

# Empfehlungen des 21. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1983:

## *Arbeitskreis I:*

### **„Nachweis der Fahrunsicherheit infolge Alkohols und anderer Mittel“**

1. Der Arbeitskreis empfiehlt mit einer Stimmenmehrheit von 77 zu 46 Stimmen eine Reform der Alkoholvorschriften des Verkehrsstrafrechts für Führer von Motorfahrzeugen durch Umgestaltung in ein abstraktes Gefährdungsdelikt.
2. Der hiernach erforderliche Gefahrengrenzwert sollte sich nach Meinung der Mehrheit an die statistische Gefährlichkeit bestimmter Promillewerte anlehnen und deutlich unter 1,3 Promille liegen.
3. Da für andere Substanzen (Medikamente und Drogen) angesichts ihrer Vielzahl und unterschiedlichen Wirkungsweise feste Grenzwerte für den Eintritt der Fahrunsicherheit nicht genannt werden können, muß die Fahrunsicherheit hier mit Hilfe eines Sachverständigen in jedem Einzelfall festgestellt werden.
4. Im Hinblick darauf, daß nach verkehrsmedizinischer Auffassung in diesen Fällen das zur Verfügung stehende Untersuchungsmaterial nicht immer ausreichend ist, sollte stets auf die Sicherstellung ausreichender Probenmengen geachtet werden.
5. Der Arbeitskreis hält es für zweckmäßig, daß der Einsatz von elektronischen Atemalkohol-Testgeräten anstelle der bisher verwendeten Alcotest-Röhrchen bei der Vorprüfung durch die Polizei derzeit im Feldversuch erprobt wird. Während des Versuchsstadiums hält der Arbeitskreis eine weitere Stellungnahme hierzu nicht für erforderlich.

## *Arbeitskreis II:*

### **„Erweiterung der Gefährdungshaftung im Straßenverkehrsrecht?“**

Um den Schutz der Kinder im Straßenverkehr zu erweitern, regt der Arbeitskreis an, § 7 StVG dahin zu ändern, daß sich der Kfz-Halter gegenüber Ansprüchen von Kindern bis zu 10 Jahren auf Ersatz von Personenschäden auf den Haftungsgrundausschluß des unabwendbaren Ereignisses nicht mehr berufen kann. Seine Haftung soll in diesem Fall nur bei Vorliegen höherer Gewalt ausgeschlossen sein.

Der Vorschlag, diese Haftungserweiterung nur eingreifen zu lassen, wenn kein anderer Schadenversicherer oder Sozialversicherungsträger im Risiko ist, wurde gegen eine starke Minderheit abgelehnt.

Ein weiterer Vorschlag, alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer in diese Haftungserweiterung einzubeziehen, wurde ebenfalls gegen eine starke Minderheit abgelehnt.

Anregungen, die Gefährdungshaftung auch auf Kfz-Insassen zu erstrecken, die unentgeltlich und nicht geschäftsmäßig befördert werden (z. B. Gefälligkeitfahrten oder Fahrgemeinschaften) wurden mit deutlicher Mehrheit abgelehnt.

Eine erhebliche Minderheit sprach sich im übrigen auch gegen jede Änderung des § 7 Abs. 2 StVG aus.

## *Arbeitskreis III:*

### **„Die erhöhte Unfallgefahr bei motorisierten Zweirädern“**

Der Arbeitskreis III ist der Auffassung, daß sofort geeignete Maßnahmen ergriffen werden müssen, um das hohe Verletzungs- und Todesrisiko bei motorisierten Zweiradfahrern nachhaltig abzubauen.

1. Die Hersteller werden aufgefordert, durch konstruktive Verbesserungen der motorisierten Zweiräder, wie Optimierung der Tankform, richtige Gestaltung der Lenkeranordnung, Anbringung von Beinprallschutzrichtungen, Verbesserung des Bremssystems und Erhöhung der optischen Erkennbarkeit, die Verletzungsgefahr zu verringern.

