

Entschliefungen des 16. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1978

Arbeitskreis I:

»Sicherheitsgurt und Mitverschulden«

1. Das schuldhafte Nichtanlegen eines vorhandenen Dreipunktgurtes auf den Vordersitzen eines Kfz ist grundsätzlich als Verstoß gegen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zu werten. Hat ein Unfallbeteiligter schuldhaft einen solchen Gurt nicht angelegt, obwohl es ihm zumutbar gewesen wäre, so trifft ihn eine Mitverantwortung im Sinne der §§ 254 BGB, 17 StVG hinsichtlich solcher Unfallverletzungen, die durch den Gurt vermieden worden wären. Die Beweislast hierfür trifft den Schädiger, der sich allerdings auf die Grundsätze des Anscheinsbeweises berufen kann.
2. Der Anscheinsbeweis für die Ursächlichkeit des Nichtanlegens des Sicherheitsgurtes für Unfallverletzungen ist Sache der gerichtlichen Einzelentscheidung. Der Verkehrsgerichtstag ist jedoch der Ansicht, daß sich der Anscheinsbeweis führen läßt, wenn in der Regel folgende Voraussetzungen vorliegen:
 - 2.1 Unfallmechanismen, bei denen der Gurt seine Rückhaltewirkung entfalten kann, in erster Linie Frontalzusammenstöße mit voller oder teilweiser Überdeckung. Sekundärkollisionen nach Auffahrunfällen sowie Unfälle, bei denen der Fahrer und andere Insassen hinausgeschleudert wurden,
 - 2.2 und keine wesentliche Deformierung des vom Verletzten benutzten Teils der Fahrgastzelle gegeben ist
 - 2.3 und Verletzungen des Kopfes und der oberen und unteren Extremitäten vorliegen.
3. Die Kraftfahrzeugindustrie wird aufgefordert, noch mehr als bisher der technischen Verbesserung der Rückhaltssysteme – auch in bezug auf Leichtigkeit des Anlegens und Lösens (Vereinheitlichung der Schließelemente), Bequemlichkeit des Tragens und Optimierung des Gurtverlaufes sowie der Verankerungspunkte unter Einbezie-

hung fahrzeugbezogener Größen – ihre Aufmerksamkeit zu schenken.

Arbeitskreis II:

»Wann und wie sollten Ordnungswidrigkeiten im Verkehr unbedingt verfolgt werden?«

Das Straßenverkehrsrecht hat die Aufgabe, die Menschen vor Schaden und unzumutbaren Belästigungen zu bewahren und den Verkehr so reibungslos wie möglich zu gestalten. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten in aller Regel von den beteiligten Stellen – Polizei, Bußgeldstellen, Staatsanwaltschaften und Gerichten – ihrer jeweiligen Bedeutung entsprechend gehandhabt wird. Er empfiehlt, auch schon im Vorverfahren verstärkt die Einlassung des Betroffenen zu würdigen und in geeigneten Fällen von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, Ordnungswidrigkeiten dann nicht zu ahnden, wenn der Betroffene einen hohen Eigenschaden erlitten hat oder wenn andere Beteiligte ein erhebliches Mitverschulden trifft. Verfahren sollten wegen relativ geringfügiger Verstöße nicht allein aus diesem Grunde nach § 47 Abs. 2 OWiG eingestellt werden; diese Umstände sind nämlich in der Regel bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße berücksichtigt worden.

Der Arbeitskreis ist ferner der Meinung, daß ein ständiger allgemeiner Erfahrungsaustausch zwischen der Polizei, den Bußgeldbehörden, der Staatsanwaltschaft und den Richtern dazu beiträgt, Schwierigkeiten des Verfahrens zu beseitigen und das Verständnis für rechtliche und praktische Notwendigkeiten zu fördern. Ein solcher Erfahrungsaustausch sollte im örtlichen Bereich, aber auch auf der zentralen Ebene wenigstens einmal im Jahr stattfinden.

