

Entschliefungen des 10. Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar vom 27. Januar bis 29. Januar 1972

1. Arbeitskreis:

Aktive und passive Sicherheit im Kraftfahrzeug

Leitung:

Prof. Dr.-Ing. Löhner, Braunschweig

Diskussionsleitung:

Prof. Dr.-Ing. Fiala, Volkswagenwerk, Wolfsburg

Referenten:

Prof. Elsholz, BMW, München:

„Aktive Sicherheit des Personenwagens“

Obering. Huber, Daimler-Benz AG, Stuttgart:

„Unfallforschung für passive Sicherheit“

Dipl.-Volkswirt Diekmann, Geschäftsführer im VDA,
Frankfurt/Main:

„Wirtschaftliche Aspekte zur Verkehrssicherheit“

A.

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ist nur durch den Einsatz großer öffentlicher und privater Mittel möglich. Voraussetzung für den optimalen Einsatz dieser Mittel ist folgendes:

1. Definition klarer Zielvorstellungen (z. B. Halbierung der Zahl der Verkehrstopfer je Personenkilometer in 10 Jahren).
2. Untersuchung geeigneter Maßnahmen hierzu an Verkehrsmitteln, -wegen und -teilnehmern.
3. Festlegen einer Rangordnung unter Berücksichtigung der Aufwendungen und des Erfolges der einzelnen Maßnahmen.

2. Arbeitskreis:

Haftungsfragen bei mangelhafter Verkehrsregelung und Verletzung der Verkehrssicherungspflicht

Diskussionsleitung:

Senatspräsident Freytag, Hamburg

Referenten:

Rechtsanwalt Dr. Seehon, München:

„Haftungsfrage bei Mängeln der Straße“

Oberbürgermeister Reimann, Baubehörde, Hamburg:

„Streupflicht der Gemeinde — Umfang und Haftung“

Kammergerichtsrat Berger, Berlin:

„Mängel der Ampelregelung in haftungsrechtlicher Sicht“

A.

1. Der 10. Deutsche Verkehrsgerichtstag ist der Auffassung, daß die Versicherungspflicht der öffentlichen Hand entsprechend den von der Rechtsprechung ent-

4. Aufstellung eines Stufenplanes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der die finanziellen Belastungen für alle Beteiligten überschaubar macht und langfristige Dispositionen ermöglicht.

Das Bundesverkehrsministerium wird aufgefordert, die erforderlichen Schritte zu koordinieren und dem Parlament eine rationale Entscheidungsgrundlage zu liefern.

B.

Folgende Maßnahmen werden als vordringlich angesehen:

1. Das Anlegen des Sicherheitsgurtes sollte mehr als bisher gefördert werden. Er ist von den heute bekannten Sicherungsmaßnahmen die wirksamste.
2. Die Kfz-Steuer soll konstruktionsneutral sein. Insbesondere müssen negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit vermieden werden.
3. Zielgruppen, die besonders häufig an Unfällen beteiligt sind, wie z. B. Jugendliche oder Gastarbeiter, ist bei der Verkehrserziehung besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
4. Die zur Bergung und schnellen Versorgung der Verletzten zur Verfügung stehenden Mittel müssen vergrößert werden.

wickelten Grundsätzen ausdrücklich gesetzlich geregelt werden muß.

2. Führt ein Mangel einer Verkehrsanlage zu einem Schaden, so hat hierfür der Wegeunterhaltungspflichtige nach den Grundsätzen der Verschuldenshaftung einzustehen, falls er nicht den Nachweis dafür erbringt, daß ihn eine schuldhaft Verletzung seiner Verkehrssicherungspflicht nicht trifft.

3. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag ist der Auffassung, daß für das verkehrgefährdende Versagen von Lichtzeichenanlagen und anderen technischen verkehrsregelnden Einrichtungen auch ohne Verschulden gehaftet werden muß. Er fordert deshalb die bundesgesetzliche Einführung einer entsprechenden Gefährdungshaftung und empfiehlt bis dahin die Anwendung der Aufopferungs- und Enteignungsgrundsätze.

