

Bundesrepublik Deutschland

Der Bundeskanzler

3 — 43001 — 4922/60 III

Bonn, den 5. Januar 1961

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes
zur Sicherung des Straßenverkehrs**

mit Begründung (Anlage 1). Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend sind die Bundesminister der Justiz und für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 227. Sitzung am 22. Dezember 1960 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Entwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen. Im übrigen hat der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen erhoben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Ludwig Erhard

Anlage 1

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Anderung des Strafgesetzbuches

Das Strafgesetzbuch wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. In § 1 Abs. 2, 3, § 27 Abs. 2 Nr. 2 und § 70 Abs. 1 Nr. 5, 6 wird jeweils das Wort „einhundertfünfzig“ durch das Wort „fünfhundert“ ersetzt.
2. Als § 37 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 37

(1) Neben einer Freiheitsstrafe oder einer Geldstrafe wegen einer strafbaren Handlung, die jemand bei oder im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, kann ihm das Gericht für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten verbieten, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art zu führen.

(2) Darf der Täter nach den für den internationalen Kraftfahrzeugverkehr geltenden Vorschriften im Inland Kraftfahrzeuge führen, ohne daß ihm von einer deutschen Behörde ein Führerschein erteilt worden ist, so ist das Fahrverbot nur zulässig, wenn die Tat gegen Verkehrsvorschriften verstößt.

(3) Das Fahrverbot wird mit der Rechtskraft des Urteils wirksam. Für seine Dauer wird ein von einer deutschen Behörde erteilter Führerschein in amtliche Verwahrung genommen. In ausländischen Fahrausweisen wird das Fahrverbot vermerkt.

(4) Ist ein Führerschein in amtliche Verwahrung zu nehmen oder das Fahrverbot in einem ausländischen Fahrausweis zu vermerken, so wird die Verbotsfrist erst von dem Tage an gerechnet, an dem dies geschieht. In die Verbotsfrist wird die Zeit nicht eingerechnet, in welcher der Täter auf behördliche Anordnung in einer Anstalt verwahrt wird.“

3. a) § 42 m wird durch folgende Vorschriften ersetzt:

„§ 42 m

(1) Wird jemand wegen einer mit Strafe bedrohten Handlung, die er bei oder im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflich-

ten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, verurteilt oder nur deshalb nicht verurteilt, weil seine Zurechnungsunfähigkeit erwiesen oder nicht auszuschließen ist, so entzieht ihm das Gericht die Fahrerlaubnis, wenn sich aus der Tat ergibt, daß er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

(2) Ist die mit Strafe bedrohte Handlung in den Fällen des Absatzes 1 ein Vergehen

1. der Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315 a Abs. 2 allein oder in Verbindung mit § 315 b,
2. der Trunkenheit im Verkehr nach § 316,
3. der Verkehrsflucht nach § 142, obwohl der Täter weiß oder wissen kann, daß bei dem Unfall ein Mensch getötet oder nicht unerheblich verletzt worden oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden ist, oder
4. der Volltrunkenheit nach § 330 a, die sich auf eine der in den Nummern 1 bis 3 bezeichneten, mit Strafe bedrohten Handlungen bezieht,

so ist der Täter als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn nicht besondere Umstände diese Annahme ausschließen.

(3) Die Fahrerlaubnis erlischt mit der Rechtskraft des Urteils. Ein von einer deutschen Behörde erteilter Führerschein wird im Urteil eingezogen.

§ 42 n

(1) Entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis, so bestimmt es zugleich, daß für die Dauer von sechs Monaten bis zu fünf Jahren oder für immer keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf (Sperre). Hat der Täter keine Fahrerlaubnis, so wird nur die Sperre angeordnet.

(2) Das Gericht kann von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausnehmen, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, daß der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet wird.

(3) Das Mindestmaß der Sperre beträgt ein Jahr, wenn gegen den Täter in den letzten drei Jahren vor der Tat bereits einmal eine Sperre angeordnet worden ist.

(4) War dem Täter die Fahrerlaubnis wegen der Tat vorläufig entzogen (§ 111 a der Strafprozeßordnung), so verkürzt sich das Mindestmaß der Sperre um die Zeit, in der die vorläufige Entziehung wirksam war. Es darf jedoch drei Monate nicht unterschreiten.

(5) Die Sperre beginnt mit der Rechtskraft des Urteils. In die Frist wird die Zeit einer wegen der Tat angeordneten vorläufigen Entziehung eingerechnet, soweit sie nach Verkündung des Urteils verstrichen ist, in dem die der Maßregel zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen letztmals geprüft werden konnten.

(6) Im Sinne der Absätze 4 und 5 steht der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis die Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins (§ 94 der Strafprozeßordnung) gleich.

(7) Ergibt sich Grund zu der Annahme, daß der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist, so kann das Gericht die Sperre vorzeitig aufheben. Die Aufhebung ist frühestens zulässig, wenn die Sperre sechs Monate, im Falle des Absatzes 3 ein Jahr gedauert hat; Absatz 5 Satz 2 und Absatz 6 gelten entsprechend.

§ 42 o

(1) Darf der Täter nach den für den internationalen Kraftfahrzeugverkehr geltenden Vorschriften im Inland Kraftfahrzeuge führen, ohne daß ihm von einer deutschen Behörde ein Führerschein erteilt worden ist, so ist die Entziehung der Fahrerlaubnis nur zulässig, wenn die Tat gegen Verkehrsvorschriften verstößt. Die Entziehung hat in diesem Falle die Wirkung eines Verbots, während der Sperre im Inland Kraftfahrzeuge zu führen, soweit es dazu im innerdeutschen Verkehr einer Fahrerlaubnis bedarf.

(2) In ausländischen Fahrausweisen werden die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Sperre vermerkt."

b) Der bisherige § 42 n wird § 42 p.

4. Dem § 60 wird folgender Absatz 2 angefügt:

„(2) Die Dauer einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a der Strafprozeßordnung) kann auf das Fahrverbot nach § 37 ganz oder teilweise angerechnet werden. § 42 n Abs. 6 gilt entsprechend.“

5. In § 94 Abs. 1 werden nach den Worten „§ 315 a Abs. 1“ die Worte „Nr. 1“ gestrichen.

6. § 315 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Worte „und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt“ ersetzt durch die Worte „und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet“.

b) Absatz 3 wird durch folgende Vorschrift ersetzt:

„(3) Wer ein Fahrzeug einer Schienenbahn auf besonderem Bahnkörper oder einer Schwebebahn, ein Schiff oder ein Luftfahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Gefängnis bestraft. Der Versuch ist strafbar.“

7. § 315 a erhält folgende Fassung:

„§ 315 a

(1) Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er

1. Anlagen oder Beförderungsmittel zerstört, beschädigt oder beseitigt,
2. Hindernisse bereitet oder
3. einen ähnlichen Eingriff von gleicher Gefährlichkeit vornimmt

und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Gefängnis bestraft.

(2) Ebenso wird bestraft, wer im Straßenverkehr

1. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, oder
2. grob verkehrswidrig und rücksichtslos
 - a) die Vorfahrt nicht beachtet,
 - b) falsch überholt oder sonst bei Überholvorgängen falsch fährt,
 - c) an Fußgängerüberwegen falsch fährt,
 - d) an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell fährt oder
 - e) an unübersichtlichen Stellen nicht rechts fährt

und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 und des Absatzes 2 Nr. 1 ist der Versuch strafbar.

(4) In besonders schweren Fällen des Absatzes 1 ist die Strafe Zuchthaus bis zu zehn Jahren.

(5) In den Fällen des Absatzes 2 kann das Fahrzeug, das bei der Tat benutzt worden ist, eingezogen werden, wenn es dem Täter oder

Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. § 42 gilt entsprechend."

8. Der bisherige § 316 wird § 315 b und erhält folgende Fassung:

„§ 315 b

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

(2) Wer fahrlässig eine der in § 315 Abs. 3 oder § 315 a bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft."

9. Als § 316 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 316

(1) Wer im Verkehr (§§ 315, 315 a) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in den §§ 315 bis 315 b mit Strafe bedroht ist.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer die Tat fahrlässig begeht."

Artikel 2

Änderung der Strafprozeßordnung

Die Strafprozeßordnung wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. § 111 a erhält folgende Fassung:

„§ 111 a

(1) Sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, daß die Fahrerlaubnis entzogen werden wird (§ 42 m des Strafgesetzbuches), so kann der Richter dem Beschuldigten durch Beschluß die Fahrerlaubnis vorläufig entziehen.

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

(3) Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wirkt zugleich als Anordnung oder Bestätigung der Beschlagnahme des von einer deutschen Behörde erteilten Führerscheins.

(4) Ist ein Führerschein beschlagnahmt, weil er nach § 42 m Abs. 3 Satz 2 des Strafgesetzbuches eingezogen werden kann, und bedarf es einer richterlichen Entscheidung über die Beschlagnahme, so tritt an deren Stelle die Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis.

(5) Ein Führerschein, der in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist, weil er nach § 42 m Abs. 3 Satz 2 des Strafgesetzbuches eingezogen werden kann, ist dem Be-

schuldigten zurückzugeben, wenn der Richter die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Fehlens der in Absatz 1 bezeichneten Voraussetzungen ablehnt, wenn er sie aufhebt oder wenn das Gericht im Urteil die Fahrerlaubnis nicht entzieht. Wird jedoch im Urteil ein Fahrverbot nach § 37 des Strafgesetzbuches verhängt, so kann die Rückgabe des Führerscheins aufgeschoben werden, wenn der Beschuldigte nicht widerspricht.

(6) In ausländischen Fahrausweisen ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu vermerken. Zu diesem Zweck kann der Fahrausweis beschlagnahmt werden."

2. § 232 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Hauptverhandlung kann ohne den Angeklagten durchgeführt werden, wenn er ordnungsgemäß geladen und in der Ladung darauf hingewiesen worden ist, daß in seiner Abwesenheit verhandelt werden kann, und wenn nur Haft, Geldstrafe, Fahrverbot, Einziehung, Vernichtung oder Unbrauchbarmachung, allein oder nebeneinander, zu erwarten ist."

3. § 233 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Der Angeklagte kann auf seinen Antrag von der Verpflichtung zum Erscheinen in der Hauptverhandlung entbunden werden, wenn nur Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten, Geldstrafe, Fahrverbot, Einziehung, Vernichtung oder Unbrauchbarmachung, allein oder nebeneinander, zu erwarten ist."

4. Als § 245 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 245 a

Soweit die Verhandlung nur Übertretungen betrifft, bestimmt das Gericht unbeschadet des § 244 Abs. 2 den Umfang der Beweisaufnahme."

5. § 334 erhält folgende Fassung:

„§ 334

Ein Urteil des Amtsrichters, das ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand hat und in dem der Angeklagte entweder freigesprochen oder ausschließlich zu Geldstrafe verurteilt worden ist (§ 313), kann mit Revision nur angefochten werden, wenn

1. die Ersatzfreiheitsstrafe, die im Falle der Uneinbringlichkeit an die Stelle der erkannten Geldstrafe tritt, eine Woche übersteigt,
2. das Urteil eine Übertretung nach § 361 des Strafgesetzbuches zum Gegenstand hat oder
3. die Revision zugelassen wird (§ 334 a)."

6. Als § 334 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 334 a

(1) Das Revisionsgericht läßt die Revision nach § 334 Nr. 3 auf Antrag zu, wenn es geboten ist,

die Nachprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zu ermöglichen.

(2) Für den Zulassungsantrag gelten die Vorschriften über die Einlegung der Revision entsprechend. Der Antrag gilt als vorsorglich eingelegte Revision. Er ist nur zulässig, wenn die Vorschriften über die Anbringung der Revisionsanträge beachtet sind. Bei der Begründung der Revisionsanträge soll der Antragsteller zugleich angeben, aus welchen Gründen die in Absatz 1 bezeichneten Voraussetzungen vorliegen. § 35 a ist entsprechend anzuwenden.

(3) Das Revisionsgericht entscheidet über den Antrag durch Beschluß. Die §§ 346 bis 348 sind entsprechend anzuwenden. Wird der Antrag verworfen, so gilt die Revision als zurückgenommen."

7. § 407 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Durch Strafbefehl dürfen nur Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten, Geldstrafe, Fahrverbot, Einziehung, Vernichtung, Unbrauchbarmachung, Verfallerklärung, Bekanntmachung der Entscheidung oder Befugnis zur Beseitigung eines gesetzwidrigen Zustandes, allein oder nebeneinander, festgesetzt werden."

8. § 413 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Der Amtsrichter setzt durch Strafverfügung ohne Hauptverhandlung Haft, Geldstrafe, Fahrverbot, Einziehung, Vernichtung, Unbrauchbarmachung oder Befugnis zur Beseitigung eines gesetzwidrigen Zustandes, allein oder nebeneinander, fest. An den Vorschlag der Polizeibehörde ist er nicht gebunden. Einer Mitwirkung der Staatsanwaltschaft bedarf es nicht."

9. Dem § 450 wird folgender Absatz 3 angefügt:

"(3) Hat nach dem Urteil eine Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins auf Grund des § 111 a Abs. 5 Satz 2 fortgedauert, so ist diese Zeit unverkürzt auf das Fahrverbot (§ 37 des Strafgesetzbuches) anzurechnen."

10. In § 463 a Abs. 3 werden die Worte „§ 42 m Abs. 4 des Strafgesetzbuches“ ersetzt durch die Worte „§ 42 n Abs. 7 des Strafgesetzbuches“.

11. Als § 463 b wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 463 b

(1) Ist ein Führerschein nach § 37 Abs. 3 Satz 2 des Strafgesetzbuches in amtliche Verwahrung zu nehmen und wird er nicht freiwillig herausgegeben, so ist er zu beschlagnahmen.

(2) Ausländische Fahrausweise können zur Eintragung eines Vermerks über das Fahrverbot oder über die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Sperre (§ 37 Abs. 3 Satz 3, § 42 o Abs. 2 des Strafgesetzbuches) beschlagnahmt werden."

Artikel 3

Anderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. § 4 Abs. 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

"Dies gilt nicht, wenn die Fahrerlaubnis auf Grund von Rechtsverordnungen oder allgemeinen Verwaltungsvorschriften gemäß § 6 Abs. 1 von einer Dienststelle der Bundeswehr, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost, des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei zu dienstlichen Zwecken erteilt worden ist oder wenn es sich um eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung handelt."

2. § 24 erhält folgende Fassung:

„§ 24

(1) Mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer

1. ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder ihm das Führen des Fahrzeuges nach § 37 des Strafgesetzbuches verboten ist, oder
2. als Halter eines Kraftfahrzeuges anordnet oder zuläßt, daß jemand das Fahrzeug führt, der die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder dem das Führen des Fahrzeuges nach § 37 des Strafgesetzbuches verboten ist.

(2) Mit Gefängnis bis zu drei Monaten, mit Haft oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer, abgesehen von den Fällen des Absatzes 1, vorsätzlich oder fahrlässig

1. ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er den vorgeschriebenen Führerschein nicht besitzt oder dieser nach § 94 der Strafprozeßordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist, oder
2. als Halter eines Kraftfahrzeuges anordnet oder zuläßt, daß jemand das Fahrzeug führt, obwohl er den vorgeschriebenen Führerschein nicht besitzt oder dieser nach § 94 der Strafprozeßordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist.

(3) Nach Absatz 2 wird ferner bestraft, wer seinen Führerschein der Behörde, die ihm die Fahrerlaubnis entzogen oder das Führen von Kraftfahrzeugen verboten hat, nicht auf ihr Verlangen abliefern.

(4) In den Fällen des Absatzes 1 kann das Kraftfahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. § 42 des Strafgesetzbuches gilt entsprechend."

Artikel 4

**Änderung von Vorschriften
des Pflichtversicherungsrechts**

1. In Artikel I des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 7. November 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 2223) in der Fassung des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) erhält § 5 folgende Fassung:

„§ 5

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig ein Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen gebraucht oder einen solchen Gebrauch gestattet, obwohl für das Fahrzeug der nach § 1 erforderliche Haftpflichtversicherungsvertrag nicht besteht, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Das Fahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, kann eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. § 42 des Strafgesetzbuches gilt entsprechend.“

2. § 9 des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (Bundesgesetzblatt I S. 667) wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig im räumlichen Geltungsbereich dieses Gesetzes ein Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen gebraucht oder einen solchen Gebrauch gestattet, obwohl für das Fahrzeug der nach § 1 erforderliche Haftpflichtversicherungsvertrag nicht besteht, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.“

b) Als Absatz 3 wird folgende Vorschrift angefügt:

„(3) In den Fällen des Absatzes 1 kann das Fahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. § 42 des Strafgesetzbuches gilt entsprechend.“

Artikel 5

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

In § 59 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 10. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 9) werden die Worte „und dadurch eine Gemeingefahr (§ 315 Abs. 3 des Strafgesetzbuchs) herbeiführt“ ersetzt durch die Worte „und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet“.

Artikel 6

Übertretungen

(1) Wo im Bundesrecht wegen einer Übertretung Geldstrafe angedroht ist, tritt an die Stelle des bisherigen Höchstmaßes dieser Geldstrafe das Höchstmaß von fünfhundert Deutsche Mark.

(2) § 19 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrts- und Rheinschifffahrtssachen vom 27. September 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 641) bleibt unberührt.

Artikel 7

Übergangsvorschriften

(1) Hat das Gericht die Fahrerlaubnis nach den bisher geltenden Vorschriften rechtskräftig entzogen, so ist § 42 n Abs. 5, Abs. 6 und Abs. 7 Satz 1 des Strafgesetzbuches in der Fassung des Artikels 1 entsprechend anzuwenden. Unter den Voraussetzungen des § 42 n Abs. 2 des Strafgesetzbuches in der Fassung des Artikels 1 kann das Gericht nachträglich durch Beschluß gestatten, daß dem Täter für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen vor Ablauf der Sperrfrist eine neue Fahrerlaubnis erteilt wird; § 462 der Strafprozeßordnung gilt entsprechend.

(2) Die §§ 334 und 334 a der Strafprozeßordnung in der Fassung des Artikels 2 gelten nur für Urteile, die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erlassen werden.

Artikel 8

Land Berlin

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 9

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt einen Monat nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I.

Einleitung

Die günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse in den letzten Jahren haben die Motorisierung des Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland in einem Umfang gesteigert, der selbst weitgespannte Erwartungen übertroffen hat. In der amtlichen Begründung des Entwurfs eines Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr — Drucksache Nr. 2674 der 1. Wahlperiode —, der als Vorlage für das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) gedient hat, war die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge mit 2 Millionen angegeben. Inzwischen hat sich diese Zahl vervielfacht. Im Jahre 1959 waren in der Bundesrepublik nahezu 8 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, denen etwa 2,5 Millionen Kleinkraft- und Fahrräder mit Hilfsmotor hinzuzurechnen sind, für die es keiner Zulassung bedarf. Die Zahl der Inhaber einer Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen kann auf 11 bis 12 Millionen geschätzt werden; allein im Jahre 1959 hat bei ihnen die Zuwachsrate fast 1,3 Millionen betragen. Im Zusammenhang mit dieser Entwicklung hat — lediglich unterbrochen durch die Auswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkung in geschlossenen Ortschaften vom Jahre 1957 — auch die Zahl der Verkehrsunfälle ständig zugenommen. Im Jahre 1959 wurden mehr als 300 000 Unfälle mit Personenschäden gezählt, bei denen 13 515 Menschen getötet und 403 968 Menschen verletzt worden sind. Damit hat sich allein im Verhältnis zum Jahre 1958 die Zahl der Getöteten um 13,3 v. H. und die der Verletzten um 12,8 v. H. erhöht. Als Folge der stetig wachsenden Verkehrsdichte und der Teilnahme immer größerer Personenkreise am Kraftverkehr haben auch die Verkehrszu widerhandlungen erheblich zugenommen und die Gerichte mit zusätzlichen Aufgaben in einem Umfang belastet, der die Grenze des Erträglichen zu überschreiten droht. Auf Grund von Schätzungen nach Unterlagen, aus denen sich nicht alle Verkehrssachen zuverlässig ausscheiden lassen, kann angenommen werden, daß die Strafgerichte im Jahre 1959 mehr als 1,5 Millionen Verfahren wegen Verkehrszu widerhandlungen durch Urteil, Strafbefehl, Strafverfügung oder Einstellung erledigt haben.

