

EntschlieÙungen des 17. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1979

Arbeitskreis I:

»Abkürzung der Sperrfrist beim Entzug der Fahrerlaubnis in der Praxis«

Der Arbeitskreis ist der Meinung, daß entsprechend ihrem Ausnahmeharakter die Abkürzung der Sperrfrist nach Fahrerlaubnisentzug nach wie vor die Ausnahme bleiben wird, weil neue Tatsachen, die die Annahme rechtfertigen, daß der Verurteilte nicht mehr ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, in der Regel nicht vorliegen.

Als neue Tatsache kann nach Auffassung des Arbeitskreises unter anderem der erfolgreiche Abschluß eines deliktbezogenen Kurses (Nachschulung) in Frage kommen. Voraussetzung hierfür ist, daß ein behebbarer Eignungsmangel vorliegt und daß eine zuverlässige, in ihrer Wirksamkeit erprobte Nachschulung gesichert ist.

Damit die Abkürzung der Sperrfrist nicht ins Leere geht, sollte nach Meinung des Arbeitskreises sichergestellt werden, daß die neue Fahrerlaubnis unverzüglich nach Abkürzung der Sperrfrist von der Verwaltungsbehörde erteilt wird, es sei denn, daß bestimmte andere Tatsachen für das Vorliegen anderer Eignungsmängel sprechen.

Arbeitskreis II:

»Inhalt und Grenzen der Schadenminderungspflicht in der Verkehrshaftpflicht«

1. Der Gedanke, daß es dem Geschädigten obliegt, den Schaden gering zu halten, kommt nicht allein in § 254 Abs. 2 BGB zum Ausdruck. Vielmehr findet er sich vorrangig in § 249 Satz 2 BGB, wonach der Schadenersatzanspruch auf den zur Herstellung „erforderlichen“ Geldbetrag begrenzt ist.
2. Im Rahmen der Erforderlichkeitsprüfung (§ 249 Satz 2 BGB) trägt der Schädiger das Risiko von Fehlern bei der Prognose und des Versagens von Gehilfen.

3. Der Geschädigte muß sich bei der Schadenabwicklung wie ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch verhalten. Der Umfang und die Grenzen dieser Obliegenheit ergeben sich aus den individuellen Kenntnissen und Fähigkeiten des Geschädigten.
4. Die vorwerfbare Verletzung der Schadenminderungspflicht führt in aller Regel dazu, daß der Geschädigte den dadurch entstandenen Mehrschaden allein zu tragen hat. Eine Abwägung findet nur statt, wenn der Schädiger an der Vergrößerung des Schadens vorwerfbar mitgewirkt hat.
5. Fordert der Geschädigte den Ersatz der von ihm für die Schadensbeseitigung aufgewendeten Kosten, so ergeben sich für Darlegungs- und Beweislast drei Stufen:
 - a) Zunächst hat der Geschädigte darzulegen und zu beweisen, welcher tatsächliche Schaden entstanden ist und mit welchen Kosten er diesen behoben hat.
 - b) Demgegenüber ist es Sache des Schädigers, zu behaupten und zu beweisen, daß es zumutbare kostengünstigere Möglichkeiten zur Schadensbehebung gegeben hat.
 - c) Endlich obliegt dem Geschädigten, darzulegen und zu beweisen, daß er in seiner besonderen Lage und nach seinen Kenntnissen und Fähigkeiten diese Möglichkeiten nicht hat nutzen können.
6. Fordert der Geschädigte den Ersatz von nicht aufgewandten Kosten, so trägt er die Darlegungs- und Beweislast für die Erforderlichkeit.

»Die Verringerung von Unfallgefahren durch Maßnahmen der Verkehrsbehörden«

1. Das Unfalltypensteckkartensystem ermöglicht die Gewinnung eines umfassenden Bildes des Verkehrsunfallgeschehens in dem dargestellten örtlichen Bereich; es ermöglicht, Gefahrenstellen zu erkennen und Maßnahmen zu treffen, durch die vom Verkehrsraum ausgehende Unfallgefahren deutlich herabgesetzt werden können.
Darüberhinaus sind Methoden zu entwickeln, die es ermöglichen, vor der Entstehung von Unfällen Gefahrenpunkte zu erkennen.
2. Auch sollte zur Erzielung noch besserer Erfolge bei der Bekämpfung der Unfallgefahren die Zusammenarbeit der beteiligten Behörden

(Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde, Polizei) intensiviert werden. Es empfehlen sich vor allem regelmäßige Dienstgespräche der beteiligten Behörden.

