

ENTSCHLIESSUNGEN  
DES 5. DEUTSCHEN VERKEHRSGERICHTSTAGES  
IN GOSLAR VOM 26. BIS 29. JANUAR 1967

- Veranstalter:            Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar e. V.,  
                                 Sitz Hamburg
1. Arbeitskreis        „Strafzumessung“  
Diskussionsleitung    Senatspräsident a. D. Dr. Meier-Brancke, Braunschweig  
Referenten            1. Prof. Dr. Lewrenz, Hamburg  
                                 2. Amtsgerichtsrat Dr. Middendorff, Freiburg  
                                 3. Oberstaatsanwalt Dr. Tröndle, Offenburg

I.

Der Arbeitskreis 1 hat mit großer Mehrheit (32 Stimmen bei 4 Enthaltungen und 2 Nein-Stimmen) folgende Anregung an den Gesetzgeber beschlossen:  
Im Hinblick auf die nicht unerhebliche Zunahme der Trunkenheitsdelikte im Verkehr wird der Gesetzgeber erneut gebeten, zur wirksamen Strafverfolgung einen abstrakten Gefährdungstatbestand zu schaffen, bei dessen Vorliegen das Fahren von einem bestimmten Promille-Satz BAK an mit Strafe bedroht ist.

II.

Zur Frage der Strafzumessung bei Straßenverkehrsgefährdung und Vergehen gegen § 316 StGB hat der Arbeitskreis keine weiteren Beschlüsse gefaßt (vgl. dazu die Empfehlungen des 4. Arbeitskreises des 4. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1966).

III.

Mit großer Mehrheit (bei 4 Enthaltungen) hat der 1. Arbeitskreis ferner folgende Anregungen beschlossen:

1. Das Deutsche Verkehrswissenschaftliche Seminar wird gebeten, in Zusammenarbeit mit den Justizministerien und interessierten Organisationen wie den Automobil-Clubs, der Bundesverkehrswacht und dem Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr Untersuchungen über die Wirksamkeit der Strafgerichtsbarkeit durchzuführen, und zwar

- a) über das Zusammenwirken der Faktoren Gesetz, Strafverfolgung und Strafzumessung,
  - b) über die Wirksamkeit der einzelnen Strafen und Maßregeln, insbesondere der kurzfristigen Freiheitsstrafen und des Entzuges der Fahrerlaubnis,
  - c) über die Persönlichkeit des Verkehrstäters, insbesondere die Bedeutung der Vorstrafen für die Strafzumessung und den Zusammenhang zwischen Verkehrskriminalität und allgemeiner Kriminalität.
2. Die Justizministerien werden gebeten, ähnliche und vergleichbare Untersuchungen anzustellen nach dem Muster der Untersuchung des Justizministeriums Baden-Württemberg über die Wirksamkeit der kurzfristigen Freiheitsstrafe.
  3. Das Deutsche Verkehrswissenschaftliche Seminar wird gebeten, eine umfassende Fragebogenuntersuchung über die Wirksamkeit der Generalprävention nach dem Muster der Dissertation von Coors durchzuführen.
  4. Das Deutsche Verkehrswissenschaftliche Seminar wird gebeten, eine ständige Kommission einzurichten, die sich beschäftigt mit
    - a) der Vorbereitung der oben genannten Untersuchungen,
    - b) der Ausarbeitung des Fragebogens zur Generalprävention,
    - c) der Koordinierung der Zusammenarbeit mit Ministerien, nationalen und internationalen Organisationen.

2. Arbeitskreis       „Europäisches Straßenverkehrsrecht“  
 Diskussionsleitung   Bundesrichter Dr. Sanders, Karlsruhe  
 Referenten           1. Oberstaatsanwalt Dr. Möhl, München  
                           2. Bundesrichter Dr. Dr. Spiegel, Karlsruhe

1. Der zweite Arbeitskreis „Europäisches Straßenverkehrsrecht“ hält eine gemeinsame europäische Straßenverkehrsordnung für wünschenswert. Solange die Aussicht besteht, dieses Ziel zu erreichen, spricht er sich gegen den Erlaß einer neuen deutschen Straßenverkehrsordnung aus.
2. Der Arbeitskreis ist aber der Meinung, daß folgende Bestimmungen des Entwurfs einer neuen Straßenverkehrsordnung in Form einer Novelle in die geltende Straßenverkehrsordnung eingeführt werden sollten:
  - a) § 5 (Nebeneinanderverfahren)  
 Allerdings glaubt der Arbeitskreis, daß die vom 1. Deutschen Verkehrsgerichtstag zu dieser Frage vorgeschlagene Regelung fortschrittlicher ist als die Fassung des § 5 des Entwurfs.
  - b) § 6 Abs. 1 Nr. 2 (Vorfahrtregelung an der Einmündung von Feld- oder Waldwegen).

