

EntschlieÙungen des 18. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1980

Arbeitskreis I:

»Der Unfallschreiber als Beweismittel«

1. Der Arbeitskreis bekräftigt die schon auf früheren Verkehrsgerichtstagen getroffene Feststellung, daß der Unfallschreiber zur besseren Aufklärung des Unfallhergangs, zur Sicherstellung berechtigter Ansprüche der Unfallopfer sowie zum Schutz der Beteiligten vor Fehltrteilen und vor ungerechtfertigten Beschuldigungen von der Praxis dringend benötigt wird und deshalb so bald als möglich vorgeschrieben werden muß.
2. Der Unfallschreiber soll die für das Fahrverhalten maßgeblichen Daten erfassen und fortlaufend so löschen, daß jeweils die Fahrdaten der letzten zwei Minuten vor dem Unfall gespeichert bleiben.
3. Zu diesem Zweck muß der Unfallschreiber Aussagen über die Geschwindigkeit, den Bremsbeginn und die Bremsdauer liefern. Außerdem sollte er weitere für die Unfallklärung wichtige Angaben festhalten können, z. B. welches Licht eingeschaltet war, ob und wann Blinker betätigt und welche Warnsignale gegeben worden sind.
4. Der Unfallschreiber muß so beschaffen sein, daß er den Erfordernissen gerichtlicher Verwertbarkeit in jeder Hinsicht entspricht. Die Bundesregierung wird gebeten sicherzustellen, daß unter den Beteiligten (insbesondere der einschlägigen Industrie und der Rechtspflege) unverzüglich Übereinstimmung über die Anforderungen an den Unfallschreiber herbeigeführt wird. Sie wird ferner gebeten, die Entwicklung des Unfallschreibers ideell und materiell zu fördern, z. B. durch Vergabe von Forschungsaufträgen.
5. Der gesetzlichen Einführung des Unfallschreibers stehen verfassungsrechtliche Bedenken nicht entgegen.

6. Entsprechend der Zweckbestimmung des gesetzlich einzuführenden Unfallschreibers dürfen die durch ihn getroffenen Feststellungen ausschließlich zur Klärung der Ursachen eines Unfalls verwertet werden. Die Feststellungen dürfen jedoch nicht zur Ahndung folgenloser Verkehrsverstöße verwertet werden.
7. Der Arbeitskreis ist sich bewußt, daß infolge der Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaften für die Fortentwicklung der kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften eine gesetzliche Einführung des Unfallschreibers erst erreichbar ist, wenn alle EG-Mitgliedsstaaten seiner Einführung zugestimmt haben.
8. Gleichwohl ist der Arbeitskreis überzeugt, daß der Unfallschreiber wegen seiner erheblichen Beweisvorteile schon vorher von den Kraftfahrern freiwillig eingebaut werden wird. Dazu würde eine nachhaltige Aufklärung der Öffentlichkeit durch die Medien über die Vorteile des Unfallschreibers ebenso wie eine Förderung durch die beteiligten Organisationen wesentlich beitragen können. Um die Bereitschaft zum freiwilligen Einbau zu unterstützen, muß ferner sichergestellt sein, daß der Unfallschreiber nicht als Beweismittel gegen Fahrer und Halter verwertet werden darf.
9. Die Bundesregierung wird gebeten, darauf hinzuwirken, daß die Europäischen Gemeinschaften die Einführung des Unfallschreibers so bald als möglich beschließen. Sie wird ferner gebeten, Rechtsänderungen einzuleiten, soweit sie notwendig sind, um das eingeschränkte Verwertungsverbot sicherzustellen.

Arbeitskreis II:

»Der Verkehr auf mehreren Fahrstreifen«

Bei der Ausgestaltung und Anwendung der Regeln über den Verkehr auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung müssen die Erfordernisse der Sicherheit Vorrang haben. Daneben sollen, soweit möglich, die Vorschriften vereinfacht werden. Im einzelnen werden folgende Forderungen erhoben:

