

# Entschliefungen des 8. Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar vom 29. Januar bis 31. Januar 1970

Ende Januar fand in Goslar der 8. Deutsche Verkehrsgerichtstag statt. In ffinf Arbeitskreisen wurden verkehrrechtliche Probleme behandelt. Nachstehend finden Sie die Entschliefungen, die in den einzelnen Arbeitskreisen diskutiert und von den Teilnehmern des Verkehrsgerichtstages gefaBt wurden.

Im Plenarvortrag zeigte der Vorsitzende des Bundestagsausschusses ffr Verkehr und ffr das Post- und Fernmeldewesen, Dr. H a n s A p e l , MdB, die „Tendenzen der Strafenverkehrs politik in den 70er Jahren“ auf. — Er ffrhrte u. a. folgendes aus:

1. Es kommt darauf an, wesentlich stfrkere Anstrengungen als bisher im Bereich der Verkehrssicherheit zu unternehmen. Der VerkehrsausschuB wird seine im Jahre 1969 begonnenen Initiativen fortsetzen. Er beabsichtigt, in diesem Jahr ein Hearing zum Thema „Unfallrettungswesen entlang der BundesfernstraBen“ durchzufffhren. Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums kfnnten bei rechtzeitiger Hilfe etwa 2000 tfnlich Verletzte jfrhlich gerettet werden. — Die Absicht ist, die vorhandenen Krfrfte der Polizei, des Roten Kreuzes, des Bundesgrenzschutzes und der Bundeswehr so zusammenzufassen, daB insbesondere ffr Hubschrauber ein schneller Abtransport der Verletzten mglich wird.

2. Der Strafenfguterverkehr wird in den 70er Jahren von einer Reihe noch bestehender staatlicher Reglementierungen befreit werden. Die Wegekostenabgabe wird zu einer gerechteren Anlastung der laufenden Abnutzung unserer StraBen durch die Kraftfahrzeuge fffhren. Sie wird gleichzeitig aber auch eine flexiblere Tarifpolitik und Konzessionsvergabe zur Folge haben. Dennoch darf auf die ordnende Hand des Staates in der Verkehrs politik nicht verzichtet werden.

3. Wir kfnnen nationale Aktivitfaten in der Strafenverkehrs politik nicht mit dem Argument des Wartens auf die Brfsseler EWG-Beschliffe zurfckstellen. Unsere nationale Verkehrs politik muB also eigenstfndig vorangebracht werden, darf aber nicht europfischen Tendenzen, so wie sie sichtbar sind, zuwiderlaufen.

4. Zentrales Problem der InfrastrukturmaBnahmen in den nfrchsten Jahren wird der Verkehrswegebau in den Gemeinden und Ballungsrufen sein. Wir mffssen den ffentlichen Personennahverkehr von vermeidbaren Steuerbelastungen, insbesondere von der Mineralolsteuer, befreien. Wir mffssen wie bisher aus Bonner Mitteln zum Bau von U- und S-Bahn-Systemen beitragen. Das von der Bundesregierung in diesem Jahr noch vorzulegende Gesetz zur Finanzierung des Strafenbaues in den Gemeinden sollte nicht nur MaBstabe zur Verteilung der begrenzten Finanzmittel setzen, sondern falls notwendig auch den Mut haben, neue finanzielle Anstrengungen von den Verkehrstrfgern ffr den Strafenbau in den Ballungsgebieten zu fordern.

## 1. Arbeitskreis:

### 1. Das moderne Kraftfahrzeug und die Strafenverkehrszulassungsordnung

Diskussionsleitung:

Professor Dr.-Ing. Kurt Lfhner, Braunschweig.

1. Das Zentralinstitut ffr Verkehrssicherheit und seine Aufgaben. (Prfident Professor Dr. Heller, Kfnln).
2. a) Die innere Sicherheit des Fahrzeugs. (Professor Dr. Gfgler, Heidelberg).
  - b) Fahrzeugverhalten beim Unfall. (Dr. Goes, VW Wolfsburg).
  - c) Sicherungseinrichtungen ffr Fahrzeuginsassen. (Professor Dr.-Ing. Fiala, Berlin).
  - d) Beleuchtungsanlagen des Kraftfahrzeugs. (Privatdozent Dr. Hartmann, Mfnnen).
  - e) Bremsentwicklung. (Dr.-Ing. Strien, Frankfurt).

