

Empfehlungen des 27. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1989

Arbeitskreis I:

»Die Streupflicht im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherungspflicht und Umweltschutz«

- I. Bei winterlichen Verhältnissen müssen alle Verkehrsteilnehmer selbst bei geräumten Verkehrswegen mit Behinderungen und erhöhter Unfallgefahr rechnen. Jedem Kraftfahrer wird dringend empfohlen – wenn er schon bei Schnee- und Eisglätte überhaupt mit seinem Wagen am Straßenverkehr teilnehmen muß –, mit deutlich geringerer Geschwindigkeit und weit größeren Abständen zu fahren, als dies bei Verkehrsmessungen beobachtet wird. Bei Schnee- und Eisglätte kann zum Beispiel eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h auf 20 km/h zur Verkürzung des reinen Bremsweges von 40 m auf 10 m führen.
- II. Die Verwirklichung eines umweltfreundlichen Winterdienstes erhöht zwangsläufig auch die Anforderungen an den Räum- und Streupflichtigen:
 - a) Für Gehwege sollte die Verwendung von Streusalz oder anderen Auftaumitteln grundsätzlich verboten sein. Gerade im Interesse älterer Passanten ist deshalb dem Verkehrssicherungspflichtigen zuzumuten, sorgfältiger zu räumen als bei der früheren Verwendung von Streusalz. Letzteres gilt auch für die winterdienstliche Behandlung von Fußgängerüberwegen.
 - b) Zur Verkehrssicherung auf Fahrbahnen ist der Einsatz von Streusalz so gering wie möglich zu halten; auf die Belange des Umweltschutzes ist besondere Rücksicht zu nehmen. Dies sollte in Landesgesetzen und Ortssatzungen konkret geregelt werden. Das Umweltbundesamt wird gebeten, dafür Mustersatzungen zu erstellen.
- III. Für innerörtliche Verkehrsnetze und zur Sicherung des Berufsverkehrs ist ein differenzierter Winterdienst geboten, der den Einsatz des Räumgerätes und die Wahl des Streumittels (Salz oder abstumpfende Mittel) nach der Verkehrswichtigkeit und der Gefährlichkeit abstuft. Dies erfordert eine verbesserte – zum Beispiel EDV-gestützte – Einsatzplanung, Kommunikation und Kontrolle.

- IV. Je mehr Kraftfahrer sich im Winter dazu entschließen, statt des eigenen Fahrzeugs öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, je mehr sie sich den winterlichen Verhältnissen anpassen und je konsequenter ein differenzierter Winterdienst in die Tat umgesetzt wird, desto mehr kommt dies der Umwelt zugute.

Arbeitskreis II:

»Verkehrsüberwachung durch Gemeinden und Private?«

1. Ziel der Verkehrsüberwachung ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit.
2. Die Verkehrsüberwachung muß dringend intensiviert werden.
3. Verkehrsüberwachung ist hoheitliche Aufgabe; damit scheidet die Überwachung durch Privatunternehmen aus.
4. Verkehrsüberwachung ist vorrangig Aufgabe der Polizei; die personellen und sachlichen Voraussetzungen zur Erfüllung dieser Aufgabe durch die Polizei müssen wesentlich verbessert werden.
5. Die Kommunen als untere Verwaltungsbehörden können – falls erforderlich – bestimmte Aufgaben der Verkehrsüberwachung übernehmen.
 - a) Dazu gehört die Überwachung des ruhenden Verkehrs.
 - b) Im fließenden Verkehr kommen Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung mit technischen Geräten ohne Anhalten der Verkehrsteilnehmer in Betracht. Diese Aufgaben sollten nur in Abstimmung mit der Polizei wahrgenommen werden. Die erforderlichen Ermittlungen sowie die Abwicklung der Verfahren sind grundsätzlich durch die Kommunen durchzuführen.

Eine beachtliche Minderheit ist der Meinung, die Kommunen sollten den fließenden Verkehr nicht überwachen.
6. Die Länder werden aufgefordert, eine einheitliche Regelung der Zuständigkeiten für die Verkehrsüberwachung in allen Bundesländern abzusprechen.

Arbeitskreis III:

»Wie kann Fehlentwicklungen bei der Entziehung und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis begegnet werden?«

Zur Frage der Entziehung der Fahrerlaubnis empfiehlt der Arbeitskreis folgendes:

1. Aufgrund neuerer psychologischer Erkenntnis ist es angemessen, für unterschiedliche Bereiche der Verkehrsteilnahme eine differenzierte Eignungsaussage für die Führung von Kraftfahrzeugen zu machen. Im Hinblick auf die Tatsache, daß davon in der Praxis selten Gebrauch gemacht wird, erscheint es vertretbar, im Rahmen des geltenden § 69 a Abs. 2 StGB in geeigneten Fällen vermehrt Ausnahmen zuzulassen.

