

Entschlüsse des 9. Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar vom 28. bis 30. Januar 1971

Ende Januar 1971 fand wiederum in Goslar der 9. Deutsche Verkehrsgerichtstag statt. In 5 Arbeitskreisen wurden verkehrsrechtliche Themen behandelt. Nachstehend finden Sie die Entschlüsse der einzelnen Arbeitskreise; außer dem 5. Arbeitskreis, der keine Entschlüsse faßte.

Der Plenarvortrag wurde von dem Bundesminister der Justiz, Gerhard J a h n , gehalten. Wir bringen diese bedeutsamen Ausführungen im Wortlaut.

Leider hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat in diesem Jahr dem Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Seminar e. V., Hamburg, keine Mittel für die Veröffentlichung in einem Sonderheft zur Verfügung gestellt. Wir bringen deshalb in den Ausgaben Februar und März 1971 der Zeitschrift „Kraftfahrt + Verkehrsrecht“ die Entschlüsse und Referate des 9. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1971.

Die Redaktion

1. Arbeitskreis:

Die neue StVO

Diskussionsleitung:

Kammergerichtsrat Dr. Fuhrmann, Berlin

Referenten:

Ministerialrat Dr. Booß, Bundesverkehrsministerium, Bonn

Oberlandesgerichtsrat Dr. Bode, Hildesheim

Oberstaatsanwalt i. R. Dr. Möhl, München

1. Der Verkehrsgerichtstag begrüßt es, daß die neue StVO die Verkehrsregeln im internationalen Bereich vereinheitlicht; er erwartet, daß durch sie der Verkehr flüssiger und sicherer wird. Die neue StVO enthält für alle Verkehrsteilnehmer konkretere, modernere und verständlichere Verhaltensnormen.
2. Der Verkehrsgerichtstag hält es für richtig, daß die neue StVO die automatischen Verhaltensweisen fördert, damit im Interesse der Unfallverhütung der Verkehrsteilnehmer seine Aufmerksamkeit entgegenkommende Linksabbieger) ein enger Bogen zweckmäßig ist.
3. Der Verkehrsgerichtstag ist der Überzeugung, daß jeder Verkehrsteilnehmer sich intensiv mit den Regeln der neuen StVO vertraut machen muß, soll der erwartete Erfolg eintreten.
So muß er u. a. wissen,
 - a) daß er das Warnblinklicht nicht mißbräuchlich benutzen darf,
 - b) daß er den Verzicht auf einen Vorrang nicht durch die Lichthupe anzeigen darf
 - c) und daß er Blinkzeichen geben muß, wenn er der abknickenden Vorfahrt folgen will.
4. Der Verkehrsgerichtstag hält es für zweckmäßig, daß das im Gesetz nicht geregelte Einfädeln vor einem dauernden Hindernis im Wege des Reißverschlußverfahrens gehandhabt wird.
5. Der Verkehrsgerichtstag empfiehlt dem Linksabbieger, nach wie vor im weiten Bogen abzubiegen, es sei denn, daß (etwa im Hinblick auf entgegenkommende Linksabbieger) ein enger Bogen zweckmäßig ist.

2. Arbeitskreis:

Verkehrsunfallflucht

Diskussionsleitung:

Amtsgerichtsdirektor Kruse, Hamburg

Referenten:

Ministerialrat Janiszewski, Bundesjustizministerium, Bonn

Amtsgerichtsrat Dr. Middendorff, Freiburg

Rechtsanwalt Dr. Müller, Saarbrücken

1. Der Arbeitskreis 2 fordert einstimmig mit Nachdruck eine baldmögliche Neufassung der Unfallfluchtvorschriften.
2. Die Mehrheit der Teilnehmer des Arbeitskreises hat sich dafür ausgesprochen, daß die Unfallflucht als Vergehenstatbestand erhalten bleibt.
3. Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß der im Rahmen der großen Strafrechtsreform erarbeitete § 347 E. 1962 in modifizierter Fassung eine geeignete Diskussionsgrundlage für die Neuregelung der Unfallfluchtvorschriften ist.
4. In die Neufassung sollte eine Kannvorschrift aufgenommen werden, die dem Richter die Möglichkeit gibt, von Strafe abzusehen, wenn der Täter in einem den Umständen nach angemessenen Zeitraum die erforderlichen Feststellungen nachträglich ermöglicht.
5. Bei bloßen Sachschäden oder leichten Körperverletzungen sollte die Strafverfolgung nur auf — rücknehmbaren — Antrag des Geschädigten erfolgen, es sei denn, daß ein besonderes öffentliches Interesse an der Strafverfolgung besteht.
6. Der Versuch der Unfallflucht sollte straflos bleiben.
7. In die StVO sollten weitere detaillierte Vorschriften über das Verhalten nach einem Verkehrsunfall aufgenommen werden.

