

Entschließungen des 12. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1974

1. Arbeitskreis:

Anlegepflicht für Sicherheitsgurte

Leitung: Heinrich Hellge, Rechtsanwalt in Hamburg, Präsident der Deutschen Verkehrswacht

Referenten: Manfred Berger, Berlin, Richter am Kammergericht
Dr. Harald Schimkat, Wolfsburg, Volkswagenwerk AG
Professor Dr. med. Karl Luff, Universität Frankfurt
Karl Streicher, München, Mitglied des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs

Das Tragen von Sicherheitsgurten vermindert nach wissenschaftlichen Erkenntnissen die Anzahl der in Kraftfahrzeugen Getöteten und Verletzten um etwa die Hälfte. Darum begrüßt der 12. Deutsche Verkehrsgerichtstag die Verpflichtung zum Einbau von Sicherheitsgurten in allen seit dem 1. 1. 1974 neu zugelassenen Pkw. Er hält es aber für erforderlich, darüber hinaus – mit entsprechenden Übergangsfristen – die Ausrüstung auch aller vor dem 1. 1. 1974 zugelassenen Pkw mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten vorzuschreiben, soweit diese Fahrzeuge vom Hersteller mit den dafür notwendigen Befestigungspunkten bereits versehen sind.

Da Sicherheitsgurte in Verbindung mit Kopfstützen einen noch weitergehenden Schutz bieten, fordert der Deutsche Verkehrsgerichtstag die Bundesregierung eindringlich auf, für Neufahrzeuge den Einbau geeigneter, mit dem Sitz fest verbundener Kopfstützen vorzuschreiben.

Das Tragen eines Sicherheitsgurtes wird nach Überzeugung des Deutschen Verkehrsgerichtstages nicht nur den Gurtbenutzer, sondern kann auch Dritte vor Schaden bewahren, da der durch einen Gurt gesicherte Insasse häufig bei Unfällen seine Handlungsfähigkeit behält und Maßnahmen zur Verhütung weiteren Schadens auch Dritter treffen kann. Jeder sollte daher den Sicherheitsgurt tragen.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hält es für dringend geboten, durch weitere umfassende, gezielte Maßnahmen alle Kraftfahrer über die außer Zweifel stehenden sehr weitgehenden Schutzwirkungen aufzuklären und dadurch auf sie einzuwirken, den Sicherheitsgurt aus eigener Überzeugung freiwillig anzulegen.

Nur wenn dieser über einen größeren Zeitraum intensiv durchzuführende Versuch zu keiner wesentlichen Erhöhung der Anlegequote führen sollte, müßte unter Prüfung der bis dahin vorliegenden weiteren naturwissenschaftlichen Forschungsergebnisse eine Lösung des Problems im Wege einer gesetzlichen Anlegepflicht erfolgen.

Die geforderte eingehende Aufklärung und Einwirkung ist auch Voraussetzung für die Annahme eines Mitverschuldens bei Körperschäden, die durch Tragen eines Sicherheitsgurtes vermieden worden wären.

2. Arbeitskreis:

Die Fahrt unter Alkoholeinfluß als Ordnungswidrigkeit und als Vergehen

Leitung: Alfred Schneider, Hamm, Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht

Referenten: Konrad Händel, Waldshut, Oberstaatsanwalt
Professor Dr. med. Ulrich Heifer, Universität Bonn
Horst Janiszewski, Bonn, Ministerialrat im Bundesjustizministerium

I.

Der 12. Deutsche Verkehrsgerichtstag begrüßt, daß seine langjährigen Bemühungen um die Einführung eines Gefahrengrenzwertes von 0,8‰ im vergangenen Jahr Erfolg gehabt haben.

Er begrüßt ebenfalls die Fortentwicklung, wie der BGH sie in Ziffer 3 seines Beschlusses vom 11. 12. 1973 dahin zum Ausdruck gebracht hat, daß auch *der* Kraftfahrer fahruntüchtig ist, der eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer Blutalkoholkonzentration von 1,3‰ führt.

Er begrüßt schließlich die Einführung des Regelfahrverbots bei Verstößen gegen den Gefahrengrenzwert von 0,8‰.

II.

Nach dem gegenwärtigen Stand der medizinischen Wissenschaft kann eine allgemeine Anweisung, zwei Blutproben in zeitlichem Abstand zu entnehmen, nicht empfohlen werden, obwohl sie in besonderen Grenzfällen zur Klärung beitragen können.

III.

Der Arbeitskreis ist ferner der Meinung, daß in Zweifelsfällen nicht zu großzügig auf den Auffangtatbestand des Gefahrgrenzwertes (§ 24 a StVG) ausgewichen werden sollte; vielmehr sollten die Fehlverhaltensweisen mit zunehmender Annäherung der Blutalkoholkonzentration an den Beweisgrenzwert von 1,3‰ in ebenso steigendem Maße vermehrt als Anzeichen alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit bewertet werden.

