

EntschlieBungen

1. Arbeitskreis

„Probleme der Fahrlässigkeit im Straßenverkehrsrecht“

Diskussionsleitung

Senatspräsident Philipp, Schleswig

Referenten

1. Bundesrichter Dr. Dr. Spiegel, Karlsruhe
2. Oberlandesgerichtsrat Dr. Mühlhaus, München

1. Der von der Rechtsprechung entwickelte, im Strafrecht gültige Begriff der Fahrlässigkeit reicht auch bei fahrlässigen Erfolgsdelikten aus, um die Frage der Vorhersehbarkeit zu beurteilen.

Ob der Täter den Erfolg seines Handelns im Endergebnis vorhersehen konnte, hängt von den tatsächlichen Umständen des Einzelfalles ab und ist danach zu beurteilen, welche Erwägungen der Täter im Zeitpunkt seines Verstoßes anstellen konnte.

2. Ein Kraftfahrer, der eine plötzlich auf ihn zukommende Gefahrensituation, die er nicht früher erkennen konnte, durch ein Verhalten abzuwehren versucht, das objektiv falsch ist, handelt, wenn er dadurch einen Unfall verursacht, in der Regel auch dann nicht fahrlässig, wenn sich bei nachträglicher Betrachtung seine Fahrweise als falsch erweist.

2. Arbeitskreis

„Alkohol — Medikamente — Fahruntüchtigkeit“

Diskussionsleitung

Senatspräsident Dr. Fürstenhagen, Hamburg

Referenten

1. Professor Dr. med. Bochnik, Frankfurt
2. Oberstaatsanwalt Händel, Waldshut

1. Der Verkehrsgerichtstag begrüßt es lebhaft, daß seine wiederholt vorgetragene Forderung, einen Gefahrengrenzwert von 0,8 ‰ gesetzlich einzuführen, vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister

der Justiz aufgegriffen worden ist. Er bittet diese, sich im Interesse der Verkehrssicherheit und des Lebens und der Gesundheit zahlloser Verkehrsteilnehmer für schnelle Behandlung im Bundestag einzusetzen. Der Bundestag wird seinerseits gebeten, die gesetzliche Regelung baldmöglichst zu verabschieden.

2. Es wird für ratsam gehalten, die polizeilichen Vorbeugungsmaßnahmen gegen das Fahren unter Alkoholeinwirkung ganz wesentlich zu verstärken.
3. Die Wirkung von Arzneimitteln auf die Fahrtauglichkeit und auf das Unfallgeschehen sollte weder dramatisiert und übertrieben noch bagatellisiert und unterschätzt werden.

Angesichts der weiten Verbreitung von psychisch wirkenden, schmerzstillenden und sonstigen Mitteln, die allein oder im Zusammenwirken mit Alkohol (selbst in geringen Mengen) die Fahrtauglichkeit zu beeinträchtigen vermögen und dadurch unfallfördernd wirken, erscheint es geboten, diesen Fragen in der medizinischen Forschung und in der Rechtsprechung besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

4. Die Hersteller derartiger Arzneimittel sollten, auch soweit keine gesetzlichen Vorschriften dies gebieten, warnende Hinweise augenfällig auf den Packungen und Beipackzetteln solcher Arzneimittel anbringen, bei denen auch nur für einen Teil der Benutzer die Gefahr besteht, daß durch Benutzung des Medikaments ihre Fahrtauglichkeit beeinträchtigt wird.
5. Die Ärzte und Zahnärzte sollten durch ihre berufsständischen und Fachverbände und bei jeder sich sonst bietenden Gelegenheit nachdrücklich auf die mögliche Beeinträchtigung der Verkehrstauglichkeit ihrer Patienten durch Medikamente und bestimmte Behandlungsmethoden (z. B. Lokalanästhesien, Kurznarkosen usw.) hingewiesen und veranlaßt werden, die in Betracht kommenden Patienten eindringlich zu warnen und aufzuklären.
6. Den Massenmedien — Fernsehen — Rundfunk und Presse — kommt bei der Aufklärung der Öffentlichkeit über die Gefahren des Alkohols und gewisser Gruppen von Medikamenten für die Verkehrstauglichkeit besonderes Gewicht zu; sie sollten hiervon ausgiebig Gebrauch machen und sich dabei der Unterstützung fachkundiger Kräfte versichern.