Mit Rücksicht auf diese tatsächlichen Verhältnisse sind seit längerer Zeit vorbereitende Arbeiten zur Reform des Verkehrsstrafrechts und -verfahrens im Gange, die das Ziel verfolgen, ein im Hinblick auf die Massenhaftigkeit der Verkehrsverstöße wirksames materielles Recht zu schaffen, das in einem einfachen, schnellen und beweglichen Verfahren durchgesetzt werden kann.

Auf dem Gebiet des sachlichen Strafrechts waren diese Arbeiten in den Rahmen der allgemeinen Strafrechtsreform eingefügt. Sie haben zu wichtigen Teilergebnissen geführt. Die Bundesregierung hat am 8. September 1960 den Entwurf eines Strafgesetzbuches (E 1960) beschlossen und inzwischen dem Bundestag zugeleitet. Der Entwurf enthält in den §§ 58, 99, 100 und 342 bis 350 wichtige Vorschriften über Verkehrsstraftaten, die insbesondere den Straßenverkehr betreffen. Nach dem gegenwärtigen Stand der Arbeiten wird der E 1960 von den gesetzgebenden Körperschaften in dieser Wahlperiode nicht mehr verabschiedet werden können. Darüber hinaus wird der Praxis nach der Verkündung des Gesetzes bis zum Inkrafttreten ein ausreichender Zeitraum für die Einarbeitung zur Verfügung gestellt werden müssen. Daraus folgt, daß die verkehrsrechtlichen Vorschriften des E 1960 erst nach einigen Jahren Geltung erlangen können, wenn sie nicht unabhängig von den übrigen Teilen des Entwurfs behandelt werden. Mit Rücksicht auf die dringende Notwendigkeit, zur Sicherung des Straßenverkehrs alle erfolgversprechenden Möglichkeiten des Strafrechts auszuschöpfen, kann mit der Einführung dieser Vorschriften nicht bis zum Inkrafttreten des neuen Strafgesetzbuches gewartet werden. Es ist vielmehr geboten, die den Straßenverkehr betreffenden Vorschriften, soweit sie mit dem System des geltenden Strafgesetzbuches vereinbar sind, vorzuziehen und ihre Verabschiedung noch in dieser Wahlperiode in die Wege zu leiten. Diesem Zweck dient ein wesentlicher Teil des vorliegenden Entwurfs. Er schlägt in Artikel 1 Änderungen des Strafgesetzbuches vor, mit denen die im E 1960 enthaltene Reform des sachlichen Verkehrsstrafrechts insoweit vorweggenommen wird, als sie dringlich ist. Einige dieser Vorschläge sind auf Grund von Beratungen in der Länderkommission für die große Strafrechtsreform und in anderen mit dem vorliegenden Entwurf befaßten Gremien weiterentwickelt worden, ohne daß sie allerdings im Grundsätzlichen von dem E 1960 abweichen. Im einzelnen behandelt der Entwurf folgende Vorschläge der allgemeinen Strafrechtsreform:

1. die Einführung des Fahrverbots, das als Denkkettel- und Besinnungsstrafe die kurzfristige Ausschaltung von Kraftfahrzeugführern aus dem Verkehr ermöglichen soll (Artikel 1 Nr. 2),
2. den weiteren Ausbau der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis, der eine nachdrücklichere und einheitlichere Anwendung der Maßregel in der Praxis erreichen soll (Artikel 1 Nr. 3),
3. die Vereinfachung und Verschärfung der Strafvorschriften über Straßenverkehrsgefährdung (Artikel 1 Nr. 7, 8) und

4. die Einführung eines neuen Tatbestandes gegen Trunkenheit im Verkehr, der dem fahruntüchtigen Führer eines Fahrzeuges Vergehensstrafe auch dann androht, wenn im Einzelfall keine konkrete Verkehrsgefahr entstanden ist (Artikel 1 Nr. 9).

Den im E 1960 (§ 347) darüber hinaus vorgesehenen Tatbestand der Verkehrsflucht übernimmt der vorliegende Entwurf nicht, weil die Neufassung dieses Tatbestandes schwierige Fragen der Abgrenzung aufwirft und nicht so dringlich ist, daß sie bereits jetzt vorweggenommen werden müßte.

In den Beratungen zur Reform des allgemeinen Strafrechts hat sich die Auffassung durchgesetzt, daß alle Rechtsverstöße, die nach sozioethischer Bewertung keinen kriminellen Vorwurf begründen, in Ordnungswidrigkeiten umgestaltet und damit aus der herkömmlichen kriminalrechtlichen Behandlung ausgeschieden werden sollen. Daraus erklärt sich der Vorschlag, den der E 1960 aufgreift, künftig auf die Kategorie der Übertretungen überhaupt zu verzichten und damit zugleich den Anwendungsbereich des kriminellen Strafrechts wesentlich einzuschränken. Wenn dieser Vorschlag Billigung findet, ist es für den Gesetzgeber unausweichlich, die bisherigen Übertretungen entweder in Vergehen oder in Ordnungswidrigkeiten umzuwandeln. Damit ist auch über die künftige Gestaltung der Verkehrsübertretungen, die die weitaus überwiegende Masse der Verkehrsdelikte ausmachen, nach den Bedürfnissen neu zu entscheiden, die sich aus der gegenwärtigen Verkehrssituation und ihrer mutmaßlichen Weiterentwicklung ergeben. Das macht für den Bereich der leichteren Verkehrsverstöße einen tiefen Eingriff in das materielle Recht und das Verfahren erforderlich. Die bisherigen Arbeiten haben gezeigt, daß diese Umstellung schwierige rechtliche und kriminalpolitische Fragen aufwirft, die nur nach gründlicher Prüfung und in engem Zusammenhang mit der allgemeinen Problematik des Entwurfs eines Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch beantwortet werden können. Vor allem bietet das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 25. März 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 177) nicht in jeder Hinsicht ein geeignetes Verfahren, um die schlagkräftige und schnelle Ahndung der massenhaft vorkommenden leichteren Verkehrsverstöße zu gewährleisten. Eine Umgestaltung dieses Gesetzes in vielen Einzelheiten ist deshalb im Zusammenhang mit der Umstellung der Verkehrsübertretungen unerlässlich. Die dazu erforderlichen Vorbereitungen können in der laufenden Wahlperiode nicht mehr zum Abschluß gebracht werden. Die Verwirklichung des Gesamtplans, diejenigen Übertretungen, die nicht Vergehen werden sollen, in Ordnungswidrigkeiten umzuwandeln, muß daher einer umfassenden späteren Gesetzgebung vorbehalten werden. Es hat sich jedoch ergeben, daß einige wichtige Gesetzesänderungen, die auch die Umstellung auf Ordnungswidrigkeiten mit sich bringen würde, schon für die vorläufig noch weitergeltenden Übertretungstatbestände möglich sind und daß dadurch das sachliche Verkehrsstrafrecht sofort wirksamer und das Verfahren einfacher und

beweglicher gestaltet werden kann. Unter diesem Gesichtspunkt schlägt der Entwurf die Erweiterung des Rahmens der Geldstrafe bei Übertretungen (Artikel 1 Nr. 1), die Auflockerung der Vorschriften über den Umfang der Beweisaufnahme in Verhandlungen, die nur Übertretungen betreffen (Artikel 2 Nr. 4), und eine Beschränkung der Revision in Bagatellsachen (Artikel 2 Nr. 5, 6) vor. Auf die Einzelbegründung zu diesen Vorschriften wird verwiesen.

Über den angegebenen Rahmen hinaus enthält der Entwurf nur wenige weitere Vorschriften von selbständiger Bedeutung. Es handelt sich dabei vor allem um die Schärfung der Strafe für das Führen von Kraftfahrzeugen ohne Fahrerlaubnis oder Führerschein und die Zulassung der Einziehung des Kraftfahrzeuges in solchen Fällen (Artikel 3 Nr. 2). Das bisherige Recht hat sich insoweit als unzulänglich erwiesen. Zugleich wird auch — schon um der Einheit der Rechtsordnung willen — die Einziehung des Kraftfahrzeuges zugelassen, wenn der Täter das Fahrzeug ohne die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung führt (Artikel 4). Die in der vorstehenden Übersicht nicht genannten Vorschriften haben überwiegend nur technische Bedeutung. Sie ziehen entweder aus den grundsätzlichen Vorschlägen des Entwurfs notwendige Folgerungen oder benutzen die Gelegenheit, in der Rechtsprechung entstandene Zweifel zu klären.

II.

Auswirkungen des Entwurfs auf den Bundeshaushalt und die Länderhaushalte

Die Vorschläge des Entwurfs werden im Falle des Inkrafttretens voraussichtlich keine Vermehrung der Justizausgaben im Bund und in den Ländern zur Folge haben. Durch die Erweiterung des Rahmens der Geldstrafe bei Übertretungen (Artikel 1 Nr. 1, Artikel 6) kann sogar mit einer gewissen Vermehrung der Einnahmen der Länder gerechnet werden. Außerdem wird sich aus der vorgesehenen Rechtsmittelbeschränkung in Bagatellsachen (Artikel 2 Nr. 5, 6) eine fühlbare Entlastung der Oberlandesgerichte ergeben.

III.

Die einzelnen Vorschriften

Artikel 1

Anderung des Strafgesetzbuches

Zu Nummer 1 (§§ 1, 27 und 70) — Höchstbetrag der Geldstrafe bei Übertretungen

Nach dem geltenden Recht beträgt bei Übertretungen das Höchstmaß der Geldstrafe einhundertfünfzig Deutsche Mark. Es ist seit dem Inkrafttreten des Strafgesetzbuches vom 15. Mai 1871 niemals sachlich geändert, sondern immer nur, soweit sich das als notwendig erwies, mit dem jeweiligen Währungsrecht in Übereinstimmung gebracht worden (vgl. insbesondere die Verordnung über Vermögensstrafen und Bußen vom 6. Februar 1924 —

Reichsgesetzbl. I S. 44). Die schon seit Jahrzehnten notwendige Anpassung an die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse ist dagegen mit Rücksicht auf die schwebende allgemeine Reform des Strafrechts unterblieben. Das hängt vor allem damit zusammen, daß die Übertretungen nach den Reformplänen anders als im geltenden Recht von den übrigen Straftaten abgegrenzt oder daß sie sogar aus dem kriminellen Strafrecht überhaupt ausgeschieden werden sollten. Man wollte deshalb für eine mutmaßlich kurze Übergangszeit keine tiefgreifende Rechtsänderung mehr vornehmen, die durch die geplante grundsätzliche Neuordnung ohnehin bald überholt sein würde. Wie sehr aber das Höchstmaß der Geldstrafe für Übertretungen als unzulänglich empfunden wurde, mag die Tatsache verdeutlichen, daß schon im Vorentwurf zu einem Deutschen Strafgesetzbuch von 1909 (§ 1 Abs. 3) eine Erhöhung auf dreihundert Mark vorgesehen war und daß der im Reichstag beratene Entwurf eines Allgemeinen deutschen Strafgesetzbuches von 1930 (§ 380) darüber hinaus eine Erhöhung auf fünfhundert Mark für angemessen hielt. Auch das Höchstmaß der Geldbuße bei Ordnungswidrigkeiten hat der Bundesgesetzgeber auf ein tausend Deutsche Mark in der Erkenntnis festgesetzt, daß dazu die Geldstrafe bei Übertretungen nicht im rechten Verhältnis stand (vgl. die Begründung zu § 6 des Entwurfs eines Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten — Drucksache Nr. 2100 der 1. Wahlperiode). Der E 1960 sieht die Kategorie der Übertretungen nicht mehr vor. Diese sollen im Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch entweder in Vergehen oder in Ordnungswidrigkeiten umgewandelt werden. Mit Rücksicht auf diesen Plan könnte es naheliegen, auch im gegenwärtigen Zeitpunkt auf eine Erweiterung des Strafrahmens der Übertretungen zu verzichten und deren endgültige Beseitigung abzuwarten. Dem steht aber ein dringendes kriminalpolitisches Bedürfnis im Verkehrsstrafrecht entgegen. Infolge der in der Einleitung zu dieser Begründung näher dargelegten besorgniserregenden Entwicklung der Verhältnisse auf den Straßen einerseits und der Hebung des Wohlstandes bei zahlreichen Bevölkerungsgruppen andererseits sind die Gerichte nicht mehr in der Lage, alle Verkehrszuwerhandlungen ausreichend wirksam zu ahnden. Besonders bei Tätern in guten wirtschaftlichen Verhältnissen reicht das Höchstmaß der Geldstrafe von einhundertfünfzig Deutsche Mark oft bei weitem nicht aus, um die Strafe überhaupt fühlbar zu machen. Diesem Ubelstand haben einzelne Gerichte durch Verhängung von Freiheitsstrafe, wo an sich eine höhere Geldstrafe die angemessene Rechtsfolge gewesen wäre, oder durch Überschreitung des Höchstmaßes der Geldstrafe auf Grund einer erweiternden Auslegung des § 27 c StGB zu steuern gesucht. Beiden Versuchen, die Schwierigkeiten durch eine rechtlich anfechtbare Gesetzesauslegung zu überwinden, ist die höchst richterliche Rechtsprechung jedoch entgegengetreten. Es ist deshalb unerläßlich, durch Erweiterung des Rahmens der Geldstrafe bei den Übertretungen eine den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechende Strafzumessung zu ermöglichen. Das muß

um der Verkehrssicherheit willen auch auf die Gefahr hin geschehen, daß die Neuregelung im Hinblick auf den bevorstehenden Wegfall der Übertretungen in einigen Jahren gegenstandslos wird.

Der Entwurf setzt durch Änderung des § 1 Abs. 2, 3 und des § 27 Abs. 2 Nr. 2 StGB das Höchstmaß der Geldstrafe bei Übertretungen auf fünfhundert Deutsche Mark fest. Damit wird dem gegenwärtigen kriminalpolitischen Bedürfnis bei den Verkehrsübertretungen ausreichend Rechnung getragen. Da diese den weitaus größten Teil aller Übertretungen in der Praxis der Gerichte ausmachen, bedarf es angesichts der vorübergehenden Bedeutung der vorgeschlagenen Lösung keiner Nachprüfung im einzelnen, ob die Erweiterung des Strafrahmens auch für die Übertretungen genügt, die sich nicht auf den Straßenverkehr beziehen. Im Zusammenhang mit den Vorarbeiten an dem Entwurf eines Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch werden ohnehin sämtliche bisherigen Übertretungstatbestände neu gestaltet und alsdann auch mit angemessenen Straf- oder Bußgeldandrohungen versehen.

Die Änderung des § 70, der sich mit der Vollstreckungsverjährung befaßt, ist eine notwendige Folge aus der neuen Abgrenzung des Übertretungsstrafrahmens.

In Artikel 1 Nr. 1 befaßt sich der Entwurf ausschließlich mit den Vorschriften des Allgemeinen Teils, die das Recht der Übertretungen betreffen. Soweit der besondere Teil und das Nebenstrafrecht einschlägige Tatbestände enthalten, werden deren Strafdrohungen nach Artikel 6 des Entwurfs umgestellt. Auf die Begründung dazu wird verwiesen.

Zu Nummer 2 (§ 37) — Fahrverbot

Die Vorschrift nimmt einen im Rahmen der Reform des allgemeinen Strafrechts erarbeiteten Vorschlag vorweg (vgl. § 58 E 1960). Sie sieht als neue Nebenstrafe das dem Täter neben der Hauptstrafe aufzuerlegende Verbot vor, Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten zu führen (Fahrverbot). Damit wird in das Strafsystem eine neue Rechtsfolge eingeführt, die einem dringenden Bedürfnis der Praxis entspricht. Sie ermöglicht die nach den Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 42 m StGB) nicht zulässige kurzfristige Ausschaltung eines Fahrzeugführers aus dem Kraftverkehr und ist als nachdrücklicher Denkmittel auf schuldhaft begangene Verkehrszuwerhandlungen gedacht. Der kriminalpolitische Zweck des Fahrverbots erschöpft sich also darin, den Täter vor dem Rückfall zu warnen und ihm ein Gefühl dafür zu vermitteln, was es bedeutet, vorübergehend ohne Führerschein zu sein. Aus dem Zusammenhang mit § 42 m StGB ergibt sich, daß die Nebenstrafe im allgemeinen nur gegenüber solchen Tätern in Frage kommt, die sich durch die Tat nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen haben. Gegenüber ungeeigneten Kraftfahrern muß die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis — im wesentlichen nach denselben Grundsätzen, die schon der geltende § 42 m StGB vorsieht — angeordnet werden. Da-

neben ist für ein Fahrverbot in der Regel kein Raum, weil es die Entziehung nicht sinnvoll ergänzen könnte. Ganz ausgeschlossen ist das Fahrverbot jedoch neben der Entziehung nicht. So könnte es etwa erwogen werden, wenn der Richter die Fahrerlaubnis entzieht, von der Sperre aber bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausnimmt (§ 42 n Abs. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs); hier hätte das zusätzliche Fahrverbot den Sinn, den Täter für eine kurze Zeit auch von der Führung der Kraftfahrzeuge auszuschließen, auf die sich die Sperre nicht bezieht. Allerdings werden Fälle einer solchen zweckmäßigen Verbindung nur ganz ausnahmsweise vorkommen. Im allgemeinen trifft das Fahrverbot nur Täter, die zwar im Kraftverkehr einmal versagt haben, für ihn aber noch nicht ungeeignet sind. Bei den Einzelheiten der Ausgestaltung der Nebenstrafe hat sich der Entwurf deshalb ausschließlich nach dieser Tätergruppe gerichtet.

