

Entschliefungen des 14. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1976

Arbeitskreis I:

Besonderheiten der fahrlässigen Körperverletzung im Verkehrsrecht

Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß die Handhabung der fahrlässigen Körperverletzung (§ 230 StGB) und der fahrlässigen Tötung (§ 222 StGB) nicht voll den Besonderheiten des Straßenverkehrs entspricht; er empfiehlt daher

1. *den Landesjustizverwaltungen* – wie teilweise geschehen –, zur gleichmäßigen Behandlung Richtlinien für die Handhabung des »öffentlichen Interesses« (§ 376 StPO), des »besonderen öffentlichen Interesses« (§ 232 StGB) und für die Verfolgung der fahrlässigen Tötung nach folgenden Gesichtspunkten zu erlassen:
 - a) Ein Grundsatz, wonach bei fahrlässigen Körperverletzungen im Straßenverkehr ausnahmslos ein (besonderes) öffentliches Interesse an der Strafverfolgung zu bejahen ist, besteht nicht.
 - b) Ein (besonderes) öffentliches Interesse an der Strafverfolgung ist grundsätzlich zu verneinen, wenn das Verschulden nur geringfügig ist; regelmäßig auch dann, wenn nur ein Fall leichter Fahrlässigkeit vorliegt und die Verletzungsfolgen nicht schwer sind. Das gilt jedoch in der Regel nicht, wenn der Täter in den letzten drei Jahren wegen einer Verkehrsstraftat verurteilt worden ist.
 - c) Sind die Verletzungsfolgen nicht schwer, so kann sich auch in Fällen mittelschwerer Fahrlässigkeit die Verneinung des (besonderen) öffentlichen Interesses empfehlen, wenn
 - aa) ein Angehöriger oder eine nahestehende Person verletzt ist,
 - bb) der Täter durch die Folgen der Tat schwer getroffen ist oder
 - cc) das Mitverschulden des Verletzten oder eines Dritten deutlich überwiegt.

- d) Ist in Fällen der fahrlässigen Tötung oder der Körperverletzung mit schweren Folgen das Verschulden des Täters nur gering, oder liegen die Voraussetzungen des § 153 b StPO vor, so sollte vermehrt von den gesetzlichen Einstellungsmöglichkeiten Gebrauch gemacht werden.
2. *dem Gesetzgeber, der Vorschrift des § 230 StGB folgenden Absatz 2 hinzuzufügen:*
- »(2) Das Gericht kann von Strafe absehen, wenn den Täter kein schweres Verschulden trifft, der Verletzte ein Angehöriger ist und ein Strafantrag nicht vorliegt.«

Arbeitskreis II:

Die Mehrfachtäter-Richtlinien und die Eintragungen in das Verkehrszentralregister

1. Der Arbeitskreis ist einstimmig der Auffassung, daß es notwendig ist, Mehrfachtäter zur Überprüfung ihrer Eignung als Kraftfahrzeugführer im Verkehrszentralregister zu erfassen. Das gegenwärtige System, wie es in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15 b StVZO (sog. Mehrfachtäter-Punktsystem) geregelt ist, wird im Grundsatz bejaht.
2. Der Arbeitskreis ist mehrheitlich der Auffassung, daß Anfragen der Betroffenen an das Verkehrszentralregister vom Kraftfahrt-Bundesamt so zu beantworten sind, daß sich aus der Auskunft nicht nur die Entscheidungen, sondern auch die für die Benachrichtigung der örtlichen Verwaltungsbehörde maßgeblichen Punktzahlen ergeben.
3. Der Arbeitskreis ist einstimmig der Auffassung, daß die Entziehung der Fahrerlaubnis nur aufgrund einer eingehenden Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Fahrerlaubnisinhabers erfolgen darf. Daher kann der Entzug der Fahrerlaubnis nicht schematisch mit dem Hinweis auf das Erreichen von 18 Punkten begründet werden. Dies muß auch im Wortlaut der Verwaltungsvorschrift zum Ausdruck kommen.
4. Unter dem Gesichtspunkt einer einheitlichen Behandlung begrüßt es der Arbeitskreis, daß nach Erreichen von 18 Punkten die Behörden gezwungen sind, in die Prüfung der Eignung des Kraftfahrers einzutreten.

