

# Empfehlungen des 24. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1986

*Arbeitskreis I:*

## »Rechtsfragen beim Verkehrsunfall im Ausland«

Der Arbeitskreis I

I. empfiehlt der Bundesregierung,

1. in Anlehnung an die EG-Richtlinie über die Anhebung des Mindestversicherungsschutzes auch mit Nicht-EG-Staaten eine entsprechende Verbesserung anzustreben;
2. im Interesse einer wirksamen Bekämpfung von Verkehrsverstößen und einer Verbesserung der Rechtsstellung des Betroffenen die Europäischen Übereinkommen, die Fragen der zwischenstaatlichen Beziehungen auf dem Gebiet des Strafrechts regeln, insbesondere das Europ. Übk. über die Übertragung der Strafverfolgung und das Europ. Übk. über die internationale Geltung von Strafurteilen, den gesetzgebenden Körperschaften zur Beschlußfassung zuzuleiten;
3. soweit die Europäischen Konventionen keine Anwendung finden, darauf hinzuwirken, daß der Tatortstaat von verfahrenssichernden Maßnahmen (Untersuchungshaft, Beschlagnahme, Sicherheitsleistung) zur Durchsetzung seines Strafanspruches absieht und statt dessen so weit wie möglich dem Heimatstaat die Ahndung überläßt;

II. empfiehlt den Strafverfolgungsbehörden, in geeigneten Fällen vermehrt von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, dem Heimatstaat die Strafverfolgung zu überlassen;

III. wendet sich an die EG mit der Bitte, geeignete Vorschriften zu erlassen, die sicherstellen, daß

1. der Haftpflichtversicherer über das amtliche Kennzeichen festgestellt werden kann;
2. die Dauer der Schadensregulierung durch Festlegung von Höchstfristen für Regulierungsangebote verkürzt wird;
3. die Kosten der Rechtsverfolgung als erstattungsfähiger Schaden anerkannt werden;

IV. appelliert an die Verkehrsteilnehmer,

1. sich vor einer Auslandsreise über die ausländischen Verkehrsregeln zu informieren und ihren Versicherungsschutz (Vollkasko, Insassenunfall, Rechtsschutz, Schutzbrief, Mietwagenhaftpflicht-

- police) im Hinblick auf den abweichenden Versicherungsumfang und das abweichende Haftungsrecht des Auslands zu überprüfen;
2. sich mit dem Einheitlichen Europäischen Unfallbericht vertraut zu machen, ihn bei sich zu führen und im Schadensfall vollständig auszufüllen, insbesondere die Versicherungsdaten des Unfallgegners zu erfassen;
  3. die Grüne Karte stets bei sich zu führen, dies auch bei Fahrten innerhalb der EG.

### *Arbeitskreis II:*

#### **»Datenschutz und Verkehrsrecht«**

Datenschutz und Verkehrsrecht sind nicht Selbstzweck; sie dienen beide dem Bürger. Datenschutz darf nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen. Daß das möglich ist, hat der Arbeitskreis zu einigen besonders aktuellen Fragen festgestellt:

1. Der Arbeitskreis hat sich eingehend mit der Direktabfrage (on-line) von Daten aus dem Zentralen Verkehrsinformationssystem des Kraftfahrt-Bundesamtes (ZEVIS) durch Verkehrsbehörden und Polizei befaßt. ZEVIS ist für diese Behörden notwendig. ZEVIS liegt auch im Interesse des Bürgers, z. B. um Zweifelsfragen bei Verkehrskontrollen sofort vor Ort zu klären. Durch die beabsichtigte gesetzliche Regelung wird präzise festgelegt, in welchem Umfang diese Behörden ZEVIS nutzen dürfen.
    - Durch ZEVIS werden schutzwürdige Belange des Bürgers nicht beeinträchtigt.
    - Gegen eine Abfrage mit den Personalien des Halters (sogenannte P-Anfrage) für die Strafverfolgung, Strafvollstreckung und Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit bestehen keine durchgreifenden Bedenken.
    - Durch ZEVIS können sogenannte Bewegungsbilder für bestimmte Personen nicht erstellt werden.
- Um Bürgern und Behörden eine gesicherte Rechtsgrundlage zu geben, appelliert der Arbeitskreis an den Gesetzgeber, den Gesetzentwurf noch in dieser Legislaturperiode zu verabschieden.
2. Die Auskunftserteilung an Bürger über den Halter eines bestimmten Kraftfahrzeugs sollte unbürokratisch und großzügig gehandhabt werden. Bei der Neuregelung im Straßenverkehrsgesetz sollte es ausreichen, wenn der Bürger oder ein Anwalt ein verkehrsbezogenes Interesse darlegt.

»Probleme bei Massenfällen«

Die Massenfälle haben in jüngster Zeit beängstigend zugenommen; dabei gab es viele Schwerverletzte und Todesfälle. Hauptursache für die Massenfälle war die den Witterungs- und Sichtverhältnissen nicht angepaßte Geschwindigkeit und die Nichteinhaltung der gebotenen Abstände. Ein Vorwurf, der insbesondere LKW-Fahrern oft nicht erspart werden kann.

1. Grundlage für strafrechtliche und zivilrechtliche Wertung ist eine umfassende Aufklärung. Ungeachtet des Vorrangs der Rettungsmaßnahmen ist dafür die exakte Erfassung der Endstellung der Fahrzeuge, der Schadensbilder und der Spurenlage unerlässlich. Um das zu gewährleisten, soll die Polizei möglichst frühzeitig technische Sachverständige zuziehen.
2. Zur Verhütung der Massenfälle sollten besonders nebelgefährdete Autobahnabschnitte vordringlich mit geschwindigkeitsanzeigenden Warnanlagen ausgestattet werden.

Insbesondere Nutzfahrzeuge sollten mit ABS (keine Einfachausführung) ausgerüstet werden. Die Entwicklung und Einführung von Abstandswarneinrichtungen sollte beschleunigt werden.

3. Um den Beweisschwierigkeiten der Verkehrsoffer Rechnung zu tragen, wiederholt der Arbeitskreis die Bitte an den Bundesgerichtshof (Ziffer 1 der Entschließung des Arbeitskreises IV des 19. Deutschen Verkehrsgerichtstages), seine einschränkende Auslegung des § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB zu überprüfen.
4. Der Arbeitskreis appelliert an die K-Versicherer, die Regulierung von Massenfällen nicht restriktiv anzuwenden. Ihre Entscheidungen sollen der Öffentlichkeit und den Rechtsanwälten schnellstmöglich bekanntgegeben werden.

Es sollte erreicht werden, daß beteiligte ausländische Versicherungen in dieses Regulierungsverfahren mit einbezogen werden.

Es wird angeregt, im EG-Bereich die geltenden Mindestversicherungssummen umgehend zu erhöhen.

#### *Arbeitskreis IV:*

### **»Wie kann der Schutzgedanke des § 142 StGB bei Sachschäden besser verwirklicht (wiederhergestellt) werden?«**

1. Der Arbeitskreis ist in Übereinstimmung mit dem Verkehrsgerichtstag 1982 der Auffassung, daß § 142 StGB lediglich die zivilrechtlichen Feststellungsinteressen der Unfallbeteiligten und Unfallgeschädigten schützen kann.
2. Die in § 142 Abs. 1 StGB festgelegte Wartepflicht der am Unfall Beteiligten wird trotz Bedenken – im Hinblick auf die uneinheitliche Rechtsprechung – grundsätzlich bejaht.
3. Um in Zukunft einer größeren Zahl von Geschädigten die Durchsetzung ihrer aus einem Verkehrsunfall resultierenden Ersatzansprüche zu ermöglichen, schlägt der Arbeitskreis vor, im § 142 StGB einen weiteren Absatz einzuführen, der allerdings nur für Sachschäden gelten soll.
4. Die neu zu schaffende Vorschrift könnte lauten:

»Nach Abs. 1 und Abs. 2 wird nicht bestraft, wer nach einem Unfall mit lediglich Sachschaden durch freiwillige Meldung innerhalb von 24 Stunden bei dem Geschädigten, einer Polizeidienststelle oder einer sonstigen Stelle verhindert, daß der dem Geschädigten aus dem Unfall erwachsene Ersatzanspruch beeinträchtigt wird. Tritt die Beeinträchtigung ohne Zutun des Täters nicht ein, so bleibt er straflos, wenn er sich um deren Verhinderung freiwillig und ernsthaft bemüht.«

#### *Arbeitskreis V:*

### **»Sozialversicherungsbeiträge und Steuern beim Personenschaden«**

#### I.

1. Die Vorschriften der §§ 119 SGB X, 1385 a und b RVO, 112 a und b AVG, 130 a und b RKG und 186 AFG erschweren die Schadensregulierung nach Unfällen ganz erheblich. Sie wirken daher zum Nachteil der Geschädigten; sie machen Vergleiche und Teilungsabkommen der Rentenversicherungsträger mit den Haftpflichtversicherern nahezu unmöglich.

2. Daher empfiehlt der Arbeitskreis im Anschluß an die Vorschläge des 22. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1984, diese Vorschriften dem geltenden Haftpflichtrecht anzupassen. Die dringend erforderliche Reform sollte unter Mitwirkung von Praktikern sowie Beteiligung der Justizverwaltungen des Bundes und der Länder durchgeführt werden.

## II.

Bei der Berechnung des Ersatzes für Verdienstaufall ist nicht für alle Fälle von derselben Methode auszugehen.

1. In den Fällen der Lohn- und Gehaltsfortzahlung besteht Einigkeit darüber, daß insoweit der Verdienstaufall nach der Bruttomethode ersetzt werden muß.
2. Nach der modifizierten Nettomethode sollten zumindest alle Fälle reguliert werden, in denen Sozialversicherungsleistungen auf den Erwerbsschaden erbracht werden.
3. Ob in den anderen Fällen, in denen keine Sozialversicherungsleistungen auf den Erwerbsschaden erbracht werden, die Brutto- oder Nettomethode anzuwenden ist, ist streitig. Die knappe Mehrheit der Teilnehmer des Arbeitskreises hat sich für die Anwendung der modifizierten Nettomethode entschieden.

*Arbeitskreis VI:*

### **»Haftungsfragen beim Gebrauchtwagenkauf«**

1. Der formularmäßige Ausschluß der Gewährleistungshaftung des Verkäufers eines Gebrauchtwagens, wie er vom BGH als rechtswirksam angesehen wird, ist nur unter bestimmten, einschränkenden Voraussetzungen hinnehmbar.
2. Bei Schwerstmängeln ist der Haftungsausschluß unzulässig. Schwerstmängel sind solche Substanz- und Funktionsmängel, deren Behebung im Verhältnis zum Kaufpreis unwirtschaftlich ist.
3. Dem gewerblichen Handel obliegt die Untersuchung des Gebrauchtwagens auf seine Verkehrssicherheit und auf zulassungserhebliche, für die Bewertung des Kfz ins Gewicht fallende Mängel.
4. Bei einem erheblichen Unfallschaden besteht Offenbarungspflicht. Erheblich ist er, wenn die Behebung des Schadens in fachlich einwandfreier Reparatur bei heute gegebenem Preisniveau mehr als etwa 1.000,- DM erfordert.

5. Die über die Haftung für zugesicherte Eigenschaften von der Rechtsprechung eingeleitete Erweiterung der Haftung für Objektbeschreibung soll fortgesetzt werden; insbesondere soll in der Marken- und Typenbezeichnung weiterhin die Gewähr bestimmter Vorstellungen über Leistungsstärke und Ausstattung des Kfz gesehen werden können.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt dem Käufer, bei Kauf eines Gebrauchtwagens die Ausfertigung eines Zustandsberichts zu verlangen.
7. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß die geltende Umsatzsteuerregelung für das Gebrauchtwagengeschäft auch im Interesse des privaten Verkäufers und Käufers geändert werden sollte.

*Arbeitskreis VII:*

**»Entspricht die Praxis des Fahrerlaubnisentzugs dem Gedanken der Besserung des Alkoholtäters und der Sicherung des Verkehrs?«**

1. Der Arbeitskreis tritt Tendenzen entgegen, Verkehrsstraftaten, insbesondere das Fahren unter Alkoholbeeinflussung, zu bagatellisieren. Er befürwortet daher, die Entschädigung nach § 5 Abs. 2 in Verbindung mit § 2 Abs. 2 Nr. 4 oder 5 StrEG grundsätzlich wegen grob fahrlässig verursachter Verfolgung zu versagen, wenn ein Kraftfahrer am Straßenverkehr teilgenommen und soviel Alkohol zu sich genommen hatte, daß ein Alko-Test positiv verlief – auch wenn der später ermittelte Blutalkoholwert unter 0,8‰ liegt, aber mangels Ausfallerscheinungen oder sonstiger Beweiszeichen eine endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis unterbleibt.
2. a) Nach Überzeugung des Arbeitskreises sollten künftig in vermehrtem Maße Ausnahmen von der Sperre (§ 69a Abs. 2 StGB) bewilligt werden. Ablehnende Entscheidungen sollten ausführlich begründet werden.  
 b) Der Gesetzgeber wird gebeten, eine Erweiterung der Ausnahmemöglichkeiten erneut zu überprüfen, insbesondere die Erstreckung von Ausnahmen auf bestimmte Kraftfahrzeuge und Fahrten.
3. Nach Überzeugung des Arbeitskreises sollte zur besseren Ergänzung von Fahrerlaubnisentziehung und Fahrverbot im Wege einer Gesetzesänderung auf die Anrechnungsvorschrift des § 51 Abs. 5 Satz 1 StGB verzichtet werden, so daß künftig bei Verzicht auf Entziehung der Fahrerlaubnis, insbesondere nach längerer vorläufiger Entziehung (§ 111a StPO), ein noch wirkendes Fahrverbot ausgesprochen werden kann.

4. Der Arbeitskreis spricht sich – um Unzuträglichkeiten zu beseitigen, die durch lange Verfahrensdauer entstehen – dafür aus, § 69a Abs. 4 Satz 2 StGB (Mindestsperrfrist von 3 Monaten nach vorläufiger Entziehung) zu streichen.
5. Der Arbeitskreis schlägt vor, § 69a Abs. 7 Satz 2 StGB wie folgt neu zu fassen:  
»Die Aufhebung ist in den Fällen des Absatzes 3 frühestens zulässig, wenn die Sperre ein Jahr gedauert hat; Absatz 5 Satz 2 und Abs. 6 gelten entsprechend.«
6. Nach Erörterung des neuesten Standes der Nachschulung alkoholauffälliger Täter ist der Arbeitskreis einstimmig der Überzeugung, daß Nachschulung und deren Berücksichtigung im Strafverfahren, insbesondere im Rahmen der Abkürzung oder Aufhebung der Sperre nach § 69a Abs. 7 StGB, in verstärktem Maße zu fördern sind.

#### *Arbeitskreis VIII:*

##### **»Die Neuregelung der Untersuchung von See-Unfällen«**

Der Arbeitskreis gibt für die Durchführung des am 1. 10. 1986 in Kraft tretenden Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen folgende Empfehlungen:

1. Im Hinblick auf die nationale und internationale Bedeutung des seeamtlichen Untersuchungsverfahrens sollten die Stellen der Vorsitzenden und der Ständigen Beisitzer öffentlich ausgeschrieben werden.
2. Die seeamtliche Untersuchung sollte möglichst bald nach dem Seeunfall und mit zeitlicher Priorität vor jedem anderen gesetzlichen Verfahren (Strafverfahren und andere Verwaltungsverfahren) durchgeführt werden.
3. Zur Sicherstellung der unabhängigen Besetzung der Seeämter und des Bundesoberseeamtes im Sinne des § 9 SeeUG sollte darauf geachtet werden, daß bei der Untersuchung eines Seeunfalles, bei der eine Behörde oder einer ihrer Bediensteten beteiligt ist, nicht die Mehrheit der Mitglieder des Spruchkörpers aus Bediensteten dieser Behörde besteht.