

Empfehlungen des 23. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1985

Arbeitskreis I:

»Möglichkeiten zur Durchsetzung verkehrsrechtlicher Normen«

1. Der Arbeitskreis geht davon aus, daß nicht nur die Unfallziffern steigen, sondern daß sich ganz allgemein die Verkehrsmoral und Normentreue eines nicht geringen Teiles aller Verkehrsteilnehmer, also nicht nur der Kraftfahrer, ständig verschlechtert. Die Gründe dafür sieht er vor allem in einer immer geringer werdenden Entdeckungswahrscheinlichkeit und zunehmenden Bagatellisierung von Normverstößen.
2. Der Arbeitskreis sieht eine Möglichkeit zur Besserung bei stärkerer Beachtung folgender Gesichtspunkte:
 - a) Es sollten nur solche Normen gesetzt und Anordnungen getroffen werden, die notwendig und für den Verkehrsteilnehmer verständlich und akzeptabel sind. Diese dürfen nicht zur Disposition des einzelnen stehen. Bei Zuwiderhandlungen muß dann die Sanktion auch deutlich fühlbar und europäischen Maßstäben angeglichen werden.
 - b) Die auf Einsichtsfähigkeit und gegenseitige Bereitschaft zur Rücksichtnahme zielende Verkehrserziehung und Aufklärung muß weitergeführt werden. Wie die Erfahrung lehrt, kann jedoch nicht damit gerechnet werden, daß allein dadurch eine nachhaltige Besserung bei der Mehrheit der Verkehrsteilnehmer erreicht wird.
 - c) Besonders wichtig ist eine konsequentere Überwachung durch die Polizei. Eine Norm, gegen die fortgesetzt ohne nachteilige Folge verstoßen werden kann, wird nicht mehr ernst genommen. Deshalb kann eine Änderung der Situation nur bei einer ausreichenden, sichtbaren Präsenz und effektiven Verkehrsüberwachung der Polizei im Straßenverkehr erreicht werden.

Es ist Aufgabe der verantwortlichen Politiker, die dafür erforderlichen personellen und materiellen Voraussetzungen bei der Polizei zu schaffen.
 - d) Den Politikern, den Interessenverbänden und den Medien kommt die wichtige Aufgabe zu, diese Tätigkeit der Polizei zu unterstützen und ihren Wert für die Allgemeinheit zu betonen. Verstärkte Überwachung

führt letztlich nicht nur zu größerer Normentreue und Verkehrssicherheit, sondern auch zu weniger Sanktionen für den einzelnen.

Die Medien haben daneben auch die Aufgabe, den Inhalt der Normen dem einzelnen nahezubringen.

- e) Technische und straßenbauliche Möglichkeiten sollten ergänzend genutzt werden, die Verkehrsteilnehmer insbesondere zur Einhaltung der angemessenen oder vorgeschriebenen Geschwindigkeit zu veranlassen.
- f) Aufgabe der Bußgeldbehörden und der Justiz muß es sein, Verstöße auch angemessen zu ahnden, wobei es insbesondere auf die Schnelligkeit und Konsequenz ankommt. Daß dies bisher nicht ausreichend geschieht, liegt nicht zuletzt daran, daß die seit langem für erforderlich gehaltenen Reformen zu einer beschleunigten und effektiveren Gestaltung des Verfahrens immer noch auf sich warten lassen.

Auch die Problematik der »Geisterfahrer« und Kennzeichenanzeigen bedarf dringend einer Regelung. Der Arbeitskreis warnt eindringlich vor einer weiteren Entwertung des Verkehrszentralregisters.

Arbeitskreis II:

»Die nicht-eheliche Lebensgemeinschaft im Schadensrecht«

Der Arbeitskreis geht davon aus, daß unter den Begriff der nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft in erster Linie eheähnliche Partnerschaften fallen; darunter können aber auch andere Lebens- und Wirtschaftsgemeinschaften fallen, soweit sie dieser Struktur entsprechen.

1. Im Falle der Tötung steht dem überlebenden Partner der nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft nach geltendem Recht (§ 844 Abs. 2 BGB) kein Schadensersatzanspruch wegen entgangenen Unterhalts zu, es sei denn, das Gesetz sieht einen Unterhaltsanspruch vor (§ 1615 I BGB).
2. Die weit überwiegende Mehrheit lehnt eine gesetzliche Erweiterung des § 844 Abs. 2 BGB und verwandter Vorschriften ab, weil die Auswirkung auf andere Rechtsgebiete nicht abgesehen werden kann.

Eine geringe Minderheit befürwortet eine Gesetzesänderung zur Ausweitung auf eine zeitlich beschränkte Schadensersatzpflicht bei tatsächlich erbrachter Unterhaltsleistung.