B.

1. Der 10. Deutsche Verkehrsgerichtstag ist der Auffassung, daß der Erfüllung der Streupflicht auf Fahrbahnen und Gehwegen im Rahmen der Verkehrssicherung eine besondere Bedeutung zukommt. Die Streupflicht findet da ihre Grenzen, wo der durch das Streuen zu erreichende Erfolg in keinem Verhältnis zu den durch das Streuen eintretenden Schäden steht. Der Verkehrsteilnehmer hat grundsätzlich einen Anspruch darauf, vor Gefahren durch Schnee- und Eisglätte auf Fahrbahnen und Gehwegen geschützt zu werden. Wer sich bei einer ihm bekannten – oder erkennbaren – wetterbedingten gefährlichen Straßensituation in den Verkehr begibt oder im Verkehr verbleibt, dem obliegt es, den überschaubaren besonderen

3. Arbeitskreis:

Der Entzug der Fahrerlaubnis

Diskussionsleitung:

Senatspräsident Prof. Dr. Fürst, Berlin

Referenten:

Bundesrichter Fischer, Berlin

Prof. Dr. Lundt, Bundesgesundheitsamt, Berlin

Regierungsdirektor Thrun, Polizeipräsidium, Hamburg

Der 3. Arbeitskreis empfiehlt:

1. Im Zusammenhang mit der Entziehung oder Neuerteilung der Fahrerlaubnis bei körperlich-geistigen Mängeln *ärztlicherseits allgemein* feststellen zu lassen, welche besonderen Gefahren sich aus bestimmten Leistungsschwächen für die Sicherheit im Straßenverkehr ergeben.

4. Arbeitskreis:

Europäisches Straßenverkehrsrecht

Diskussionsleitung:

Ministerialrat Janiszewski, Bundesjustizministerium, Bonn

Referenten:

Dr. Carl-Johan Cosmo, Stockholm

V. Beda, Leiter der Verkehrsdirektion im Innenministerium, Bukarest

MK Dr. Wolf Okresek, Wien

Ministerialrat P. G. Pötz, Bonn

1. Durch die zunehmende Internationalisierung des Kfz-Verkehrs in Europa ist die Verkehrssicherheit in immer stärkerem Maße zu einem internationalen Problem geworden.

2. Zur Bewältigung dieses Problems bedarf es vor allem

- a) der weiteren internationalen Vereinheitlichung aller Verkehrsregeln und -zeichen,
- b) der ausreichenden und rechtzeitigen Unterrichtung der ein- und ausreisenden Kraftfahrer über

Schwierigkeiten durch eine entsprechende Verhaltensweise zu begegnen.

2. Der Strukturwandel des Straßenwinterdienstes nach Art und Umfang sowie der ständig anwachsende Straßenverkehr erfordern im Interesse der Verkehrssicherheit eine eindeutige, für alle Beteiligten überschaubare und bundeseinheitliche gesetzliche Regelung der Streupflicht nach Umfang und Inhalt. Dabei sind die von der Rechtsprechung zur Verkehrssicherung entwickelten Grundsätze zu berücksichtigen.

3. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag fordert Bund und Länder auf, die Forschung über schädliche Nebenwirkungen durch die Verwendung von Auftausalzen zu intensivieren.

2. Der Gesetzgeber möge erwägen, wie die gesetzliche Lücke ausgefüllt werden kann, wenn die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis vor Beendigung des Strafverfahrens, z. B. im Falle der Annahme der Zurechnungsunfähigkeit, aufzuheben ist, die Verwaltungsbehörde aber noch nicht tätig werden kann, also der Führerschein trotz mangelnder Eignung zurückgegeben werden müßte.

3. Alle Bestrebungen nach Resozialisierung von vorbestraften Fahrerlaubnisnehmer sind zu fördern, soweit dadurch nicht der Vorrang der Verkehrssicherheit berührt wird.

4. Im Rahmen der Maßnahmen zur Sicherung und Besserung von Mehrfachtätern sind neue wissenschaftliche Verfahren, z. B. die Gruppentherapie, in verstärktem Maße anzuwenden.

etwaige Besonderheiten der Verkehrsvorschriften und Verkehrsverhältnisse im Besuchsland.