7. Die Organe der Rechtspflege und der Polizei sollten über die bestehenden Zusammenhänge und Möglichkeiten gründlich aufgeklärt werden.
8. Bei der Aufklärung von Verkehrsunfällen und folgenlosen Verkehrsverstößen sollte, soweit dies den Umständen nach in Betracht kommt, auch auf die etwaige Verwendung von Medikamenten, die eine Beeinträchtigung der Verkehrstauglichkeit herbeigeführt haben können, geachtet werden. Ergeben sich Anhaltspunkte hierfür, sollten die entsprechenden Feststellungen, nötigenfalls unter Beiziehung eines Arztes, alsbald getroffen werden. Dies gilt in besonderem Maße für Alkoholfälle, bei denen das Zusammenwirken von Alkohol und Medikament eine Rolle gespielt haben kann.
9. Die Forschung über die Zusammenhänge zwischen Krankheiten, Medikamenten und Fahrtauglichkeit sollte nach Kräften gefördert werden.
10. Verfahren, in denen die Wirkung von Medikamenten auf die Fahrtauglichkeit eine Rolle gespielt hat, sollten ohne Rücksicht darauf, ob sie zu einem gerichtlichen Urteil oder zur Einstellung geführt haben, einer zentralen Sammelstelle (Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin, Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar) zur Sammlung und Auswertung zugeleitet werden.

3. Arbeitskreis

„Der alternde Kraftfahrer“

Diskussionsleitung

Bundesrichter Dr. Sanders, Karlsruhe

Referenten

1. Prof. Dr. med. Bürger-Prinz, Hamburg
2. Dipl.-Psychologe Dr. Winkler, Hannover
3. Ltd. Regierungsdirektor Dr. Rauschnig, Hamburg

1. Der 6. Deutsche Verkehrsgerichtstag regt an, bei der bevorstehenden Bevölkerungszählung im Jahre 1970 und bei weiteren Bevölkerungszählungen wichtige Daten der Verkehrsteilnahme in das Programm der Befragung aufzunehmen und damit eine erweiterte Basis für verkehrswissenschaftliche Forschungen zur Frage der Abhängigkeit der Fahrleistung vom Lebensalter zu gewinnen.
2. Bewerber um eine Fahrerlaubnis, sofern sie männlich und älter als 60 Jahre oder weiblich und älter als 50 Jahre sind, sollten grundsätzlich einen Eignungsnachweis führen. Die Eignungsuntersuchung hat insbesondere zu klären, ob und welche altersspezifischen Veränderungen der psychischen und physischen Leistungsfähigkeit und der Persönlichkeitsstruktur bestehen.
3. Bewerber um Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach Entzug (§ 15 c StVZO), sofern sie der genannten Altersgruppe zugehören, sollten wie Erstbewerber behandelt werden.
4. Bei Inhabern einer Fahrerlaubnis, sofern sie weiblich und über 50 Jahre oder männlich und über 60 Jahre alt sind und wegen einer mit Strafe bedrohten Tat im

Straßenverkehr angeklagt sind, sollte das Gericht jeweils prüfen, ob in der Tat altersspezifische Merkmale hervortreten, die Maßnahmen der Verwaltungsbehörde angezeigt erscheinen lassen.