2. Der Arbeitskreis ist von der Schutzwirkung eines Schutzhelmes für Mofa-Fahrer überzeugt. Er fordert den Gesetzgeber auf, sobald wie möglich die Helmtragepflicht einzuführen.
3. Zur Klärung der Mindestanforderungen an alle Kraftfahrerschutzhelme sollte die derzeitige Formulierung des § 21 a StVO unverzüglich durch einen Bezug zu bestehenden einschlägigen Normen und Richtlinien ergänzt werden.
4. Die Ausbildung der Fahrlehrer und Fahrschüler für Zweiräder ist praxis- und verkehrsgerechter zu gestalten und vorzuschreiben.
5. Dringend geboten ist, das Führen schwerer Motorräder von einer vorherigen Fahrpraxis auf leichteren Motorrädern abhängig zu machen (Stufenführerschein).
6. Für Mofa-Fahrer sollte die Führerscheinplicht eingeführt werden.

Zumindest sollte unverzüglich der Erwerb der Prüfbescheinigung nicht nur an eine theoretische Prüfung, sondern auch an eine vorherige qualifizierte, theoretische und praktische Ausbildung gebunden werden.

Eine Herabsetzung des Mindestalters für Mofa-Fahrer von 15 Jahren auf 14 Jahre wird abgelehnt.

7. Wegen der hohen Verletzungsgefahr müssen motorisierte Zweiradfahrer im Straßenverkehr besondere Vorsicht walten lassen. Sie sind aber auch in besonderem Maße auf die Rücksichtnahme anderer Kraftfahrer angewiesen.

Der motorisierte Zweiradfahrer sollte im Interesse seiner eigenen Sicherheit und besseren Erkennbarkeit auch am Tage mit Abblendlicht fahren. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, dies vorzuschreiben.

#### *Arbeitskreis IV:*

#### **„Gesetzliche Rückrufpflicht des Herstellers bei Sicherheitsmängeln am Kraftfahrzeug?“**

Der Arbeitskreis IV ist der Überzeugung, daß im Interesse der Verkehrssicherheit bereits jetzt eine rechtliche Verpflichtung zum Rückruf bei Sicher-

heitsmängeln an Kraftfahrzeugen besteht, deren Verletzung eine zivilrechtliche Haftung des Unternehmens und der zuständigen Mitarbeiter sowie eine strafrechtliche Verantwortlichkeit der zuständigen Mitarbeiter, insbesondere des Managements, zur Folge haben kann. Deshalb liegt die Durchführung einer gebotenen Rückrufaktion nicht im freien Ermessen des betreffenden Unternehmens.

Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß das geltende Recht insoweit zur Schadensverhütung ausreicht.

Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß die Rückrufpraxis bei Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland rechtstatsächlich weiter erforscht werden soll.

#### *Arbeitskreis V:*

#### **„Erlöschen der Betriebserlaubnis bei Veränderungen am Kraftfahrzeug“**

I. Die Regelung des § 19 Abs. 2 StVZO über das Erlöschen der Betriebserlaubnis bei technischen Veränderungen am Fahrzeug ist nach wie vor im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes erforderlich.

Es sollte jedoch vermehrt die Möglichkeit geschaffen werden, das Erlöschen der Betriebserlaubnis dadurch zu vermeiden, daß für ein- oder angebaute Teile eine Teilegenehmigung oder -erlaubnis nach §§ 22a oder 22 StVZO erteilt wird, deren Verwendung nicht von einer Ein- oder Anbauabnahme abhängt.

II. Das Bundesverkehrsministerium soll prüfen, ob der Fahrzeughalter grundsätzlich auch von den Ausstattungsmöglichkeiten für sein Fahrzeug Gebrauch machen darf, die dem Fahrzeughersteller im Rahmen der Erteilung der allgemeinen Betriebserlaubnis zugestanden werden.

III. Die Information für die Beteiligten, wie z. B. Kraftfahrer, Werkstätten, Polizei und Sachverständige, muß verbessert werden. Hierauf ist besonders bei dem vom Bundesverkehrsministerium neu zu erstellenden Beispielekatalog zu achten.

IV. Zur Information des Kraftfahrers und der für die Überwachung zuständigen Stellen sollten die Nachrüstungsteile besser gekennzeichnet und die Dokumentation verbessert werden.