Ob überhaupt die Möglichkeit einer kurzfristigen Ausschaltung von Kraftfahrern aus dem Verkehr eröffnet werden soll, war in den vorbereitenden Beratungen zum E 1960 umstritten. Ausgangspunkt für die widerstreitenden Meinungen war die allgemein als zutreffend anerkannte Überlegung, daß auf die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht verzichtet werden kann. Soweit ein Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, muß dies zwangsläufig zu einem länger dauernden Verlust der Fahrerlaubnis führen; denn ein im Zeitpunkt der Entscheidung bestehender Eignungsmangel kann im allgemeinen nicht durch eine nur flüchtig wirkende Maßnahme behoben werden. Die Befürworter des Fahrverbots glauben nun, daß ohne eine Ergänzung der Maßregel durch die Möglichkeit kurzfristiger Ausschaltung aus dem Verkehr nicht auszukommen sei. Für die Hebung der Verkehrssicherheit ist es in der Tat wichtig, nicht nur die ungeeigneten Kraftfahrer ausschalten, sondern schon diejenigen, die lediglich in vorwerfbarer Weise versagt haben, nachdrücklich auf dem Gebiete warnen zu können, das mit ihrem Versagen in unmittelbarem Zusammenhang steht. Durch eine solche Möglichkeit wird voraussichtlich nicht nur das allgemeine Bewußtsein für die tatsächliche Bedeutung der im Kraftverkehr zu erfüllenden Pflichten gestärkt, sondern auch mancher Kraftfahrer rechtzeitig und wirksam darüber belehrt, daß er in Gefahr steht, durch weitere Verkehrsverstöße seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen einzubüßen. Unter diesem Gesichtspunkt kann deshalb eine fühlbare verkehrserzieherische Wirkung des Fahrverbots erwartet werden. Auch in zahlreichen ausländischen Rechtsordnungen ist die Möglichkeit kurzfristiger Entziehung der Fahrerlaubnis oder Wegnahme des Führerscheins in verschiedener rechtlicher Ausgestaltung vorgesehen. Die Gegner des Fahrverbots fürchten jedoch die naheliegende Gefahr, daß die Gerichte in einem nicht vertretbaren Umfang in die neue Nebenstrafe ausweichen könnten, wenn zwar der Eignungsmangel unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit kaum geleugnet werden kann, die Maßregel aber mit ihrer Sperre von mindestens sechs Monaten den Täter aus wirtschaftlichen Gründen, etwa weil von der Fahrerlaubnis seine berufliche

Existenz abhängt, besonders hart treffen würde. Es ist anerkanntes Recht, daß Erwägungen wirtschaftlicher Rücksichtnahme für die Frage der Eignung des Täters unbeachtlich sind. Gleichwohl wirken sie sich nach den Erfahrungen der Praxis nicht selten im Einzelfall aus, weil dem Richter der Entschluß zur Anordnung der Maßregel um so schwerer fallen wird, je tiefer sie in die Lebensstellung des Betroffenen eingreift. Solcher Rücksichtnahme, die für die Verkehrssicherheit eine schwerwiegende Gefahr ist, wird durch die Nebenstrafe des Fahrverbots zusätzlicher Raum gegeben; denn sie bietet die bisweilen willkommene Möglichkeit des Ausweichens in eine mildere Maßnahme, die sich dann allerdings später oft als Fehlschlag erweisen wird. Dieser Gefahr sucht der Entwurf auf zwei Wegen entgegenzuwirken. Der wirksamere besteht darin, daß bei der Entziehung der Fahrerlaubnis eine Anzahl schwerer Verkehrszuwerhandlungen aufgeführt wird, die kraft Gesetzes den Eignungsmangel des Täters begründen, wenn nicht besondere Umstände des Einzelfalles diese Annahme ausschließen (vgl. § 42 m Abs. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs und die Begründung dazu). Der Richter muß also bei den in dem Katalog des § 42 m Abs. 2 StGB aufgeführten Taten zunächst in einer rechtlich nachprüfbarer Weise darlegen, welche besonderen Umstände es rechtfertigen, den Täter im Gegensatz zu dem allgemeinen Bewertungsmaßstab des Gesetzes noch für geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen zu halten, ehe er sich überhaupt mit der Nebenstrafe des Fahrverbots befassen kann. Das ist für einen erheblichen Teil der in der Praxis vorkommenden Fälle eine wirksame Sicherung gegen das Eindringen von Erwägungen wirtschaftlicher Rücksichtnahme, die hier aus dem Spiel bleiben müssen. Außerdem hat der Entwurf beim Fahrverbot das Höchstmaß der Verbotsfrist auf drei Monate festgesetzt und es dadurch deutlich von der Maßregel, bei der das Mindestmaß der Sperre sechs Monate beträgt (§ 42 n Abs. 1 StGB i. d. F. des Entwurfs) abgehoben. Auch das zwingt den Richter dazu, den unterschiedlichen Voraussetzungen der beiden Rechtseinrichtungen wesentliche Bedeutung beizumessen und sie in der Praxis scharf gegeneinander abzugrenzen.

Der Entwurf hat das Fahrverbot als Nebenstrafe ausgestaltet, weil bei dieser Rechtsform am ehesten sachgemäße Grundsätze für seine Verhängung und die Bemessung der Verbotsfrist herausgearbeitet werden können. Die Einführung einer entsprechenden Maßregel wäre schon aus dogmatischen Gründen nicht unbedenklich. Da das Fahrverbot vor allem nachlässige und leichtsinnige Kraftfahrer zur Vorsicht mahnen soll, kann es nicht an enge Voraussetzungen, wie etwa den Mangel der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen oder die Gefährlichkeit des Täters für die Sicherheit des Straßenverkehrs, anknüpfen. Es muß vielmehr schon zulässig sein, wenn es nach dem Sachverhalt sinnvoll ist, dem Täter eine solche fühlbare Warnung zu erteilen. Wollte man das Fahrverbot nicht als Nebenstrafe, sondern als Maßregel ausgestalten, so würde seine Anwendung im Einzelfall häufig daran scheitern, daß es nicht als „notwendiges“ Mittel zur Erreichung eines rechtlich anerkannten Zweckes

angesehen und daher als Maßregel der Sicherung und Besserung auch nicht gerechtfertigt werden könnte. Diese Schwierigkeiten werden vermieden, wenn das Fahrverbot Nebenstrafe wird. Hinzu kommt, daß bei dem Wegfall des Anknüpfungspunktes der Eignung die allgemeinen Grundsätze der Strafbemessung eher sachentsprechende und gerechte Ergebnisse erwarten lassen als irgendein anderer Maßstab, der sich im Gesetz nur schwer verdeutlichen ließe. Der Entwurf überläßt die Anwendung der Nebenstrafe dem pflichtmäßigen Ermessen des Gerichts; denn es kann nicht nach allgemeinen Gesichtspunkten entschieden werden, ob im Einzelfall die Strafzwecke, zu denen hier namentlich auch die Verhütung von Straftaten im Kraftverkehr gehört, besser durch eine Hauptstrafe allein oder durch deren Verbindung mit der Nebenstrafe des Fahrverbots erreicht werden können.

Die Rechtsnatur des Fahrverbots als einer Nebenstrafe wird dadurch zweifelsfrei herausgearbeitet, daß es in den Abschnitt „Strafen“ eingestellt und ausdrücklich nur neben Freiheitsstrafe oder Geldstrafe zugelassen wird. Gegenüber Jugendlichen kann es jedoch auch neben Erziehungsmaßregeln und Zuchtmitteln verhängt werden. Das ergibt sich aus § 8 Abs. 3 des Jugendgerichtsgesetzes. Im Gegensatz zur Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis hat die Anordnung des Fahrverbots nicht den Verlust der durch die Verwaltungsbehörde erteilten Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen zur Folge. Das gerichtliche Verbot bewirkt lediglich, daß der Täter innerhalb des festgesetzten Zeitraums von seiner Fahrerlaubnis keinen Gebrauch machen darf. Diese unterschiedliche rechtliche Gestaltung ergibt sich aus den verschiedenen Voraussetzungen und der zeitlichen Dauer der beiden Rechtsinstitute. Während es bei einem Kraftfahrer, der wegen seines Eignungsmangels für längere Zeit kein Kraftfahrzeug führen dürfte, sinnvoll und aus verkehrspolitischen Gründen geradezu geboten ist, daß die Verwaltungsbehörde nach Ablauf der Sperre die Voraussetzungen für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis unter allen nach dem Straßenverkehrsrecht maßgebenden Gesichtspunkten prüft, wäre ein entsprechendes Verfahren gegenüber einem geeigneten Kraftfahrer, der lediglich durch eine kurzfristige Maßnahme gewarnt wurde, sachlich unberechtigt und auch aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung nicht zu verantworten.

Nach Absatz 1 setzt die Verhängung des Fahrverbots voraus, daß der Täter bei oder im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers eine Straftat begangen hat. Damit wird eine Beziehung der Tat zum Kraftverkehr vorausgesetzt, die ohne sachlichen Unterschied auch für die Entziehung der Fahrerlaubnis nach geltendem Recht und nach dem Entwurf (vgl. Artikel 1 Nr. 3) erforderlich ist. Sie soll die Anwendung dieser besonderen Nebenstrafe auf Taten beschränken, bei denen es wegen des inneren Zusammenhangs angebracht ist, dem Täter das Führen von Kraftfahrzeugen zu verbieten. Wegen der Auslegung der einzelnen Merkmale dieser Voraussetzung kann auf die Rechtsprechung und das Schrifttum zu § 42 m StGB verwiesen werden.

Der Entwurf hat bewußt davon abgesehen, das Fahrverbot an weitere sachliche Voraussetzungen zu knüpfen. Das würde seine Anwendung in der Praxis in nicht vertretbarer Weise erschweren und diese dem Kampf gegen die Unfälle im Straßenverkehr dienende Waffe stumpf machen. Das Fahrverbot muß eine möglichst bewegliche und dem Einzelfall anpassungsfähige Rechtsfolge sein. Vor allem muß vermieden werden, daß die Gerichte über die Feststellung der Verkehrsstraftat und die Abgrenzung gegenüber der Entziehung der Fahrerlaubnis hinaus wesentliche sachliche Voraussetzungen prüfen müssen. Diese könnten ihrer Natur nach nur unbestimmt sein und würden deshalb zahlreiche Ansatzpunkte für Rechtsmittelrügen bieten. Das stände aber im Widerspruch zu dem Zweck der neuen Nebenstrafe, die der Tat möglichst auf dem Fuße folgen und von den Gerichten mit Nachdruck angewendet werden soll, um das Rechts- und Verantwortungsbewußtsein der Verkehrsteilnehmer zu stärken. Der Gesetzgeber wird seiner Verpflichtung, auch auf diesem Gebiet des Strafrechts alles Notwendige zur Hebung der Verkehrssicherheit zu tun, nur gerecht, wenn er eine einfache und wirksame Rechtsfolge zur Verfügung stellt, deren Anordnung im Einzelfall nicht mit rechtlichen Schwierigkeiten belastet ist. Nur unter dieser Voraussetzung kann erwartet werden, daß die Gerichte von ihr in dem nach den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen gebotenen Umfang Gebrauch machen. Schließlich können auch keine rechtsstaatlichen Einwendungen dagegen erhoben werden, daß der Entwurf nur auf das Erfordernis einer nach bestimmten Gesichtspunkten abgegrenzten Verkehrsstraftat abstellt. Da es sich hier um eine besondere Strafe handelt, die im Hinblick auf ihre Kurzfristigkeit keinen tieferen Eingriff in die Rechtsstellung des Täters bewirkt als die zugleich angedrohte Freiheitsstrafe, braucht sie auch nicht an engere Voraussetzungen geknüpft zu werden als diese. Es ist Aufgabe der Gerichte, durch sachgemäße Anwendung der Grundsätze über die Strafbemessung diejenigen Einzelfälle auszuwählen, in denen die Verhängung des Fahrverbots der Erreichung der Strafzwecke dient und kriminalpolitisch zweckmäßig ist.

Liegen die Voraussetzungen des Absatzes 1 vor, so kann das Fahrverbot für Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art ausgesprochen werden. Im allgemeinen wird das Gericht die Nebenstrafe nicht auf bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen beschränken, weil ein Versagen im Kraftverkehr regelmäßig Rückschlüsse auf das Führen von Kraftfahrzeugen schlechthin nahelegt und eine Beschränkung auf bestimmte Fahrzeugarten meist den Zweck der Nebenstrafe vereiteln oder mindestens beeinträchtigen würde. Im Einzelfall können die Verhältnisse jedoch auch anders liegen. Darüber ist in der Begründung zu § 42 n Abs. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs, der bei der Entziehung der Fahrerlaubnis abweichend vom geltenden Recht zuläßt, von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen auszunehmen, Näheres dargelegt. Auf diese Ausführungen wird verwiesen. Unter bestimmten Arten von Kraftfahrzeugen sind jeweils solche zu verstehen, auf die nach § 5 Abs. 1 Satz 2 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) die Fahr-

erlaubnis beschränkt werden kann. Jedoch sind auch die Kraftfahrzeuge einbezogen, für die es nach den geltenden verkehrsrechtlichen Vorschriften einer Fahrerlaubnis nicht bedarf (vgl. dazu §§ 4, 72 StVZO). Das hat Bedeutung vor allem für Fahrzeuge der Klasse V (Fahrräder mit Hilfsmotor, Kleinkrafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h und Krankenfahrstühle besonderer Bauart), die nach § 72 Abs. 2 StVZO allgemein bis zum 1. April 1961 und unter bestimmten Voraussetzungen auch bis zum 1. Januar 1962 ohne Fahrerlaubnis geführt werden dürfen. Wenn auch gewisse praktische Bedenken bestehen, in den Anwendungsbe- reich des Fahrverbots Fahrzeuge einzubeziehen, zu deren Führung ein Führerschein nicht erforderlich ist, so ist die Schwierigkeit der Überwachung allein doch kein hinreichender Grund, um eine gesetzliche Ausnahme zu rechtfertigen; denn die Führer solcher Fahrzeuge verursachen oft schwere Verkehrsgefahren, denen gegenüber auch ein Fahrverbot, das nicht jederzeit überwacht werden kann, gewisse Wirkungen erwarten läßt. — Wenn der Entwurf davon spricht, daß die Führung von Kraftfahrzeugen jeder oder einer bestimmten Art verboten werden kann, so soll damit nicht die Möglichkeit ausgeschlossen werden, das Verbot auch auf mehrere Fahrzeugarten zu erstrecken. Die angegebene einschränkende Auslegung ist weder aus sprachlichen Gründen geboten, noch wäre sie mit dem Sinn der Vorschrift vereinbar.

Das Fahrverbot bezieht sich nur auf den Straßenverkehr. Dieser Begriff ist hier in demselben Sinne zu verstehen wie in dem geltenden § 315 a Abs. 1 StGB. Er betrifft, wie die Rechtsprechung inzwischen geklärt hat, nur den Verkehr auf Wegen und Plätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen.

Der zeitliche Rahmen des Fahrverbots reicht von einem Monat bis zu drei Monaten. Er ist mit Rücksicht auf die Zweckbestimmung der Nebenstrafe und auf die gebotene eindeutige Abgrenzung gegenüber der Entziehung der Fahrerlaubnis eng gehalten worden. Dem wird vor allem das Höchstmaß der Verbotsfrist von drei Monaten gerecht. Auch das Mindestmaß von einem Monat entspricht praktischen Bedürfnissen; eine kürzere Verbotsfrist wäre in der Regel für den Betroffenen so wenig fühlbar, daß die Nebenstrafe ihre Aufgabe, den Täter nachhaltig vor dem Rückfall zu warnen, nicht hinreichend erfüllen könnte.

Das Fahrverbot wird mit der Rechtskraft des Urteils wirksam (Absatz 3 Satz 1). Ein von einer deutschen Behörde erteilter Führerschein wird nach Eintritt der Rechtskraft bis zum Ablauf der Verbotsfrist in amtliche Verwahrung genommen (Absatz 3 Satz 2). Das gilt auch, wenn das Fahrverbot auf bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen beschränkt ist. In diesen Fällen erteilt die Verwaltungsbehörde, wenn keine von der abgeurteilten Straftat unabhängigen Gründe entgegenstehen, für die Dauer des Verbots einen Ersatzführerschein, aus dem die Beschränkung ersichtlich ist. Das wird im Entwurf nicht ausdrücklich gesagt, ergibt sich aber aus den allgemeinen Grundsätzen, die für die Erteilung von Ersatzführerscheinen maßgebend sind. Der Bundesminister für Verkehr wird darüber bei Inkrafttreten

der Vorschriften über das Fahrverbot im Verwaltungswege ausdrückliche Bestimmungen erlassen, um eine einheitliche Praxis der Verwaltungsbehörden zu gewährleisten. Durch die vorgesehene Regelung wird erreicht, daß dem Verurteilten nach Ablauf der Verbotsfrist der ursprünglich ausgestellte Führerschein ausgehändigt werden kann, ohne daß daraus ein Hinweis auf die Nebenstrafe ersichtlich ist. Um sicherzustellen, daß sich der Täter nach Rechtskraft des Fahrverbots nicht der Ablieferung seines Führerscheins entzieht, bestimmt Absatz 4 Satz 1, daß die Verbotsfrist erst von dem Tage an gerechnet wird, an dem der Führerschein in amtliche Verwahrung genommen wird. Dadurch verlängert sich das Fahrverbot um die Zeit, in der sich der Führerschein nach Rechtskraft nicht in Verwahrung befunden hat. Damit wird dem Verurteilten der Anreiz genommen, die Herausgabe seines Führerscheins durch rechtswidriges Verhalten zu hintertreiben. Angesichts dieser Rechtslage ist allerdings das Gericht zu einer Belehrung des Verurteilten verpflichtet, damit die Verbotsfrist nicht unbegründet zu dessen Lasten verlängert wird. Überdies wird durch § 463 b Abs. 1 StPO i. d. F. des Artikels 2 Nr. 12 die Rechtsgrundlage für die Beschlagnahme des Führerscheins geschaffen. — Einer besonderen Inverwahrungnahme des Führerscheins bedarf es nicht, wenn dieser sich bereits auf Grund einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111 a StPO oder einer Maßnahme nach § 94 StPO in Verwahrung befindet. Hier ändert sich mit der Rechtskraft des Urteils lediglich der Rechtstitel für die weitere Verwahrung mit der Folge, daß die Verbotsfrist sofort beginnt. Hat der Verurteilte keine Fahrerlaubnis, und kommt damit dem Fahrverbot praktische Bedeutung nur für Kraftfahrzeuge zu, deren Führung bis auf weiteres ohne Fahrerlaubnis zulässig ist (vgl. dazu die §§ 4 und 72 StVZO), so kann ein Führerschein nicht in Verwahrung genommen werden. Mangels eines anderen Anknüpfungspunktes muß hier die Verbotsfrist vom Tage der Rechtskraft an gerechnet werden; das ist in der Fassung des Absatzes 4 Satz 1 klargelegt. Nach Absatz 4 Satz 2 wird in die Verbotsfrist die Zeit nicht eingerechnet, in welcher der Täter auf behördliche Anordnung in einer Anstalt verwahrt wird. Dadurch soll verhindert werden, daß das kurzfristige Verbot mit einer Anstaltsverwahrung, insbesondere der Verbüßung der in derselben Sache verwirkten Freiheitsstrafe, zusammentrifft und damit seine vorbeugende Wirkung einbüßt. — Zu der Frage, welche vorausgegangenen Zeiten auf das Fahrverbot angerechnet werden können, enthalten § 60 Abs. 2 StGB und § 450 Abs. 3 StPO i. d. F. des Entwurfs nähere Vorschriften. Auf die Begründung zu diesen Vorschriften wird verwiesen.

Absatz 2, Absatz 3 Satz 3 und Absatz 4 Satz 1 enthalten Sondervorschriften für den Fall, daß der Täter nach den für den internationalen Kraftfahrzeugverkehr geltenden Vorschriften im Inland Kraftfahrzeuge führen darf, ohne daß ihm von einer deutschen Behörde ein Führerschein erteilt worden ist. Es handelt sich dabei um außerdeutsche Kraftfahrzeugführer, denen diese Befugnis vorübergehend zusteht, wenn sie einen von einer zustän-

digen, aber nichtdeutschen Stelle ausgestellten internationalen Führerschein haben oder wenn sie eine ausländische Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen nachweisen (§ 4 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 — Reichsgesetzbl. I S 1137 — in der jetzt geltenden Fassung). Ihnen gegenüber ist das Fahrverbot nur zulässig, wenn die Tat gegen Verkehrsvorschriften verstößt. Diese Beschränkung dient der Erfüllung des Artikels 24 Abs. 5 des von der Konferenz der Vereinten Nationen für Straßen- und Kraftverkehr im Jahre 1949 beschlossenen internationalen Abkommens über den Straßenverkehr, dem die Bundesrepublik Deutschland voraussichtlich beitreten wird. Danach kann im Verhältnis zu anderen Vertragsstaaten dem Fahrzeugführer das Recht, von einem nationalen oder internationalen Führerschein Gebrauch zu machen, nur aberkannt werden, wenn der Führer eine Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften begangen hat, die nach der Gesetzgebung des betroffenen Vertragsstaates den Entzug des Führerscheins zur Folge haben kann. Eine entsprechende Vorschrift enthält das geltende Recht bereits für die Entziehung der Fahrerlaubnis in § 42 m Abs. 1 Satz 2 StGB. Sie bezieht sich dort allerdings nur auf „Inhaber ausländischer Fahrausweise“. Die andersartige Beschreibung des erfaßten Personenkreises im Entwurf bewirkt keine ins Gewicht fallende sachliche Änderung der Rechtslage, sondern nur eine Anpassung an die Gegebenheiten des internationalen Kraftfahrzeugverkehrs. Da nach den §§ 5, 12 a und 72 StVZO i. d. F. der Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) die Fahrräder mit Hilfsmotor und die Kleinstkraftäder mit Wirkung vom 1. April 1961 oder spätestens vom 1. Januar 1962 führerscheinpflchtig werden, dürfte es unvermeidlich sein, außerdeutschen Fahrzeugführern, die in ihrem Heimatstaat keiner Fahrerlaubnis bedürfen, das Führen solcher Fahrzeuge im Inland ohne besonderen Fahrausweis zu gestatten. Sie sind damit nicht Inhaber eines ausländischen Fahrausweises, genießen aber gleichwohl die Vorrechte des internationalen Abkommens von 1949. Die gegenüber dem geltenden Recht veränderte Fassung dient deshalb dazu, auch diese Gruppe von Fahrzeugführern zu erfassen. Der nach Absatz 3 Satz 3 vorgeschriebene Vermerk des Fahrverbots im ausländischen Fahrausweis kann danach immer nur dann erfolgen, wenn der Täter einen solchen Fahrausweis überhaupt besitzt. Auch soweit Absatz 4 Satz 1 den Beginn der Verbotsfrist bis zur Eintragung des Vermerks hinausschiebt, ist er nur anwendbar, wenn ein ausländischer Fahrausweis vorhanden ist. Andernfalls beginnt die Verbotsfrist sofort mit der Rechtskraft des Urteils.