3. Arbeitskreis:**Praktische Erfahrungen mit den §§ 14, 16, 17 StGB**

Diskussionsleitung:

Oberstaatsanwalt Dr. Ernesti, Schleswig

Referenten:

Bundesrichter Dr. Dr. Spiegel, Karlsruhe
 Landgerichtsdirektor Seib, Berlin
 Amtsgerichtsdirektor Winter, Essen

Der Arbeitskreis hat den Berichten aus verschiedenen Landesteilen entnommen, daß die Alkoholdelikte (§§ 316, 315 c StGB) unerträglich zugenommen haben. Bei Steigerungen dieser Art kommt dem Tatbestandsmerkmal „Verteidigung der Rechtsordnung“ in § 14 StGB besondere Bedeutung bei der Wahl der Strafart zu. Der Arbeitskreis sieht in dem Tatbestandsmerkmal „Verteidigung der Rechtsordnung“ eine Möglichkeit, Gesichtspunkte der Generalprävention

im Rahmen der §§ 13, 14 StGB uneingeschränkt zur Anwendung zu bringen.

Dies kann auch bei Ersttätigern gelten, die unter diesem Blickpunkt mit einer Freiheitsstrafe zu belegen sind, wenn eine Geldstrafe von der Bevölkerung als ein schwächliches Zurückweichen der Gerichte gegenüber gefährlichen Rechtsgutverletzungen empfunden werden würde.

Im Hinblick auf § 17 StGB kommt bei Anwendung der §§ 316, 315 c StGB der Entscheidung zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit des Täters erhöhte Bedeutung zu. Der Arbeitskreis meint, daß als Taten, die untereinander in dem nach § 17 StGB erforderlichen inneren Zusammenhang stehen, auch solche in Betracht zu ziehen sind, die mangelnde Verkehrsgesinnung des Täters offenbart haben, so auch Fahren trotz Entzugs der Fahrerlaubnis (§ 21 StVG).

4. Arbeitskreis:**Verlust des Versicherungsschutzes bei Obliegenheitsverletzungen**

Diskussionsleitung:

Dr. Schmeer, Allianz Versicherungs-AG, München

Referenten:

Bundesrichter Dr. Bukow, Karlsruhe
 Dr. Hofmann, Allianz Versicherungs-AG, Stuttgart
 Rechtsanwalt Köhnken, Hamburg

I.

Der 4. Arbeitskreis hat sich eingehend mit der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zum Verlust des Versicherungsanspruchs in der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung auseinandergesetzt, der jedem Kraftfahrer bei der Verletzung seiner Obliegenheiten droht.

1. Er empfiehlt im Interesse der Verkehrssicherheit, den Versicherungsschutz nicht nur entfallen zu lassen, wenn der Versicherungsnehmer den verkehrswidrigen Zustand von Fahrzeug oder Fahrer kannte, sondern auch dann, wenn er ihn nicht kannte, die Unkenntnis aber auf grober Fahrlässigkeit beruht.
2. Er begrüßt, daß bei vorsätzlichen Obliegenheitsverletzungen der Versicherungsschutz nur dann entfällt, wenn das Verhalten des Versicherungsnehmers die Interessen des Versicherers in ernsthafter Weise gefährdete (Relevanz). Er verkennt

nicht, daß in Einzelfällen besondere subjektive Merkmale bedeutsam sind.

II.

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß ein angemessenes Verhältnis zwischen Verstoß und Rechtsfolge nur durch eine Änderung der gesetzlichen Bestimmungen und AKB hergestellt werden kann.

1. Er empfiehlt, die Rechtsfolgen einer Obliegenheitsverletzung neu zu regeln. Bei Leistungsfreiheit des Versicherers sollte der Versicherungsnehmer — gleichgültig von welcher Seite — insgesamt nur bis zu einem Betrag in Anspruch genommen werden können, der für ihn fühlbar, aber nicht existenzgefährdend ist.
2. Unter dieser Voraussetzung sollte Fahruntauglichkeit infolge Alkoholgenuß als Verletzung einer gefahrmindernden Obliegenheit ausgestaltet werden und zum Verlust des Versicherungsschutzes führen, wenn sie für den Eintritt des Versicherungsfalles ursächlich war.

III.

Der Arbeitskreis würde es begrüßen, wenn Verbände, Presse, Rundfunk und Fernsehen die Kraftfahrer stärker als bisher über ihre Obliegenheiten aus dem Versicherungsvertrag aufklären, um sie vor empfindlichen Rechtsverlusten zu bewahren.

5. Arbeitskreis:**Entwicklung des Seeverkehrs- und Binnenschiffrechts**

Diskussionsleitung:

Ministerialrat Graf von der Schulenburg, Bonn

Referenten:

Senatspräsident von Franqué, Köln,
 Binnenschiffahrtsobergericht

Regierungsdirektor Graf, Bundesverkehrsministerium,
 Hamburg, Abteilung Seeverkehr
 Polizeirat Samans, Berlin, Sportschiffahrt

Der Arbeitskreis 5 verzichtete nach eingehender Diskussion der gestellten Themen übereinstimmend auf die Abgabe einer Entschließung.