

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
8 — 92001 — 1784/56

Bonn, den 5. Oktober 1956

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

In der Anlage 1 übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes zur
Sicherung des Straßenverkehrs

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Bundesrat hat in seiner 162. Sitzung am 20. Juli 1956 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes zu dem Gesetzentwurf die aus der Anlage 2 ersichtliche Stellungnahme beschlossen.

Die Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Beschluß des Bundesrates ist aus der Anlage 3 ersichtlich.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Dr. h. c. Blücher

Entwurf eines Gesetzes

zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837) wird wie folgt geändert:

In § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe c werden die Worte „jedoch nicht über die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit von Personenkraftfahrzeugen“ gestrichen.

Artikel 2

Artikel 4 Nr. 2 des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) entfällt.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 4

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I.

1. In Deutschland bestanden durch Gesetz bestimmte allgemeine Höchstgeschwindigkeitsgrenzen für Kraftfahrzeuge bis 1930 nur für Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 5,5 t und von 1930 bis 1934 nur mehr für Kraftfahrzeuge, die nicht mit Luftreifen ausgerüstet waren. Die Reichsstraßenverkehrsordnung 1934 beseitigte auch diese Grenzen. Von 1934 bis 1939 bestanden keine allgemeinen Begrenzungen. Neue Höchstgeschwindigkeitsgrenzen wurden durch die Verordnung vom 3. Mai 1939 (RGBl. I S. 874) aus wehrwirtschaftlichen Gründen (Ersparnis von Reifen und Betriebsstoffen) festgesetzt. Durch Verordnung vom 3. Oktober 1939 (RGBl. I S. 1988) wurden die Höchstgeschwindigkeiten wegen der sich aus der Verdunklung ergebenden Gefahren noch weiter herabgesetzt.

Nach 1945 blieben in der britischen Besatzungszone diese deutschen Vorschriften bestehen; dagegen wurden sie im Bereich des französischen Besatzungsgebiets im Juli 1947 aufgehoben. In der amerikanischen Besatzungszone wurden die Höchstgeschwindigkeitsgrenzen zunächst durch Mil. Reg.-Verordnung Nr. 9 abweichend von der deutschen Kriegsregelung festgesetzt. Nachdem diese Bestimmungen im September 1950 aufgehoben waren, traten auch in dem amerikanischen Besatzungsgebiet die deutschen Höchstgeschwindigkeitsgrenzen vom 3. Oktober 1939 wieder in Kraft (HICOG-Entscheidung Nr. 1 vom 8. November 1950). Im März 1951 wurden auch die Sonderregelungen in der französischen Besatzungszone aufgehoben; seitdem sind die Höchstgeschwindigkeitsgrenzen im ganzen Bundesgebiet wieder einheitlich geregelt.

2. Durch Artikel 4 Nr. 2 des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (BGBl. I S. 832) wurden die allgemeinen Höchstgeschwindigkeitsgrenzen für Personenkraftfahrzeuge aufgehoben. Von besonderer Bedeutung ist es, daß dabei durch Änderung des § 6 des Straßenverkehrsgesetzes dem Bundesminister für Verkehr die ihm bis dahin zustehende Ermächtigung entzogen wurde, im Wege einer Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit von Personenkraftfahrzeugen allgemein und einheitlich zu bestimmen.

Der Bundestag ließ sich hierbei insbesondere von folgenden Erwägungen leiten:

a) Die absoluten Höchstgeschwindigkeitsgrenzen sind 1939 nicht im Interesse der Sicherheit des Verkehrs sondern aus Gründen der Materialersparnis (Reifen, Betriebsstoffe) eingeführt worden.

b) Die seit 1939 festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten wurden in der Praxis vielfach nicht mehr beachtet; die polizeilichen Überwachungsmaßnahmen vermochten die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften nicht zu sichern.

c) Das in Genf am 19. September 1949 abgeschlossene Internationale Abkommen über den Straßenverkehr schreibt keine Geschwindigkeitsgrenzen vor, es begnügt sich vielmehr damit, auf die Eigenverantwortung des Kraftfahrers hinzuweisen, der die jeweilige Verkehrslage zu berücksichtigen hat.

d) Unberührt bleibt die Vorschrift in § 9 der Straßenverkehrs-Ordnung, wonach der Kraftfahrzeugführer seine Fahrgeschwindigkeit den jeweiligen Verkehrsverhältnissen anzupassen hat.