1. Die freie Fahrstreifenwahl, einschließlich des Rechts, auch rechts zu überholen, kann außerorts wegen der dort möglichen hohen Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsunterschiede nicht zugelassen werden.
2. Dagegen soll die freie Fahrstreifenwahl innerorts unter den jetzt geltenden Voraussetzungen künftig allen Kraftfahrzeugen zugestanden werden. Für Mofas sollen nach Möglichkeit besondere Wege außerhalb der Fahrbahn bereitgestellt werden.
3. Auch das sogenannte gestaffelte Fahren (§ 7 Abs. 1 StVO) soll künftig für alle Kraftfahrzeuge zugelassen werden.
4. Die besondere Vorschrift über das Nebeneinanderfahren im Bereich von Lichtzeichenanlagen (§ 37 Abs. 4 StVO) ist entbehrlich.
5. Die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze über die ausnahmsweise Zulassung des Rechtsüberholens auf Autobahnen (Aufschließen auf dem freien rechten Fahrstreifen entlang einer stehenden oder dahinschleichenden Kolonne auf dem linken Fahrstreifen) sollen in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden, um einer ausdehnenden Anwendung entgegenzuwirken.
6. Auf die Einhaltung des Rechtsfahrgebots soll verschärft geachtet werden.
7. Für Kraftfahrzeuge soll ein rechter Außenspiegel vorgeschrieben werden.
8. Die Vorschriften über das Reißverschlußverfahren sollen auf Fälle beschränkt werden, in denen sich zähflüssiger Verkehr gebildet hat.
9. Es soll nicht zugelassen werden, daß Krafttradfahrer zwischen stehenden oder fahrenden Kolonnen „auf dem Trennstrich“ zwischen den Fahrstreifen überholen.
10. Der Randstreifen der Autobahn darf – außer in Notfällen oder nach Weisung der Polizei – nicht zum Fahren benutzt werden, auch nicht vor einer Ausfahrt bei Verstopfung der Fahrbahn.
11. Anstelle der bisherigen Regelung des § 18 Abs. 9 StVO (Bildung einer »Gasse« in Notsituationen) soll vorgeschrieben werden, daß auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen alle Fahrzeuge sich

möglichst weit links einordnen müssen, wenn sich ein Polizei- oder Hilfsfahrzeug nähert. Damit soll eine möglichst einfache Regelung geschaffen werden, welche die Funktion des Standstreifens als »Notkorridor« betont. An die Straßenbauverwaltung wird appelliert, an Schnellstraßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen stets einen Randstreifen vorzusehen oder nachträglich anzulegen.

Arbeitskreis III:

»Der Schutz des Verkehrsopfers bei Erschöpfung der Versicherungssumme«

1. Der Arbeitskreis ist einstimmig der Auffassung, daß die derzeitigen Mindestversicherungssummen in der Anlage zu § 4 Abs. 2 PflVG (von 500 000,— DM für Personenschäden, 100 000,— DM für Sachschäden und 20 000,— DM für reine Vermögensschäden sowie 750 000,— DM im Fall der Verletzung mehrerer Personen) in nicht wenigen Fällen nicht ausreichen, um die Ansprüche der Geschädigten in vollem Umfang befriedigen zu können.
2. Er begrüßt in diesem Zusammenhang die Rechtsprechung des 6. Zivilsenats des BGH (Urteil von 7. 11. 1978, VersR 1979, 30 ff.), daß, wenn der Direktanspruch gegen den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer wegen Beschränkung der Deckungssumme nicht ausreicht, um sowohl die Ersatzansprüche des Sozialversicherungsträgers wie die des Verletzten aus einem Verkehrsunfall zu befriedigen, dem Verletzten an dem Direktanspruch ein umfassendes Befriedigungsvorrecht vor dem Sozialversicherungsträger zusteht. Diese Rechtsprechung sollte auch in dem geplanten SGB ausdrücklich verankert werden.
3. Vor allem aber hält der Arbeitskreis einstimmig eine sofortige angemessene Erhöhung der Mindestversicherungssummen für dringend notwendig.
4. Die weit überwiegende Mehrheit des Arbeitskreises ist der Auffassung, daß derzeit eine Verdoppelung der bisherigen Mindestversicherungssummen angemessen wäre.

5. Schließlich ersucht der Arbeitskreis einstimmig die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, daß auch im europäischen Raum eine ausreichende, möglichst einheitliche Regelung der Mindestversicherungssummen erfolgt.

