

Empfehlungen des 22. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1984

Arbeitskreis I:

»Der künftige bundeseinheitliche Bußgeldkatalog«

1. Der Arbeitskreis I hält es für geboten, den § 28 a StVG bereits jetzt zugunsten des Betroffenen analog anzuwenden, wenn die Eintragungsgrenze (80,- DM) mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen erreicht oder überschritten wird. Eine Eintragung erfolgt dann nicht.
2. Der Arbeitskreis ist mit knapper Mehrheit der Auffassung, daß die Regelsätze des künftigen Bußgeldkatalogs bei gewöhnlichen Tat Umständen auch für die Gerichte bindend sind. Abweichungen von den Regelsätzen sind bei – in der Tat oder in der Person des Betroffenen liegenden – besonderen Umständen möglich.
Demgegenüber lehnt es die Gegenmeinung ab, die Regelsätze des künftigen Bußgeldkatalogs auch für die Gerichte als verbindlich anzusehen, um den richterlichen Entscheidungsspielraum auch für den Regelfall nicht zu beeinträchtigen.
3. Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß das Fahrverbot des § 25 StVG (1 bis 3 Monate) im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ein besonders wirkungsvolles Mittel ist und bislang nicht ausreichend angewendet wird. Deshalb sollte
 - der Ordnungsgeber über das schon bislang praktizierte Verfahren bei Alkoholdelikten hinaus ein Regel-Fahrverbot auch für andere besonders gefährliche Verkehrsverstöße vorsehen,
 - die bisherige restriktive Rechtsprechung in dieser Frage neu überdacht werden.
4. Der künftige Bußgeldkatalog sollte in zusammengefaßter, gegebenenfalls tabellarischer Form *alle* bußgeld- bzw. verwarnungsgeldbewehrten Verkehrsordnungswidrigkeiten erfassen, damit der Bürger sich über die Folgen etwaigen Fehlverhaltens informieren kann und Länderkataloge überflüssig werden.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt dem Ordnungsgeber, die bisher vorgesehenen Regelsätze des künftigen Bußgeldkatalogs unter dem Gesichtspunkt der Gefährlichkeit des Verstoßes und der Hauptunfallursachen – und zwar nach oben wie nach unten – nochmals zu überprüfen.

»Der medizinisch-technische Nachweis des Unfallablaufs«

1. Unfallbeteiligte geraten nicht selten in Beweisnot und erleiden hierdurch Rechtsnachteile. Deshalb muß zur Vorbereitung und Durchsetzung von entsprechenden Maßnahmen die Aufklärung des Verkehrsunfallgeschehens der Allgemeinheit ständig aufs Neue als dringliches und bedeutsames Problem dargestellt werden.
2. Bei der Bedeutung von Anknüpfungstatsachen (z. B. Spuren, Witte-rungsverhältnisse, Endstellung und Beschädigung der Fahrzeuge) für die Beurteilung der Unfallverursachung in rechtlicher Hinsicht ist die Unfallaufnahme zu verbessern. Dazu gehört der Einsatz von tech-nischen Geräten, die der gebotenen Qualitätsanforderung ent-sprechen.

Die Sicherung von Beweismitteln bei bedeutenden Schadensfällen hat in der Regel Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs.

Im Hinblick auf die Bedeutung der Blockier- bzw. Bremsspuren bei der Unfallaufklärung wird die Ausrüstung von Personenkraftwagen und Motorrädern mit Unfallschreibern empfohlen.