e) Durch den gleichzeitig neu eingefügten § 315 a des Strafgesetzbuchs wird zu schnelles Fahren (unter Berücksichtigung des § 9 StVO) unter Umständen mit Gefängnis bis zu 5 Jahren bedroht. Man glaubte, diese Bestimmung werde überhöht und damit die Verkehrsgefahren steigende Geschwindigkeiten verhindern.

f) Die örtlichen Behörden behielten weiterhin die Befugnis, durch Aufstellung von Schildern auf bestimmten Straßen, vor allem innerhalb geschlossener Ortschaften, feste Höchstgeschwindigkeitsgrenzen anzuordnen.

II.

1. Nach Aufhebung der allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung stieg die Unfallkurve erheblich an. Im Jahre 1952 waren 240 442 Verkehrsoffer (7590 Getötete und 232 852 Verletzte) zu verzeichnen, im Jahre 1953 dagegen 309 256 Verkehrsoffer (11 025 Getötete und 298 231 Verletzte). Beim Vergleich der Zahlen ist allerdings zu berücksichtigen, daß ab 1. Januar 1953 die innerhalb 30 Tagen nach dem Unfall an dessen Folgen Verstorbenen erstmalig bei den Getöteten mitgezählt wurden; bis dahin galten nur die am

Tage des Unfalls ihren Verletzungen erlegenen Personen als durch Verkehrsunfall getötet. Das auffallend starke Ansteigen der Zahl der Getöteten in den Unfallstatistiken seit 1953 kann jedoch nicht nur auf dieser Umstellung der Statistik beruhen. Denn die Zahl der Getöteten und Verletzten zusammen — und bei dieser Gesamtzahl ist die von 1952 und 1953 erfolgte Änderung der methodischen Erfassung der Getöteten ja ausgeschaltet — hat sich gleichfalls überdurchschnittlich erhöht.

2. Allerdings läßt sich aus den statistischen Unterlagen für 1952 und 1953 nicht einwandfrei erkennen, welcher Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle und Unfallopfer auf zu schnelles Fahren infolge Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung zurückzuführen ist. Die Statistik bietet jedoch ab 1953 — sie wurde in diesem Jahr verbessert und weiter ausgestaltet — die Möglichkeit, gewisse Einsichten in die Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit und Unfallgeschehen zu vermitteln:

Art der Ursache	1953	1954	1955
1. Straßenverkehrsunfälle insgesamt	445 699	493 687	567 596
2. Unfallursachen insgesamt*)	656 833	708 583	826 398
3. darunter Unfallursachen bei Kraftfahrzeugführern	372 576	418 151	486 764
4. darunter Unfallursache „Übermäßige Geschwindigkeit“	59 413	67 526	85 748
in v. H. der Unfallursachen insgesamt (Nr. 2)	9,0	9,5	10,4
in v. H. der Ursachen, die bei den Kraftfahrzeugführern liegen (Nr. 3)	15,9	16,1	17,6

*) errechnet nach den Unfallmeldeblättern

Aus der vorstehenden Übersicht ergibt sich, daß die Zahl der durch zu schnelles Fahren verursachten Unfälle sich nicht nur absolut sondern auch relativ erhöht hat. Der Anteil dieser Ursache an der Gesamtzahl der Ursachen hat sich von 9,0 v. H. im Jahre 1953 auf 10,4 v. H. im Jahre 1955 erhöht. An der Zahl derjenigen Ursachen, die dem Kraftfahrzeugführer zur Last zu legen sind, ist der Anteil der Ursache „Übermäßige Geschwindigkeit“ noch höher; er ist von 15,9 v. H. im Jahre 1953 auf 17,6 v. H. im Jahre 1955 gewachsen. Bei dieser rein zahlenmäßigen Auswertung ist aber nicht berücksichtigt, daß bei der Unfallursache „Übermäßige Geschwindigkeit“ die Unfallfolgen schwerwiegender sind

als bei den anderen Unfallursachen mit Ausnahme der Unfälle durch Trunkenheit.

