

Entschliefungen des 11. Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar vom 25. Januar bis 26. Januar 1973

1. Arbeitskreis:

Technische M6glichkeiten der 6berwachung und Regelung des flie6enden Stra6enverkehrs durch die Polizei und ihre Beweiskraft vor Gericht

Leitung:

Dr. Tr6ndle, Landgerichtspr6sident, Waldshut

Referenten:

Dipl.-Ing. L6hrs, Physikalisch-Technische Bundesanstalt, Braunschweig

Dipl.-Ing. Stastny, Polizeidirektor, Hannover

Dr. St6mpfler, Bayerisches Oberstes Landesgericht, M6nchen

Dipl.-Ing. Wimmer, Siemens AG., M6nchen

Es ist das wichtigste Ziel moderner Verkehrspolitik, der Zunahme der Verkehrsunf6lle entgegenzuwirken. Das setzt voraus, da6 moderne technische Mittel zur Regelung und 6berwachung des flie6enden Stra6enverkehrs eingesetzt und dem Stand der heutigen Technik entsprechende Methoden zur Feststellung von Verkehrsverst66en entwickelt werden, die vor Gericht hinreichend beweiskr6ftig sind. Auf die bisher bekannten Kontrollmethoden zur Feststellung der Geschwindigkeit durch das Funkstoppverfahren und seine Abwandlungen, sowie durch das Radar- und Lichtschranken-Me6verfahren, ferner auf die Auswertung der Fahrtschreiber-Diagramme und auf die selbstt6tige Herstellung von Lichtbildern bei Verkehrszuwerhandlungen treffen diese Voraussetzungen zu.

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, da6 es erforderlich ist, Methoden zur 6berwachung des Fahrverhaltens im Stra6enverkehr, insbesondere durch die Entwicklung selbstt6tig arbeitender Ger6te, zu verbessern und wirkungsvoller zu gestalten.

Insbesondere empfiehlt der Arbeitskreis dem Gesetzgeber, nach einer angemessenen 6bergangsfrist vorzuschreiben, da6 neuzugelassene Fahrzeuge – unbeschadet der Pflicht zum Einbau eines Fahrtschreibers herk6mmlicher Art – mit einem sog. Kurzwegschreiber ausger6stet sind, der die Geschwindigkeit und die Bremsverz6gerung auf den jeweils letzten 600 m aufzeichnet, wobei eine Auswertung nur f6r den Fall eines Unfalls oder des dringenden Verdachts einer strafbaren Handlung erfolgen darf.

Die Technik sollte ferner dem Problem der Identifizierung des Fahrers besondere Aufmerksamkeit widmen. Dem Gesetzgeber wird empfohlen, eine gesetzliche Regelung vorzusehen, wonach dem Halter eines

Fahrzeuges die Pflicht zur F6hrung eines Fahrtenbuches schon dann auferlegt werden kann, wenn im Falle des Verdachts einer Zuwerhandlung gegen Verkehrsvorschriften, der jeweilige Fahrer nicht ohne weiteres festgestellt werden kann.

Die in technischen Ger6ten selbstt6tig hergestellten Aufzeichnungen und Lichtbilder sollten – unbeschadet der freien Beweisw6rdigung des Richters im Einzelfalle – grunds6tzlich als **selbst6ndige** Beweismittel (Augenscheinbeweis) vor Gericht anerkannt werden, da sie f6r den aufgezeichneten Me6vorgang hinreichend beweiskr6ftig sind. Der Nachweis, da6 die Me6ger6te im einzelnen Falle ordnungsgem66 gearbeitet haben und den Vorschriften entsprechend gehandhabt und 6berpr6ft worden sind, sollte im Wege des Urkundenbeweises durch die Verlesung einer Erkl6rung der zust6ndigen Polizeibeh6rde gef6hrt werden k6nnen.

Insoweit bedarf der § 256 StPO einer Erg6nzung (vgl. Anlage). Eine solche Gesetzes6nderung dient der Beschleunigung der Verkehrsstraf- und Bu6geldverfahren und erspart den Polizeibeamten und den Sachverst6ndigen das Erscheinen vor Gericht.

Schlie6lich ist es nach Auffassung des Arbeitskreises erforderlich, da6 die Gerichte mit technischen Einrichtungen (Taschen- und Tisch-Stereoskopen, Wiedergabeger6ten, z. B. Projektoren, magnetischen Bildaufzeichnungen, ferner Verdunkelungseinrichtungen) ausgestattet werden, damit die genannten technischen Augenscheins- und Urkundenbeweise in Gerichtsverhandlungen vorgef6hrt werden k6nnen.

