

# Empfehlungen des 32. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1994

*Arbeitskreis I:*

## „Polizeiliche und/oder private Verkehrsunfallaufnahme?“

Verkehrsunfälle sind Ereignisse, die sehr vielschichtige rechtliche und volkswirtschaftliche Folgen auslösen.

Trotz zunehmender Belastung der Polizei, z.B. in der Kriminalitätsbekämpfung, wird es für unverzichtbar erachtet, daß die Beweissicherung an der Unfallstelle durch die Polizei erfolgt; dies entspricht im übrigen auch der Erwartung der Verkehrsteilnehmer.

1. Die polizeilichen Unfallaufzeichnungen sollen bundesweit nach einheitlichen Regeln erfolgen.
2. Die Polizei soll die Unfallstelle immer aufsuchen, wenn sie gerufen wird.
3. Aufgabe der Polizei ist auch die Sicherung der privaten Rechte von Unfallbeteiligten. Dazu gehört nicht nur der Austausch von Personalien.
4. Festgehalten werden müssen auch bei Unfällen mit leichtem Sachschaden und geringfügigem Verkehrsverstoß (Verwarnungsbereich) z.B. die Art der Beteiligung, die Bewegungsrichtungen vor dem Unfall und alle wesentlichen Umstände, die zum Unfall beigetragen haben können.
5. Zur Entlastung der Polizei sind moderne technische Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen und zu verwenden. Grundsätzlich sind Fotos in ausreichender Zahl zu fertigen.
6. Eine Unfallaufnahme durch Private kommt nicht in Betracht. Eine deutliche Mehrheit sprach sich auch gegen eine private Beweissicherung durch Sachverständige aus.

## Arbeitskreis II:

### „Autofreie Innenstädte?“

1. Vielerorts werden in bestimmten Stadtbereichen vermehrt autoverkehrsreduzierende Maßnahmen als Teil eines politisch beschlossenen Maßnahmenbündels eingesetzt. Die total autofreie Innenstadt kann dabei kein generelles Ziel sein.
2. Autoverkehrsreduzierende Maßnahmen können erst dann eingesetzt werden, wenn durch attraktive andere Verkehrsgelegenheiten, insbesondere durch öffentliche Verkehrsmittel, die Mobilität gesichert sowie die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Gebiete in zumutbarer Weise gewährleistet sind.
3. Autoverkehrsreduzierende Maßnahmen bedürfen einer breiten Akzeptanz und müssen angemessen überwacht werden.
4. Neue elektronische Systeme können geeignet sein, die Verkehrsabläufe zu verbessern und die Überwachung zu erleichtern. Dabei dürfen die Kosten und Fragen des Datenschutzes nicht außer acht gelassen werden.
5. Ein primär städtebaulich geprägtes und auf Dauer angelegtes Konzept der Nutzungs- und Verkehrsfunktion städtischer Straßen ist auf straßenrechtlicher Grundlage zu verwirklichen.
6. Der Arbeitskreis sieht gegenwärtig keine Notwendigkeit, die Anordnungstatbestände des § 45 der Straßenverkehrsordnung zu erweitern.
7. Durch Bundesverkehrsrecht ist zu regeln, ob und inwieweit Kraftfahrzeuge mit bestimmten, insbesondere umweltpolitisch wünschenswerten technischen Standards nach §§ 45, 46 der StVO bevorzugt behandelt werden können.
8. Der Arbeitskreis hält es nicht für erforderlich, zur Anordnung autoverkehrsreduzierender Maßnahmen in bestimmten Stadtbereichen ein neues Verkehrszeichen einzuführen. Unbeschadet dessen empfiehlt er, ein Zusatzzeichen „Anwohner frei“ bundesweit zuzulassen und den Anwohnerbegriff in der Straßenverkehrsordnung zu definieren.

### Arbeitskreis III:

## „Angemessene Reaktionen des Staates auf Verkehrsverstöße“

### I.

Während des gesamten Bußgeldverfahrens sollten die Beteiligten durch Kontaktaufnahme die weitere Verfahrensgestaltung überprüfen.

### II.

Das Ordnungswidrigkeitenverfahren muß gestrafft werden.

1. Dazu sollte der Betroffene durch frühzeitige und umfassende Stellungnahme zu dem gegen ihn erhobenen Vorwurf beitragen; das gilt insbesondere nach erhobenem Einspruch, der begründet werden soll. Soweit der Betroffene anwaltlich vertreten ist, sollte die anwaltliche Aktivität durch Erhöhung der Anwaltsgebühren im Vorverfahren gefördert werden.

Die Bußgeldbehörden sollten, auch nach Einspruch gemäß § 69 Abs. 2 OWiG, sorgfältige Ermittlungen durchführen.