Gegen die Prüfung, ob die bisherige Ausnahmeregelung noch erweitert werden kann, wie z. B. durch Beschränkung der Fahrerlaubnis auf bestimmte Kraftfahrzeuge, hat sich die Mehrheit mit 64 gegen 49 Stimmen ausgesprochen.

2. Im Rechtsmittelverfahren ergeben sich durch lange Verfahrensdauer oft faktische, ungerechtfertigte Sperrfristverlängerungen. Dem sollte durch eine zügigere Verfahrensabwicklung entgegengewirkt werden. Sofern dies allein nicht ausreicht, ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufzuheben, wenn eine der ursprünglich angeordneten Sperrfrist entsprechende Zeit im Rechtsmittelverfahren verstrichen ist und nur der Angeklagte Rechtsmittel eingelegt hat. Im Rechtsmittelurteil ist die Zeit der vorläufigen Entziehung entsprechend zu berücksichtigen. Sieht das Strafgericht von der Entziehung der Fahrerlaubnis allein wegen Zeitablaufs ab, ist die Überprüfung der Fahreignung durch die Verwaltungsbehörde zu veranlassen.
3. Durch Änderung der Eignungsrichtlinien sollte ermöglicht werden, die Eignung des Bewerbers vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach erstmaliger Trunkenheitsfahrt umfassender als bisher zu prüfen. Eine bundeseinheitliche Praxis ist anzustreben.

Arbeitskreis IV:

»Risiken des Berufskraftfahrers«

1. Bei der gefahrgeneigten Arbeit des Berufskraftfahrers sollte der Haftungsmaßstab auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt werden.

Es wäre wünschenswert, wenn die Versicherungswirtschaft ein Versicherungsangebot entwickeln würde, welches das Haftungsrisiko des Berufskraftfahrers abdeckt, soweit es nicht durch vorsätzliches Handeln begründet ist.

2. Bei Prämienzahlungsverzug des Arbeitgebers muß ein gutgläubiger Berufskraftfahrer vom Regreß des Sozialversicherungsträgers und eines

Schadensversicherers freigestellt werden. Es wäre zu denken an eine Erweiterung der Einstandspflicht des Haftpflichtversicherers, um den Sozialversicherungsträger-Regreß abzudecken, oder an eine Beseitigung des Regresses des Sozialversicherungsträgers gegen den Berufskraftfahrer.

3. In den Fällen kurzfristiger Hilfeleistung, in denen der Geschädigte bereits Unfallversicherungsschutz in seinem Stammunternehmen genießt, sollte eine einschränkende Interpretation des Begriffs des Versicherten erfolgen, um diese Fälle aus dem Anwendungsbereich der §§ 636, 637 RVO herauszuhalten. Auf diese Weise ist gewährleistet, daß der Verletzte seine ihm nach allgemeinem Recht zustehenden Schadensersatzansprüche, insbesondere den Anspruch auf Schmerzensgeld, realisieren kann.
4. Der Arbeitskreis hält es für sachgerecht, daß nicht nur der Berufskraftfahrer, sondern alle Personen, die mittelbar oder unmittelbar Einfluß auf die Einhaltung von Schutz- und Sicherheitsvorschriften haben, strafrechtlich oder ordnungswidrigkeitenrechtlich zur Verantwortung gezogen werden.
5. Zur Hebung der Verkehrssicherheit wird eine Angleichung von Verfolgungsintensität und strafgerichtlicher Ahndung im EG-Bereich für unumgänglich erachtet.

Arbeitskreis V:

»Ersatzanspruch der verletzten Hausfrau«

1. Der Arbeitskreis begrüßt es, daß der verletzten Hausfrau bzw. dem verletzten Hausmann seit dem Gleichberechtigungsgesetz 1958 bei verletzungsbedingter Beeinträchtigung in der Führung des Haushalts ein eigener Schadensersatzanspruch zugebilligt wird und dieser sich nach der von ihr/ihm ohne die Verletzung tatsächlich erbrachten Arbeitsleistung richtet.
2. Da es einen »Marktwert« für Hausfrauenarbeit nicht gibt, macht die Berechnung dieses Schadensersatzanspruchs Schwierigkeiten. Alle Bewertungsschemata können nur *Anhaltspunkte* für die Bemessung des Schadens sein.