3. Eine Sonderauswertung des statistischen Materials für das Jahr 1953 ergibt einwandfrei, daß gerade zu schnelles Fahren zu den schweren Unfällen Veranlassung gibt. Der Anteil der „übermäßigen Geschwindigkeit“ an der Gesamtzahl der Unfallursachen betrug bei Unfällen mit Sachschaden 1953 8,0 v. H., 1954 8,5 v. H., bei Unfällen mit Verletzten 1953 9,6 v. H., 1954 10,2 v. H., bei Unfällen mit Getöteten hingegen 1953 16,9 v. H. und 1954 17,7 v. H. Hierbei ergab sich ferner, daß die Ursache „Übermäßige Geschwindigkeit“ besonders häufig bei den Fahrzeugarten festgestellt wurde, die sich schon ohnehin mit einer höheren Geschwindigkeit im Straßenverkehr bewegen, also bei den Personenkraftwagen und den Kraftträdern. Bei Kraftträdern z. B. betrug dieser Anteil im Jahre 1953 37 v. H.

4. Im Jahre 1953 hatte nach der Bundesstatistik über die Straßenverkehrsunfälle¹⁾ bei Unfällen mit Getöteten die Unfallursache „Übermäßige Geschwindigkeit“ einen Anteil von 28,1 v. H., bei Unfällen mit Verletzten von 15,9 v. H.; für das Jahr 1954 sind nach dem bisher aufbereiteten Material folgende Zahlen festgestellt worden: bei Unfällen mit Getöteten 28,8 v. H., bei Unfällen mit Verletzten 16,7 v. H.

5. Es kann also festgehalten werden, daß zu schnelles Fahren der Kraftfahrzeuge in den letzten drei Jahren in wachsendem Ausmaß Unfälle aller Art und in besonders hohem Maße schwere Unfälle verursacht hat.

6. Diese Zahlen werden auch durch gerichtliche Feststellungen im wesentlichen bestätigt: Oberbundesanwalt Güde, bisher Senatspräsident des Verkehrsstrafsenats des Bundesgerichtshofs, veröffentlichte in der „Deutschen Zeitung“ vom 4. April 1956 einen Aufsatz „Hundert tödliche Verkehrsunfälle“. Darin wertet er 100 tödliche Verkehrsunfälle, so wie der Zufall des Geschäftsganges sie darbietet, in verschiedener Hinsicht, auch nach den Unfallursachen, aus. Es heißt dort wörtlich:

„Von den hundert tödlichen Unfällen entfielen auf freie Landstraße 47, Autobahn 8, Stadtverkehr 45.

Da in der letzten Zahl auch einige Fälle aus Mittel- und Kleinstädten enthalten sind, kann man wohl sagen, daß mehr als die Hälfte der

¹⁾ Für 1953 veröffentlicht in der Reihe „Statistik der Bundesrepublik Deutschland“ Band 135 „Die Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953“ S. 31

Fälle keineswegs aus der Überlastung des modernen Verkehrs herrührt. Der überraschend große Anteil von Unfällen auf freier Landstraße deutet eher darauf hin, daß gerade schwere Unfälle sich dort ereignen, wo die scheinbare Spärlichkeit der Gefahren zu geringerer Vorsicht verführt.

Als Ursache der Unfälle, um einige wesentliche zu nennen, sehen die Gerichte an: Alkoholgenuß 27, übermäßige Geschwindigkeit 23, Verletzung der Vorfahrt 15, verschuldete Mängel des Fahrzeugs 7.

Der Rest entfällt auf weniger typische Ursachen, also mehr oder weniger auf den Vorwurf allgemeiner Unachtsamkeit.“

7. Die für den Verkehr, den Straßenbau, die Polizei, die Justiz, die Finanzen und die Kultusangelegenheiten zuständigen Minister der Länder haben auf der 3. Gemeinsamen Straßenverkehrssicherheits-Konferenz vom 14. März 1956 den Bundesminister für Verkehr gebeten, der Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vorzulegen, damit der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates auch für Personenkraftfahrzeuge wieder allgemeine Geschwindigkeitsgrenzen festlegen kann. Die Konferenz war der Meinung, daß durch eine wohldurchdachte Geschwindigkeitsbeschränkung ein gleichmäßiger Verkehrsfluß erzielt werden könnte, der auch die Zahl der Überholvorgänge vermindert und der die Sicherheit auf den Straßen verbessert.

III.

