

**Entschließungen
des 7. Deutschen
Verkehrs-
gerichtstages
in Goslar
vom 30. Januar
bis 2. Februar 1969**

Seminar:

„Die Ordnungswidrigkeiten in der gerichtlichen Entscheidung“

Diskussionsleitung Amtsgerichtsdirektor Schütt, Hamburg

Referenten 1. Ministerialrat Dr. Göhler, BJM Bonn
2. Obermagistratsdirektor Dr. Meier, Frankfurt
3. Oberstaatsanwalt Dr. Möhl, München

1. Der Verkehrsgerichtstag ist der Auffassung, daß die mit dem Bußgeldkatalog erstrebte gleichmäßige Behandlung der Verkehrsordnungswidrigkeiten zu begrüßen ist.
Er hält es deshalb für wünschenswert, daß auch die Gerichte die Regelsätze des Bußgeldkatalogs ihrer Entscheidung zugrundelegen.
2. Die Staatsanwaltschaft ist nach dem neuen Ordnungswidrigkeitengesetz zur Teilnahme an einer Hauptverhandlung nicht verpflichtet, aber berechtigt. Der Verkehrsgerichtstag empfiehlt jedoch, daß die Staatsanwaltschaft von ihrem Recht nur in bedeutsamen Fällen Gebrauch macht.
3. Um die Entkriminalisierung der Verkehrsverstöße weitgehend durchzuführen, sollten die Staatsanwaltschaften bei Vorliegen von Körperverletzungen infolge verkehrswidrigen Verhaltens das öffentliche Interesse an der Strafverfolgung nicht schon bei geringfügigen Verletzungen bejahen.
An den Gesetzgeber richtet der Verkehrsgerichtstag die Empfehlung, die Rücknahme des Strafantrages wegen Körperverletzung zuzulassen.
4. Der Verkehrsgerichtstag hält es für wichtig, daß der Gesetzgeber nach Ablauf einer gewissen Zeit aufgrund der dann gesammelten praktischen Erfahrungen überprüft, ob die Zulässigkeit der Verwarnung noch stärker erweitert und dadurch zugleich die Voraussetzungen für die Eintragung in die Verkehrszentralkartei eingengt werden sollten.

1. Arbeitskreis:

„0,8 pro mille und alkoholtypisches Fahrverhalten“

Diskussionsleitung Landgerichtsdirektor Rudloff, Oldenburg

Referenten 1. Oberstaatsanwalt von Below, Hamburg
2. Prof. Dr. Gerchow, Frankfurt
3. Rechtsanwalt Rocke, Hamburg

1. Der 1. Arbeitskreis unterstützt die Gesetzesvorlage, nach der das Führen eines Kraftfahrzeuges mit einem Blutalkoholgehalt ab 0,8 pro mille als Ordnungswidrigkeit geahndet werden soll. Er erwartet, daß der Bundestag die Vorlage noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet. Er sieht darin ein geeignetes Mittel, die Verkehrssicherheit und das verkehrssoziale Verhalten der Kraftfahrer zu verbessern. Der Arbeitskreis würde eine Heraufsetzung des Gefahrgrenzwertes für verhängnisvoll halten; denn dadurch würde der erstrebte erzieherische Zweck vereitelt werden.
2. Der Arbeitskreis tritt aus rechtlichen und praktischen Gründen für eine uneingeschränkte Beibehaltung des § 316 StGB in der jetzigen Fassung ein.
3. Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß die geplante gesetzliche Neuregelung durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit aller hierfür in Betracht kommenden Stellen unterstützt werden muß; hierzu gehören auch gezielte Maßnahmen zur Unterrichtung der Fahrlehrer und Fahrschüler.

2. Arbeitskreis:

„Der Dunkelheitsunfall“

Diskussionsleitung Prof. Dr. Lewrenz, Hamburg

Referenten

1. Prof. Dr. Elfriede Aulhorn, Tübingen
2. Prof. Dr. Bodmann, Karlsruhe
3. Senatspräsident Prof. Dr. Fürst, Berlin
4. Amtsgerichtspräsident Dr. Münn, Berlin

Die großen Gefahren im nächtlichen Straßenverkehr sind den Verkehrsteilnehmern noch weitgehend unbekannt. Die Zahl der Nachtunfälle ist, bezogen auf die Verkehrsdichte, wesentlich höher als die Unfallzahl am Tage. Außerdem sind die Nachtunfälle folgenschwerer. Grund dafür ist u. a. die in der Dämmerung und im Dunkeln herabgesetzte Sehleistung. Sie beträgt im Endbereich des eigenen Scheinwerferkegels (bei Fern- und Abblendlicht) nur noch etwa 50 Prozent und unter ungünstigen Umständen — z. B. außerhalb des Scheinwerferkegels — nur noch 10 % der Tagessehleistung.