3. Der Regreßausschluß nach §§ 67 Abs. 2 VVG und 116 Abs. 6 SGB X kann auf die Partner nicht-ehelicher Lebensgemeinschaften nicht ausgedehnt werden.

Eine geringe Minderheit ist der Auffassung, daß der Regreß bei nicht-ehelichen Lebensgemeinschaften, die dauerhaft, intensiv und damit familienähnlich sind, bereits jetzt durch das Angehörigenprivileg ausgeschlossen wird.

Die Sozial- und Privatversicherer sollten in Härtefällen vom Regreß teilweise oder ganz absehen.

4. Ein Schadensersatzanspruch wegen verletzungsbedingter Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit (§§ 823, 842, 843 BGB) steht Partnern einer nicht-ehelichen Lebensgemeinschaft bei Beeinträchtigung der Haushaltstätigkeit dann zu, wenn diese Leistung entgeltlich erbracht worden ist.

Das Gleiche sollte für den Fall der bloß tatsächlich erbrachten Dienstleistung im Haushalt gelten, soweit sie sich als Gegenwert für die Unterhaltsleistung durch den Partner darstellt; dabei könnte von Bedeutung sein, ob der Verletzte auf dem Arbeitsmarkt zum Zeitpunkt der Verletzung vermittelbar gewesen ist. Die Höhe des Anspruchs ist begrenzt durch den Wert der für die Haushaltsführung empfangenen Gegenleistung.

Eine solche Haushaltstätigkeit sollte im Rahmen der Schadensgeringhaltungspflicht (§ 254 BGB) berücksichtigt werden, wenn der Verletzte zugleich Gläubiger eines Unterhaltsersatzanspruchs nach § 844 Abs. 2 BGB ist.

Arbeitskreis III:

»Der ältere Verkehrsteilnehmer«

1. Unfälle mit Beteiligung älterer Verkehrsteilnehmer stellen keinen dominierenden Schwerpunkt im gesamten Unfallgeschehen dar. Allerdings führt die altersbedingte Leistungseinschränkung zu typischen Unfällen (z. B. durch Vorfahrtverletzung, falsches Abbiegen und Einbiegen).
2. Im allgemeinen reichen die bestehenden gesetzlichen Vorschriften aus, um das Altersrisiko in vertretbaren Grenzen zu halten. Insbesondere genügt es auch weiterhin, altersspezifischen Eignungsmängeln im Einzelfall nachzugehen; allerdings sollten Auffälligkeiten, z.B. bei Strafverfahren und anderen Verkehrsverstößen, häufiger als bisher der zuständigen Fahrerlaubnis-

behörde mitgeteilt werden. Deshalb bedarf es nicht der Befristung der Fahrerlaubnis mit dem Ziel einer medizinischen Eignungsüberprüfung bei Erreichen einer bestimmten Altersgrenze (Führerschein auf Zeit).

3. Der Arbeitskreis ist in der Beurteilung der Notwendigkeit, für ältere Fahrerlaubnisinhaber einen obligatorischen Sehtest einzuführen, unterschiedlicher Auffassung. Eine 3/4-Mehrheit hält einen solchen – allerdings nur einmaligen – Sehtest für die Tagessehschärfe für unausweichlich, weil mit zunehmendem Alter Sehmängel – für den Betroffenen oft unerkannt – erheblich ansteigen. Die Altersgrenze hierfür sollte sich an wissenschaftlichen Erkenntnissen orientieren. Die Minderheit hält die Einführung eines derartigen obligatorischen Sehtests in Anbetracht des geringen Unfallrisikos und des hohen Verwaltungsaufwandes nicht für verhältnismäßig.
4. Angesichts der Bedeutung des Sehens bei Dunkelheitsfahrten empfiehlt der Arbeitskreis dem Gesetzgeber, auch für das Dämmerungssehen und die Blendungsempfindlichkeit dem Unfallrisiko angepaßte Grenzwerte festzusetzen.
5. Der Arbeitskreis ist mit Nachdruck der Auffassung, daß durch eine breit angelegte Aufklärungsaktion »Senioren am Steuer« sowohl die älteren Kraftfahrer auf ihre Risiken und auf Maßnahmen zu deren Abwendung als auch die anderen Verkehrsteilnehmer auf partnerschaftliches Verhalten hingewiesen werden müssen.

Arbeitskreis IV:

»Der Kraftfahrzeugsachverständige als Gutachter – Beruf ohne Berufsbild?«

1. Der Arbeitskreis beobachtet mit Sorge, daß die für Kraftfahrzeugsachverständige erforderliche fachliche Qualifikation und persönliche Eignung nicht bei allen als Gutachter auf den Gebieten »Kraftfahrzeugschäden und -Bewertung« sowie »Straßenverkehrsunfälle« tätigen Personen gewährleistet ist.
2. Der Arbeitskreis begrüßt es deshalb, daß die Industrie- und Handelskammern und die Verbände und Organisationen der Kraftfahrzeugsachverständigen weitgehend einheitliche Bestellungs Voraussetzungen bzw. Berufsbilder haben. Auch bei den Versicherern werden die für die Tätigkeit ihrer angestellten Sachverständigen notwendigen Voraussetzungen verlangt.

3. Im Interesse der Verbraucher und der Rechtspflege empfiehlt der Arbeitskreis die Schaffung eines einheitlichen Berufsbildes des Sachverständigen für »Kraftfahrzeugschäden und -Bewertung« und für »Straßenverkehrsunfälle« durch den Gesetzgeber sowie die Unterstützung aller derartiger Bestrebungen im Rahmen der EG.

Bis dahin sollten jedoch alle Beteiligten stärker als bisher zusammenarbeiten und vor allem Grundsätze und Einrichtungen für eine kontinuierliche Aus- und Weiterbildung und eine angemessene Überwachung schaffen. Sie sollten gemeinsam auf eine freiwillige Kontrolle auch von nicht anerkannten Sachverständigen hinwirken.

Es liegt im Interesse der Verbraucher und der Auftraggeber, sich der Kraftfahrzeugsachverständigen zu bedienen, die sich dieser Kontrolle unterwerfen.

Arbeitskreis V:

»Typische Verkehrsunfälle und Schadensverteilung«

Der Arbeitskreis lehnt die Verwendung von Haftungstabellen ab. Er meint, daß die Gefahr einer zu schematischen Anwendung besteht, die dem Einzelfall nicht hinreichend gerecht wird und dem Geschädigten deshalb Nachteile bringt.

Eine beachtliche Minderheit der Teilnehmer ist der Auffassung, daß Haftungstabellen einer schnellen Regulierung, einer Vereinheitlichung der Rechtsprechung und damit der Rechtssicherheit förderlich sind.

Arbeitskreis VI:

»Neue Geschwindigkeitsgrenzen im Ortsverkehr«

Der Arbeitskreis ist einhellig der Meinung, daß innerhalb von Ortschaften vielfach zu schnell gefahren wird. Dabei ist das Geschwindigkeitsverhalten in Wohngebieten und auf Verkehrsstraßen unterschiedlich zu beurteilen.

Der Arbeitskreis begrüßt die versuchsweise Einführung von Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen. Er empfiehlt aber, solche Regelungen behutsam einzusetzen. Dabei sollte die Geschwindigkeitsgrenze entweder auf 30 km/h oder auf 40 km/h festgesetzt werden; etwa die Hälfte der Teilnehmer hält aber eine Begrenzung auf 30 km/h für angemessener. Der Arbeitskreis schlägt vor, in so

beschilderten Zonen zu überprüfen, ob die zulässigen Geschwindigkeiten eingehalten werden und ob bei wesentlichen Überschreitungen Gegenmaßnahmen zu ergreifen sind. Damit gewonnene Erfahrungen sollten systematisch gesammelt und ausgewertet werden. Danach sollte sich der Verkehrsgerichtstag erneut mit der Problematik befassen.

Eine generelle Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Verkehrsstraßen auf Werte unter 50 km/h hält der Arbeitskreis nicht für sinnvoll; er ist aber der Meinung, daß durch eine verstärkte Überwachung und strengere Ahndung für die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten gesorgt werden sollte.

Der Arbeitskreis hält eine Änderung der Geschwindigkeitsgrenzen in der StVO derzeit nicht für erforderlich.

Der Arbeitskreis empfiehlt, die bisherige Praxis aufzugeben, Geschwindigkeitsüberschreitungen von nicht mehr als 5 km/h als unbedeutende Ordnungswidrigkeit nicht zu ahnden.

Grundsätzlich hält der Arbeitskreis für die Akzeptanz von Geschwindigkeitsgrenzen bauliche und gestalterische Maßnahmen im Verkehrsraum für wesentlich.

Arbeitskreis VII:

»Neue Wege zur Ahndung von Parkverstößen?«

Das Problem der Kennzeichenanzeigen im ruhenden Verkehr bedarf dringend einer gesetzgeberischen Lösung. Gegenwärtig kann sich eine Minderheit hartnäckiger Verkehrssünder praktisch ohne Risiko über die Regeln für den ruhenden Verkehr hinwegsetzen. Die mit diesen Regeln geschützten wichtigen Anliegen der Bevölkerung werden so verfehlt. Außerdem ist längerfristig eine Erschütterung der Rechtstreue der Bevölkerung zu befürchten.

