

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler  
8 — 92001 — 1764/51 II

Bonn, den 10. Oktober 1951

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

In der Anlage 1 übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

**Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung  
von Unfällen im Straßenverkehr**

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Bundestages herbeiführen zu wollen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Deutsche Bundesrat hat gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes zu dem Entwurf Stellung genommen und die aus der Anlage 2 ersichtlichen Änderungen vorgeschlagen.

Die Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen des Deutschen Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers  
**Blücher**

3 Anlagen

## Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes.

Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) in der derzeit geltenden Fassung wird, wie folgt, geändert:

1. § 4 Absatz 1 wird durch folgende Vorschriften ersetzt:

„Erweist sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, so muß ihm die Verwaltungsbehörde die Fahrerlaubnis entziehen; sie erlischt mit der Entziehung.

Will die Verwaltungsbehörde in dem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gewesen ist, so kann sie zum Nachteil des vom Strafverfahren Betroffenen von dem Inhalt des Urteils soweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Dies gilt auch, wenn das Urteil noch nicht rechtskräftig ist. Eine gerichtliche Entscheidung, durch die die Eröffnung des Hauptverfahrens abgelehnt wird, steht einem Urteil gleich.

Ist in einem Strafverfahren der Führerschein nach § 94 der Strafprozeßordnung in Verwahrung genommen oder beschlagnahmt oder ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111 a der Straf-

prozeßordnung angeordnet, so ruht die Befugnis der Verwaltungsbehörde zur Entziehung der Fahrerlaubnis, bis die Maßnahme aufgehoben wird.

Die Verwaltungsbehörde kann Fristen und Bedingungen für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis festsetzen. Nach der Entziehung ist der Führerschein der Behörde abzuliefern.“

2. Bisheriger Absatz 2 des § 4 wird Absatz 5.

3. § 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über

1. die Ausführung der §§ 1 bis 5 a,

2. die Zulassung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugführer,

3. die sonstigen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Straßen erforderlichen Maßnahmen über den Straßenverkehr, insbesondere

a) über die Beschaffenheit, die Ausrüstung, die Prüfung und die Kennzeichnung der Fahrzeuge,

b) über das Verhalten und das Mindestalter der Führer von Fahrzeugen,

c) über die Anforderungen an Fahrlehrer und Sachverständige im Kraftfahrzeugverkehr,

d) über Ortstafeln und Wegweiser.

4. Gebühren für behördliche Maßnahmen im Straßenverkehr bei Durchführung der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen.

Die Gebühren sind nach den tatsächlichen Aufwendungen zu bemessen.

Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr zur Durchführung der Vorschriften über die Beschaffenheit, die Ausrüstung und die Prüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen bedürfen jedoch nicht der Zustimmung des Bundesrates; vor ihrem Erlaß sind die für den Verkehr zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.“

4. Hinter § 6 wird folgender § 6 a eingefügt:

„§ 6 a

Der Bundesminister für Verkehr kann mit Zustimmung des Bundesrates zur Ausschaltung körperlich ungeeigneter Kraftfahrzeugführer Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen über

1. die ärztliche Untersuchung von Inhabern der Fahrerlaubnis der Klasse zwei, die über fünfzig Jahre alt sind,
2. die Höchstdauer der Arbeitszeit derjenigen Personen, die ein Kraftfahrzeug nicht auf Grund eines Beschäftigungsverhältnisses führen.“

5. Als § 22 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 22

Bei leichteren Übertretungen, die nach diesem Gesetz oder den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften strafbar sind, kann ein Polizeibeamter, der hierzu ermächtigt ist und sich durch seine Dienstkleidung oder auf andere Weise ausweist, den auf frischer Tat betroffenen Täter verwarnen und eine Gebühr bis zu zwei Deutsche Mark erheben. Die Verwarnung ist nur zulässig, wenn der Betroffene nach Belehrung über sein Weigerungsrecht mit ihr einverstanden und zur sofortigen Zahlung der Gebühr bereit ist. Über die Verwarnung und die Zahlung der Gebühr ist eine Bescheinigung zu erteilen.

Nach Zahlung der Gebühr kann die Zuwiderhandlung nicht mehr als Übertretung verfolgt werden.

Die oberste Dienstbehörde des Polizeibeamten oder die von ihr be-

stimmte Behörde erteilt die Ermächtigung nach Absatz 1.“

6. § 27 erhält folgende Fassung:

„§ 27

Die Vorschriften in den Teilen I, II und III gelten nicht für Kleinkraft-  
räder.

Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über den Verkehr mit Kleinkraft-  
rädern. Die Rechtsverordnungen dürfen keine strengeren Anforderungen vorsehen, als für den Verkehr mit anderen Kraft-  
rädern gelten.“

## Artikel 2

Anderung des Strafgesetzbuchs.

Das Strafgesetzbuch wird, wie folgt, geändert:

1. Dem § 42 a wird folgende Nr. 7 hinzugefügt:

„7. die Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen.“

2. Als § 42 m wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 42 m

Wird jemand wegen einer mit Strafe bedrohten Handlung, die er bei oder in Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der dem Führer eines Kraftfahrzeugs obliegenden Pflichten begangen hat, zu einer Strafe verurteilt oder lediglich wegen Zurechnungsunfähigkeit freigesprochen, so entzieht ihm das Gericht zugleich für die Dauer von mindestens 6 Monaten bis zu 5 Jahren oder für immer die Fahrerlaubnis, wenn er sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat.

Gegenüber dem Inhaber eines ausländischen Fahrausweises ist die Entziehung nur zulässig, wenn die mit Strafe bedrohte Handlung einen Verstoß gegen die Verkehrsregelung enthält.

Wird die Fahrerlaubnis entzogen, so ist ein von einer deutschen Behörde ausgestellter Führerschein im Urteil

einziehen. In ausländischen Fahrausweisen ist die Entziehung zu vermerken.

Die Fahrerlaubnis erlischt mit der Rechtskraft des Urteils endgültig.

Solange die Fahrerlaubnis gerichtlich entzogen ist, darf die Verwaltungsbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilen. Die Dauer der Entziehung wird von dem Tage ab berechnet, an dem das Urteil rechtskräftig geworden ist. Das Gericht kann durch Beschluß vorzeitig die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis gestatten, wenn die Fortdauer der Entziehung nicht mehr erforderlich erscheint, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen.“

3. § 315 wird, wie folgt, geändert:

a) Im Absatz 1 Satz 2 werden die Worte „oder auf Todesstrafe“ gestrichen.

b) Der bisherige Absatz 2 wird gestrichen. An seine Stelle tritt folgender neuer Absatz:

„In minder schweren Fällen kann auf Gefängnis nicht unter drei Monaten erkannt werden.“

4. Als § 315 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 315 a

Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs oder des Betriebs einer Straßenbahn dadurch beeinträchtigt, daß er

1. Anlagen oder Beförderungsmittel beschädigt, zerstört oder beseitigt, Hindernisse bereitet, falsche Zeichen oder Signale gibt oder einen ähnlichen Eingriff vornimmt,
2. als Führer eines Fahrzeuges rücksichtslos fährt,
3. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung des Fahrzeuges behindert ist,
4. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann und keine Vorsorge getroffen ist, daß er andere nicht gefährdet oder

5. eine pflichtwidrige Unterlassung begeht, die an Gefährlichkeit einer der in Nr. 1 bis 4 genannten Handlungen gleichkommt,

und durch ein solches Verhalten eine Gemeingefahr (§ 315 Absatz 3) herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft.

Der Versuch ist strafbar.

In besonders schweren Fällen, namentlich wenn der Täter Leib oder Leben vieler Menschen in Gefahr bringt oder besonders gewissenlos handelt, kann auf Zuchthaus bis zu zehn Jahren erkannt werden.“

5. § 316 erhält folgende Fassung:

„§ 316

Wer fahrlässig eine der im § 315 bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bestraft.

Wer fahrlässig eine der im § 315 a bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“

### Artikel 3

#### Änderung der Strafprozeßordnung.

Die Strafprozeßordnung wird, wie folgt, geändert:

1. Als § 111a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 111 a

(1) Sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, daß die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen werden wird (§ 42m des Strafgesetzbuchs), so kann der Richter dem Beschuldigten durch Beschluß die Fahrerlaubnis vorläufig entziehen, wenn dies erforderlich ist, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen.

(2) Die Befugnis zur Beschlagnahme eines von einer deutschen Behörde ausgestellten Führerscheins bleibt unberührt.

(3) In ausländischen Fahrausweisen ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu vermerken. Ausländische Fahrausweise können zu diesem Zweck oder zur Eintragung des Vermerks über die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 42m Absatz 3 Satz 2 des Strafgesetzbuchs beschlagnahmt werden.

(4) Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist aufzuheben, wenn ihr Grund weggefallen ist oder wenn das Gericht im Urteil die Fahrerlaubnis nicht entzieht.“

2. In den §§ 212b, 232 und 233 wird dem Absatz 1 jeweils folgender Satz hinzugefügt:

„Jedoch ist die Entziehung der Fahrerlaubnis zulässig.“

3. In § 305 Satz 2 werden hinter dem Wort „Beschlagnahmen“ nach Setzung eines Kommas die Worte „die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis“ eingefügt.

4. In § 463a erhält der Absatz 3 folgende Fassung:

„(3) § 462 gilt auch für die nach den §§ 42f bis 42h, 42l Absatz 4 und 42m Absatz 5 des Strafgesetzbuchs zu treffenden Entscheidungen.“

#### Artikel 4

##### Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1215) in der derzeit geltenden Fassung wird, wie folgt, geändert:

1. § 22 erhält folgenden Absatz 4:

„(4) Fahrzeugteile, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, dürfen nur feilgeboten, erworben oder verwendet werden, wenn sie mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sind. Die Ausgestaltung der Prüfzeichen und das Verfahren bestimmt der Bundesminister für Verkehr.“

2. Hinter § 32 wird folgender § 32a eingefügt:

„§ 32 a

##### Mitführen von Anhängern

Hinter Kraftfahrzeugen darf nur ein Anhänger mitgeführt werden. Es dürfen jedoch hinter Zugmaschinen zwei Anhänger mitgeführt werden, wenn die für Züge mit einem Anhänger zulässige Länge nicht überschritten wird. Hinter Sattelkraftfahrzeugen darf kein Anhänger mitgeführt werden.“

3. Hinter § 57 wird folgender § 57a eingefügt:

„§ 57 a

##### Fahrtschreiber

(1) Mit einem eichfähigen Fahrtschreiber sind auszurüsten:

1. zur Beförderung von Gütern bestimmte Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von neun Tonnen und darüber,
2. Zugmaschinen mit einer Motorleistung von fünfundfünfzig Pferdestärken und darüber,
3. zur Beförderung von Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit mehr als zwanzig Fahrgast- (Sitz- und Steh-) Plätzen.

Dies gilt nicht für Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit bis zu vierzig Kilometern in der Stunde sowie für Kraftomnibusse im Linienverkehr mit einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von nicht mehr als drei Kilometern.

(2) Der Fahrtschreiber muß vom Beginn bis zum Ende jeder Fahrt einschließlich der Pausen ununterbrochen in Betrieb sein. Die Schaublätter sind mit dem Namen der Führer, dem Ausgangspunkt sowie dem Datum der Fahrt zu bezeichnen; ferner ist der Stand des Wegstreckennessers am Beginn und Ende der Fahrt vom Kraftfahrzeughalter oder dessen Beauftragten einzutragen. Die Schaublätter sind zuständigen Beamten auf Verlangen vorzuzeigen; der Kraftfahrzeughalter hat sie ein Jahr lang aufzubewahren.

(3) Weitergehende Anforderungen in Sondervorschriften bleiben unberührt.“

4. Hinter § 71 wird folgender § 71a eingefügt:

„§ 71 a

Mit Geldstrafe oder mit Gefängnis bis zu drei Monaten wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Führer eines Kraftfahrzeugs den Vorschriften des § 32 a über das Mitführen von Anhängern zuwiderhandelt oder als Fahrzeughalter das unzulässige Mitführen von Anhängern anordnet oder zuläßt,

2. ein Kraftfahrzeug führt oder einen Kraftfahrzeuganhänger mitführt, bei denen das Gesamtgewicht des einzelnen Fahrzeugs das zulässige Gesamtgewicht um mehr als zehn vom Hundert überschreitet, oder als Fahrzeughalter die Inbetriebnahme eines solchen Fahrzeugs anordnet oder zulässt, oder
3. Fahrzeugteile, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, feilbietet, obwohl sie nicht mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sind.“

#### A r t i k e l 5

Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr.

(1) Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr zur Durchführung der Vorschriften über Bau und Betrieb von Straßenbahnen und Oberleitungsomnibussen, die auf Grund von § 39 des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (RGBl. I S. 1217) erlassen worden sind, bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates. Der Bundesminister für Verkehr hat vor dem Erlaß der Rechtsverordnungen die für den Verkehr zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.

(2) Soweit oberste Reichsbehörden befugt waren, nach

1. § 70 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1215),
2. § 46 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1179),
3. § 89 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 13. Februar 1939 (RGBl. I S. 231),

4. § 49 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1247)

allgemeine Ausnahmen zu genehmigen, tritt an ihre Stelle der Bundesminister für Verkehr. Er bestimmt sie durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der für den Verkehr zuständigen obersten Landesbehörden.

#### A r t i k e l 6

Übergangsbestimmungen.

(1) Bis zum 31. Oktober 1952 dürfen nicht mehr als zwei Anhänger in Zügen mitgeführt werden.

(2) Wer vorsätzlich oder fahrlässig dieser Vorschrift zuwiderhandelt oder als Fahrzeughalter das unzulässige Mitführen von Anhängern anordnet oder zulässt, wird mit Geldstrafe oder Gefängnis bis zu drei Monaten bestraft.

#### A r t i k e l 7

Inkrafttreten.

(1) Dieses Gesetz tritt am einundzwanzigsten Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Abweichend hiervon treten in Kraft

1. Artikel 4 Nr. 1 Satz 1 am 1. Januar 1953;
2. Artikel 4 Nr. 2 am 1. November 1952;
3. Artikel 4 Nr. 3 am 1. Januar 1952 für Kraftfahrzeuge, die erstmals zugelassen werden; für andere Kraftfahrzeuge am 1. Januar 1953.

(3) Das Gesetz zur Ergänzung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 3. September 1948 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Wirtschaftsrates S. 89) — Fahrräder mit Hilfsmotor — tritt am 1. Januar 1952 außer Kraft.

## Begründung

des Entwurfs eines Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr

### I.

#### Allgemeine Bemerkungen

Die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse in den letzten Jahren hat die Motorisierung des Verkehrs in der Bundesrepublik derart gesteigert, daß die Zahl der Kraftfahrzeuge die Zwei-Millionen-Grenze bereits überschritten hat und der Kraftfahrzeugverkehr weit stärker geworden ist als in der Zeit vor dem Kriege. Im Zusammenhang damit hat aber auch die Zahl der Verkehrsunfälle sprunghaft zugenommen und Probleme aufgeworfen, die dringend einer Lösung bedürfen, wenn die Entwicklung der Motorisierung in Deutschland nicht schweren Schaden erleiden soll. Nach den gegenwärtigen Verhältnissen wird im Gebiet der Bundesrepublik alle drei Minuten ein Verkehrsunfall verursacht und alle fünf Minuten ein Mensch durch Verkehrsunfall verletzt; jeden Tag werden etwa 15 Menschen durch Verkehrsunfall getötet! Täglich entstehen durch Verkehrsunfälle große Verluste an Leben, Gesundheit und Volksvermögen. Das beängstigende Ansteigen der Verkehrsunfälle hat seine Ursachen weniger in technischen Mängeln der Fahrzeuge als im menschlichen Versagen und der mangelhaften Verkehrsdisziplin, die nach dem Urteil von Sachkennern in Deutschland weit schlechter ist als in anderen hochmotorisierten Ländern Europas oder in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Der Bekämpfung der Verkehrsunfälle muß ein umfassender Plan zugrunde gelegt werden, der behördliche Maßnahmen ebenso einbezieht wie die freiwillige Mitwirkung der Verkehrsteilnehmer. Es bedarf dazu einer Beseitigung besonderer Gefahrenquellen, wie des Fahrens mit mehr als zweiteiligen Lastzügen, des Überladens und der mangelhaften Beladung der Lastwagen, aber auch einer schärferen Überwachung des Straßenverkehrs durch Vermehrung der Verkehrsstreifen und Verkehrskontrollen, der periodischen Untersuchung der Fahrzeuge auf ihre Verkehrstauglichkeit und anderer Maßnahmen, die in die Zuständigkeit der Verkehrsbehörden und der inneren Verwaltung fallen. Die Bundesverkehrswacht und die Verkehrswachtorgani-

sation der Länder haben es sich zur Aufgabe gemacht, die Mitarbeit der Verkehrsteilnehmer für den Kampf gegen den Verkehrsunfall zu gewinnen. Aber über diese Maßnahmen hinaus muß auch durch die Gesetzgebung auf eine Verbesserung der Fahrdisziplin hingewirkt und dafür Sorge getragen werden, daß diejenigen, die durch Rücksichtslosigkeit, Leichtsinn oder Gleichgültigkeit die Verkehrssicherheit gefährden oder Verkehrsunfälle schuldhaft herbeiführen, mit der gebotenen Schärfe zur Verantwortung gezogen werden.