3. Angesichts der jährlich der Volkswirtschaft durch Verkehrsunfälle allein an Personenfolgeschäden nachhaltig entstehenden Kosten von mehr als 18 Milliarden DM darf die Anschaffung und der Einsatz moderner Spurensicherungsgeräte an der Kostenfrage nicht scheitern. Zur Absicherung sind Studien über den Aufwand und den Nutzen einer volkswirtschaftlich optimierten Unfallaufnahme zu erstellen.
4. Ergibt die Rekonstruktion eines Unfalls Hinweise dafür, daß organische oder funktionelle Störungen im medizinischen Bereich ursächlich waren, dann wird es für notwendig erachtet, geeignete fachmedi-zinische Untersuchungen zur Klärung durchzuführen. Zur Analyse tödlicher Verkehrsunfälle sollte von der rechtsmedizinischen Unter-suchung der Unfallopfer (Obduktion) mehr Gebrauch gemacht werden.
5. Bei der Sachverständigenauswahl ist darauf zu achten, daß der Sach-verständige in der Lage ist, das geforderte Gutachten unter Darstellung der angewandten Methoden mit fallangemessener Dokumentation für Gericht und Verfahrensbeteiligte nachvollziehbar zu erstellen.

6. Bei Unfällen mit vielschichtiger Problematik oder bei mehrphasigem Unfallhergang (z. B. Sitzposition, Gurt- oder Helmbenutzung, Zweirad- und Fußgängerunfälle) werden häufig das fachspezifische oder die fachspezifisch aufeinander aufbauenden Gutachten zur eindeutigen Klärung des Unfallablaufs nicht ausreichen.

Der Arbeitskreis II empfiehlt in derartigen Fällen im Interesse der Wahrheitsfindung die Einholung eines medizinisch-technischen Kombinationsgutachtens, das schon während seiner Erstellung eine wechselseitige Überprüfung der einzelnen Ergebnisse ermöglicht.

7. Die am multidisziplinären Gutachten beteiligten Sachverständigen sind in der Beweisaufnahme eigenverantwortlich zu vernehmen. Bei Beweisanträgen auf Einholung eines weiteren Gutachtens wird künftig im konkreten Fall von der Rechtsprechung im Rahmen des § 244 Abs. 4 Satz 2 StPO auch abgewogen werden müssen, ob es als überlegenes Forschungsmittel angesehen werden kann.

Arbeitskreis III:

»Preiswettbewerb beim Neuwagenkauf«

Die zum Teil äußerst kontroversen Erörterungen des Arbeitskreises III haben die juristische und praktische Bedeutung des Preiswettbewerbes beim Neuwagenkauf unter den verschiedensten Betrachtungsweisen deutlich gemacht. Auf dieser Grundlage hat der Arbeitskreis folgende Empfehlungen mehrheitlich beschlossen:

1. Die unverbindlichen Preisempfehlungen für den Kraftfahrzeughandel sollen beibehalten werden.
2. Der Händler ist frei in der Bildung seiner Verkaufspreise. Er kann die unverbindlichen Preisempfehlungen beliebig unterschreiten. Diese Unterschreitung kann er in Prozentsätzen oder in DM-Beträgen ausdrücken.
3. Das derzeit geltende Rabattgesetz soll bei Verkäufen von Neuwagen und anderen Waren, für die unverbindliche Preisempfehlungen bestehen, einschränkend angewendet werden.
(Begründung: Bei Angeboten unter Bezugnahme auf die unverbindliche Preisempfehlung besteht die Gefahr nicht, daß dem Kunden ein in Wahrheit nicht bestehender Preisvorteil vorgespiegelt wird).

Wird auf die in der unverbindlichen Preisempfehlung genannten Preise Bezug genommen, ist daher eine Auslegung des Rabattgesetzes anzustreben, bei der es auf Einzelheiten des Verkaufsgesprächs nicht ankommt. Einerlei soll es daher insbesondere sein, ob von Rabatt oder Nachlaß gesprochen wird, wer dies zuerst ins Gespräch bringt und ob, wann und auf welche Weise der Verkäufer darauf hinweist, daß die unverbindliche Preisempfehlung nur eine Orientierungshilfe ist und nicht sein eigener Preis.

4. Zur Klarstellung sollte der Gesetzgeber das Rabattgesetz durch folgenden Absatz 3 ergänzen:

Zulässig sind Nachlässe von Preisen, die unter Bezugnahme auf die unverbindlich empfohlenen Preise gebildet werden.