Die Bundesregierung stimmt diesem Beschluß der 3. Gemeinsamen Straßenverkehrssicherheits-Konferenz zu. Außer den durch die amtliche Statistik gesicherten Erkenntnissen und den in der Praxis gemachten Erfahrungen sprechen noch folgende Gesichtspunkte für den Beschluß:

1. Die kinetische Energie, damit auch die Zerstörungsenergie, entwickelt sich nach der

Formel $E = \frac{m}{2} \cdot v^2$ (m = bewegte Masse,

v = Geschwindigkeit). Sie wächst also proportional zur Masse, jedoch mit dem Quadrat der Geschwindigkeit. Beim Zusammenstoß eines sich bewegenden Kraftfahrzeugs mit einem entgegenkommenden Kraftfahrzeug verdoppelt sich die kinetische Energie und wird als Zerstörungsenergie nach der Formel $\frac{m_1}{2} \cdot v_1^2 + \frac{m_2}{2} \cdot v_2^2$ frei. Die Wahrscheinlichkeit schwerer Unfälle im Verhältnis zur

Wahrscheinlichkeit leichter Unfälle steigt mit wachsender Geschwindigkeit. Rein physikalisch führen Verkehrsunfälle mit hohen Geschwindigkeiten häufiger zum Tod und zu schweren Verletzungen von Menschen und auch zu schweren Sachschäden als Verkehrsunfälle mit geringeren Geschwindigkeiten.

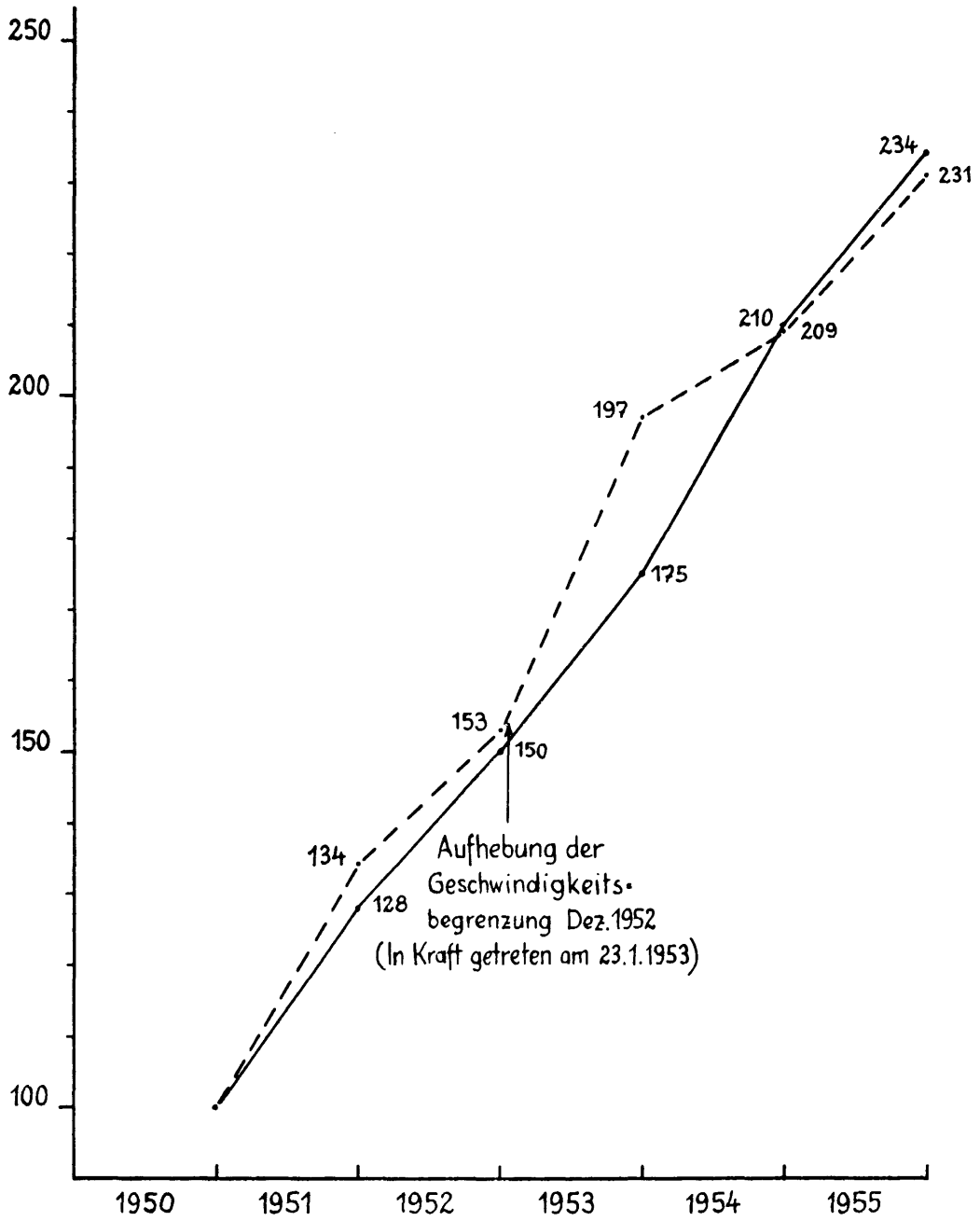
2. Auch in anderen Ländern, wie z. B. Nordamerika und England, bestehen allgemeine Höchstgeschwindigkeitsgrenzen. Von allen Amerikabesuchern wird immer wieder hervorgehoben, daß nach ihrem Eindruck die Sicherheit des amerikanischen Straßenverkehrs vor allem auf der gleichmäßigen, durch die festgesetzten Höchstgeschwindigkeitsgrenzen beeinflussten Fahrweise beruht. In Großbritannien ist der Erfolg der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung in den Ortschaften (verbunden mit der Einführung der Fußgängerüberwege mit Vorrang) besonders augenscheinlich hervorgetreten. Die Unfallkurve der Getöteten hat sich nach den getroffenen Maßnahmen so sehr gesenkt, daß sie den Höhepunkt von 1934 mit 7343 Getöteten nicht wieder erreicht hat.