5. Der Arbeitskreis ist mehrheitlich der Auffassung, daß die jetzige Bewertung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten in dem Mehrfachtäter-Punktsystem verbesserungsbedürftig ist.
- Bei einer neuen Bewertung sind nach seiner Auffassung u. a. folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:
- a) Bei Straftatbeständen soll nicht der Erfolgsunwert, sondern der dem Tatbestand zugrundeliegende Handlungsunwert maßgeblich sein. Aus Gründen der Praktikabilität soll in dem Teil der Entscheidung, der dem Bundeszentralregister mitgeteilt wird, der der Straftat zugrundeliegende Verkehrsverstoß genannt werden.
 - b) Bei der Neubewertung der Verstöße ist auf eine bessere Koordination zwischen dem Punktsystem und dem Bußgeldkatalog zu achten.
 - c) Die Konkurrenzfragen und ihre Auswirkungen auf die Punktbewertung sind neu zu überdenken. Der Arbeitskreis ist mehrheitlich der Auffassung, daß die gegenwärtige Fassung der Verwaltungsvorschrift und ihre Handhabung durch Bußgeldbehörden und Verwaltungsbehörden, die über die Eignung zu entscheiden haben, teilweise unbefriedigend ist.
6. Hinsichtlich der in der Verwaltungsvorschrift vorgesehenen Maßnahmen sollte nach Ansicht der Mehrheit des Arbeitskreises die Verwaltungsbehörde bei ihrer Entscheidung einen größeren Ermessensspielraum haben. Außerdem sollte überlegt werden, ob zusätzlich zu den vorhandenen Maßnahmen noch andere, z. B. in Gestalt einer Nachschulung des Betroffenen, vorgesehen werden können.
7. Der Arbeitskreis ist ferner der Ansicht, daß für den Mehrfachtäter Anreize geschaffen werden sollten, um sein Punktekonto durch eigenes Mitwirken, z. B. in Form einer Teilnahme an einer Nachschulung, zu entlasten.

Arbeitskreis III:

Verbesserungen im Ordnungswidrigkeitenrecht?

I.

Im Interesse einer gleichmäßigen und raschen Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten ist es zu begrüßen, daß die Polizei- und Verwaltungsbehörde in zunehmendem Maße technische Hilfsmittel und

datenverarbeitende Methoden einsetzt. Für das gerichtliche Einspruchsverfahren hat dieses System jedoch erhebliche Nachteile:

Die nachträgliche Aufklärung des Sachverhalts stößt hier auf große Schwierigkeiten. Dies begünstigt die Betroffenen in unangemessener Weise und belastet die Gerichte im Vergleich zu bedeutsameren Sachen unverhältnismäßig stark.

Zur Behebung dieser Nachteile schlägt der Arbeitskreis folgendes vor:

1. Um das Verfahren vor dem Amtsgericht besser vorbereiten und zügiger abschließen zu können, hält die Mehrheit es für notwendig, einen Begründungszwang für Einsprüche einzuführen. Über die Ausgestaltung und den notwendigen Umfang der Begründung konnte eine Einigung noch nicht erreicht werden. Als Rechtsfolge für die Nichtbegründung wird die Verwerfung des Einspruchs als unzulässig angeregt.
2. Es sollten Überlegungen darüber angestellt werden, ob das Recht des Betroffenen auf persönliche Anwesenheit in der Hauptverhandlung eingeschränkt werden kann.
3. Die Entscheidung im schriftlichen Verfahren soll dadurch vereinfacht werden, daß für den Widerspruch des Betroffenen gegen dieses Verfahren eine gesetzliche Ausschlußfrist bestimmt wird. Der Vorschlag, die Rechtsbeschwerde zu erweitern, wurde abgelehnt.
4. Gegen die Erhöhung des Verwarnungsgeldes und der Eintragungsgrenze – bisher beides DM 40,— – bestehen rechts- und verkehrspolitische Bedenken. Im übrigen würde eine solche Maßnahme nicht dazu führen, die Zahl der Einsprüche zu vermindern und damit die Gerichte zu entlasten.