Der vorliegende Entwurf stellt sich die Aufgabe, diejenigen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, die zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen und zum Kampf gegen die Verkehrsunfälle erforderlich sind. Er sieht Änderungen des Kraftfahrzeuggesetzes und der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung vor, die sich auf folgendes beziehen: Entziehung der Fahrerlaubnis bei Ungeeignetheit; Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr zum Erlaß von Rechtsverordnungen auf dem Gebiet der Zulassung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugführer, Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Straßen und für Gebühren für behördliche Maßnahmen im Straßenverkehr; ärztliche Untersuchung von Inhabern der Fahrerlaubnis der Klasse zwei, die über fünfzig Jahre sind; Verwendung von nur solchen Fahrzeugteilen, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sind; Verbot des zweiten Anhängers; Ausrüstung von bestimmten Fahrzeugarten mit Fahrtschreibern. Er umfaßt aber auch Maßnahmen auf dem Gebiet der Strafrechtspflege, die wegen ihrer besonderen Dringlichkeit nicht bis zu einer umfassenden Erneuerung der strafrechtlichen Gesetzgebung aufgeschoben werden können. Auf dem Gebiet der strafrechtlichen Gesetzgebung wird die Einführung der gebührenpflichtigen Verwarnung bei Verkehrsübertretungen, der gerichtlichen Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen und die Schaffung von Strafvorschriften gegen die Gefährdung der Verkehrssicherheit auf Straßen vorgeschlagen.

## II.

### Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften

#### Zu Artikel I

##### Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes

##### Nr. 1 Änderung des § 4 KFG.:

Nach § 4 des Kraftfahrzeuggesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 7. November 1939 (RGBl. I S. 2223) kann die Verwaltungsbehörde demjenigen, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, die Fahrerlaubnis entziehen. Die bloße Befugnis, die Fahrerlaubnis bei einem Eignungsmangel des Kraftfahrzeugführers nach dem Ermessen der Verwaltungsbehörde zu entziehen, ist jedoch nicht mehr ausreichend, um der ständig zunehmenden Verkehrsunfälle Herr zu werden. Es ist deshalb erforderlich, die Entziehung der Fahrerlaubnis den Verwaltungsbehörden in allen Fällen zwingend vorzuschreiben, in denen der Mangel der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen festgestellt wird. Doch reicht diese Maßnahme allein zur Ausschaltung ungeeigneter Führer von Kraftfahrzeugen nicht aus.

Der Rekurs gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis hat nach § 5 des Kraftfahrzeuggesetzes aufschiebende Wirkung, sofern dies nicht ausdrücklich bei der ersten Entscheidung ausgeschlossen wird. Auch ist in dringlichen Fällen eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis bis zur endgültigen Entscheidung der Verwaltungsbehörde nicht zulässig. Eine Zuständigkeit des Strafrichters zur Entziehung der Fahrerlaubnis in den Fällen, in denen ein strafbares Verhalten die mangelnde Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, ist bisher dem deutschen Recht im Gegensatz zu ausländischen Rechten fremd.

Diese Beschränkung der Zuständigkeit auf die Verwaltungsbehörde hat sich als Hemmnis für eine sachgemäße strafgerichtliche Bekämpfung von Verkehrszu widerhandlungen erwiesen. Die Entziehung der Fahrerlaubnis wiegt für den Betroffenen oft schwerer als die Strafe, obwohl sie keine Sühne für die Tat, sondern eine Vorbeugungsmaßnahme zum Schutz der Allgemeinheit darstellt. Der Richter kann die Strafe für eine Verkehrszu widerhandlung nur dann gerecht bemessen, wenn auch die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis in solchen Fällen in seiner Hand liegt. Die bisherige Trennung der Zuständigkeiten für diese Maßnahmen

kann leicht zu einem ungerechten Ergebnis für den Betroffenen führen. Auch prozeßökonomische Erwägungen sprechen dafür, die Feststellungen des Strafverfahrens über die Persönlichkeit des Beschuldigten und die Umstände der Tat auch für die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis nutzbar zu machen und über sie gleichfalls den Strafrichter entscheiden zu lassen. Endlich müssen die Strafverfolgungsbehörden, denen der erste Zugriff gegen den Täter obliegt, in dringenden Fällen die Möglichkeit haben, auf Grund des ihnen bekannt gewordenen Sachverhalts bis zur rechtskräftigen Entscheidung des Richters demjenigen die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen, der sich im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges durch ein mit Strafe bedrohtes Verhalten als ungeeignet für die Teilnahme am Kraftverkehr erwiesen hat und von dem bei Belassung des Führerscheins eine weitere Gefährdung zu befürchten ist.

Der Entwurf weist daher auch dem Strafrichter eine Zuständigkeit zur Entziehung der Fahrerlaubnis zu, wenn der Führer eines Kraftfahrzeugs durch ein mit Strafe bedrohtes Verhalten dargetan hat, daß ihm die Fahrerlaubnis nicht belassen werden kann. Durch diese Maßnahme soll nicht eine Abschwächung, sondern dem Ziel des Entwurfs entsprechend eine Erweiterung der behördlichen Befugnisse zur Entziehung der Fahrerlaubnis geschaffen werden. Daher soll die Verwaltungsbehörde wie bisher auch weiterhin befugt bleiben, die Entziehung der Fahrerlaubnis auszusprechen, wenn sich die mangelnde Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht aus einer mit Strafe bedrohten Handlung, sondern aus sonstigen Umständen ergibt. Die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden soll aber auch für diejenigen Fälle unberührt bleiben, in denen der Strafrichter mit der Prüfung des Sachverhalts befaßt war, jedoch auf die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis nicht erkannt hat, sofern dem nicht der Inhalt der strafrichterlichen Entscheidung entgegensteht.

Der Entwurf regelt die sachlich-rechtlichen Voraussetzungen für die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis im § 42 m, dessen Aufnahme in das Strafgesetzbuch im Artikel 2 Nr. 2 vorgeschlagen wird. Die Auswirkungen, die sich aus der Einführung der gerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis für das Strafverfahren ergeben, sind im Artikel 3 behandelt. Die verfahrensrechtlichen Fragen, die sich auf das Nebeneinander der



Zuständigkeit des Strafrichters und der Verwaltungsbehörde beziehen, finden ihre Regelung im § 4 Absatz 2 und 3 des Kraftfahrzeuggesetzes (KFG.), da sie die Befugnis der Verwaltungsbehörden zur Entziehung der Fahrerlaubnis berühren. Hier ist dafür Vorsorge zu treffen, daß widersprechende Entscheidungen über denselben Sachverhalt tunlichst vermieden werden.

Die Gefahr widersprechender Entscheidungen kann in denjenigen Fällen entstehen, in denen die Verwaltungsbehörde den Beweis für die mangelnde Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in einem mit Strafe bedrohten Verhalten des Kraftfahrzeugführers erblickt. Will die Verwaltungsbehörde in dem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der sich als ein mit Strafe bedrohtes Verhalten darstellt und Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Kraftfahrzeugführer gewesen ist, so soll die Verwaltungsbehörde nach dem § 4 Absatz 2 KFG. bei der Feststellung des Sachverhalts oder bei der Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht zum Nachteil des Beschuldigten von dem Inhalt des strafgerichtlichen Urteils abweichen dürfen. Die Verwaltungsbehörde darf hiernach bei einem mit Strafe bedrohten Verhalten die Schuld des Täters nicht bejahen, wenn der Strafrichter sie verneint hat, und die Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht verneinen, wenn der Strafrichter sie in den Gründen seines Urteils bejaht hat. Lehnt das strafgerichtliche Urteil die Entziehung der Fahrerlaubnis jedoch nicht deshalb ab, weil es die Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen bejaht, sondern aus anderen Gründen tatsächlicher oder rechtlicher Art, so muß es der Verwaltungsbehörde freistehen, die Eignungsfrage in eigener Verantwortung zu prüfen. Auch ist es ihr nicht verwehrt, eine im Strafverfahren abgeurteilte Tat, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis nicht ausreicht, zur Unterstützung anderer außerhalb des Strafverfahrens liegender Entziehungsgründe heranzuziehen. Um widersprechende Entscheidungen zu vermeiden, muß die im § 4 Absatz 2 KFG. vorgesehene Bindung bereits vor Eintritt der Rechtskraft des Urteils eintreten und auch auf Entscheidungen erstreckt werden, in denen der Strafrichter die Eröffnung des Hauptverfahrens ablehnt.

Im Strafverfahren kann nach § 111 a StPO. (Artikel 3 Nr. 1) durch Gerichtsbeschluß die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen werden.

Führerscheine, die eine deutsche Behörde ausgestellt hat, können nach § 94 StPO. in amtliche Verwahrung genommen und beschlagnahmt werden, wenn mit ihrer Einziehung zu rechnen ist. Solange eine solche Maßnahme besteht, fehlt es an einem Bedürfnis für ein Eingreifen der Verwaltungsbehörde. Der § 4 Absatz 3 KFG. bestimmt daher, daß die Befugnis der Verwaltungsbehörde zur Entziehung der Fahrerlaubnis ruht, wenn in einem Strafverfahren der Führerschein nach § 94 StPO. in Verwahrung genommen oder beschlagnahmt oder die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111 a StPO. angeordnet ist, und zwar solange, bis die Maßnahme aufgehoben wird. Ist im Urteil die Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet, das Urteil aber noch nicht rechtskräftig, so ruht die Befugnis der Verwaltungsbehörde zur Entziehung der Fahrerlaubnis gleichfalls. Doch bedarf dieser Fall ebensowenig einer gesetzlichen Regelung, wie der umgekehrte, daß die Verwaltungsbehörde den Führerschein bereits entzogen hat, bevor der Strafrichter mit der Entziehung der Fahrerlaubnis befaßt wird.

In Anpassung an die entsprechenden Bestimmungen für die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis (vgl. § 42 m StGB.) kann auch die Verwaltungsbehörde Fristen für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis festsetzen. Es erscheint nicht als angemessen, die Verwaltungsbehörden an Mindest- oder Höchstfristen zu binden. Die Festsetzung einer Frist ändert nichts an dem Grundsatz, daß die Fahrerlaubnis mit der Entziehung erlischt, gegebenenfalls also später neu erteilt werden muß.

### Nr. 3 (§ 6 KFG.):

Das mit Wirkung vom 1. Oktober 1919 errichtete Reichsverkehrsministerium (RVM) war geschaffen worden, weil die Zusammenfassung aller Aufgaben, die dem Reich auf dem Gebiet des Verkehrs oblagen, in einem Reichsministerium als notwendig anerkannt worden war. Demgemäß wurde durch den Organisationserlaß der Reichsregierung dem RVM die Wahrnehmung aller jener Aufgaben, insbesondere auch die gesamte Regelung des Straßenverkehrs, als Sachgebiet zugewiesen. Bis zum Jahre 1937 hat auch das RVM jene Zuständigkeit in vollem Umfange ausgeübt.

Schon bald nach der sogenannten Machtübergreifung durch den Nationalsozialismus beanspruchte jedoch der Chef der Deutschen

Polizei und Reichsführer SS im Reichsministerium des Innern (RMdI), Himmler, die Ordnung, insbesondere die gesetzliche Regelung des Straßenverkehrs für sein Ressort, das RMdI. Als Begründung seines Anspruchs gab er an: Die Überwachung — Ordnung und Beaufsichtigung — des Verkehrs auf der Straße, also die Ausführung der gesetzlichen Verkehrsregeln, sei Sache der Verkehrspolizei. Diese sei ein Teil der allgemeinen Polizei und gehöre zum Aufgabenbereich des RMdI. Daher sei auch die fachliche Leitung (Überwachung) und damit die gesetzliche Verkehrsregelung Sache des RMdI. Es war stets (nie ernstlich bestrittener) Verwaltungsgrundsatz, daß die Polizei jedem Fachressort zur Verfügung stand, das keine eigene Sonderpolizei unterhielt. Aus der Ausübung polizeilicher Befugnisse kann keine Zuständigkeit zur Gesetzgebungsbefugnis hergeleitet werden.

Trotz dieser klaren Rechtslage konnte das RMdI im Jahre 1937 durchsetzen, daß dem RVM die Gesetzgebungsbefugnisse auf dem Gebiete des Straßenverkehrs genommen und ihm übertragen wurden. Die Folge dieser Maßnahme war in erster Linie eine Zerreißung der bis dahin einheitlich gewesenen gesetzlichen Regelung des Straßenverkehrs in die vom RVM erlassene Straßenverkehrszulassungs-Ordnung (StVZO.) und die vom RMdI. erlassene Straßenverkehrs-Ordnung (StVO.). Diese Zerreißung hatte geradezu groteske Folgen, von denen nur eine hervorgehoben werden möge: Die Vorschrift über die Beleuchtung seines Fahrrades nach vorn fand der Radfahrer in der StVZO., die über die Beleuchtung nach hinten mußte er in der StVO. suchen. Weitere Beispiele können angeführt werden. Die Folgen der Regelung vom Jahre 1937 erschöpften sich aber nicht in einer Verschiebung der gesetzgeberischen Zuständigkeiten. Auch Weisungen des RVM an die Exekutivorgane wurden von der Polizei nicht ausgeführt und umgekehrt Berichte der Polizeiorgane dem RVM nicht zugeleitet. Sogar Veröffentlichungen des RVM im Reichsgesetzblatt und Reichsverordnungsblatt wurden vom RMdI dem Publikationsorgan nicht zugeleitet, wenn sie nicht inhaltlich die Genehmigung des RMdI fanden.

Nach dem Zusammenbruch im Jahre 1945 übte die Verkehrsverwaltung bis zum heutigen Tage auf dem Gebiet des Straßenverkehrs wieder alle Zuständigkeiten aus, welche die Reichsregierung dem RVM übertragen hatte. Eine andere Stelle, die über die Län-

dergebiete hinaus eine solche Tätigkeit hätte entwickeln können, war bis zum Jahre 1949 nicht vorhanden. Die von den Ländern geforderte Einheitlichkeit der Straßenverkehrsregelung, wie sie von 1919 bis 1937 bestanden hatte, muß rechtlich wiederhergestellt werden. Besonders die Notwendigkeit, energische Maßnahmen zur Bekämpfung der sich bedrohlich häufenden Verkehrsunfälle zu ergreifen, fordert dringend eine zusammenfassende Bearbeitung in der Hand des Verkehrsministers.

Der Entwurf stellt den § 6 des Kraftfahrzeuggesetzes sachlich im gleichen Umfang wieder her, wie er bis 1937 bestanden hatte.