Arbeitskreis III:

»Rechtsstellung des Arbeitnehmers bei Dienstfahrten mit dem Kraftfahrzeug«

Der Arbeitskreis III hat sich nahezu einstimmig für eine Verbesserung der arbeitsrechtlichen Stellung des Arbeitnehmers bei Dienst-

fahrten mit dem Kraftfahrzeug ausgesprochen. Dem Arbeitskreis erscheint es besonders dringlich, die bestehende Rechtsunsicherheit über das Haftungsrisiko bei Verwendung arbeitnehmer-eigener Kraftfahrzeuge zu beseitigen. Er schlägt deshalb vor, dem Arbeitnehmer gegenüber dem Arbeitgeber einen Erstattungsanspruch einzuräumen, wenn das *Kraftfahrzeug des Arbeitnehmers* bei einer Dienstfahrt ohne Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Arbeitnehmers beschädigt wird und nicht von anderer Seite Ersatz erlangt werden kann. Der Arbeitskreis begrüßt die in diese Richtung gehende Bestimmung in dem von der Arbeitsgesetzbuchkommission 1977 vorgelegten Entwurf eines Gesetzes über das Arbeitsverhältnis. Der Arbeitskreis empfiehlt, schon jetzt entsprechende einzel- und kollektivvertragliche Regelungen zu treffen unter Einbeziehung der bereits bestehenden Versicherungsmöglichkeiten. Dabei sollten auch die Voraussetzungen für das Vorliegen einer Dienstfahrt klargestellt werden.

Der Arbeitskreis ist weiter der Auffassung, daß auch die von der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts entwickelten Grundsätze zur Haftung des Arbeitnehmers für von ihm bei der Führung eines *Kraftfahrzeuges des Arbeitgebers* verursachten Schäden an Wagen oder Ladung dahin fortgebildet werden sollten, daß der Arbeitnehmer nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit verantwortlich ist. Der Arbeitskreis begrüßt es, daß der Kommissionsentwurf eines Gesetzes über das Arbeitsverhältnis auch insoweit entsprechende Bestimmungen enthält.

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß auch die Rechtsstellung der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes nicht hinter diesen Grundsätzen zurückbleiben sollte.

Arbeitskreis IV:

»Abwicklung des Kraftfahrzeugtotalschadens«

1. Bei der Abwicklung des Totalschadens sollten für die Bestimmung des Fahrzeugwertes einheitlich folgende Begriffe verwendet werden:
 - a) bei der Kaskoversicherung: »Veräußerungswert«,
 - b) im Haftpflichtrecht »Wiederbeschaffungswert«.

2. Der Wiederbeschaffungswert entspricht dem Preis, den der Geschädigte aufwenden muß, um ein gleichwertiges Ersatzfahrzeug von einem seriösen Gebrauchtwagenhändler zu erwerben.
Daneben kommen irgendwelche Zuschläge zum Wiederbeschaffungswert nicht in Betracht.
3. a) Im Veräußerungswert ist die Mehrwertsteuer regelmäßig schon enthalten. Sie darf daher weder hinzugerechnet noch abgesetzt werden.
b) Der Wiederbeschaffungswert umfaßt regelmäßig die Mehrwertsteuer.
4. a) Der Sachverständige soll bei der Schätzung des Veräußerungs- und des Wiederbeschaffungswerts die wertbildenden Faktoren in seinem Gutachten angeben.
b) Der Sachverständige soll bei der Schätzung des Restwertes um die Einholung mehrerer Angebote bemüht sein. Er soll den Namen des Meistbietenden in seinem Gutachten angeben.
5. Der Geschädigte hat keinen Anspruch darauf, daß der Ersatzpflichtige das unfallbeschädigte Fahrzeug verwertet.
Konkrete Nachweise von Kaufinteressenten durch den Ersatzpflichtigen muß der Geschädigte berücksichtigen (§ 254 Abs. 2 BGB).

