

Entschliefungen des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1975

1. Arbeitskreis

Kennzeichenanzeigen bei Polizei, Bußgeldstellen und Gerichten

Der Arbeitskreis betrachtet mit Sorge die groÙe und noch immer steigende Anzahl von Verkehrsverstößen, bei denen der Täter am Ort der Zuwiderhandlung nicht gestellt werden konnte und bei denen auch die spätere Halterfeststellung nicht zur Überführung des Täters geführt hat.

I.

Der Arbeitskreis hält aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Rechtsgleichheit zusätzliche polizeiliche und gesetzgeberische Maßnahmen für geboten, zumal die Entscheidung des BGH 4 StR 171/74 vom 29. 8. 1974 das Problem zwar verdeutlicht, aber nicht gelöst hat.

II.

Der Arbeitskreis erinnert an die Forderungen des 11. und 12. Verkehrsgerichtstages, die bestehenden technischen Möglichkeiten zur Täterfeststellung vermehrt einzusetzen, ferner die bereits vorhandenen technischen Möglichkeiten zu verbessern und neue Techniken der Täterfeststellung zu entwickeln.

Der Arbeitskreis wiederholt diese Forderung mit Nachdruck und bittet, die dafür notwendigen Geldmittel zur Verfügung zu stellen.

III.

Der Arbeitskreis würde es begrüßen, wenn die Überwachungsorgane bei Verstößen im fließenden Verkehr von der Möglichkeit des Anhaltens vermehrt Gebrauch machen könnten.

IV.

Der Arbeitskreis empfiehlt, § 31 a StVZO so zu novellieren, daß die Anordnung, ein Fahrtenbuch zu führen, vermehrt und wirksamer angewendet werden kann.

Dazu sollen mindestens gehören:

1. Verpflichtung zur Eintragung im Fahrtenbuch vor Antritt der Fahrt und bei jedem Fahrerwechsel.
2. Verpflichtung zum Mitführen und Aushändigen des Fahrtenbuchs während der Fahrt sowie zur Vorlage bei der Verwaltungsbehörde.
3. Eintragung der Fahrtenbuchaufgabe im Fahrzeugschein.
4. Registrierung der Anordnung in der örtlichen und zentralen Fahrzeugkartei.
5. Zuständig für die Anordnung zur Führung eines Fahrtenbuchs sollten auch die Bußgeldbehörden sein.
6. Die Anordnung eines Fahrtenbuchs sollte nach vorheriger Androhung auch bei geringfügigen Verkehrsordnungswidrigkeiten im Wiederholungsfall zulässig sein.

V.

Sollten die Empfehlungen des Arbeitskreises in absehbarer Zeit zu keinem befriedigenden Ergebnis führen, so müßte der Gesetzgeber prüfen, ob weitere gesetzgeberische Maßnahmen erforderlich sind, wie z. B.

1. Einführung einer Verpflichtung des Halters zur Auskunft über die Person des Fahrers,
2. Einführung einer nichtschuldbezogenen Haltermittelverantwortlichkeit für Verstöße im ruhenden Verkehr etwa in Form einer öffentlich-rechtlichen Gebühr.

VI.

Der Arbeitskreis empfiehlt, in § 105 OWiG einen neuen Absatz einzufügen mit etwa folgendem Wortlaut:

In Abweichung von § 467 Abs. 3 StPO werden die notwendigen Auslagen des Betroffenen auch dann der Staatskasse nicht auferlegt, wenn er wegen entlastender Umstände freigesprochen wird, die er schon vor Erlass des Bußgeldbescheides hätte vorbringen können.