Arbeitskreis IV:

»Parkvorsorge für Anlieger?«

1. Der Arbeitskreis befürwortet die Absicht der Bundesregierung, durch eine Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes die gesetzliche Grundlage für Parkregelungen zugunsten der Anwohner zu schaffen. Eine zeitliche Begrenzung der gesetzlichen Ermächtigung (»Experimentierklausel«) erscheint dem Arbeitskreis nicht erforderlich. Die beabsichtigte gesetzliche Regelung und deren Durchführung darf jedoch nicht dazu führen, daß die Bemühungen um Schaffung von Parkflächen außerhalb des Straßenraumes nachlassen.
2. Parkregelungen zugunsten der Anwohner bedürfen einer sorgfältigen Planung und setzen eine genaue Kenntnis der Verkehrsverhältnisse in dem Gebiet voraus, in dem sie durchgeführt werden sollen. Dabei ist insbesondere den Anwohnern und Gewerbetreibenden im vorgesehenen Regelungsbereich Gelegenheit zur Meinungsäußerung zu geben. Es muß auch sichergestellt sein, daß die Bedürfnisse des verdrängten Verkehrs angemessen berücksichtigt werden.
3. Parkregelungen zugunsten der Anwohner setzen eine ausreichende Überwachung des ruhenden Verkehrs voraus. Dies wird in der Regel nur durch eine Intensivierung der Überwachungsmaßnahmen zu erreichen sein. In diesem Zusammenhang wird es unerläßlich werden, die Verantwortlichkeit der Fahrzeughalter bei Verstößen im ruhenden Verkehr endlich neu zu regeln (»Kennzeichen-Anzeigen«). Die Verwarnungs- und Bußgeld-Sätze im ruhenden Verkehr sollten angehoben werden.
4. Für die Ausführung der beabsichtigten gesetzlichen Regelung durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften trifft der Arbeitskreis folgende Empfehlungen:

- a) Mit Rücksicht auf die unterschiedliche Situation in den Gemeinden ist davon abzusehen, eine bestimmte Art und Weise der Durchführung von Parkregelungen zugunsten der Anwohner festzulegen.
- b) Eine Parkregelung, die dem Anwohner eine individuell bestimmte Fläche zur ausschließlichen Parknutzung zuweist, ist unzweckmäßig.
- c) Der Raum, in dem Beschränkungen des Haltens und Parkens zugunsten der Anwohner angeordnet werden, sollte bevorzugt durch die Zeichen 314 und 315 (Blaues Schild mit weißem »P«) mit entsprechendem Zusatz kenntlich gemacht werden. Bei der Gestaltung des Zusatzes sollte ein einheitliches Plaketten-symbol verwendet werden.

Arbeitskreis V:

»Reform der Kostenregelung im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht?«

Der Arbeitskreis ist der Meinung, daß mit einer Reform der Kostenvorschriften, besonders nach den Gegebenheiten des Verkehrs- und Ordnungswidrigkeitenrechts, nicht bis zu einer Gesamtreform des Strafverfahrensrechts gewartet, sondern daß vordringliche Gesetzesänderungen baldmöglichst verwirklicht werden sollten. Insbesondere sollten die Kosten der Nebenklage geregelt und folgende Vorschriften geändert werden: § 19 BRAGO dahin, daß das Kostenfestsetzungsverfahren auch für Rahmengebühren Anwendung findet, § 464 Abs. 3 StPO dahin, daß die Kosten- und Auslagenentscheidung auch anfechtbar ist, wenn ein das Verfahren nach dem Ermessen des Gerichts einstellender Beschluß in der Hauptsache nicht anfechtbar ist, und § 47 Abs. 2 OWiG dahin, daß die Zustimmung des in der Hauptverhandlung anwesenden Betroffenen zur Einstellung des Bußgeldverfahrens erforderlich ist.

Der Arbeitskreis ist ferner der Ansicht, daß es bei der grundsätzlichen Überbürdung der notwendigen Auslagen des nicht verurteilten Beschuldigten oder Betroffenen auf die Staatskasse verbleiben sollte.

Schließlich schlägt der Arbeitskreis vor, eine Gesamtreform der Kostenvorschriften durch Erforschung der Rechtstatsachen vorzubereiten, auf deren Kenntnis es für etwaige gesetzgeberische Reformarbeiten notwendig ankommt.