Zum ersten Male bei diesem 8. Deutschen Verkehrsgerichtstag wurde ein Kolloquium abgehalten mit dem Thema: „Das moderne Kraftfahrzeug und die Strafenverkehrszulassungsordnung“. Der Zweck dieses Kolloquiums sollte sein, den mit der Rechtsprechung betrauten Personenkreis mit einigen Fragen aus der Technik des Kraftfahrzeuges bekanntzumachen, mit dem er des ofteren dienstlich konfrontiert wird.

Die Technik befindet sich auf allen Gebieten in einer fortlaufenden Entwicklung. Motorenleistung und Geschwindigkeit wachsen. Zur Aufrechterhaltung der

notwendigen Sicherheit mffssen deshalb die Fahrzeuge, an vielen Stellen verbessert werden. Dieser Begriff „notwendige Sicherheit“ verffndert sich einmal mit den technischen Mfglichkeiten, zum anderen aber auch durch die von Jahr zu Jahr sich steigernden Anforderungen an die Sicherheit auf allen Gebieten des Lebens, also auch auf dem Fahrzeugsektor.

Es wurden sechs Themen behandelt. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Sicherheit bei allen Vortrfggen und von Seiten aller Diskussionsteilnehmer gewidmet. Aus allen Diskussionsbeitrfggen der an der Tagung teilnehmenden Zuhfer ergab sich eindeutig das Primat der Forderung nach Sicherheit. Als Beispiel sei genannt ffr die innere Sicherheit des Fahrzeuges, daB beim Auftreffen des menschlichen Kfnpers gegen Teile des Fahrzeuginnenraums die Verzfergerung die vom menschlichen Kfnper ertrfgglichen Werte nicht ffrberschreitet.

Die Versammlung forderte einheitlich die in Frage kommenden Stellen auf, dieser Sicherheit des Fahrzeuges mehr Aufmerksamkeit zu widmen als bisher und vor allem auch, sei es in nationalen wie auch internationalen Verhandlungen, auf einen raschen AbschluB von Forderungen zur Sicherheit des Kraftfahrzeuges zu dringen.

## 2. Arbeitskreis:

**2. Erfahrungen mit dem Bußgeldverfahren**

## Diskussionsleitung:

Kammergerichtsrat Dr. Fuhrmann, Berlin.

## Referenten:

1. Amtsgerichtsrat Dr. Bolten, Olpe.
2. Oberregierungsrat Dr. Bouska, München.
3. Ministerialrat Heise, Düsseldorf.
4. Amtsgerichtsrat Dr. Rieß, München.

*EntschlieÙung*

## I.

Die bisherigen Erfahrungen in der Anwendung des Bußgeldverfahrens haben gezeigt, daß die neue Regelung zur Verfolgung und Ahndung der großen Masse der Verkehrsverstöße sich im wesentlichen bewährt hat. Namentlich ist die neben der Entkriminalisierung erstrebte gleichmäßige Behandlung erreicht worden.

## II.

Um das Verfahren für die Verkehrssicherheit noch wirksamer zu gestalten, empfiehlt der Verkehrsgerichtstag:

1. Die Verfolgung mehr als bisher auf die unfallträchtigen Verstöße zu konzentrieren, dagegen aber bloße ungefährliche Formalverstöße großzügiger zu behandeln.
2. Bei Ordnungswidrigkeiten, in denen die Schuld gering ist, von der weiteren Verfolgung abzusehen,
  - a) sofern umfangreiche Ermittlungen erforderlich wären, die außer Verhältnis zur Bedeutung der Sache stehen;

- b) sofern der Betroffene durch die eigenen Tatfolgen bereits einen hinreichenden Denkkzettel erhalten hat.

