

Empfehlungen des 34. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1996

Arbeitskreis I:

„Vereinfachung des Verfahrens in Verkehrsordnungswidrigkeiten“

Im Gegensatz zu den Vorschlägen des Deutschen Richterbundes, der Länder Baden-Württemberg, Bayern und Thüringen (Bundesratsdrucksache 633/95) und des Referentenentwurfs des Bundesjustizministeriums ist der Arbeitskreis I des Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar 1996 mit großer Mehrheit der Auffassung, daß eine einschneidende Änderung des Verfahrens wegen Ordnungswidrigkeiten nicht notwendig ist.

Der Arbeitskreis lehnt insbesondere folgende Vorschläge ab:

1. Einführung einer Begründungspflicht bei einem Einspruch gegen den Bußgeldbescheid
2. Ausschaltung der Staatsanwaltschaft im gerichtlichen Verfahren
3. Zulässigkeit eines schriftlichen Verfahrens ohne Zustimmung des Betroffenen
4. Prinzipielle Anwesenheitspflicht des Betroffenen in der Hauptverhandlung
5. Beschränkung der Beweisaufnahme
6. Einschränkung der Rechtsbeschwerdemöglichkeiten.

Dagegen sind folgende Vorschläge erwägenswert zur Entlastung der Gerichte von Verkehrsordnungswidrigkeitensachen:

1. Änderung des § 13 a StVZO dahin gehend, daß sich zukünftig die Löschungsfristen für Eintragungen in Flensburg nach dem Tatzeitpunkt richten.
2. Der Betroffene soll die Möglichkeit erhalten, den Zeitpunkt der Vollstreckung eines Fahrverbots innerhalb eines Zeitraums von vier Monaten nach Rechtskraft der Entscheidung selbst zu bestimmen.

Im übrigen befürwortet der Arbeitskreis eine Anhebung des Bußgeldrahmens von Verkehrsordnungswidrigkeiten im Höchstbetrag auf 3.000,- DM.

Arbeitskreis II:

„Gewalt und Nötigung im Straßenverkehr“

1. Der Arbeitskreis fordert wirksame Maßnahmen gegen Gewalt und Nötigung im Straßenverkehr. Aggressives Verhalten stellt nach wie vor eine ernstzunehmende Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Dem muß mit Nachdruck entgegengewirkt werden. Dazu gehören auch straf- und bußgeldrechtliche Maßnahmen einschließlich Entzug der Fahrerlaubnis und Fahrverbot.
2. Die Sitzblockade-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts bietet für das Straßenverkehrsrecht keine Veranlassung zu einer grundsätzlichen Neubewertung. Weiterhin können entsprechende Zuwiderhandlungen ausreichend geahndet werden.

Soweit der Gewaltbegriff in Einzelfällen nicht erfüllt sein sollte, kommt in schwerwiegenden Fällen eine Strafbarkeit wegen Straßenverkehrsgefährdung oder gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (§ 315 c, § 315 b StGB) in Betracht. Außerdem sieht das Ordnungswidrigkeitenrecht fühlbare Sanktionsmöglichkeiten vor, insbesondere das Fahrverbot.

- In den Fällen des „Drängelns“ kann zumindest eine Nötigung durch „Drohung mit einem empfindlichen Übel“ vorliegen. Davon abgesehen kann auf das Gefährdungsverbot (§ 1 Abs. 2 StVO) und die Abstandsregelung (§ 4 Abs. 1 StVO) mit der Folge eines Fahrverbots zurückgegriffen werden.
 - In den Fällen des „Schneidens“ und „AusbremSENS“ ist unabhängig von einer Strafbarkeit wegen Straßenverkehrsgefährdung (§ 315 c StGB) oder wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (§ 315 b StGB) wie bisher eine Strafbarkeit wegen Nötigung gegeben.
 - Der „notorische Linksfahrer“ erfüllt unter Umständen nach den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts nicht mehr den Nötigungstatbestand; er verstößt aber gegen das Rechtsfahrgebot (§ 2 StVO). Auch wer einen anderen „zuparkt“, begeht immerhin eine Ordnungswidrigkeit.
3. Der Arbeitskreis hält eine nachhaltige und spürbare Verstärkung der polizeilichen Überwachungsmaßnahmen für notwendig.

Darüber hinaus muß aggressionsauslösenden Konflikten im Straßenverkehr verstärkt durch entsprechende Aufklärung, Ausbildung und durch noch bessere Organisation der Verkehrsräume sowie deren partnerschaftliche Nutzung durch die Verkehrsteilnehmer begegnet werden.

