

# Empfehlungen des 26. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1988

## Arbeitskreis I:

### »Innerstädtischer Fahrradverkehr – Risiken und Lösungen«

Die begrenzte Verkehrsfläche innerorts gebietet eine angemessene Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs, u. a. durch die Förderung des ökologisch und ökonomisch sinnvollen Verkehrsmittels Fahrrad. Dabei kommt der Risikoverminderung und der Flüssigkeit des Radverkehrs besondere Bedeutung zu. Außerdem muß die Einhaltung der Verkehrsvorschriften durch alle Verkehrsteilnehmer, besonders die Radfahrer, verbessert werden, insbesondere durch Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung sowie durch polizeiliche Überwachung.

Der Arbeitskreis empfiehlt folgende Maßnahmen:

1. An stark belasteten Straßen sind gesondert geführte, ausreichend breite, beiderseitige Radwege auch weiterhin anzulegen. An Kreuzungen und Einmündungen, als besondere Unfallschwerpunkte, muß die Sicherheit der Radfahrer gewährleistet werden. Dies kann u. a. geschehen durch
  - besondere Signalisierung, auch in Verbindung mit Radfahrschleusen,
  - bauliche Maßnahmen (z. B. Fortführung des Radweges, zumindest durch farbliche Gestaltung der Radfahrerfurt im Zuge der übergeordneten Straße, frühzeitige Heranführung des Radweges an den Fahrbahnrand),
  - Freihaltung der Radwege von parkenden Kraftfahrzeugen.
2. Die Zunahme des Radverkehrs führt zu Stellplatzproblemen. Der Gesetzgeber sollte durch Änderung der Rechtsgrundlagen die Möglichkeit schaffen, daß Pflichtabstellplätze gefordert werden können.
3. Fußgängerzonen sollten grundsätzlich nicht für den Radverkehr freigegeben werden. Jedoch ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob diese in Abwägung der verschiedenen Interessen (Verkehrsdichte, Gefährdung von Fußgängern, Sicherheitsgewinn für Radfahrer, Vermeidung von Umwegen) ganz oder teilweise, ggf. zeitweise, auch von Radfahrern mitbenutzt werden dürfen.

4. In Einbahnstraßen sollte der Radverkehr in Gegenrichtung nur freigegeben werden, wenn Sonderfahrstreifen hierfür besonders eingerichtet werden. Andernfalls ist zu prüfen, ob nicht ein Zweirichtungsverkehr für Radfahrer durch Verzicht auf die Einbahnstraßenregelung durch Verkehrszeichen zugelassen werden kann.
5. Bei der geltenden Rechtslage (§ 2 Abs. 4 StVO), wonach Radfahrer grundsätzlich hintereinander zu fahren haben, es sei denn, daß durch das Nebeneinanderfahren der Verkehr nicht behindert wird, sollte es auch künftig bleiben.
6. In Ergänzung der vorgesehenen Änderung des § 5 StVO, wonach Radfahrern und Mofa-Fahrern das Rechtsüberholen wartender Fahrzeuge gestattet werden soll, wird die Verpflichtung gefordert, an Kraftfahrzeugen einen rechten Außenspiegel anzubringen.

#### *Arbeitskreis II:*

#### **»Die Haftung der öffentlichen Hand bei Verkehrsunfällen«**

1. Der Arbeitskreis hält die jetzige Regelung der Haftung für technische Einrichtungen im Straßenverkehr, insbesondere beim Versagen von Lichtzeichenanlagen, für unbefriedigend.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist mit einer gesetzlichen Regelung nicht zu rechnen. Der Arbeitskreis appelliert an die Rechtsprechung, in den Fällen, in denen durch unrichtige Signale einer technischen Einrichtung im Straßenverkehr ein Unfall verursacht wird, die Grundsätze der Beweislastumkehr anzuwenden.

2. Die Rechtsprechung hat bei der Frage, welche Körperschaft im Falle von Amtspflichtverletzungen von Mitarbeitern der Zulassungsstelle beim Landkreis haftet (Land oder Landkreis), eine erhebliche Rechtsunsicherheit festgeschrieben. Es wird daher an die Behörden appelliert – als Ausgleich für den Bürger –, die allgemeine Auskunftspflicht gegenüber dem Geschädigten, insbesondere zur Zuständigkeit der Behörde, ernstzunehmen.