Soweit Aktivitäten des Betroffenen dazu beigetragen haben, daß der Bußgeldbescheid zurückgenommen oder das Verfahren eingestellt wird, sollten die notwendigen Auslagen der Staatskasse auferlegt werden.

2. Im gerichtlichen Verfahren ist die Möglichkeit zu eröffnen, polizeiliche Feststellungen ohne Zustimmung des Betroffenen und seines Verteidigers zu verwerten.
3. Das persönliche Erscheinen des Betroffenen sollte nur angeordnet werden, wenn dadurch ein konkreter Aufklärungsgewinn zu erwarten ist.
4. Die Möglichkeiten des schriftlichen Verfahrens sollten erweitert werden.
5. Um vermeidbare Belastungen der Justiz zu verhindern, sollte die Rechtsbeschwerde bei Verkehrsordnungswidrigkeiten der Zulassung bedürfen. Die bisherigen Zulassungsgründe, insbesondere die Verletzung elementarer Verfahrensgrundsätze, die eine Wiederholungsgefahr besorgen lassen, bleiben unberührt.
6. Die Bußgeldsenate sollten schon nach geltendem Recht vermehrt in der Sache selbst entscheiden.

### III.

Es besteht derzeit keine Veranlassung zu Änderungen bei den Verkehrsstraf-  
taten nach § 142 und § 230 StGB.

#### *Arbeitskreis IV:*

#### **„Inhalt und Grenzen der Schadensminderungspflicht“**

1. Das Verhalten des Geschädigten bei der Schadensregulierung kann dazu führen, daß er seinen Schaden nicht voll ersetzt erhält. Im Rahmen der Schadensregulierung auftretende Probleme dürfen nicht zu Lasten des Geschädigten ausgetragen werden. Dieses Risiko kann, ohne daß dazu nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes eine rechtliche Verpflichtung besteht, durch rechtzeitige Kontaktaufnahme der an der Schadensregulierung Beteiligten vermieden werden.
2. Der Geschädigte soll bei der Miete eines Ersatzfahrzeuges drei Angebote einholen.
3. Der Vermieter ist verpflichtet, den Geschädigten über vorhandene Tarife - Normaltarife, Langzeittarife u.a. - aufzuklären.
4. Der Geschädigte soll sich mit dem Versicherer über die Möglichkeiten eines preiswerten Mietwagens in Verbindung setzen. (Der Vorschlag hat eine Mehrheit von 96 : 88 gefunden.)
5. Der Geschädigte darf in der Regel erst bei einem voraussichtlichen täglichen Fahrbedarf von 20 km ein Ersatzfahrzeug mieten.
6. Die Haftpflichtversicherer werden aufgefordert, an den Vermieter eines Ersatzfahrzeuges Mietwagenkosten auch bei vorliegenden weitergehenden Abtretungen nur in Höhe der anerkannten Mietwagenkosten zu erstatten.
7. Der Geschädigte ist nicht gehalten, Restwertangebote des Haftpflichtversicherers anzunehmen. (Der Vorschlag hat eine Mehrheit von 105 : 100 gefunden.)

## Arbeitskreis V:

### „Optische und akustische Wahrnehmungsfähigkeit im Verkehr“

1. Nach gegenwärtigen, wissenschaftlich gesicherten, lichttechnischen Erkenntnissen ist selbst unter optimalen Laborbedingungen nur eine minimale Reaktionszeit von 0,6 sec. erreichbar. Auch unter Laborbedingungen kann die Reaktionszeit, abhängig von Helligkeit, Kontrast und Sehwinkel, bis zu 2,0 sec. betragen.

Im realen Verkehrsgeschehen werden diese Werte im Regelfall nicht unerheblich überschritten. Daher ist die Annahme einer Reaktionszeit von 0,8 sec., mit der bisher in Rechtsprechung und verkehrsanalytischer Begutachtung gearbeitet wird, nicht haltbar.

Verlängerten Reaktionszeiten ist durch eine entsprechende Verringerung der Fahrgeschwindigkeit Rechnung zu tragen. Das schränkt den Unabwendbarkeitseinwand ein.

2. Bei der verkehrsanalytischen Begutachtung ist - je nach Sachverhalt, insbesondere beim Dunkelheitsunfall - in der Regel die Hinzuziehung eines lichttechnischen Sachverständigen geboten.
3. a) Nach wahrnehmungspsychologischen Erkenntnissen wird das Verkehrsverhalten des Kraftfahrers wesentlich bestimmt durch Erwartungen (Hypothesen), die sich aus Wissen, Erfahrung und optischem Eindruck bilden. Die Gestaltung des Verkehrsraums sowie die Beschilderung und die sonstigen Verkehrseinrichtungen haben daher, dem dynamischen Charakter des Verkehrsgeschehens entsprechend, eindeutig und durchgängig zu sein. Hierauf ist bei Planung und Verkehrsschau mehr als bisher Rücksicht zu nehmen.  
b) Fehlerhafte Hypothesenbildung beseitigt in der Regel nicht das Verschulden des Fahrzeugführers an einem darauf zurückzuführenden Fehlverhalten. Jedoch ist sie bei der Gewichtung des Verschuldens und seiner Rechtsfolgen zu berücksichtigen.
4. Die Herstellung eines eindeutigen Signalbildes für alle Verkehrsteilnehmer und Fahrzeuge bei Dunkelheit ist zur Förderung guter optischer Wahrnehmung geboten.