3. Eine gründliche Ausbildung und ständige jährliche Weiterbildung aller an der Unfallbekämpfung Beteiligten in Fortbildungsveranstaltungen ist unerlässlich. Der vermehrte Einsatz von Verkehrsingenieuren bei den Verkehrsbehörden wird empfohlen.
4. In jedem Bundesland sollte — wie beispielsweise in Hessen — eine Verkehrssicherheitskommission bestehen, die alle Verkehrssicherheitsbemühungen koordiniert und sich um die Auswertung der amtlichen Statistik im Hinblick auf die Entwicklung von Strategien zur Unfallbekämpfung zu kümmern hat.
5. Alle Verkehrsteilnehmer sollten über typische Verkehrsgefahren, gerade in ihrem Wohn- und Lebensbereich, gezielt informiert werden. Hierzu empfiehlt sich eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsbehörden und den Massenmedien.
6. Verkehrszeichen sind kein Allheilmittel:
Durch das Aufstellen zusätzlicher Verkehrszeichen allein können erkannte Unfallgefahren nicht immer wirksam bekämpft werden. Häufig sind bauliche Änderungen erforderlich. Bewährte Maßnahmen sollten in Richtlinien zusammengefaßt werden.
7. Bereits bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen sollten alle drei Behörden zusammenarbeiten.
8. Neben der Konzentration der Bemühungen der Behörden auf Unfallschwerpunkte ist die ständige Beobachtung des Unfallgeschehens auf dem gesamten Straßennetz und eine flächenhafte Verkehrsüberwachung erforderlich. Die Verkehrspolizei muß durch personelle und materielle Maßnahmen in die Lage versetzt werden, dieser Aufgabe nachzukommen.
9. Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollten unter Berücksichtigung der Anregungen der Bürger ausschließlich nach objektivierbaren, sachlichen Gesichtspunkten getroffen werden; sachfremde parteipolitische Einflüsse sind auszuschließen.

Arbeitskreis IV:

»Die medizinisch-psychologische Überprüfung des Kraftfahrers«

1. Der Arbeitskreis beklagt den Mangel an Untersuchungen über die Brauchbarkeit der Verfahren, die bei der Beurteilung der Fahreignung verwendet werden. Die Richtigkeit der Aussagen der medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen soll deshalb durch ein interdisziplinäres Gremium in einer Langzeituntersuchung von etwa 10 Jahren überprüft werden.
2. Die Umsetzung der Ergebnisse der Gutachten durch Verwaltung und Justiz setzt in zunehmendem Maße Spezialkenntnisse voraus, die dem Richter und Verwaltungsbeamten durch qualifizierte Aus- und Weiterbildung vermittelt werden müssen.
3. Bei der Erstellung der Gutachten dürfen nur jene Aspekte der Persönlichkeit der Probanden untersucht werden, die im Zusammenhang mit den konkret aufgetretenen Bedenken gegen die Fahreignung bestehen.
4. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß einheitliche Untersuchungsmethoden bundesweit angewendet werden sollen. Damit wird Chancengleichheit für alle auffällig gewordenen Kraftfahrer gesichert. Die medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen sollen stärker als bisher darum bemüht sein, ihre Gutachten nachvollziehbar zu gestalten.
Die Gutachter sollen im Hinblick auf die rechtlichen Aspekte der Begutachtung fortgebildet werden.
5. Die medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen sollen nach Auffassung des Arbeitskreises die Probanden über Art und Inhalt der Untersuchung — vor ihrer Durchführung — informieren.

Arbeitskreis V:

»Die Ahndung von Verkehrsverstößen durchreisender ausländischer Kraftfahrer«

1. Alle zuständigen Stellen des In- und Auslands werden gebeten, unbedeutende und geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeiten ausländischer Kraftfahrer, z. B. ungefährliche Parkverstöße durchreisender Touristen, im Rahmen des Opportunitätsprinzips möglichst großzügig

durch bloße (schriftliche oder mündliche) Ermahnungen an Ort und Stelle abzurügen.