Neu (und der neuen Staatsrechtslage: Artikel 80 des Grundgesetzes angepaßt) ist der Schlußsatz des § 6 Absatz 1 des Kraftfahrzeuggesetzes. Er trägt dem Gedanken Rechnung, daß es unangemessen und unpraktisch wäre, den Bundesrat mit rein technischen Durchführungsverordnungen zu befassen. Unpraktisch deshalb, weil das Bedürfnis nach solchen technischen Durchführungsverordnungen sehr plötzlich auftreten kann, z. B. im Interesse der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Kraftfahrzeugindustrie, so daß eine bei Befassung des Bundesrats immerhin mögliche Verzögerung sehr nachteilige Folgen haben könnte. Unangemessen deshalb, weil die Gegenstände dieser Durchführungsverordnungen so spezielle Fachkenntnisse erfordern, daß der Bundesrat in der Regel nicht würde entscheiden können, ohne gerade die technischen Kraftfahrersachverständigen der Länder gehört zu haben, mit deren enger Zusammenarbeit allein der Bundesminister für Verkehr solche technischen Durchführungsverordnungen erlassen kann. Solche Vorschriften konnten bisher schon sachgemäß nur nach Anhörung der Länder ergehen. Es dient daher nur der Bestätigung eines längst bestehenden Brauchs, wenn der Entwurf die Anhörung der für den Verkehr zuständigen obersten Landesverkehrsbehörden ausdrücklich vorschreibt.

#### Nr. 4 (§ 6 a KFG.):

##### 1 Ärztliche Untersuchung:

Die Führung von Kraftfahrzeugen der Klasse 2 setzt im allgemeinen ein besonderes Maß körperlicher Leistungsfähigkeit voraus. Erfahrungsgemäß läßt die physische Leistungsfähigkeit mit dem Beginn des sechsten Lebensjahrzehnts nach. Die mangelnde körperliche Eignung zur Führung schwerer

Fahrzeuge wird, den Inhabern der Fahrerlaubnis oft unbewußt, meist nur durch ärztliche Untersuchung ans Licht gebracht. Es sollen daher alle über 50 Jahre alten Führer schwerer Kraftfahrzeuge einer ärztlichen Untersuchung auf ihre körperliche Tauglichkeit zur Führung solcher Fahrzeuge unterworfen werden, wobei beabsichtigt ist, die Untersuchung periodisch, etwa alle 5 Jahre, zu wiederholen. Hierzu bedarf es einer gesetzlichen Ermächtigung.

## 2. Höchstdauer der Arbeitszeit:

Die Übermüdung von Kraftfahrzeugführern bildet eine wesentliche Gefahrenquelle im Straßenverkehr. Ihr kann, soweit es sich um angestellte Kraftfahrzeugführer handelt, durch bereits bestehende Arbeitszeitbestimmungen begegnet werden. Gleiches gilt für nicht angestellte Kraftfahrzeugführer im gewerblichen Kraftomnibusverkehr (vgl. die Verordnung über die Arbeitszeit der privaten Kraftomnibusunternehmer vom 17. Februar 1938 — Deutscher Reichsanzeiger und preußischer Staatsanzeiger Nr. 47 vom 25. Februar 1938 — in Verbindung mit den dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen des Reichsverkehrsministers vom 17. Februar 1938 — Reichs-Verkehrs-Blatt Ausgabe B Nr. 7 vom 25. Februar 1938 Seite 39 —). Darüber hinaus unterliegen nicht angestellte Kraftfahrzeugführer keinen Arbeitszeitbestimmungen. Diese Lücke zu schließen ist mit dem Entwurf beabsichtigt. Gedacht ist daran, nur die Führer gewisser schwerer Fahrzeuge in ihrer Fahrzeit zu beschränken. Es werden im wesentlichen diejenigen sein, deren Fahrzeuge nach § 2 des Gesetzentwurfs Fahrschreiber führen müssen. Anordnungen über die Höchstdauer der Fahrzeit umfassen auch Anordnungen, durch die die Einhaltung der Höchstdauer überwacht werden soll (Fahrtenbuch).

Es bedarf nicht der Hervorhebung, daß der Bundesminister für Verkehr Bestimmungen über die Arbeitszeit nur insoweit erlassen wird, als nicht (für angestellte Kraftfahrzeugführer) der Bundesminister für Arbeit zuständig ist.

### Nr. 5 Gebührenpflichtige Verwarnung bei Verkehrsübertretungen (§ 22 KFG.):

Zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen bedarf es neben einer tatkräftigen Verfolgung schwerer Verstöße vor allem auch einer Verkehrserziehung auf breiter Grund-

lage. Als ein erfolgreiches Erziehungsmittel bei leichteren Verkehrszu widerhandlungen, bei denen die Verhängung von Strafen entbehrlich erscheint, hat sich in Deutschland in jahrzehntelangen Erfahrungen die gebührenpflichtige Verwarnung bewährt. Das Verfahren liegt auch im Interesse des Betroffenen selbst, dem dadurch in Bagatellsachen ein gerichtliches Verfahren erspart wird. Im Hinblick auf die §§ 153 Absatz 1, 413 StPO., § 6 Absatz 1 EGStPO. bedarf es einer bundesrechtlichen Vorschrift, um die Rechtseinrichtung auf eine zuverlässige Grundlage zu stellen. Sie soll vorläufig durch den § 22 KFG. geschaffen werden. Hierdurch wird auch eine Einheitlichkeit gegenüber den früher erheblich voneinander abweichenden landesrechtlichen Vorschriften erreicht.

Die gebührenpflichtige Verwarnung setzt das Einverständnis des Betroffenen voraus. Hierüber ist er ausdrücklich zu belehren. Gibt der Betroffene seine Zustimmung nicht, so gelten die allgemeinen Vorschriften des Strafverfahrensrechts. Es genügt für die Anwendung der allgemeinen Vorschriften, daß der Betroffene aus irgend einem Grund, z. B. weil er die Zuwiderhandlung bestreitet, seine Zustimmung versagt, insbesondere indem er sich zu freiwilliger Zahlung der Gebühr nicht bereit erklärt. Die Polizei erhält durch § 22 KFG. keinerlei zusätzliche Zwangsmittel, insbesondere scheidet mangels eines Vollstreckungstitels eine Beitreibung aus.

Die gebührenpflichtige polizeiliche Verwarnung eignet sich nur für leichtere Übertretungen, bei denen ein öffentliches Interesse an einer gerichtlichen Entscheidung nicht besteht. Der Entwurf hebt daher die Beschränkung auf leichtere Übertretungen ausdrücklich hervor und setzt das Höchstmaß der Gebühr für den Verwaltungsakt auf 2 DM fest. Im übrigen ist die gebührenpflichtige Verwarnung auf Übertretungen beschränkt, wenn der Täter auf frischer Tat betroffen wird. Nach Zahlung der Gebühr hat die Verwarnung eine beschränkte Rechtskraftwirkung. Die Zuwiderhandlung darf nicht mehr als Übertretung verfolgt werden, auch wenn kein leichter Fall vorlag.

Die gebührenpflichtige Verwarnung darf nur durch hierzu besonders ermächtigte Polizeibeamte erteilt werden. Der Beamte braucht dem Betroffenen gegenüber diese Ermächtigung nicht nachzuweisen. Es genügt, wenn er sich durch seine Dienstkleidung oder auf andere Weise als Polizeibeamter ausweist.

Die Regelung des näheren Verfahrens ist landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften überlassen. Diese werden mit Rücksicht auf die Rechtskraftwirkung der Verwarnung den Polizeibeamten namentlich auch Richtlinien für die Ausübung des durch § 22 eingeräumten Ermessens zu geben haben.

§ 22 KFG. ist als vorläufige Regelung gedacht. Mit dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, dessen Entwurf die Bundesregierung bereits vorgelegt hat, soll das Verwaltungsunrecht aus dem kriminellen Unrecht ausgeschieden und einem besonderen Verfahren unterworfen werden. In diesem Rahmen soll die Einrichtung der gebührenpflichtigen Verwarnung für alle Ordnungswidrigkeiten von geringer Bedeutung eingeführt werden. Nach Inkrafttreten des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten und Umstellung der Straßenverkehrsübertretungen auf Ordnungsunrecht wird § 22 wieder aufzuheben sein. Für die Zwischenzeit aber ist die Vorschrift zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen unentbehrlich.

#### **Nr. 6 (§ 27 KFG.):**

Die Neufassung des § 27 ist eine notwendige Folge der Rückübertragung der Zuständigkeiten an den Bundesminister für Verkehr (§ 6 Absatz 1).

#### **Zu Artikel 2**

##### **Änderung des Strafgesetzbuchs**

#### **Zu Artikel 2 Nr 1, 2**

##### **Gerichtliche Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen**

Aus den zu Artikel 1 § 4 des KFG. dargelegten Gründen schlägt der Entwurf vor, auch dem Strafrichter eine Zuständigkeit zur Entziehung der Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen zu geben, wenn der Führer eines Kraftfahrzeugs durch ein mit Strafe bedrohtes Verhalten dargetan hat, daß ihm der Führerschein nicht belassen werden kann. Die Entziehung der Fahrerlaubnis in der Hand des Strafrichters ist nicht eine Nebenstrafe, sondern eine neue Maßregel der Sicherung und Besserung. Sie schließt sich der Eigenart und der Zweckbestimmung der übrigen in den §§ 42 a bis 42 n StGB. geregelten Maßnahmen an, die aus Anlaß der Begehung einer mit Strafe bedrohten Tat verhängt werden können und dem Schutz der Allgemeinheit gegen solche Rechtsbrecher dienen sollen, die sich durch ein mit Strafe

bedrohtes Verhalten als eine Gefahr für die Allgemeinheit erwiesen haben. Die gerichtliche Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen wird demgemäß im Artikel 2 Nr. 1 als eine Maßregel der Sicherung und Besserung im Sinne des § 42 a StGB. bezeichnet.

Die Voraussetzungen für die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis sind dem § 42 m zu entnehmen, der in den Abschnitt des Strafgesetzbuchs über die Maßregeln der Sicherung und Besserung eingefügt werden soll. Die Verhängung der Maßregel setzt voraus, daß jemand eine mit Strafe bedrohte Handlung begangen hat, d. h. eine Handlung, die als Verbrechen, Vergehen oder Übertretung strafbar ist oder strafbar wäre, wenn nicht infolge Zurechnungsunfähigkeit dem Täter die Schuld im strafrechtlichen Sinne fehlen würde. Wer sich z. B. infolge von Alkoholgenuß nicht sicher im Verkehr bewegen kann und in diesem Zustand ein Kraftfahrzeug führt, ist wegen Übertretung der §§ 2, 71 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung strafbar, wenn nicht die besonderen Tatbestandsmerkmale des § 315a oder des § 316 Absatz 2 StGB. in der Fassung des Entwurfs erfüllt sind. Da gerade auch in solchen Fällen von Verkehrsübertretungen ein Bedürfnis dafür besteht, die Entziehung des Führerscheins durch den Richter zuzulassen, konnten die Übertretungen im § 42 m nicht ausgeschieden werden. Die Tat muß ferner in Beziehung zu der Führung eines Kraftfahrzeugs durch den Täter stehen, gleichviel ob er sie bei oder im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der dem Führer eines Kraftfahrzeugs obliegenden Pflichten begangen hat. Eine Tat steht beispielsweise dann im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs, wenn der Täter sich mit dem Kraftfahrzeug an den Tatort begeben oder wenn er es benutzt hat, um nach der Tat die Beute wegzuschaffen. Gegen die dem Führer eines Kraftfahrzeugs obliegenden Pflichten kann der Täter auch durch Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften verstoßen, die sich auf die verkehrssichere Beschaffenheit oder auf das Aufstellen des Fahrzeugs vor oder nach der Fahrt beziehen.

Die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis setzt außer einer solchen Tat voraus, daß der Täter sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Diese Voraussetzung entspricht der Rege-

lung, die der § 4 Absatz 1 des Kraftfahrzeuggesetzes in der im Artikel 1 Nr. 1 vorgelegenen Fassung für die Entziehung der Fahrerlaubnis im Verwaltungswege enthält. Die mangelnde Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen muß sich dabei aus der abgeurteilten Tat ergeben, da im Strafverfahren nur ein mit Strafe bedrohtes Verhalten Anlaß zum Entziehen der Fahrerlaubnis sein kann. Das schließt nicht aus, daß der Strafrichter neben der Tat auch in der Person des Täters liegende Gründe für seine Entscheidung heranzieht. Liegen die Voraussetzungen für eine gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis vor, so steht es nicht etwa im Ermessen des Gerichts, sondern dann ist es seine Pflicht, dem Täter die Fahrerlaubnis zu entziehen. Hat freilich die Verwaltungsbehörde den Führerschein bereits wirksam entzogen, so entfällt das Bedürfnis und damit die Möglichkeit, die Fahrerlaubnis durch richterliches Urteil zu entziehen. Die Entziehung wird im Urteil ausgesprochen und mit seiner Rechtskraft wirksam. Wer ein Kraftfahrzeug führt, obwohl ihm die Fahrerlaubnis gerichtlich entzogen ist, macht sich nach § 24 Absatz 1 Nr. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes strafbar. Über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist in der Begründung zu Artikel 3 das Nähere dargelegt.

Ein von einer deutschen Behörde ausgestellter Führerschein ist durch das Urteil, das die Entziehung der Fahrerlaubnis ausspricht, einzuziehen. Das gilt auch für internationale Führerscheine, die eine deutsche Behörde nach dem internationalen Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 24. April 1926 (RGBl. 1930 II S. 1233) und der VO. über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 (RGBl. I S. 1137) in der geltenden Fassung ausstellt.

Für internationale Führerscheine, die eine ausländische Behörde ausgestellt hat, und für andere ausländische Fahrausweise verlangt das von der Konferenz der Vereinten Nationen für Straßen- und Kraftverkehr im Jahre 1949 beschlossene Internationale Abkommen über Straßenverkehr im Hinblick darauf eine Sonderregelung, daß die Bundesrepublik Deutschland diesem Abkommen demnächst beitreten wird. Nach Artikel 24 Absatz 5 dieses Abkommens kann ein Vertragsstaat dem Führer eines Kraftfahrzeugs das Recht, von einem internationalen Führerschein oder dem heimischen Führerschein eines anderen Vertragsstaates Gebrauch zu machen, nur entziehen, wenn der Führer

einen Verstoß gegen die Verkehrsregelung begangen hat, der die Entziehung des Führerscheins nach der Gesetzgebung des Vertragsstaates nach sich ziehen kann. In diesem Falle kann der Vertragsstaat sich den Schein aushändigen lassen und ihn bis zum Ablauf der Frist aufbewahren, auf die das Recht entzogen worden ist, oder bis der Inhaber das Gebiet des Vertragsstaates verläßt, je nachdem, was früher fällt, und kann die Entziehung des Rechts auf dem Schein vermerken und Namen und Anschrift des Führers der Behörde mitteilen, die den Schein ausgestellt hat. Den Inhabern von internationalen Führerscheinen, die im Ausland ausgestellt sind und den Inhabern anderer ausländischer Fahrausweise, auf die das internationale Abkommen über Straßenverkehr von 1949 anwendbar ist, darf die Fahrerlaubnis demnach nur entzogen werden, wenn sie einen Verstoß gegen die Verkehrsregelung begangen haben. Zu den in Absatz 1 genannten Voraussetzungen für die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis fügt daher der Absatz 2 des § 42 m gegenüber den Inhabern ausländischer Fahrausweise als weitere Voraussetzung hinzu, daß die mit Strafe bedrohte Handlung einen Verstoß gegen die Verkehrsregelung enthält. Aus Vereinfachungsgründen soll diese Sondervorschrift gegenüber den Inhabern ausländischer Fahrausweise auch dann gelten, wenn sich das internationale Abkommen über Straßenverkehr auf sie nicht erstreckt. Da die Behörden eines Vertragsstaates ausländische Fahrausweise den Inhabern spätestens beim Verlassen ihres Gebietes zurückzugeben haben, ist auch die Entziehung ausländischer Fahrausweise durch Urteil im Bereich des Abkommens nicht zulässig. Auf ausländischen Fahrausweisen soll daher die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis, nachdem sie wirksam geworden ist, vermerkt werden. Es bleibt den Verwaltungsbehörden überlassen, ausländische Fahrausweise, die eine solche Eintragung aufweisen, einzubehalten und sie erst beim Verlassen des Bundesgebietes dem Inhaber zurückzugeben. Die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis an denjenigen, dem die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen gerichtlich entzogen worden ist, richtet sich nach den allgemeinen Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Jedoch würde es sinnwidrig sein, wenn die Verwaltungsbehörde ohne Rücksicht auf die Erwägungen, die das Gericht zur Entziehung der Fahrerlaubnis bestimmt haben, dem Ver-

urteilten alsbald eine neue Fahrerlaubnis erteilen dürfte. Im § 42 m wird daher an die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis eine Sperrwirkung derart geknüpft, daß die Verwaltungsbehörde eine neue Fahrerlaubnis nicht erteilen darf, solange die Fahrerlaubnis gerichtlich entzogen ist. Das Gericht kann die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 42 m Absatz 1 entweder auf Zeit, nämlich für mindestens 6 Monate bis zu 5 Jahren, oder für immer aussprechen. Die Entziehung der Fahrerlaubnis für immer wird vor allem bei schwerwiegenden Verstößen in Frage kommen. Eine starre Bindung an die im Urteil festgesetzte Dauer der Entziehung wäre aber nicht zweckmäßig. Es muß möglich sein, bei zeitlicher Beschränkung die Sperrwirkung vorzeitig aufzuheben und bei Entziehung für immer die Sperrwirkung zu beseitigen. Nach § 42 m Absatz 5 ist diese Aufhebung der gerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis an die Voraussetzung geknüpft, daß die Fortdauer der Entziehung nicht mehr erforderlich erscheint, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen. Das Gericht entscheidet darüber durch Beschluß. Es kann auf Antrag der Staatsanwaltschaft oder des Betroffenen oder von Amts wegen in eine Nachprüfung dieser Frage eintreten und erläßt den Beschluß, wie sich aus der Ergänzung des § 463 a Absatz 3 StPO. (Artikel 3 Nr. 4) ergibt, ohne mündliche Verhandlung. Diese Regelung entspricht derjenigen, die in § 421 Absatz 4 StGB. für die vorzeitige Aufhebung des Berufsverbots getroffen worden ist.