2. Arbeitskreis

Die Strafzumessung nach Einführung der Tagessätze

1. Die Einführung des Tagessatzsystems gibt keinen Anlaß, im Verkehrsstrafrecht von der bisherigen Praxis der Zumessung von Geldstrafen nunmehr in bezug auf die Anzahl der Tagessätze abzugehen. Die Neuregelung soll nicht zu einer Milderung der Gesamtbelastung führen. Die Anzahl der Tagessätze sollte bei den Alkoholdelikten nach §§ 315 c, 316 StGB, der Empfehlung des 8. Verkehrsgerichtstages entsprechend, in der Regel 30 bis 60 Tagessätze betragen.
2. Bei der Festsetzung der Tagessatzhöhe sind Unterhaltsverpflichtungen angemessen zu berücksichtigen, sonstige Verpflichtungen nur ausnahmsweise, und zwar nur dann, wenn ihre Nichtberücksichtigung eine unbillige Härte bedeuten würde.
3. Je geringer die zu erwartende Anzahl von Tagessätzen ist, um so geringer sind die Anforderungen an die Feststellungen der Einkommensverhältnisse und um so eher kann geschätzt werden.
4. Das Vermögen ist zu berücksichtigen, wenn der Beschuldigte sonst unangemessen bevorzugt würde. Die Vermögensverhältnisse sind nur dann im einzelnen zu erforschen, wenn eine höhere Anzahl von Tagessätzen zu erwarten ist. Das gilt nicht, wenn ein vermögender Täter kein oder ein sehr geringes Einkommen hat.
5. Die Justizverwaltungen werden aufgefordert, Richtern und Staatsanwälten eine Aufstellung der Einkommensverhältnisse der Berufsgruppen zur Verfügung zu stellen und jeweils auf den neuesten Stand zu bringen.

3. Arbeitskreis

Quotenvorrecht der Sozialversicherer

1. Der Arbeitskreis hat die für und gegen die Abschaffung des Quotenvorrechts der Sozialversicherungsträger sprechenden Gründe eingehend erörtert. Er ist der Auffassung, daß es Argumente gibt, die für wie auch gegen die Abschaffung des Quotenvorrechtes sprechen.

2. Es handelt sich vornehmlich um ein rechts- und sozialpolitisches Problem. Zu einer befriedigenden Lösung ist nach Auffassung des Arbeitskreises der Gesetzgeber berufen. Er muß bei seiner Entscheidung auch die finanziellen Auswirkungen berücksichtigen. Im Falle einer Abschaffung des Quotenvorrechtes muß auch eine Regelung des zeitlichen Überganges (Stichtag) getroffen werden.

4. Arbeitskreis

Folgeansprüche bei Sachschaden

Der Arbeitskreis hat sich mit den Folgeansprüchen beim Sachschaden befaßt (u. a. mit den Problemen der Wertminderung, Mietwagenkosten, Nutzungsausfall, Sachverständigenkosten, Unkostenpauschale).

Bei Haftpflichtschäden sollte der Geschädigte schnell und vollständig abgefunden werden. Weder er noch Dritte sollen sich am Unfall bereichern. Die Versicherer sollen in organisatorischer Hinsicht alles tun, um diese Zielsetzung zu erreichen.

Im Interesse der Praktikabilität sollen im Bereich der Folgeschäden leicht zu handhabende, allgemeine Formeln und Tabellen angewandt werden.

Bei jeder allgemeinen Ausweitung der Folgeansprüche sollte bedacht werden, daß sie zu einer Prämienerrhöhung führen kann.

Ein merkantiler Minderwert kommt in der Regel nicht in Betracht bei sog. Einfachschäden (das sind Schäden an der Außenhaut und den Anbauteilen, die mit einfachen Mitteln — Schrauben, Punkteschweißverbindung, Ausbeulen — behoben werden können und wobei der ursprüngliche Zustand voll wiederhergestellt wird), an Fahrzeugen, die älter als fünf Jahre sind oder bis zum Unfall eine Betriebsleistung von mehr als 100 000 km hatten.

Bei Nutzfahrzeugen kommt ein merkantiler Minderwert nur ausnahmsweise in Betracht.

Der merkantile Minderwert sollte in der Regel nach einem Prozentsatz der für den Minderwert erheblichen Reparaturkosten bemessen werden, der sich je nach dem Alter und der bisherigen Fahrleistung des Wagens auf 10–30 % beläuft.

Die Mietwagenkosten müssen in einem angemessenen Verhältnis zum Fahrbedarf des Geschädigten stehen.

Die sog. Eigensparnis bei den Mietwagenkosten ist bisher häufig zu hoch angesetzt worden. Vorgeschlagen wird daher die Anwendung anhängender Tabelle.

Eine Entschädigung wegen Nutzungsausfall steht dem Geschädigten auch in dem Fall zu, in dem sein Anspruch auf einen Mietwagen eingeschränkt ist.

Bei der Berechnung empfiehlt sich bei privatgenutzten Pkws regelmäßig die Anwendung der Tabelle von Sanden u. Danner.

Bei erkennbar einfachen Blechschäden sind die Kosten für die Einholung eines Sachverständigengutachtens nicht zu ersetzen.