IV.

Zur Erzielung einer dauerhaften Bremswirkung des Gesetzes wiederholt der 12. Deutsche Verkehrsgerichtstag seine früheren Forderungen, die Öffentlichkeit über die Gefahren des Alkohols am Steuer aufzuklären und die Überwachung des Straßenverkehrs zu intensivieren.

3. Arbeitskreis:

Zivilrechtliche und versicherungsrechtliche Auswirkungen der Fahrt unter Alkoholeinfluß

Leitung: Professor Dr. jur. Ernst Klingmüller, Universität Köln

Referenten: Hanns-Otto Bott, Hamm, Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht

Werner Brenken, Hamburg, Richter am Amtsgericht

Dr. Herbert Hustadt, Wuppertal, Direktor der Bau-Berufsgenossenschaft

Dr. Gerhard Küppersbusch, Hamburg, Prokurist der Allianz Versicherungs AG

Dr. Johann Seehon, München, Juristische Zentrale des ADAC

Der 3. Arbeitskreis hat durch eine Bestandsaufnahme der Rechtsprechung die Frage untersucht, welche Bedeutung die Alkoholbeeinflussung eines unfallbeteiligten Kraftfahrers für die Abwicklung der Schadensersatzansprüche aus einem solchen Unfall hat.

Er hat weiter erörtert, in wieweit es im Haftpflichtversicherungsrecht gerechtfertigt ist, durch Aufnahme einer besonderen Klausel dem unter Alkoholeinfluß fahrenden Kraftfahrer den Versicherungsschutz zu versagen.

Der Arbeitskreis empfiehlt, die besondere Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkohol auch im Schadensersatzprozeß stärker als bisher, insbesondere im Rahmen der anzuwendenden Beweisregeln, zu berücksichtigen.

4. Arbeitskreis:

Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Krankheit und Alter – Erteilung und Entzug der Fahrerlaubnis

Leitung: Helmut List, Bonn, Ministerialrat im Bundesverkehrsministerium

Referenten: Dr. Günter Ernesti, Schleswig, Oberstaatsanwalt
Arved Strecker, Berlin, Richter am Verwaltungsgericht
Professor Dr. med. Herbert Lewrenz, Hamburg, Technischer Überwachungsverein Norddeutschland

1. Der Arbeitskreis weist darauf hin, daß der Kraftfahrer vor Antritt seiner Fahrt sein „privates Zulassungsverfahren“ veranstalten muß. Wie er rechtlich verpflichtet ist, für den verkehrssicheren Zustand von Fahrzeug und Ladung zu sorgen, so ist er rechtlich auch verpflichtet, für seinen eigenen körperlich-fahrtechnischen Zustand zu sorgen und sich daraufhin zu prüfen. Der Kraftfahrer handelt aus dem Gesichtspunkt des Übernahmeverschuldens bereits fahrlässig, wenn er die Fahrt antritt, ohne ihren Anforderungen, wie er wußte oder bei pflichtgemäßer Prüfung hätte wissen können, in allem gewachsen zu sein.

Polizei, Verwaltungsbehörde, Staatsanwaltschaft und Gericht sollten sich der Bedeutung alters- oder krankheitsbedingter Mängel als Unfallursache bewußter werden.

2. Körperliche oder geistige Mängel schließen die Erteilung der Fahrerlaubnis aus oder zwingen zu deren Entziehung, wenn erwiesen ist, daß wegen der Mängel ein Kraftfahrzeug nicht sicher geführt werden kann. Mangelnde Eignung liegt auch vor, wenn vorhandene Mängel erwarten lassen, daß in einem absehbaren Zeitraum mit Wahrscheinlichkeit ein plötzliches Versagen der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit eintreten wird. Im Gegensatz zu einer solchen naheliegenden Gefahr schließt die nur entfernte Möglichkeit, daß es aus krankheits- oder altersbedingten Gründen zur Fahruntüchtigkeit kommen kann, die Eignung noch nicht aus. Solche Risiken sind gegebenenfalls durch Auflagen an den Kraftfahrer zu mindern, können und müssen im übrigen aber nach den Grundsätzen der Güterabwägung hingenommen werden.
3. Das vom Gemeinsamen Beirat für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr und beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit 1973 vorgelegte Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ geht von der gleichen Beurteilung des Eignungsbegriffs aus. Es berücksichtigt die neuesten ärztlichen klinischen Erfahrungen und stellt deshalb eine wesentliche Entscheidungshilfe für Verwaltung und Gerichte dar.
4. Mit dem Gutachten ist der Arbeitskreis der Meinung, daß allgemeine obligatorische Eignungsuntersuchungen der Kraftfahrer zur Zeit weder verkehrsmedizinisch noch nach dem gegenwärtigen Stand der Unfallursachenforschung zu rechtfertigen sind, im übrigen auch nicht durchführbar erscheinen. Hingegen sollten die Lkw-Fahrer der Fahrerlaubnisklasse II ebenso wie heute schon die Omnibus-, Taxi- und Mietwagenfahrer einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle unterzogen werden. Generelle Wiederholungsuntersuchungen älterer Kraftfahrer sind verkehrsmedizinisch und nach dem gegenwärtigen Stand der Unfallursachenforschung ebenfalls nicht zu rechtfertigen. Jedoch sollten mit dem Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ ältere Kraftfahrer, etwa vom 60. Lebensjahr an, einem Sehtest unterzogen werden.
5. Die Einführung des im vorgenannten Gutachten vorgeschlagenen Gesundheitsfragebogens für Fahrerlaubnisbewerber hält der Arbeitskreis im Interesse der Verkehrssicherheit für grundsätzlich wünschenswert, jedoch zunächst nur für einen Erprobungszeitraum. Die Auswahl des Arztes sollte dem Bewerber freigestellt werden. Der