Zuwiderhandlungen gegen das Fahrverbot sind nach § 24 StVG i. d. F. des Entwurfs mit Strafe bedroht (vgl. Artikel 3 Nr. 2 und die Begründung dazu). Der Entwurf enthält außerdem eine Anzahl verfahrensrechtlicher Folgerungen aus der Einführung des Fahrverbots. Auf die Neufassung von § 111 a Abs. 5 Satz 2, § 232 Abs. 1 Satz 1, § 233 Abs. 1 Satz 1, § 407 Abs. 2, § 413 Abs. 2, § 450 Abs. 3 und § 463 b StPO durch Artikel 2 des Ent-

wurfs wird verwiesen. Bei der Berechnung der Gerichtskosten bleibt das Fahrverbot außer Ansatz. Das hängt damit zusammen, daß nach dem Gerichtskostengesetz vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 861, 941) für Nebenstrafen nicht vermögensrechtlicher Art keine besonderen Gebühren erhoben werden.

Zu Nummer 3 (§§ 42 m bis 42 p) — Entziehung der Fahrerlaubnis

Auch die Vorschriften der Nummer 3 nehmen ein wichtiges Vorhaben der allgemeinen Strafrechtsreform vorweg (vgl. §§ 99, 100 E 1960). Sie befassen sich mit der Entziehung der Fahrerlaubnis. Diese ist als Maßregel der Sicherung und Besserung erst vor wenigen Jahren durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) in das allgemeine System der Maßregeln des Strafrechts eingefügt worden. Der Entwurf schlägt keine grundsätzliche Reform dieser Rechtseinrichtung vor. Er beschränkt sich vielmehr auf einzelne Änderungen, die dem Zweck dienen, die Wirksamkeit der Maßnahme zu erhöhen und Unklarheiten zu beseitigen, die sich bei der Auslegung des geltenden Rechts ergeben haben. Hervorzuheben ist jedoch, daß der begrenzte Wirkungsbereich der Maßregel durch die neue kriminal- und verkehrspolitisch bedeutsame Nebenstrafe des Fahrverbots eine wichtige Ergänzung erfährt. Darüber ist in der Begründung zu Artikel 1 Nr. 2 Näheres ausgeführt.

Daß der Entwurf an der Entziehung der Fahrerlaubnis als einer strafgerichtlichen Maßnahme festhält, beruht vor allem auf den durchaus günstigen Erfahrungen, die seit der Einführung der Maßregel gesammelt worden sind. Die Gerichte, die durch Anordnung der endgültigen oder der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis schon im Jahre 1953 nicht weniger Fahrzeugführer aus dem Kraftverkehr ausgeschieden haben als die Verwaltungsbehörden in jedem vergleichbaren Zeitraum vorher, haben angesichts der wachsenden Verkehrsdichte und Unfallhäufigkeit zunehmend entschlossener von der Maßregel Gebrauch gemacht und dadurch die Gesamtzahl der Entziehungen in den letzten Jahren ständig gesteigert. Bei Berücksichtigung der Anfangsschwierigkeiten, die erfahrungsgemäß mit jeder grundlegenden Rechtsänderung verbunden sind, kann das unbedenklich als ein Erfolg gewertet werden, der allein schon einen erneuten tiefen Eingriff in das geltende Recht verbietet. Hinzu kommt aber, daß sich die für die Einführung der Maßregel im Jahre 1952 ausschlaggebend gewesenen Gesichtspunkte nach den bisherigen Erfahrungen der Praxis als zutreffend erwiesen haben. Es ist eine Forderung der Gerechtigkeit, daß der Richter in einer Verkehrssache nicht nur über die Strafe, sondern auch über die Entziehung der Fahrerlaubnis entscheiden kann. Da der Strafe auch Sicherungsaufgaben zukommen, werden Strafart und Strafmaß häufig davon abhängen, ob daneben die den Täter regelmäßig schwer treffende Entziehung angeordnet wird. Bliebe im Strafverfahren ungewiß, ob die Maßregel durch die zuständige Verwaltungsbehörde angeordnet wird, so könnte der Richter nicht beurteilen, ob und in welchem Umfang die Siche-

rungsfunktion der Strafe durch die Entziehung der Fahrerlaubnis übernommen werden kann. Auch ist aus Gründen der Prozeßwirtschaftlichkeit der Aufwand eines besonderen Verwaltungsverfahrens nicht zu verantworten, wenn der Richter ohnehin zum Zwecke der strafrechtlichen Beurteilung eine Klärung des Sachverhalts vornehmen muß. Schließlich gewährleistet die Entscheidung des unabhängigen Richters, daß bei Prüfung der Frage, ob jemand infolge einer Straftat zur Führung von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, verwaltungspolitische Zweckmäßigkeitserwägungen ausscheiden.

Der Entwurf läßt auch die rechtliche Ausgestaltung der Entziehung als einer Maßregel der Sicherung und Besserung unberührt. In Wissenschaft und Praxis ist vereinzelt die Forderung erhoben worden, die Maßnahme in eine Strafe umzugestalten, weil sie von den Verurteilten regelmäßig als schweres Strafübel empfunden werde und weil dem Richter ermöglicht werden müsse, bei ihrer Anordnung auch Gesichtspunkte der Vergeltung zu berücksichtigen. Der Entwurf macht sich diese Forderung nicht zu eigen. Soweit es sich darum handelt, ob ein Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist — sei es wegen körperlicher Unzulänglichkeit oder ungenügender Übung, sei es wegen charakterlicher Mängel —, darf für Art und Umfang der Maßregel nicht die Schwere des Unrechts und der Schuld, sondern die Größe der vom Täter für den Verkehr ausgehenden Gefahren maßgebend sein. Daran ändert die Tatsache nichts, daß Unrecht und Schuld häufig als Indiz für den Eignungsmangel herangezogen werden müssen und daß die Maßregel vom Täter als Strafübel empfunden wird. Beide Gesichtspunkte treffen auch für andere Maßregeln, z. B. die Sicherungsverwahrung, zu. Es geht aber bei ungeeigneten Fahrzeugführern gerade nicht darum, eine zusätzliche Strafe zu verhängen, d. h. deren komplexe Wirkungen durch Vergeltung des schuldhaft begangenen Unrechts und durch Verfolgung weiterer general- oder spezialpräventiver Zwecke zu erzeugen. Hier kommt es vielmehr darauf an, ohne Rücksicht auf Unrecht und Schuld jeden ungeeigneten Fahrzeugführer so lange aus dem Kraftverkehr auszuschalten, als er voraussichtlich dessen Anforderungen nicht gewachsen sein wird. Das ist eine unabdingbare Forderung der Verkehrssicherheit. Daß der Maßregel unter den Gesichtspunkten der Gerechtigkeit und der Verhältnismäßigkeit gewisse Grenzen gesetzt sind, gilt allgemein für das ganze Maßregelrecht und ist keine besondere Eigenart der Strafe. Es gilt sogar für die Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde (§ 4 des Straßenverkehrsgesetzes), die diese Maßnahme für ihren Zuständigkeitsbereich nach denselben Grundsätzen anwendet wie die Strafgerichte. Die Ausgestaltung der Entziehung als Strafe würde dazu zwingen, die Schuld zur Grundlage der Strafbemessung zu machen. Das ist aber unsachgemäß, weil dann nicht die Sicherheit des Straßenverkehrs, sondern ein Bündel individueller, bei jedem Täter unterschiedlicher Umstände Maßstab für die Anordnung der Entziehung und die Dauer der ihr folgenden Sperre sein würde. Das kann bei der Nebenstrafe des Fahrverbots, bei der es an einem anderen brauchbaren Anknüpfungs-

punkt fehlt, hingenommen werden und ist dort auch wegen der Kurzfristigkeit des Eingriffs sinnvoll. Die Einwendung, der mit der Entziehung verfolgte Zweck, Eindruck auf den Kraftfahrer zu machen, damit er sich in Zukunft den Verkehrsregeln füge, sei ein typischer Strafzweck und deshalb ausschließlich der Strafe zugehörig, ist unzutreffend. Die Warnung des Täters für die Zukunft ist ein spezialpräventiver Zweck, der zwar bei der Strafe regelmäßig vorkommt, der ebenso aber auch, weil er die Besserung des Täters erstrebt, bei den Maßregeln denkbar ist.

Zu § 42 m — Entziehung der Fahrerlaubnis

Absatz 1 ist eng an das geltende Recht angelehnt. Soweit er Änderungen vorsieht, haben sie ausschließlich gesetzestechische Bedeutung. Das gilt vor allem für das Erfordernis der Verurteilung „zu einer Strafe“, auf das der Entwurf verzichtet, weil es entbehrlich ist. Im Bereich des allgemeinen Strafrechts ist eine Verurteilung regelmäßig zugleich eine Verurteilung zu Strafe, so daß ein Bedürfnis, die Verhängung einer Strafe zur besonderen gesetzlichen Voraussetzung zu machen, nicht besteht. Im Jugendstrafrecht sind dagegen durch das besondere Erfordernis der Bestrafung bei den Erziehungsmaßregeln und Zuchtmitteln und bei dem Schuldspruch nach § 27 des Jugendgerichtsgesetzes Schwierigkeiten entstanden, die von der Rechtsprechung nur zum Teil behoben worden sind. Die vorgeschlagene Neufassung macht diese Schwierigkeiten gegenstandslos und hat zugleich die erwünschte Nebenwirkung, daß die seltenen Fälle des Absehens von Strafe in den Anwendungsbereich der Maßregel einbezogen werden. Außerdem stellt die Fassung des Absatzes 1 abweichend vom geltenden Recht ausdrücklich klar, daß die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht nur bei einer Verurteilung und bei erwiesener Zurechnungsunfähigkeit des Täters, sondern auch dann in Frage kommt, wenn ein Freispruch wegen nicht auszuschließender Zurechnungsunfähigkeit geboten ist. Diese Klärung ist wegen des vorübergehenden Schwankens in der Rechtsprechung einzelner Gerichte zweckmäßig. Es sei jedoch bemerkt, daß sich daraus kein Hinweis für die Auslegung des § 330 a StGB (Volltrunkenheit) ergibt, wo der Fall nicht auszuschließender Zurechnungsunfähigkeit ebenfalls eine bedeutsame Rolle spielt; der Entwurf hat diese letztere Vorschrift in den Rahmen der sofort durchzuführenden Reform nicht einbezogen. — Schließlich umschreibt Absatz 1 das Erfordernis des Eignungsmangels in einer Weise, die vom geltenden Recht geringfügig abweicht. Die bisherige Fassung „wenn er sich durch die Tat als ungeeignet erwiesen hat“ läßt die Auslegung zu, daß es für die Feststellung des Eignungsmangels im Gegensatz zur Rechtslage bei allen anderen Maßregeln nicht auf den Zeitpunkt der Entscheidung, sondern auf den der Tat ankomme. Die letztere Auslegung würde dem System der Maßregeln der Sicherung und Besserung widersprechen. Sie soll durch die Neufassung verhindert werden. Im übrigen sei darauf hingewiesen, daß Absatz 1 als Erkenntnisgrundlage für die Frage, ob die Entziehung im Einzelfall geboten ist, nicht die Persönlichkeit des Täters, sondern die begangene Tat erwähnt. Das

steht in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht. Dadurch soll zum Ausdruck kommen, daß sich die Beurteilung des Eignungsmangels auf die begangene Tat und darüber hinaus grundsätzlich nur auf diejenigen Züge der Persönlichkeit des Täters stützt, die mit der Tat irgendwie zusammenhängen. Es wird also auch künftig im allgemeinen eine sorgfältige Abwägung aller Umstände, welche die Persönlichkeit des Täters mit einbezieht, unerläßlich sein. Nur ist eine Gesamtwürdigung der Täterpersönlichkeit, die sich auf alle ihre Eigenschaften erstreckt, weder geboten noch überhaupt zulässig.

Im Zusammenhang mit Absatz 1 wird noch auf eine Besonderheit hingewiesen, die sich aus der Neufassung der StVZO durch die Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) ergibt. Durch §§ 15 d ff. StVZO ist die sogenannte „Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung“ eingeführt worden, die unter bestimmten Voraussetzungen neben der allgemeinen Fahrerlaubnis (§ 5 Abs. 1 StVZO) erforderlich ist. Nach dem Wortlaut des § 42 m Abs. 1 StGB können die Gerichte die Fahrerlaubnis nur entziehen, wenn der Täter allgemein zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Die Entziehung hat dann stets den Verlust der Fahrerlaubnis schlechthin zur Folge. Sie ergreift die Fahrerlaubnis sämtlicher Klassen von Fahrzeugen, zu deren Führung der Täter befugt ist. Das schließt zugleich auch den Verlust der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ein. Aus dieser Rechtslage folgt, daß die gerichtliche Entziehung nicht auf die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung beschränkt werden kann mit der Begründung, daß dem Täter nur die Eignung zur Fahrgastbeförderung fehle. In solchen Fällen kann nur die Verwaltungsbehörde tätig werden. Um deren Eingreifen während eines schwebenden strafgerichtlichen Verfahrens nicht zu erschweren, wird eine Änderung des § 4 StVG vorgeschlagen. Auf Artikel 3 Nr. 1 und die Begründung dazu wird verwiesen.

Absatz 2 bringt eine bedeutsame Fortentwicklung des geltenden Rechts. Während dieses die Beurteilung der Frage, ob der Täter sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat, dem Ermessen des Richters überläßt, schränkt der Entwurf dieses Ermessen in einem wichtigen Bereich durch eine gesetzliche Richtlinie ein, die der Verstärkung des Kampfes gegen die Verkehrsgefahren dient. In dem Katalog des Absatzes 2 wird eine Anzahl von Tatbeständen des Verkehrsstrafrechts, die zum Teil durch weitere erschwerende Merkmale ergänzt sind, aufgezählt. Die Begehung dieser Taten soll den Täter grundsätzlich ungeeignet erscheinen lassen, Kraftfahrzeuge zu führen. Der Entwurf geht dabei von der Überlegung aus, daß die aufgeführten Zuwiderhandlungen in der Regel einen solchen Grad des Versagens oder der Verantwortungslosigkeit des Täters offenbaren, daß damit zugleich auch dessen Eignungsmangel feststeht. Nur wenn besondere Umstände vorliegen, die den seiner allgemeinen Natur nach schweren und gefährlichen Verstoß in einem anderen Licht erscheinen lassen als den Regelfall, oder die nach der Tat die Eignung günstig beeinflusst ha-

ben, ist für die selbständige richterliche Beurteilung des Eignungsmangels Raum. Als solche besonderen Umstände kommen insbesondere notstandsähnliche Lagen in Frage, die das Verhalten des Täters zwar nicht voll entschuldigen, aber immerhin begreiflich erscheinen lassen. Daneben ist auch an den Fall zu denken, daß der Führerschein des Täters vor dem Urteil in Verwahrung genommen worden ist und das Verfahren so lange gedauert hat, daß der Zweck der Maßregel bereits durch die vorläufige Maßnahme erreicht werden konnte. Die vorgeschlagene Neuerung ist mit dem Wesen der Entziehung der Fahrerlaubnis als einer Maßregel der Sicherung und Besserung vereinbar. Der Entwurf macht sich nur die unbestreitbare Erfahrungstatsache zunutze, daß bestimmte gefährliche Verhaltensweisen schon für sich allein die Feststellung rechtfertigen, der Täter sei für die Teilnahme am Kraftverkehr ungeeignet. Indem er solches Verhalten abstrakt umschreibt und die Möglichkeit von Ausnahmen im Einzelfall einräumt, gibt er dem Richter im Grunde nur einen Auslegungshinweis für den Begriff der Eignung und damit zugleich eine festere Führung durch das Gesetz. Die praktische Bedeutung des Absatzes 2 liegt vor allem darin, daß bei Vorliegen seiner Voraussetzungen die sonst erforderliche Gesamtabwägung der Umstände, die für oder gegen die Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen sprechen, unterbleibt und daß an ihre Stelle die Prüfung der Frage tritt, ob ausnahmsweise besondere Gründe die Annahme der Eignung rechtfertigen. Wichtig ist die Vorschrift aber auch deshalb, weil sie den allgemeinen Bewertungsmaßstab erkennen läßt, den der Entwurf für die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zugrunde legt. Das dürfte einer größeren Einheitlichkeit der Rechtsprechung förderlich sein.

Unter den mit Strafe bedrohten Handlungen, die im Sinne der vorstehenden Ausführungen den Eignungsmangel in der Regel begründen, führt § 42 m Abs. 2 an erster Stelle die vorsätzliche und fahrlässige Gefährdung des Straßenverkehrs auf, soweit sie dadurch begangen wird, daß der Täter infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel fahruntüchtig ist oder daß er grob verkehrswidrig und rücksichtslos die Vorfahrt nicht beachtet, bei Überholvorgängen oder an Fußgängerüberwegen falsch fährt oder an bestimmten Gefahrenpunkten zu schnell oder nicht rechts fährt (§ 315 a Abs. 2, § 315 b StGB i. d. F. des Entwurfs). Es handelt sich dabei um besonders gefährliche und verhältnismäßig häufig vorkommende Straftaten von Fahrzeugführern im fließenden Verkehr, die der Entwurf aus diesem Grunde mit einer im Vergleich zu den übrigen Verkehrszuwiderhandlungen erheblich verschärften Strafe bedroht. Es ist deshalb berechtigt, ihnen die Wirkung beizulegen, daß sie im allgemeinen die Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen. — Als weitere mit Strafe bedrohte Handlung nennt Absatz 2 den Tatbestand der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB i. d. F. des Entwurfs). Dabei soll die Verweisung den gesamten Tatbestand des § 316 StGB schlagwortartig bezeichnen; es ist nicht daran ge-

dacht, durch die Verwendung des Begriffs der Trunkenheit etwa die Fälle der Fahruntüchtigkeit infolge anderer berauschender Mittel auszuschließen. Der Gedanke, daß die Teilnahme am Kraftverkehr in beraushtem Zustand regelmäßig den Eignungsmangel des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen offenbar macht, hat sich in der gerichtlichen Praxis überwiegend durchgesetzt, und zwar unabhängig davon, ob im Einzelfall eine Gemeingefahr (§ 315 a Abs. 1 StGB) herbeigeführt worden ist oder nicht. Er beruht auf der Erfahrung, daß der Alkoholgenuß bei einer erheblichen Zahl von Verkehrsunfällen alleinige oder mindestens mitwirkende Ursache ist und daß vor allem die Schäden, die durch alkoholbeeinflusste Unfälle entstehen, im Durchschnitt ungleich viel schwerer sind als die Schäden bei anderen Unfällen. Hinzu kommt, daß die Tat der Trunkenheit im Verkehr regelmäßig vermeidbar und fast immer auf einen bedenklichen Charaktermangel und eine schwerwiegende Verantwortungslosigkeit des Täters zurückzuführen ist. Der Gesetzgeber muß deshalb den Grundsatz aufstellen, daß ein solcher Täter im allgemeinen zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, wenn er nicht selbst die Sicherheit des Straßenverkehrs leichtfertig aufs Spiel setzen will. — Als nächsten Tatbestand führt Absatz 2 die Verkehrsflucht nach § 142 StGB unter der Voraussetzung auf, daß der Täter weiß oder wissen kann, daß bei dem Unfall ein Mensch getötet oder nicht unerheblich verletzt worden oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden ist. Insoweit handelt es sich um einen Sachverhalt, der nach der Rechtsprechung zum geltenden Recht schon nahezu ausnahmslos mit der Entziehung der Fahrerlaubnis beantwortet wird. Seine Aufnahme in den Katalog dient deshalb nur dazu, einen in der Praxis erarbeiteten Wertmaßstab im Gesetz zu verankern. — Als letzter Tatbestand wird schließlich die Volltrunkenheit nach § 330 a StGB genannt, soweit sie sich auf eine andere in dem Katalog aufgeführte Tat bezieht. Danach muß die in trunkenem Zustand begangene Rauschtat die Merkmale einer der Nummern 1 bis 3 des Absatzes 2 erfüllen. Mit dieser Begrenzung ist die Aufnahme der Volltrunkenheit aus Gründen der Logik geboten; sie bedarf deshalb keiner näheren Begründung.