#### Zu Artikel 2 Nr. 3 bis 5

##### Strafvorschriften gegen die Gefährdung der Verkehrssicherheit

Das geltende Strafrecht behandelt Verkehrszu widerhandlungen überwiegend als Übertretungen des § 49 der Straßenverkehrsordnung und des § 71 der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung. Schwerere Strafdrohungen sind nur anwendbar, wenn eine Verkehrszu widerhandlung zu einem Unfall geführt und der Täter dabei schuldhaft einen Menschen getötet oder verletzt hat oder wenn besondere Tatbestände, wie z. B. Fahrerflucht (§ 139 a StGB.), erfüllt sind. Die schuldhaft Gefährdung fremder Rechtsgüter durch eine Verkehrszu widerhandlung reicht nicht aus, eine Vergehensstrafe zu begründen. Soll das Strafrecht zu einer wirksamen Waffe gegen die schuldhaft Herbeiführung von

Straßenverkehrsunfällen werden, so wird es notwendig sein, die schwerere Strafdrohung nicht erst an den Eintritt eines Schadens, sondern — ebenso wie z. B. beim Eisenbahnverkehr (§ 315) — schon an die schuldhaft Herbeiführung einer Gefahr für Leib oder Leben oder für bedeutende Sachwerte zu knüpfen.

Auf dieser Erwägung beruht die Einfügung von Strafvorschriften über die Gefährdung der Verkehrssicherheit auf Straßen in das Strafgesetzbuch bei vorsätzlicher (§ 315 a) und fahrlässiger (§ 316 Absatz 2) Gefährdung. In Artikel 2 schlägt der Entwurf außerdem diejenigen Änderungen der §§ 315 und 316 des Strafgesetzbuchs vor, die sich aus dem Zusammenhang ergeben.

#### Zu § 315 StGB.

Das Gesetz vom 28. Juni 1935 (RGBl. I S. 839) hat in Artikel 4 die §§ 315 und 316 StGB. über die Gefährdung des Eisenbahnverkehrs, der Schifffahrt oder der Luftfahrt neu gefaßt. Es hat dabei in dem § 315 Absatz 2 eine Strafvorschrift über die Gefährdung des Betriebs einer Straßenbahn geschaffen, die in Anlehnung an frühere Entwürfe zur Neugestaltung des Strafgesetzbuchs die Strafdrohung gegenüber der Eisenbahnverkehrsgefährdung (§ 315 Absatz 1 StGB.) abschwächt. Den Schutz, den das Gesetz damit dem Betrieb einer Straßenbahn gewährt hat, erweitert der § 315 a auf den gesamten Straßenverkehr und bezieht des Zusammenhangs wegen den bisherigen Absatz 2 des § 315 in seine Regelung ein.

Für besonders schwere Fälle der vorsätzlichen Gefährdung des Eisenbahnverkehrs, der Schifffahrt oder der Luftfahrt hat der § 315 Absatz 1 Satz 2 neben Zuchthaus nicht unter fünf Jahren oder lebenslangem Zuchthaus auch die Todesstrafe angedroht. Der Entwurf benutzt den Anlaß dieser Änderung der Vorschrift dazu, die Androhung der Todesstrafe gemäß Artikel 102 des Grundgesetzes aus dem Absatz 1 Satz 2 zu streichen.

Die Strafdrohung des § 315 Absatz 1 hat das Gesetz vom 28. Juni 1935 (RGBl. I S. 839) trotz der Erweiterung des Tatbestandes verschärft. Um eine gerechte Ahndung von minder schweren Fällen, die nicht zuchthauswürdig zu sein brauchen, zu ermöglichen, schlägt der Entwurf im Absatz 2 entsprechend den Strafgesetzentwürfen vor 1933 vor, bei vorsätzlicher Gefährdung des Eisenbahnver-

kehr, der Schifffahrt oder der Luftfahrt in minder schweren Fällen als Strafe Gefängnis nicht unter drei Monaten zuzulassen.

#### Zu § 315 a

Die Vorschrift behandelt die vorsätzliche Störung der Verkehrssicherheit auf Straßen und nimmt dabei den Betrieb einer Straßenbahn, deren Schutz bisher durch § 315 Absatz 2 StGB. gesichert war, als ein von dem übrigen Straßenverkehr nicht trennbares Verkehrsmittel besonderer Art in ihre Regelung auf. Mit Gefängnisstrafe wird derjenige bedroht, der durch bestimmte Störungshandlungen vorsätzlich die Sicherheit des Straßenverkehrs oder des Betriebs einer Straßenbahn beeinträchtigt und dadurch vorsätzlich eine Gemeingefahr im Sinne des § 315 Absatz 3 herbeiführt. Den Ausdruck „Straßenverkehr“ verwendet die Vorschrift ebenso wie die Straßenverkehrs-Ordnung in dem umfassenden Sinn des Verkehrs auf Wegen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, gleichviel, ob sie nur für bestimmte Verkehrsarten, wie die Autobahnen oder Radwege, vorgesehen sind oder ob sich auf ihnen der allgemeine Verkehr abspielt. Durch die der Vorschrift über die Gefährdung der Eisenbahn, der Schifffahrt oder der Luftfahrt (§ 315) angepaßte Fassung bringt der Entwurf zum Ausdruck, daß der Grund der Strafbarkeit die Störung der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs in einer für die Benutzer der Verkehrswege gefährlichen Weise ist.

Bei der Umschreibung der Störungshandlungen knüpft der Entwurf im Absatz 1 Nr. 1 an den § 315 StGB. an. Die Störungshandlung kann danach darin bestehen, daß Anlagen oder Beförderungsmittel beschädigt, zerstört oder beseitigt, Hindernisse bereitet, falsche Zeichen oder Signale gegeben oder ähnliche Eingriffe vorgenommen werden. Darüber hinaus bezeichnet der Entwurf im Absatz 1 Nr. 2, 3 und 4 als Störungshandlungen auch ein Verhalten, das sich im Straßenverkehr als besonders gefährlich und strafwürdig erwiesen hat. Nach Absatz 1 Nr. 2 fällt zunächst unter die Strafdrohung auch derjenige, der als Führer eines Fahrzeugs rücksichtslos fährt. Die Übertretungsstrafe, die das geltende Recht für ein solches Verhalten androht, wird seinem Unrechtsgehalt in keiner Weise gerecht. Nach der im § 1 der Straßenverkehrs-Ordnung enthaltenen Grundregel hat jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr sich so zu verhalten,

daß kein anderer geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Der Führer eines Fahrzeugs, der sich über diese Pflicht zur Rücksichtnahme gröblich hinwegsetzt und dadurch vorsätzlich eine Gemeingefahr herbeiführt, muß als rücksichtsloser Fahrer unter die schwerere Strafdrohung des § 315 a fallen. Das gleiche gilt, wie Absatz 1 Nr. 3 zum Ausdruck bringt, für denjenigen, der ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung des Fahrzeugs behindert ist. Das Fahren in trunkenem Zustand ist eine der Hauptquellen für Verkehrsunfälle geworden. Die Verschärfung der Strafdrohung, die der Absatz 1 Nr. 3 enthält, wird dazu beitragen, dieses Verkehrsübel wirksamer zu bekämpfen, als es nach dem geltenden Recht möglich ist. Eine ähnliche Verkehrsgefahr stellt derjenige dar, der ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann und obwohl keine Vorsorge getroffen ist, daß er andere nicht gefährdet. Bisher war dieses Verhalten ebenso wie das Fahren unter Alkoholeinwirkung durch die §§ 2 und 71 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit einer Übertretungsstrafe bedroht, die sich als unzulänglich erwiesen hat. Der Absatz 1 Nr. 3, der das Fahren unter Alkoholeinwirkung als Störungshandlung kennzeichnet, wird daher in dieser Hinsicht im Absatz 1 Nr. 4 ergänzt. Zu den Fahrzeugen, gegen deren Führer sich die Strafdrohung des Absatz 1 Nr. 2, 3, 4 richtet, gehören außer den Kraftfahrzeugen und Straßenbahnwagen auch Fuhrwerke und Fahrräder. Im übrigen wird die Einzelaufzählung gewisser Störungshandlungen entsprechend dem § 315 Absatz 1 StGB. dadurch erweitert, daß in der Nr. 1 ein „ähnlicher Eingriff“ und in der Nr. 5 pflichtwidrige Unterlassungen einbezogen werden, die an Gefährlichkeit einer der in der Nr. 1 bis 4 genannten Handlungen gleichkommen, so daß alle strafwürdigen Störungshandlungen erfaßt sind. Als Unterlassung im Sinne des Absatz 1 Nr. 5 kommt insbesondere in Betracht ein Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften über die Abgabe von Warnzeichen, das Anzeigen der Fahrtrichtung oder des Haltens, die Beleuchtung der Fahrzeuge, die Anbringung von Rückstrahlern oder die Verstauung der Ladung.

Die Strafbarkeit nach § 315 a setzt voraus, daß durch die Verkehrsstörung vorsätzlich

eine Gemeingefahr herbeigeführt wird. Gemeingefahr bedeutet ebenso wie nach § 315 Absatz 3 StGB. eine Gefahr für Leib oder Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen, oder für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt. Der Versuch wird für strafbar erklärt. Entsprechend der bisherigen Strafvorschrift zum Schutz des Straßenbahnverkehrs (§ 315 Absatz 2) wird für besonders schwere Fälle Zuchthaus bis zu zehn Jahren angedroht. Der Entwurf folgt hierbei auch den früheren Entwürfen eines Strafgesetzbuches vor 1933.

#### Zu § 316

Die fahrlässige Gefährdung des Eisenbahnverkehrs, der Schifffahrt oder der Luftfahrt und des Straßenbahnverkehrs ist in § 316 StGB. mit Strafe bedroht. Der Entwurf erweitert diese Strafdrohung dadurch, daß er den neuen § 315 a bei fahrlässiger Begehung in den Absatz 2 einbezieht. Bisher richtet sich der Absatz 2 des § 316 nur gegen die fahrlässige Gefährdung des Straßenbahnverkehrs. Er umfaßt demnach künftig auch die fahrlässige Gefährdung der Verkehrssicherheit auf den Straßen durch die Begehung einer der in § 315 a bezeichneten Störungshandlungen. Die Strafbarkeit nach § 315 a setzt voraus, daß der Täter durch seine Handlung eine Gemeingefahr herbeiführt. Die Vorsatzstrafe kann daher hier nur eintreten, wenn Handlung und Gefährdung vom Vorsatz des Täters umfaßt waren. Handelt der Täter dagegen zwar vorsätzlich, fällt ihm aber bezüglich der Gefährdung nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann nur eine Bestrafung wegen fahrlässiger Begehung in Frage kommen. Aus diesem Grunde ist die fahrlässige Begehung auch bei dem rücksichtslosen Fahren (§ 315 a Absatz 1 Nr. 2) von praktischer Bedeutung. Die Fälle, in denen auch die Störungshandlung selbst nur fahrlässig begangen worden ist, stellen demnach nur eine Untergruppe der Fahrlässigkeitstaten des § 316 dar.

Die fahrlässige Gefährdung des Eisenbahnverkehrs, der Schifffahrt oder der Luftfahrt ist in § 316 Absatz 1 des geltenden Rechts mit Gefängnis nicht unter einem Monat bedroht. Diese Mindeststrafe entspricht weder der vor 1935 geltenden Strafdrohung noch den Vorschriften früherer Reformentwürfe. Der Entwurf benutzt daher die Gelegenheit der Änderung des § 316 dazu, die Mindest-

strafe von einem Monat Gefängnis im § 316 Absatz 1 zu beseitigen.

#### Zu Artikel 3

##### Änderungen der Strafprozeßordnung

Der Artikel regelt die Auswirkungen, die sich aus der Einführung der gerichtlichen Entziehung des Führerscheins für die Strafprozeßordnung ergeben. Sie betreffen die vorläufige Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen, die Beschlagnahme von Führerscheinen, die Entziehung des Führerscheins im beschleunigten Verfahren und im Verfahren, das in Abwesenheit des Angeklagten stattfindet, und das Verfahren für die Aufhebung der Entscheidungen, durch die Führerscheine entzogen worden sind.

##### Zu § 111 a StPO

Nach § 42 m Absatz 3 ist bei gerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis ein von einer deutschen Behörde ausgestellter Führerschein durch Urteil einzuziehen. Ein von einer deutschen Behörde ausgestellter Führerschein eines Beschuldigten, der mit der gerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis zu rechnen hat, kann demnach, weil er zu den Gegenständen gehört, die der Einziehung unterliegen, nach § 94 StPO. beschlagnahmt werden. Bei Gefahr im Verzug können die Beschlagnahme außer dem Richter auch die Staatsanwaltschaft und ihre Hilfsbeamten anordnen (§ 98 StPO.). Das gilt auch für internationale Führerscheine, die eine deutsche Behörde ausgestellt hat.