Anlage zur Entschliefung des 1. Arbeitskreises

Dem § 256 der Strafproze6ordnung wird (im Anschlu6 an die bereits nach Art. 1 Nr. 71 des Entwurfs eines Ersten Gesetzes zur Reform des Strafverfahrensrechts [1. StVRG] – Bundestags-Drucksache VI/3478 S. 9 – vorgesehene 6nderung) folgender Satz 2 angef6gt:

„Dasselbe gilt f6r Gutachten 6ber die Auswertung **der Aufzeichnungen** eines Fahrtschreibers **oder eines sonstigen beh6rdlich gepr6fteten Ger6ts f6r die 6berwachung des Fahrverhaltens**, die Bestimmung der Blutgruppe oder des Blutalkoholgehalts einschlie6lich seiner R6ckrechnung sowie f6r 6rztliche Berichte zur Entnahme von Blutproben.“

2. Arbeitskreis:

Der technische und medizinische Sachverständige in Verkehrsstrafsachen und seine Stellung vor Gericht

Leitung:

Dr. Jessnitzer, Oberlandesgericht Hamm

Referenten:

Prof. Dr. med. Berg, Universität Göttingen

Oberstaatsanwalt Hentrich, Münster

Dr. Rieß, Erster Staatsanwalt, Landshut

Dr.-Ing. Striehn, Teves GmbH, Frankfurt

mittlung der Grundzüge des allgemeinen Verfahrens- und insbesondere des Sachverständigenrechts.

- b) Ausbildung der Rechtsreferendare sowie Fortbildung der Richter, Staatsanwälte und Rechtsanwälte auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik und Unfallkunde sowie der Blutalkoholforschung unter weitgehender Einbeziehung praktischer Demonstrationen (z. B. Bremsversuche, Feststellung von Alkohol im Blut).

I.

Der 11. Deutsche Verkehrsgerichtstag ist der Meinung, daß im Hinblick auf die hervorragende Bedeutung des Sachverständigenbeweises in Verkehrsachen alle Maßnahmen zu unterstützen sind, die folgenden Zielen dienen:

- a) Hebung des allgemeinen Leistungsstandes der Sachverständigen für Kraftfahrzeuge und Verkehrsunfälle sowie der medizinischen Sachverständigen durch fachliche Fortbildung und Ver-

II.

Die Frage des besorgniserregenden Nachwuchsmangels für medizinische Sachverständige sowie für Sachverständige für Kraftfahrzeuge und Verkehrsunfälle sollte durch koordinierende Maßnahmen der zuständigen Stellen, insbesondere entsprechende Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote, einer baldigen Lösung zugeführt werden.

3. Arbeitskreis:

Reform des Schadensausgleichs bei Verkehrsunfällen

Leitung:

Dr. Bukow, Bundesgerichtshof Karlsruhe

Referenten:

Dr. von Hippel, Privatdozent, Hamburg

Dr. Plumeyer, Norddeutsche Holz-Berufsgenossenschaft, Bielefeld

Dr. Schmeer, Allianz Vers.-AG, München

3. Die Ausschlüsse vom Versicherungsschutz (§ 11 AKB) sind z. T. nicht mehr zeitgemäß, insbesondere die Ausschlüsse für mitversicherte Personen, Unterhalt empfangende Angehörige und gesetzliche Vertreter von Handelsgesellschaften. Die Versicherungen sollten die Ausschlüsse insoweit überprüfen und möglichst weitgehend beseitigen.

Der Arbeitskreis ist der Meinung, daß das geltende Haftpflicht- und Haftpflichtversicherungsrecht beibehalten und nicht durch eine Verkehrsunfallversicherung ersetzt werden sollte. Bestehende Mangels können durch Verbesserung des geltenden Systems beseitigt werden. Hierzu unterbreitet der Arbeitskreis folgende Vorschläge:

4. Fahruntauglichkeit infolge Alkoholgenusses sollte in die Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AKB) als Verletzung einer gefahrmindernden Obliegenheit aufgenommen werden und zu den gleichen Rechtsfolgen wie die Verletzung anderer Obliegenheiten führen.