Eigensparnis (Durschnittssätze)

Hubraum	Verhältnis der Eigensparnis zu den Mietwagenkosten bei einer täglichen Fahrleistung bis zu				
	20 km	40 km	60 km	80 km	100 km
bis 1000 ccm	10,0 %	15,0 %	20,0 %	22,5 %	25,0 %
bis 1200 ccm	10,0 %	12,5 %	15,0 %	20,0 %	22,5 %
bis 1600 ccm	10,0 %	12,5 %	15,0 %	17,5 %	20,0 %
bis 2500 ccm	7,5 %	10,0 %	12,5 %	15,0 %	17,5 %
über 2500 ccm	5,0 %	7,5 %	10,0 %	12,5 %	15,0 %

Diese Tabelle gilt für den Fall, daß der Geschädigte ein seinem Wagen typengleiches Fahrzeug gemietet hat. War das Mietfahrzeug *nicht* typengleich, sondern billiger, sind im allgemeinen die Werte für die nächstniedrigere Hubraumklasse abzulesen. Gehörte das Mietfahrzeug jedoch zu einer *erheblich* billigeren Preisklasse, gelten grundsätzlich die oben für die Hubraumklasse bis 1000 ccm eingesetzten Werte entsprechend.

Innerstädtische Verkehrslenkung durch Gebühren

1. Es ist ein wichtiges Ziel der Verkehrspolitik, den Individualverkehr so zu steuern, daß die wirtschaftliche und die kulturelle Lebensfähigkeit in den Stadtkernen und den Gebieten und Räumen mit dichter Bevölkerung erhalten bleibt. Andererseits muß eine sinnvolle Verkehrspolitik denjenigen Individualverkehr sicherstellen, der die wirtschaftliche Versorgung der Städte und ihrer Umgebung wie die Arbeitsplätze für viele Tausende von Menschen gewährleistet, den Besuch von Bildungsstätten ermöglicht und das kulturelle Leben erschließt, für das die Stadt den Mittelpunkt bietet. Auch läßt sich das gesellschaftspolitische Ziel, den Bürgern in Stadt und Land die gleichen Lebensbedingungen zu sichern, ohne Kfz nicht verwirklichen.
2. Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß der Individualverkehr dabei besonders die Stadtkerne und die Einfall- und die Ausfallstraßen belastet, nicht aber so sehr die städtischen Außenbezirke und die umliegenden Gebiete. Insbesondere der Berufspendelverkehr belegt tagsüber die Großzahl der Parkflächen und verstopft zu den Stoßzeiten die Ein- und Ausfallstraßen mit dem sich hieraus zusätzlich ergebenden Sicherheitsrisiko. Er blockiert dadurch auch den Wirtschafts- und Privatverkehr. Zudem vergrößert der starke Einfall- und Rückflutverkehr erheblich auch die Lärmbelästigung und die Gesundheitsgefährdung durch Luftverschmutzung.
3. Der Arbeitskreis ist jedoch weit entfernt davon, sich eine Lösung dieser Fragen durch eine Lenkung des Verkehrs allein durch Gebühren zu erhoffen. Eine beachtliche Minderheit der Mitglieder des Arbeitskreises spricht sich überhaupt gegen jeglichen Versuch aus, durch Gebühren Einfluß auf den Verkehrsstrom zu nehmen. Eine knappe Mehrheit sieht jedoch etwa in gestaffelten Parkgebühren ein Mittel, das andere verkehrsplanerische Maßnahmen, die Verkehrsdichte hauptsächlich in den Stadtkernen abzubauen, unterstützt. Nach Auffassung des Arbeitskreises kann es jedenfalls nicht der Sinn einer Gebührenregelung sein, den Individualverkehr eindämmen zu wollen, ohne daß dem Verkehrsteilnehmer ausreichende Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Der Arbeitskreis empfiehlt auch, den Individualverkehr vor allem für Dauerparker

in den Stadtkernen durch unterschiedliche Bemessung der Parkdauer für dichter und weniger häufig befahrene Gebiete zu regeln.