Darüber hinaus wird durch die als § 111 a in die Strafprozeßordnung einzustellende Vorschrift in dringenden Fällen, wenn mit der Entziehung der Fahrerlaubnis durch Urteil zu rechnen ist, eine vorläufige Entziehung schon im Vorverfahren oder während des Hauptverfahrens zugelassen. Das wird insbesondere bedeutsam, wenn über die Fahrerlaubnis ein internationaler Führerschein oder ein anderer Fahrausweis durch eine ausländische Behörde ausgestellt worden ist. Solche Fahrausweise unterliegen nach § 42 m des Entwurfs der Einziehung nicht. Sie können daher auch nicht auf Grund des § 94 StPO. beschlagnahmt werden. Auch gegenüber den Inhabern solcher Fahrausweise muß aber die Möglichkeit bestehen, in dringenden Fällen die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen. Auf ausländischen Fahrausweisen muß die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 42 m Absatz 3 StGB. und



ebenso die vorläufige Entziehung des Führerscheins nach § 111 a Absatz 3 StPO. vermerkt werden. Das entspricht auch dem Artikel 24 Absatz 5 des Genfer Internationalen Abkommens über den Straßenverkehr von 1949, auf das oben in der Begründung zu § 42 m des StGB. hingewiesen worden ist. Der Inhaber eines solchen Fahrausweises ist verpflichtet, ihn zur Vornahme der Eintragung der Strafverfolgungs- oder Vollstreckungsbehörde vorzulegen. Um die Vorlegung erzwingen zu können, wird auch die Beschlagnahme solcher Fahrausweise für zulässig erklärt.

#### **Zu §§ 212 b, 232 und 233 StPO**

Nach § 212 b Absatz 1 Satz 2 StPO. können im beschleunigten Verfahren Maßregeln der Sicherung und Besserung nicht verhängt werden. Da die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis zu den im § 42 a StGB. aufgezählten Maßregeln der Sicherung und Besserung gehört, wäre demnach die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis im beschleunigten Verfahren ausgeschlossen. Für die Bekämpfung von Verkehrszuwendungen ist es besonders wichtig, daß sie in beschleunigten Verfahren abgeurteilt werden können und daß die Strafe der Tat auf dem Fuße folgt. Soll die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis zu einer wirksamen Maßnahme gegen leichtsinnige oder rücksichtslose Fahrer ausgestaltet werden, so muß sie auch im beschleunigten Verfahren verhängt werden können. Sie wird daher durch die Neufassung des § 212 b im beschleunigten Verfahren zugelassen.

Ähnliche Erwägungen führen dazu, die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis auch auf Grund einer Hauptverhandlung zuzulassen, die gemäß § 232 StPO. nach ordnungsmäßiger Ladung des Angeklagten in seiner Abwesenheit stattfindet oder gemäß § 233 StPO. durchgeführt wird, nachdem der Angeklagte auf seinen Antrag von der Verpflichtung zum Erscheinen in der Hauptverhandlung entbunden worden ist.

Die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis darf nach § 384 Absatz 1 Satz 2 StPO. im Privatklageverfahren nicht verhängt werden. Nach § 407 Absatz 3 StPO. kann sie auch nicht durch Strafbefehl ausgesprochen werden. Dasselbe muß sinngemäß auch für die richterliche Strafverfügung nach § 413 StPO. gelten.

#### **Zu § 305 StPO**

Von dem Grundsatz, daß Entscheidungen der erkennenden Gerichte, die der Urteilsfällung vorausgehen, nicht der Beschwerde unterliegen, macht der § 305 Satz 2 StPO. gewisse Ausnahmen, insbesondere hinsichtlich der Beschlagnahme. Die vorgeschlagene Änderung des § 305 StPO. stellt klar, daß die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, die der § 111 a StPO. zulassen will, in dieser Hinsicht der Beschlagnahme gleichsteht.

#### **Zu § 463 a StPO**

Nach § 42 m Absatz 5 StGB. darf die Verwaltungsbehörde eine neue Fahrerlaubnis erst erteilen, nachdem das Gericht durch Beschluß festgestellt hat, daß die Fortdauer der Maßregel nicht mehr erforderlich erscheint, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen. Diese nachträgliche Entscheidung des Gerichts soll ebenso wie andere nachträgliche Entscheidungen über Maßregeln der Sicherung und Besserung in dem Beschlußverfahren ergehen, das im § 462 StPO. geregelt ist. Die Entscheidung ist daher von dem Gericht des ersten Rechtszuges ohne mündliche Verhandlung auf Antrag der Staatsanwaltschaft oder des Betroffenen oder von Amts wegen zu erlassen. Auch für die Pflicht zur Anhörung der Staatsanwaltschaft und des Verurteilten und für die Anfechtbarkeit des Beschlusses gelten die in § 462 StPO. enthaltenen Vorschriften.

#### **Zu Artikel 4**

##### **Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs- Ordnung**

##### **Nr. 1 (§ 22 Absatz 4 StVZO.):**

Die Möglichkeit, den Vorschriften über die Typprüfungen Geltung zu verschaffen, ist für die Verkehrsüberwachungsorgane außerordentlich eingeschränkt, wenn lediglich ein Verwendungsverbot für Fahrzeugteile, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, besteht. Die weit bessere Lösung ist ein allgemeines Verbot, ungeprüfte Teile feilzubieten, zu erwerben oder zu verwenden. Das Fehlen eines solchen Verbots hat dazu geführt, daß z. B. ganz unzulängliche Schlußleuchten und Rückstrahler in großen Mengen in den Verkehr gebracht worden sind und auch noch zur Zeit in den Verkehr kommen. Die gerade in letzter Zeit stark zunehmenden Unfälle durch Auffahren auf andere Fahrzeuge sind im wesentlichen auf mangelhaft

ausgeführte Einrichtungen zur rückwärtigen Sicherung von Straßenfahrzeugen zurückzuführen.

Die frühere Verordnung des Reichswirtschaftsministers über den Vertrieb von elektrischen Schlußlichtern für Fahrräder vom 31. März 1941 (Ministerialblatt des Reichswirtschaftsministeriums Nr. 9 Seite 118), die ein Verkaufsverbot für nicht geprüfte elektrische Fahrradschlußlichter darstellte, ist nach § 33 Absatz 1 des Wirtschaftsnotgesetzes vom 30. Oktober 1947 (WiGBl. 1948 Seite 3) mit dem 30. Juni 1948 außer Kraft getreten.

#### Nr. 2 (§ 32 a StVZO.):

Die durch die frühere Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung bereits seit 1934 zugelassene Länge von 22 Metern für Züge setzte einen Ausbau des Straßennetzes voraus, der infolge des Krieges und seiner Nachwirkungen nicht verwirklicht werden konnte. Das erhebliche Anwachsen des Straßenverkehrs nach dem Kriege hat Zustände ergeben, die die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs ernsthaft bedrohen. Hierbei wirkt sich der zweite Anhänger besonders ungünstig aus; er behindert und gefährdet, vor allem infolge seiner mangelhaften Spurhaltung, den Gegen- und Überholverkehr namentlich auf gewölbten Straßen und in Kurven. Auf den Bundesautobahnen gefährdet er den Verkehr in besonderem Maße auf Bergstrecken.

Der Entwurf sieht daher grundsätzlich nur das Mitführen eines Anhängers vor. Einem sofortigen Verbot des zweiten Anhängers stehen schwerwiegende verkehrswirtschaftliche Bedenken entgegen. Ihnen wird durch die vorgeschlagene Übergangszeit Rechnung getragen. Inzwischen bietet die Erhöhung der Ladefähigkeit der Züge mit einem Anhänger durch Anpassung der Achslasten und Gesamtgewichte an das Europäische Abkommen vom 16. September 1950 für neue Fahrzeuge die Möglichkeit eines Ausgleichs. Ein entsprechender Verordnungsentwurf liegt vor.

Wenn hinter Zugmaschinen die Mitführung von zwei Anhängern weiterhin gestattet bleibt, so erscheint dies deshalb vertretbar, weil solche Züge erfahrungsgemäß überwiegend im Nahverkehr Verwendung finden und aus Gründen der Adhäsion in der Regel wesentlich leichter und kürzer sind als andere Züge. Dies trifft insbesondere auch für die Fahrzeuge der Landwirtschaft zu, wo die Mitführung von landwirtschaftlichen Geräten, die als Anhänger gelten, ebenso unentbehrlich wie unbedenklich ist.

Die Behandlung von Sattelkraftfahrzeugen entspricht der in Anhang 6 des Genfer Abkommens über Internationalen Straßenverkehr vom 16. September 1949 vorgesehenen Regelung, in dem Sattelkraftfahrzeuge Zügen mit einem Anhänger gleichgestellt sind. Zur Erläuterung des Begriffs Sattelkraftfahrzeuge wird bemerkt:

Sattelkraftfahrzeuge (Sattelzugmaschinen mit Sattelanhängern) sind entweder Kraftfahrzeuge, die zur Güterbeförderung bestimmt sind (Sattellastkraftwagen, Sattelkesselwagen und dergleichen) oder Kraftfahrzeuge, die zur Personenbeförderung bestimmt sind (Sattelomnibusse). Sattelzugmaschinen ohne Sattelanhänger gelten als Zugmaschinen im Sinne des Gesetzes.

Aufgabe der Zulassungsbehörden für Kraftfahrzeuge und der Verkehrspolizeibehörden wird es sein, streng darüber zu wachen, daß nicht, als Folge der Beschränkung auf nur einen Anhänger, in Zukunft großräumige und schwere Anhänger verwendet werden, die in bezug auf Verkehrssicherheit, insbesondere auf Beschaffenheit der Bremsen und in bezug auf ihre straßenschonende Bauweise nicht den zu stellenden Anforderungen genügen. Auch werden besondere Maßnahmen gegen Überladung nötig sein; hierüber siehe den neueingefügten § 71 a Nr. 2.

#### Nr. 3 (§ 57 a StVZO.):

Der Fahrtschreiber ist erfahrungsgemäß ein wirksames Mittel zur Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit und der Fahrweise. Aus diesem Grunde waren Fahrtschreiber bisher schon für die im Gelegenheitsverkehr verwendeten Kraftomnibusse vorgeschrieben (§ 30 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr — BOKraft vom 13. Februar 1939, Reichsgesetzbl. I S. 231). Auch in der französischen Straßenverkehrs-Gesetzgebung wird seit einiger Zeit in Artikel 31 §§ 5 und 6 des „Code de la route“ die Verwendung von Fahrtschreibern an Fahrzeugen größerer Abmessungen vorgeschrieben.

Bei mehreren großen Verkehrsunternehmen hat sich nach Ausrüstung der Kraftfahrzeuge mit Fahrtschreibern die Zahl der Unfälle erheblich, teilweise um mehr als 50% verringert.

Die sich aus Gewicht und Höchstgeschwindigkeit ergebende kinetische Energie ( $m \cdot v^2$ ) als

2

Gradmesser der Verkehrsfährdung durch

die verschiedenen Fahrzeugarten geht aus nachstehender Übersicht hervor:

Art des Fahrzeugs oder Zuges	Angenommenes Gesamtgewicht in Tonnen	Angenommenes Gesamtschwindigkeit in km/h	Kinetische Energie in Meter- tonnen	Ver- gleichs- zahl in %
Personenkraftwagen	rd 1	100	41	100
Lastkraftwagen 3 t.	rd. 6.8	80	177	430
Lastzug . . . . .	rd. 40	60	580	1410
Landwirtschaftliche Zugmaschinen mit Anhängern . . . . .	rd. 10	20	15,8	38

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Gesichtspunkte müssen im Interesse der Verkehrssicherheit die im Entwurf aufgeführten Kraftfahrzeuge möglichst bald mit Fahrtschreibern ausgerüstet werden.

Die Kraftomnibusse im Linienverkehr mit einem nur geringen durchschnittlichen Haltstellenabstand können von der Ausrüstung mit Fahrtschreibern ausgenommen werden. Ihre Fahrweise kann durch die Fahrplanbindung hinreichend überwacht werden.

Dem trägt der Entwurf Rechnung. Es besteht auch kein Bedürfnis, den Fahrtschreiber auch für Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h einzuführen; solche Fahrzeuge haben auch meist ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 9 Tonnen oder, bei Zugmaschinen, eine Motorleistung von weniger als 55 PS, so daß sie ohnehin nicht zur Führung des Fahrtschreibers verpflichtet wären.

**Nr. 4 (§ 71 a StVZO.):**

**1. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über das Mitführen von Anhängern**

Das Verbot des Mitführens eines zweiten Anhängers kann wirtschaftlich so einschneidend wirken, daß der Übertretungsstrafrahmen (§ 71 StVZO.) zur Abschreckung offenbar nicht ausreicht.

**2. Zuwiderhandlung gegen Ladevorschriften**

Das Verbot des Mitführens eines zweiten Anhängers kann für Verantwortungslose Veranlassung werden, den in Zukunft nur noch zulässigen zweiteiligen Zug stark zu überladen, um dadurch einen Ausgleich für den verbotenen zweiten Anhänger zu erlangen. Die Überladung von Fahrzeugen bedeutet

nicht nur eine erhebliche Gefährdung des Straßenzustandes, sondern gefährdet auch den Verkehr. Der Entwurf stellt Überschreitungen von mehr als 10% unter Vergehensstrafe im Strafrahmen des Kraftfahrzeuggesetzes.

**3. Verbotswidriges Feilbieten von Fahrzeugteilen**

Denkbar sind Fälle, in denen der Übertretungsstrafrahmen nicht ausreicht, etwa, wenn aus Gewinnsucht große Mengen nicht genehmigter und minderwertiger Fahrzeugteile (z. B. Fahrradrückstrahler) auf den Markt gebracht werden. Für solche besonders schweren Fälle sieht der Entwurf einen Strafrahmen vor, der sich an die Strafbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes anlehnt.

**Zu Artikel 5**

**Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr**

**Absatz 1:**

Um ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit zu erzielen, müssen die technischen Vorschriften über die Beschaffenheit und Prüfung von Fahrzeugteilen und über Einzelteile für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen laufend und schnell dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung angepaßt werden können. Zu den Vorschriften für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen, die als Rechtsverordnungen auf Grund des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG.) erlassen wurden und auch in Zukunft mit Zustimmung des Bundesrates erlassen werden, sind zur Anpassung an die schnell fortschreitende technische Entwicklung bisher schon vom Reichsverkehrsminister Ausführungsbestimmungen erlassen worden, die der Bundesminister für Verkehr ohne die möglicherweise längere Zeit erfordernde Mitwirkung des Bundesrates nach Anhörung der für den Verkehr zuständigen obersten Landesbehörden ergänzen oder ändern können muß.

Auch der Industrie wird hierdurch die Möglichkeit gegeben, insbesondere auf dem Gebiet des Exports wettbewerbsfähig zu bleiben. Im einzelnen handelt es sich um Vorschriften über die Beschaffenheit und Prüfung von Fahrzeugteilen, insbesondere des Antriebs, der Brems- und Beleuchtungseinrichtungen von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen, um die Gestaltung und Verlegung

des Unter- und Oberbaues der Straßenbahnen, Stromversorgung, Fahrleitungen, Signalanlagen und Betriebsvorschriften.

Der Entwurf sieht daher für rein technische Durchführungsvorschriften zu Verordnungen, die auf Grund des § 39 PBefG. erlassen worden sind, das gleiche vor, wie der Schlußsatz von § 6 Absatz 1 KFG. für rein technische Durchführungsvorschriften zu Verordnungen, die auf Grund des § 6 KFG. erlassen worden sind.

#### Absatz 2:

Die in den §§ 70 StVZO., 46 StVO., 89 BOKraft, 49 BOSTraß obersten Reichsbehörden eingeräumt gewesene Befugnis, Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnungen zu genehmigen, kommt nunmehr dem Bundesminister für Verkehr zu. Solche Ausnahmen sind nicht bedeutungsvoll genug, um den Bundesrat damit zu befassen, auch müssen die Ausnahmen häufig, um schwere wirtschaftliche Schäden zu vermeiden, schnell getroffen werden. Schon nach bisheriger Praxis konnten Ausnahmen von den vorerwähnten Vorschriften sachgemäß nur nach Anhörung der Länder genehmigt werden. Es dient daher nur der Bestätigung eines längst bestehenden Brauchs, wenn der Entwurf die Anhörung der für den Verkehr zuständigen obersten Landesbehörden ausdrücklich vorschreibt.

## Zu Artikel 7

### Inkrafttreten

Das Verbot des Mitführens von mehr als einem Anhänger kann erst in Kraft treten, wenn großräumige Anhänger zur Verfügung stehen, die technisch unbedingt verkehrssicher sind. Das kann in ausreichendem Maß bis zum Abschluß des Herbstverkehrs 1952 geschehen. Diese Frist ist so ausreichend bemessen, daß mit Verlängerung nicht gerechnet werden kann.