3. Im größeren Umfange als bisher technische Hilfsmittel und Personal zur Beschleunigung des Verfahrens einzusetzen.

## III.

Der Verkehrsgerichtstag empfiehlt, den Bußgeldkatalog daraufhin zu überprüfen, ob einzelne Tatbestände im Hinblick auf die Höhe der Geldbuße und auf das Fahrverbot einer Differenzierung bedürfen.

## IV.

Der Verkehrsgerichtstag empfiehlt den Einsatz datenverarbeitender Maschinen und anderer, moderner bürotechnischer Hilfsmittel in den massenhaft vorkommenden Verfahren. Ihre Anwendung sollte nicht dadurch erschwert werden, daß übertriebene Anforderungen an die Darstellung des Sachverhaltes in dem Bußgeldbescheid gestellt werden.

## V.

Der Verkehrsgerichtstag vertritt die Auffassung, daß das gerichtliche Bußgeldverfahren sich in der Art der Durchführung mehr als bisher vom Strafverfahren unterscheiden und insbesondere für den Betroffenen durchsichtiger gestaltet werden sollte. Dauer und Kosten des Verfahrens sollten nicht in einem unangemessenen Verhältnis zur Bedeutung der Sache stehen.

## 3. Arbeitskreis:

**3. Verkehrsstrafen: Zumessung und Vollstreckung**

## Diskussionsleitung:

Amtsgerichtsdirektor Schütt, Hamburg.

## Referenten:

1. Senatsdirektor Dr. Groothoff, Hamburg.
2. Amtsgerichtsrat Köppen, Berlin.
3. Amtsgerichtsrat Dr. Middendorff, Freiburg.
4. Oberamtsrichter Rive, Schopfheim.

*EntschlieÙung*

Die durch das 1. und 2. Strafrechtsreformgesetz geschaffenen Neuregelungen veranlassen den 8. Deutschen Verkehrsgerichtstag zu folgenden Empfehlungen:

## I.

1. In den Durchschnittsfällen der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit nach den §§ 315 c oder 316 StGB (Ersttäter mit mittlerer Schuld) sind Geldstrafen *in der Regel* in Höhe des ein- bis zweifachen Monatsnettoeinkommens angemessen. In schwerwiegenden Fällen können sowohl höhere Geldstrafen geboten als auch Freiheitsstrafen unerläßlich sein.

Die Sperrfrist sollte in der Regel zusammen mit der Zeit der Einbehaltung des Führerscheins 12 Monate nicht unterschreiten.

2. Die erste Wiederholungstat sollte regelmäßig – soweit nicht eine hohe Geldstrafe ausreicht – mit einer Freiheitsstrafe geahndet werden. Strafaussetzung zur Bewährung erscheint im allgemeinen nicht mehr vertretbar, wenn die Vortat nur kurze Zeit zurückliegt.

Die Sperrfrist sollte 2 Jahre nicht unterschreiten.

3. Weitere Wiederholungstaten sollten in der Regel mit einer Freiheitsstrafe ohne Strafaussetzung zur Bewährung geahndet werden.

In diesen Fällen sollte die Sperrfrist an 5 Jahre heranreichen oder auf Lebenszeit lauten.

Hinsichtlich des Strafvollzugs wurden folgende Empfehlungen beschlossen:

1. Ein Strafvollzug mit weitgehend offener Vollzugsgestaltung erscheint für den Verkehrstäter mit einer Freiheitsstrafe unter 6 Monaten ungeeignet, soweit er nicht resozialisierungsbedürftig ist.

2. Es wird an die Vollzugsbehörden appelliert, neue Formen des Verkehrstätervollzuges zu erproben, die dem Ziel der Rückfallverhütung bei diesem speziellen Personenkreis gerecht werden.

3. In geeigneten Fällen sollte auch die Möglichkeit eines Vollzuges in der Weise erprobt werden, daß der Verurteilte in einer geschlossenen Anstalt untergebracht wird und von dort seiner bisherigen beruflichen Tätigkeit nachgeht.

