkte sollten insbesondere auch bei den Hafen-Verordnungen beachtet werden. Eine kommende Europäische Binnenschifffahrts-Straßenordnung werde nur dann einen Sinn haben, wenn auch sie diesen Grundsätzen folgt. Von der Möglichkeit zu Anordnungen vorübergehender Art nach § 116 Binnenschifffahrts-Straßenordnung und § 102 Rheinschifffahrts-Polizei-Verordnung solle möglichst einschränkend Gebrauch gemacht werden.
2. Der Arbeitskreis bestätigt noch einmal in Würdigung der gegen seine Vorschläge geltend gemachten Bedenken die im vergangenen Jahr aufgestellte These, daß eine Verlagerung der strafgerichtlichen Zuständigkeit in der Behandlung nautischer Verstöße von den sachkundigen Schifffahrtsgerichten zu den in Schifffahrtssachen nicht spezialisierten allgemeinen Strafgerichten vermieden werden müsse. Der Arbeitskreis bittet den Verkehrsgerichtstag, als vorläufige Notlösung an die Landesregierungen mit der Bitte heranzutreten, wenigstens durch Verordnung nach § 58 Abs. 1 GVG eine gewisse Konzentrierung bei sachkundigeren Gerichten zu erreichen.
Um eine wirklich befriedigende Lösung zu erzielen, möge der Verkehrsgerichtstag an den Bundestag, einzelne Bundestagsabgeordnete und die Bundesregierung mit der Bitte herantreten, den § 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrts- und Rheinschifffahrtssachen dahin zu ändern, daß neben den Zuwiderhandlungen gegen strom- und schifffahrts-polizeiliche Vorschriften auch Vergehen, die im Zusammenhang mit der Ausübung des Schiffsverkehrs begangen werden, als Binnenschifffahrtssachen im Sinne dieses Gesetzes angesehen werden.
3. Der Arbeitsausschuß hält es für erforderlich, daß die gesetzlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, daß alle Gerichte und Behörden ihre

nach der StPO und ZPO oder auch sonstigen Vorschriften zu bewirkenden Zustellungen durch die Wasserschutzpolizei bzw. im Ausland durch die Seemannsämler durchgeführt werden können.

4. Der Arbeitskreis hat sich eingehend mit den Problemen befaßt, welche die die Schifffahrt betreffenden Vorschriften des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs gebracht haben, insbesondere mit der Frage des eine Fahruntüchtigkeit bedingenden Blutalkoholgehalts bei der Führung eines Schiffes und mit den grob pflichtwidrigen Verstößen gegen Vorschriften. Er empfiehlt, auf einem kommenden Verkehrsgerichtstag einen Arbeitskreis für die Untersuchung der sich aus den §§ 315 ff. StGB entstehenden Fragen einzusetzen. Dabei sollte auch geprüft werden, ob der in dem § 315a Abs. 1 Nr. 1 und 316 StGB erfaßte Personenkreis umfassend genug erscheint, und ob nicht auch die Fahrerflucht im Wasserverkehr als Straftatbestand vorgeesehen werden solle.
5. Der Arbeitskreis hat eingehend die Frage erörtert, ob eine Führerschein- und Kennzeichnungspflicht für Sportfahrzeuge notwendig ist, um Behinderungen des Schiffsverkehrs einzuschränken. Er hält es für erforderlich, diese Frage auf dem nächsten Verkehrsgerichtstag noch einmal zu behandeln und in der Zwischenzeit das für eine Beurteilung notwendige Tatsachenmaterial zu sammeln.

Diskussionsleitung: Ministerialrat Fettback, Bundesverkehrsministerium

Referenten:

(Seeschifffahrt) Ministerialrat Dr. Breuer, Bundesverkehrsministerium
(Binnenschifffahrt) Assessor Pabst, Duisburg