Das gleiche gilt für die Fristen für die Einführung des Fahrtschreibers und für das Verbot des Handelsverkehrs mit nicht genehmigten Fahrzeugteilen.

Durch das in Artikel 7 Absatz 3 aufgehobene Gesetz des Wirtschaftsrates wurden Bestimmungen über Fahrradhilfsmotoren in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung eingefügt. Diese Bestimmungen sollen der internationalen Regelung angepaßt und modernisiert werden. Das soll, auf Grund der dem Bundesminister für Verkehr in § 6 des Kraftfahrzeuggesetzes erteilten Ermächtigung, durch Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geschehen. Voraussetzung dazu ist die Aufhebung des Wirtschaftsratsgesetzes. Das Gesetz kann erst mit dem Inkrafttreten der Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung außer Kraft treten; dafür ist der 1. Januar 1952 in Aussicht genommen.

## Vorschläge des Bundesrates

### zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr

1. In Artikel 1 Nr. 1 werden in Absatz 2 Satz 1 die Worte: „oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen“ sowie Satz 2 und 3 und Absatz 3 gestrichen.
2. Artikel 2 Nr. 1 und Nr. 2 sowie Artikel 3 werden gestrichen.

#### Begründung:

Die zur Streichung vorgeschlagenen Bestimmungen zielen darauf ab, die Befugnis zur Entziehung des Führerscheines, die bisher ausschließlich den Verwaltungsbehörden zustand, auch den ordentlichen Gerichten einzuräumen. Die Übertragung dieser Befugnis auf die ordentlichen Gerichte würde das Verfahren zur Entziehung des Führerscheins zweigleisig machen und eine Reihe von Kollisionsnormen erfordern, die den Zweck des Gesetzes, eine schnelle und wirksame Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr, zwangsläufig erschweren müßten. Eine zwingende Notwendigkeit, die ordentlichen Gerichte aus rechtsstaatlichen Gründen in das Verfahren einzuschalten, kann nicht anerkannt werden. Dem rechtsstaatlichen Erfordernis wird durch die Nachprüfbarkeit der Entscheidungen der Verwaltungsbehörde durch die Verwaltungsgerichte entsprochen.

3. a) In Artikel 1 Nr. 3 werden in § 6 Absatz 1 hinter den Worten „Der Bundesminister für Verkehr“ eingefügt die Worte: „im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Inneren“. Der letzte Satz erhält folgende Fassung:

„Rechtsverordnungen, die der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Inneren zur Durch-

führung der Vorschriften über die Beschaffenheit, die Ausrüstung und die Prüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen erläßt, bedürfen jedoch nicht der Zustimmung des Bundesrates; vor ihrem Erlaß sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.“

- b) In Artikel 5 wird Absatz 1 gestrichen, Absatz 2 wird Absatz 1.

Im letzten Satz werden die Worte: „nach Anhörung der für den Verkehr zuständigen obersten Landesbehörden“ ersetzt durch die Worte: „nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden“.

#### Begründung:

Rechtsverordnungen zur Durchführung von Vorschriften über Bau und Betrieb von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen können wegen ihrer besonderen Bedeutung von dem Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates nicht freigestellt werden. Da sich das Zustimmungserfordernis ohne weiteres aus Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes ergibt, kann die Bestimmung des Artikels 5 Absatz 1 ersatzlos fortfallen.

Auf Bundesebene erscheint es geboten, daß bei Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften des Bundesministers für Verkehr auf den fraglichen Sachgebieten der Bundesminister des Inneren ausdrücklich beteiligt wird.

Auf Landesebene ist die Zuständigkeit nicht einheitlich geregelt.

4. In Artikel 1 Nr. 5 — § 22 — werden die Worte „eine Gebühr bis zu zwei Deutsche Mark“ ersetzt durch die Worte: „eine Gebühr von drei Deutsche Mark“.

### Begründung:

Es erscheint nicht zweckmäßig, die Höhe der Gebühr in das Ermessen der Polizeiorgane zu stellen. Für die erstrebte psychologische Wirkung erscheint bei den heutigen Geldverhältnissen eine Gebühr von drei Deutsche Mark zweckentsprechender.

5. In Artikel 2 sind anstelle der Nrn. 3, 4 und 5 folgende Bestimmungen aufzunehmen:

„Nr. 3: § 315 erhält folgende Fassung:

#### § 315

Wer die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn oder Schwebebahn der Schifffahrt oder der Luftfahrt durch Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln, durch Bereiten von Hindernissen, durch falsche Zeichen oder Signale oder durch ähnliche Eingriffe oder durch eine an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommende pflichtwidrige Unterlassung beeinträchtigt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft. In besonders schweren Fällen ist auf Zuchthaus nicht unter fünf Jahren oder auf lebenslanges Zuchthaus zu erkennen. In minderschweren Fällen kann auf Gefängnis nicht unter drei Monaten erkannt werden.

Wer auf solche Weise oder durch einen schweren Verstoß gegen die zur Regelung des Straßenverkehrs erlassenen Vorschriften die Sicherheit des Straßenverkehrs oder des Betriebes einer Straßenbahn beeinträchtigt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft. Der Versuch ist strafbar. In besonders schweren Fällen ist die Strafe Zuchthaus bis zu zehn Jahren.

Gemeingefahr bedeutet eine Gefahr für Leib und Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen oder für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt.

Nr. 4: § 316 erhält folgende Fassung:

#### § 316

Wer fahrlässig eine der in § 315 Absatz 1 bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bestraft.

Wer fahrlässig eine der in § 315 Absatz 2 bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

Nr. 5: Es wird folgender § 316 a eingefügt:

#### § 316 a

In den Fällen der §§ 315 Absatz 2 und 316 Absatz 2 kann neben der Strafe angeordnet werden, daß die Bestrafung auf Kosten des Verurteilten öffentlich bekanntgemacht wird. Die Art der Bekanntmachung sowie die Frist, innerhalb derer sie zu erfolgen hat, sind im Urteil festzusetzen.

Nr. 6: Es wird folgender neuer § 139 c eingefügt:

#### § 139 c

Wer auf öffentlichen Straßen ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung des Fahrzeuges behindert ist, wird, soweit die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit einer schwereren Strafe bedroht ist, mit Gefängnis bis zu zwei Jahren bestraft. Der Versuch ist strafbar.

Nr. 7: Im Anschluß an den § 139 c soll eine dem § 316 a entsprechende Bekanntmachungsvorschrift eingefügt werden.

### Begründung:

Durch die Neufassung soll eine Verbesserung und Vereinheitlichung der im Regierungsentwurf enthaltenen Strafvorschriften erzielt werden. Die besondere Bestimmung des § 139 c empfiehlt sich zur verstärkten Bekämpfung der durch Trunkenheit hervorgerufenen Verkehrsunfälle. Auch die Bestimmungen über die öffentliche Bekanntmachung in § 316 a und über eine entsprechende Bekanntmachung für den Fall des § 139 c dient der verstärkten Bekämpfung der Verkehrsunfälle.

6. a) Die in Artikel 4 Nr. 4 vorgesehene Einfügung des § 71 a wird aus der Straßenverkehrs - Zulassungsordnung herausgenommen und in das Kraftfahrzeuggesetz übernommen. Dabei werden in § 71 a die Worte „des § 32 a“ gestrichen und in § 71 a Absatz 3 Zeile 2 anstelle der Worte „obwohl sie“ das Wort „welche“ gesetzt.
- b) Artikel 6 wird unter Wegfall des vorgesehenen Absatzes 2 ebenfalls in das Kraftfahrzeuggesetz übernommen.

**B e g r ü n d u n g :**

Die Vorschrift des § 71 a gehört rechtssystematisch besser in das Kraftfahrzeuggesetz. Durch Streichung der Worte „des § 32 a“ in § 71 a Nr. 1 wird die Strafvorschrift auf alle das Mitführen von Anhängern betreffenden Regelungen erstreckt; dadurch wird Artikel 6 Absatz 2 überflüssig.

Die Änderung in § 71 a Nr. 3 bezweckt klarzustellen, daß insoweit auch fahrlässige Verstöße möglich sind.

7. In Artikel 1 werden Nr. 6 und in Artikel 7 Absatz 3 gestrichen.

**B e g r ü n d u n g :**

Die Bestimmungen sehen die Möglichkeit vor, Kleinkrafträder hinsichtlich der Pflicht zum Erwerb des Führerscheins, zum Abschluß von Haftpflichtversicherungen und hinsichtlich weiterer Verpflichtungen gegenüber anderen Kraft-rädern unterschiedlich zu behandeln. Eine solche unterschiedliche Behandlung ist nicht gerechtfertigt, da die Gefahren, die sich aus dem Betrieb aller Kräfträder ergeben, die gleichen sind.

8. Als Artikel 6 a wird folgende Bestimmung eingefügt:

„Dieses Gesetz gilt auch für Berlin, sobald das Land Berlin gemäß Artikel 87 Absatz 2 seiner Verfassung die Anwendung dieses Gesetzes beschlossen hat.“

**B e g r ü n d u n g :**

Die Einfügung entspricht einem Wunsch des Landes Berlin.

## Stellungnahme der Bundesregierung

### zu den Vorschlägen des Bundesrats zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr

#### Zu den Punkten 1 und 2 der Empfehlungen:

Die Regierungsvorlage wird aufrechterhalten.

#### Begründung:

Der Bundesrat hat vorgeschlagen, aus dem Entwurf alle Vorschriften zu streichen, nach denen den ordentlichen Gerichten neben den Verwaltungsbehörden die Befugnis zur Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen eingeräumt werden soll. Der Bundesrat fürchtet, daß die Übertragung dieser Befugnis auf die ordentlichen Gerichte das Entziehungsverfahren zweigleisig machen und eine Reihe von Kollisionsnormen erfordern würde, die den Zweck des Gesetzes zwangsläufig erschweren müßten. Die Befürchtung des Bundesrates ist unbegründet. Maßgebend für die Einfügung der Vorschriften über die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis waren folgende Erwägungen:

- a) Es ist eine Forderung der Gerechtigkeit, daß der Richter in einer Verkehrssache nicht nur über die strafrechtlichen Maßnahmen, sondern auch über die Entziehung der Fahrerlaubnis entscheidet. Strafart und Strafmaß werden vielfach davon abhängen, ob daneben die Entziehung der Fahrerlaubnis ausgesprochen wird oder nicht. Nur wenn der Richter über die Gesamtheit aller Maßnahmen verfügen kann, die gegen den Angeklagten in Betracht kommen, wird er ein gerechtes Urteil finden können. Anderenfalls wird seine Entscheidung immer durch die Ungewißheit belastet sein, welche zusätzlichen Maßnahmen von der Verwaltungsbehörde gegen den Angeklagten verhängt werden.
- b) Prozeßökonomische Erwägungen fordern zwingend, die in der Regel sehr umfangreichen und eingehenden Ermittlungen des Strafverfahrens für das Entziehungsverfahren nutzbar zu machen. Der erhebliche Aufwand eines besonderen Verfahrens vor den Verwaltungsbehörden ist nicht zu verantworten, wenn der Richter ohnehin zum Zwecke der strafrechtlichen Beurteilung eine umfassende Klärung des Sachverhalts vornehmen muß.
- c) Die Einführung der gerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis wird eine in der Öffentlichkeit als mißlich empfundene Lücke schließen. Bei Entscheidungen der Verwaltungsbehörden spielen Zweckmäßigkeitserwägungen eine größere Rolle, als dies bei den unabhängigen Gerichten der Fall ist. Soweit sich auf Grund strafbarer Handlungen die Notwendigkeit einer Entziehung der Fahrerlaubnis ergibt, müssen Rücksichten aus Gründen der Zweckmäßigkeit unter allen Umständen ausscheiden.
- d) Das Verwaltungsrecht bietet keine Möglichkeit, die Entziehung der Fahrerlaubnis vorläufig anzuordnen. Die Verwaltungsbehörde muß vielmehr abwarten, bis die erforderlichen Ermittlungen angestellt sind, die eine endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigen. Mit den Mitteln des Polizeirechts kann in diesem Bereich nur unzulänglich Abhilfe geschaffen werden. Der Entwurf gestattet dagegen ausreichende vorläufige Maßnahmen, um einen Verkehrssünder sofort nach Begehung der Tat aus dem Straßenverkehr auszuschalten (Beschlagnahme des Führerscheins nach § 94 StPO. und vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111 a StPO.).
- e) Die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis ist in vielen ausländischen



Rechten vorgesehen. Insbesondere von amerikanischen Verkehrsspezialisten ist vielfach auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, auch den deutschen Gerichten die Befugnis zur Entziehung der Fahrerlaubnis einzuräumen. Gerade dieses Mittel wird in den angelsächsischen Ländern als besonders wirkungsvoll zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen angesehen.

In Übereinstimmung mit der Stellungnahme fast aller interessierter Verkehrsverbände weist daher der Entwurf auch dem Strafrichter eine Zuständigkeit zur Entziehung der Fahrerlaubnis zu. Es wird ausdrücklich betont, daß durch diese Maßnahme nicht eine Abschwächung, sondern im Gegenteil eine Erweiterung der behördlichen Befugnisse geschaffen werden soll. Die Verwaltungsbehörde bleibt wie bisher befugt, Entziehungsverfahren durchzuführen. Die in § 4 Absätze 2 und 3 KFG. vorgesehene Bindung der Verwaltungsbehörden an gerichtliche Urteile verfolgt lediglich den Zweck, widersprechende Entscheidungen zu verhindern, die aus Gründen der Rechtsstaatlichkeit des Verfahrens unerträglich wären.

#### **Zu Punkt 3 a der Empfehlungen:**

Die Regierungsvorlage wird aufrecht erhalten.

#### **Begründung:**

Die auf § 6 des Kraftfahrzeuggesetzes gestützten Rechtsverordnungen sind niemals an das Einvernehmen mit einem anderen Ressort gebunden gewesen. Die Notwendigkeit einer solchen Bindung ist nie hervorgetreten. Zusammenarbeit mit den beteiligten Ressorts ist stets gewahrt gewesen. Selbstverständlich bleibt es den Länderregierungen unbenommen, die Geschäftsverteilung zwischen den Länderressorts nach ihnen erscheinender Zweckmäßigkeit zu regeln. Gleiches muß aber vom Bundesrat auch der Bundesregierung gegenüber zugestanden werden.

#### **Zu Punkt 3 b der Empfehlungen:**

Der Empfehlung bezüglich der Änderung des letzten Satzes wird stattgegeben, jedoch wird Absatz 1 aufrecht erhalten.

#### **Begründung:**

Aus den in der Begründung zum Gesetzentwurf auf Seite 19 ff. dargelegten Gründen kann die Bundesregierung auf die in Absatz 1 erbetene Ermächtigung nicht verzichten.

#### **Zu Punkt 4 der Empfehlungen:**

Der Empfehlung wird mit der Maßgabe stattgegeben, daß anstelle ihrer Worte „eine Gebühr von drei Deutsche Mark“ die Worte „eine Gebühr von zwei Deutsche Mark“ treten.

#### **Begründung:**

In dieser Höhe sieht der Entwurf eines Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten die Gebühr bei Verwarnungen durch die Verwaltungsbehörden vor.

#### **Zu Punkt 5 der Empfehlungen, und zwar zu Nrn. 3 und 4:**

Die Regierungsvorlage wird aufrecht erhalten.