V. In der Rechtsschutzversicherung sollte die Regelung, wonach Versicherungsschutz nur für zugelassene Fahrzeuge besteht, wegfallen.

*Arbeitskreis VI:*

### **„Abschleppen von Kraftfahrzeugen“**

#### **I. Abschleppen auf Veranlassung der Polizei**

1. Im Hinblick auf die Massenhaftigkeit, den einschneidenden Charakter und die unterschiedliche Handhabung des Abschleppens von Fahrzeugen durch die Polizei- und Ordnungsbehörden, empfiehlt der Arbeitskreis eine abgestimmte besondere gesetzliche Regelung in den Sicherheits- und Ordnungsgesetzen der Länder.

Diese Norm soll insbesondere

- die eindeutige rechtliche Einordnung der Maßnahme gewährleisten,
  - ein Zurückbehaltungsrecht der Ordnungs- oder Polizeibehörde und seine rechtsstaatlich einwandfreie Ausübung durch Dritte verankern.
2. Im Interesse der Verkehrs- und Rechtssicherheit ist es wünschenswert, wenn sich die Landesregierungen in der praktischen Handhabung abstimmen und die hauptsächlichen Sachverhalte festlegen, die in der Regel eine Abschleppmaßnahme rechtfertigen (Abschleppkatalog).
  3. Der Arbeitskreis hält fest, daß über die Ausübung des Zurückbehaltungsrechts die Polizei- oder Ordnungsbehörde zu entscheiden und auch dabei den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten hat.
  4. Sofern nach allgemeinen Grundsätzen dem betroffenen Bürger ein Schadensersatzanspruch zusteht, sollte dieser vom Staat subsidiär dann befriedigt werden, wenn das Abschleppen und Verwahren des Fahrzeugs einem privaten Unternehmen übertragen war.

## II. Abschleppen auf Veranlassung Privater

Nach gegenwärtiger Rechtslage darf der Private ein widerrechtlich parkendes Fahrzeug nur „sofort“, nachdem es dort abgestellt worden ist, von Privatgrund abschleppen lassen (§ 859, Abs. 3 BGB). Diese Situation ist unbefriedigend.

Deshalb appelliert der Arbeitskreis an die Rechtsprechung, die zeitliche Begrenzung der Zulässigkeit des Abschleppens auszudehnen unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles.

### *Arbeitskreis VII:*

#### **„Der Zeugenbeweis im Verkehrsprozeß“**

Der Zeugenbeweis ist besonders im Verkehrsprozeß ein häufig unzuverlässiges, aber unentbehrliches Beweismittel.

Er ist verbesserungsbedürftig und verbesserungsfähig, insbesondere durch verbesserte Befragungstechnik, genauere Protokollierung und bessere Kenntnis der Bewertungskriterien.

##### I. Verbesserung der Ausbildung

1. Vernehmungs- und Aussagepsychologie müssen ordentliches Lehrfach an den Polizeischulen werden, sofern dies nicht schon der Fall ist.
2. Vernehmungs- und Aussagepsychologie müssen in ihren theoretischen Grundlagen Pflichtvorlesung an den juristischen Fakultäten werden und Prüfungsfach sein.
3. Aussage- und Vernehmungspsychologie müssen in die Ausbildungspläne für Rechtsreferendare aufgenommen werden. Ihre praktische Anwendung muß in der Referendarzeit systematisch eingeübt werden.
4. Vernehmungs- und Aussagepsychologie müssen zum Gegenstand von Fortbildungsveranstaltungen für Richter, Rechtsanwälte und Staatsanwälte gemacht werden. Dabei soll es zu einem Erfahrungsaustausch zwischen allen kommen, die an Zeugenvernehmungen beteiligt sind.

## II. Verbesserung der Protokollierung

1. In einem mehrjährigen, breiten Feldversuch soll die Einführung des Tonträgerwortprotokolls erprobt werden. Das Tonträgerwortprotokoll soll neben dem bisher üblichen Protokoll aufgenommen werden und braucht in der Regel nicht in Schriftform übertragen zu werden.
2. Das herkömmliche Protokoll soll wie folgt verbessert werden:
  - a) Bericht und Verhörteil müssen getrennt werden.
  - b) Soweit die Antworten protokolliert werden, sind die Fragen und Vorhalte ebenfalls zu protokollieren.
  - c) Bei polizeilichen Vernehmungen sind die gemeinschaftliche Einvernahme von Zeugen und die Bezugnahme auf Fremdprotokolle zu unterlassen.