Die Anforderungen der Rechtsprechung an das Bearbeitungstempo und an Art und Umfang der erforderlichen Maßnahmen zur unverzüglichen Außerbetriebsetzung eines nicht mehr versicherten Fahrzeugs müssen praktikabel und zumutbar sein.

3. Der Arbeitskreis appelliert an Gesetzgebung und Rechtsprechung, bei Ansprüchen aus Amtspflichtverletzung im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr, einschließlich Versagen von technischen Einrichtungen, das Verweisungsprivileg des § 839 Abs. 1. Satz 2 BGB entfallen zu lassen.
4. Nach Auffassung des Arbeitskreises sollte gegenüber einer weiteren Ausweitung der Haftung der öffentlichen Hand für Verkehrssicherungspflichtverletzungen die eigenverantwortliche Vorsorge des Verkehrsteilnehmers ebenfalls berücksichtigt werden. Eine völlige Gefahrlosigkeit der Verkehrswege ist nicht zu erreichen und kann daher vom Benutzer auch nicht erwartet werden. Das Bewußtsein für das allgemeine Lebensrisiko jedes einzelnen und für die Eigenverantwortung im Straßenverkehr sollte verstärkt werden.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt den Veranstaltern des Verkehrsgerichtstages, das Problem der Überprüfung von Verkehrszeichen bei Nacht nach weiterer tatsächlicher Aufklärung zum Gegenstand eines Arbeitskreises auf einem der nächsten Verkehrsgerichtstage zu machen.

#### *Arbeitskreis III:*

#### **»Geschwindigkeitsrückrechnung aus Unfallspuren«**

1. Der Ermittlung der Geschwindigkeit kommt bei der Aufklärung des Unfallherganges, der Sicherstellung berechtigter Ersatzansprüche und der Vermeidung von Fehltritten im zivil- und strafrechtlichen Bereich eine zentrale Bedeutung zu. Zivilrechtlich gilt dies für die Feststellung von Verschulden ebenso wie für die Abwägung von Haftungsquoten bei Betriebsgefahr.
2. Die Ermittlung der Geschwindigkeit erfolgt durch Rückrechnung unter Anknüpfung an Unfallspuren. Der Sicherung von Unfallspuren kommt deshalb besondere Bedeutung zu. Es ist daher sinnvoll, mehr als bisher Sachverständige an die Unfallstelle zu rufen, sei es durch die Polizei oder durch Unfallbeteiligte. Jeder Kraftfahrer sollte einen Fotoapparat mitführen, damit er Schäden an den Fahrzeugen und Spuren auf der Fahrbahn aufnehmen kann.
3. Zur besseren Ausnutzung des Fachwissens der an der Unfallstelle erschienenen Polizeibeamten – auch für zivilrechtliche Zwecke – ist eine Dokumentation der Unfallspuren, auch in Fällen ohne Anzeige, sinnvoll. Die

Länder-Innenminister werden deshalb aufgefordert, entsprechende Weisungen zu erteilen und in vermehrtem Umfang eine besondere Ausbildung von hierzu geeigneten Polizeibeamten sicherzustellen.

4. Die Methoden der Unfallaufklärung sollten wissenschaftlich stärker erforscht werden. Es ist erforderlich, daß das Unfallaufnahmeprotokoll um relevante Daten erweitert wird. Veränderungen der Reifenkonstruktion lassen es möglich erscheinen, daß die bisher angenommenen Verzögerungswerte nicht mehr zutreffend sind. Die bisher zugrunde gelegten Verzögerungswerte bis  $7,5 \text{ m/sec}^2$  können deutlich überschritten werden. Es wird daher gefordert, daß die Reifenindustrie im Interesse optimaler Rechtsfindung ihre Forschungsergebnisse der interessierten Öffentlichkeit bekanntmacht. Gleichermaßen wird die Automobilindustrie aufgefordert, die Ergebnisse ihrer Crash-Tests im Hinblick auf das Deformationsverhalten zugänglich zu machen.
5. Durch die fortschreitende Reifen- und Bremsentechnik wie auch die Entwicklung neuer Fahrbahnbeläge werden bei Unfällen in vermehrtem Maße keine verwertbaren Bremsspuren aufzufinden sein. Da diese Basis einer Geschwindigkeitsrückrechnung sind, wird in Zukunft eine wachsende Zahl von Verkehrsunfällen nicht mehr aufklärbar sein. Dies macht es erforderlich, daß sich die zuständigen Ministerien, die Industrie, die Versicherungswirtschaft und der Verkehrsgerichtstag in vermehrtem Maß mit dem Unfallschreiber befassen.