2. Die zunehmende Internationalisierung des Straßenverkehrs erfordert dringend zur Erhaltung der Verkehrssicherheit in allen Ländern die Schaffung ausreichender rechtlicher Möglichkeiten zur wirksamen Verfolgung und Ahndung der im Ausland begangenen Verkehrsverstöße, insbesondere eine engere internationale Zusammenarbeit zu diesem Zweck auf der Grundlage möglichst multilateraler Abkommen.
3. Im Rahmen des § 132 Abs. 1 Nr. 2 StPO ist sicherzustellen, daß der Beschuldigte (evtl. auch nachträglich) auch einen „außerhalb des jeweiligen Gerichtsbezirks“ wohnenden (inländischen) Zustellungsbevollmächtigten bestellen und die Bestellung bis zur Zustellung der abschließenden Entscheidung nicht widerrufen kann.
4. Die Bundesregierung und der Gesetzgeber werden dringend aufgefordert,
 - a) das „Europäische Übereinkommen über die Ahndung von Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr“ vom 30. Nov. 1964 möglichst bald zu ratifizieren, und zwar insbesondere auch im Hinblick auf die Vollstreckungsmöglichkeit ausländischer Entscheidungen;
 - b) zu prüfen, ob nicht etwa im Rahmen eines § 132 Abs. 4 StPO den in § 132 Abs. 2 StPO genannten Verfolgungsorganen für den Fall ein Festhalterecht bis zur Dauer von höchstens sechs Stunden eingeräumt werden kann, daß die Maßnahmen nach § 132 Abs. 1 und 3 StPO nicht zum Erfolg geführt haben (vgl. schon § 19 Abs. 2 Nr. 2 Ausländergesetz);
 - c) sicherzustellen, daß auch verkehrsrechtliche Entscheidungen gegen Ausländer im Verkehrszentralregister registriert und die zuständigen ausländischen Behörden von der Entscheidung unterrichtet werden.
5. Der Praxis wird empfohlen,
 - a) bei Verkehrsstraftaten von Ausländern ggf. vermehrt von den Möglichkeiten des beschleunigten Verfahrens nach den §§ 212 ff. StPO Gebrauch zu machen;
 - b) Bußgeldbescheide gegen Ausländer ggf. auch öffentlich zuzustellen (§ 51 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 15 VwZustG), um so einerseits die Rechtskraft der Entscheidung herbeizuführen und die gelegentliche Vollstreckung (z. B. bei Wiedereinreise) zu ermöglichen und andererseits dem Betroffenen eine längere Einspruchsfrist zu gewähren;

- c) Ausländer über die etwaigen Möglichkeiten einer Wiedereinsetzung zu belehren, und zwar möglichst in der jeweiligen Landessprache des Betroffenen.

Arbeitskreis VI:

»Neue Rechtsgrundlagen für den Straßenverkehr mit Fahrrädern?«

1. Radfahrern sollen nach Möglichkeit ausreichend breite, von Fahrbahn und Gehweg deutlich abgegrenzte eigene Verkehrsflächen zur Verfügung gestellt werden.
Durch geeignete Maßnahmen (Abschleppen, erhöhte Geldbußen, verstärkte Überwachung) soll sichergestellt werden, daß Radwege für den Radfahrverkehr freigehalten werden.
2. Kinder dürfen im öffentlichen Straßenverkehr Fahrräder nur benutzen, wenn sie die Pedale sitzend treten können.
3. Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr ohne Begleitung Erwachsener müssen mit Fahrrädern vorhandene Gehwege benutzen. Bis zum vollendeten 10. Lebensjahr sollen sie vorhandene Gehwege benutzen. Auf Fußgänger ist Rücksicht zu nehmen.
Ab dem vollendeten 10. Lebensjahr müssen sie die Fahrbahnen benutzen.
4. Fußgängerzonen sollen grundsätzlich vom Radfahrverkehr freigehalten werden.
5. In Einbahnstraßen soll auch künftig der Radfahrverkehr auf der Fahrbahn nur in der vorgeschriebenen Richtung fahren dürfen.
6. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen haben Radfahrer und die Führer von Fahrrädern mit Hilfsmotor auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen.
7. Der Verordnungsgeber wird gebeten zu prüfen, ob die Bestimmung über das Linksabbiegen von Radfahrern nicht dadurch gefahrloser gemacht werden kann, daß das Einordnen auf den linken Fahrstreifen durch ein Linksabbiegen vom rechten Fahrbahnrand aus ermöglicht wird.

Arbeitskreis VII:

»Beschleunigte Aufklärung beim Verkehrsunfall durch medizinische und technische Sachverständige«