4. Für den Fall einer unterstützenden Lenkung des innerstädtischen Verkehrs durch Gebühren ist der Arbeitskreis der Auffassung, daß Gebühren für die Benutzung von Straßen und öffentlichen Flächen im Gemeingebrauch ohne gesetzliche Regelung nicht erhoben werden dürfen. Zudem sind Gebühren zur Verkehrslenkung, was ihre Höhe anbetrifft, nach dem Nutzen auszurichten, den der einzelne aus der Inanspruchnahme in etwa zieht. Gebühren dürfen nicht verhindern, daß jedermann die öffentlichen Einrichtungen benutzen kann. Im übrigen ist der Arbeitskreis der Auffassung, daß eine Verkehrslenkung durch Gebühren dem Wesen der Gebühr nicht widerspricht.
5. Lebensqualität, Mobilität und Verkehr hängen untrennbar zusammen. Den Verkehr einzuschränken, bedeutet daher immer auch die Lebensqualität für einen Teil der Bürger zu vermindern. Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß eine Verkehrslenkung durch Gebühren nur mit Vorsicht zu handhaben ist.

6. Arbeitskreis

Die internationale Harmonisierung des Kraftfahrzeughaftungsrechts

1. Obwohl das Kraftfahrzeug eines der wichtigsten Verkehrsmittel im zwischenstaatlichen Verkehr geworden ist, unterliegt es in den europäischen Staaten völlig unterschiedlichen rechtlichen Regelungen für die Haftung.

Die Rechtssysteme unterscheiden sich insofern grundlegend, als in vielen Staaten der Schadensausgleich bei Kraftverkehrsunfällen ausschließlich der Verschuldenshaftung unterliegt, während in anderen neben das Verschulden – mit dem Erfordernis des Verschuldensnachweises – als weiterer Haftgrund die Gefährdungshaftung tritt.

Sind an einem Kraftfahrzeugunfall Verkehrsteilnehmer aus verschiedenen Staaten mit unterschiedlichen Rechtssystemen für die Haftung beteiligt, so können hierdurch außerdem durch die großen Unterschiede in der Ausstattung des Haftungsrechts, Nachteile für die Verkehrspfer entstehen.

2. Die dankenswerten Bemühungen der Haftpflicht- und Kraftfahrzeugversicherer, deren nationale Büros im Council of bureaux in London zusammengeschlossen sind, haben die Regulierung der Haftpflichtschäden wesentlich verbessert, wobei jedoch die Nachteile, die sich aus den Unterschieden in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Haftung ergeben, bestehen bleiben. Eine grundlegende Verbesserung der Verhältnisse wird nur möglich sein, wenn es gelingt, das Kraftfahrzeughaftungsrecht international zu vereinheitlichen.

Um im Interesse der Verkehrstopfer in absehbarer Zeit zu konkreten Ergebnissen in der Vereinheitlichung der Rechtssysteme zu kommen, wird man jedoch auf den Versuch verzichten müssen, ideale Vorstellungen zu verwirklichen. Es gilt vielmehr, eine Lösung zu finden, die geeignet ist, von einer möglichst großen Anzahl europäischer Staaten angenommen zu werden, während sie gleichzeitig die Rechtszersplitterung in diesen Staaten beseitigt und zu mehr sozialer Gerechtigkeit, d. h. zu einem verbesserten Verkehrstopferschutz, führt. Eine solche Lösung erlaubt es, die Verhältnisse wesentlich zu verbessern.

3. Unter den umfangreichen internationalen Arbeiten auf dem Gebiet des Kraftfahrzeughaftungsrechts spielen zwei Abkommen, die in der rechtlichen Zusammenarbeit des Europarates entstanden sind, eine besondere Rolle:
 - das europäische Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge vom 20. April 1959 und
 - das europäische Übereinkommen über die Kraftfahrzeughaftpflicht vom 14. Mai 1973.

Das erstgenannte Abkommen wurde von Dänemark, Norwegen, Schweden, Griechenland, Österreich und der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert und ist in Kraft. Seine Bestimmungen sind seit 1965 Bestandteil des deutschen Rechts.

Das zweitgenannte Abkommen wurde von der Bundesrepublik Deutschland, Norwegen und der Schweiz unterzeichnet. Weitere Unterzeichnungen werden erwartet. Es tritt in Kraft, wenn es von mindestens 3 Staaten ratifiziert wird.

Werden diese Abkommen allgemein als Kompromißlösung akzeptiert, so würde man zu einer weitgehenden Harmonisierung des Kraftfahrzeughaftungsrechts in Europa gelangen.