Arbeitskreis VI:

»Der Erwerbsschaden bei Selbständigen«

1. Der bisher in der juristischen und betriebswirtschaftlichen Literatur und im Lehrbetrieb der Universitäten sehr vernachlässigte Problemkreis der Ermittlung und Berechnung von Verdienstaufschäden bei Selbständigen sollte intensiver wissenschaftlich erforscht, in den Kommentaren und in anderer Fachliteratur eingehender behandelt und besonders auch in die Lehrveranstaltungen der Universitäten, und zwar in Zusammenarbeit der juristischen und betriebswirtschaftlichen Fakultäten, einbezogen werden.
2. Der Rechtsanwaltschaft wird empfohlen, bei der Beratungstätigkeit mehr als bisher auf eine rechtzeitige, möglichst sofort nach dem Unfall einsetzende Beschaffung und Sicherung von Unterlagen für die spätere Schadensberechnung – erforderlichenfalls unter rascher Hinzuziehung von Sachverständigen und möglichst immer in frühzeitigem Einvernehmen mit dem Versicherer des Schädigers – hinzuwirken.

Dafür erscheint unter anderem wichtig:

- a) die exakte Fixierung medizinischer Erkenntnisse über den Grad und die Dauer der Erwerbsunfähigkeit, wobei die Ärzte angehalten werden sollten, nicht abstrakte, sondern konkret auf die Tätigkeit des Verletzten bezogene Erwerbsminderungsgrade festzustellen;
- b) die Feststellung des wirtschaftlichen Status im Zeitpunkt des Unfalls (»Momentaufnahme«) sowie der vorangegangenen Entwicklung;
- c) die Sammlung von Fakten und Belegen über konkrete entgangene oder verschlechterte Geschäfte, über Umsatzrückgänge,

über getroffene personelle Maßnahmen sowie über eigene Schritte des Verletzten zur Schadenminderung.

Berufsorganisationen der Rechtsanwälte, aber evtl. auch Verbände der Versicherungswirtschaft oder einzelne Versicherer sollten prüfen, ob und wie weit sie den Geschädigten oder deren Rechtsanwälten Ermittlungshilfen durch auszuarbeitende Formulare mit Katalogen von Fragen und Hinweisen geben können.

3. Zur Vermeidung unnötig langwieriger Prozesse sollten Klagen auf Erwerbsschadensersatz von Selbständigen nicht vor Abschluß der Materialsammlung angestrengt werden. Die Versicherungen sollten die dafür erforderliche Geduld der Geschädigten durch großzügige Vorschußzahlungen fördern.
4. Zur Vermeidung unverhältnismäßigen Beweisaufwands sollten bei kurzfristigem Arbeitsausfall von Selbständigen
 - a) die Versicherer bei der Schadensregulierung und
 - b) die Gerichte im Rahmen ihres Schätzmessens gemäß § 287 ZPO

die Kosten für eine fiktive Ersatzkraft regelmäßig ohne Nachweis der konkreten Schadenshöhe als Erwerbsschaden anerkennen, sofern der Geschädigte nur die Wahrscheinlichkeit eines nicht ganz unbedeutenden Arbeitsausfallschadens beweisen kann.

5. Eine Schadensbemessung nach den Kosten einer fiktiven Ersatzkraft wird der Praxis auch für die Fälle empfohlen, in denen ein Gewinnentgang deshalb nicht in Erscheinung tritt, weil die ausgefallene Arbeitsleistung des Verletzten nachweislich entweder von ihm durch überpflichtmäßige Anstrengungen nachgeholt oder von Mitgesellschaftern, Angehörigen oder sonstigen Dritten ohne besondere Vergütung erbracht worden ist.

Arbeitskreis VII:

»Wie kann die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis für die Praxis verbessert werden?«

1. Gegen eine nicht unerhebliche Minderheit, die sich für weitere Ausnahmen von der Sperre nach entzogener Fahrerlaubnis aus-

sprach, ist der Arbeitskreis mehrheitlich der Auffassung, daß über die in § 69a Abs. 2 StGB getroffene Regelung hinaus eine weitere Einschränkung der Sperre in zeitlicher und örtlicher Hinsicht nicht erforderlich und nicht zweckmäßig ist. Härtefällen kann bei Bemessung der Sperrfrist, bei vorzeitiger Abkürzung der Sperrfrist (§ 69a Abs. 7 StGB) sowie notfalls im Gnadenwege Rechnung getragen werden.