Arbeitskreis V:

»Empfehlen sich bei den Ordnungswidrigkeiten Änderungen im Verfahrensrecht?«

I.

Die bisherigen Entschliefungen des 13. und 14. Verkehrsgerichtstages zur Vermeidung einer ungleichen Behandlung der Verkehrsteilnehmer bei Kennzeichenanzeigen sind bislang vom Gesetzgeber nicht aufgegriffen worden. Eine gesetzliche Regelung erscheint dringlich, denn die mißbräuchliche Ausnutzung von Verfahrensmöglichkeiten nimmt ständig zu. Der Arbeitskreis fordert daher in Erweiterung und anknüpfend an frühere Entschliefungen folgende Maßnahmen:

1. Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, in den Fällen, in denen bei einer Kennzeichenanzeige der Fahrer nicht oder erst nach Ablauf der Verjährungsfrist festgestellt werden konnte, gegen den

Halter des Kraftfahrzeuges bereits im Bußgeldverfahren oder im gerichtlichen Verfahren eine Fahrtenbuchauflage anzuordnen. Dabei sollte bestimmt werden, daß diese Maßnahme im Wiederholungsfall regelmäßig zu treffen ist. Um dies sicherzustellen, müßten vorausgegangene, erfolglos gebliebene Kennzeichenverfahren im Verkehrszentralregister eingetragen werden.

2. Bei Kennzeichenanzeigen sollen die Auslagen des Betroffenen in der Regel nicht erstattet werden, soweit sich das Verfahren gegen ihn als Halter des Kraftfahrzeugs richtet und die Feststellung des Fahrers nicht möglich war.
3. In Bagatellfällen, in denen die im Bußgeldbescheid auferlegte Geldbuße nicht mehr als 40 DM betragen hat, sollten die einem Betroffenen erwachsenen Anwaltsgebühren bei Nichtverurteilung nur dann als erstattungsfähig anerkannt werden, wenn wegen der besonderen Schwierigkeit der Sach- oder Rechtslage oder wegen der Bedeutung des Falles für den Betroffenen die Verteidigung durch einen Rechtsanwalt geboten war.
4. Ist gegen das auf Geldbuße lautende Urteil nur der Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde zulässig (§ 79 Abs. 1 Satz 2 OWiG), so sind Urteilsgründe entbehrlich, wenn die in der Hauptverhandlung anwesenden Beteiligten auf schriftliche Urteilsgründe verzichteten oder innerhalb einer Woche kein Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde gestellt wird.
Dabei ist zu prüfen, ob bei einem Verzicht die Verfahrenskosten zu ermäßigen sind.

II.

Bei Bußgeldbescheiden bis zu 40 DM soll künftig an Stelle des Erziehungshaftverfahrens die Nichtzahlung der Geldbuße in das Verkehrszentralregister eingetragen werden, wenn durch das Verhalten des Betroffenen Vollstreckungsmaßnahmen veranlaßt werden.

Arbeitskreis VI:

»Erhöhter Rechtsschutz für Kinder im Verkehr«

I.

Bei einem internationalen Vergleich hat die Bundesrepublik Deutschland bei den Unfällen von Kindern unter 15 Jahren die meisten Opfer

zu beklagen. Der Arbeitskreis ist deshalb der Auffassung, daß alles getan werden muß, um die Zahl dieser Verkehrsunfälle mit Kindern drastisch zu vermindern.

Dabei sollten die Erkenntnisse der modernen Verkehrspsychologie berücksichtigt werden, insbesondere die Tatsache, daß Kinder erst im Alter von etwa acht Jahren in der Lage sind, den Straßenverkehr in einer ähnlichen Weise wie die Erwachsenen zu erleben und zu begreifen, und daß sie erst im Alter von 8 bis 10 Jahren die Fähigkeit haben, danach zu handeln. Dies erklärt auch, daß die Unfallhäufigkeit bei Kindern im Alter von 6 bis 8 Jahren unverhältnismäßig hoch ist. Bei Ablenkung der Kinder verhält sich darüber hinaus von drei Kindern nur mehr eines verkehrsgerecht.