5. Treten bei Fahrerlaubnisinhabern der genannten Altersgruppen — insbesondere nach vorangegangener Unfalls- und Deliktsfreiheit — Häufungen von Verkehrsdelikten auf, sollte die Verwaltungsbehörde eine oder mehrere der nachfolgenden Maßnahmen anordnen:

- a) Überprüfung der Fahrbefähigung
- b) Nachschulung
- c) Eignungsbegutachtung

6. Es sollten Bestimmungen geschaffen werden, die es ermöglichen, Inhaber der Fahrerlaubnis der Klasse 2 erstmals mit Vollendung des 55. Lebensjahres und danach in dreijährigen Abständen auf ihre Befähigung und Eignung zu überprüfen.
7. Bei Inhabern einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 15 e StVZO), die das 55. Lebensjahr vollendet haben, sollte die Verlängerung der Fahrerlaubnis von einer medizinisch-psychologischen Eignungsuntersuchung und einer Überprüfung der Fahrbefähigung abhängig gemacht werden. Diese Regelung sollte auch auf Kraftdroschkenfahrer der gleichen Altersstufe ausgedehnt werden.
8. Darüber hinaus sollten die Verwaltungsbehörden im Interesse der Verkehrssicherheit alle ihnen vom Gesetz gegebenen Befugnisse ausschöpfen, um mögliche altersbedingte Gefährdungen einzuschränken.
9. Der Gesetzgeber wird zu erwägen haben, ob es geboten ist, Inhaber einer Fahrerlaubnis von einem bestimmten Lebensalter an einer periodischen Untersuchung zu unterziehen.
10. Allen älteren Kraftfahrern wird im Interesse ihrer eigenen und der Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmer dringend empfohlen, freiwillig ihre Fahreignung in regelmäßigen Abständen überprüfen zu lassen.

4. Arbeitskreis

„Zivilrechtliche Haftungsprobleme bei Auffahrunfällen im fließenden Verkehr“

Diskussionsleitung

Rechtsanwalt Ernst Jacobi, München

Technischer Referent

1. Professor Dr. techn. Fiala, Berlin

Technischer Referent

2. Dr.-Ing. habil. Hofferberth, Hanau

Juristischer Referent

3. Landgerichtsdirektor Dr. Baltschun, Hamburg

Für Auffahrunfälle zwischen Kraftfahrzeugen im fließenden Verkehr gilt hinsichtlich der Verschuldenshaftung folgendes:

1. Fährt im fließenden Verkehr der Hintermann auf den Vordermann auf, so spricht der erste Anschein dafür,

daß der Hintermann entweder den erforderlichen Abstand unterschritten hatte oder unaufmerksam gewesen ist oder zu langsam reagiert hat und dadurch den Unfall schuldhaft verursacht hat.

2. Der Beweis des ersten Anscheins kann insbesondere entkräftet sein, wenn der Hintermann nur deswegen auffährt, weil der Anhalteweg des Vordermannes durch eine Kollision erheblich verkürzt war. Der Beweis hierfür obliegt dem Hintermann.
3. Bei Ketten-Auffahrunfällen kann in Betracht kommen, daß ein Hintermann einem Vordermann aus § 330 Abs. 1 Satz 2 haftet.
4. Für ein Verschulden des Vordermannes ist immer der Hintermann beweispflichtig.
5. Trifft den Vordermann nur die Gefährdungshaftung, den Hintermann Verschuldenshaftung und Gefährdungshaftung, so geht der Schaden in der Regel voll zu Lasten des Hintermannes, da die von ihm gesetzten Ursachen überwiegendes Gewicht haben.