1. Die Gefährdungshaftung nach dem Straenverkehrsgesetz sollte erweitert werden. Der Arbeitskreis hat hierzu insbesondere beschlossen:

5. Um der drohenden Haftpflichtgefahr aus Verkehrsunfällen zu begegnen, wird den *nicht* motorisierten Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer) empfohlen, eine Privathaftpflichtversicherung abzuschließen. Hiervon abgesehen sollten die Haftpflichtversicherer prüfen, ob die von *nicht* motorisierten Verkehrsteilnehmern verursachten Schäden in die Regelung des Entschädigungsfonds (§ 12 PflVG) einbezogen werden können.

a) Die Gefährdungshaftung sollte auch auf Fahrzeuge, die nicht schneller als 20 km/h fahren können, erstreckt werden (§ 8 StVG).

b) Die Gefährdungshaftung sollte auch gegenüber *unentgeltlich* beförderten Fahrzeuginsassen gelten (§ 8a StVG).

6. Sozialversicherungsträgern und Haftpflichtversicherern wird empfohlen, die Abwicklung der Regresse weiterhin möglichst einfach zu gestalten. Wenn keine Pauschalabfindung vereinbart werden kann, sollten – wenn dies sachgerecht erscheint – nach Möglichkeit Teilungsabkommen geschlossen werden.

2. Die gesetzliche Mindestversicherungssumme sollte auf 1 Million DM – pauschal für alle Schadenarten – erhöhet werden (Anl. zum § 4 PflVG).

4. Arbeitskreis:

Hat sich die neue StVO bewährt?

Leitung:

H. Kruse, Amtsgericht Hamburg

Referenten:

K. Kruse, Amtsgericht Coesfeld

Dr. Seehon, ADAC, München

Dr. Sperling, DAS-Rechtsschutz-Vers., München

I.

Die Frage, ob sich die neue StVO bewährt hat, kann wegen der Kürze des Beurteilungszeitraumes nicht abschließend beantwortet werden. Der Arbeitskreis war sich darüber einig, daß die neue StVO eine Reihe wichtiger Verbesserungen gebracht hat. An dieser Stelle sind insbesondere zu nennen die Beschränkung auf wichtige Verkehrsvorgänge, die Übernahme bewährter Grundsätze der Rechtsprechung und bereits geübter Praktiken, sowie die Einführung neuer wichtiger und vernünftiger Verkehrsregeln.

Gleichwohl ist keine positive Entwicklung der Unfallstatistik festzustellen. Dies beruht nach Auffassung des Arbeitskreises vornehmlich darauf, daß eine Reihe wichtiger Regeln noch nicht in das Bewußtsein der Verkehrsteilnehmer eingegangen ist oder von ihnen nicht befolgt wird.

Es wird daher empfohlen:

1. Intensivierung der Aufklärungsarbeit unter Berücksichtigung der Schwerpunktprogramme der Polizei und unter Weiterführung der ebenso anerkennenswerten wie unerläßlichen Unterstützung durch die Massenmedien;
2. verstärkte Überwachung unfallträchtigen Fehlverhaltens;

5. Arbeitskreis:

Europäisches Straßenverkehrsrecht

Leitung:

Ministerialrat Janiszewski,
Bundesministerium der Justiz, Bonn

Referenten:

Dr. Kuyper, Niederlande

Ministerialrat Pötz,
Bundesministerium der Justiz, Bonn

Dr. Trechsel, Staatsanwalt und Privatdozent, Schweiz
Dr. Viski, Ungarn

Der Arbeitskreis hat im Anschluß an die auf dem 10. Deutschen Verkehrsgerichtstag gefaßte Entschliebung, deren Inhalt in vollem Umfange fortgilt, den Gedanken- und Erfahrungsaustausch mit ausländischen Verkehrsfachleuten fortgesetzt. Er hält diese Kontakte im Hinblick auf die starke Internationalisierung des Kraftfahrzeugverkehrs aus vielfachen Gründen, wie insbesondere der Verbesserung der inter-

3. nachhaltigere Beachtung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO durch die verantwortlichen Straßenverkehrsbehörden zur Entschärfung von Gefahrenstellen.

Der Arbeitskreis ist sich bewußt, daß zur Realisierung dieser Forderungen in erheblich höherem Maße öffentliche Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen. Dies erscheint zwingend geboten, da vor allem hierdurch eine Verminderung des Blutzolles auf unseren Straßen und des volkswirtschaftlichen Schadens in Höhe von z. Z. jährlich annähernd 20 Milliarden DM erreicht werden kann.