4. Das Abkommen von 1959 sieht unter anderem die Einrichtung eines Garantiefonds sowie den Direktanspruch gegen den Versicherer vor. Es läßt jedoch die Frage der Mindestdeckungssummen unberührt.
5. Mit dem Abkommen von 1973 ist es erstmals gelungen, die zahlreichen Reformvorschläge, die seit Jahren in den verschiedenen Ländern diskutiert werden, im Wege der völkerrechtlichen Übereinkunft zu einem europäischen Kompromiß zu führen. Die gewählte Lösung der strengen Gefährdungshaftung mit eingeschränkter Entlastungsmöglichkeit bedeutet einen deutlichen Fortschritt gegenüber der in mehreren Ländern noch bestehenden Verschuldungshaftung. Es handelt sich hierbei um eine Lösung, die für die Mehrheit der Mitgliedstaaten des Europarates annehmbar erscheint. Gleichzeitig läßt sie jedoch den Vertragsstaaten die Freiheit, mehr zum Schutz der Verkehrstopfer zu tun.
6. Unter diesen Umständen bedeutet die Annahme der beiden Abkommen einen bedeutenden Schritt zur Rechtsvereinheitlichung im Kraftfahrzeughaftungsrecht, dies aber nur dann, wenn möglichst viele Staaten diesen Abkommen beitreten.

Der Verkehrsgerichtstag appelliert daher an die Bundesregierung, im Rahmen ihrer internationalen Beziehungen darauf hinzuwirken, daß möglichst viele Staaten die Abkommen von 1959 und 1973 ratifizieren, und die Mindestdeckungssummen allmählich an ein vertretbares Niveau angeglichen werden.

7. Arbeitskreis

Verfolgung von Vergehen und Ordnungswidrigkeiten in der Binnen- und Seeschifffahrt ab 1. 1. 1975

I.

Der Arbeitskreis begrüßt, daß die Schifffahrtsgerichte gem. § 2 Abs. 3 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen ab 1. 1. 1975 sachlich umfassend zuständig sind für *auf oder an Binnengewässern* begangene Straftaten und Ordnungswidrigkeiten. Zur Zeit ist die örtliche Zuständigkeit der Schifffahrtsgerichte jedoch

noch auf die Großschiffahrtsstraßen beschränkt, weil die meisten Landesregierungen nicht umfassend Gebrauch gemacht haben von ihrer Ermächtigung in § 4 des Verfahrensgesetzes. Deswegen empfiehlt der Arbeitskreis, die örtliche Zuständigkeit der Schifffahrtsgerichte für *sämtliche* Binnengewässer (noch zu bestimmender Bezirke) festzulegen und den vorhandenen Schifffahrtsgerichten zuzuweisen, wie es beispielhaft für den Regierungsbezirk Aurich bereits geschehen ist.

II.

Seit dem 1. 1. 1975 ist die sachliche Zuständigkeit der Schifffahrtsgerichte auf Zuwiderhandlungen gegen *schifffahrtspolizeiliche* Vorschriften beschränkt worden; die Zuständigkeit für die Verfolgung von *strompolizeilichen* Vorschriften ist den Schifffahrtsgerichten seit dieser Zeit ohne einleuchtenden Grund genommen worden. Wegen der zumeist engen Verquickung dieser beiden Rechtsmaterien empfiehlt der Arbeitskreis, den Schifffahrtsgerichten zur Vermeidung einer Aufspaltung der gerichtlichen Zuständigkeiten auch die Verfolgung von Verstößen gegen *strompolizeiliche* Vorschriften wieder zu übertragen.

III.

Der Arbeitskreis empfiehlt den Gerichten und Staatsanwaltschaften, Straf- und Bußgeldverfahren in *Seeschiffahrtssachen* durch Geschäftsverteilung bei einem Richter bzw. einem Staatsanwalt zusammenzufassen – wie in *Binnenschiffahrtssachen* gesetzlich vorgeschrieben –, der über den erforderlichen Sachverstand verfügen soll. Diese Geschäftsverteilung sollte über einen längeren Zeitraum aufrechterhalten werden.

IV.

Nachdem die von der RVO bisher mit »Ordnungsstrafen« bedrohten Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) nunmehr als Ordnungswidrigkeiten gem. § 710 RVO zu behandeln sind, werden häufig Idealkonkurrenzen (im Sinne von § 19 OWiG) auftreten mit den aufgrund von § 7 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt zu verfolgenden Verstößen gegen schifffahrtspolizeiliche Vorschriften. Die davon ausgehenden Probleme im Bereich der Verwaltungsbehörden und hinsichtlich der gerichtlichen Zuständigkeit bedürfen dringend der Klärung.