Liegen im Einzelfall die Voraussetzungen des Absatzes 2 nicht vor, so ist die Eignungsfrage ebenso wie im geltenden Recht auf Grund einer Würdigung der Tat und der mit ihr zusammenhängenden Züge der Täterpersönlichkeit zu prüfen. Dabei kann der aus dem Zusammenhang der Beispielsfälle erkennbare Bewertungsmaßstab nur Anhaltspunkte bieten und nicht etwa bestimmte Ergebnisse erzwingen. Es wäre ein verhängnisvoller Irrtum zu glauben, daß dem Katalog nach irgendeiner Richtung abschließende Wirkung zukäme und daß die Maßregel im allgemeinen nur unter den Voraussetzungen des Absatzes 2 angeordnet werden dürfte. Eine solche Annahme wird durch den Zusammenhang der Absätze 1 und 2 widerlegt. Sie hätte ein angesichts der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse nicht vertretbares Erstarren der Praxis und eine gefährliche Schwächung des Kampfes gegen ungeeignete Kraftfahrer zur Folge. Für die Durchsetzung des Grund-

satzes, daß außerhalb des Absatzes 2 keine gegenüber dem geltenden Recht strengeren Anforderungen an den Eignungsmangel gestellt werden dürfen, werden notfalls die Rechtsmittelgerichte mit Nachdruck zu sorgen haben. Dabei wird Wert darauf zu legen sein, daß die Eignung vor allem bei den Tätern gründlich nachgeprüft wird, die gehäuft kleinere Verkehrszuwerhandlungen begehen. In den vorbereitenden Beratungen zu dem Entwurf ist erwogen worden, in den Katalog des Absatzes 2 auch den Fall aufzunehmen, daß der Täter innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Tat eine bestimmte Zahl von Verkehrszuwerhandlungen — ganz gleich welcher Art und Schwere — begangen hat. Davon ist nur deshalb abgesehen worden, weil durch eine solche Vorschrift wahrscheinlich die Grenze einer im Gesetz möglichen Schematisierung überschritten würde und weil es ohnehin offen zutage liegt, daß die gehäufte Begehung von kleinen Verkehrsverstößen die Eignung zur Teilnahme am Kraftverkehr in Frage stellt.

Absatz 3 entspricht sachlich dem geltenden Recht (§ 42 m Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 StGB). Die Änderung des Gesetzeswortlauts hat nur technische Bedeutung.

Zu § 42 n — Sperre

Die Vorschrift regelt die als Folge der Entziehung nach § 42 m StGB anzuordnende Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis. Sie hält in Absatz 1 am geltenden Recht insoweit fest, als sie dem Gericht die Pflicht auferlegt, zugleich mit der Entziehung zu bestimmen, daß für die Dauer von sechs Monaten bis zu fünf Jahren oder für immer keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Der von verschiedener Seite erhobenen Forderung, das Mindestmaß der Sperre herabzusetzen, hat der Entwurf — abgesehen von der einem praktischen Bedürfnis entsprechenden Neuregelung in Absatz 4, Absatz 5 Satz 2 und Absatz 6 — nicht entsprochen. Dadurch würde das Wesen der Entziehung als einer Maßregel der Sicherung und Besserung ernstlich in Frage gestellt und im unteren Bereich in Wahrheit eine strafähnliche Maßnahme geschaffen. Da der Entwurf für diesen Bereich die Nebenstrafe des Fahrverbots (Artikel 1 Nr. 2) zur Verfügung stellt, trägt er dem kriminalpolitischen Bedürfnis nach kurzfristiger Ausschaltung von Fahrzeugführern aus dem Kraftverkehr ausreichend Rechnung. Unter diesem Gesichtspunkt ist deshalb eine Herabsetzung des Mindestmaßes der Sperre nicht geboten. Sie würde auf der anderen Seite aber eine schwere Gefahr für die Wirksamkeit der Strafrechtspflege überhaupt heraufbeschwören; denn wenn durch allgemein zu niedrige Festsetzung der Sperrfristen ungeeignete Kraftfahrer nicht genügend lange vom Kraftverkehr ferngehalten werden, ist die Sicherheit der Allgemeinheit gefährdet und der unerläßliche nachhaltige Eindruck auf den jeweils betroffenen Kraftfahrer nicht mehr gewährleistet. Die Herabsetzung des Mindestmaßes der Sperre würde einer solchen Schwächung der Maßregel Vorschub leisten. — Satz 2 des Absatzes 1 sieht die selbständige Anordnung der Sperre vor, wenn der Täter keine Fahrerlaubnis hat, im übrigen aber die Voraussetzungen des § 42 m StGB vorlie-

gen. Die Frage, ob in solchen Fällen eine Sperre verhängt werden darf, war im geltenden Recht lange umstritten. Die vorgeschlagene Lösung entspricht den Ergebnissen der höchstrichterlichen Rechtsprechung; sie ist auch angemessen, weil Gründe der Gerechtigkeit und der Gleichheit gegen eine unterschiedliche Behandlung von Tätern mit und ohne Fahrerlaubnis sprechen. Es würde sich vor allem vom Standpunkt der Betroffenen nicht begründen lassen, warum die Sperrwirkung nur bei Tätern eintritt, denen eine wirksame Fahrerlaubnis entzogen wurde.

Absatz 2 enthält gegenüber dem geltenden Recht eine bedeutsame Änderung. Er gestattet dem Gericht, von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen auszunehmen, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, daß der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet wird. An dieser Regelung wird deutlich, daß der Entwurf in Übereinstimmung mit dem geltenden Verkehrsrecht (§ 4 StVG) die teilweise Entziehung einer Fahrerlaubnis nicht zuläßt. Diese wird vielmehr, wenn die Voraussetzungen des § 42m StGB vorliegen, stets vollständig entzogen und mit der Rechtskraft des Urteils endgültig hinfällig. Daran muß schon aus Gründen der Einheitlichkeit des strafrechtlichen und des verwaltungsrechtlichen Entziehungsverfahrens festgehalten werden. Im allgemeinen wird nun das Gericht auch die Sperre auf die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis schlechthin erstrecken, weil der Eignungsmangel eines Täters, der durch eine Straftat offenbar wird, regelmäßig auf charakterlichen Unzulänglichkeiten beruht, die sich — von Ausnahmen abgesehen — bei der Führung von Kraftfahrzeugen jeder Art auswirken können. Gleichwohl kommen Verkehrszuwendungen vor, die auf einem charakterlichen Versagen in einem abgegrenzten Bereich beruhen und bei denen der Wirksamkeit der Maßregel kein Abbruch geschieht, wenn von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausgenommen werden. Gedacht ist dabei etwa an Berufskraftfahrer, deren Unzuverlässigkeit nur bei der Führung von Kraftfahrzeugen außerhalb ihres Dienstes zutage tritt, oder an Landwirte, die zwar ihren Trecker unbeanstaltet führen, aber der Versuchung nicht widerstehen, nach Feierabend ein schnelles Fahrzeug in angetrunkenem Zustand zu benutzen. Dabei versteht der Entwurf unter „bestimmten Arten von Kraftfahrzeugen“ solche, auf die nach § 5 Abs. 1 Satz 2 StVZO die Fahrerlaubnis beschränkt werden kann. — Die Frage, ob die gleiche Auflockerung der Sperre auch für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis unter bestimmten Bedingungen (z. B. Beschränkungen der Erlaubnis auf bestimmte Zeiten, Ortschaften oder Gebiete) vorgesehen werden muß, ist geprüft und verneint worden. Das Bedürfnis nach einer solchen Auflockerung ist bisher nur ausnahmsweise in praktischen Fällen hervorgetreten, in denen die vollständige Sperre das nach den Umständen notwendige Maß der dem Täter aufzuerlegenden Beschränkungen überstieg. In der Regel handelt es sich um Rücksichten auf die wirtschaftliche Einbuße, die dem Täter aus dem umfassenden Verbot erwachsen kann. Gerade die Möglichkeit, die Erteilung einer neuen

Fahrerlaubnis unter bestimmten Bedingungen zu gestatten, birgt die schwerwiegende Gefahr, daß in einem nicht übersehbaren Umfang hintergründige wirtschaftliche Erwägungen für die Anwendung der Maßregel bedeutsam werden. Um dieser Gefahr willen, die eine Beeinträchtigung des Schutzes der Allgemeinheit zur Folge haben kann, ist von der Möglichkeit einer weitergehenden Auflockerung der Sperre abgesehen worden.

Absatz 3 sieht, abweichend vom geltenden Recht, eine Erhöhung des Mindestmaßes der Sperre auf ein Jahr vor, wenn gegen den Täter in den letzten drei Jahren vor der Tat bereits einmal eine Sperre angeordnet worden ist. Dabei macht es keinen Unterschied, ob diese Sperre zusammen mit der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 42m StGB oder nach Absatz 1 Satz 2 selbständig ausgesprochen worden ist. Daß die vorausgegangene Maßregel Rechtskraft erlangt haben muß, bedarf keiner besonderen Hervorhebung. Durch diese Verschärfung sollen die Kraftfahrer erfaßt werden, die sich wiederholt als ungeeignet erwiesen haben und bei denen erfahrungsgemäß nur tiefgreifende Beschränkungen ausreichen, um sie zu einem verkehrsmäßigen Verhalten zu zwingen. Der Entwurf führt in Absatz 3 nicht den Fall auf, daß dem Täter innerhalb der angegebenen Frist bereits einmal die Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde entzogen worden ist. Das hängt damit zusammen, daß die Verwaltungsbehörde die Entziehung überwiegend wegen körperlicher oder geistiger Mängel ausspricht und daß demgegenüber die Entziehung wegen charakterlicher Mängel, die allein die Erhöhung des Mindestmaßes der Sperre rechtfertigen könnte, zurücktritt. Auch wirken bei Entziehungen durch die Verwaltungsbehörde nicht selten verschiedenartige Gründe zusammen, die nur in ihrer Gesamtheit eine tragfähige Grundlage für die Entscheidung bilden. Wegen dieser Unsicherheit der Abgrenzung verzichtet der Entwurf darauf, die vorausgegangene verwaltungsbehördliche Entziehung zum zwingenden Grund der Verschärfung der Sperre zu machen. Er geht dabei allerdings von der Voraussetzung aus, daß die Gerichte bei ihrer Entscheidung eine vorausgegangene, auf charakterlichen Mängeln beruhende Entziehung in jedem Falle gebührend berücksichtigen werden.

Die Absätze 4 bis 6 sollen einen bedeutsamen Mangel des geltenden Rechts beheben. Dieses bietet keine Handhabe, die Zeit einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a StPO) oder einer Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins (§ 94 StPO) auf die Sperre nach Absatz 1 anzurechnen. Das hat die mißliche Folge, daß in bestimmten Fällen alle, auch die unverschuldeten Verzögerungen eines Rechtsmittelverfahrens zu Lasten des Betroffenen gehen. Die im Entwurf vorgeschlagene Neuordnung beruht auf folgenden Gesichtspunkten:

Solange es im Strafverfahren dem Tatrichter möglich ist, nach Prüfung der tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen die Sperre dem in der Hauptverhandlung hervorgetretenen Sicherungsbedürfnis anzupassen, besteht eine Notwendigkeit der

Anrechnung einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder einer Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins nicht; denn weil es auf den Grad des Eignungsmangels im Zeitpunkt der Hauptverhandlung ankommt, ist der Tatrichter nicht gehindert, bei der Bemessung der Sperre auf die Tatsache Rücksicht zu nehmen, daß der Täter schon eine mehr oder weniger lange Zeit aus dem Kraftverkehr ausgeschaltet war. Zu Schwierigkeiten kommt es nur, wenn sich die vorläufige Maßnahme schon so erheblich ausgewirkt hat, daß eine Sperre von mindestens sechs Monaten nicht mehr gerechtfertigt erscheint. Mit Rücksicht darauf, daß die vorläufige Maßnahme in ihren tatsächlichen Wirkungen der endgültigen weitgehend entspricht, lassen sich diese Schwierigkeiten in der Weise beheben, daß das Mindestmaß der Sperre um die Zeit verkürzt wird, in der die vorläufige Maßnahme wirksam war (Absatz 4 Satz 1, Absatz 6). Innerhalb dieses erweiterten Rahmens kann der Tatrichter die Sperre nach dem jeweiligen kriminalpolitischen Bedürfnis festsetzen, das sich im Zeitpunkt der Hauptverhandlung ergibt. Allerdings sieht der Entwurf eine Verkürzung des Mindestmaßes der Sperre auf einen Zeitraum von weniger als drei Monaten nicht vor (Absatz 4 Satz 2). Er gibt damit der Auffassung Ausdruck, daß es nicht dem Sinn des Gesetzes entspricht, einen Täter als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen zu bezeichnen, zugleich aber die alsbaldige Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zuzulassen. Das würde mit dem Wesen der Maßregel nur schwer in Einklang zu bringen sein und zugleich einen vermeidbaren Verwaltungsaufwand zur Folge haben. In solchen Fällen kann der Richter den Zweck einer etwa noch sinnvollen kurzfristigen Ausschaltung des Täters aus dem Kraftverkehr besser durch ein Fahrverbot erreichen. — Absatz 4 gilt für das Verfahren des Tatrichters sowohl im ersten Rechtszug als auch in der Berufungsinstanz. Dabei wird die Auffassung zugrunde gelegt, daß das Verbot der Schlechterstellung nach § 331 StPO — abgesehen von der Frage, ob es für Maßregeln der Sicherung und Besserung überhaupt gilt, — den Berufungsrichter mindestens nicht daran hindert, die Sperre im Rahmen der Entscheidung des Erstrichters zu bemessen, selbst wenn er dabei die Zeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder der Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins, die nach dem Urteil verstrichen ist, nicht zugunsten des Täters berücksichtigt. Dieses Ergebnis, das im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs erwünscht ist, steht nicht im Widerspruch zum Wortlaut des § 331 StPO; von dessen Änderung kann deshalb abgesehen werden.

Nach Verkündung des letzten tatrichterlichen Urteils ist die Rechtslage grundsätzlich anders zu beurteilen als in der Tatsacheninstanz. Im Revisionsverfahren und im Falle der Zurücknahme eines Rechtsmittels können die tatsächlichen Voraussetzungen der Maßregel nicht mehr geprüft werden. Würde hier die Sperre erst vom Zeitpunkt der Rechtskraft an berechnet, so wäre die Zeit der tatsächlichen Ausschaltung des Täters aus dem Kraftverkehr von den Zufälligkeiten des weiteren Verfahrens abhängig. Da aber die Sperre nach dem Si-

cherungsbedürfnis im Zeitpunkt des letzten Urteils in der Tatsacheninstanz bemessen wird, entspricht es der Gerechtigkeit, dem Täter diese Grundlage zu erhalten, bis es zu einer Aufhebung des Urteils und damit zu erneuter Entscheidung des Tatrichters kommt. Bei diesem Ausgangspunkt erscheint es zwingend, in die Sperre, die im allgemeinen mit der Rechtskraft des Urteils beginnt, die Zeit einer wegen der Tat angeordneten vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins einzurechnen, soweit sie nach Verkündung des Urteils verstrichen ist, in dem die der Maßregel zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen letztmals geprüft werden konnten (Absatz 5 Satz 2, Absatz 6).

Die in den Absätzen 4 bis 6 vorgeschlagene Regelung vermeidet eine Vorschrift, die nach dem Vorbild des § 60 StGB eine Anrechnung der Dauer der vorläufigen Maßnahmen auf die Sperre vorsieht. Eine solche Vorschrift wäre aus dogmatischen Gründen bedenklich, weil sie die Anordnung einer Maßregel der Sicherung und Besserung auch mit Wirkung für die Vergangenheit voraussetzt. Das stünde aber in einem unlöslichen Widerspruch zur Rechtsnatur der Maßregeln, die ausschließlich in die Zukunft gerichtet sind.

Absatz 7 läßt in Anlehnung an den geltenden § 42 m Abs. 4 StGB eine Aufhebung der Sperre vor Ablauf der im Urteil bestimmten Frist zu, wenn sich Grund zu der Annahme ergibt, daß der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Damit werden — abweichend vom geltenden Recht, das insoweit zu Zweifeln Anlaß gegeben hat, — die Voraussetzungen der vorzeitigen Aufhebung der Sperre mit denen der Entziehung der Fahrerlaubnis voll zur Deckung gebracht. Um zu verhindern, daß die Gerichte die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis häufig schon nach Ablauf kürzester Zeiträume gestatten und dadurch die sichernde Wirkung der Maßregel allgemein gefährden, schließt die Vorschrift außerdem die vorzeitige Aufhebung der Sperre vor Ablauf ihrer gesetzlichen Mindestfrist aus. Bei der Berechnung dieser Mindestfrist sind die Vorschriften des Absatzes 5 Satz 2 und des Absatzes 6 zu berücksichtigen.

Zu § 42 o — Internationaler Kraftfahrzeugverkehr

Um der besseren Übersicht willen faßt der Entwurf an dieser Stelle die besonderen Vorschriften zusammen, die für die Entziehung der Fahrerlaubnis im internationalen Kraftfahrzeugverkehr gelten. Absatz 1 Satz 1 ersetzt den geltenden § 42 m Abs. 1 Satz 2 StGB. Er ist diesem gegenüber aus den Gründen erweitert, die bei § 37 Abs. 2 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 2 dargelegt sind. Absatz 1 Satz 2 klärt die Wirkung einer Entziehung der Fahrerlaubnis gegenüber außerdeutschen Kraftfahrzeugführern, die im Inland ohne einen von einer deutschen Behörde erteilten Führerschein fahren dürfen. In diesen Fällen kann die Entziehung nicht den Verlust der von einer ausländischen Behörde erteilten Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen bewirken, weil das als Eingriff in fremde Hoheitsrechte rechtlich unzulässig wäre. Es kommt nur die Wirkung

eines Verbots in Betracht, während der Sperre im Inland Kraftfahrzeuge zu führen, für die es im innerdeutschen Verkehr einer Fahrerlaubnis bedarf. Die vorgeschlagene Fassung stellt ein Doppeltes klar: Während der Sperre verliert der außerdeutsche Kraftfahrzeugführer seine besonderen Befugnisse aus der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1137 mit zahlreichen späteren Änderungen); er darf deshalb Kraftfahrzeuge, die nach den Vorschriften der StVZO führerscheinpflchtig sind, im Inland nicht führen. Außerdem darf ihm während der Sperre von einer deutschen Behörde keine Fahrerlaubnis erteilt werden.