#### 4. Arbeitskreis:

### 4. Bemessung des Schmerzensgeldes

Diskussionsleitung:

Senatspräsident Dr. Weil, Stuttgart.

Referenten:

1. Landgerichtsrat Dr. Friedrich, Stuttgart.
2. Bundesrichter Dr. Gelhaar, Karlsruhe.
3. Oberlandesgerichtsrat Siegmann, Stuttgart.

#### EntschlieBung

1. Da das Verkehrsunfall-Schmerzensgeld ein Massenproblem geworden ist (1968 nahezu eine halbe Million Verkehrsverletzte), machen *Rechtsgleichheit* und *Rechtssicherheit* eine Orientierung der Praxis an ähnlichen Fällen unerläßlich. In dieser Richtung weist auch die jüngste Entscheidung des BGH-Haftpflichtsenates vom 18. 11. 1969 VI ZR 81/68.

2. Um die Orientierungsgrundlage *transparent* zu machen, sollten die Bemessungsfaktoren im Schmerzensgeldurteil aufgeschlüsselt werden; mindestens sollte ein Ausgangsbetrag („an sich angemessenes Schmerzensgeld“) erkenntlich sein. Hinter dem so an der Ausgleichsfunktion gewonnenen Schmerzensgeldrahmen treten bei Verkehrsunfällen – unbeschadet des § 254 BGB – die sekundären Bemessungsfaktoren weitgehend zurück:

a) Der *Verschuldensgrad* beim Schädiger soll bei der Schmerzensgeldhöhe nicht berücksichtigt werden.

4. In jedem Falle sollte einer intensiven und differenzierteren verkehrserzieherischen Einwirkung vorrangig Raum gegeben werden.

5. Es wird zudem eine begleitende Erfolgskontrolle und kriminologische Forschung für den Bereich der Verkehrskriminalität und des Verkehrstäter-Vollzuges gefordert.

b) Die *Vermögensverhältnisse des Schädigers* sind nur bei Überschreitung der Opfergrenze (§ 242 BGB) zu berücksichtigen.

c) Die *Vermögensverhältnisse des Geschädigten* sind nicht zu berücksichtigen.

d) Die *sonstigen persönlichen Verhältnisse des Geschädigten* sind zu berücksichtigen.

3. Um die Orientierungsgrundlage *repräsentativ* zu gestalten, beauftragt der Deutsche Verkehrsgerichtstag auf Vorschlag seines Arbeitskreises „Schmerzensgeldbemessung“ das Deutsche Verkehrswissenschaftliche Seminar e. V.:

a) einen möglichst hohen Anteil aller – auch nicht rechtskräftiger – Schmerzensgeldurteile aller Instanzen zu sammeln.

b) alle Rechtsanwälte, Versicherungsgesellschaften, Automobilklubs, Bundes-, Landes- und Kommunalbehörden sowie sonstigen einschlägigen Organisationen aufzurufen, einen vom Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Seminar e. V. gemäß Ziffer 2 erarbeiteten, computerfähigen Fragebogen für jeden außergerichtlich erledigten Verkehrsunfall-Schmerzensgeldanspruch zu beantworten.

c) das so gewonnene Material auszuwerten und einem der nächsten Verkehrsgerichtstage als weitere Arbeitsgrundlage zur Verfügung zu stellen.

#### 5. Arbeitskreis:

### 5. Entwicklung des Seeverkehrs- und Binnenschiffahrtrechts

Diskussionsleitung:

Ministerialdirektor Tennstedt, BVM.

Referenten:

1. Ministerialrat Fettback, BVM.
2. Landgerichtsdirektor Dr. Havers, Duisburg.
3. Polizeirat Träxler, Wiesbaden.

#### EntschlieBung

##### I.

Der Arbeitskreis empfiehlt dem Bundesverkehrsminister, Wege zu finden, den künftigen Bewerbern um nautische Befähigungszeugnisse der Seeschiffahrt neben der theoretischen auch eine ausreichende praktische Ausbildung im Fahren schneller Schiffe im Verkehr auf Hauptschiffahrtswegen zu vermitteln, um sie in den Stand zu setzen:

##### II.

1. dem steigenden Verkehr auf den Hauptschiffahrtswegen,
2. der steigenden Geschwindigkeit und Größe der Schiffe,
3. der Gefährlichkeit gewisser Ladungen und
4. der technischen Entwicklung für die Navigation und die Überwachung der technischen Anlagen gerecht zu werden.