5. Arbeitskreis

„Die neuen Gefährdungstatbestände im Seeschiffahrts- und Binnenschiffahrtsrecht“

Diskussionsleitung

Ministerialrat Fettback, BVM

Referenten

1. Ministerialrat Dr. Breuer, BVM
1. Lt.d. Regierungsdirektor Dr. Meyer-Osterkamp, Hamburg
3. Staatsanwalt Christians, Hamburg
4. Ministerialrat Dr.-Ing. Wiedemann, BVM

Der Arbeitskreis 5 hat sich in seinem weitgespannten Themenrahmen, ohne hierbei schon zu Leitsätzen zu gelangen, mit den nachstehenden weiteren Fragen befaßt, deren eingehende Behandlung auf dem nächsten Verkehrsgerichtstag er für wünschenswert und lohnend hält:

- a) Es scheint dem Arbeitskreis notwendig, daß über die Motorbootführerscheinverordnung von allen interessierten Stellen baldmöglichst Erfahrungsmaterial vorgelegt wird, das in einem zusammenfassenden Referat behandelt und diskutiert werden sollte.
 - b) Der zunehmende technische Fortschritt auf der Brücke und im Maschinenraum (Automation) auf Wasserfahrzeugen macht es erforderlich, bei einem Spezialeinsatz die Anforderungen an die körperliche Eignung (insbesondere allgemeine Sehfähigkeit in Verbindung mit der Adaptionfähigkeit der Augen) und die fachliche Befähigung zum Dienst als Schiffsführer bzw. sonst für die Sicherheit Verantwortlicher eingehend zu prüfen und damit auch die Frage der Anpassung des Arbeitsplatzes an den Menschen (Ergonomie) zu verbinden.
1. Der Arbeitskreis begrüßt es, daß die im Rahmen des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung vorgesehene Frachtenregelung in der Binnenschiffahrt in ähnlicher Weise wie im Güterkraftverkehrsgesetz durch Bußgeldandrohungen geschützt werden soll.

Der Arbeiterkreis hat nach eingehender Beratung die Frage verneint, ob für Anträge auf gerichtliche Entscheidung die Zuständigkeit der Schiffsgerichts- oder Rheinschiffsgerichtsgerichte begründet werden sollte. Er betont aber bei dieser Gelegenheit erneut seine auf verschiedenen Verkehrsgerichtstagen bekundete Meinung, daß die Zuständigkeit der Schiffs- und Rheinschiffsgerichtsgerichte auf Vergehenstatbestände im Binnenschiffsverkehr ausgedehnt werden sollte.

2. Unter Berücksichtigung der katastrophalen Folgen größerer Tankerunfälle in den letzten Jahren hält es der Arbeitskreis für bedenklich, daß im Gegensatz zur Binnenschiffahrt spezielle Sicherheits-, insbesondere Bauvorschriften für Tanker in der Seeschiffahrt bisher fehlen und hält es für dringend erforderlich, daß internationale Regelungen und nationale Vorschriften baldmöglichst erlassen werden.
3. Der Arbeitskreis hebt noch einmal die bereits im vergangenen Jahr betonte Notwendigkeit hervor, unter Berücksichtigung der besonderen Verkehrsverhältnisse auf dem Wasser aus den die Schifffahrt betreffenden Straftatbeständen der §§ 315 ff. StGB spezielle Vorschriften zu entwickeln. Das gilt besonders für die Abgrenzung des Personenkreises, der in § 315 a Abs. 1 Nr. 2 als „Führer eines solchen Fahrzeugs oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher“ bezeichnet ist.
4. Unter Bezug auf die These 7.) der vorjährigen Leitsätze — baldige Klärung des Rechtscharakters der Seeämter und des Bundesoberseeamtes — empfiehlt der Arbeitskreis, die Richtlinien für das Strafverfahren dahin zu ergänzen, daß auch die Untersuchungsvorgänge des Seeunfalluntersuchungsverfahrens zum Ermittlungs- und Hauptverfahren beigezogen werden.

6. Arbeitskreis

„Grobfaßlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles“

Diskussionsleitung

Rechtsanwalt Dr. Sanden, München

Referenten

1. Senatspräsident Dr. Wriede, Hamburg
2. Oberlandesgerichtsrat Lohe, Bremen

Der Rechtsbegriff der groben Faßlässigkeit, der in unserer Rechtsordnung ein breites Anwendungsfeld findet, ist für alle Rechtsgebiete einheitlich und nach objektiven und subjektiven Merkmalen zu bestimmen. Das subjektive Merkmal ist gegenüber der bisherigen Praxis enger zu fassen. Insoweit ist das Bewußtsein der Gefährlichkeit des Handelns zu fordern.