Absatz 2 ersetzt den geltenden § 42 m Abs. 2 Satz 2 StGB. Durch den Hinweis darauf, daß auch die Sperre in dem ausländischen Fahrausweis vermerkt wird, soll sichergestellt werden, daß bei Verkehrskontrollen in der Praxis der Zeitpunkt, bis zu dem das Verbot nach Absatz 1 Satz 2 wirksam ist, ohne weiteres ersichtlich ist. Der genaue Inhalt des Vermerks wird durch Verwaltungsvorschriften im einzelnen festgelegt werden.

Zu § 42 p — Verbindung von Maßregeln der Sicherung und Besserung

Der bisherige § 42 n StGB muß wegen seiner systematischen Bedeutung hinter die Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis rücken und deshalb § 42 p werden.

Zu Nummer 4 (§ 60) — Anrechnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis

Die Vorschrift ermöglicht die ganze oder teilweise Anrechnung einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a StPO) oder einer Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins (§ 94 StPO) auf das Fahrverbot. Da das Fahrverbot als Nebenstrafe ausgestaltet ist (vgl. die Begründung zu Artikel 1 Nr. 2), entspricht es sowohl den theoretischen Grundsätzen als auch den Erfordernissen der Gerechtigkeit und Billigkeit, die Anrechnung der im Hinblick auf eine drohende Entziehung der Fahrerlaubnis getroffenen vorläufigen Maßnahmen auf das Fahrverbot zu ermöglichen. Für die Frage, welche Gesichtspunkte im Einzelfall für die Anrechnung maßgebend sind, wird weitgehend die Rechtsprechung über die Anrechnung von Untersuchungshaft verwertet werden können.

Wird nach einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder einer Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins die endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet, so ist § 60 Abs. 2 StGB nicht anwendbar. Für diesen Fall gelten die besonderen Vorschriften des § 42 n Abs. 4 bis 6 StGB i. d. F. des Entwurfs. Auf die Begründung dazu wird verwiesen.

Zu Nummer 5 (§ 94) — Strafschärfung bei staatsgefährdender Absicht

Die Vorschrift hat nur technische Bedeutung. Sie paßt den § 94 Abs. 1 StGB an die unter Nummer 7 vorgeschlagene Neufassung des § 315 a StGB an.

Zu Nummer 6 (§ 315) — Transportgefährdung

Die vorgeschlagenen Änderungen des § 315 StGB sprengen den Rahmen des vorliegenden Entwurfs, dessen Zweck die Sicherung des Straßenverkehrs ist, bis zu einem gewissen Grade. Sie sind gleichwohl notwendig, da andernfalls unverständliche Unterschiede im Strafschutz der verschiedenen Verkehrsarten entstehen würden. Das gilt sowohl für die Beseitigung des Begriffs der Gemeingefahr im Tatbestand der Transportgefährdung (Absatz 1) als auch für die Einführung eines neuen Tatbestandes der Verkehrsgefährdung durch fahruntüchtige Führer von Schienenbahnen, Schwebbahnen, Schiffen und Luftfahrzeugen. Die Regelung entspricht weitgehend derjenigen, die für den Straßenverkehr vorgesehen ist. Auf die Begründung zu Nummer 7 (§ 315 a StGB) wird deshalb verwiesen. Allerdings sei bemerkt, daß der Entwurf nicht die ganze in § 342 E 1960 vorgesehene Reform der Vorschriften über Transportgefährdung vorwegnimmt. Das würde über seinen begrenzten Zweck weit hinausgehen.

Zu Nummer 7 (§ 315 a) — Straßenverkehrsgefährdung

Für die Tatbestände der Straßenverkehrsgefährdung schlägt der Entwurf eine Neufassung vor, mit der die in der allgemeinen Strafrechtsreform geplante Regelung insoweit vorweggenommen wird, als sie nicht das neue Strafsystem oder die neue Methode der Bildung gemilderter und geschärfter Strafrahmen des E 1960 voraussetzt (vgl. § 343 E 1960).

§ 315 a StGB ist erst vor einigen Jahren durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) zu dem Zweck eingeführt worden, das Strafrecht den Bedürfnissen des modernen Straßenverkehrs anzupassen. Die — infolge der Kürze des Beobachtungszeitraums allerdings noch nicht umfassenden — Erfahrungen der Praxis haben gezeigt, daß dieser Zweck im wesentlichen erreicht worden ist. Gleichwohl haben sich einige Mängel herausgestellt, deren Beseitigung einem dringenden kriminalpolitischen Bedürfnis Rechnung trägt.

Sämtliche Tatbestände des vorgeschlagenen § 315 a StGB weichen vom geltenden Recht insofern ab, als statt der „Gemeingefahr“, die der Täter verursacht, eine „Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert“ vorausgesetzt wird. Damit gibt der Entwurf, um zu gerechten und kriminalpolitisch notwendigen Ergebnissen zu kommen, für die Verkehrsdelikte den Begriff der Gemeingefahr auf. Das steht in Übereinstimmung mit dem Vorschlag des E 1960, der einheitlich bei allen gemeingefährlichen Delikten nicht die Herbeiführung einer Gemeingefahr voraussetzt, sondern eine konkrete Individualgefahr genügen läßt. Auch im geltenden Strafgesetzbuch (§§ 312 bis 314) kommt der Begriff der Gemeingefahr, wenn man von den Verkehrsdelikten absieht, nur noch bei den Tatbeständen der Überschwemmung vor. Frühere Entwürfe zum Strafgesetzbuch, so der von 1919, aber auch noch der von 1925, haben diesen Begriff zugrunde gelegt, und zwar in dem Sinne, daß eine

Gemeingefahr eine Mehrheit gefährdeter Personen oder Sachen nicht voraussetze, daß die gefährdete Person oder Sache aber nicht individuell bestimmt sein dürfe. Schon der Entwurf 1927, und ihm folgend der von 1930, haben mit dieser Auffassung gebrochen, da es notwendig sei, den Strafschutz auch in den Fällen der Gefährdung bestimmter Personen oder Sachen zu gewährleisten. Das Gesetz vom 28. Juni 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 839) hat dann auch in dem geltenden § 315 Abs. 3 StGB eine gesetzliche Bestimmung der Gemeingefahr in folgender Weise gegeben: „Gemeingefahr bedeutet 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“. Diese, im entscheidenden Punkt unklare Begriffsbestimmung hat zu entsprechenden Schwierigkeiten geführt. Das Schrifttum hat weitgehend die Auffassung vertreten, aus der Verwendung des Begriffes der Gemeingefahr ergebe sich, daß mit dem einzelnen Menschen nur der unbestimmte einzelne gemeint sein könne. Die Rechtsprechung hat demgegenüber lange Zeit den Standpunkt vertreten, daß auch der bestimmte einzelne schlechthin geschützt sei, so vor allem in den Fällen der Gefährdung des Insassen eines Kraftfahrzeuges durch den Wagenführer. Erst mit einem Urteil vom 16. Januar 1958 (BGHSt. 11, 199) hat sich der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofes auf den Standpunkt gestellt, daß eine Gemeingefahr bei Gefährdung eines bestimmten einzelnen nur dann anzunehmen sei, wenn dieser die Allgemeinheit vertrete, wenn also an Stelle des betroffenen einzelnen auch ein beliebiger anderer der Gefahr hätte ausgesetzt sein können. Diese Auffassung führt zu schwierigen und nicht immer befriedigenden Unterscheidungen. Es ist demgegenüber bemerkenswert, daß bereits der Entwurf 1936 von der im Gesetz von 1935 eingeführten Formel wieder abgerückt ist und auf den Begriff der Gemeingefahr verzichtet hat, weil er auch die Fälle der Gefahr für einen einzelnen Menschen oder eine einzelne Sache mit erfassen, sie aber nicht in den Begriff der Gemeingefahr hineinpressen wollte.

Diese Lösung ist auch sachlich zutreffend. Es würde dem Begriff der Gemeingefahr widersprechen, wenn man darunter auch eine Gefahr für einzelne Menschen oder Sachen verstehen wollte, mindestens dann, wenn es sich um bestimmte Menschen oder Sachen handelt. Es ist jedoch nicht einzusehen, warum bei der Gefährdung eines unbestimmten einzelnen der Täter wegen einer Verkehrsgefährdung eine Vergehensstrafe erhalten müßte, während er bei Gefährdung eines bestimmten einzelnen nur wegen eines abstrakten Gefährdungsdelikts Übertretungsstrafe zu gewärtigen hätte. Der Begriff der Gemeingefahr würde sich ohne innere Spannungen nur dann verwenden lassen, wenn man ihn auf eine Gefahr für eine unbestimmte Zahl oder für eine bestimmte Vielzahl von Menschen und Sachen beschränkte. Ein so eingeschränkter Begriff könnte aber dem kriminalpolitischen Bedürfnis nicht genügen, das die Tatbestände der Verkehrsgefährdung befriedigen soll. Der entscheidende Gedanke liegt hier nicht darin, daß im Einzelfall tatsächlich eine

Vielzahl von Menschen oder Sachen in Gefahr gebracht wird, sondern darin, daß der Täter die Sicherheit des Verkehrs in einer Weise beeinträchtigt, die ihrer Art nach geeignet ist, eine Mehrzahl von Menschen und bedeutenden Sachwerten zu gefährden, und deren Auswirkung der Täter, wenn er überhaupt die Gefährdung vornimmt, regelmäßig nicht in der Hand hat. Darin liegt für den Gesetzgeber der ausschlaggebende Grund, bereits die Herbeiführung einer Gefahr mit verhältnismäßig schweren Strafen zu bedrohen, auch wenn sich die Gefahr im Einzelfall nur für einzelne Menschen oder Sachen auswirkt. Hinter der Ausgestaltung der Tatbestände als konkrete Gefährdungsdelikte im Sinne einer Gefahr für vielleicht nur einzelne Menschen oder Sachen steht also der Gedanke der abstrakten Gefahr für eine unbestimmte Zahl von Menschen oder Sachen als gesetzgeberischer Grund.

Die Neufassung des § 315 a StGB trägt diesem Gedanken Rechnung. Sie läßt eine konkrete Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert — gleichgültig, ob diese im Einzelfall individuell bestimmt sind oder nicht, — genügen. Abgesehen davon, daß damit gerechtere und kriminalpolitisch sinnvollere Ergebnisse erzielt werden können, bringt die Neufassung auch eine erhebliche Erleichterung für die Rechtsprechung mit sich. Die bisher in jedem Einzelfall gebotene Unterscheidung, ob der Täter einen anderen als „Repräsentanten der Allgemeinheit“ oder als eine individuell bestimmte Einzelperson gefährdet hat, läßt sich oft nur schwer durchführen. Sie gibt zu zahlreichen Zweifeln Anlaß, die in den letzten Jahren gehäuft höchstrichterliche Entscheidungen erforderlich gemacht haben. — Der Wegfall der Begriffsbestimmung der Gemeingefahr zwingt nicht dazu, auch das Merkmal der „gemeinen Gefahr“ in den §§ 312 bis 314 und 330 c StGB aufzugeben. Dieses stammt schon aus einer Zeit vor Einführung des § 315 Abs. 3 StGB; seine Auslegung kann der Rechtsprechung überlassen bleiben.

Bei der Gefahr für den Menschen reicht die für den Täter selbst nicht aus. Unter Leibesgefahr ist hier wie im geltenden Recht (§ 315 Abs. 3 StGB) nur eine ernste Gefährdung der Gesundheit oder leiblichen Unversehrtheit zu verstehen. Das Merkmal der „Sachen von bedeutendem Wert“ entspricht dem der „bedeutenden Sachwerte“ im geltenden § 315 Abs. 3 StGB. Den Begriff der Gefahr selbst zu bestimmen, überläßt der Entwurf ebenso wie das geltende Recht der Rechtsprechung. Die Notwendigkeit einer ausdrücklichen Gesetzesumschreibung hat sich bisher nicht ergeben.

Sieht man von der Beseitigung des Begriffs der Gemeingefahr ab, so entspricht der Tatbestand des Absatzes 1 sachlich weitgehend dem § 315 a Abs. 1 Nr. 1 StGB. Lediglich die Tathandlung der Vornahme eines ähnlichen Eingriffs wird im Verhältnis zu den übrigen Begehungsformen durch das Erfordernis „gleicher Gefährlichkeit“ näher erläutert. Das hat eine schärfere rechtsstaatliche Begrenzung zur Folge. Es genügt künftig nicht mehr, daß der Eingriff seiner Art nach den vorher genannten Begehungsformen verwandt ist; er muß ihnen zugleich auch an Gefährlichkeit entsprechen. Das gibt den

Gerichten für die Auslegung eine bessere Führung. Auf den wertausfüllungsbedürftigen Begriff des „ähnlichen Eingriffs“, gegen den aus rechtsstaatlichen Gründen gewisse Einwendungen erhoben werden könnten, überhaupt zu verzichten, ist freilich nicht möglich. Im Verkehr gibt es zahlreiche höchst gefährliche Handlungen, die sich infolge ihrer Mannigfaltigkeit einer erschöpfenden Aufzählung entziehen. Es wäre aus kriminalpolitischen Gründen nicht vertretbar, sie durch Verzicht auf die Analogieklausel aus dem Anwendungsbereich auszuschneiden. — Durch die Neufassung des Absatzes 1 entstehen gewisse Unterschiede gegenüber der Transportgefährdung. Sie werden in Kauf genommen, weil andernfalls eine den Zweck des Entwurfs überschreitende, umfassende Nachprüfung dieses Tatbestandes kaum zu vermeiden wäre. Rückschlüsse aus der Neufassung auf den § 315 Abs. 1 StGB wären deshalb unbegründet.

Die Tatbestände des Absatzes 2 entsprechen dem § 315 a Abs. 1 Nr. 2 bis 4 StGB. Von der Frage der Gemeingefahr abgesehen, sind folgende Unterschiede hervorzuheben:

Der Entwurf setzt nicht mehr voraus, daß der Täter durch sein Verhalten „die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt“; es genügt vielmehr, daß er „im Straßenverkehr“ handelt. Aus der Fassung des geltenden Rechts ist die Streitfrage erwachsen, ob die Vorschrift nur die am Verkehr teilnehmenden oder auch die neben der Straße befindlichen Personen und Sachen schützt. Die Frage wird deutlich an dem Beispiel, daß ein betrunkenen Kraftfahrer auf einsamer Straße von der Fahrbahn abkommt und einen auf dem Felde pflügenden Bauern der im Tatbestand beschriebenen Gefahr aussetzt. Daß ein praktisches Bedürfnis besteht, Fälle dieser Art einzubeziehen, bedarf keiner näheren Begründung. Die Rechtsprechung hat deshalb schon das geltende Recht in diesem weiteren Sinne ausgelegt. Die Neufassung räumt insoweit jeden Zweifel aus.

In der Nummer 1 des Absatzes 2 sind die Nummern 2 und 3 des § 315 a Abs. 1 StGB unter einem einheitlichen Gesichtspunkt zusammengefaßt. Die getrennte und überwiegend nur im sprachlichen Ausdruck unterschiedliche Regelung des Rauschzustandes auf der einen und der übrigen geistigen oder körperlichen Mängel auf der anderen Seite wird aufgegeben; denn für beide Bereiche kommt es einheitlich darauf an, ob der Täter infolge seines Zustandes nicht in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen. Des im geltenden Recht enthaltenen und auf § 2 Abs. 1 StVZO zurückgehenden besonderen Hinweises auf die Vorsorge, daß der Täter andere nicht gefährdet, bedarf es im Strafgesetzbuch nicht. Wenn die Vorsorge von der Art ist, daß sie den Täter in die Lage versetzt, sich sicher im Verkehr zu bewegen, ist der Tatbestand nicht erfüllt. Reicht sie aber dazu nicht aus, dann darf der Täter am Verkehr nicht teilnehmen; eine solche Vorsorge ist ungenügend und kann ihn nicht entlasten. Über diese technischen Änderungen hinaus ist erwogen worden, den Tatbestand der Nummer 1 im Gegensatz zum geltenden Recht auf Fälle zu beschränken, in denen die Unfähigkeit des Täters, sein Fahrzeug

sicher zu führen, in Verstößen gegen die Verkehrsregeln sichtbaren Ausdruck findet. Das hätte namentlich den Vorteil, daß die gerichtlichen Feststellungen zur Fahrunfähigkeit auf eine zuverlässigere Grundlage gestellt werden könnten. Der Entwurf geht jedoch diesen Weg nicht, weil dadurch der Strafschutz in unvertretbarer Weise eingeschränkt und zugleich eine dogmatisch nicht unbedenkliche Unfallhaftung geschaffen würde; denn jeweils nach den zufälligen Anforderungen, die im Einzelfall durch die gegebene Verkehrslage gestellt werden, wird der Täter sich Fehlhandlungen in seiner Fahrweise zuschulden kommen lassen oder sie vermeiden können. Dieser Gesichtspunkt ist deshalb schon aus Gründen der Gerechtigkeit als Abgrenzungsmerkmal nicht brauchbar.

Die Nummer 2 des Absatzes 2 ist gegenüber dem § 315 a Abs. 1 Nr. 4 StGB wesentlich erweitert. Die unter Buchstabe a genannte Begehungstform des Nichtbeachtens der Vorfahrt entspricht dem geltenden Recht. — Buchstabe b betrifft Fahrten beim Überholvorgang. Künftig soll nicht nur das falsche Überholen, sondern darüber hinaus auch jedes falsche Fahren bei Überholvorgängen ertast werden. Die Praxis hat hier eine empfindliche Lucke erkennbar gemacht. An jedem Überholvorgang sind stets mindestens zwei Fahrzeuge beteiligt, nämlich das überholende und das überholte Fahrzeug. Verhält sich der Führer des überholenden Fahrzeuges falsch, so wird er durch das geltende Recht ertast. Begeht jedoch der Führer des anderen Fahrzeuges einen Verkehrsverstoß, so ist er nicht betroffen; denn er überholt nicht. Nun zeigt aber die Erfahrung, daß es oft zu schweren Unfällen kommt, weil der Führer des Fahrzeuges, das überholt wird, etwa durch Ausscheren auf die linke Fahrbahn, durch Wenden oder durch Beschleunigen seiner Geschwindigkeit gegen die Verkehrsregeln verstößt. Solches Verhalten bildet namentlich für den Schnellverkehr auf Autobahnen und anderen vergleichbaren Straßen eine besonders häufige und schwerwiegende Gefahrenquelle. Die Neufassung soll auch diese Fälle in den Tatbestand einbeziehen. — Buchstabe c ist neu. Er behandelt das falsche Fahren an Fußgängerüberwegen. Die Praxis hat gezeigt, daß es gerade hier infolge grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Verhaltens von Kraftfahrzeugführern häufig zu schweren Unfällen kommt. Als besonders gefährlich hat sich dabei die Unsitte erwiesen, links an einem vor dem Fußgängerüberweg haltenden Fahrzeug, das den Fußgängern den Weg freimachen will, vorbeizufahren. Gegen Gefährdungen solcher und ähnlicher Art soll der neue Tatbestand einen wirksamen Strafschutz gewähren; bisher wird in der Öffentlichkeit der Schutz der Fußgänger überwiegend noch als nicht ausreichend empfunden. — Buchstabe d betrifft die übermäßige Geschwindigkeit an bestimmten Gefahrstellen. Über das geltende Recht hinaus werden hier auch die Bahnübergänge erwähnt, weil sie gleichviel, ob sie unbeschränkt oder mit Schranken versehen sind, neben den Straßenkreuzungen und -einemündungen zu den besonders bedeutsamen Gefahrpunkten gehören. — Buchstabe e schließlich droht unter den übrigen Voraussetzungen des Tatbestandes dem Strafe an, der

an unübersichtlichen Stellen nicht rechts fährt. Dieser Fahrfehler, der vor allem in der Form des sogenannten Kurvenschneidens vorkommt und auch sonst den Gegenverkehr auf das schwerste gefährden kann, gehört nach den Ergebnissen der Unfallstatistik zu einem der häufigsten und zugleich gefährlichsten Verkehrsdelikte. Er bleibt in dieser Hinsicht hinter den Begehungsformen des geltenden § 315 a Abs. 1 Nr. 4 StGB kaum zurück. Seine Einbeziehung in den Tatbestand der Verkehrsgefährdung ist deshalb folgerichtig und zur Sicherung des Straßenverkehrs auch unerlässlich.