Arzt sollte nur medizinische Tatsachen wiedergeben, aber keine Eigenschaftsbegutachtung vornehmen.

6. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß alle vorgeschlagenen Maßnahmen einer normativen Grundlage bedürfen. Er läßt offen, ob diese Maßnahmen, insbesondere der Gesundheitsfragebogen, durch eine Ergänzung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung eingeführt werden können oder ob es dazu einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes bedarf.
7. Der Arbeitskreis regt an, die Unfallursachenforschung auch im Hinblick auf alters- und krankheitsbedingte Mängel auszubauen.

5. Arbeitskreis:

Wie hat sich das Ordnungswidrigkeitenverfahren bewährt? Erfahrungen von Polizei, Bußgeldstellen und Gerichten

Leitung: Dr. Lothar Münn, Berlin, Präsident des Amtsgerichts Tiergarten

Referenten: Dr. Wolfgang Bouska, München, Ministerialrat im Staatsministerium des Innern
Werner Giese, Hamburg, Leitender Polizeidirektor
Horst Nickel, Hanau, Rechtsanwalt
Harry Schütt, Hamburg, Richter am Amtsgericht

Das Bußgeldverfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten hat sich in der Praxis insgesamt bewährt; die angestrebte Einheitlichkeit bei der Ahndung der Verkehrsverstöße ist weitgehend erreicht.

Die verstärkte Verkehrsüberwachung hat zu einer erheblichen Zunahme der Bußgeldverfahren geführt, so daß weitere Maßnahmen zu ihrer Bewältigung innerhalb der kurzen Verjährungsfrist erforderlich sind:

1. Der Einsatz von datenverarbeitenden Einrichtungen, der sich im Grundsatz bewährt hat, muß — auch zur Vermeidung personeller Engpässe — erweitert und in allen Ländern eingeführt werden. Soweit erforderlich, sind die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen.

2. Bei den Amtsgerichten ist jedoch eine fristgerechte Durchführung der Verfahren nur möglich, wenn Personal und Sachmittel erheblich verstärkt werden.
3. Es muß geprüft werden, welche – auch gesetzliche – Maßnahmen in Betracht zu ziehen sind, um Verfahrensschwierigkeiten in den Fällen zu vermeiden, in denen der Fahrer des Fahrzeugs bei der Verkehrsüberwachung nicht festgestellt werden kann (sog. Kennzeichen-Anzeigen).
4. Um unnötige gerichtliche Verfahren zu vermeiden, sollte der Betroffene im Bußgeldbescheid darauf hingewiesen werden, daß die Bußgeldbehörde ihre Entscheidung nur überprüfen und ggf. zurücknehmen kann, wenn er seinen Einspruch begründet.
5. Die Landesregierungen sollten in größerem Umfange als bisher davon Gebrauch machen, die Zuständigkeit des Tatortgerichtes für das Einspruchsverfahren vorzusehen.

6. Arbeitskreis:

Das künftige Straßenverkehrsrecht der EWG

Leitung: Alfred Fischer, Berlin, Richter am Bundesverwaltungsgericht

Referenten: Dr. Horst Heldmann, Bonn, Ministerialdirektor im Bundesverkehrsministerium

Dr. Günter Krauss, Brüssel, Direktor a. D. bei der Generaldirektion Verkehr der EWG

R. Schmelck, Paris, Avocat général près la Cour de Cassation

Marc Somerhausen, Brüssel, Premier Président émérite du Conseil d'Etat du Royaume de Belgique