#### **Begründung:**

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Neufassung des § 315 Absatz 2 StGB., die an die Stelle des § 315 a des Regierungsentwurfs treten soll, wird dem für das allgemeine Strafgesetz geltenden Grundsatz der Tatbestandsklarheit nicht gerecht. Bei der Aufnahme von Straftatbeständen in das Strafgesetzbuch ist bisher fast immer darauf geachtet worden, daß die Vorschrift aus sich heraus verständlich war. Um den vom Bundesrat vorgeschlagenen Tatbestand in seiner Tragweite verstehen zu können, ist es erforderlich, sich alle Vorschriften zu vergegenwärtigen, die zur Regelung des Straßenverkehrs erlassen worden und in den verschiedensten Gesetzen verstreut sind. Eine solche Gedankenarbeit wird man dem Staatsbürger nicht zumuten dürfen. Die Fassung der Regierungsvorlage bietet demgegenüber den Vorteil, daß sie das strafbare Verhalten abschließend umschreibt.

#### **Zu Punkt 5 der Empfehlungen, und zwar zu Nrn. 5 bis 7:**

Den Empfehlungen wird stattgegeben. § 139 c erhält folgenden Absatz 2:

„In den Fällen des Absatzes 1 kann neben der Strafe angeordnet werden, daß die Bestrafung auf Kosten des Verurteilten öffentlich bekanntgemacht wird. Die Art der Bekanntmachung sowie die Frist, innerhalb deren sie zu erfolgen hat, sind im Urteil festzusetzen.“

#### **Zu Punkt 6 a der Empfehlungen:**

Der Empfehlung wird in folgender Weise vollständig Rechnung getragen:

Artikel 1 Nr. 6 des Entwurfs wird Nr. 7 unter Voranstellung der folgenden neuen Nr. 6:

„Als § 26 wird folgende Vorschrift eingefügt:

§ 26

Mit Geldstrafe oder mit Gefängnis bis zu drei Monaten wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Führer eines Kraftfahrzeuges den Vorschriften über das Mitführen von Anhängern zuwiderhandelt oder als Fahrzeughalter das unzulässige Mitführen von Anhängern anordnet oder zuläßt,
2. ein Kraftfahrzeug führt oder einen Kraftfahrzeuganhänger mitführt, bei denen das Gesamtgewicht des einzelnen Fahrzeugs das zulässige Gesamtgewicht um mehr als zehn vom Hundert überschreitet, oder als Fahrzeughalter die Inbetriebnahme eines solchen Fahrzeugs anordnet oder zuläßt, oder
3. Fahrzeugteile, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, feilbietet, welche nicht mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sind.“

**Zu Punkt 6 b der Empfehlungen:**

Der Empfehlung, Absatz 2 zu streichen, wird stattgegeben, jedoch nicht der Empfehlung, Artikel 6 ebenfalls in das Kraftfahrzeuggesetz zu übernehmen.

**Begründung:**

Es erscheint nicht als besonders glücklich, eine nur kurze Zeit gültige Übergangsvorschrift in das Kraftfahrzeuggesetz aufzunehmen. Systematisch gehört die Übergangsvorschrift in den vorliegenden Gesetzentwurf.

**Zu Punkt 7 der Empfehlungen:**

Die Regierungsvorlage wird aufrecht erhalten mit der Maßgabe, daß es in § 27 Absatz 1 heißt:

„Die Vorschriften im Teil I gelten nicht für Kleinkrafträder.“

**Begründung:**

- a) § 27 KFG. nimmt Kleinkrafträder von allen Vorschriften des KFG. aus und ermächtigt den Bundesminister für Verkehr, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über den Verkehr mit Kleinkrafträdern zu erlassen. Von

der Haftpflichtversicherungspflicht sind Kleinkrafträder damit nicht aufgenommen (entgegen der Begründung des Bundesrates zu seiner Empfehlung); vielmehr bestimmt sich die Haftpflichtversicherungspflicht auch der Kleinkrafträder nach dem Pflichtversicherungsgesetz (vom 7. November 1939, RGBl. I S. 2223) und der Durchführungsverordnung dazu.

Der Bundesrat glaubt, eine verkehrsrechtlich unterschiedliche Behandlung von Kleinkrafträdern und anderen Kraftträdern sei nicht gerechtfertigt, da die Gefahren, die sich aus dem Betrieb aller Kraftträder ergeben, die gleichen seien.

Eine verkehrsrechtlich unterschiedliche Behandlung der beiden Arten von Kraftträdern besteht grundsätzlich nicht; die gleiche Behandlung ist durch die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung herbeigeführt: Beide Arten von Kraftträdern unterliegen grundsätzlich der Zulassungspflicht, für die Führung beider Arten von Kraftträdern bedarf es der Fahrerlaubnis (des Führerscheins).

Allerdings drängt die technische Entwicklung zu einer verschiedenen Behandlung der Kraftträder mit einem Hubraum der Antriebsmaschine bis zu 50 cm<sup>3</sup>. Solche Kleinstkrafträder, insbesondere Fahrräder mit Hilfsmotor, machen es auch breiteren Schichten der arbeitenden Bevölkerung möglich, durch Benutzung eines individuellen Verkehrsmittels die Zeiten für den An- und Abmarsch zu und von ihrer Arbeitsstätte abzukürzen und damit ihre Freizeit zu verlängern. Fahrzeuge, deren Geschwindigkeit und deren kinetische Energie kaum größer als die eines Fahrrades sind, bilden nicht die gleiche Gefahr im Straßenverkehr wie die Kraftfahrzeuge, an die der Gesetzgeber dachte, als er vor rund 45 Jahren das Kraftfahrzeuggesetz erließ.

Die Weltkonvention von 1949, deren Ratifikation durch den Deutschen Bundestag vorbereitet wird, nimmt Fahrräder mit Hilfsmotor (bis 50 cm<sup>3</sup>) überhaupt von der Kraftfahrzeuggesetzgebung aus. Auf der gleichen Linie liegt der Antrag des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags (27. Ausschuß) vom 31. Mai 1951 (Bundestags-Drucksache Nr. 2333); auch der Ausschuß wünscht eine Sonderbehandlung dieser Kleinstkrafträder.

Würde § 27 KFG. nach dem Antrage des Bundestags ersatzlos gestrichen, so würde die besondere Behandlung und damit die Verbreitung, aber auch die auf Erhöhung der Verkehrssicherheit abzielende technische Verbesserung dieses sozial zweifellos bedeutungsvollen Verkehrsmittels abgeschnitten und die deutsche Industrie eines wichtigen Exportartikels beraubt werden (denn der Export ist ja nur möglich auf der Basis heimischen Absatzes und heimischer Entwicklungsmöglichkeit).

- b) Erscheint es hiermit als notwendig, Kleinkrafträder von den Bestimmungen des Teils I des Kraftfahrzeuggesetzes auszunehmen, so ist die Bundesregierung doch bereit, der Empfehlung des Bundesrates insoweit zu folgen, als die Teile II (Haftpflicht) und III (Strafvorschriften) auch für Kleinkrafträder gelten sollen. Wenn z. B. die neue Strafvorschrift, die in der ursprünglichen Fassung der Regierungsvorlage in Artikel 4 Nr. 4 enthalten war und jetzt nach der Empfehlung des Bundesrates in Artikel 1 Nr. 6 enthalten ist, auch für Kleinkrafträder gelten soll (und das ist zweifellos notwendig bezüglich der Nr. 3 dieser Strafvorschrift), so muß Teil III des Kraftfahrzeuggesetzes auch auf Kleinkrafträder anwendbar sein; denn § 27 Absatz 2 KFG. wäre wohl keine ausreichende Rechtsgrundlage für eine strafrechtliche Regelung solcher Tatbestände im Verordnungswege.

Nach der Empfehlung des Bundesrates die Kleinkrafträder auch dem Teil II (Haftpflicht) zu unterwerfen, ist unbedenklich, da die Halter von Kleinkrafträdern, wie schon gesagt, gegen Haftpflicht (in jedem gesetzlichen Umfange) versichert sein müssen.

- c) Das Gesetz über Fahrräder mit Hilfsmotor, dessen Aufhebung in Artikel 7 Absatz 3 vorgeschlagen wird, hat Erleichterungen für Fahrräder mit Hilfsmotor eingeführt. Diese Erleichterungen genügen jedoch weder dem Beschluß des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages in Bundestags-Drucksache Nr. 2333, noch den Forderungen der Weltkonvention von 1949.

Der Bundesminister für Verkehr beabsichtigt, diesen Forderungen durch Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Rechnung zu tragen. Dazu bedarf es jedoch der Aufhebung des Wirtschaftsratsgesetzes über Fahrräder mit Hilfsmotor.

Die Empfehlung des Bundesrates, das Gesetz des Wirtschaftsrates über Fahrräder mit Hilfsmotor aufrechtzuerhalten, scheint nicht ganz folgerichtig zu sein: Wenn diese Kleinkrafträder nach dem Wunsche des Bundesrates ebenso behandelt werden sollen wie die übrigen Krafträder, dann müßte vor allem dieses Wirtschaftsgesetz aufgehoben werden, denn es schafft ja gerade die unterschiedliche Behandlung dieser Kleinstkrafträder.

- d) Da die Regierungsvorlage die Zustimmung des Bundesrates zu Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften des Bundesministers für Verkehr vorsieht, ist ohnehin gewährleistet, daß Kleinkrafträder nur insoweit unterschiedlich behandelt werden, als der Bundesrat es billigt.

#### Zu Punkt 8 der Empfehlungen:

Der Empfehlung wird stattgegeben. Die vom Bundesrat empfohlene Bestimmung wird Artikel 7 der Regierungsvorlage; der bisherige Artikel 7 wird Artikel 8.

Artikel 4 Nr. 3 (§ 57 a STVZO. Fahrschreiber) der Regierungsvorlage, wogegen der Bundesrat keine Einwendungen erhoben hat, wird nunmehr in einer unwesentlich, und zwar nur in § 57 a Absatz 2 Satz 2 geänderten Fassung, vorgelegt; indem dieser eine Satz in der im übrigen unveränderten Regierungsvorlage folgende Fassung erhält:

„Auf den Schaublättern sind die Namen der Fahrzeugführer, der Ort, an dem das Schaublatt gewechselt wird sowie das Datum anzugeben; ferner ist beim Einlegen und Herausnehmen der Schaublätter der Kilometerstand des Fahrschreibers vom Kraftfahrzeughalter oder seinem Beauftragten einzutragen.“

#### Begründung:

Die neue Fassung ist, ohne sachliche Änderungen zu enthalten, klarer:

**Zusammenstellung**  
des  
**Entwurfs eines Gesetzes**  
zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr

Entwurf der Bundesregierung  
vom 22. Juni 1951.

Änderungsvorschlag  
des Bundesrats (BR-Drucks.  
Nr. 495/51 — Beschluß —)  
vom 14. Juli 1951.

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes

Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) in der derzeit geltenden Fassung wird, wie folgt, geändert:

1. § 4 Absatz 1 wird durch folgende Vorschriften ersetzt:

„Erweist sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, so muß ihm die Verwaltungsbehörde die Fahrerlaubnis entziehen; sie erlischt mit der Entziehung.

Will die Verwaltungsbehörde in dem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gewesen ist, so kann sie zum Nachteil des vom Strafverfahren Betroffenen von dem Inhalt des Urteils soweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Dies gilt auch, wenn das Urteil noch nicht rechtskräftig ist. Eine gerichtliche Entscheidung, durch die die Eröffnung des Hauptverfahrens abgelehnt wird, steht einem Urteil gleich.

unverändert.

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes

unverändert

unverändert

Will die Verwaltungsbehörde in dem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gewesen ist, so kann sie zum Nachteil des vom Strafverfahren Betroffenen von dem Inhalt des Urteils soweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage bezieht.

Ist in einem Strafverfahren der Führerschein nach § 94 der Strafprozeßordnung in Verwahrung genommen oder beschlagnahmt oder ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111 a der Strafprozeßordnung angeordnet, so ruht die Befugnis der Verwaltungsbehörde zur Entziehung der Fahrerlaubnis, bis die Maßnahme aufgehoben wird.

entfällt

Die Verwaltungsbehörde kann Fristen und Bedingungen für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis festsetzen. Nach der Entziehung ist der Führerschein der Behörde abzuliefern.“

unverändert

2. Bisheriger Absatz 2 des § 4 wird Absatz 5.

unverändert

3. § 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über

1. die Ausführung der §§ 1 bis 5 a,
2. die Zulassung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugführer,
3. die sonstigen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Straßen erforderlichen Maßnahmen über den Straßenverkehr, insbesondere
  - a) über die Beschaffenheit, die Ausrüstung, die Prüfung und die Kennzeichnung der Fahrzeuge,
  - b) über das Verhalten und das Mindestalter der Führer von Fahrzeugen,
  - c) über die Anforderungen an Fahrlehrer und Sachverständige im Kraftfahrzeugverkehr,
  - d) über Ortstafeln und Wegweiser,
4. Gebühren für behördliche Maßnahmen im Straßenverkehr bei Durchführung der auf Grund dieses

3. § 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Der Bundesminister für Verkehr **im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern** erläßt mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über

1. die Ausführung der §§ 1 bis 5 a,
2. die Zulassung, ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugführer,
3. die sonstigen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Straßen erforderlichen Maßnahmen über den Straßenverkehr, insbesondere
  - a) über die Beschaffenheit, die Ausrüstung, die Prüfung und die Kennzeichnung der Fahrzeuge,
  - b) über das Verhalten und das Mindestalter der Führer von Fahrzeugen,
  - c) über die Anforderungen an Fahrlehrer und Sachverständige im Kraftfahrzeugverkehr,
  - d) über Ortstafeln und Wegweiser,
4. Gebühren für behördliche Maßnahmen im Straßenverkehr bei Durchführung der auf Grund dieses

Entwurf der Bundesregierung  
vom 22. Juni 1951.

Gesetzes erlassenen Verordnungen.  
Die Gebühren sind nach den tatsächlichen Aufwendungen zu bemessen.

Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr zur Durchführung der Vorschriften über die Beschaffenheit, die Ausrüstung und die Prüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen bedürfen jedoch nicht der Zustimmung des Bundesrates; vor ihrem Erlaß sind die für den Verkehr zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.“

4. Hinter § 6 wird folgender § 6a eingefügt:

„§ 6 a

Der Bundesminister für Verkehr kann mit Zustimmung des Bundesrates zur Ausschaltung körperlich ungeeigneter Kraftfahrzeugführer Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen über

1. die ärztliche Untersuchung von Inhabern der Fahrerlaubnis der Klasse zwei, die über fünfzig Jahre alt sind,
2. Die Höchstdauer der Arbeitszeit derjenigen Personen, die ein Kraftfahrzeug nicht auf Grund eines Beschäftigungsverhältnisses führen.“

5. Als § 22 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 22

Bei leichteren Übertretungen, die nach diesem Gesetz oder den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften strafbar sind, kann ein Polizeibeamter, der hierzu ermächtigt ist und sich durch seine Dienstkleidung oder auf andere Weise ausweist, den auf frischer Tat betroffenen Täter verwarnen und eine Gebühr bis zu zwei Deutsche Mark erheben.

Die Verwarnung ist nur zulässig, wenn der Betroffene nach Belehrung über sein Weigerungsrecht mit ihr einverstanden und zur sofortigen Zahlung der Gebühr bereit ist. Über die Verwarnung und

**Änderungsvorschlag  
des Bundesrats (BR-Drucks.  
Nr. 495/51 — Beschluß —)  
vom 14. Juli 1951.**

Gesetzes erlassenen Verordnungen.  
Die Gebühren sind nach den tatsächlichen Aufwendungen zu bemessen.

Rechtsverordnungen, die der Bundesminister für Verkehr **im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern** zur Durchführung der Vorschriften über die Beschaffenheit, die Ausrüstung und die Prüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen **erläßt**, bedürfen jedoch nicht der Zustimmung des Bundesrates; vor ihrem Erlaß sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.“

unverändert

5. Als § 22 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 22

Bei leichteren Übertretungen, die nach diesem Gesetz oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften strafbar sind, kann ein Polizeibeamter, der hierzu ermächtigt ist und sich durch seine Dienstkleidung oder auf andere Weise ausweist, den auf frischer Tat betroffenen Täter verwarnen und eine Gebühr von drei Deutsche Mark erheben.