5. Die Aufklärung von Händlern und Verbrauchern über die zulässige Preisgestaltung soll verstärkt werden.

Arbeitskreis IV:

»Offene Fragen zum Regreß nach dem Sozialgesetzbuch«

1. Der Arbeitskreis begrüßt, daß die Neuregelung des Regresses nach § 116 SGB X dem Geschädigten durch die »relative Theorie« und das Quotenvorrecht bei Haftungshöchstgrenzen einen höheren Anspruch als bisher einräumt.

Es wird jedoch Aufgabe der Rechtsprechung sein, bei einem Zusammentreffen von Haftungshöchstgrenzen und Mitverantwortung eine Lösung zu finden, die verhindert, daß der Geschädigte bei höherer Mithaftungsquote sich besser stellt als bei einer geringeren.

Dabei könnte hilfreich sein, zuerst nach der »relativen Theorie« zu verfahren und anschließend die Haftungshöchstgrenzen zu berücksichtigen.

2. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß § 116 Abs. 3 Satz 3 SGB X ersatzlos zu streichen ist. Die Vorschrift bringt dem Geschädigten keine materiellen Vorteile, sondern verzögert zu seinem Nachteil die Schadensregulierung.
3. Die Gleichstellung des Sozialhilfeträgers und der Bundesanstalt für Arbeit mit dem Sozialversicherungsträger verzögert die Schadensregulierung zu Lasten des Geschädigten. Der Arbeitskreis empfiehlt daher, diese Gleichstellung zu beseitigen.

4. Der Absatz 7 des § 116 SGB X sollte neu überarbeitet werden, da er in der derzeitigen Fassung zu erheblichen Mißverständnissen Anlaß gibt.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt, den »Übergang von Beitragsansprüchen« (§ 119 SGB X) zu streichen. Denn der mit dieser Regelung verbundene Arbeits- und Kostenaufwand steht in einem krassen Mißverhältnis zum geringen Vorteil für den Geschädigten.

Es muß aber sichergestellt werden, daß freiwillige Beiträge unter gewissen Bedingungen als Pflichtbeiträge angerechnet werden.

Für die Übergangszeit appelliert der Arbeitskreis an Haftpflichtversicherer und Rentenversicherungsträger, von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, Teilungsabkommen zu schließen. Solche Teilungsabkommen hält der Arbeitskreis auch im Rahmen des § 119 SGB X für zulässig.

6. Der Arbeitskreis hat mit Sorge zur Kenntnis genommen, daß für Regreßansprüche des Sozialversicherungsträgers nach dem Urteil des BGH vom 5. Oktober 1983 (Aktenzeichen IV a ZR 190/81) bei Leistungsfreiheit des Haftpflichtversicherers neben der ordentlichen Gerichtsbarkeit auch die Sozialgerichtsbarkeit zuständig sein könnte.

Er appelliert an die Sozialversicherungsträger, im Rahmen der Möglichkeiten des § 76 Abs. 2 SGB IV auch den Interessen des Ersatzpflichtigen angemessen gerecht zu werden.

Der Arbeitskreis regt an, eine allgemeine Billigkeitsregelung nach dem Vorbild des § 640 Abs. 2 RVO einzuführen.

7. Der Arbeitskreis bittet den Gesetzgeber, bei den erforderlichen Reformen der §§ 116ff. SGB X die betroffenen Praktiker frühzeitig zu hören.

Arbeitskreis V:

»Mehr oder weniger Verkehrszeichen?«

Der Arbeitskreis ist einhellig der Auffassung, daß mittlerweile zu viele Verkehrszeichen aufgestellt sind. Mehr Verkehrszeichen bedeuten nicht mehr Verkehrssicherheit. Im Gegenteil, sie überfordern den Verkehrsteilnehmer und schränken seine Eigenverantwortlichkeit ein.

Daraus folgt:

1. Alle Verkehrszeichen sind auf ihre Notwendigkeit laufend zu überprüfen. Aus vermeintlicher Fürsorge entstehende, aber sachlich nicht begründete Forderungen sind kein geeigneter Maßstab. Überflüssige Schilder verleiten zur Mißachtung und beeinträchtigen die Befolgung der erforderlichen Zeichen.