II.

Der Arbeitskreis bekennt sich zu dem Grundsatz, die bestehenden verkehrsrechtlichen Bestimmungen nicht ohne zwingenden Grund zu ändern.

Er schlägt jedoch vor:

- a) Die Vorschriften über das Nebeneinanderfahren und Rechtsüberholen den Erfordernissen der Praxis anzupassen.
- b) Die Unklarheiten der Verkehrsteilnehmer über ihre Pflichten nach einem Unfall durch einen klaren Pflichtenkatalog zu beseitigen.
- c) Den Schutz des Fußgängers an Überwegen zu verstärken. Dabei empfiehlt er allgemeine Aufstellung von Fußgängerüberwegsschildern (Zeichen 350) und Aufwertung derselben zu einem zusätzlichen Gebotszeichen.
- d) Die Vorschriften über Parken und Halten sollen verständlicher gefaßt werden.

nationalen Verkehrssicherheit und der Erleichterung der praktischen forensischen Arbeit auf diesem Gebiet, für sehr wertvoll und notwendig. Der Arbeitskreis empfiehlt daher deren weitere künftige Intensivierung, namentlich auch durch eine künftig verstärkte Beteiligung von ausländischen Verkehrsfachleuten, Richtern und Staatsanwälten.

Der Verkehrsgerichtstag fordert die zuständigen Stellen auf,

1. weiterhin für eine Vereinheitlichung der europäischen Verkehrsregeln,
2. für eine weitestmögliche Harmonisierung des Sanktionsrechts im Bereich des Verkehrs, und
3. im Interesse der internationalen Verkehrssicherheit wie auch der Betroffenen für eine Verbesserung der Möglichkeiten, im Ausland begangene Verkehrsverstöße im Heimatland verfolgen zu können, zu sorgen.

6. Arbeitskreis:

Das Strafenverkehrsrecht aus der Sicht der Verwaltungsgerichtsbarkeit

Leitung:

A. Fischer, Bundesverwaltungsgericht, Berlin

Referenten:

A. Fischer, Bundesverwaltungsgericht, Berlin
Dr. Fromm, Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe,
Köln
Ministerialrat Niehüsener, Bundesverkehrs-
ministerium, Bonn

Der 6. Arbeitskreis ist der Auffassung, daß das Verwertungsverbot des § 49 BZRG den Belangen der Verkehrssicherheit nicht genügend Rechnung trägt, insbesondere was die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen betrifft. Er empfiehlt deshalb, das Bundeszentralregistergesetz in soweit zu ändern. Dafür bietet sich eine Erweiterung des Ausnahmekatalogs des § 50 BZRG an.

Aus den gleichen Gründen empfiehlt er, auch die für Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis zuständigen Verwaltungsbehörden in den Katalog auskunftsberechtigter Stellen (§ 39 Abs. 1 BZRG) aufzunehmen.

Im übrigen empfiehlt der Ausschuß, die Bestimmungen des BZRG und die Vorschriften über das Verkehrszentralregister miteinander in Einklang zu bringen, insbesondere soweit es sich um die Tilgungsvorschriften für Eintragungen handelt, die in beiden Registern enthalten sind.

Der Arbeitskreis empfiehlt schließlich, in den beabsichtigten neuen Mehrfachtäter-Richtlinien eine möglichst weitgehende Differenzierung sowohl bei der Bewertung der Verstöße als auch hinsichtlich der Maßnahmen der Verwaltungsbehörde vorzusehen.

7. Arbeitskreis:

Der Transport gefährlicher Güter auf See- und Binnenwasserstraßen und die Reinhaltung der Gewässer

Leitung:

Ministerialrat Graf v. d. Schulenburg,
BVM, Abt. Binnenschifffahrt, Bonn

Referenten:

P. Fuchs, Allianz Vers. GmbH., Hamburg
H.-E. Jaeger, Wasserschutzpolizei-Amt, Hamburg
E. Kötter, Rheinschiffahrtsgericht, Duisburg-Ruhrort
Reg.-Rat M. I. Kehden,
BVM, Abt. Seeverkehr, Hamburg

I.