Besondere Umstände wie Blendwirkungen, ungleichmäßige und wechselnde Ausleuchtung des Fahrbahnraumes, kontrastarme Objekte sowie ungleichmäßige Lichtreflektionen von der Fahrbahnoberfläche erschweren die optische Wahrnehmung zusätzlich. Alle Schwierigkeiten, die sich für den Normalsehenden in dieser Weise ergeben, treten in verstärktem Maße bei sehbehinderten (z. B. auch alternden) Kraftfahrern auf.

Dieser Leistungsminderung des Auges muß der Kraftfahrer sein Fahrverhalten anpassen.

Da der Fahrer auch bei Nacht den gesetzlichen Vorschriften des Sichtfahrgebotes genügen muß, sind im Interesse der Sicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs u. a. folgende Maßnahmen anzustreben:

Ausreichende Beleuchtung der Fahrbahnen, insbesondere in den Verkehrsballungszentren gem. DIN 5044 für die öffentliche Beleuchtung, Blendschutz bei geteilten Fahrbahnen, Fahrbahnrandmarkierungen, ggf. mit verstärkt reflektierenden Farben, Schutz der Fußgänger durch verstärkt lichtreflektierende Bekleidungssteile, helle und bei Nässe nicht spiegelnde Fahrbahndecken, Überprüfung des Nachtsehens bei Bewerbern um eine Fahrerlaubnis und bei Kraftfahrern, die das 60. Lebensjahr überschritten haben.

Alle Verkehrsteilnehmer sollten fortlaufend über die Gefahren des nächtlichen Straßenverkehrs informiert werden.

3. Arbeitskreis:

„Typische Fälle der Schadensverquotung im Zivilprozeß“

Diskussionsleitung Landgerichtsdirektor Dr. Baltschun, Hamburg

Referenten

1. Landgerichtsrat Schweitzer, Hamburg
2. Direktor Dr. Wagner, Hamburg

1. Der Verkehrsgerichtstag empfiehlt die Einrichtung von Spezialabteilungen, Spezialkammern und Spezialsenaten an den Zivilgerichten für die Bearbeitung und Entscheidung von Schadensersatzansprüchen aus Verkehrsunfällen, damit innerhalb der jeweiligen Gerichtsbezirke eine möglichst einheitliche Rechtsprechung gewährleistet ist. Diese Richter sollten Kraftfahrer sein.

2. Der Verkehrsgerichtstag empfiehlt die Typisierung der Verkehrsunfälle und der Haftungsverteilung im Interesse einer beschleunigten und möglichst gleichmäßigen außergerichtlichen Schadensabwicklung und als Leitlinie für die richterliche Entscheidung unbeschadet der richterlichen Unabhängigkeit in jedem einzelnen Fall. Der Verkehrsgerichtstag begrüßt die gehaltenen Referate als Schritt auf diesem Wege.

4. Arbeitskreis:

„Schiffahrtsrecht und Europarecht“

Diskussionsleitung Ministerialrat Graf von der Schulenburg, Bonn

- Referenten
1. Regierungsdirektor Graf, BVM
 2. Polizeioberrat Herrmann, Wasserschutzpolizeischule
 3. Amtsgerichtsdirektor Dr. Specht, Mannheim

A. Ordnungswidrigkeiten im Binnenschiffahrtsrecht

1. Nachdem die neue gesetzliche Regelung über die Ordnungswidrigkeiten die Verkehrsverstöße der Teilnehmer am Straßenverkehr entkriminalisiert hat, ist es im Interesse einer Gleichbehandlung des Binnenschiffsverkehrs dringend erforderlich, auch hier die Verkehrsverstöße auf den Wasserstraßen als Ordnungswidrigkeiten zu ahnden, zumal mit solcher Behandlung im Bereich der Seeschiffahrtsstraßen- und Seestraßenordnung seit dem 1. Juni 1966 gute Erfahrungen gesammelt worden sind.
Dabei müßte aber sichergestellt sein, daß bei Einsprüchen gegen die Bußgeldbescheide der Verwaltungsbehörden abweichend von § 68 Abs. 1 OWiG die für den Begehungsort zuständigen Schiffahrtsgerichte und für das Rhein- sowie das Moselgebiet die dafür zuständigen Rhein- bzw. Mosel-Schiffahrtsgerichte zu entscheiden haben. § 68 OWiG müßte dementsprechend ergänzt werden.
2. Eine solche Regelung würde auf der Linie der auf den 3., 4., 5. und 6. Deutschen Verkehrsgerichtstagen aufgestellten Empfehlungen des Arbeitskreises „Schiffahrtsrecht“ zur unbedingt notwendigen Überprüfung der strafgerichtlichen Zuständigkeit der Schiffahrtsgerichte liegen.

B. Motorboote

Der Arbeitskreis unterstreicht die Dringlichkeit des Beschlusses des 5. Deutschen Verkehrsgerichtstages, daß eine einheitliche Kennzeichnung für Motorboote auf Bundes- und Landesgewässern eingeführt werden sollte, welche keine Zulassung des Fahrzeugs zum Verkehr einschließt. Wenn eine Einbeziehung aller Boote zur Zeit nicht möglich sein sollte, wird zunächst eine Beschränkung auf Boote mit Motoren von mehr als 5 PS für erforderlich gehalten.