(Ein Zusatz: »In der Regel umfaßt die Tätigkeit der Hausfrau mehr, als eine angestellte Fachkraft im Rahmen ihrer Arbeitszeit erbringen kann«, fand zwar keine Mehrheit, wurde aber fast von der Hälfte der Abstimmenden befürwortet.)

Die Gerichte sollten daher den ihnen vom Gesetz eingeräumten Bemessungsspielraum (§ 287 ZPO) ausnützen. Förderlich wäre es, wenn die

Rechtsprechung, insbesondere des BGH, dazu *Leitlinien* herausarbeiten könnte, die auch für die Regulierungspraxis praktikabel sind.

3. Der Präsident des Verkehrsgerichtstages wird gebeten, die Bewertungstabelle Reichenbach/Vogel über die prozentualen Auswirkungen der einzelnen Behinderungen auf die Haushaltstätigkeit unter Hinzuziehung des Leiters und der Referenten dieses Arbeitskreises sowie von Frau Dr. Watz und Frau Ute Alt überarbeiten zu lassen.
4. Der bei Nichtinanspruchnahme einer Ersatzkraft vielfach zur vereinfachten Berechnung der Nettovergütung vorgenommene Pauschalabzug von 30 % ist nicht gerechtfertigt, wenn sich im Einzelfall kein oder ein geringerer Abzugsbetrag ergibt (vgl. Tabellen 5 bei Schulz-Borck/Hofmann).

Arbeitskreis VI:

»Straßenplanung im Konfliktfeld öffentlicher und individueller Interessen«

1. Gesetz- und Verordnungsgeber werden aufgefordert, die längst fälligen Regelungen zum Lärmschutz an öffentlichen Straßen zu erlassen. Dabei sind insbesondere die Grenzwerte für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung festzulegen.
2. Den erweiterten Mitwirkungsrechten der Betroffenen bei Straßenplanungen müssen Mitwirkungslasten entsprechen.
3. Im Zuge der Novellierung der Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes über die Planfeststellung von Bundesfernstraßen durch das 3. Rechtsbereinigungsgesetz (BR-Drucks. 510/88) sind mit Rücksicht auf die Besonderheiten der Straßenplanung folgende Regelungen vorzusehen bzw. beizubehalten:
 - a) Die Auslegung der Pläne erfolgt in der Gemeinde, in deren Bereich die Bundesfernstraße liegt. Entsprechende Regelungen sind auch für die öffentliche Bekanntmachung des Erörterungstermins und des Planfeststellungsbeschlusses vorzusehen.
 - b) Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen (materielle Präklusion).
 - c) Durch geeignete Vorschriften ist sicherzustellen, daß die Träger öffentlicher Belange binnen angemessener Frist Stellung nehmen, und zugleich zu regeln, in welchem Umfang sie an ihre im Rahmen des Verfahrens abgegebenen Stellungnahmen gebunden sind.

4. Im Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27. 6. 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) vom 12. 8. 1988 (BR-Drucks. 335/88) sind folgende Regelungen zu treffen:
- a) Von einer Beteiligung der Öffentlichkeit im Verfahren der Linienbestimmung nach § 16 Bundesfernstraßengesetz ist abzusehen, da die Öffentlichkeit im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren umfassend mitwirkt.
 - b) Die Möglichkeiten des vereinfachten Verfahrens bei Planaufstellung und bei Planänderung nach § 18 Abs. 7 und 8 Bundesfernstraßengesetz sind beizubehalten.
 - c) Die Verfahrensvorschriften sind auf die im 3. Rechtsbereinigungsgesetz vorgesehenen Regelungen abzustimmen, damit die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht zu einem eigenständigen Verfahren wird.
 - d) Der Gesetzgeber hat durch Übergangsvorschriften sicherzustellen, daß das Gesetz auf bereits abgeschlossene oder eingeleitete Verfahren keine Anwendung findet.
5. Der Gesetzgeber wird aufgefordert zu prüfen, ob und auf welche Weise das Verwaltungsprozeßrecht mit dem Ziel der Beschleunigung des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens ergänzt werden kann. Das gerichtliche Verfahren sollte jedenfalls durch Klagebegründungsfristen und frühzeitige Terminierung beschleunigt werden.
6. Die Verwaltungsgerichtsordnung ist dahingehend zu ergänzen, daß Anträge nach § 80 Abs. 5 auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Rechtsbehelfs innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Anordnung der sofortigen Vollziehung zu stellen sind.