**„Medizinische Begutachtung von Verkehrsunfallopfern“**

1. Die medizinische Begutachtung von Unfallverletzungen muß dadurch erleichtert werden, daß
  - a) der Unfallhergang und der entstandene Schaden von der Polizei sorgfältig aufgenommen werden,
  - b) der erstbehandelnde Arzt den Umfang der Verletzungen sorgfältig dokumentiert. Dazu gehört außer der Feststellung der organischen Verletzungen die Dokumentation der subjektiven Beschwerden. Der Ärzteschaft wird empfohlen, eine einschlägige Checkliste zu entwickeln und zu berücksichtigen.
2. Bei der Aufklärung von unfallbedingten Verletzungen im Bereich der Halswirbelsäule sind auch die in neuerer Zeit entwickelten ärztlichen (auch neurootologischen) Untersuchungsmethoden im körperlichen und funktionellen Bereich beschwerde- und einzelfallorientiert anzuwenden.
3. Im Rahmen der außergerichtlichen Schadensregelungen sollte der medizinische Sachverständige von den Vertretern der Geschädigten und der Versicherer einvernehmlich ausgewählt werden. Auch die dem Gutachter zu stellenden Fragen sollten miteinander abgestimmt werden.
4. Soweit erforderlich, sind die tatsächlichen Grundlagen des Unfallhergangs durch ein unfallanalytisches Gutachten zu klären.
5. Dem Gericht obliegt es, sowohl dem technischen als auch dem medizinischen Sachverständigen vorzugeben, von welchem Sachverhalt anhand der bisherigen Beweisergebnisse auszugehen ist. Der Sachverständige sollte in verständlicher Weise darauf hingewiesen werden, daß im Haftpflichtrecht ein anderer Kausalitätsbegriff als im Sozialrecht gilt.

*Arbeitskreis VII:*

**„Probleme bei Entzug und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis im  
Verwaltungsverfahren“**

1. Die Aufforderung zur Beibringung des Gutachtens einer MPU sollte eindeutiger geregelt werden. Insbesondere sollte Fußnote 7 der Eignungsrichtlinien wie folgt geändert werden: „Die Anordnung einer MPU hat regelmäßig auch bei erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrern mit einer BAK von 1,6 Promille oder mehr zu erfolgen, ab 2,0 Promille in jedem Fall.“ Auch die Drogenproblematik sollte präziser formuliert werden.
2. In einem MPU-Gutachten sollte zur Frage der bedingten Eignung (§ 12, Abs. 2, 15 b, Abs. 1 a und 2 StVZO) - Fahrerlaubnis unter Auflagen - Stellung bezogen werden. Hierauf muß der Verwaltungsbeamte achten.
3. Die Justiz sollte den Betroffenen zeitgleich mit dem Urteil oder Strafbefehl empfehlen, sich frühzeitig über die Voraussetzungen zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis beraten zu lassen, damit ggf. die Sperrfrist für eine Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen genutzt werden kann. Entsprechend sollten die Verwaltungsbehörden verfahren.
4. Auch zukünftig sollte die Möglichkeit erhalten bleiben, im Ausnahmefall die Notwendigkeit der Fahrerlaubnisentziehung bei 18 Punkten durch Beibringung eines MPU-Gutachtens überprüfen zu lassen.

*Arbeitskreis VIII:*

**„Ersatz von Schäden im Luftverkehr“**

Der Arbeitskreis empfiehlt der Bundesregierung, innerhalb der zuständigen internationalen Gremien darauf hinzuwirken,

- die Haftungshöchstsumme des Warschauer Haftungssystems im Interesse der Passagiere auf mindestens 200.000 Sonderziehungsrechte (entsprechend ca. 500.000,00 DM) anzuheben.

Der Gesetzgeber wird aufgefordert,

- im nationalen Recht die Haftungshöchstsummen an die erstrebte internationale Regelung anzupassen,
- für Flugzeuge, die zur Beförderung von Personen eingesetzt werden, generell eine Passagierhaftpflichtversicherung vorzuschreiben,
- im Interesse eines wirksamen Opferschutzes die in § 103 Abs. 3 LuftVZO festgelegten, unzeitgemäß niedrigen Deckungssummen an die neuen Haftungslimits des § 37 LuftVG anzupassen.