3. Der Arbeitskreis hat gegen die Aufnahme des § 27 des Entwurfes in die Straßenverkehrsordnung verfassungsrechtliche Bedenken. Er hält jedoch eine neue gesetzliche Regelung der Verkehrsunfallflucht für dringend erforderlich. Dabei sollten die in anderen europäischen Ländern über die Unfallflucht bestehenden gesetzlichen Bestimmungen Berücksichtigung finden.

3. Arbeitskreis „Bußgeldverfahren“  
Diskussionsleitung Senatspräsident a. D. Dr. Dr. Wimmer, Bonn  
Referenten 1. Landgerichtsrat Dr. Bode, Hildesheim  
2. Oberlandesgerichtsrat Dr. Göhler,  
Bundesjustizministerium, Bonn

1. Der 5. Deutsche Verkehrsgerichtstag 1967 bestätigt die auf dem vorjährigen Deutschen Verkehrsgerichtstag zu diesem Thema gefaßten EntschlieÙungen. Er hält die Regierungsentwürfe des Ordnungswidrigkeiten-Gesetzes und des dazugehörigen Einführungsgesetzes für eine geeignete Grundlage, um diese EntschlieÙungen zu verwirklichen. Ohne die Entwürfe in ihrer Substanz anzutasten, sollte aber noch folgendes erwogen werden.

2. Der Vorschlag des Bayerischen Innenministeriums, bestimmte unfallträchtige Verstöße (schwere Ordnungswidrigkeiten) gegenüber den einfachen Verkehrszuwicherhandlungen abzugrenzen, könnte in der Weise verwirklicht werden, daß bei diesen Verstößen in der Regel ein Fahrverbot vorgesehen wird. Dabei sollte geprüft werden, ob im Bußgeldverfahren außer dem normalen Fahrverbot (1—3 Monate) auch ein „kleines Fahrverbot“ vorzusehen ist, sei es für die Dauer einer Woche, sei es für ein Wochenende.

Im übrigen lassen bereits die Entwürfe die Möglichkeit offen, daß eine GeldbuÙe ab einer bestimmten Höhe oder ein Fahrverbot von einem besonders befähigten Beamten festgesetzt wird.

3. Der Bußgeldbeamte sollte dem Betroffenen Gelegenheit zu einer formlosen persönlichen Erörterung geben, wenn er sie aus Gründen des besseren Gehörs, der besseren Aufklärung, zur Verhütung einer Beschwerde oder zur besseren Einwirkung auf den Betroffenen für angebracht hält.

4. Es sollte die gesetzliche Möglichkeit geschaffen werden, dem Betroffenen im Bußgeldbescheid die Teilnahme an einem (theoretischen oder praktischen) Verkehrsunterricht — gegebenenfalls auf seine Kosten — aufzuerlegen; dabei sollte die Nichtteilnahme am auferlegten Verkehrsunterricht ein einmonatiges Fahrverbot zur Folge haben.

Wird die Auferlegung des Verkehrsunterrichts in dieser Weise Bestandteil des Bußgeldbescheides und eine Art Vorwarnung vor demnächstigen Fahrver-

bot, so kann daraus ein bedeutsames und erfolversprechendes Mittel der Spezialprävention werden, vorausgesetzt, der Unterricht wird nicht auf die Belehrung über Verkehrsvorschriften beschränkt, sondern entsprechend den vielfältigen Gründen des Fahrversagens differenziert und ausgestaltet. Es bietet sich an, dazu auch geeignete Organisationen zur Mithilfe heranzuziehen.

5. Welche Verstöße durch ein Verwarnungsgeld abgegolten werden können und welche nicht, sollte — wie es die Entwürfe bereits vorsehen — bundeseinheitlich und strikt abgegrenzt werden. Hier sollte eine Liste verbindlicher Taxen aufgestellt werden.

Geldbußen zwischen 20,— und 200,— DM sollten aus Gründen einer gleichmäßigen Behandlung aller Betroffenen sowie im Interesse einer einfachen und schnellen Erledigung anhand einer weiteren Taxen-Liste festgesetzt werden.

Für alle Bußgeldbescheide über 20,— DM muß die Eintragung in die Flensburger Verkehrs-Zentralkartei zwingend vorgeschrieben sein; eine Erhöhung der Eintragungs-Freigrenze würde dem Zweck der Kartei zuwiderlaufen.