Arbeitskreis VII:

»Reicht das gesetzliche Instrumentarium zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit aus?«

1. Vor dem Hintergrund der neuesten Unfallstatistiken weist der Arbeitskreis mit Besorgnis darauf hin, daß unangepaßte Geschwindigkeit – insbesondere auf Bundesautobahnen – und zu geringer Sicherheitsabstand Hauptunfallursachen sind. Dies sind bedenkliche Anzeichen für zunehmend risikoreiches und aggressives Fahrverhalten.

2. Zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Intensivierung der Verkehrsüberwachung unverzichtbar. Zur Unterstützung der Polizei ist ein vermehrter Einsatz technischer Mittel (Geschwindigkeitsmeßgeräte, Videoüberwachung, Abstandsmeßgeräte) zu fordern.
3. Anstelle genereller Regelung durch statische Verkehrszeichen fordert der Arbeitskreis verstärkt situationsspezifische Verkehrsregelungen. Wechselverkehrszeichen zur situativen Verkehrsbeeinflussung (Geschwindigkeitsregelungen, Überholverbote getrennt nach Fahrstreifen und Fahrzeugart sowie Hinweise auf die Störungsursache) sind besonders geeignet, ein angepaßtes Verkehrsverhalten auszulösen und damit Überforderungen des Kraftfahrers entgegenzuwirken.
4. Verstärkte Verkehrsüberwachung ist zu ergänzen durch spezialpräventiv wirksame Sanktionen. Der Arbeitskreis befürchtet, daß der künftige bundeseinheitliche Bußgeldkatalog durch die Höhe der vorgesehenen Regelsätze dieser Forderung nicht durchweg Rechnung trägt. Der Arbeitskreis empfiehlt, den Bußgeldrahmen für fahrlässig begangene Verkehrsordnungswidrigkeiten, der heute bei 500 DM liegt, anzuheben.
5. Der Arbeitskreis spricht sich mit knapper Mehrheit *gegen* die Aufnahme besonders gravierender Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Katalog des § 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB aus. Er ist aber nahezu übereinstimmend der Ansicht, daß dem Fahrverbot als Sanktion gegen gravierende Geschwindigkeitsverstöße verstärkt Raum gegeben werden muß, ggf. auch durch eine Änderung des § 25 StVG.
6. Der Arbeitskreis begrüßt die zunehmende Einrichtung von Nachschulungskursen für auffällige Kraftfahrer und fordert ihre Regelung im Rahmen der Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems.
7. Bei der Überarbeitung des Mehrfachtäter-Punktsystems sollte auf eine größere Differenzierung bei der Bewertung der Zuwiderhandlungen unter Berücksichtigung der Voreintragungen Wert gelegt werden. Die Maßnahmen sollten zielgruppenorientierter ausgestaltet sein. Außerdem sollte geprüft werden, wie dem Betroffenen sein Punkte-Konto transparenter gemacht werden kann.
8. Der Arbeitskreis ist der Meinung, daß die seit Jahren diskutierte Herabsetzung der Promille-Grenze und die gleichzeitige Einführung als abstraktes Gefährdungsdelikt mit allen Konsequenzen (§ 69 StGB) beim nächsten Verkehrsgerichtstag ausführlich diskutiert werden müssen.

»Zu widerhandlungen in der Seeschiffahrt«

1. In Wiederholung früherer Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages empfiehlt der Arbeitskreis den Küstenländern nachdrücklich, in Ansehung des § 14 GVG die Zuständigkeiten für Straf- und Bußgeldsachen in der Seeschiffahrt auf einzelne Gerichte zu konzentrieren.
2. Der Arbeitskreis stellt fest, daß die Schiffahrtsunternehmer für die aus wirtschaftlichen Gründen begangenen Zu widerhandlungen der Schiffsführungen auf den Gebieten der Verkehrssicherheit und des Meeresumweltschutzes nicht hinreichend zur Verantwortung gezogen werden können. Er empfiehlt daher, die rechtlichen Möglichkeiten zu erweitern, neben der Schiffsführung auch den Schiffahrtsunternehmer für Zu widerhandlungen zur Verantwortung zu ziehen. Zudem sollte im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten die Ermittlungstätigkeit hinsichtlich einer möglichen Beteiligung von Schiffahrtsunternehmern an Zu widerhandlungen intensiviert werden.
3. Der Arbeitskreis hält es für erforderlich, daß der Übermüdung der Schiffsführung als Ursache für Seeunfälle besondere Beachtung gewidmet wird. Er empfiehlt, in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) auf die Durchsetzung und Fortentwicklung der einschlägigen Regelungen hinzuwirken.