3. Während in den früheren Jahren das Fahren mit unzulässig hohen Geschwindigkeiten von der Polizei, da sie technisch nicht genügend ausgerüstet war, nur sehr schwer in einer Form festgestellt werden konnte, die eine spätere Verurteilung des Täters vor Gericht ermöglichte, hat sich dieser Zustand inzwischen grundlegend geändert. Es stehen jetzt schnelle Polizeifahrzeuge zur Verfügung, die mit Fotoapparaten und anderen technischen Mitteln so gut ausgerüstet sind, daß sie auch Geschwindigkeitsüberschreitungen unter allen denkbaren Verkehrsverhältnissen einwandfrei feststellen können. Damit entfällt für die Zukunft der Einwand, daß Geschwindigkeitshöchstgrenzen mangels entsprechender Überwachungsmöglichkeiten illusorisch seien und daß Vorschriften, deren Einhaltung nicht gesichert werden könne, besser unterblieben.

IV.

Die Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch eine Rechtsverordnung bietet den Vorteil, daß die Bestimmungen bei Änderung der Verhältnisse im Straßenverkehr der neuen Sachlage rascher angepaßt werden können. Für Personenkraftfahrzeuge gilt insoweit nichts anderes als für die anderen Kraftfahrzeuge, bei denen der Gesetzgeber die Zweckmäßigkeit der Verordnung bereits früher bestätigt hat. Sie ist auch durch die praktischen Erfahrungen erhärtet.

Vergleichende Übersicht des Kfz.-Bestandes



Stellungnahme des Bundesrates

Die Eingangsworte erhalten folgende Fassung:

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

B e g r ü n d u n g

Die Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes ergibt sich daraus, daß es sich bei dem in Artikel 2 geänderten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs um ein zustimmungsbedürftiges Gesetz handelt.

Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Die Auffassung des Bundesrates über die Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes wird nicht geteilt. Die Tatsache, daß ein Gesetz ein mit Zustimmung des Bundesrates erlassenes Gesetz ändert, macht nach ständiger Auffassung der Bundesregierung die Zustimmung des Bundesrates nur dann erforderlich, wenn sich die Änderung auf solche Normen des früheren Gesetzes bezieht, welche die Zustimmungsbedürftigkeit dieses Gesetzes herbeigeführt haben oder die mit zustimmungsbedürftigen Vorschriften des früheren Gesetzes in einem untrennbaren Zusammenhang stehen. Diese Voraussetzungen sind weder bei Artikel 2 noch bei den übrigen Bestimmungen des Entwurfs erfüllt.