- c) des Ausbaues und der Vereinfachung der internationalen Rechtshilfe sowie
- d) der Angleichung des Sanktionsrechts unter besonderer Berücksichtigung des Erziehungsgedankens.

3. Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn die internationale Zusammenarbeit verstärkt und nationale Vorbehalte abgebaut werden. Voraussetzung dafür ist auch ein ständiger übernationaler Austausch von Informationen über den geltenden Rechtszustand und die Rechtswirklichkeit.

4. Der Verkehrsgerichtstag betrachtet es als seine Aufgabe, an der Lösung dieser europäischen Probleme mitzuwirken. Er wird deshalb die internationale Entwicklung weiterverfolgen und die auf dem 10. Verkehrsgerichtstag angeknüpften Verbindungen mit ausländischen Verkehrsfachleuten fortsetzen und erweitern.

5. Arbeitskreis:

Die Beurteilung der Fahruntüchtigkeit bei Sturztrunk und Nachtrunk

Diskussionsleitung:

Senatspräsident Dr. Schneble, Schleswig

Referenten:

Bundesrichter Dr. Dr. Spiegel, Karlsruhe

Prof. Dr. Heifer, Bonn

Prof. Dr. Luff, Frankfurt

1. Der 5. Arbeitskreis akzeptiert das Ergebnis langjähriger medizinischer Forschungen dahin, daß nach dem Genuß erheblicher, kurz vor dem Ende des Trinkens genossener Mengen Alkohol alkoholbedingte Leistungsminderungen während der Anflutungsphase

schneller zunehmen, als es dem gleichzeitigen Anstieg der Blutalkoholkurve entspricht.

2. Dieser medizinischen Erfahrung trägt der Beschluß des BGH vom 19. 8. 1971 Rechnung.

3. Der Arbeitskreis hält es nicht für geboten, den Nachtrunk zu bestrafen, sei es durch einen neuen Straftatbestand, sei es durch eine Änderung des § 142 StGB.

Für die Wahrheitsfindung ist es aber erforderlich, daß die Ermittlungsbehörden die Behauptung des Nachtrunks — mehr als bisher — unverzüglich und umfassend, in geeigneten Fällen auch durch eine Doppelblutentnahme, überprüfen.

6. Arbeitskreis:

Das Bußgeldverfahren in der Praxis der Bußgeldstellen und der Gerichte

Diskussionsleitung:

Amtgerichtsdirektor Schütt, Hamburg

Referenten:

Senatspräsident Laube, Hamm

Ministerialrat Heise, Düsseldorf

Schutzpolizeidirektor Wolkenhaar, Bochum

1. Das Bußgeldverfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten hat sich in der Praxis der Polizei- und Bußgeldbehörden bewährt.

2. Gewisse Schwierigkeiten ergeben sich daraus, daß sich an das summarische Verfahren vor den Verwaltungsbehörden das förmlichere, auf den Individualfall ausgerichtete gerichtliche Verfahren anschließt. Zur Vermeidung dieser Schwierigkeiten sollte die höchstrichterliche Rechtsprechung bei der Auslegung der auf kriminelles Unrecht zugeschnittenen Grundsätze der Strafprozeßordnung dem Gedanken der Verhältnismäßigkeit mehr als bisher Rechnung tragen.

3. Im Interesse der Beschleunigung des Verfahrens und einer sachgerechten Beurteilung sollten die Verkehrssachen möglichst bei besonderen Abteilungen bzw. Kammern der einzelnen Gerichte zusammengefaßt werden.

Im Interesse einer sachgerechten Beurteilung der Verkehrsverstöße liegt es auch, daß Verkehrsrichter und Verkehrsstaatsanwälte mit den Bußgeldstellen und den Polizeibehörden ständig ihre Erfahrungen austauschen.