II.

Das Problem der Kennzeichenanzeigen ist unverändert dringend geblieben. In Ergänzung der Thesen des 13. Verkehrsgerichtstages wird folgende gesetzliche Regelung vorgeschlagen:

Im Bußgeldverfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten sollte als neue Maßnahme die Anordnung zum Führen eines Fahrtenbuches für eine bestimmte Zeit (etwa 6 Monate bis zu 3 Jahren) eingeführt werden. Die Anordnung sollte sowohl durch die Bußgeldstelle als auch durch das Gericht möglich sein, wenn der Täter der Zuwiderhandlung nicht festgestellt werden kann.

Arbeitskreis IV:

Die Beweisführung im zivilrechtlichen Verkehrsunfallprozeß

Der Arbeitskreis hat sich mit den Möglichkeiten, aber auch Schwierigkeiten der Aufklärung von Verkehrsunfällen im Schadensersatzprozeß befaßt.

I.

Der Arbeitskreis empfiehlt:

1. die Aussagen von Unfallzeugen besonders kritisch zu würdigen. Da das Unfallgeschehen meist blitzschnell abläuft, besteht auch für Bekundungen unbeteiligter Zeugen eine Vielzahl möglicher Fehlerquellen. Besondere Vorsicht ist geboten
 - a) gegenüber Entfernungs-, Geschwindigkeits- und Zeitschätzungen von Zeugen. Versuchsreihen haben ergeben, daß solche Schätzungen selbst bei auf die Situation vorbereiteten Testpersonen nur zu 5 bis 15 % annähernd richtig waren.
 - b) allgemein gegenüber Aussagen unfallbeteiligter Fahrer sowie der sonstigen Insassen unfallbeteiligter Fahrzeuge.
2. die gesetzlichen Möglichkeiten zur Beschleunigung und Straffung der Aufklärung (§ 272 b ZPO) und der Ermittlung von Amts wegen (§§ 141 bis 144 ZPO) sowie – in geeigneten Fällen – das Beweismittel des Augenscheins stärker zu nutzen.
3. bei bestimmten typischen, immer wieder vorkommenden Unfallvorgängen die Möglichkeiten des Anscheinsbeweises auszuschöpfen.

II.

An die Justizverwaltungen der Länder und an die Gerichte richtet der Arbeitskreis die dringende Anregung,

1. die Ausbildung des juristischen Nachwuchses und die Fortbildung des Juristen in der Praxis auf dem Gebiet des Beweisrechts und der Methodik der Tatsachenermittlung stärker als bisher zu fördern.
2. mehr als bisher Spezial-Abteilungen, -Kammern und -Senate für Verkehrszivilsachen einzurichten.
3. den Erfahrungsaustausch zwischen Verkehrsjuristen, Polizeibeamten sowie technischen und medizinischen Sachverständigen durch regelmäßige Veranstaltungen zu fördern.

III.

Der Arbeitskreis hält es für unerlässlich, daß der Verkehrsrichter auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik und Unfallmechanik über Grundkenntnisse und Erfahrungen verfügt.

IV.

Die Polizeibeamten sollten durch Instruktion und technische Ausrüstung in die Lage versetzt werden, ihre Mitwirkung bei der Beweissicherung zu intensivieren. Die Schadensgrenzen, bei denen nach Verwaltungsanordnungen von der Herstellung einer Unfallskizze abgesehen werden kann, sollten herabgesetzt werden.