1. Der Beschleunigung der Zivil- und Strafverfahren nach einem Verkehrsunfall wird entscheidend durch intensive Fortbildung gedient. Die bereits angelaufenen Bemühungen der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft werden nachdrücklich unterstützt. Zusätzlich wird empfohlen, auf regionaler Ebene interdisziplinäre Gemeinschaftsveranstaltungen durchzuführen. Daran sollten Polizeibeamte, Sachverständige, Staatsanwälte, Rechtsanwälte, Versicherungsjuristen und Richter teilnehmen. Die Ausrichtung und Betreuung dieser Veranstaltungen (Programme, Referate, Lehrmaterial) sollte einer zentralen Stelle übertragen werden. Im Rahmen dieser Fortbildung und des damit verbundenen Erfahrungsaustausches wird die Erarbeitung einheitlicher Begriffe ermöglicht werden.
2. Die Kenntnisse und Leistungen der Verkehrspolizei sollten durch Verbesserung der Ausbildung und Ausrüstung noch mehr gesteigert werden. Von besonderer Bedeutung sind die Unfallfotografie und das Erarbeiten einer bundeseinheitlichen technischen Checkliste.
3. Der technische und der medizinische Sachverständige muß nach dem schweren Verkehrsunfall so früh wie möglich zugezogen werden, damit die Anknüpfungstatsachen für das Gutachten unmittelbar gewonnen werden können. Von den zuständigen Dienststellen der Polizei und der Staatsanwaltschaften sollte geprüft werden, ob eine Art Bereitschaftsdienst der Sachverständigen oder der besonderen Fachkräfte der Polizei eingerichtet werden kann.
4. Die Arbeit des technischen Sachverständigen bei der Unfallanalyse wird entscheidend erleichtert und daher auch beschleunigt, vielfach sogar erst sinnvoll, wenn die Geschwindigkeit der beteiligten Kraftfahrzeuge feststeht. Es wird daher die gesetzliche Einführung des Kurzzeitfahrtenschreibers für alle Pkws empfohlen, zumal das Antiblockiersystem moderner Bremsanlagen wahrscheinlich keine verwertbaren Brems Spuren liefern wird. Dieser Fahrtenschreiber darf nur für Zwecke der Unfallaufklärung verwertet werden.
5. Es wird empfohlen, regelmäßig fortzuschreibende Listen von medizinischen Sachverständigen aufzustellen, in denen die spezielle Sachkunde eines Mediziners oder eines Instituts erfaßt ist.

6. Der Arbeitskreis hält eine Erhöhung der gesetzlich vorgeschriebenen Vergütung für gerichtlich bestellte Sachverständige für erforderlich. Dabei sollte für besondere Leistungen (z. B. Tätigkeit an der Unfallstelle) eine besondere Vergütung dem Regelsatz zugeschlagen werden.
7. Die Einrichtung von weiteren, unter staatlicher Aufsicht stehenden Gutachterstellen zum Zwecke der Unfallregulierung wird abgelehnt.

Arbeitskreis VIII:

»Auswirkungen der Änderung von Grenzen im europäischen Seeverkehr und die staatliche Verkehrssicherungspflicht bei der Binnenschifffahrt«

Der Arbeitskreis VIII empfiehlt:

1. Im Interesse der Schifffahrt- und Fischereipolizei und des Meeresumweltschutzes erscheint es für das Gebiet der Nordsee erforderlich, das Küstenmeer möglichst bald von 3 auf 12 Seemeilen zu erweitern. Mit diesem Ziel und wegen aller Folgefragen sollte die Bundesregierung mit den Küstenländern baldigst in Beratungen treten.

Für das Ostseegebiet sollten wegen der besonderen Gegebenheiten der Bund und das Land Schleswig-Holstein in eine gemeinsame Prüfung eintreten, ob und inwieweit dort die gleiche Maßnahme zu treffen ist.

2. Die Beratungen des 17. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1979 haben gezeigt, daß die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Verkehrsrecht dringend intensiviert werden muß.

Da dies in besonderem Maße auch für das Recht der See- und Binnenschifffahrt gilt, wird das Land Baden-Württemberg gebeten, die eingeleiteten Schritte zur Errichtung eines Instituts für Binnenschifffahrtsrecht an der Universität in Mannheim, das Land Hamburg gebeten, die bisherigen Bestrebungen für ein Institut für Seerecht in Hamburg zu verwirklichen.

Im Zusammenhang mit dem Binnenschifffahrtsrecht hat der Arbeitskreis VIII ferner über die Rechtsfragen diskutiert, die sich daraus ergeben, daß Verkehrsbehinderungen auf den Wasserwegen die Binnenschifffahrt in stärkerem Maße schädigen können, als dies bei den allfälligen Behinderungen des Straßenverkehrs der Fall ist. Vor allem wurde erörtert, ob *längerfristige* Störungen des Schiffsverkehrs (z. B. durch Sperrungen, Verkehrsbeschränkungen etc.) anders beurteilt werden müssen als vergleichbare Verkehrsstörungen auf den

Straßen. Es wurde in Betracht gezogen, der Schifffahrt über den Anspruch auf Gewährleistung der Verkehrssicherheit hinaus einen aus dem Rechtsstaatsprinzip des Art. 20 GG herzuleitenden öffentlich-rechtlichen Anspruch auf Schutz ihres berechtigten Vertrauens in die Benutzbarkeit der Wasserwege einzuräumen.

Die Mehrheit des Arbeitskreises war der Meinung, daß dieser Vorschlag eine mögliche, im einzelnen aber noch diskussionsbedürftige Lösung darstellt.