2. Die in § 69a Abs. 4 Satz 2 StGB normierte Mindestsperrfrist von drei Monaten bereitet in der Praxis, insbesondere im Berufungs- und Einspruchsverfahren, Schwierigkeiten. Der Gesetzgeber wird daher gebeten, Mittel und Wege zur Beseitigung dieser Schwierigkeiten zu suchen, etwa durch Herabsetzung oder Beseitigung der Mindestrestsperre, durch Beseitigung der Anrechnungspflicht beim Regel-Fahrverbot (§ 51 Abs. 5 StGB) oder auf kostenrechtlichem Wege.
3. Im Zusammenhang mit der vorzeitigen Abkürzung der Sperrfrist (§ 69a Abs. 7 StGB) wird der Gesetzgeber gebeten, die bisherigen Mindestfristen zu überprüfen, um eine erfolgreiche Nachschulung auch bereits in einem früheren Stadium berücksichtigen zu können. Außerdem sollte der Gesetzgeber (durch Bezugnahme auf § 69a Abs. 4 in § 69a Abs. 7 Satz 2, letzter Halbsatz) Sorge dafür tragen, daß auch bei vorzeitiger Abkürzung einer Sperrfrist die Zeit der vorläufigen Entziehung berücksichtigt werden kann.
4. Der Arbeitskreis regt an, daß sich auch der Verkehrsgerichtstag in nächster Zeit mit neueren Erkenntnissen im Zusammenhang mit Nachschulungskursen befaßt.

Arbeitskreis VIII:

»Die Entwicklung des Verkehrsrechts für die Binnenschifffahrt und den Seeverkehr einschl. des Ordnungswidrigkeitenrechts«

1. Konkurrenzverhältnis zwischen §§ 315 und 315 a StGB (Eingriffe in den Verkehrsablauf bzw. dessen Gefährdung) und den Ordnungswidrigkeits-Tatbeständen:

Der Arbeitskreis bittet den Gesetzgeber zu prüfen, ob bei Verkehrsverstößen eines Schiffsführers im Sinne des § 315 StGB, die nicht

grob pflichtwidriger Art im Sinne des § 315 a Abs. 1 Nr. 2 StGB sind, eine Ahndung nach Ordnungswidrigkeitenrecht ausreicht.

2. Problem der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand bei schuldloser Versäumnis der Einspruchsfrist im Ordnungswidrigkeiten-Verfahren:

Der Arbeitskreis hat sich nicht entschließen können, bei Ordnungswidrigkeits-Tatbeständen der See- und Binnenschifffahrt dem Gesetzgeber die Verlängerung der Einspruchsfrist von einer Woche auf einen Monat zu empfehlen. Die hiervon ausgehenden Präzedenzwirkungen auf andere Personengruppen mit häufiger regelmäßiger beruflicher Abwesenheit (z. B. Reiseleiter, Fernkraftfahrer) und auf andere Sachbereiche (z. B. Strafrecht und Zivilrecht) sind so unabsehbar, daß die Einwochenfrist damit überhaupt zur Debatte stünde.

Eine Möglichkeit, die Ersatzzustellung durch Niederlegung auf dem Postamt im Verwaltungsweg auszuschließen, fand keine Mehrheit. Der Arbeitskreis empfiehlt dagegen, dem Betroffenen bereits bei der Vernehmung naheulegen, einen Zustellungsbevollmächtigten zu bestellen, soweit diese Praxis nicht bereits heute besteht.

Ferner empfiehlt der Arbeitskreis, in Bußgeldbescheiden neben der gesetzlich vorgeschriebenen Einspruchsfrist auch auf die Möglichkeit der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand formularmäßig hinzuweisen, soweit dies nicht bereits Praxis ist.

Dabei sollte man den Wortlaut des Gesetzes (§ 52 OWiG in Verbindung mit § 44 Satz 1 StPO) verwenden, um nicht unerfüllbare Hoffnungen zu wecken.

Eine Empfehlung an die Rechtsprechung, großzügiger zu verfahren, hat die Mehrheit abgelehnt, denn die Rechtsprechung gewähre bereits jetzt durchweg großzügig die Wiedereinsetzung im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten.