

Empfehlungen des 20. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1982:

Arbeitskreis I:

»Reaktionszeiten des Kraftfahrers«

1. Die bisher der Verkehrsrechtsprechung zugrunde gelegten Reaktionszeiten des Kraftfahrers berücksichtigen nicht immer hinreichend die situativen Einflüsse, die im konkreten Einzelfall zu einer Verlängerung, aber auch zu einer Verkürzung dieser Reaktionszeiten führen können.
2. Das anliegende Schema 1 (»Zeitlicher Ablauf eines Notbremsvorganges«) enthält neue Arbeitsdefinitionen für die Reaktionszeiten des Systems Fahrer/Fahrzeug. Dieses Schema und die Definitionen werden zur Diskussion gestellt.
3. Das anliegende Schema 2 (»Zeitlicher Ablauf eines Notbremsvorganges mit Pkw«) enthält eine dem gegenwärtigen Stand der Erkenntnis entsprechende Quantifizierung eines wahrscheinlichsten, eines 2 % – und eines 98 % – Wertes in einfach strukturierten Situationen. Der Arbeitskreis empfiehlt die Anwendung dieser Meßwerte im Rahmen der aufgezeigten Grenzen in der Verkehrsrechtsprechung.

Arbeitskreis II:

»Gesetzliche Regelung der Unfallflucht«¹

1. Der Arbeitskreis hält es für richtig, daß sich der Gesetzgeber in § 142 StGB darauf beschränkt hat, lediglich die zivilrechtlichen

¹ Diese Empfehlungen sind mit weitüberwiegender Mehrheit angenommen worden. Mit Stimmgleichheit abgelehnt wurden der Antrag einer Empfehlung, die Polizei generell anzuweisen, in den Fällen der Meldung durch den Beteiligten an die Polizei die Vorschriften des Ordnungswidrigkeitengesetzes großzügig anzuwenden und von der Verfolgung der möglicherweise mit dem Unfall begangenen Ordnungswidrigkeiten abzusehen.

Feststellungsinteressen der Unfallbeteiligten und Unfallgeschädigten zu schützen.

2. Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß auch nach Vollendung des Tatbestandes des § 142 StGB durch nachträgliche oder verspätete Meldungen (binnen 24 Stunden) das Feststellungsinteresse der Unfallgeschädigten im wesentlichen befriedigt werden kann.

Aus diesem Grunde empfiehlt der Arbeitskreis, einen näher benannten Strafmilderungsgrund für die obengenannten Fälle zu schaffen und das Absehen von Strafe vorzusehen.

3. Die Landesjustizverwaltungen werden aufgefordert, in die RiStBV aufzunehmen:

In den vorgenannten Fällen (oben 2) ist das Verfahren regelmäßig einzustellen (§§ 153 ff. StPO).

4. Bei der Bewertung von Eintragungen in das Verkehrszentralregister sind Taten nach § 142 StGB zu differenzieren.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt schließlich, Möglichkeiten dafür zu schaffen, daß nachträgliche Meldungen nach dem geltenden § 142 Abs. 2, 3 StGB auch an Stellen gerichtet werden können, die nicht Strafverfolgungsbehörden sind (z. B. Versicherungen).

Arbeitskreis III:

»Schmerzensgeld bei Gefährdungshaftung?«

1. Der Arbeitskreis hält es nicht für geboten, einen Schmerzensgeldanspruch bei Gefährdungshaftung einzuführen.²
2. Dem Arbeitskreis erscheint es wichtiger, die Frage etwa noch bestehender Lücken des StVG für den Ersatz des materiellen Scha-

² Eine beachtliche Minderheit hat für folgende Empfehlungen gestimmt:
Der Arbeitskreis empfiehlt die gesetzliche Einführung eines Schmerzensgeldanspruchs bei Gefährdungstatbeständen der Verkehrshaftung. Die Mehrbelastung der Versicherungsnehmer, insbesondere auch der Autofahrer, durch die dann notwendig werdende Prämienhöhung wird zugunsten eines verbesserten Schutzes des Unfallopfers in Kauf genommen.

dens zu beraten. Er schlägt daher vor, ein Arbeitskreis des nächsten VGT möge sich damit befassen, ob die Haftung für die Betriebsgefahr eines Kfz auch auf ein unabwendbares Ereignis (§ 7 Abs. 2 StVG) und gegenüber unentgeltlich oder nicht geschäftsmäßig beförderten Insassen (§ 8 a StVG) ausgedehnt werden sollte.

Arbeitskreis IV:

»Straßenverkehrssicherungspflicht«

1. Beim Straßenbau sollte eine geländenahe Linienführung bevorzugt werden, um eine stärkere Beeinträchtigung der Landschaft zu vermeiden. Auf extreme Fahrzeugkonstruktionen (z. B. besonders niedrig gebaute Personenwagen) braucht hierbei keine Rücksicht genommen zu werden.
2. Ein Schilderwald an den Straßen sollte vermieden werden, weil dadurch allein der Verkehrssicherheit nicht wesentlich gedient wird.
3. Bei der Errichtung verkehrsberuhigter Bereiche sollten alle baulichen Voraussetzungen für die Anwendung der Zeichen 325 und 326 (Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereiches) erfüllt sein. Die überwiegende Aufenthaltsfunktion sollte klar erkennbar sein. Einzelne verkehrsbehindernde Anlagen zur Verkehrsberuhigung sollten mit Rücksicht auf die Straßenverkehrssicherung vermieden werden.
4. Die Rechtsprechung und eine künftige gesetzliche Regelung zum Winterdienst (Streupflicht) werden auch die Anforderungen des Umweltschutzes und nicht nur die technisch in Betracht kommenden Schutzmaßnahmen abwägen müssen.

Der Einsatz von Streusalz auf Fahrbahnen mit geringer Verkehrsbedeutung und Gehwegen sollte zwecks Schutzes der Bäume und des Grundwassers im Rahmen des Güterabwägungsprinzips möglichst vermieden und durch andere Maßnahmen ersetzt werden.

5. Rechtsgrund und Inhalt der die neue Haftung nach dem Staatshaftungsgesetz auslösenden Verkehrssicherungspflicht sollten in den

Straßengesetzen neu geregelt bzw. klarge stellt werden. Hierbei sollte die Einheitlichkeit der Regelung oberstes Ziel sein.

6. Es entspräche der Intention des Staatshaftungsgesetzes, den Rechtsgrund der Straßenverkehrssicherungspflicht und deren Wahrnehmung als Rechtsinstitut der Leistungsverwaltung im Zusammenhang mit der öffentlich-rechtlichen Straßenunterhaltungspflicht zu regeln. Hierbei würde auch dem Umstand Rechnung getragen, daß bereits bei der Planung öffentlicher Straßen Entscheidungen zur Verkehrssicherheit getroffen werden müssen.
7. Alle am Straßenverkehr Beteiligten sollten beachten, daß nach dem Inkrafttreten des Staatshaftungsgesetzes die zum bisherigen Recht entwickelten Grundsätze der Straßenverkehrssicherungspflicht auch künftig weitgehend Anwendung finden werden.

Arbeitskreis V:

»Entwicklungstendenzen im Schadensersatzrecht«

Der Arbeitskreis hat festgestellt, daß sich das Schadensersatzrecht in den letzten 20 Jahren, insbesondere was seinen Umfang angeht, im wesentlichen durch »Richterrecht« verändert und fortgebildet hat. Er hat dabei den bereits vom 13. Verkehrsgerichtstag 1975 für die »Folgeschäden« aufgestellten Grundsatz, daß bei Schadensfällen jeder Geschädigte schnell und vollständig entschädigt werden soll, daß aber weder er noch Dritte sich am Unfall bereichern sollen, für alle Schäden bekräftigt.

In diesem Zusammenhang schlägt der Arbeitskreis vor:

1. Bei einer Reparatur, bei der eine Mehrwertsteuer tatsächlich nicht anfällt, sollte eine solche auch nicht erstattet werden.
2. Bei einer Selbstreparatur sollten nur reduzierte Lohnstundensätze anerkannt werden.
3. Der BGH sollte im Hinblick auf die Entscheidung des V. Zivilsenats vom 2. Oktober 1981 (VersR 1982, 72) nochmals überprüfen, ob daran festgehalten werden kann, daß fiktive Reparaturkosten trotz

des inzwischen erfolgten Verkaufs des beschädigten Fahrzeuges noch verlangt werden können.

4. Der Arbeitskreis hat Bedenken, daß im Rahmen des Ersatzes fiktiver Heilbehandlungskosten auch die Kosten kosmetischer Operationen und ärztlich für notwendig erachteter Kuren erstattet werden, wenn diese nicht durchgeführt werden.
5. Ersatz für aufgewendete Freizeit im Zusammenhang mit der Schadensbehebung soll über eine »Auslagenpauschale« hinaus nicht bezahlt werden.
6. Bei infolge des Unfalls entgangenem oder beeinträchtigtem Urlaub sollen in der Regel nur die tatsächlichen Aufwendungen ersetzt werden.

Arbeitskreis VI:

»Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsunfallanalyse«

1. Spezialabteilungen, -kammern und -senate haben die Sachkunde der Richter und Staatsanwälte verbessert; soweit solche noch nicht vorhanden sind, sind sie zu schaffen. Den Beteiligten muß Gelegenheit gegeben werden, sich im Verkehrsrecht fortzubilden. Die Ministerien werden aufgefordert, trotz notwendiger Einsparungen die erforderlichen Mittel bereitzustellen, um Zuschüsse bewilligen zu können und regelmäßige Fortbildung zu gewährleisten. Dazu zwingen Zahl und Gewicht der Verkehrsunfallsachen.
2. Eigene Sachkunde der Verkehrsrichter muß genutzt werden, um überflüssige verkehrsunfallanalytische Gutachten zu vermeiden. Kontinuierliche Besetzung der Gerichte ist anzustreben; unnötige Versetzungen sind zu vermeiden.
3. Reicht die eigene Sachkunde nicht aus, so sind Gutachten – auch von Amts wegen und nicht erst auf Antrag einer Partei – einzuholen. Enger Kontakt zwischen den Verfahrensbeteiligten empfiehlt sich.

4. Wegen der Gefahr für Unfallbeteiligte, in Beweisnot zu geraten, müssen jedenfalls bei Unfällen mit Körperverletzung und Todesfolge
 - a) Unfalls Spuren gesichert und zuverlässig festgehalten werden; umfassende Fotografien von Spuren aller Art sind von größtem Wert; entsprechende Ausrüstung der Polizei muß vorhanden sein oder beschafft werden;
 - b) bei Erstbehandlung bzw. Aufnahme in ein Krankenhaus sorgfältige ärztliche Befund-Dokumentationen angefertigt werden, die präzise Angaben über sämtliche äußeren wie inneren Verletzungen enthalten; bei tödlichen Unfällen sollten mehr Obduktionen angeordnet werden;
 - c) ggf. bereits frühzeitig im Ermittlungsverfahren Arzt, techn. Sachverständiger und befähigter Spurensucher zusammenarbeiten.
5. Fehlt es an gesicherten Spuren, insbesondere Kontakts Spuren auf der Fahrbahn, sonstigen Spurenfragmenten und Feststellungen über Unfallschäden und Unfall-Endstellung, so sind die Grenzen für die Rekonstruktion eines Unfalls erreicht. Technische Gutachten bringen in solchen Fällen keine Lösung.