6. Die Organisations- und Verwaltungsvorschriften, die zur Durchführung der Entwürfe notwendig sind, sollten möglichst bald vorbereitet und praktisch erprobt werden mit dem Ziel, für die massenhaften Verkehrsordnungswidrigkeiten ein in allen Einzelheiten durchrationalisiertes und schnelles Verfahren zu ermöglichen.

- |                    |   |
|--------------------|---|
| 4. Arbeitskreis    | „Der junge Kraftfahrer“                   |
| Diskussionsleitung | Amtsgerichtsrat Kruse, Hamburg            |
| Referenten         | 1. Dipl.-Psychologe Dr. Winkler, Hannover |
|                    | 2. Oberamtsrichter Mickschick, Stuttgart  |
|                    | 3. Amtsgerichtsrat Jentsch, Darmstadt     |

#### *Vorbemerkung:*

Nach dem gegenwärtigen Stand der Forschung ist das absolute Verkehrsrisko, das von der Gruppe der 18- bis 25jährigen ausgeht, größer als das aller anderen Altersgruppen. Gleichfalls kann als gesichert gelten, daß Übung und Erfahrung das Verkehrsverhalten stärker beeinflussen als das Lebensalter. Feststeht ferner, daß die Geschlechter in dieser Altersgruppe sich hinsichtlich des Verkehrsriskos zugunsten der weiblichen Personen deutlich unterscheiden.

Dem Plenum des Verkehrsgerichtstages werden daher folgende einstimmig gefaßte Entschlüsse des Arbeitskreises zur Beschlußfassung vorgelegt:

1. Da gegenwärtig noch nicht genügend gesicherte Informationen darüber vorliegen, ob und durch welche Mittel das absolute Verkehrsrisiko der 18- bis 25jährigen männlichen Personen eingedämmt werden kann, sollte man zunächst von einer gesetzgeberischen Sonderbehandlung dieser Gruppe durch Maßnahmen wie allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung etc. absehen.
2. Auch die Heraufsetzung des Mindestalters zum Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse III ist kein geeignetes Mittel zur Verminderung des Unfallrisikos dieser Altersgruppe und kann daher nicht empfohlen werden.  
Die von der Kommission des Rates der EWG vorgeschlagene Herabsetzung des Mindestalters für den Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse II und zur Fahrgastbeförderung stößt auf erhebliche Bedenken.  
Unbedenklich erscheint hingegen die Herabsetzung des Mindestalters für weibliche Bewerber der Fahrerlaubnis der Klasse III.
3. Den Innenministerien der Länder wird empfohlen, die statistischen Erhebungen über das Verkehrs- und Unfallgeschehen bei der Altersgruppe der 18- bis 25jährigen hinsichtlich Geschlecht, Lebensalter, Familienstand und Dauer des Führerscheinbesitzes einheitlich aufzubereiten.
4. Der Bundesverkehrsminister wird gebeten, in regelmäßigen Abständen statistische Analysen über das Verkehrsverhalten von 18- bis 25jährigen Personen durchzuführen, mit dem Ziel, Informationen über Fahrleistung, Verkehrsdeliktsbelastung, Unfallart und Unfallhäufigkeit in dieser Altersgruppe zu gewinnen.
5. Ferner wird empfohlen, repräsentative medizinisch-psychologische Untersuchungen über die Belastbarkeit männlicher Personen der Altersgruppe 18 bis 25 Jahre vorzunehmen. Solche Untersuchungen könnten möglicherweise zu dem Ergebnis führen, daß die Grundannahme des § 2 StVG, nach der die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen unterstellt wird, zu revidieren ist.
6. Der Verkehrsgerichtstag begrüßt alle Bemühungen, das Verkehrsverhalten der jungen Verkehrsteilnehmer durch Schulung und praktische Einübung zu verbessern. Jedoch erscheint erforderlich, diese Bemühungen in Berufs- und Oberschulen erheblich zu intensivieren. Solche Bemühungen erscheinen gegenwärtig vordringlicher als restriktive Maßnahmen des Gesetzgebers.
7. Auch Verkehrsdelikte sind geeignet, Hinweise zum Entwicklungsstand des Täters im Sinne von § 105 JGG zu geben. Diese ergeben sich insbesondere aus dem Fahrtanlaß, der Fahrweise und auch aus dem Verhalten nach der Fahrt. Daraus wird sich häufig eine Jugendverfehlung gemäß § 105 Absatz 1 Ziff. 2 JGG herleiten lassen. Alkoholdelikte legen den Rückschluß auf eine Jugendverfehlung besonders nahe.