Der Arbeitskreis für das künftige Straßenverkehrsrecht im Rahmen der Europäischen Gemeinschaften ist der Auffassung, daß mit Rücksicht auf die in der Pariser Gipfelkonferenz 1972 vorgezeichneten Ziele auch für die gemeinsame Verkehrspolitik neue Akzente gesetzt werden müssen. Das gilt insbesondere für die Fragen der Verkehrssicherheit, die aufgrund der Freizügigkeit immer stärkere Bedeutung gewinnen.

nen und gemeinsame Regelungen erfordern. Hierzu bietet die Aufzeichnung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Leitlinien für ein gemeinschaftliches Vorgehen im Hinblick auf eine größere Sicherheit im Straßenverkehr eine geeignete Grundlage. In ihr werden folgende Schwerpunkte hervorgehoben:

Verkehrsunterricht in den Schulen, Regelung des Fahrerlaubniswesens, Maßnahmen gegen Alkohol im Straßenverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrverbote, technische Kraftfahrzeugüberwachung, Fahrbahnmarkierungen, koordinierte Unfallforschung im Straßenverkehr.

Es wäre deshalb wünschenswert, daß die Organe der Gemeinschaften diese Fragen unter Fortschreibung des Programms der Kommission vordringlich behandeln. Von vielen internationalen Organisationen (z. B. CEMT, ECE) sind wertvolle Vorschläge erarbeitet worden, die in die Aktion der Gemeinschaft einbezogen werden sollten.

Der institutionelle Rahmen der Europäischen Gemeinschaften bietet den Vorteil, daß mit Verbindlichkeit für alle Mitgliedstaaten einheitliches Recht geschaffen werden kann. Dabei sollen die erforderlichen Instrumente für eine einheitliche Handhabung des Vollzugs sichergestellt werden. Auf der Grundlage der Gemeinschaftsregelung sollte darauf geachtet werden, daß Doppelarbeit auf internationaler Ebene künftig vermieden wird und auch genügend Raum verbleibt für Aktivitäten der Mitgliedstaaten zur weiteren Hebung der Straßenverkehrssicherheit.

7. Arbeitskreis:

Der Transport gefährlicher Güter auf Schiene, Straße, Wasserstraße und die Gefährdung der Umwelt

Leitung: Dr. Fritz Gömmel, Bonn, Ministerialrat im Bundesverkehrsministerium

Referenten: Dipl.-Ing. Heinz Beyen, Wesseling, Reederei Braunkohle GmbH
Fred E. Christian, Frankfurt, Justitiar des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e. V.

These 1

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß die von der Beförderung gefährlicher Güter notwendigerweise ausgehenden Gefahren, die auch eine Gefährdung der Umwelt darstellen können, wie bisher durch Sicherheitsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter minimiert werden können und müssen. Dabei ist dem Transport gefährlicher Güter in großen Ladungen, z. B. Eisenbahnkesselwagen, Straßentankfahrzeugen und Schiffen besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

These 2

Die Bemühungen, die Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter im nationalen Bereich zu vereinheitlichen und im internationalen Bereich zu harmonisieren, müssen verstärkt fortgesetzt werden, um die Vorschriften verständlicher und leichter anwendbar zu machen. In diesem Zusammenhang wird begrüßt, daß das Problem der optimalen Darstellung der umfangreichen und komplizierten Rechtsmaterie im Zusammenwirken der zuständigen staatlichen Institutionen mit der betroffenen Wirtschaft aufgegriffen worden ist.

Darüber hinaus sollte ungeachtet der historischen Entwicklung und etwaiger Kompetenzbelange das Recht der Beförderung gefährlicher Güter als Teil des Verkehrsrechts zusammengefaßt und die heutige Aufsplitterung in verschiedene Rechtsgebiete beseitigt werden.

These 3

Es wird empfohlen, die Arbeiten an dem Entwurf eines Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter energisch fortzusetzen, weil für die notwendige Rechtsbereinigung ein solches Basisgesetz dringend erforderlich ist. Noch bestehende verfassungspolitische und -rechtliche Bedenken sollten möglichst rasch geklärt werden.

These 4

Der Arbeitskreis mißt der Überwachung der Gefahrguttransporte durch staatliche Stellen größte Bedeutung zu und hält es, soweit noch

erforderlich, für unumgänglich, die rechtlichen, sachlichen und personellen Voraussetzungen dafür zu schaffen.

These 5

Der Unterrichtung und ggf. einer besonderen Ausbildung aller mit der Beförderung gefährlicher Güter befaßten Personen wird großes Gewicht beigemessen. Die dahin gehenden Maßnahmen und Bestrebungen sollten intensiviert werden.

These 6

Die weitere sinnvolle Ausgestaltung des Rechts der Beförderung gefährlicher Güter unter Berücksichtigung der vorstehenden Thesen bedingt, daß hierfür auch die personellen Voraussetzungen bei den zuständigen staatlichen Stellen umgehend geschaffen werden.