Arbeitskreis III:

„Sicherheit im Busverkehr“

Zur Erhöhung der Sicherheit im Busverkehr werden durch den Arbeitskreis folgende Empfehlungen gegeben:

1. Intensivierung der Ausbildung von Busfahrern unter Verkehrssicherheitsaspekten. Es ist die Einführung einer qualifizierten Stufenausbildung Jugendlicher zum Omnibusfahrer zu prüfen.
2. Busfahrer sind in regelmäßigen Zeitabständen unter Nutzung geeigneter Fortbildungsprogramme und -möglichkeiten zu den Problemen der Verkehrssicherheit weiterzubilden.
3. Die Eignung des Busfahrers muß auch künftig regelmäßig überprüft werden. Dabei ist eine über die ärztliche Untersuchung hinausgehende medizinisch-psychologische Untersuchung nur in begründeten Fällen durchzuführen (siehe dazu Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.05.95).
4. Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten im nationalen und internationalen Omnibusverkehr ist effizienter zu kontrollieren (Kontrollgeräte mit hohem Manipulationswiderstand, adäquate Kontrollmethoden); Verstöße – auch die der Unternehmer – sind wirksamer zu ahnden.
5. Es sind gezielt wissenschaftliche Untersuchungen zu Problemen und Lösungsmöglichkeiten hinsichtlich der Belastung und Beanspruchung des Omnibusfahrers durchzuführen.
6. Die Bedingungen für die Zulassung als Omnibusunternehmen (z.B. finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung, persönliche Zuverlässigkeit) sollten angehoben werden.
7. Empfohlen wird eine weitere Verbesserung der passiven Sicherheit für Fahrer und Fahrgäste von Bussen (z.B. Aufbaufestigkeit, Sitze, Sitzbefestigungen, Rückhalteeinrichtungen, Fahrerarbeitsplatz).
8. Für den freigestellten Schülerverkehr für Schulträger (§ 1.4 d Freistellungs-VO) sind Sicherheitsstandards für die Omnibusse vorzuschreiben, und es ist sicherzustellen, daß die Fahrer die Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung besitzen.
9. Die besonders zum Schutz der Schulkinder 1995 neu eingeführte „Haltestellenregelung“ führte zu Informations- und Vollzugsproblemen. Es sind klare, verbindliche Vorgaben für die Bewertung und Kenntlich-

machung der Haltestellen zu schaffen. Die Auswahl „gefährlicher Haltestellen“ hat restriktiv zu erfolgen. Sie sind spätestens ein Jahr nach ihrer Einführung auf ihre Praktikabilität und Wirksamkeit zu überprüfen. Die Vorschrift ist in der Öffentlichkeit besser bekanntzumachen.

Arbeitskreis IV:

„Produktsicherung und -haftung im Kfz-Bereich“

I. Der Arbeitskreis ist der Ansicht:

1. Das allgemeine Produkthaftungsrecht stellt eine ausreichende Grundlage für nachträgliche Gefahrabwendungspflichten des Produktherstellers in Form von Warn-, Informations-, Reparatur-, Austausch- bzw. Rücknahmepflichten dar, die nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu konkretisieren sind.
2. Ein zivilrechtlicher Anspruch eines Verbrauchers oder gefährdeten Dritten auf Durchführung einer *allgemeinen* Gefahrabwendungsmaßnahme (wie in Ziffer 1) besteht nicht.
3. Nach den Umständen des Einzelfalles kann ein *individueller* Gefahrabwendungsanspruch auf Auskunft, Reparatur, Austausch bzw. Rücknahme des einzelnen benutzten Produkts in Frage kommen.

II. Der Arbeitskreis hält die Auffassung der Bundesregierung für richtig, die EG-Produktsicherheits-Richtlinie 92/59 nicht durch viele einzelne, produktbezogene Gesetze und Gesetzesänderungen umzusetzen, sondern durch ein Auffanggesetz, wie es der jetzt dem Bundestag vorgelegte Entwurf eines Produktsicherheitsgesetzes darstellt.

III. Der Arbeitskreis hält es für erforderlich, daß in dem Produktsicherheitsgesetz die Frage eindeutig geregelt wird, wer die Kosten von Warnung, Rückruf bzw. Vernichtung eines Produktes zu tragen hat.

IV. Der Arbeitskreis hält eine Klarstellung in dem Produktsicherheitsgesetz für erforderlich, ob der zuständigen Behörde die Befugnisse nach den §§ 7 bis 9 des Entwurfes auch gegen den Zulieferer zustehen können.

V. Der Arbeitskreis bedauert, daß in dem Gesetzentwurf den Herstellern keine Berichtspflichten gegenüber der Behörde über die ihnen bekanntgewordenen Sicherheitsmängel im Sinne dieses Gesetzes auferlegt worden sind.