1. Entgegen der Absicht des Gesetzgebers (amtliche Begründung zum Verfahrensgesetz vom 27. 9. 1952), die Zahl der Schiffahrtsgenichte und Schiffahrtsobergerichte möglichst gering zu halten, damit auf die einzelnen mit Schiffahrtssachen befaßten Gerichte so viele Sachen entfallen, daß diese Gerichte eine besondere Erfahrung in deren Behandlung erwerben

können, hat eine Untersuchung ergeben, daß diese Voraussetzungen nicht bei allen heutigen Schifffahrts- und Schifffahrtsobergerichten erfüllt sind. Die Länder werden daher gebeten, für eine weitere Konzentrierung durch Zusammenlegung der Schifffahrts-Gerichtsbezirke Sorge zu tragen.

2. Der Arbeitskreis wiederholt seine auf dem 7. Verkehrsgerichtstag gefaßte Empfehlung, bei der Anpassung des Schifffahrts-Strafrechts an das geltende Ordnungswidrigkeitsrecht die Einspruchsentscheidung dem jeweils örtlich zuständigen Schifffahrtsgericht zu übertragen. Eine solche Regelung liegt auf der Linie der von den früheren Deutschen Verkehrsgerichtstagen ausgesprochenen Empfehlungen zur unbedingt notwendigen Überprüfung der strafrechtlichen Zuständigkeit der Schifffahrtsgerichte.

3. Schließlich mögen die Länder für die laufende praktische und theoretische Fortbildung der mit Schifffahrtssachen befaßten Richter und Staatsanwälte Haushaltsmittel zweckgebunden bereitstellen, damit die nautisch-technische Entwicklung der Schifffahrt in der Rechtsprechung hinreichend berücksichtigt werden kann.

### III.

Der 5. Arbeitskreis empfiehlt ferner:

1. Bund und Länder zu bitten, im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zur Entlastung der Großschifffahrtsstraßen Fahrzeuge und Sport- und Vergnügungsschiffahrt aller Art auch auf Seen und sonstigen Wasserstraßen soweit wie möglich zuzulas-

sen und Maßnahmen zu verhindern, die die Benutzung dieser Gewässer erschweren.

2. a) den Bund zu bitten, zur Erhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Rahmen des Ausbaues, der Unterhaltung und des Neubaues von Wasserstraßen Liegeplätze für Fahrzeuge der Sport- und Vergnügungsschiffahrt einzurichten.

b) die Länder und Gemeinden zu bitten, im Rahmen der Sportförderung und Daseinsfürsorge gleiche Einrichtungen zu schaffen.

c) Bund, Länder und Gemeinden zu bitten, private Initiativen zur Schaffung gleicher Einrichtungen zu unterstützen.

3. a) Die Spitzenverbände der Sport- und Vergnügungsschiffahrt mögen prüfen, ob sie in der Lage sind, eine zentrale Einrichtung zu schaffen, die einen einheitlichen Binnenführerschein erteilen kann.

b) Der Bund möge prüfen, ob er bereit ist, diese zentrale Einrichtung mit der Durchführung dieser Aufgaben zu beleihen.

4. Die Spitzenverbände der Sport- und Vergnügungsschiffahrt zu bitten, ihre Bemühungen schon jetzt zu verstärken, einen möglichst großen Kreis auch nicht verbandsgebundener Fahrzeugführer zum Erwerb ihrer Führerscheine vorzubereiten, zu prüfen und für dieses Ziel zu werben. Die Spitzenverbände werden außerdem gebeten, durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit diesen Personenkreis zu verkehrsgerechtem und rücksichtsvollem Verhalten zu veranlassen.