Die Verwarnung ist nur zulässig, wenn der Betroffene nach Belehrung über sein Weigerungsrecht mit ihr einverstanden und zur sofortigen Zahlung der Gebühr bereit ist. Über die Verwarnung und

Entwurf der Bundesregierung  
vom 22. Juni 1951.

Anderungsvorschlag  
des Bundesrats (BR-Drucks.  
Nr. 495/51 — Beschluß —)  
vom 14. Juli 1951.

die Zahlung der Gebühr ist eine Bescheinigung zu erteilen.

Nach Zahlung der Gebühr kann die Zuwiderhandlung nicht mehr als Übertretung verfolgt werden.

Die oberste Dienstbehörde des Polizeibeamten oder die von ihr bestimmte Behörde erteilt die Ermächtigung nach Absatz 1.“

6. § 27 erhält folgende Fassung:

„§ 27

Die Vorschriften in den Teilen I, II und III gelten nicht für Kleinkrafträder.

Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über den Verkehr mit Kleinkrafträdern. Die Rechtsverordnungen dürfen keine strengeren Anforderungen vorsehen, als für den Verkehr mit anderen Krafträdern gelten.“

Artikel 2

Änderung des Strafgesetzbuchs

Das Strafgesetzbuch wird, wie folgt, geändert:

1. Dem § 42a wird folgende Nr. 7 hinzugefügt:

„7. die Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen.“

2. Als § 42m wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 42m

Wird jemand wegen einer mit Strafe bedrohten Handlung, die er bei oder in Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der dem Führer eines Kraftfahrzeugs obliegenden Pflichten begangen hat, zu einer Strafe verurteilt oder lediglich wegen Zurechnungsunfähigkeit freigesprochen, so entzieht ihm das Gericht zugleich für die Dauer von mindestens 6 Monaten bis zu 5 Jahren oder für immer die Fahrerlaubnis, wenn er sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat.

die Zahlung der Gebühr ist eine Bescheinigung zu erteilen.

unverändert

unverändert

entfällt

Artikel 2

Änderung des Strafgesetzbuchs

entfällt

entfällt

Entwurf der Bundesregierung  
vom 22. Juni 1951.

Änderungsvorschlag  
des Bundesrats (BR-Drucks.  
Nr. 495/51 — Beschluß —)  
vom 14. Juli 1951.

Gegenüber dem Inhaber eines ausländischen Fahrausweises ist die Entziehung nur zulässig, wenn die mit Strafe bedrohte Handlung einen Verstoß gegen die Verkehrsregelung enthält.

Wird die Fahrerlaubnis entzogen, so ist ein von einer deutschen Behörde ausgestellter Führerschein im Urteil einzuziehen. In ausländischen Fahrausweisen ist die Entziehung zu vermerken.

Die Fahrerlaubnis erlischt mit der Rechtskraft des Urteils endgültig.

Solange die Fahrerlaubnis gerichtlich entzogen ist, darf die Verwaltungsbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilen. Die Dauer der Entziehung wird von dem Tage ab berechnet, an dem das Urteil rechtskräftig geworden ist. Das Gericht kann durch Beschluß vorzeitig die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis gestatten, wenn die Fortdauer der Entziehung nicht mehr erforderlich erscheint, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen.“

3. § 315 wird wie folgt, geändert:

- a) Im Absatz 1 Satz 2 werden die Worte „oder auf Todesstrafe“ gestrichen.
- b) Der bisherige Absatz 2 wird gestrichen. An seine Stelle tritt folgender neuer Absatz: „In minder schweren Fällen kann auf Gefängnis nicht unter drei Monaten erkannt werden.“

3. § 315 erhält folgende Fassung:

„§ 315

Wer die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn oder Schwebebahn, der Schifffahrt oder der Luftfahrt durch Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln, durch Bereiten von Hindernissen, durch falsche Zeichen oder Signale oder durch ähnliche Eingriffe oder durch eine an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommende pflichtwidrige Unterlassung beeinträchtigt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft. In besonders schweren Fällen ist auf Zuchthaus nicht unter fünf Jahren oder auf lebenslanges Zuchthaus zu erkennen. In minderschweren Fällen kann auf Gefängnis nicht unter drei Monaten erkannt werden.

Wer auf solche Weise oder durch einen schweren Verstoß gegen die zur Regelung des Straßenverkehrs erlassenen Vorschriften die Sicherheit des Straßen-



verkehrs oder des Betriebes einer Straßenbahn beeinträchtigt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft. Der Versuch ist strafbar. In besonders schweren Fällen ist die Strafe Zuchthaus bis zu zehn Jahren.

Gemeingefahr bedeutet eine Gefahr für Leib und Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen oder für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt.“

4. Als § 315a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 315a

Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs oder des Betriebs einer Straßenbahn dadurch beeinträchtigt, daß er

1. Anlagen oder Beförderungsmittel beschädigt, zerstört oder beseitigt, Hindernisse bereitet, falsche Zeichen oder Signale gibt oder einen ähnlichen Eingriff vornimmt,
2. als Führer eines Fahrzeuges rücksichtslos fährt,
3. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung des Fahrzeuges behindert ist,
4. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann und keine Vorsorge getroffen ist, daß er andere nicht gefährdet oder
5. eine pflichtwidrige Unterlassung begeht, die an Gefährlichkeit einer der in Nr. 1 bis 4 genannten Handlungen gleichkommt,

4. § 316 erhält folgende Fassung:

„§ 316

Wer fahrlässig eine der in § 315 Absatz 1 bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bestraft.

Wer fahrlässig eine der in § 315 Absatz 2 bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“

und durch ein solches Verhalten eine Gemeingefahr (§ 315 Abs. 3) herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft.

Der Versuch ist strafbar.

In besonders schweren Fällen, namentlich wenn der Täter Leib oder Leben vieler Menschen in Gefahr bringt oder besonders gewissenlos handelt, kann auf Zuchthaus bis zu zehn Jahren erkannt werden.“

5. § 316 erhält folgende Fassung:

„§ 316

Wer fahrlässig eine der im § 315 bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bestraft.

Wer fahrlässig eine der im § 315 a bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“

5. Es wird folgender § 316 a eingefügt:

„§ 316 a

In den Fällen der §§ 315 Absatz 2 und 316 Absatz 2 kann neben der Strafe angeordnet werden, daß die Bestrafung auf Kosten des Verurteilten öffentlich bekanntgemacht wird. Die Art der Bekanntmachung sowie die Frist, innerhalb derer sie zu erfolgen hat, sind im Urteil festzusetzen.“

6. Es wird folgender neuer § 139 c eingefügt:

„§ 139 c

Wer auf öffentlichen Straßen ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung des Fahrzeuges behindert ist, wird, soweit die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit einer schwereren Strafe bedroht ist, mit Gefängnis bis zu zwei Jahren bestraft. Der Versuch ist strafbar.“

7. Im Anschluß an den § 139 c soll eine dem § 316 a entsprechende Bekanntmachungsvorschrift eingefügt werden.

entfällt

Artikel 3

Anderung der Strafprozeßordnung

Die Strafprozeßordnung wird, wie folgt, geändert:

1. Als § 111 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 111 a

(1) Sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, daß die Erlaubnis

zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen werden wird (§ 42m des Strafgesetzbuchs), so kann der Richter dem Beschuldigten durch Beschluß die Fahrerlaubnis vorläufig entziehen, wenn dies erforderlich ist, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen.

(2) Die Befugnis zur Beschlagnahme eines von einer deutschen Behörde ausgestellten Führerscheins bleibt unberührt.

(3) In ausländischen Fahrausweisen ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu vermerken. Ausländische Fahrausweise können zu diesem Zweck oder zur Eintragung des Vermerks über die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 42m Absatz 3 Satz 2 des Strafgesetzbuchs beschlagnahmt werden.

(4) Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist aufzuheben, wenn ihr Grund weggefallen ist oder wenn das Gericht im Urteil die Fahrerlaubnis nicht entzieht.“

2. In den §§ 212b, 232 und 233 wird dem Absatz 1 jeweils folgender Satz hinzugefügt:

„Jedoch ist die Entziehung der Fahrerlaubnis zulässig.“

3. In § 305 Satz 2 werden hinter dem Wort „Beschlagnahmen“ nach Setzung eines Kommas die Worte „die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis“ eingefügt.

4. In § 463a erhält der Absatz 3 folgende Fassung:

„(3) § 462 gilt auch für die nach den §§ 42f bis 42h, 42l Absatz 4 und 42m Absatz 5 des Strafgesetzbuchs zu treffenden Entscheidungen.“

#### Artikel 4

##### Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs- Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1215) in der derzeit geltenden Fassung wird, wie folgt, geändert:

#### Artikel 4

##### Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs- Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1215) in der derzeit geltenden Fassung wird, wie folgt, geändert:

1. § 22 erhält folgenden Absatz 4:

unverändert

„(4) Fahrzeugteile, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, dürfen nur feilgeboten, erworben oder verwendet werden, wenn sie mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sind. Die Ausgestaltung der Prüfzeichen und das Verfahren bestimmt der Bundesminister für Verkehr.“

2. Hinter § 32 wird folgender § 32 a eingefügt:

unverändert

„§ 32 a

Mitführen von Anhängern

Hinter Kraftfahrzeugen darf nur ein Anhänger mitgeführt werden. Es dürfen jedoch hinter Zugmaschinen zwei Anhänger mitgeführt werden, wenn die für Züge mit einem Anhänger zulässige Länge nicht überschritten wird. Hinter Sattelkraftfahrzeugen darf kein Anhänger mitgeführt werden.“

3. Hinter § 57 wird folgender § 57 a eingefügt:

unverändert

„§ 57 a

Fahrtschreiber

(1) Mit einem eichfähigen Fahrtschreiber sind auszurüsten:

1. zur Beförderung von Gütern bestimmte Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von neun Tonnen und darüber,
2. Zugmaschinen mit einer Motorleistung von fünf und fünfzig Pferdestärken und darüber,
3. zur Beförderung von Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit mehr als zwanzig Fahrgast-(Sitz- und Steh-)Plätzen.

Dies gilt nicht für Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit bis zu vierzig Kilometern in der Stunde sowie für Kraftomnibusse im Linienverkehr mit einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von nicht mehr als drei Kilometern.

(2) Der Fahrtschreiber muß vom Beginn bis zum Ende jeder Fahrt einschließlich der Pausen ununterbrochen in Betrieb sein. Die Schaublätter sind mit dem Namen der Führer, dem Ausgangspunkt sowie dem Datum der Fahrt zu bezeichnen; ferner ist der Stand des Wegstreckennessers am Beginn und Ende der Fahrt vom Kraftfahrzeughalter oder dessen Beauftragten einzutragen. Die Schaublätter sind zuständigen Beamten auf Verlangen vorzuzeigen; der Kraftfahrzeughalter hat sie ein Jahr lang aufzubewahren.

(3) Weitergehende Anforderungen in Sondervorschriften bleiben unberührt.“

4. Hinter § 71 wird folgender § 71 a eingefügt:

„§ 71 a

Mit Geldstrafe oder mit Gefängnis bis zu drei Monaten wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Führer eines Kraftfahrzeugs den Vorschriften des § 32 a über das Mitführen von Anhängern zuwiderhandelt oder als Fahrzeughalter das unzulässige Mitführen von Anhängern anordnet oder zuläßt,
2. ein Kraftfahrzeug führt oder einen Kraftfahrzeuganhänger mitführt, bei denen das Gesamtgewicht des einzelnen Fahrzeugs das zulässige Gesamtgewicht um mehr als zehn vom Hundert überschreitet, oder als Fahrzeughalter die Inbetriebnahme eines solchen Fahrzeugs anordnet oder zuläßt, oder
3. Fahrzeugteile, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, feilbietet, obwohl sie nicht mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sind.“

Artikel 5

Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr

(1) Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr zur Durchführung der

4. § 71 a wird aus der StVZO. herausgenommen und in das KFG. übernommen:

„§ . . . .

Mit Geldstrafe oder mit Gefängnis bis zu drei Monaten wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Führer eines Kraftfahrzeugs den Vorschriften über das Mitführen von Anhängern zuwiderhandelt oder als Fahrzeughalter das unzulässige Mitführen von Anhängern anordnet oder zuläßt,
2. ein Kraftfahrzeug führt oder einen Kraftfahrzeuganhänger mitführt, bei denen das Gesamtgewicht des einzelnen Fahrzeugs das zulässige Gesamtgewicht um mehr als zehn vom Hundert überschreitet, oder als Fahrzeughalter die Inbetriebnahme eines solchen Fahrzeugs anordnet oder zuläßt, oder
3. Fahrzeugteile, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, feilbietet, welche nicht mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sind.“

Artikel 5

Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr

entfällt

Entwurf der Bundesregierung  
vom 22. Juni 1951.

Änderungsvorschlag  
des Bundesrats (BR-Drucks.  
Nr. 495/51 — Beschluß —)  
vom 14. Juli 1951.

Vorschriften über Bau und Betrieb von Straßenbahnen und Oberleitungsomnibussen, die auf Grund von § 39 des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (RGBl. I S. 1217) erlassen worden sind, bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates. Der Bundesminister für Verkehr hat vor dem Erlaß der Rechtsverordnungen die für den Verkehr zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.

(2) Soweit oberste Reichsbehörden befugt waren, nach

1. § 70 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1215),
2. § 46 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1179),
3. § 89 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 13. Februar 1939 (RGBl. I S. 231),
4. § 49 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1247)

allgemeine Ausnahmen zu genehmigen, tritt an ihre Stelle der Bundesminister für Verkehr. Er bestimmt sie durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der für den Verkehr zuständigen obersten Landesbehörden.

Artikel 6

Übergangsbestimmungen

(1) Bis zum 31. Oktober 1952 dürfen nicht mehr als zwei Anhänger in Zügen mitgeführt werden.

(2) Wer vorsätzlich oder fahrlässig dieser Vorschrift zuwiderhandelt oder als Fahrzeughalter das unzulässige Mitführen von Anhängern anordnet oder zuläßt, wird mit Geldstrafe oder Gefängnis bis zu drei Monaten bestraft.

Soweit oberste Reichsbehörden befugt waren, nach

1. § 70 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1215),
2. § 46 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1179),
3. § 89 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 13. Februar 1939 (RGBl. I S. 231),
4. § 49 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1247)

allgemeine Ausnahmen zu genehmigen, tritt an ihre Stelle der Bundesminister für Verkehr. Er bestimmt sie durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden.

Artikel 6

wird in das KFG. übernommen

Übergangsbestimmungen

Bis zum 31. Oktober 1952 dürfen nicht mehr als zwei Anhänger in Zügen mitgeführt werden.

entfällt

Entwurf der Bundesregierung  
vom 22. Juni 1951.

Änderungsvorschlag  
des Bundesrats (BR-Drucks.  
Nr. 495/51 — Beschluß —)  
vom 14. Juli 1951.

Als Artikel 6 a wird folgende Bestimmung  
eingefügt:

„Artikel 6 a

Dieses Gesetz gilt auch für Berlin, so-  
bald das Land Berlin gemäß Artikel 87  
Abs. 2 seiner Verfassung die Anwendung  
dieses Gesetzes beschlossen hat.“

Artikel 7

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am einund-  
zwanzigsten Tage nach seiner Verkündung  
in Kraft.

(2) Abweichend hiervon treten in Kraft

1. Artikel 4 Nr. 1 Satz 1 am 1. Januar 1953;

2. Artikel 4 Nr. 2 am 1. November 1952;

3. Artikel 4 Nr. 3 am 1. Januar 1952 für  
Kraftfahrzeuge, die erstmals zugelassen  
werden; für andere Kraftfahrzeuge am  
1. Januar 1953.

(3) Das Gesetz zur Ergänzung der Straßen-  
verkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 3. Sep-  
tember 1948 (Gesetz- und Verordnungsblatt  
des Wirtschaftsrates S. 89) — Fahrräder mit  
Hilfsmotor — tritt am 1. Januar 1952  
außer Kraft.

Artikel 7

Inkrafttreten

unverändert

unverändert

entfällt