III. Wegen der Unzulänglichkeit des Zeugenbeweises sollen die Möglichkeiten des Sachbeweises besser ausgeschöpft werden, insbesondere

1. durch Einführung des Unfallschreibers, der die Fahrdaten der letzten Sekunden vor dem Unfall speichert und nur bei einem Unfall ausgewertet werden darf (Entschließungen auf dem 11., 17. und 18. Deutschen Verkehrsgerichtstag),
2. durch Übernahme der neuen Techniken der Unfallfotografie und umfassende Ausstattung der Polizei mit entsprechenden Geräten.

IV. Die Möglichkeiten einer Zusammenfassung des zivil- und strafrechtlichen Verfahrens durch ein neuartiges Verfahren sollen in einem Arbeitskreis des Verkehrsgerichtstages geprüft werden, weil die Trennung der Verfahren zu vielfachen Wiederholungsvernehmungen und dadurch zur Verschlechterung der Qualität der Aussagen führt.

### *Arbeitskreis VIII:*

#### **„Die neuen Hafenstaatkontrollen und die Schifffahrtsgerichte“**

1. Der Arbeitskreis begrüßt, insbesondere aufgrund der positiven Erfahrungen mit vergleichbaren Kontrollen im Bereich der Binnenschifffahrt, im

Interesse einer erhöhten Schiffssicherheit, der Sicherheit und Gesundheit der Seeleute sowie des Meeresumweltschutzes, das Inkrafttreten der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle für den Bereich der Seeschifffahrt in 14 europäischen Staaten.

2. Der Arbeitskreis empfiehlt, bei der Hafenstaatkontrolle in Anwendung der „Nichtbegünstigungsklausel“ sicherzustellen, daß Schiffe aus Nichtvertragsstaaten der einschlägigen internationalen Übereinkommen im Verhältnis zu Schiffen aus Vertragsstaaten insofern nicht günstiger behandelt werden, als die Beseitigung wesentlicher Mängel hinsichtlich Bauzustand, Einrichtung, Ausrüstung und Besatzung vor dem Auslaufen in jedem Falle gewährleistet wird.
3. Um unternormige Schiffe gezielt zu identifizieren und durch Einhaltung der vereinbarten Kontrollquoten zu gewährleisten, daß Wettbewerbsverzerrungen zwischen konkurrierenden Häfen vermieden werden, wird ein schneller und umfassender Informationsaustausch der Schiffskontrollergebnisse für notwendig gehalten. Dies soll sowohl regional zwischen europäischen Schiffssicherheitsbehörden als auch innerstaatlich unter den deutschen Häfen geschehen. Der Arbeitskreis empfiehlt daher dringend, einen effektiven Datenverbund sicherzustellen.
4. Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß die Intensivierung der Schiffskontrollen in den Häfen eine Zunahme der schiffahrtsrechtlichen Verfahren zur Folge haben wird, deren Behandlung eine besondere Sachkunde der Richter und Staatsanwälte erforderlich macht. Er fordert daher erneut nachdrücklich, daß gemäß den Empfehlungen des 8., 13. und 15. Deutschen Verkehrsgerichtstages — wie für die Binnenschifffahrt — auch im Seebereich spezielle Schifffahrtsgerichte für Straf- und Bußgeldsachen einzurichten sind. Darüber hinaus wird empfohlen, auch bei den für die gerichtliche Überprüfung der Mängelbeseitigungsverfügungen und Auslaufverbote zuständigen Verwaltungsgerichten — ggfs. durch Ergänzung des § 188 VwGO — sicherzustellen, daß die schiffahrtsbezogenen Verfahren besonderen Spruchkörpern zugewiesen werden. Der Bundesminister der Justiz und die Justizminister der Länder werden gebeten, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr dieser Empfehlung durch Gesetz oder im Ordnungswege nunmehr Rechnung zu tragen.