

1. Kraftfahrer, die eine negative Veränderung hinsichtlich ihrer Sehkraft feststellen, sollten sich einem Sehtest unterziehen.
2. Sehteststellen sollten keine „Gefälligkeitsleistungen“ (mehr) erbringen.
3. Verkehrsunfälle sollten auf die „Unfallursache Sehschwäche“ hin untersucht werden.

4. Fahrerlaubnisbehörden sollten von begründeten Zweifeln an der Sehkraft von Fahrerlaubnisinhabern informiert werden. In einem zweiten Schritt sollten die Fahrerlaubnisbehörden überprüfen, ob eine Entziehung der Fahrerlaubnis notwendig ist.

Der langsame Abschied vom „D-Schild“

Polizei-Hauptkommissar Bernd Huppertz, Köln

Gemäß Artikel 37 des Wiener Übereinkommens¹⁾ sowie § 2 VOIntKfz²⁾ müssen Kraftfahrzeuge an der Vorder- und Rückseite ihre heimischen Kennzeichen führen. Außerdem müssen sie bei Auslandsfahrten das entsprechende Nationalitätszeichen tragen.

Diese Forderungen des internationalen Straßenverkehrsrechts gelten sowohl für ausländische Kraftfahrzeuge, die in Deutschland verkehren, als auch für in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge, welche im Ausland verkehren.

Bereits seit Einführung des sogenannten Euro-Kennzeichens (§ 60 Ib StVZO)³⁾ wird darüber diskutiert, ob dieses Kennzeichen wegen des darin enthaltenen Nationalitätsbuchstabens zumindest in den Ländern der EU nicht das deutsche Nationalitätskennzeichen ersetzen kann.

Dies wurde unter Hinweis auf die Bestimmungen des internationalen Rechts abgelehnt⁴⁾; auf Grund der zur Zeit geltenden Regelungen muss bei Auslandsfahrten auch bei Vorhandensein eines Euro-Kennzeichens das separate Nationalitätszeichen verwendet werden.

Auf Grund einer Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gegenüber der EU-Kommission hat diese bereits am 17. März 1998 den Wegfall des Nationalitätszeichens beschlossen, sofern ein Euro-Kennzeichen verwendet wird. Seit 1. Juni 1998 besteht für die Mitgliedstaaten bereits die Möglichkeit, in Bezug auf die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet verkehren, diese Bestimmungen anzuerkennen⁵⁾. Seit 11.11.1998 wird ent-

sprechend der zu diesem Zeitpunkt umgesetzten VO(EG) 2411/98⁶⁾ das auf den sogenannten Euro-Kennzeichen am linken Rand platzierte Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaates auf dem Euro-Feld innerhalb der EU von den Mitgliedstaaten als gleichwertig anerkannt.

Unter den Begriff Euro-Kennzeichen fallen dabei nicht nur die in § 60 Ib / Anlage Va StVZO genannten, sondern auch die Saison- (§ 60 Ic / Anlage Vb StVZO) und Oldtimerkennzeichen (§ 60 Id / Anlage Vc StVZO).

► Der Autor: Bernd Huppertz, Polizei-Oberkommissar beim Verkehrsdienst Köln.

► Schreibt für den VD seit: Juli 1991.

► Sein Spezialgebiet: a) Halten - Parken - Abschleppen

b) Rechtliche Problemstellungen bei zulassungsfreien Fahrzeugen.

Haftung der Straßenbaubehörde für durch Baumäste verdeckte Verkehrsschilder

von Detlef Stollenwerk

Das OLG Koblenz hat am 7.9.98 (Aktenzeichen: 12 U 1121/97) ein Urteil zu folgendem Sachverhalt gefällt: Zwei Pkw stießen an einer Kreuzung zusammen. Der Pkw-Fahrer, der die Vorfahrt missachtet hatte, machte geltend, dass durch in den Straßenraum hineinragende belaubte Äste ihm die Sicht auf das vorhan-

Damit bedarf es bei Auslandsfahrten in einen Mitgliedstaat der EU nunmehr nur noch bei Benutzung der normalen Kennzeichen gemäß § 60 I / Anlagen V, VII sowie der Kurzzeitkennzeichen (§ 28 V / Anlage Vd StVZO) und des Ausführungskennzeichens (§ 7 II / Muster 1 VOIntKfz) eines „D-Schildes“.

Bei Fahrten in andere Länder (Ausnahme Schweiz, welche die vorgenannten Regelungen bei Kraftfahrzeugen aus EU-Ländern ebenfalls anerkennt) bleibt es jedoch weiterhin bei der Verpflichtung zum Führen eines Nationalitätszeichens.

dene Verkehrszeichen 205 („Vorfahrt gewähren“) genommen war, weshalb es schließlich zu dem Unfall gekommen sei. Er verlangte daraufhin Schadenersatz von der Eigentümerin des Grundstücks, von dem die Äste überhingen. Die Klage vor dem Landgericht Mainz wurde abgewiesen, die Berufung vor dem Ober-

¹⁾ Vom 8.11.1968 [BGBl. II (1977), 809, 986].

²⁾ Vom 12.11.1926 [RGBl. II (1930), 1234] i.d.F. vom 26.8.1998 (BGBl. I, 2214).

³⁾ 21. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6.1.1995 (BGBl. I, 8; VktBl. 1995, 108).

⁴⁾ Die Bundesrepublik Deutschland hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht; vgl. die Notiz in NZV 5/1999, VI.

⁵⁾ Die Bundesrepublik Deutschland hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht; vgl. die Notiz in NZV 5/1999, VI.

⁶⁾ VO(EG) 2411/98 des Rates vom 03.11.1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaates von Kfz und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr (Amtsblatt der Europ. Gemeinschaften vom 10.11.1998, L 299/1 f.).