Die Absätze 3 und 4 entsprechen dem geltenden Recht.

Absatz 5 läßt in den Fällen des Absatzes 2 die Einziehung des Fahrzeuges, das bei der Tat benutzt worden ist, zu, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. Im Falle des Absatzes 1 ist die Einziehung des zur Beeinträchtigung des Straßenverkehrs verwendeten Mittels bereits nach § 40 StGB zulässig. Im Falle des Absatzes 2, d. h. des geltenden § 315 a Abs. 1 Nr. 2 bis 4 StGB, hat die Rechtsprechung jedoch bisher den Standpunkt vertreten, daß diese Form der Verkehrsgefährdung die Einziehung des benutzten Fahrzeuges nicht rechtfertige, weil dieses im Sinne des § 40 StGB nicht „zur Begehung eines vorsätzlichen Verbrechens oder Vergehens gebraucht“ worden sei. Die Zulassung der Einziehung ist aber in diesen Fällen kriminalpolitisch erwünscht. Sie wird eine wirksame Waffe gegen die Verkehrsrowdys und die Gleichgültigen bieten, die aus Rücksichtslosigkeit oder Verantwortungslosigkeit handeln, und deren nachhaltige Ausschaltung aus dem Kraftverkehr bewirken; denn wenn diesem Personenkreis neben der Strafe und der Entziehung der Fahrerlaubnis auch das Fahrzeug weggenommen wird, fehlen in tatsächlicher Hinsicht wichtige Voraussetzungen für das verbotswidrige Führen von Kraftfahrzeugen. Die Androhung der Einziehung des Fahrzeuges wird auch eine starke vorbeugende Wirkung entfalten. Gewisse Bedenken, die in Einzelfällen gegen die Vorschrift unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit des Eingriffs zu der veranlassenden Tat vorgebracht werden könnten, werden dadurch ausgeräumt, daß der Entwurf die Einziehung nur bei Vorsatztaten, d. h. bei vorsätzlicher Tathandlung und vorsätzlicher Gefährdung, vorsieht und daß er außerdem dem Gericht nur die Befugnis zur Einziehung einräumt. Überall da, wo die Maßnahme aus dem genannten Grund nicht hinreichend gerechtfertigt erscheint, kann von ihr abgesehen werden. Der Entwurf läßt die Einziehung — ebenso wie § 40 StGB — nur unter der Voraussetzung zu, daß das Fahrzeug dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. Das ist eine Beschränkung, die weniger aus Gründen des sachlichen Strafrechts, als aus Bedürfnissen des Verfahrensrechts vorgeschlagen wird. In der Strafprozeßordnung fehlt es zur Zeit noch an einer Regelung, wie jemand, der nicht selbst Täter oder Teilnehmer ist, an dem Strafverfahren gegen den Täter oder Teilnehmer zu beteiligen ist, wenn gegen ihn eine strafrechtliche Maßnahme in Betracht kommt. Die Erstreckung der Einziehung über das Eigentum

des Täters oder Teilnehmers hinaus würde eine solche Regelung erforderlich machen. Sie muß aber wegen der schwierigen gesetzgeberischen Fragen, die sie aufwirft, dem Entwurf eines Einführungs-gesetzes zum Strafgesetzbuch überlassen bleiben. — Zur Sicherung der Einziehung ist die Beschlagnahme des Fahrzeuges nach § 94 StPO zulässig. — Die in Satz 2 enthaltene Verweisung auf § 42 StGB läßt das selbständige Einziehungsverfahren zu. Dieses kann nach den §§ 430 bis 432 StPO durchgeführt werden, wenn die Verfolgung oder die Verurteilung einer bestimmten Person nicht ausführbar ist.

Zu Nummer 8 (§ 315 b) — Fahrlässige Verkehrsgefährdung

Die Vorschriften über fahrlässige Verkehrsgefährdung, die das geltende Recht in § 316 StGB enthält, sind sachlich nicht geändert. Es wird lediglich die Tatsache berücksichtigt, daß in § 315 Abs. 3 StGB ein neuer Tatbestand der Verkehrsgefährdung durch fahruntüchtige Führer von Schienenbahnen, Schwebbahnen, Schiffen und Luftfahrzeugen eingeführt werden soll. Die im E 1960 (§ 342 Abs. 4, § 343 Abs. 4 und § 344) vorgesehene Unterscheidung zwischen vorsätzlicher Tathandlung und fahrlässiger Gefährdung einerseits und fahrlässiger Tathandlung und fahrlässiger Gefährdung andererseits hat der Entwurf nicht übernommen, weil das zu weiteren Änderungen des geltenden Rechts zwingen würde.

Zu Nummer 9 (§ 316) — Trunkenheit im Verkehr

Auch der vorgeschlagene § 316 StGB enthält einen Vorgriff auf die Strafrechtsreform (vgl. § 346 E 1960). Im Zusammenhang mit den Beratungen über den Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr — Drucksache Nr. 2674 der 1. Wahlperiode — hat der Bundestagsausschuß für Verkehrswesen auf Vorschlag des Bundesrates eine Ergänzung des Strafgesetzbuches durch einen Tatbestand (§ 139 c StGB) empfohlen, welcher schon dem Vergehensstrafe androht, der auf öffentlichen Straßen ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Zur Begründung hat der Bericht-erstatte des Ausschusses vorgetragen, daß die Trunkenheit am Steuer eine beachtliche Gefahrenquelle darstelle und daß sie deshalb schon dann als Vergehen mit strenger Strafe bedroht werden müsse, wenn eine konkrete Gefährdung von Verkehrsteilnehmern oder eine sonstige Gemeingefahr nicht eingetreten sei (vgl. dazu den Schriftlichen Bericht des 27. Ausschusses zu dem genannten Entwurf — Drucksache Nr. 3774 der 1. Wahlperiode —). Der Vorschlag hat im Bundestag nicht die erforderliche Mehrheit gefunden und ist deshalb nicht Gesetz geworden. Die weitere Entwicklung der Verkehrsverhältnisse auf den Straßen, namentlich die erhebliche Zunahme der Verkehrsunfälle im allgemeinen und der alkoholbedingten Unfälle im besonderen, haben jedoch mindestens erwiesen, daß die damalige Entscheidung des Gesetzgebers nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Es darf nur darauf hingewiesen werden, daß die Zahl der Unfälle mit Toten oder Verletzten, bei denen einer der beteilig-

ten Fahrzeugführer unter Alkoholeinfluß stand, von 1953 bis 1959 in ihrem Verhältnis zur Gesamtzahl dieser Unfälle um mehr als 50 v. H. gestiegen ist. Schon die 4. Gemeinsame Verkehrssicherheitskonferenz, die unter Beteiligung der für den Verkehr, den Straßenbau, die Polizei, die Justiz, die Finanzen und die Kulturangelegenheiten zuständigen Minister der Länder am 23. Mai 1957 stattfand, hat deshalb in einer Entschliebung gefordert, „durch gesetzgeberische Maßnahmen das Führen eines Kraftfahrzeuges in fahruntüchtigem Zustand infolge Alkoholgenußes mit Vergehensstrafe zu bedrohen“. Auf ihrer 5. Gemeinsamen Verkehrssicherheitskonferenz vom 4. Juni 1959 haben die Minister die Frage der Trunkenheit im Verkehr erneut behandelt und folgende Entschliebung gefaßt:

„Die Konferenz hat mit großer Sorge von dem beunruhigend hohen Anteil des Alkohols als Ursache von schweren Unfällen Kenntnis genommen. Sie hält es für geboten, die Öffentlichkeit über diese Gefahren nachhaltig aufzuklären.“

Angesichts dieser Lage ist die Umwandlung des Tatbestandes der Trunkenheit im Verkehr, die im geltenden Recht nach § 71 in Verbindung mit § 2 StVZO als bloße Übertretung mit Haft- oder Geldstrafe bedroht ist, in ein Vergehen unerläßlich. Der neue § 316 StGB soll vor allem diesen Zweck erfüllen. Der Entwurf erstreckt jedoch den Tatbestand zugleich auf alle Verkehrsarten, die durch die Vorschriften über Verkehrsgefährdung (§§ 315, 315 a StGB) strafrechtlichen Schutz genießen. Es wäre mit sachlichen Gründen nicht zu erklären, warum das Führen eines Fahrzeugs in trunkenem Zustand nicht auch im Eisenbahn-, Schiffs- und Luftverkehr die gleiche Strafe verdient wie im Straßenverkehr.

In der Beschreibung des Tatbestandes lehnt sich Absatz 1 eng an die entsprechenden Vorschriften über Verkehrsgefährdung an (§ 315 Abs. 3, § 315 a Abs. 2 Nr. 1 StGB i. d. F. des Entwurfs). Er unterscheidet sich von ihnen lediglich dadurch, daß er auf das Führen von Fahrzeugen im Rauschzustand beschränkt ist, also die Fahrunfähigkeit wegen anderer geistiger oder körperlicher Mängel ausschließt, und daß die Verursachung einer Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert nicht vorausgesetzt wird. Für eine Erstreckung des Tatbestandes auf körperliche und geistige Mängel anderer Art hat sich bisher kein kriminalpolitisches Bedürfnis ergeben. Dagegen wird der Verzicht auf das Merkmal der konkreten Gefährdung eine nachdrückliche Verstärkung des Kampfes gegen den Alkohol als Unfallursache ermöglichen. Angesichts der Tatsache, daß jedem Verkehrsteilnehmer infolge der Aufklärung durch Presse, Rundfunk und zahlreiche andere Veröffentlichungen die schwerwiegende Bedeutung des Alkoholgenußes für die Verkehrssicherheit bekannt ist oder mindestens bekannt sein muß, ist die Umwandlung der Vorschrift in ein Vergehen aus Gesichtspunkten gerechtfertigt. Der Tatbestand ist seiner Natur nach subsidiär. Er tritt zurück, wenn im Einzelfall die Voraussetzungen der Verkehrsgefährdung nach den §§ 315 bis 315 b StGB erfüllt sind.

Als Strafe schlägt der Entwurf sowohl für die vorsätzliche als auch für die fahrlässige Tat Gefängnis bis zu einem Jahr oder Geldstrafe vor (Absätze 1 und 3). Eine Abstufung der Strafdrohungen ist vor allem aus praktischen Gründen unterblieben. Einerseits gehen bei dem Delikt der Trunkenheit im Verkehr Vorsatz und Fahrlässigkeit häufig kaum unterscheidbar ineinander über, und andererseits ist der Vorsatz nicht selten nur infolge des Rauschzustandes ausgeschlossen, was im allgemeinen den Täter nicht entlastet. Der Strafraum bleibt hinter dem, der für die verschiedenen Formen der Verkehrsgefährdung vorgesehen ist, angemessen zurück. Mit dem Höchstmaß der Gefängnisstrafe von einem Jahr ermöglicht er jedoch, auch schwersten Fällen der Trunkenheit im Verkehr, die nicht den Tatbestand der Verkehrsgefährdung erfüllen, mit wirksamen Strafen entgegenzutreten.

Absatz 2 erklärt den Versuch der vorsätzlichen Tat für strafbar. Dafür besteht ein unabweisbares kriminalpolitisches Bedürfnis, damit die Strafverfolgungsbehörden schon einschreiten können, wenn der Täter nach Alkoholgenuß unmittelbar zum Abfahren ansetzt. Die Strafbarkeit des Versuchs stimmt auch mit der entsprechenden Regelung bei der Verkehrsgefährdung im geltenden Recht (§ 315 a Abs. 2 StGB) überein. Die Beschränkung der Versuchsstrafdrohung auf die vorsätzliche Tat folgt daraus, daß bei der fahrlässigen Tat ein Versuch im strafrechtlichen Sinne nicht möglich ist.

Artikel 2

Anderung der Strafprozeßordnung

Zu Nummer 1 (§ 111 a) — Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis

Die Notwendigkeit einer Neufassung des § 111 a StPO ergibt sich in erster Linie aus der Tatsache, daß bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis die Möglichkeit vorgesehen wird, die Zeit der vorläufigen Entziehung oder einer Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins bei der Festsetzung der Sperre und ihrer Berechnung zu berücksichtigen (vgl. § 42 n Abs. 4 bis 6 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3 und die Begründung dazu). Außerdem sind in der Rechtsprechung erhebliche Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, in welchem rechtlichen Verhältnis die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu einer vorläufigen, den Führerschein betreffenden Maßnahme der Sicherstellung nach § 94 StPO steht. Das hat zu einer sehr unterschiedlichen Handhabung des § 111 a StPO in den Fällen geführt, in denen der Führerschein am Tatort in Verwahrung genommen oder beschlagnahmt worden ist. Ein Teil der Strafverfolgungsbehörden führt unverzüglich nach der Einbehaltung des Führerscheins eine Entscheidung über die vorläufige Entziehung herbei. Ein anderer Teil stützt sich dagegen auf die Vorschriften über die Nachprüfung der Beschlagnahme nach § 98 StPO und hält deshalb nach einer Beschlagnahme des Führerscheins eine Entscheidung über die vorläufige Entziehung überhaupt nicht für erforderlich. Dieser

Standpunkt wird durch die Rechtsprechung zahlreicher Gerichte bestätigt, die eine vorläufige Entziehung ablehnen, wenn sich der Führerschein auf Grund einer Maßnahme nach § 94 StPO in amtlicher Verwahrung befindet; denn in diesen Fällen sei die vorläufige Entziehung nicht erforderlich, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen (§ 111 a Abs. 1 StPO). Schließlich besteht bei einigen Strafverfolgungsbehörden auch die Übung, eine Entscheidung über die vorläufige Entziehung nur dann herbeizuführen, wenn sich der Beschuldigte mit der vorläufigen Maßnahme nach § 94 StPO nicht abfindet. Soweit die Gerichte in diesen Fällen die Möglichkeit der vorläufigen Entziehung bejahen, verbinden sie mit ihr im allgemeinen die Bestätigung der Beschlagnahme des Führerscheins nach § 98 StPO. Angesichts der geschilderten Unterschiede, die für eine gleichmäßige Strafverfolgung abträglich sind, ist im Zusammenhang mit der Neufassung des § 42 m StGB eine gesetzliche Klärung geboten.

Die damit erforderliche Regelung trifft der Entwurf nach folgenden Gesichtspunkten:

Es bleibt nach wie vor möglich, bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 111 a Abs. 1 StPO entweder die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen oder den Führerschein als Gegenstand, der nach § 42 m Abs. 3 Satz 2 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3 der Einziehung unterliegt, nach § 94 StPO in Verwahrung zu nehmen, sicherzustellen oder zu beschlagnehmen. Sofern jedoch eine Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ergeht, ist diese mit allen Wirkungen auch im Hinblick auf die vorläufigen Maßnahmen des § 94 StPO ausgestaltet: Wird vorläufig entzogen, so wirkt das zugleich als Anordnung oder Bestätigung der Beschlagnahme des Führerscheins (Absatz 3); insoweit bedarf es künftig keines besonderen Ausspruchs mehr. Wird die vorläufige Entziehung wegen Fehlens ihrer Voraussetzungen abgelehnt, wird sie aufgehoben oder wird im Urteil die endgültige Entziehung nicht angeordnet, so entfällt zugleich die Rechtsgrundlage für die vorläufige Maßnahme nach § 94 StPO mit der Folge, daß dem Beschuldigten sein Führerschein zurückzugeben ist (Absatz 5 Satz 1). Solange jedoch keine richterliche Entscheidung über die vorläufige Entziehung getroffen ist, kann wie bisher selbständig aus § 94 StPO vorgegangen werden; es ist also vor allem möglich, den von einer deutschen Behörde ausgestellten Führerschein am Tatort in Verwahrung zu nehmen oder zu beschlagnehmen. Wenn im Einzelfall diese vorläufige Maßnahme nach dem geltenden Recht keiner richterlichen Nachprüfung bedarf, braucht eine Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nicht herbeigeführt zu werden; sie ist allerdings auch nicht ausgeschlossen und kann in gewissen Fällen durchaus sinnvoll sein. Der Entwurf hat bewußt davon abgesehen, zu einer besonderen richterlichen Entscheidung in Fällen zu zwingen, in denen kein gesetzlicher Grund für die Nachprüfung der Maßnahme nach § 94 StPO besteht; das würde nur zu einer zusätzlichen und wegen der großen Zahl der einschlägigen Verfahren auch schwerwiegenden Belastung der Gerichte führen,

die weder mit Gründen der Verbesserung der Strafrechtspflege noch des Schutzes der Rechtsstellung des Beschuldigten ausreichend gerechtfertigt werden könnte. Wird jedoch eine richterliche Entscheidung über die vorläufige Maßnahme entweder nach § 98 StPO oder im Beschwerdeverfahren erforderlich, so tritt an deren Stelle unmittelbar die Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis (Absatz 4). Diese hat dann, wenn sie die vorläufige Entziehung anordnet, zugleich die Wirkung einer Bestätigung der vorausgegangenen Beschlagnahme; andernfalls ist dem Beschuldigten sein Führerschein zurückzugeben.

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird das Verhältnis der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zu den vorläufigen Maßnahmen nach § 94 StPO, soweit sie die Einziehung des Führerscheins vorbereiten sollen, weitgehend geklärt. Aus der Tatsache, daß diese Maßnahmen durch die richterliche Entscheidung über die vorläufige Entziehung bestätigt werden oder ihre Rechtsgrundlage verlieren, wird zu folgern sein, daß sie auch nur unter den Voraussetzungen des § 111 a Abs. 1 StPO getroffen werden dürfen. Das ist schon für das geltende Recht ohne ausreichende Grundlage im Gesetz vereinzelt angenommen worden, dürfte aber für den Entwurf nicht mehr bezweifelt werden können. Um Schwierigkeiten in der Praxis zu vermeiden, hat Absatz 1 diese Voraussetzungen aufgelockert. Er läßt für die Anordnung der vorläufigen Entziehung dringende Gründe für die Annahme genügen, daß dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis entzogen werden wird. Die bisherige weitere Voraussetzung, daß die Maßnahme erforderlich ist, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen, entfällt. Sie wäre mit der Regelung des Absatzes 3 nicht vereinbar, da sie für eine die Einziehung sichernde Beschlagnahme des Führerscheins nicht gelten kann und andererseits die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis mit Rücksicht auf Absatz 3 an keine engeren Voraussetzungen gebunden werden darf als die Beschlagnahme. Sie ist namentlich auch deshalb überflüssig, weil die Feststellung, daß jemand zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet sei, regelmäßig auch die Feststellung seiner Gefährlichkeit für den Kraftverkehr enthält (BGHSt 7, 165). Die Verbindung beider Voraussetzungen hat zu Unsicherheit und zu unbegründeten Unterschieden in der Praxis geführt und vor allem die Grundlage für die unerwünschte Rechtsprechung geliefert, daß die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis unzulässig sei, wenn sich der Führerschein auf Grund anderer strafprozessualer Maßnahmen in amtlicher Verwahrung befinde. Dieser Fehlschluß würde die im Entwurf vorgeschlagene Regelung gefährden; er muß deshalb ausgeschlossen werden.