#### *Arbeitskreis IV:*

#### **»Nötigung im Straßenverkehr«**

1. Nötigendes Verhalten im Straßenverkehr nimmt zu. Dem entgegenzuwirken, ist nach Auffassung des Arbeitskreises vornehmlich eine Aufgabe der Verkehrserziehung, Verkehrspolitik und Verkehrsüberwachung. Bei schwereren Verkehrsverstößen ist aber zur Erhaltung von Rücksichtnahme und Disziplin im Straßenverkehr auch der Einsatz strafrechtlicher Mittel unverzichtbar.
2. Die dem Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs dienenden Vorschriften der Straßenverkehrsgefährdung (§ 315 b Abs. 1 Nr. 1, 3 und § 315 c Abs. 1 StGB) sowie verschiedene – bußgeldbewehrte – Regeln der Straßenverkehrsordnung (z. B. § 1 Abs. 2, § 2 Abs. 2, § 4 Abs. 1, § 12 StVO) er-

fassen nicht jedes nötigende Verhalten im Straßenverkehr. Es ist deshalb erforderlich, von der allgemeinen Nötigungsvorschrift des § 240 StGB auch in der verkehrsrechtlichen Praxis angemessen Gebrauch zu machen, solange keine verkehrsspezifische Neufassung dieser Vorschrift vorliegt.

3. Soweit die Auslegung des Begriffes »verwerflich« (§ 240 Abs. 2 StGB) praktische Probleme schafft, schlägt der Arbeitskreis vor, hierunter nur solche sozial unerträglichen Verhaltensweisen zu verstehen, die im Interesse der Sicherheit oder Flüssigkeit des Straßenverkehrs nicht hingenommen werden können. Außerhalb des Straßenverkehrs verfolgte Zwecke (sogenannte Fernziele) sind für die Frage des »Ob« der Strafbarkeit grundsätzlich unbeachtlich und können erst bei der Strafzumessung Bedeutung gewinnen.

Auch erziehende oder belehrende Einwirkungen auf einen Verkehrsteilnehmer können nötigende Verhaltensweisen sein. Geboten ist vielmehr grundsätzlich defensive Fahrweise.

Diese Grundsätze gelten auch im ruhenden Verkehr, insbesondere für das Blockieren der Weiterfahrt anhaltender oder der Ausfahrt geparkter Kraftfahrzeuge.

4. Darüber hinaus empfiehlt der Arbeitskreis dem Gesetzgeber zu prüfen, ob nicht ein spezieller verkehrsstrafrechtlicher Nötigungstatbestand geschaffen werden kann. Dazu sollten die erforderlichen Grundlagen im Wege der Rechtstatsachenforschung gewonnen werden.
5. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, daß bei Nötigung zumindest auch ein Fahrverbot nach § 44 StGB verhängt werden sollte. Im Bußgeldverfahren sollten vergleichbare Verhaltensweisen, die keine Nötigung darstellen, mit empfindlicheren Geldbußen und häufiger mit Fahrverboten (§ 25 StVG) geahndet werden.
6. Der Arbeitskreis würde es begrüßen, wenn die Straßenverkehrsordnung durch eine Vorschrift ergänzt würde, wonach in Fällen des Einfahrens in eine Parklücke der Parkwillige Vorrang hat, der sie zuerst erreicht hat, auch wenn sie noch nicht geräumt ist und er rückwärts einfahren will.