5. Arbeitskreis	„Schnellgerichte und andere Möglichkeiten der Beschleunigung des Verkehrsstrafverfahrens“
Diskussionsleitung	Vizepräsident Dr. Ranniger, Schleswig
Referenten	1. Amtsgerichtsrat Siegmann, Peine 2. Amtsgerichtsrat Winter, Essen 3. Oberamtsrichter Michel, Stuttgart 4. Amtsgerichtsrat Hillenbrand, Augsburg 5. Polizeiberrat Richter, Essen 6. Amtsgerichtsrat Schütt, Hamburg

## I.

Die Beschleunigung und Vereinfachung des gesamten Verfahrens in Verkehrsstrafsachen sind notwendig. Sie dienen nicht nur einer gerechten Wahrheitsfindung und wirksamen Abschreckung, sondern liegen auch im Interesse der Verfahrensbeteiligten, nicht zuletzt des Beschuldigten.

## II.

Gegen die Einrichtung von sog. Schnellgerichten an Autobahnen und anderen Straßen bestehen keine verfassungs- und verfahrensrechtlichen Bedenken. Eine generelle Einführung derartiger Schnellgerichte erscheint jedoch nicht zweckmäßig, zumal in absehbarer Zeit die Verkehrsübertretungen in das Gebiet der Ordnungswidrigkeiten überführt werden. Für schwerwiegende Verkehrsverstöße ist im Hinblick auf eine notwendige umfassende Sachaufklärung und die Belange des Beschuldigten das Schnellverfahren an den Straßen nicht geeignet.

## III.

Bei enger Zusammenarbeit von Gericht, Staatsanwaltschaft und Polizei sowie bei Ausnutzung aller technischen Hilfsmittel bieten auch die herkömmlichen Verfahrensarten ausreichende Möglichkeiten einer wirksamen Verfahrensbeschleunigung. Hier sollten die in einigen Ballungszentren des großstädtischen Verkehrs (z. B. Essen, Stuttgart) bereits seit längerer Zeit und mit gutem Erfolg praktizierten vereinfachten Verfahrensweisen wegweisend sein.

Der Verkehrsgerichtstag hält es für notwendig, daß die Länderministerien des Innern und der Justiz unter Hinzuziehung von Richtern, Staatsanwälten und leitenden Polizeibeamten in engen Kontakt treten, um die technischen und personellen Voraussetzungen für die Beschleunigung des Verfahrens in Verkehrsstrafsachen zu schaffen.

6. Arbeitskreis „Schnellere Regulierung von Verkehrsunfallsschäden“  
 Diskussionsleitung Rechtsanwalt Jacobi, München  
 Rechtsanwalt Dr. Wagner, Hamburg  
 Referenten 1. Rechtsanwalt Hinze Hamburg  
 2. Erster Staatsanwalt Dr. Ernesti, Schleswig  
 3. Landgerichtsdirektor Dr. Baltschun, Hamburg

Um schnell regulieren zu können, benötigen die Versicherer schnelle, vollständige und wahrheitsgemäße Informationen über den Unfallhergang, den eingetretenen Schaden und die zur Verfügung stehenden Beweismittel.

Es wurden daher folgende Vorschläge gemacht:

1. Die Geschädigten haben ein berechtigtes und dringendes Interesse, das ihnen und den Versicherern durch beauftragte Rechtsanwälte die Einsicht in die amtlichen Unterlagen über den Unfall möglichst rasch gewährt wird. Die zuständigen Behörden werden gebeten, diese Einsichtnahme schnell zu ermöglichen.
2. Falls ein Verkehrsunfall nicht amtlich aufgenommen wird, sollten die beteiligten Kraftfahrer ein vorgedrucktes Privatprotokoll verwenden, in dem die wesentlichen Angaben zur Person und zur Sache sowie über die Versicherungen ausgetauscht werden. Dieses Privatprotokoll, das unter anderem in Frankreich gebräuchlich ist und wesentlich zur Beschleunigung der Bearbeitung beiträgt, sollte regelmäßig benutzt werden. Den zuständigen Stellen wird empfohlen, einen einheitlichen Vordruck einzuführen.
3. An die Kraftverkehrsversicherer ergeht die Bitte, die bei ihnen anfallenden Arbeitsvorgänge vom Eingang einer Schadensmeldung bis zur Überweisung der Entschädigung möglichst rationell und unbürokratisch zu gestalten.