Es ist daher in erster Linie Aufgabe des Kraftfahrers, durch ein besonders rücksichtsvolles Verhalten diesen Gegebenheiten der kindlichen Natur Rechnung zu tragen.

II.

1. Der Arbeitskreis ist einstimmig der Auffassung, daß der Gesetzgeber diese besondere Sorgfaltspflicht des Fahrzeugführers durch folgende Ergänzung der StVO ausdrücklich regeln sollte:
»Erkennt der Fahrzeugführer auf oder in der Nähe der Fahrbahn ein oder mehrere Kinder im Alter bis zu 10 Jahren, hat er sich so zu verhalten, daß jede Gefährdung ausgeschlossen ist. Das gleiche gilt, wenn der Fahrzeugführer aufgrund besonderer Umstände, insbesondere ausdrücklicher Verkehrszeichen, mit der Gefährdung von Kindern rechnen muß.«
2. Schon jetzt ist die Rechtsprechung dazu aufgerufen, im Hinblick auf die Erkenntnisse der modernen Verkehrspsychologie die Anwendbarkeit des Vertrauensgrundsatzes für Kinder bis zu 10 Jahren neu zu überprüfen.
3. Der Arbeitskreis ist sich darüber im klaren, daß eine entscheidende Herabsetzung der Verkehrsunfälle mit Kindern jedoch nur erreicht werden kann, wenn alle Verkehrsteilnehmer über das spezifische Verhalten der Kinder im Straßenverkehr und deren erhöhte Gefährdung hinreichend aufgeklärt und zu einem diesen Umständen Rechnung tragenden, besonders rücksichtsvollen Verhalten motiviert werden.

Hierzu muß in erster Linie sichergestellt werden, daß dieser Themenkreis erheblich mehr als bisher bei der Fahrausbildung und bei evtl. Nachschulungen behandelt und auch zum Prüfungsgegenstand der Fahrprüfung (insbesondere durch Aufnahme in den Fragenkatalog) gemacht wird. Aber auch alle Verbände, Institutionen, Kirchen und Massenmedien sind aufgerufen, an dieser notwendigen Erziehung aller Verkehrsteilnehmer mitzuwirken.

4. Die bereits jetzt teilweise sehr intensiv betriebene Verkehrserziehung der Kinder durch Kindergarten, Vorschule und Schule muß fortgesetzt und weiter verbessert werden. Insbesondere sollten sich aber auch Eltern und Massenmedien ihrer Verantwortung in diesem Bereich noch mehr als bisher bewußt werden.

III.

1. Die Straßenverkehrsbehörden werden aufgerufen, Wohngebiete, in denen Kinder durch den Verkehr besonders gefährdet sind, festzustellen und Kinderunfälle nach Art und Ursache auszuwerten. Sie sollen dann unverzüglich alles unternehmen, um durch geeignete Maßnahmen (z. B. Anbringung von Schutzgittern oder Maschendrahtzäunen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Anbringung von »optischen Bremsen« u. ä.) Gefährdungen der Kinder zu vermindern.
2. Der Arbeitskreis begrüßt den Versuch, in Nordrhein-Westfalen durch Neugestaltung des Straßenraumes eine Verkehrsberuhigung herbeizuführen, um damit auch den Schutz der Kinder zu erhöhen. Diese Versuche sollten verstärkt fortgesetzt und ausgewertet werden.

IV.