*Arbeitskreis V:*

**»Produkthaftung für Kraftfahrzeuge«**

1. Der Arbeitskreis begrüßt das Bemühen um Angleichung des Produkthaftungsrechts in den Staaten der Europäischen Gemeinschaft.
2. Der Arbeitskreis hält das nach der Richtlinie gebotene künftige Produkthaftungsrecht für einen Minimalschutz, der eine Weiterentwicklung in Richtung auf mehr Verbraucherschutz durch die Rechtsprechung oder den nationalen Gesetzgeber nicht ausschließt.
3. Die Kodifizierung des von der Rechtsprechung entwickelten Produkthaftungsrechts erscheint nicht notwendig.
4. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Regelung der Richtlinie dahin zu interpretieren, daß Sachschäden, die den Betrag von 500 ECU überschreiten, in vollem Umfang nach neuem Produkthaftungsrecht abgewickelt werden können.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt, die immateriellen Schäden nicht in die Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz einzubeziehen.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Entwicklungsrisiken nicht in die Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz einzubeziehen.
7. Der Arbeitskreis hält den Begriff des Schadens an einer anderen als der fehlerhaften Sache im Hinblick auf die Rechtsprechung, die sich zu Beschädigungen der Gesamtsache durch Sachteile entwickelt hat, für klarstellungsbedürftig.

*Arbeitskreis VI:*

**»Verkehrsberuhigung«**

1. Verkehrsberuhigung ist kein Planungsprinzip zur Eindämmung des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs in der gesamten Stadt oder Gemeinde, sondern ein Bündel von Maßnahmen zur Verbesserung von Straßen ohne wesentliche Transportfunktion.
2. Der Arbeitskreis erinnert an die vom Verkehrsgerichtstag 1985 gegebene Empfehlung, in Wohnbereichen Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen zu bewirken. Er stellt fest, daß die bisherigen Erfahrungen mit

richtig ausgeführten baulichen Maßnahmen positiv sind. Schwellen lehnt der Arbeitskreis ab, sogenannte Mischflächen hält er nur in schwach und langsam befahrenen Straßen ohne Parkdruck für anwendbar. Die Wegnahme von vorfahrregelnden Verkehrszeichen kann bremsend wirken, sie muß aber unter Berücksichtigung der Festlegungen der VwV-StVO erfolgen.

3. Eine endgültige Beurteilung der Eignung von Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen zur Verkehrsberuhigung hält der Arbeitskreis zur Zeit für noch nicht möglich. Er empfiehlt, nach Vorliegen detaillierter Untersuchungsergebnisse beim Verkehrsgerichtstag 1989 erneut darüber zu beraten. Die bisher eingerichteten geschwindigkeitsbeschränkten Zonen dürften ausreichen, die Wirksamkeit zu beurteilen.
4. Voraussetzung für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohnbereichen ist die Festlegung eines Netzes ausreichend leistungsfähiger Verkehrsstraßen. Die auf diesen Verkehrsstraßen vorhandenen Sicherheitsdefizite sind durch andere Maßnahmen als Verkehrsberuhigung zu beseitigen.
5. Die generelle Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h mit Ausnahme von anders beschilderten Straßen und Vorfahrtstraßen lehnt der Arbeitskreis ab: Wenn es für schädlich gehalten wird, daß heute vielfach schneller als 50 km/h gefahren wird, kann das nicht dadurch geheilt werden, daß 30 km/h vorgeschrieben werden. Notwendig ist vielmehr eine verstärkte Überwachung und eine Verschärfung der Sanktionen.
6. Die Auswahl der Wohnbereiche, in denen Verkehrsberuhigung eingerichtet wird, sollte nicht zufällig erfolgen. Notwendig ist vielmehr die Festlegung von Dringlichkeiten unter Berücksichtigung der Unfallgefahr und anderer Defizite in allen Wohnbereichen einer Gemeinde. Dabei sind häufig auch Verbesserungen für den ruhenden Verkehr, z. B. durch die Anlage von Quartiergaragen, erforderlich.
7. Der Arbeitskreis stellt fest, daß das verkehrsrechtliche Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung in Wohnbereichen ausreicht. Er regt aber an zu prüfen, ob für zentrale Bereiche, insbesondere kleinerer und mittlerer Städte, eine Regelung gefunden werden soll, die den an solchen Stellen bisher oft eingerichteten verkehrsberuhigten Bereich ersetzt.