Arbeitskreis V:

„Neugewichtung bei den Schadensersatzleistungen für Personen- und Sachschäden?“

- I. Das in seiner Gesundheit schwer geschädigte Unfallopfer muß auch in Zeiten steigender Heilungs- und Pflegekosten und sinkender Erwerbsaussichten voll entschädigt werden. Die sich abzeichnende Tendenz zu höheren Schmerzensgeldbeträgen bei sehr schweren Unfallverletzungen wird befürwortet.
- II. Der dadurch bedingte Mehraufwand der Haftpflichtversicherer sollte nach Möglichkeit nicht durch Prämien erhöhungen, sondern durch tatsächliche oder rechtliche, ggf. gesetzgeberische Maßnahmen, durch die der Aufwand für andere Schadensbereiche verringert wird, finanziert werden. In Betracht kommen nach Ansicht des Arbeitskreises insbesondere folgende Bereiche:
 - Ausschluß des Schmerzensgeldes für leichte Verletzungen,
 - Ersatz fiktiver Reparaturkosten,
 - Ersatz von Mietwagenkosten.
- III. Alle Beteiligten (Versicherer, Schädiger, Geschädigte, Rechtsanwälte, Gutachter) sollen daran mitwirken, den Aufwand zur Schadensfeststellung so gering wie möglich zu halten. Das Recht des Geschädigten, abgesehen von Bagatellfällen, auf einer Begutachtung zu bestehen, muß gewährleistet bleiben.
- IV. Einer mißbräuchlichen Ausnutzung schadensersatzrechtlicher Regelungen sollte von allen Seiten mit Nachdruck begegnet werden.

Arbeitskreis VI:

„Neue Kfz-Versicherungsbedingungen nach der Deregulierung“

- I. 1. Der Arbeitskreis begrüßt die Begrenzung der Leistungsfreiheit bei Verletzung von Obliegenheiten vor dem Versicherungsfall und bei Gefahrerhöhung. Entgegenstehende Regelungen in Versicherungsbedingungen dürften nach Ansicht des Arbeitskreises unwirksam sein; die Frage der Rechtsfolgen der Verwendung unwirksamer Regelungen (insbesondere Sanktionen) bleibt offen.

2. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte die in der Pflichtversicherungsverordnung vorgesehene Trunkenheitsklausel (§ 5 Abs. 1 Nr. 5 Kfz-Pflichtversicherungsverordnung) in allen Verträgen vereinbart werden.
3. Mehrere Obliegenheitsverletzungen führen nur dann zur kumulierten Leistungsfreiheit, wenn eine Obliegenheitsverletzung vor Gefahrerhöhung und eine Obliegenheitsverletzung nach dem Versicherungsfall zusammentreffen (Höchstgrenze 20 000,00 DM).
4. Die Beschränkung der Leistungspflicht auf die Mindestdeckungssumme bei Obliegenheitsverletzungen vor Versicherungsfall/Gefahrerhöhung kann vertraglich vereinbart werden.

Der Arbeitskreis nimmt die Diskussion im Zusammenhang mit dieser Frage zum Anlaß, erneut an den Gesetzgeber zu appellieren, die aus 1981 stammenden Mindestdeckungssummen angemessen zu erhöhen.

- II. 1. Beitragsvergünstigungen aufgrund neuer Tarifierungsmerkmale dürfen die dauernde Erfüllbarkeit der Versicherungsverträge nicht beeinträchtigen.
2. Der Arbeitskreis hält es für erforderlich, daß auf Sanktionen bei Verwendung weicher Tarifmerkmale (z.B. Wenigfahrer, Garage u.ä.) gesondert und deutlich hingewiesen wird.
- III. 1. Der Arbeitskreis bedauert, daß die Überleitungsvorschriften für die Geltung des neuen Rechtes in der Kfz-Haftpflichtversicherung zur Frage der Anwendbarkeit auf alte Verträge nicht eindeutig sind.
2. Ebenso bedarf die Reichweite des Annahmewzanges bei gewerblich genutzten Kfz (z.B. Lkw, Busse) der Klärung für die Praxis.
- IV. Die Markttransparenz im Kfz-Versicherungsbereich läßt sich durch unverbindliche Verbandsempfehlungen („Musterbedingungen“) deutlich erhöhen. Versicherer sollten etwaige Abweichungen von diesen Musterbedingungen deutlich kennzeichnen.