2. Gefahrstellen sind nur dort anzuzeigen, wo diese für den aufmerksamen Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar sind.
3. Reglementierende Eingriffe (Vorschriftzeichen) sind nur dort gerechtfertigt, wo dies im Interesse der Sicherheit und Ordnung im Verkehr unumgänglich ist.
4. Zu weit gehende Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht begünstigen die vermehrte Aufstellung von Verkehrszeichen.
5. Der Ordnungsgeber sollte prüfen, ob durch Änderung der Vorschriften die Zahl der Verkehrszeichen vermindert werden kann.
6. Die einschlägigen Organisationen, Bildungseinrichtungen und die Medien sollten durch verstärkte Aufklärungsarbeit Kenntnis und Akzeptanz der Verkehrszeichen und Verkehrsregeln verbessern.
7. Der Mißachtung von Vorschriftzeichen sollte mit konsequenter Verkehrsüberwachung und Ahndung begegnet werden.
8. Zur Reduzierung vielfacher Zielangaben bei der innerörtlichen Wegweisung sollte ein international verständliches Richtzeichen entsprechend dem französischen »toutes directions« eingeführt werden. Die Zahl der Hinweise auf innerörtliche Ziele sollte soweit wie möglich eingeschränkt werden. Der Aufstellung sog. Fantasiezeichen ist nachdrücklich entgegenzutreten.

Arbeitskreis VI:

»Das Zukunftsrisiko bei jugendlichen Verkehrsopfern«

1. Es ist anzustreben, daß jugendliche Schwerverletzte, insbesondere bei Schädigung des Gehirns, bis zur (Wieder-)Eingliederung in Schule, Ausbildungsstätte oder Beruf nach einem Gesamtplan betreut werden, der ihre stufenweise Rehabilitation zuläßt.
2. Die Haftpflichtversicherer sollen zum Zwecke der Beteiligung an der stufenweisen Rehabilitation jugendlicher Unfallopfer am Gesamtplan mitwirken.
3. Bei der Bemessung des Erwerbsausfallschadens ist in allen Fällen, in denen vor dem Unfall Besonderheiten nicht aufgetreten sind, davon auszugehen, daß ein Kind oder ein Jugendlicher mit irreparablen Hirnschäden, die eine Berufsausbildung ausschließen, im Regelfall mindestens den Hauptschulabschluß, bei einer Verletzung nach Eintritt in die erste Klasse einer weiterführenden Schule den Realschulabschluß erreicht hätte.

»Pkw-Leasing durch Private«

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, daß für das Auto-Leasing als Massengeschäft ein einheitliches Bedingungsmerk zur Verfügung gestellt wird entsprechend den Neuwagenverkaufs- und KFZ-Reparaturbedingungen.

Im Interesse aller Marktteilnehmer soll dadurch der Leasingvertrag die erforderliche Transparenz erhalten und auch ein angemessener Interessenausgleich erfolgen.

2. Dieser setzt voraus, daß insbesondere Gefahrtragung, Gewährleistung und vorzeitige Beendigung des Vertrages, z. B. aus Anlaß eines Unfalls oder Vertragsverletzung einer Partei, unter Wahrung der Rechte des Leasingnehmers geregelt werden.

Angemessen erscheint,

- a) daß der Leasinggeber sich nicht von eigener Haftung für Mängel des Fahrzeugs befreit und den Leasingnehmer ausschließlich an den Lieferanten verweist,
- b) daß der Leasinggeber keinen Anspruch auf Aufwendungsersatz oder Zahlung von Zinsen für den Fall der gewährleistungsbedingten Rückgängigmachung des Leasingvertrages hat. Für die Zeit der Benutzung hat der Leasingnehmer eine angemessene Gebrauchsentschädigung zu zahlen,
- c) daß der Leasinggeber die restlichen Raten nicht im vollen Umfang zu beanspruchen hat, wenn dem Leasingnehmer das Leasingfahrzeug unverschuldet nicht mehr zur Verfügung steht.