These 1

Bund und Länder werden – in Kenntnis der gegenwärtigen Bestrebungen – gebeten, baldigst einheitliche Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf weltweiter Ebene für alle Verkehrsträger zu schaffen, die durch laufende Ergänzungen ständig den neuen Entwicklungen angepaßt werden und einen gebrochenen Verkehr ohne Schwierigkeiten ermöglichen, da die bestehenden nationalen und internationalen Vorschriften für die am Transport gefährlicher Güter Beteiligten schwer überschaubar und für die Sicherheitsbehörden schwer durchsetzbar geworden sind.

These 2

An den Bund wird die Empfehlung gerichtet, in dem Entwurf eines Gesetzes für die Beförderung gefährlicher Güter die Verantwortlichkeit des Absenders und

des Herstellers für eine möglichst einheitliche Deklaration des gefährlichen Frachtgutes im Sinne dieses Gesetzes festzulegen.

These 3

- a) Den Bundesländern wird empfohlen, die beabsichtigte Vereinheitlichung der Hafenpolizeiverordnungen für die Binnenhäfen sobald wie möglich durchzuführen, dabei das ADNR zu übernehmen und gegebenenfalls Abweichungen hiervon zu kennzeichnen;
- b) der Bund wird gebeten, die von den Ländern für notwendig erachteten Abweichungen oder Ergänzungen bei der nächsten Änderung des ADNR für seinen Bereich und den der Mannheimer Akte zu berücksichtigen, damit der Umschlag gefährlicher Güter auf Wasserstraßen und in Häfen an Binnenschifffahrtstraßen in allen Rheinufestaaten und Belgien denselben Sicherheitsvorschriften unterliegt.

These 4

Der Bund wird gebeten, auf die Einrichtung eines Fonds für Katastrophenfälle hinzuwirken, um die Abkehr von der unbeschränkten Gefährdungshaftung nach dem Wasserhaushaltsgesetz zu ermöglichen und damit zur Kanalisierung der Haftung zu gelangen, so daß unter Aufrechterhaltung eines hinreichenden Schutzes der Geschädigten das Risiko für den Schädiger überschaubar wird.

Dabei sollte die Sportschifffahrt in dieses System einbezogen werden, und zwar bereits auf internatio-

naler Basis und ohne Abänderungsmöglichkeit durch die einzelnen vertragschließenden Staaten.

These 5

Der Bund wird gebeten, zwecks sachgerechter Entscheidung der sich insbesondere beim Transport gefährlicher Güter ergebenden Straftatbestände auch die mehrfach geforderte Erweiterung der Zuständigkeit der Schiffsgerichtsgerichte auf einschlägige Vergehenstatbestände zu verwirklichen.

II.

Der Verkehrsgerichtstag hält es für wünschenswert, die unter maßgeblicher Beteiligung der Bundesregierung erarbeiteten internationalen Übereinkommen von Oslo und London von 1972 als einen konstruktiven Beitrag zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch die Einbringung von Abfällen und anderen Stoffen in das Meer baldmöglichst zu ratifizieren.

... Wirkung hat e
... von einem?
... dieses Sprachmodell
... nicht sogar zu der schiefen
... Proskantel. Denn da es
... um die Frage der Ver
... versucht die gemein
... Sicherheit bei der Straß
... nur möglich

Deutschland dazu gedrängt wird.
... Beweises. Glauben Sie also
... zur Förderung von Verkehr
... geworden ist auf die meisten
... aufmerksam mache. Als ab

... Art vor allem wenn die
... zu den Kraftfahrzeug-Zulass
... bis in die achtziger Jahre
... an die erwartete Steigerung
... Dankens. Genügt aber nicht
... an sich? Und was passiert die
... wenn keiner erfährt daß ein
... besteht wonach die Zahl
... die hier Toten nachweislich um
... übersteigt.

... ich aber doch daß auf
... mittels der pub
... werden
... 11

präsentiert dazu auszuwählen. Über
... 21 erfahren sind. Die Aufg
... Bundesverkehrsamt und des Bundes
... ist Straßenverkehr, die bei den Unfällen
... einer Gefährtenliste. In der Rückverfolgung
... Wochen angesetzt hat vor allem aber
... die plakatige Aufforderung des Deut
... mehrmals dieses Haupt des Steuer
... zunächst der Fahrer zu sehen
... ein solches zu sein. Ein solches
... sind und die
... und

... vertreten, daß auch die
... der Education, die in vielen
... des Alphabets in allen Länder
... Enforcement und dem Engineering
... in den Beratungen und Evaluation
... ist dabei ein Selbstverständnis
... zur Selbstverantwortung

... rufender