In Anbetracht der Beweisnot, gerade bei Kinderunfällen, ist der Arbeitskreis mit Mehrheit der Auffassung, daß nochmals überprüft werden sollte, ob nicht die Einführung des Kurzwegfahrtschreibers für alle Pkws zur Beweiserleichterung (und zwar auch zum Entlastungsbeweis für den Kraftfahrer) beitragen könnte. Dabei ist sich der Arbeitskreis einig, daß unbedingt sichergestellt werden müßte, daß der Kurzwegfahrtschreiber nur und ausschließlich zur Aufklärung bei Verkehrsunfällen benutzt werden kann.

V.

Da trotz aller dieser Maßnahmen letzten Endes Unfälle von Kindern nicht völlig zu vermeiden sein werden, sollte zumindest die finanzielle Absicherung der Kinder gewährleistet sein. Der Arbeitskreis empfiehlt deshalb, bei Verkehrsunfällen mit Kindern bis zu 10 Jahren (in Ergänzung des § 7 Abs. 2 StVG und anderer einschlägiger Gesetze) die reine Gefährdungshaftung ohne Entlastungsmöglichkeit einzuführen, mit der Maßgabe, daß diese Haftungsausdehnung jedoch entfällt, sobald das verletzte Kind Leistungen von einem anderen Haftpflichtversicherer, einem Sozialversicherungsträger oder der öffentlichen Hand in Anspruch nehmen kann.

Arbeitskreis VII:

»Probleme bei der Bestimmung des Verantwortlichen im Schifffahrtsrecht sowie Trunkenheit auf dem Wasser (einschließlich Sportschifffahrt)«

I. Trunkenheit auf dem Wasser

1. Zur Frage des Bedürfnisses für die Einführung eines allgemeingültigen Blutalkoholpromillegrenzwertes zur »Feststellung der absoluten Führungsuntüchtigkeit« im Schiffsverkehr hat sich im Arbeitskreis keine einheitliche Meinung gebildet. Die knappe Mehrheit verneint das Bedürfnis für die Einführung eines derartigen Grenzwertes und bestätigt damit eine gleichlautende EntschlieÙung des 5. Verkehrsgerichtstages. Vertreter dieser Auffassung sind auch nicht der Ansicht, daß ein Appell an die Praxis (Staatsanwaltschaften, Richter usw.) dahingehend erfolgen sollte, die vorhandenen Beweismöglichkeiten im Einzelfall auszuschöpfen und zu würdigen. Die übrigen Arbeitskreismitglieder, die das Bedürfnis für die Einführung eines Blutalkoholpromillegrenzwertes im Schiffsverkehr bejahen, sind der Ansicht, daß der Blutalkoholgrenzwert von 1,3 ‰ aus dem Straßenverkehr übernommen werden sollte, weil die bisher gewonnenen verkehrsmedizinischen Erkenntnisse ausreichen. Nur ein geringer Teil der Vertreter dieser Auffassung halten es für erforderlich, daß neue schifffahrtsbezogene verkehrsmedizinische Untersuchungen durchgeführt werden.

2. Als Grundlage für spätere, möglicherweise erforderlich werdende Entscheidungen über die Notwendigkeit der Einführung eines Blutalkoholpromillegrenzwertes im öffentlichen Schiffsverkehrsrecht wird der Bundesminister für Verkehr gebeten, eine Gesamtstatistik über den Alkohol als Unfallursache und als Ordnungswidrigkeit zu führen, die die bereits im Binnenbereich geführte Unfallstatistik im Seebereich ergänzt. Außerdem wird dem Bundesminister der Justiz empfohlen, durch Ergänzung der Richtlinien für das Strafverfahren die Staatsanwaltschaften anzuweisen, eine Statistik über die eingeleiteten Strafverfahren wegen Trunkenheit im Schiffsverkehr zu führen.

II. Bestimmung des Verantwortlichen im Schiffsverkehrsrecht

Der Arbeitskreis empfiehlt dem Bundesminister für Verkehr, darauf hinzuwirken, daß die Verantwortlichkeit der Mitglieder der Schiffsmannschaft konkretisiert wird, soweit sie selbständig Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen.