

Empfehlungen des 25. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1987

Arbeitskreis I:

»Andere berauschende Mittel« im Verkehrsstrafrecht«

1. Der Gesetzgeber wird gebeten, die Verkehrsstraftatbestände der §§ 315 a Abs. 1 Nr. 1, 315 c Abs. 1 Nr. 1 a und 316 StGB daraufhin zu überprüfen, ob nicht der Begriff »berauschende Mittel« durch eine Formulierung ersetzt werden müßte, die einerseits geläuterten medizinisch-naturwissenschaftlichen Erkenntnissen besser und andererseits den Zwecken dieser Vorschriften treffender entspricht. Der Arbeitskreis schlägt vor, den Begriff durch die Formulierung »andere, die Fahrsicherheit beeinträchtigende Mittel« zu ersetzen. Der irreführende und überflüssige Begriff »Genuß« in den genannten Vorschriften ist zu streichen.

Geprüft werden sollte ferner, ob § 316 StGB nicht durch eine dem § 315 c Abs. 1 Nr. 1 b StGB entsprechende Vorschrift ergänzt werden soll.

2. In der Praxis wird man zur Beurteilung eines »berauschenden Mittels« in der Regel nicht ohne einen Sachverständigen auskommen, der sein Gutachten allerdings so schnell wie möglich erstatten sollte.
3. Die Polizei sollte in geeigneter Weise auf die Ermittlung und sachgemäße Behandlung von Fällen »berauschender Mittel« im Straßenverkehr hingewiesen werden. Harn- (freiwillig) und Blutproben sind zu sichern. Ein Erfolg polizeilicher Maßnahmen wird allerdings nur von einer stärkeren Präsenz der Polizei im Straßenverkehr zu erwarten sein.
4. Für den Fahrlässigkeitsvorwurf kommt bei Einnahme von Medikamenten dem Beipackzettel erhebliche Bedeutung zu. Deshalb sollte er künftig allgemeinverständlicher als bisher abgefaßt sein und deutlich auf eine mögliche Beeinträchtigung der Fahrsicherheit hinweisen (auch einheitliche Warnsymbole auf der Verpackung!).
5. Ärzte und Apotheker werden aufgefordert, in verstärktem Maße und nachdrücklich die Patienten auf eine mögliche Beeinträchtigung der Fahrsicherheit durch das verordnete Medikament hinzuweisen. Hierauf sollte auch in ärztlichen Fortbildungsveranstaltungen aufmerksam gemacht werden.

6. Die für die Verkehrserziehung und -aufklärung zuständigen Stellen sollten künftig verstärkt darauf hinweisen, daß auch bestimmte Medikamente die Fahrsicherheit beeinträchtigen und sich namentlich beim Führen eines Kraftfahrzeuges gefährlich auswirken können.
7. Auch die Verwaltungsbehörden werden aufgefordert, der Problematik mehr Beachtung zu schenken und von den Möglichkeiten zur Ausschaltung ungeeigneter Verkehrsteilnehmer aus dem Straßenverkehr wirkungsvoller Gebrauch zu machen.

Arbeitskreis II:

»Die Grenzen des Anscheinsbeweises beim Kraftfahrzeugunfall«

1. Der Anscheinsbeweis darf nur angewandt werden, wenn der zugrundegelegte Erfahrungssatz die Kraft hat, die Überzeugung vom Hergang des Unfalls zu vermitteln.
2. Mit Rücksicht auf den gestiegenen Kenntnisstand bei der Rekonstruktion der Verkehrsunfälle sollte vom Anscheinsbeweis nur vorsichtig Gebrauch gemacht werden. Aus den Erkenntnissen der Unfallanalyse können sich aber auch neue Erfahrungssätze für die Anwendung des Anscheinsbeweises ergeben, freilich auch neue Möglichkeiten für dessen Entkräftung.
3. Vor Anwendung des Anscheinsbeweises sollte beachtet werden, daß ein Verkehrsunfall auf einem dynamischen Verkehrsgeschehen beruht, also aus der Endstellung der Fahrzeuge nicht immer auf Verursachung und Verschulden geschlossen werden kann.
4. Der Kurvenunfall ist aus der Sicht der Unfallanalyse zu komplex, als daß aus dem Abkommen eines Fahrzeugs zur kurvenäußeren Seite im Wege des Anscheinsbeweises auf ein Verschulden des Fahrers dieses Fahrzeuges geschlossen werden kann.
5. Der Anscheinsbeweis kann nicht für den Nachweis grober Fahrlässigkeit verwandt werden.
6. In die Fortbildung des Juristen müssen das Verkehrsrecht und die Unfallanalyse stärker als bisher einbezogen werden. Die Einrichtung von Lehrstühlen für Unfallanalyse erscheint notwendig.

Arbeitskreis III:

»Privates Pkw-Leasing«

1. Bei der rechtlichen Beurteilung von Leasing-Verträgen sollte auch weiterhin die Leitbildfunktion des Mietrechts gelten.
2. Auch bei Vorliegen eines Sicherungsscheines ist vorrangig das Eigeninteresse des Leasingnehmers versichert. Deshalb steht ihm im Schadensfall aus dem Kasko-Versicherungsvertrag ein Anspruch auf Zahlung von Mehrwertsteuer zu. Dies sollte im Versicherungsvertrag und im Sicherungsschein klar zum Ausdruck gebracht werden.
3. Bei der Frage, ob der für die Zahlung des Neupreises erforderliche Verwendungsnachweis im Sinne von § 13 Abs. 10 AKB geführt ist, kommt es auf die Person des Leasingnehmers an. Nicht nur der Abschluß eines Kaufvertrages, sondern auch der eines Leasing-Vertrages ist als Verwendungsnachweis anzusehen. Der Leasinggeber sollte, wenn er die Reinvestition tätigt, den Kaufpreis und einen eventuellen Rabatt offenlegen.
4. Im Haftpflichtschadensfall steht dem Leasingnehmer ebenfalls ein Anspruch auf Ersatz der Mehrwertsteuer zu. Dies folgt aus der Verletzung seines rechtlich geschützten Besitzrechtes.
5. Fließt dem Leasinggeber eine Entschädigung für Wertminderung zu, ist diese dem Leasingnehmer im Rahmen des Abrechnungsverhältnisses gutzubringen, sofern der Leasinggeber nicht das Restwertrisiko trägt.
6. Der Bundesminister der Finanzen sollte eine steuerliche Gleichbehandlung der Abwicklung von Leasing-Verträgen bei ordentlicher und außerordentlicher Kündigung sicherstellen.

Arbeitskreis IV:

»Probleme beim sogenannten kranken Versicherungsverhältnis«

1. In Anlehnung an die Empfehlung des 9. Verkehrsgerichtstages soll das Führen eines Kfz in absolut fahruntüchtigem Zustand in der Autohaftpflichtversicherung als Obliegenheitsverletzung eingeführt werden. Voraussetzung ist, daß auch für diesen Fall die Verweisungsmöglichkeit auf einen anderen Schadensversicherer und den Sozialversicherungsträger (SVT) entfällt. Die vertraglich vereinbarte Versicherungssumme soll unberührt bleiben.

2. Für den Fall, daß entsprechend der Empfehlung des 24. Verkehrsgerichtstages die strafrechtliche Sanktion für unerlaubtes Entfernen vom Unfallort bei tätiger Reue entfällt, sollten die Autoversicherer vollen Versicherungsschutz gewähren.
3. Bei Prämienverzug des Versicherungsnehmers (VN) sollte der gutgläubige versicherte Fahrer vor Rückgriffsansprüchen anderer Schadensversicherer und der SVT geschützt werden. Sofern die Anwendung der doppelten Analogie des § 158 i VVG in der Rechtsprechung sich nicht durchsetzen sollte, müßte der Gesetzgeber tätig werden.
4. Bei Verletzung von Obliegenheiten vor dem Versicherungsfall oder Gefahrerhöhung sollte der Versicherte des kranken Versicherungsverhältnisses durch den Regreß seines Versicherers und des Autohaftpflichtversicherers eines Zweitschädigers bzw. eines Fahrzeugversicherers insgesamt nicht mit mehr als 5000 DM belastet werden. Dies sollte nicht gelten, wenn der Fahrer das Kraftfahrzeug durch eine strafbare Handlung erlangt hat.
5. Bei bestehendem Versicherungsschutz des VN sollte der Krafthaftpflichtversicherer auf Regreßansprüche gegen Angehörige, die mit ihm in häuslicher Gemeinschaft leben, verzichten (§ 67 II VVG).
6. Die Probleme beim kranken Versicherungsverhältnis könnten auch gelöst werden, wenn der Regreß der SVT insgesamt – entsprechend Regelungen in anderen europäischen Ländern – durch eine Pauschalabfindung der Krafthaftpflichtversicherer abgelöst würde. Der Arbeitskreis empfiehlt den Dachverbänden der SVT und dem HUK-Verband, hierüber Gespräche aufzunehmen.

Arbeitskreis V:

»Das neue OWiG in der Praxis«

1. Die in der Gesetzesnovelle zum OWiG getroffenen Regelungen erfüllen weitgehend Forderungen, die der 14., 16., 19. und 23. Verkehrsgerichtstag erhoben haben. Das gilt namentlich für
 - die Ausweitung der Verwarnungsverfahren,
 - die Verbesserung des Zwischenverfahrens nach Einspruch vor Abgabe der Sache an die Staatsanwaltschaft und

- die Einführung der Kostentragungspflicht des Halters bei den Halt- und Parkverstößen.
- 2. Nach Auffassung des Arbeitskreises sind die Verwaltungsbehörden und die Staatsanwaltschaft zur umfassenden Prüfung der Sach- und Rechtslage im Zwischenverfahren verpflichtet. Diese Stellen sollten personell so verstärkt werden, daß der gesetzliche Zweck der neuen Regelung, nämlich eine wesentliche Entlastung der Gerichte, erreicht werden kann.
- 3. Die neuen Regelungen über die Vereinfachung der Beweisaufnahme (§§ 77, 77 a OWiG) sollten zur Wahrung der Rechte des Betroffenen zurückhaltend angewendet werden. Insbesondere dürfen die Grundsätze der Wahrheitsermittlung von Amts wegen und des fairen Verfahrens nicht angetastet werden.
Von der Möglichkeit der Zurückweisung eines Beweisantrages wegen Verspätung sollte nach mehrheitlicher Auffassung des Arbeitskreises nur in Mißbrauchsfällen Gebrauch gemacht werden; dasselbe gilt auch für die Nichterstattung von Auslagen wegen verspäteten Vorbringens trotz Freispruchs.
- 4. Die Kostentragungspflicht des Halters wird allgemein begrüßt. Eine knappe Mehrheit des Arbeitskreises hält dabei folgende zusätzliche Empfehlungen für angebracht:

Die Praxis sollte beachten, daß diese Regelung in den Fällen, in denen sich das Bußgeldverfahren gegen einen Dritten richtet, für den Halter nach den Umständen des Einzelfalles zu einem unbilligen Ergebnis führen kann. Dies kann jedoch durch die Anwendung der Billigkeitsklausel des § 25 a Abs. 1 Satz 2 StVG vermieden werden.

Arbeitskreis VI:

»Arbeitsrecht und Straßenverkehrssicherheit – Anspruch und Wirklichkeit«

1. Der Arbeitskreis stellt im Anschluß an die Vorschläge des 14. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1976 fest, daß der Rechtsbereich »Sozialvorschriften im Straßenverkehr«, insbesondere hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten, immer noch nicht klar und übersichtlich genug geregelt ist.

Die Rechtsunsicherheit ist durch das Auseinanderklaffen der Neuregelungen in der VO (EWG) Nr. 3820/85 und § 15 a StVZO einerseits, der Regelungen des AETR und der AZO/AVAZO andererseits noch vergrößert worden. EG-

Kommission und Bundesregierung werden aufgefordert, möglichst umgehend für eine Vereinheitlichung dieser Regelungen zu sorgen.

2. Der Arbeitskreis empfiehlt im Interesse der Verkehrssicherheit und der Gesundheit der beteiligten Arbeitnehmer, die Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten – vor allem durch Betriebskontrollen – zu verstärken. Die Landesregierungen werden aufgefordert, die entsprechenden personellen Voraussetzungen zu schaffen.
3. Der Arbeitskreis ist der Ansicht, daß die Regelung des Art. 15 Abs. 7 VO (EWG) Nr. 3821/85 eine wirksame Kontrolle im Straßenverkehr stark erschwert. EG-Kommission und Bundesregierung werden aufgefordert, die Mitführungspflicht bezüglich der Schaublätter zu erweitern und für eine Verbesserung der technischen Kontrollsysteme zu sorgen.
4. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen und damit auch im Interesse der Sicherung von Arbeitsplätzen für eine Umsetzung der Entschließung des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. 12. 1985 einzusetzen, mit der eine einheitliche Anwendung und Überwachung der Sozialvorschriften sichergestellt werden soll. Darüber hinaus bedarf es nach Ansicht des Arbeitskreises einer europaweiten Vereinheitlichung der Sanktionen bei Verstößen gegen die genannten Vorschriften.
5. Der Arbeitskreis appelliert an die Unternehmer, die ihnen obliegenden Dispositionspflicht (Art. 15 der VO [EWG] 3820/85) ernst zu nehmen, das heißt, bei ihrer Organisationsplanung die Höchstwerte nicht von vornherein als Regelwerte anzusetzen.

Arbeitskreis VII:

»Der Schulwegunfall«

Der Arbeitskreis VII ist der Auffassung, daß die bestehenden Regelungen, die zur Sicherung des Schulweges erlassen worden sind, grundsätzlich ausreichen.

Übereinstimmende Auffassung der Teilnehmer ist, die dort intendierten Maßnahmen zum Schutz der Kinder und Jugendlichen wegen der immer noch hohen Unfallgefährdung mehr als bisher in das Bewußtsein der Beteiligten und Verantwortlichen zu bringen.

Das bedeutet:

- Die zuständigen Behörden müssen detaillierte Unfallanalysen über den lokalen Bereich der Schulwege verfügbar machen.
- Der verkehrstechnische Ausbau der Schulwege, insbesondere der innerörtlichen Radwege, ist stärker zu fördern. Die Schulen sind in das Radwegenetz einzubinden.
- Es sind stets Schulwegpläne zu erstellen und ständig zu aktualisieren. Dabei sollten die Schule, der Schulträger, die Verkehrsbehörden, die Polizei, die Baubehörden, Verbände und insbesondere die Eltern in Schulwegkommissionen zusammenwirken. Schulwegbeauftragten (-moderatoren) kann die Organisation übertragen werden.
- Die Eltern haben die Pflicht, die Bemühungen der Schule aktiv zu unterstützen. Sie sollten u. a. verkehrsgerechtes Verhalten mit ihren Kindern auf dem Schulweg trainieren und darauf achten, daß ein sicheres Verkehrsmittel (Busse und Bahnen sind in der Regel sicherer als Zweiräder) gewählt und auffällige Kleidung getragen wird.
- Die Schule ist verpflichtet – besonders zum Schuljahrsbeginn –, das Verhalten auf dem Schulweg praxisnah im Unterricht und in Elternabenden zu behandeln.
- Die Sicherheit der Schulbusse ist stärker zu kontrollieren; eine spezielle Ausbildung der Fahrer wird gefordert (Seminare). Der Anforderungskatalog für Schulbusse des Bundesministers für Verkehr (vergleiche Verkehrsblatt 1986, Heft 21) sollte verbindlich vorgeschrieben werden. Bei der Einrichtung von Haltestellen ist mehr als bisher auf die VWV zu § 20 StVO Wert zu legen. Dabei sind bei stark befahrenen Haltestellen vermehrt Sperrgitter vorzusehen.
- Die Aspekte der Schulwegsicherung sind verstärkt bei der polizeilichen Verkehrsüberwachung zu berücksichtigen.
- Vor allem muß dem Kraftfahrer bewußt gemacht werden, daß er gegenüber Kindern ein Höchstmaß an Vorsicht walten lassen muß (§ 3 Abs. 2 a StVO und § 20 Abs. 1 a StVO).
- Die kommunalpolitischen Entscheidungsträger werden aufgefordert, Maßnahmen zur Verkehrssicherheit stärker zu unterstützen und ihnen besonders bei der Etatplanung Rechnung zu tragen.

Arbeitskreis VIII:

»Fragen zum Recht der technischen Schiffssicherheit«

1. Die Rechtsvorschriften, die für Seeschiffe auf Binnenschiffahrtsstraßen und für Binnenschiffe im küstennahen Verkehrsbereich gelten, räumen für die Zusatzforderungen des jeweils anderen Verkehrsbereiches einen Ermessensspielraum ein (§ 1.06 Rheinschiffs-Untersuchungsordnung, § 8 Schiffsicherheitsverordnung).

Die Ausführungsvorschriften sollen bei Wahrung des Schutzziels nicht zu restriktiv sein.

2. Bei der Fortbildung der Rechtsvorschriften für den Bau und die Ausrüstung der Binnenschiffe im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der EG sollten Forderungen des technischen Arbeitsschutzes stärker als bisher berücksichtigt werden.