Arbeitskreis VII:

„Beschleunigungsmaßnahmen bei der Fernstraßenplanung“

1. Die Beschleunigungsmaßnahmen für Fernstraßenplanungen haben die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt, soweit dies bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt beurteilt werden kann: Sie bewirken eine spürbare Beschleunigung und Vereinfachung von Planungsverfahren, ohne den Rechtsschutz

der Betroffenen zu verkürzen. Eine Qualitätsminderung der Planungen ist auch im Hinblick auf Umweltbelange nicht eingetreten. Eine abschließende Beurteilung erfordert allerdings eine längere Beobachtungszeit.

2. Bewährt haben sich insbesondere:
 - die Einführung von Fristen beim Linienbestimmungsverfahren, im Anhörungsverfahren und im verwaltungsgerichtlichen Verfahren,
 - die Einführung einer qualifizierten Plangenehmigung bei Konsensverfahren,
 - der Ausschluß der aufschiebenden Wirkung von Rechtsbehelfen bei Vorrangprojekten.
3. Weitere gesetzgeberische Regelungen zur Beschleunigung der Fernstraßenplanung sind gegenwärtig nicht erforderlich. Bei kontroversen weiträumigen Vorhaben könnte eine Linienbestimmung durch den Bundesgesetzgeber erwogen werden.
4. Eine Überprüfung der Verfahrensabläufe nach Beschleunigungsgesichtspunkten ist geboten. Hierfür bedürfen die Verwaltungsvorschriften für die Fernstraßenplanungen einer gründlichen Überarbeitung. Die neuen Verfahrensvorschriften sollten von der Verwaltung genutzt werden, die Planverfahren zeitnah in einer festen Terminkette abzuwickeln.
5. Die Beschränkung namentlich des BVerwG auf die Kontrolle erheblicher formeller und materieller Planungsfehler hat zu einer Beschleunigung der Verfahren beigetragen, ohne den gebotenen effektiven Rechtsschutz zu gefährden. Die erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG war auf die Ausnahmesituation der Wiedervereinigung zugeschnitten und sollte keinesfalls über das Jahr 1999 hinaus verlängert werden.
6. Die Beschleunigungsmaßnahmen sollten nicht nur mit den europarechtlichen Vorgaben abgestimmt werden, sondern die europäischen Vorgaben sollten umgekehrt auch den Verkehrsbelangen der Mitgliedstaaten Rechnung tragen (Subsidiaritätsprinzip).

Arbeitskreis VIII:

„Anforderungen an die Teilnehmer am Sportbootverkehr“

1. Der Arbeitskreis stellt mit Befriedigung fest, daß sich die Sportbootführerscheine bewährt haben und sich großer Akzeptanz erfreuen. Die Anzahl der Unfälle ist gering. Im wesentlichen sind sie auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen.

Um diesem gezielt zu begegnen, empfiehlt der Arbeitskreis, die Ausbildung durch folgende Maßnahmen zu verbessern:

- Die seemännischen Sorgfaltsregeln für Sportschiffer – zumindest wie sie in der nautischen Veröffentlichung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie „Sicherheit im See- und Küstenbereich“ enthalten sind – sowie die veröffentlichten Erkenntnisse aus den Seeunfalluntersuchungen sollten in verstärktem Maße Teil der Ausbildung werden.
 - Die Auswertung der Ergebnisse der Unfalluntersuchungen und der Prüfungen zum Erwerb aller staatlichen und privaten Führerscheine sollten regelmäßig veröffentlicht und berücksichtigt werden.
 - Die Ausbildung und der Erwerb des Prüfungswissens würden durch einheitliche Fachbegriffe zur Seemannschaft erleichtert werden. Diese Vereinheitlichung sollte federführend von der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes zusammen mit den beteiligten Institutionen erarbeitet werden.
- II. Dem Führerscheinbewerber wird geraten, sich vor Beginn der Ausbildung davon zu überzeugen, daß der Ausbilder qualifiziert ist und die praktische Ausbildung auf Fahrzeugen durchgeführt wird, deren Führer über die vorgeschriebene Befähigung verfügen.
- III. Den Wassersportversicherern wird geraten, bei Abschluß des Versicherungsvertrages den Versicherungsnehmer zu verpflichten, daß das versicherte Fahrzeug nur von solchen Personen geführt wird, die über die für das vorgesehene Fahrtgebiet erforderliche Qualifikation verfügen.
- IV. Den Führerscheininhabern wird empfohlen, freiwillig über das Mindestwissen hinaus Führerscheine zu erwerben, die höheren Qualifikationsanforderungen genügen. Dies gilt insbesondere, um sicherzustellen, daß die technische und nautische Ausrüstung des Sportbootes, wie Radar und andere Ortungssysteme, gehörig gebraucht werden können.