Begründung der Entschliefung

Der 6. Arbeitskreis hat in den Mittelpunkt der Erörterung den Rechtsbegriff der groben Faßlässigkeit gestellt.

Zahlreiche gesetzliche Bestimmungen, die zum Teil auf internationalen Abkommen beruhen (z. B. §§ 48 Abs. 1 Luft VG; 31, 91 EVO), verwenden den Begriff der groben Fahrlässigkeit. Dies erfordert es, den Rechtsbegriff einheitlich zu bestimmen.

Grobe Fahrlässigkeit löst im deutschen wie im ausländischen Recht grundsätzlich die gleichen Rechtsfolgen aus wie der Vorsatz. Wegen dieser Annäherung an den Vorsatz ist die grobe Fahrlässigkeit nicht nur durch eine ungewöhnliche Abweichung von der verkehrserforderlichen Sorgfalt gekennzeichnet, sondern auch durch subjektive Momente. Dem Handelnden muß das Unvorsichtige und Gefährliche seines Tuns vor Augen gestanden haben. Grobe Fahrlässigkeit ist daher stets bewußte Fahrlässigkeit.

Wer sich auf grobe Fahrlässigkeit beruft, hat diese Schuldform zu beweisen. Drängen die äußeren Umstände den Schluß auf, daß der Handelnde die Gefahr bewußt mißachtet hat, so kann hieraus gem. § 286 ZPO auf die subjektiven Erfordernisse der groben Fahrlässigkeit geschlossen werden.

Der Arbeitskreis hat erörtert, ob das „Alles-oder-Nichts-Prinzip“ des § 61 VVG bei grober Fahrlässigkeit zugun-

sten einer Minderung der Versicherungsleistung nach dem Grade des Verschuldens verlassen werden sollte. Eine Empfehlung hierzu hat der Arbeitskreis nicht gegeben.

7. Arbeitskreis

„Verkehrsjustiz und Öffentlichkeit“

Diskussionsleitung

Chefredakteur Horst Seidewinkel, Hamburg

Referenten

- 1. Senatsdirektor Dr. Stiebeler, Justizbehörde, Hamburg
- 2. Polizeipräsident Dr. Frenzel, Hamburg
- 3. Fachredakteur A. von Keller, Generalanzeiger Bonn
- 4. Chefreporter Dr. Hermann Harster, Heinrich-Bauer-Verlag, Hamburg

Der 7. Arbeitskreis diente ausschließlich der Diskussion zwischen Juristen und Journalisten. Deshalb wurden keine Entschliefungen gefaßt.

Das VVG, auch wenn keinerlei schädliche Folge eingetreten ist. Bei den fahrlässigen Ertragsrückstellungen steht aber der Schuldverwurf weiter voraus, daß der tatbestandsmäßige Erfolg durch die Übertretung nicht nur verursacht wurde, sondern daß ihn der Täter auch im Augenblick seines vorübergehenden Verhaltens voraussehen konnte. Die Vorhersehbarkeit des Erfolgs muß spätestens im Zeitpunkt der Pflichtverletzung vorliegen. Sie kann auch ohne Wissen bestehen, z. B. wenn der Täter sich in einem bestimmten Zustand befindet, der seinen Blick von einem anderen Verkehrsteilnehmer ablenkt. Das ist dann die Pflichtverletzung, wenn der Täter die Pflichtverletzung begeht, welche zu einem Schaden führt. Es ist nicht erforderlich, daß der Täter die Pflichtverletzung begeht, welche zu einem Schaden führt.

auch...
weisen...
lung...
schuld...
Folgen...
Das...
die Zeit...
wird...
schaffe...
geht...
überha...
den...
Kathol...
be...
be...