V.

Der Arbeitskreis empfiehlt, auf einem künftigen Verkehrsgerichtstag die Problematik der Einführung eines Kurzwegschreibers für alle Kraftfahrzeuge erschöpfend zu erörtern.

Arbeitskreis V:

Betrügerisches Verhalten zu Lasten des Kraftfahrversicherers

I.

Von den Kraftfahrversicherern wird der durch betrügerisches Verhalten entstehende Schaden auf jährlich 450 bis 500 Millionen DM veranschlagt. Dies entspricht etwa 5 % des jährlichen Prämienaufkommens. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß der tatsächliche Schaden angesichts der Dunkelziffer noch erheblich höher liegt.

II.

Dieser Schaden wird nicht nur verursacht von Gelegenheitstätern, die anlässlich eines tatsächlichen Unfalls überhöhte Forderungen stellen, sondern vor allem auch durch kriminelle Täter, die bewußt und gezielt, oft sogar in Banden zusammengeschlossen, Versicherungsfälle provozieren und fingieren.

Nach Auffassung des Arbeitskreises sind alle aufgerufen, dazu beizutragen, daß derartige Manipulationen verhindert, zumindest aber eingeschränkt und erschwert werden.

III.

1. Hierzu sollte durch gezielte Aufklärungsarbeit der Öffentlichkeit klargemacht werden, daß es sich insoweit nicht etwa um ein »Kavaliersdelikt des armen Geschädigten zu Lasten der reichen Versicherung« handelt, sondern um echtes kriminelles Unrecht, durch das letztlich die Gesamtheit der ganz überwiegend redlichen Kraftfahrer geschädigt wird.
2. Der Arbeitskreis begrüßt die schon bisher von den Versicherern getroffenen Maßnahmen, insbesondere die Schaffung einer zentralen Registrierstelle in Hamburg, in der bereits jetzt u. a. auch betrugsverdächtige Versicherungsfälle erfaßt werden.

Er empfiehlt, diese Datei noch weiter auszubauen und grundsätzlich die Sachdaten aller Kfz-Versicherungsfälle zu speichern.

3. Alle Kraftfahrer sind aufgerufen, in ihrem eigenen Interesse an der korrekten Schadensermittlung durch möglichst rasche, genaue und umfassende Meldung des Versicherungsfalles mitzuwirken.
4. Die Organe der Rechtsprechung sollten noch mehr als bisher Bestätigungen, Rechnungen, Quittungen, Kostenvoranschläge, aber auch Sachverständigengutachten und Zeugenaussagen kritisch würdigen.

In diesem Zusammenhang empfiehlt der Arbeitskreis, daß die Verkehrsschadensfälle, soweit noch nicht geschehen, bei Verkehrsrichtern konzentriert werden.

5. Der Arbeitskreis weist darauf hin, daß die Rechtsprechung über die Schadensberechnung auf der Basis von Kostenvoranschlägen und/oder Sachverständigengutachten (fiktive Reparaturkostenrechnung) betrügerische Manipulationen erleichtert.
6. Die Polizei ist aufgefordert, im Zusammenwirken mit den Kraftfahrversicherern, ihre zentralen Möglichkeiten der Erfassung, Auswertung und Bekämpfung derartiger betrügerischer Manipulationen noch mehr als bisher einzusetzen und die vorbeugenden Maßnahmen zu verstärken.
7. Abschließend regt der Arbeitskreis an, eine ständige arbeitsfähige Beratungsgruppe zu bilden, der Vertreter der Versicherer, der Justiz, der Polizei und interessierter Verbände angehören sollten, die sich laufend mit der Entwicklung und Abwehr des betrügerischen Verhaltens zu Lasten der Kraftfahrversicherer befaßt.