Der Arbeitskreis ist mehrheitlich der Auffassung, daß § 11 Nr. 10 AGBG auf PKW-Leasing Anwendung finden soll.

3. Die KFZ-Versicherungsprämien für Leasing-KFZ sollten nach den Risikoverhältnissen des Leasingnehmers (Schadenfreiheit, Regionalklasse, Tarifgruppe) bestimmt werden. Es ist auch sicherzustellen, daß die gleiche Versicherungsprämie zu zahlen ist, unabhängig davon, ob Leasingnehmer oder Leasinggeber Versicherungsnehmer ist.

Tritt der Leasinggeber als Versicherungsnehmer auf, so hat er seinen Leasingnehmer so zu stellen (z. B. im Schadenfall), als ob dieser selbst Versicherungsnehmer und Ersterwerber im Sinne von § 13 II 1 AKB wäre.

Außerdem sollte dem Leasingnehmer im Rahmen des Leasingvertrages immer die volle Entschädigung (einschließlich Zuschläge gemäß § 13 AKB), die der Kaskoversicherer leistet, zugute kommen; denn er bezahlt letztendlich die Prämie.

Der Leasingnehmer muß die freie Wahl haben, ob er sich selbst oder über den Leasinggeber versichert.

Arbeitskreis VIII:

»Schifffahrt und Gewässerschutz«

Der Arbeitskreis VIII stellt fest, daß umfassende internationale und nationale Regelwerke vorhanden sind, um Gewässerverschmutzungen durch die Schifffahrt zu verhüten. Ergänzende Regelungen kommen allenfalls für einzelne Tatbestände im Zuge neuer technischer Entwicklungen und Erkenntnisse in Betracht; hingegen besteht keine Notwendigkeit für weitere internationale Übereinkommen.

Erforderlich sind aber zusätzliche Anstrengungen, um die wirksame Anwendung der bestehenden Vorschriften und ihre Beachtung durch die Schifffahrt zu verbessern.

Der Arbeitskreis stellt dazu fest:

1. Es muß sichergestellt werden, daß ausreichende Auffanganlagen und Entsorgungsmöglichkeiten für Öl, Chemikalien, Schiffsabwasser und Schiffsmülle vorhanden sind und von der Schifffahrt auch in ausreichendem Maße in Anspruch genommen werden.
2. Bei der Ahndung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit Gewässerverunreinigungen kommt der Generalprävention bei der Strafzumessung besondere Bedeutung zu.
3. Gewässerverunreinigungen durch Schiffe unter fremder Flagge sollten auch im Wege der stellvertretenden Strafrechtspflege verfolgt werden.
4. Probeentnahmetechnik und Analyseverfahren sind weiterzuentwickeln und zu vereinheitlichen, um die Beweissicherung bei Gewässerverunreinigungen zu verbessern.
5. Das Land Schleswig-Holstein wird gebeten, die Zusatzvereinbarung über die Ausübung der schiffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben dem Beispiel der anderen drei Küstenländer folgend möglichst bald anzunehmen, um auch in seinem Zuständigkeitsbereich eine ausreichende polizeiliche Überwachung der schiffahrtbezogenen Umweltschutzvorschriften zu gewährleisten.

Die Absicht des Bundes wird begrüßt, durch eine Internationale Nordseeschutz-Konferenz weitere gemeinsame Maßnahmen der Anliegerstaaten zum Schutz der Nordsee zu erreichen. Besondere Bedeutung wird der Ausweisung der Nordsee als Sondergebiet nach dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) und dem Verbot der Abfallbeseitigung auf See beigemessen.

Der Arbeitskreis unterstreicht, daß ähnliche Anstrengungen wie in der Schifffahrt auch zur Verringerung der anderen, weitaus umfangreicheren Schadstoffbelastungen der Gewässer vom Lande aus – insbesondere Abwassereinleitungen – unternommen werden müssen.