»Abwicklung eines Verkehrsunfalles im Strafverfahren«

Der Arbeitskreis empfiehlt mit großer Mehrheit ohne Gegenstimmen:

1. Zur Nebenklage

Die Nebenklage hat im systematischen Gefüge des deutschen Strafprozesses eine wichtige Funktion als Instrument des Opferschutzes.

Die Einschränkung der Nebenklage bei der fahrlässigen Körperverletzung (§ 395 Abs. 3 StPO) durch das Opferschutzgesetz geht deshalb weiter, als dies zur Abwehr mißbräuchlicher Nebenklagen erforderlich ist.

Der Verkehrsgerichtstag appelliert an die Gerichte, dem Verkehrsoffer die Wahrung seiner berechtigten Interessen durch Zulassung der Nebenklage zu ermöglichen. Nach Auffassung des Arbeitskreises ist die Nebenklage bei fahrlässiger Körperverletzung insbesondere dann zuzulassen, wenn ein Mitverschulden möglich oder der Schaden noch nicht reguliert ist.

Der Arbeitskreis empfiehlt mit überwältigender Mehrheit:

2. Zum Adhäsionsverfahren

Das Adhäsionsverfahren ist auch nach der Änderung durch das Opferschutzgesetz für die Abwicklung der zivilrechtlichen Folgen von Verkehrsunfällen in aller Regel nicht geeignet:

- a) Die Strukturen des Strafprozesses eignen sich nicht für eine Entscheidung über zivilrechtliche Ansprüche.
- b) Die praktischen Schwierigkeiten, die sich aus der Gemengelage von zivil- und strafprozessualen Vorschriften ergeben, führen zur Rechtsunsicherheit und erschweren die rasche außergerichtliche Abwicklung von Verkehrsunfällen.
- c) Die von der Regulierung der Verkehrsunfälle betroffenen Haftpflichtversicherer und Sozialversicherungsträger können im Rahmen des Adhäsionsverfahrens weder aktiv noch passiv beteiligt werden. Dies führt von vornherein zur Bedeutungslosigkeit des Adhäsionsverfahrens in der Praxis.
- d) Auch die Erfahrungen in anderen europäischen Ländern sind nicht auf die Bundesrepublik Deutschland übertragbar und ermutigen nicht zur Belebung des Adhäsionsverfahrens.



### *Arbeitskreis VIII:*

#### **»Die Sicherheitsanforderungen an die Ladung und ihre Beförderung auf Fracht- und Fährschiffen«**

Um die Sicherheit bei der Ladungsbeförderung mit Seeschiffen weltweit einheitlich zu verbessern, empfiehlt der Arbeitskreis

– international:

Die Bundesregierung möge weiterhin mit Nachdruck ihre Bemühungen in der Internationalen Schifffahrts-Organisation (IMO) fortsetzen,

- a) um eine möglichst rasche Einführung verbindlicher Regeln sowie Empfehlungen über die sichere Ladungsbeförderung (Kapitel VI des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, SOLAS) zu erreichen; insbesondere ist es erforderlich, daß darin die Verpflichtungen festgelegt werden, in den Ladepapieren richtige und vollständige Angaben über das Bruttogewicht der Ladungseinheiten (z. B. Container, Trailer) zu machen und die Papiere rechtzeitig vor Ladebeginn zur Verfügung zu stellen;
- b) um internationale Regeln über eine Unterteilung bei neuen Trockenfrachtschiffen zur Erhaltung der Schwimmfähigkeit bei Wassereintrüben festzulegen.

– national:

Die an der Transportkette beteiligten Wirtschaftskreise und Berufsverbände, wie verladende Wirtschaft, Spediteure, Seehafenbetriebe, Reedereien und Transportversicherer sollten die Schulung und Aufklärung über die Besonderheiten und Gefahren der Beförderung mit Seeschiffen für diejenigen Personen intensivieren, die Ladungseinheiten packen, zusammenstellen und sichern.