So, wie andere Rechtsstaaten dieses Problem gelöst haben, müssen auch bei uns die Lücken des geltenden Rechts geschlossen werden. Anknüpfend an die Verantwortung des Halters für sein Kraftfahrzeug sollte ihm, wenn der Fahrer des Fahrzeugs nicht ermittelt werden kann, eine Belastung mit entstandenen Kosten zugemutet werden. Eine Eintragung im Verkehrszentralregister darf damit nicht verbunden sein. Der Vollzug der Regelung darf bei den zuständigen Behörden keinen erheblichen Aufwand verursachen. Vielmehr soll zur Entlastung der Bußgeldbehörden und Gerichte beigetragen werden.

Eine in jeder Hinsicht befriedigende Lösung hat sich in der Vergangenheit als schwierig erwiesen.

Mit großer Mehrheit empfiehlt der Arbeitskreis eine auf den ruhenden Verkehr beschränkte Kostenregelung nach dem Vorschlag des Bundesrats. Danach soll der Halter grundsätzlich die entstandenen Verfahrenskosten tragen, wenn der Fahrer mit vernünftigen Aufwand nicht ermittelt werden kann. Im Interesse der Effektivität dieses Vorschlags wird der Erlaß einer Verwaltungsanordnung empfohlen, die es den Rechtsschutz-Versicherern ermöglicht, auch für bestehende Versicherungsverträge eine Übernahme der zu Lasten des Kraftfahrzeughalters festgesetzten Kosten abzulehnen.

Mit deutlicher Mehrheit spricht sich der Arbeitskreis ferner für eine gesetzliche Regelung aus, die das Abschleppen falsch geparkter Fahrzeuge zu Lasten des Halters erleichtert.

Mit knapper Mehrheit wird empfohlen, die Fahrtenbüchaufgabe auch im Bußgeldverfahren zuzulassen und sie insgesamt praktikabler auszugestalten.

Beachtung, aber keine Mehrheit fand der Vorschlag, eine bußgeldbewehrte Pflicht des Halters zu schaffen, dafür zu sorgen, daß sein Kraftfahrzeug nicht regelwidrig geparkt wird.

Arbeitskreis VIII:

»Die Sicherung des Schiffsverkehrs im Küstenbereich«

Der Arbeitskreis stellt fest, daß umfassende Regelungen zur Sicherung des Schiffsverkehrs im Küstenbereich vorhanden sind und die technischen Sicherheitseinrichtungen im Küstenbereich einen hohen Standard erreicht haben.

Der Arbeitskreis begrüßt die teilweise Ausdehnung der Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland in der inneren Deutschen Bucht (»Boxenlösung«) als weiteren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere zur Verhütung von Tankerunfällen durch entsprechende Verkehrsvorschriften. Diese Vorschriften sollten jedoch nach einem Erfahrungszeitraum unter Berücksichtigung der laufenden Beratungen in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) überprüft und ggf. weiterentwickelten internationalen Standards angepaßt werden. Hierbei sollte auf klar abgrenzbare Tatbestände in Anwendung der internationalen Terminologie geachtet werden.

Der Arbeitskreis empfiehlt:

1. Die Bundesregierung möge prüfen, ob angesichts der beabsichtigten Ausdehnung der Hoheitsgewässer durch Belgien und die Niederlande eine daran anschließende, völkerrechtlich zulässige Ausdehnung der Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee auf 12 sm gebo-

ten ist, um insbesondere die Sicherheit des Verkehrs im Bereich der Emsmündung sowie auf den küstennahen Schifffahrtswegen verbessern zu können.

2. Die nach dem Ems-Dollart-Vertrag vorgesehene und im Entwurf vorliegende gemeinsame Verkehrsordnung für die Ems sollte so bald wie möglich eingeführt werden.
3. Die Ausbildung der Beamten der verschiedenen Träger des schiffahrtspolizeilichen Vollzugs des Bundes und der Länder sollte im Hinblick auf die Zusammenarbeit im Küstenbereich nach einheitlichen Kriterien ausgerichtet werden.
4. Im Lichte der derzeit durchgeführten Bestandsaufnahme sollte auf eine mögliche Straffung der behördlichen Zuständigkeiten für Schifffahrtsfragen im Küstenbereich hingewirkt werden.
5. Beim Erlaß von Befahrensvorschriften im Zusammenhang mit der Einrichtung von Naturschutzgebieten sollte auch die Sicherheit der Kleinschifffahrt mitberücksichtigt werden.