Arbeitskreis VI:

Verhaltens- und Ausrüstungsvorschriften im grenzüberschreitenden gewerblichen Kraftverkehr und Verkehrssicherheit

Der Arbeitskreis stellt einstimmig fest:

1. Die Sozialvorschriften (Lenkzeit, Ruhezeit, Doppelbesetzung der Fahrzeuge) im internationalen Straßenverkehr sind nicht klar und übersichtlich genug. Die EG-Kommission und die Bundesregierung werden aufgefordert, diesem Mißstand möglichst bald abzuhelpfen.
2. Am heute geltenden Grundsatz der Lenkzeitbegrenzung muß festgehalten werden.
3. Die Sozialvorschriften werden im Ausland nicht ausreichend überwacht. Außerdem sind die Sanktionssysteme und die Bemessung der Sanktionen so uneinheitlich, daß die angestrebte europäische Harmonisierung in Frage gestellt ist. Die EG-Kommission und die Bundesregierung werden aufgefordert, sich für die baldige Vereinheitlichung der Überwachung und die baldige Harmonisierung der Sanktionen einzusetzen.
4. Die Bemühungen um die europäische Harmonisierung der Vorschriften über den Bau und die Ausrüstung der Fahrzeuge werden begrüßt. Der Arbeitskreis fordert die baldige Einführung der wiederkehrenden technischen Überwachung der Fahrzeuge in den benachbarten Staaten und bittet die EG-Kommission und die Bundesregierung um entsprechende Schritte.
5. Im internationalen Verkehr wirkt sich nachteilig aus, daß internationale Mindestanforderungen an die Fahrerlaubnisinhaber fehlen. Dazu gehören u. a. Vorschriften über die ärztliche Überwachung und über die Prüfung der Zuverlässigkeit. Auch insoweit werden die EG-Kommission und die Bundesregierung aufgefordert, möglichst bald tätig zu werden.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt, bei einem der nächsten Verkehrsgerichtstage diese Probleme mit dem Ziel zu erörtern, die in der Zwischenzeit erreichten Fortschritte festzustellen und Anregungen für die Fortsetzung der Bemühungen zu geben.

Arbeitskreis VII:

Ärztliche Schweigepflicht und Verkehrssicherheit

1. Ein Gesetz, das den Arzt *verpflichtet*, einen Kranken, bei dem ein begründeter Verdacht oder die Gewißheit einer krankheitsbedingten Fahruntüchtigkeit besteht, der zuständigen Behörde zu melden, wird abgelehnt.
2. Nach dem Urteil des Bundesgerichtshofes von 1968 darf der Arzt nach sorgfältiger Abwägung zwischen seiner Schweigepflicht einerseits und der im einzelnen zu befürchtenden Gefährdung des Betroffenen selbst und der allgemeinen Verkehrssicherheit andererseits die zuständige Behörde davon unterrichten, daß nach seiner Meinung eine Prüfung angezeigt ist, ob der Betroffene von der Teilnahme am Kraftverkehr ausgeschlossen werden muß. Darüber hinausgehende gesetzliche Regelungen werden abgelehnt.
3. Das Urteil gibt keine Gewähr dafür, daß dem Arzt aus einer solchen Durchbrechung seiner Schweigepflicht nicht erhebliche Nachteile entstehen. Dagegen könnte eine gesetzliche Regelung schützen, die als letztes Mittel in den genannten Fällen eine Durchbrechung der ärztlichen Schweigepflicht im Interesse der Verkehrssicherheit erlaubt. Diese Regelung könnte wie folgt lauten:

»Jeder Arzt ist in notwendigem Umfang zur Offenbarung krankheitsbedingter Fahruntauglichkeit eines Patienten befugt, aber nicht verpflichtet, soweit die Offenbarung zum Schutz der dadurch gefährdeten Verkehrssicherheit, insbesondere zur Abwehr schwerer gesundheitlicher Gefahren von dem Patienten oder einem andern erforderlich erscheint und eine Mitteilung an die zuständige Behörde als einziges Mittel angesehen werden muß.«

Arbeitskreis VIII:

Die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch das Verkehrs- und Wegerecht

1. Die bestehenden Schwierigkeiten bei der Regelung des ruhenden Verkehrs, insbesondere in den Kernzonen von Ballungsgebieten, machen eine Abhilfe erforderlich.