7. Arbeitskreis Anpassung des Binnenschiffrechts an die europäischen und des Seeschiffverkehrsrechts an die internationalen Regelungen sowie Rechtsprechung des Bundesoberseeamtes“  
 Diskussionsleitung Ministerialrat Graf von der Schulenburg, Bonn  
 Referenten 1. Oberlandesgerichtsrat Dr. Wriede, Hamburg  
 2. Amtsgerichtsrat Kortendiek, Duisburg-Ruhrort  
 3. Staatsanwalt Christians, Hamburg  
 4. Polizeirat Koop, Düsseldorf

1. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß als „grob pflichtwidrig“ im Sinne des § 315 a Abs. 1 Nr. 2 StGB im Schiffsverkehr nur ein Verhalten anzusehen ist, daß die Verkehrssicherheit in besonders schwerem Maße beeinträchtigt, oder

anders ausgedrückt, über das durchschnittliche Maß anderer Verkehrswidrigkeiten gleicher oder ähnlicher Art erheblich hinausgeht oder wegen seiner großen Gefährlichkeit besonders verantwortungslastig ist.

2. Im Arbeitskreis besteht Übereinstimmung, daß in Trunkenheitsfällen im Schiffsverkehr in der Regel die relative Fahruntüchtigkeit des Schiffsführers in Betracht kommt, die aus den Gesamtumständen zu ermitteln ist. Es wird aber für möglich gehalten, daß bei den Schiffsführern besonders schneller und weniger Fahrzeuge auch eine Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit feststellbar ist.
3. Der Arbeitskreis wünscht in Anlehnung an die Thesen des 4. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1966 unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse in der Schifffahrt, daß sich die Strafzumessung in den Fällen der §§ 316, 315 a Abs. 1 Nr. 1 StGB bei Trunkenheitsdelikten in der Schifffahrt nach folgenden Grundsätzen richten möge:

Im Normalfall (Ersttäter, mittlere Schuld) erscheint es nicht erforderlich, in allen Fällen eine Freiheitsstrafe zu verhängen.  
Ebenso wenig erscheint es notwendig, regelmäßig ein besonders öffentliches Interesse an der Strafverbüßung anzunehmen.
4. Der Arbeitskreis hält es für erforderlich, die gesetzlichen Voraussetzungen für die gerichtliche Entziehung der Befähigungszeugnisse der See- und Binnenschifffahrt und die Anordnung des Fahrverbotes entsprechend den §§ 37, 42 m und o StGB zu schaffen und darüber hinaus zu prüfen, ob von einer Zentralstelle Verkehrsverstöße auf dem Gebiete der Schifffahrt erfaßt werden sollten.
5. Der Arbeitskreis hält es in Ansehung der Thesen 1—3 und unter Berücksichtigung der besonderen Verkehrsverhältnisse im Schiffsverkehr für erforderlich, daß aus den die Schifffahrt betreffenden Straftatbeständen der §§ 315 ff. StGB spezielle Vorschriften für die Schifffahrt entwickelt werden, sofern nicht alsbald die vom 3. und 4. Verkehrsgerichtstag geforderten strafgerichtlichen Zuständigkeiten bezüglich der im Zusammenhang mit der Ausübung der Schifffahrt begangenen Vergehen befriedigend geregelt werden.
6. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß eine einheitliche amtliche Kennzeichnungspflicht für Motorboote auf Bundes- und Landesgewässern eingeführt werden sollte, welche keine Zulassung des Fahrzeugs zum Verkehr einschließt. Als Voraussetzung der Kennzeichnung sollte der Abschluß einer Haftpflichtversicherung nachgewiesen werden. Die überwiegende Mehrheit des Arbeitskreises empfiehlt die Einführung eines Führerscheines für Motorboote auch für die Wasserstraßen des Bundes und der Länder im Binnenland. Eine Minderheit ist der Auffassung, daß zunächst die Erfahrungen mit der Motorbootführerschein-Verordnung für die Küstengewässer vom 17. 1. 1967 abgewartet werden sollten.



7. Der Arbeitskreis begrüßt die Absicht der Bundesregierung, das Seeunfall-Untersuchungsgesetz neu zu fassen. Er bittet die Bundesregierung, den Bundestag und den Bundesrat, das Gesetzgebungsvorhaben zu beschleunigen, damit der Rechtscharakter der Seeämter und des Bundesoberseeamtes alsbald geklärt wird.
8. Die gesetzliche Verantwortung des Radarbeobachters an Bord neben der Schiffsführung und der Lotsenberatung sowie der Radarberater auf Landstationen bedarf der Klärung. Es bleibt weiter zu prüfen, in welchem Umfange ein Radarschifferzeugnis — ähnlich dem für den Rhein — für die See- und die übrige Binnenschifffahrt erforderlich ist.