4. Die Rechtsprechung zum Fahrverbot hat zu einer Rechtsunsicherheit bei der Anordnung dieses für die Verkehrssicherheit wichtigen Instrumentes geführt, so daß die Bußgeldbehörden von dieser Maßnahme kaum noch Gebrauch machen. Es wird deshalb vorgeschlagen, in Zusammenhang mit der Einführung eines Gefahrengrenzwertes von 0,8 ‰ im Straßenverkehrsgesetz (nach dem Vorbild des § 42 m StGB) bestimmte Fälle schwerwiegender Ordnungswidrigkeiten näher zu bezeichnen, bei deren Vorliegen das Fahrverbot in der Regel anzuordnen ist. Das Fahrverbot sollte als Regelfolge auch bei dem 0,8-‰-Tatbestand vorgesehen werden.

5. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß im Interesse der Verkehrssicherheit eine Anhebung der Eintragungsgrenze auf DM 50,— nicht befürwortet werden kann.

Sollte die Eintragungsgrenze jedoch aufgrund der bereits vom Bundesrat beschlossenen Gesetzesinitiative auf DM 50,— erhöht werden, so wird die gleichzeitige Anhebung der Verwarnungsgeldgrenze von DM 20,— auf DM 50,— für erforderlich gehalten, um noch mehr Fälle als bisher im vereinfachten Verwarnungsverfahren zu erledigen.

6. Der Gesetzgeber möge prüfen, ob die Pflicht zur Teilnahme an Informationsveranstaltungen (Verkehrsunterricht) zur Verbesserung des Fahrverhaltens als Nebenfolge in das Ordnungswidrigkeitengesetz aufgenommen werden kann.

7. Arbeitskreis:

Das Anwachsen der Sportschiffahrt und die Auswirkungen gegenüber der gewerblichen Schifffahrt, Wasserschutzpolizei und Verkehrsbehörden

Diskussionsleitung:

Min.-Dir. Dr. Breuer, Bundesverkehrsministerium

Referenten:

Präsident Reuter, Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Hamburg

Rechtsanwalt Dr. Paul, Hamburg

Polizeirat Andresen, Kiel

Senatspräsident v. Franqué, Köln

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Länder zu bitten, sich darum zu bemühen, daß im Interesse der Sicherheit der Sportschiffahrt auf den Binnenseen und Landeswasserstraßen die gleichen Regeln über das Verhal-

ten im Verkehr vorgeschrieben werden, wie sie auf der Basis der europäischen Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (Empfehlung Nr. 4 der ECE vom 14. 12. 1962) auf allen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich bereits gelten.

2. Der Arbeitskreis empfiehlt der Bundesregierung, in das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt in Anlehnung an § 7 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt eine Vorschrift aufzunehmen, nach welcher Sportverbände mit der Ausbildung und Prüfung von Sportbootführern und der Erteilung von Zeugnissen betraut werden können.

3. Der Arbeitskreis empfiehlt eine amtliche Kennzeichnung von nichtregistrierten Wasserfahrzeugen, wobei für Sportboote die Fachverbände mit der Ausgabe der amtlichen Kennzeichen an ihre Mitglieder beauftragt werden sollten.

4. Der Arbeitskreis empfiehlt dem Bundesminister für Verkehr, in Verbindung mit den Wassersportverbänden Rechtsvorschriften oder Richtlinien für die Mindestausrüstung, insbesondere die Rettungsmittel der Sportboote zu entwickeln.

5. Der Arbeitskreis erinnert an die Entschlüsse des 5. Arbeitskreises des 8. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1970 und empfiehlt insbesondere ein Schreiben an Bund, Länder und Gemeinden zu den Entschlüssen III 1 und 2 aaO. (Öffnung aller Seen- und Wasserstraßen für die Sport- und Vergnügungsschifffahrt; Unterhaltung und Neubau von Liegeplätzen für Sport- und Vergnügungsfahrzeuge).

6. Der Arbeitskreis bittet, den Norddeutschen Rundfunk aufzufordern, den Seewetterbericht wieder in das Programm aufzunehmen, da insbesondere die Sportschifffahrt mit ihren Geräten seine Sender am besten empfangen kann.