2. Die in verschiedenen Städten — wie beispielsweise in Frankfurt — durchgeführten Maßnahmen zur Regelung des ruhenden Verkehrs sollten auf der Ebene des Straßenverkehrsrechts abgesichert werden. Dazu ist es erforderlich, die Ermächtigungen des Straßenverkehrsrechts nicht allein auf die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu beschränken, sondern auch mit planerischen Elementen, die die Sicherung städtebaulicher Entwicklung oder Sanierung ermöglichen, anzureichern, wie sie partiell bereits in dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Bundstagsdrucksache 7/1618) ihren Niederschlag gefunden haben. Dabei sollten insbesondere Möglichkeiten zu differenzierten Parkregelungen geschaffen werden und Parkbeschränkungen sowie Parkvorrechte für einzelne Verkehrs- und Fahrzeugarten vorgesehen werden (z. B. Parkerleichterungen für den Wirtschaftsverkehr, Parkbeschränkungen für den Schwerverkehr und Anhänger in Wohngebieten). Die bestehenden Parkschwierigkeiten für Anwohner sollten berücksichtigt werden, ohne daß deswegen den Anwohnern die Überwindung zumutbarer Entfernungen bis zu einem Parkplatz erspart zu werden brauchten.
3. Dieses Instrumentarium sollte allerdings erst dann angewandt werden, wenn die derzeit bereits bestehenden Möglichkeiten für die Regelung des ruhenden Verkehrs trotz konsequenter Ausschöpfung nicht ausreichen.
4. Von besonderem Einfluß auf die Regelung des ruhenden Verkehrs ist die Höhe der Parkgebühren. Die Parkgebühren für die Benutzung öffentlichen Straßenraums sollten spürbar erhöht und etwa den Entgelten für die Benutzung von Parkhäusern angeglichen werden, jedoch die Höhe von einer DM pro halbe Stunde nicht übersteigen.
5. Unabdingbare Voraussetzung einer wirksamen Ordnung des ruhenden Verkehrs ist eine verstärkte Überwachung und eine erheblich verschärfte Ahndung von Verstößen. Dabei sollte die Möglichkeit mehr als bisher ausgeschöpft werden, insbesondere Mehrfachtäter mit Geldbußen in einer Höhe zu belegen, die deren Erfassung im Verkehrszentralregister zur Folge haben. Für die praktische Durchführung ist die Einführung einer nicht-schuldbezogenen Verantwortlichkeit des Halters für Verstöße im ruhenden Verkehr unumgänglich.
6. Eine sinnvolle Anwendung des vorgeschlagenen Instrumentariums setzt ein ausgewogenes innerstädtisches Planungskonzept für den

ruhenden Verkehr voraus. Dazu gehört auch die Einbeziehung zweckgebundener Ablösungsbeiträge in bestimmten Verdichtungs-zonen. In dem Planungskonzept sollte in der Regel vorgesehen sein, daß bei Vorhandensein eines funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs auf Dauerparkplätze für den Berufsverkehr in den Stadtzentren zugunsten von Kurzparkplätzen für den Wirtschafts-verkehr verzichtet wird und dafür »park-and-ride«-Parkplätze ge-schaffen und kostenlos oder zu Minimalgebühren zur Verfügung ge-stellt werden. Soweit Parkbauten am Rande oder in der Nähe des Stadtkerns bereitstehen, empfiehlt sich zur Vermeidung eines Such-verkehrs ein Parkleitsystem.