Arbeitskreis VII:

»Probleme verkehrsberuhigter Wohngebiete«

Der Arbeitskreis befürwortet alle Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, die die Verkehrssicherheit erhöhen, den Verkehrsumfang und damit die Immissionsbelastung verringern und auch das Wohnumfeld verbessern.

1. Um rechtliche Probleme und Risiken auszuschalten, wird eine frühzeitige Abstimmung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zwischen Planungsbehörde, Baulastträger und Straßenverkehrsbehörde unter Beteiligung der betroffenen Bürger nachdrücklich empfohlen.
2. Verkehrsberuhigung in Wohngebieten erfolgt durch bauliche sowie verkehrslenkende Maßnahmen, die wohngebietsfremden Durch-

gangsverkehr fernhalten und für eine Verringerung der Fahr- geschwindigkeit des verbleibenden Fahrzeugverkehrs sorgen. Um derartige Maßnahmen realisieren zu können, bedarf es keiner be- sonderen Beschilderung.

3. Die Anbringung der Zeichen 325/326 StVO (verkehrsberuhigte Be- reiche) ist keine Maßnahme, die für sich allein Verkehrsberuhi- gung bringt.
4. Die Anbringung der Zeichen 325/326 StVO kommt nur in Frage, wenn die Straße auch ohne eine solche Beschilderung tatsächlich in »Schrittgeschwindigkeit« befahren wird und auf jeden Benutzer den Eindruck macht, daß Kinderspiele auf dieser Straße in ihrer ganzen Breite stattfinden können. Dazu muß sich die Straße in ihrem gesamten Erscheinungsbild deutlich von allen übrigen Straßen unterscheiden.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt bei wenigen Gegenstimmen, die VwV- StVO bezüglich der örtlichen und baulichen Voraussetzungen, un- ter denen verkehrsberuhigte Bereiche gekennzeichnet werden dür- fen, zu konkretisieren und enger zu fassen, jedoch keinesfalls auf- zuweichen.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Zeichen 325/326 StVO statt »ver- kehrsberuhigte Bereiche« künftig »Wohnstraße« oder »Wohnbe- reich« zu nennen. Dadurch soll dem Verkehrsteilnehmer deutlich gemacht werden, welchen Charakter die so beschilderte Straße hat; gleichzeitig soll der Unterschied zu sonstigen verkehrsberuhigen- den Maßnahmen (s. Punkt 2 und VwV StVO VI) betont werden.
7. Der Arbeitskreis hält die immer wieder vorgeschlagene Senkung der zulässigen Innerortsgeschwindigkeit auf z. B. 30 km/h für nicht ausdiskutiert. Er regt deshalb mit großer Mehrheit an, durch wis- senschaftlich untermauerte Untersuchungen prüfen zu lassen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ort- schaften auf weniger als 50 km/h ermäßigt und gleichzeitig für die- jenigen Straßen, auf denen die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Vorrang behalten müssen, davon abweichend höhere Geschwindigkeiten erlaubt werden sollen.

»Gefährdungshaftung in der Schifffahrt?«

I.

1. Der Arbeitskreis empfiehlt die Einführung einer Gefährdungshaftung für Schäden aus dem Transport besonders gefährlicher Güter mit See- und Binnenschiffen.

Die Klassen der besonders gefährlichen Güter, die katastrophenartige Schäden hervorrufen können, müßten in einer Liste festgelegt werden.

Die Haftung sollte auf einen angemessenen Betrag begrenzt werden; der Haftungsbetrag müßte jedoch die allgemeinen schiffahrtsrechtlichen Haftungsgrenzen überschreiten.

Es muß gewährleistet sein, daß für die Haftung hinreichender Versicherungsschutz besteht.

2. Die Regelung sollte jedoch nicht durch innerstaatliche Gesetzgebung, sondern in internationalen Übereinkünften getroffen werden, um die internationale Rechtseinheit nicht zu gefährden.

II.

Über den Transport besonders gefährlicher Güter hinaus erscheint die Einführung einer Gefährdungshaftung im Schifffahrtsrecht nicht geboten.