In der künftigen Praxis wird es bisweilen vorkommen, daß sich ein Führerschein zur Zeit der Verkündung des Urteils in amtlicher Verwahrung befindet, weil mit der Entziehung der Fahrerlaubnis zu rechnen war, daß im Urteil aber nur auf ein Fahrverbot nach § 37 StGB erkannt wird. Damit entfällt nach Absatz 5 Satz 1 der Grund für die weitere Verwahrung des Führerscheins. An dieser Rechtslage wird sich auch durch Gesetz nichts än-

dern lassen. Das Fahrverbot ist nur eine kurzfristige Denkmittelstrafe und läßt die Eignung des Verurteilten zum Führen von Kraftfahrzeugen unberührt. Es kann deshalb nicht durch eine vorläufige Maßnahme zum Schutz der Allgemeinheit vorweggenommen werden; das wäre mit rechtsstaatlichen Grundsätzen kaum vereinbar. Gleichwohl ist es oft nicht sinnvoll, dem Beschuldigten seinen Führerschein unmittelbar nach der Urteilsverkündung herauszugeben. Das gilt mindestens für die Fälle, in denen das Fahrverbot kurze Zeit später infolge Ablaufs der Rechtsmittelfristen oder Rechtsmittelverzichts rechtskräftig wird. Der Führerschein müßte dann sofort wieder in amtlicher Verwahrung genommen werden (§ 37 Abs. 3 Satz 2 StGB). Um solche kurzen Zeiträume zu überbrücken, läßt Absatz 5 Satz 2 zu, daß die Rückgabe des Führerscheins aufgeschoben wird, wenn der Beschuldigte nicht widerspricht. Diese Zeit ist dann allerdings unverkürzt auf das Fahrverbot anzurechnen (vgl. § 450 Abs. 3 StPO i. d. F. des Artikels 2 Nr. 9).

Absatz 6 entspricht dem Absatz 3 des geltenden § 111 a StPO. Allerdings ist die Möglichkeit der Beschlagnahme eines ausländischen Fahrausweises zur Eintragung des Vermerks über die endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis hier gestrichen worden. Es handelt sich insoweit um eine Vollstreckungsfrage, die nunmehr in § 463 b Abs. 2 StPO geregelt wird (vgl. Artikel 2 Nr. 11).

Zu Nummern 2 und 3 (§§ 232, 233) — Abwesenheitsverfahren, Entbindung vom Erscheinen in der Hauptverhandlung

Die vorgeschlagene Neufassung des § 232 Abs. 1 Satz 1 und des § 233 Abs. 1 Satz 1 StPO berücksichtigt lediglich die Tatsache, daß als neue Nebenstrafe das Fahrverbot (§ 37 StGB) eingeführt werden soll. Es ist aus Gründen der Vereinfachung sinnvoll, sowohl das Abwesenheitsverfahren als auch die Entbindung des Angeklagten von der Verpflichtung zum Erscheinen in der Hauptverhandlung zuzulassen, wenn neben den bereits im geltenden Recht genannten Strafen und Maßnahmen die Verhängung eines Fahrverbots zu erwarten ist. — Der Entwurf benutzt die Gelegenheit, zur Beseitigung von rechtlichen Zweifeln neben der Einziehung auch die rechtsähnlichen Folgen, nämlich die Vernichtung (z. B. § 13 Abs. 1 des Lebensmittelgesetzes) und die Unbrauchbarmachung (z. B. § 41 StGB), ausdrücklich zu erwähnen und klarzustellen, daß der Katalog der in den beiden Vorschriften aufgeführten Strafen und Maßnahmen erschöpfend ist.

Zu Nummer 4 (§ 245 a) — Umfang der Beweisaufnahme

Wie in der Einleitung bereits dargelegt wurde, hat die ständige Zunahme der Verkehrsstrafsachen zu einer außerordentlichen Belastung der Gerichte geführt. Dabei sind vor allem die Verfahren wegen Verkehrsübertretungen, die zahlenmäßig besonders stark angewachsen sind, in einem Umfang in den Vordergrund gerückt, daß ihre prozeßordnungsmäßige Erledigung die sachgerechte Behandlung

bedeutsamerer Verkehrsstrafsachen, die für den Beschuldigten und die von der Tat Betroffenen ungleich viel einschneidender sind, zu gefährden droht. Es müssen deshalb unter behutsamer Abwägung der Interessen einerseits um die Erhaltung ihrer Funktionsfähigkeit bemühten Strafrechtspflege und des um ausreichenden Rechtsschutz besorgten Staatsbürgers Wege gefunden werden, auf denen die gebotene Entlastung erreicht wird, ohne daß sich zugleich die Rechtsstellung des Beschuldigten in nicht vertretbarer Weise verschlechtert. Als eine hierzu brauchbare Maßnahme bietet sich die vorgeschlagene Einfügung des § 245 a StPO geradezu an; denn der Entwurf will damit nur einen Rechtszustand wiederherstellen, der in Deutschland lange Zeit gegolten hat und der durch den Bundesgesetzgeber entgegen dem Vorschlag der Bundesregierung zwar beseitigt, aber für das Privatklageverfahren und das Bußgeldverfahren bei Ordnungswidrigkeiten ausdrücklich bestätigt worden ist.

In der ursprünglichen Fassung enthielt die Strafprozeßordnung in § 244 Abs. 2 eine Vorschrift folgenden Wortlauts: „In den Verhandlungen vor den Schöffengerichten und vor den Landgerichten in der Berufungsinstanz, sofern die Verhandlung vor letzteren eine Übertretung betrifft oder auf erhobene Privatklage erfolgt, bestimmt das Gericht den Umfang der Beweisaufnahme, ohne hierbei durch Anträge, Verzichte oder frühere Beschlüsse gebunden zu sein.“ Auf Grund der Verordnung über Gerichtsverfassung und Strafrechtspflege vom 4. Januar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 15) ist diese Regelung in der Neufassung der Strafprozeßordnung vom 22. März 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 299) nach § 245 Abs. 2 auf den Amtsrichter erstreckt worden. Das Gesetz zur Änderung der Strafprozeßordnung vom 22. Dezember 1925 (Reichsgesetzbl. I S. 475) hat den § 245 Abs. 2 erneut dahin geändert, daß in den Verhandlungen vor dem Amtsrichter, den Schöffengerichten und den Landgerichten das Gericht nur dann den Umfang der Beweisaufnahme bestimmt, wenn es sich um Übertretungs- oder Privatklegesachen handelt. Diese Vorschrift ist in der Folgezeit geltendes Recht geblieben, aber durch Artikel 3 § 1 des Kap. I des 1. Teils der Verordnung des Reichspräsidenten über Maßnahmen auf dem Gebiete der Rechtspflege und Verwaltung vom 14. Juni 1932 (Reichsgesetzbl. I S. 285) überlagert worden. Dort war mit Rücksicht auf die damalige Notlage vorgesehen, daß in Verhandlungen vor dem Amtsrichter, dem Schöffengericht und dem Landgericht der Umfang der Beweisaufnahme nach freiem Ermessen des Gerichts bestimmt werde. Nach dem Kriege hat die Bundesregierung in dem Entwurf eines Gesetzes zur Wiederherstellung der Rechtseinheit auf dem Gebiete der Gerichtsverfassung, der bürgerlichen Rechtspflege, des Strafverfahrens und des Kostenrechts — Drucksache Nr. 530 der 1. Wahlperiode — empfohlen, die Frage in der Weise zu regeln, daß die Gerichte bei Übertretungen und in Privatklegesachen den Umfang der Beweisaufnahme unbeschadet des § 244 Abs. 2 bestimmen (§ 244 Abs. 4 Satz 1, § 245 Abs. 2, § 384 Abs. 2 StPO i. d. F. des angegebenen Entwurfs). Der Vorschlag ist jedoch nicht Gesetz geworden, weil

im Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht des Bundestages grundsätzliche Bedenken gegen eine solche Beschränkung der Beweisaufnahme im Verfahren auf öffentliche Klage — also in den Übertretungssachen — bestanden; im Privatklageverfahren ist dagegen die entsprechende Beschränkung eingeführt worden (§ 384 Abs. 2 StPO). Dieser Standpunkt des Gesetzgebers ist nicht frei von inneren Widersprüchen; denn es läßt sich mit sachlichen Gründen nicht erklären, warum bei den Privatklagedelikten, die sämtlich Vergehen sind (vgl. dazu § 374 Abs. 1 StPO), ein weniger förmliches Beweisverfahren gelten soll als bei den Übertretungen, die ein geringeres Unrecht verkörpern und nur ausnahmsweise zu einer Eintragung im Strafregister führen (vgl. § 2 Abs. 3 der Strafregisterverordnung). Die verfahrensrechtliche Tatsache allein, daß § 313 StPO für bestimmte Urteile, die ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand haben, das Rechtsmittel der Berufung ausschließt, kann den Unterschied nicht hinreichend rechtfertigen; denn einerseits gilt dieser Rechtsmittelausschluß nicht für alle Übertretungssachen, und andererseits wirkt sich die Beschränkung der Beweisaufnahme sowohl im ersten Rechtszug als auch im Berufungsverfahren aus. Seitdem § 55 Abs. 3 Satz 4 und 6 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten für die gerichtliche Beweisaufnahme in Bußgeldsachen dieselbe Regelung vorsieht wie die Strafprozeßordnung in Privatklegesachen, haben sich die Widersprüche innerhalb derselben Rechtsmaterie verstärkt. Wenn die Ordnungswidrigkeiten auch kein kriminelles Unrecht verkörpern, so ist ihre Bedeutung für den Betroffenen meist einschneidender als die der Übertretungen. Das hängt damit zusammen, daß der Bußgeldrahmen bei Ordnungswidrigkeiten allgemein weiter gespannt ist als der Strafrahmen bei Übertretungen (§ 5 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten). Der Unterschied in den Vorschriften über den Umfang der Beweisaufnahme ist deshalb auch hier nicht gerechtfertigt und sollte aus Gründen der Einheit der Rechtsordnung beseitigt werden.

Die Beibehaltung des geltenden Rechts ist schließlich auch sachlich nicht geboten. So sehr die strengen Vorschriften der §§ 244 ff. StPO über den Umfang der Beweisaufnahme unerläßlich sind, wenn es sich um ein für den Beschuldigten bedeutsames Verfahren handelt, so sehr können sie in Bagatellsachen ihren Sinn verlieren. Es steht in keinem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung der Übertretungssachen, wenn der Beschuldigte — gestützt auf die Rechtsgarantien des § 244 Abs. 3 StPO — durch immer neue Beweisanträge, deren Ergebnislosigkeit unschwer voraussehbar ist, die mehrfache Unterbrechung oder Aussetzung der Hauptverhandlung erzwingen und dadurch das Verfahren verzögern kann. Ebenso ist es hier auch unsachgemäß, das Gericht zur Benutzung sämtlicher präsentierter Beweismittel zu zwingen (§ 245 StPO), wenn davon für die Klärung des Sachverhalts und der Schuldfrage kein wesentlicher Beitrag erwartet werden kann. In diesem untersten Bereich muß es genügen, daß das Gericht die ihm nach § 244 Abs. 2 StPO obliegende allgemeine Aufklärungspflicht erfüllt.

Diese gestattet ihm nicht, über sachlich begründete Beweisanträge hinwegzugehen oder sonst naheliegende Ermittlungen zu unterlassen. Durch die ausdrückliche Aufrechterhaltung der umfassenden Wahrheitsermittlungspflicht nach § 244 Abs. 2 StPO ist die Rechtsstellung des Beschuldigten in Übertretungssachen hinreichend geschützt. Die vorgeschlagene Vereinfachung wird sich vor allem für die Amtsgerichte auswirken und sie in den Stand setzen, Verhandlungen in Übertretungssachen ohne sachwidrige Verzögerungen durchzuführen.

In der Fassung lehnt sich die Vorschrift unmittelbar an § 384 Abs. 2 StPO an. Die Beschränkung auf Übertretungssachen bringt sie dadurch zum Ausdruck, daß die Verhandlung „nur Übertretungen betreffen“ darf. Damit wird klargestellt, daß die Vorschrift nicht gilt, wenn die Übertretung mit einer strafbaren Handlung anderer Art rechtlich zusammentrifft (Tateinheit, Fortsetzungszusammenhang usw.). Nicht erforderlich ist jedoch, daß die ganze Verhandlung ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand hat. Aus dem Wort „soweit“ ergibt sich vielmehr, daß die Vorschrift auch gilt, wenn in einer Hauptverhandlung, die mehrere selbständige Straftaten zum Gegenstand hat, der die Übertretung betreffende Sachverhalt erörtert wird.

Zu Nummern 5 und 6 (§§ 334, 334 a) — Revisionsbeschränkung

Im Hinblick auf die in der Einleitung und in der Begründung zu Nummer 4 dieses Artikels bereits behandelte außerordentliche Belastung der Strafgerichte mit Verkehrsstrafsachen schlägt der Entwurf eine weitere verfahrensrechtliche Maßnahme vor, die dazu beitragen soll, der ständig wachsenden Flut von Verfahren dieser Art Herr zu werden. Obgleich die Geschäftslage bei den Gerichten eine einschneidendere Maßnahme nahelegen könnte, beschränkt sich der Entwurf auf einen Ausschluß der Revision im untersten Bereich der sogenannten Bagatellkriminalität. Er stellt für Verfahren, die ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand haben, und in denen der Angeklagte entweder freigesprochen oder zu einer kleinen Geldstrafe verurteilt wird, grundsätzlich — mit dem Vorbehalt einer Ausnahme aus Gründen der Fortbildung des Rechts und der Einheitlichkeit der Rechtsprechung — nur eine richterliche Instanz zur Verfügung. Er geht dabei von der Auffassung aus, daß es bei einer sorgsamten Abwägung des Allgemeininteresses an einer wirksamen Strafrechtspflege und der Interessen des einzelnen Bürgers hingenommen werden kann und muß, daß eine weitere Nachprüfung solcher für den Betroffenen wenig bedeutungsvollen Verurteilungen unterbleibt. Daß sich in diesen Fällen ein Gericht in einer Hauptverhandlung gründlich mit der Sache befaßt hat, sollte genügen, um das Verfahren abzuschließen. Es kann leichter hingenommen werden, daß dem Beschuldigten oder der Staatsanwaltschaft die Überprüfung eines Urteils durch das Oberlandesgericht versagt wird, als daß die Strafrechtspflege insgesamt entweder durch Aufblähung der Richterzahl, die notwendig ein Absinken der Leistung zur Folge hat, oder durch Überlastung der

Richter mit Strafsachen minderer Bedeutung Schaden nimmt. Es handelt sich hier um einen Verzicht, den die zunehmende Motorisierung und die damit zusammenhängende stetig wachsende Zahl der Verkehrszuwerhandlungen erzwingt. Dabei ist es besser, die gebotene Entlastung durch gesetzliche Maßnahmen im Bereich der Bagatelldelikte herbeizuführen, als in Kauf zu nehmen, daß auch die bedeutsameren Strafsachen eine Einbuße an Gründlichkeit in der Tatsachenermittlung und an Genauigkeit in der rechtlichen Nachprüfung erleiden.

Zu § 334 — Revision gegen Urteile des Amtsrichters

Die Vorschrift knüpft an die geltenden §§ 313 und 334 StPO an. Danach kann ein Urteil des Amtsrichters, das ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand hat, nicht mit der Berufung, sondern nur mit der sogenannten Ersatzrevision angefochten werden, wenn der Angeklagte freigesprochen oder ausschließlich zu Geldstrafe verurteilt worden ist. Über die Ersatzrevision entscheidet das Oberlandesgericht (§ 121 Abs. 1 Nr. 1 GVG). Um eine fühlbare Entlastung dieser Gerichte zu erreichen, soll künftig die Ersatzrevision — von gewissen noch zu behandelnden Ausnahmen abgesehen — nur noch zulässig sein, wenn der Angeklagte verurteilt worden ist und wenn die erkannte Geldstrafe eine bestimmte Mindestgrenze überschreitet. Diese Grenze wird in Nummer 1 in der Weise festgesetzt, daß die Ersatzfreiheitsstrafe, die im Falle der Uneinbringlichkeit an die Stelle der Geldstrafe tritt (§ 29 StGB), eine Woche übersteigen muß. Allein dieser Maßstab für die Ausscheidung der Bagatellfälle, der sich nach der Ersatzfreiheitsstrafe richtet, führt zu gerechten Ergebnissen; denn die Ersatzfreiheitsstrafe wird — im Gegensatz zur Geldstrafe — unabhängig von den Vermögens- und Einkommensverhältnissen des Täters bemessen. Bei einer Abgrenzung nach der Höhe der verhängten Geldstrafe wäre der wohlhabende Angeklagte gegenüber dem wirtschaftlich schlechter gestellten bevorzugt. Es wäre ungerecht, ihm allein wegen der durch seine günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse bedingten Höhe der Geldstrafe die Möglichkeit der Revision zu eröffnen und sie den gleichschuldigen, aber ärmeren Angeklagten abzuschneiden, den die geringere Geldstrafe ebenso hart trifft. Der Entwurf entspricht damit dem Gedanken der sozialen Gerechtigkeit, der in dem sogenannten Tagessatzsystem des Entwurfs zum Strafgesetzbuch in besonders deutlicher Form zum Ausdruck kommt, aber auch schon nach geltendem Recht bei der Bemessung der Geldstrafe zu berücksichtigen ist (vgl. §§ 51 und 55 E 1960 mit der dazu gegebenen Begründung sowie § 27 c Abs. 1 StGB). Auch die §§ 2, 3 des Straffreiheitsgesetzes vom 17. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 203) haben aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit bei der Abgrenzung der amnestierten Geldstrafen nicht den Betrag der Geldstrafe, sondern die Höhe der Ersatzfreiheitsstrafe zugrunde gelegt. Die Bemessung der Ersatzfreiheitsstrafe im Einzelfall muß von kriminalpolitisch sinnvollen Erwägungen ausgehen. So wäre es nicht angängig, daß ein Gericht für den Fall der

Uneinbringlichkeit einer höheren Geldstrafe eine unverhältnismäßig niedrige Ersatzfreiheitsstrafe festsetzt, um dadurch sein Urteil der Revision zu entziehen. Der Entwurf bietet für eine solche den Grundsätzen der Strafbemessung widersprechende Rechtsanwendung keine Ansatzpunkte. Im übrigen könnte ihr im Rahmen des § 334 a StPO i. d. F. des Artikels 2 Nr. 6 durch Zulassung der Revision nach Nummer 3 entgegengewirkt werden.

Um die praktische Bedeutung der vorgeschlagenen Revisionsbeschränkung deutlich zu machen, wird darauf hingewiesen, daß alle Urteile von einigem Gewicht nicht betroffen sind. Das gilt namentlich für Urteile, in denen neben der Geldstrafe noch Rechtsfolgen anderer Art, etwa das Fahrverbot, die Entziehung der Fahrerlaubnis oder die Einziehung ausgesprochen sind. Es gilt aber auch für den Fall, daß im Verfahren der Verdacht eines Vergehens bestand, und das Urteil deshalb im Sinne des § 313 StPO nicht ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand hatte. In allen diesen Fällen bleiben die allgemein nach geltendem Recht bestehenden Anfechtungsmöglichkeiten unberührt.

Unabhängig davon, ob der Angeklagte verurteilt worden ist, und unabhängig von der Höhe der Geldstrafe ist nach Nummer 2 die Revision stets zulässig, wenn das Urteil Übertretungen nach § 361 StGB zum Gegenstand hat. Damit wird der besonderen Eigenart dieser Übertretungen, die bestimmte asoziale Verhaltensweisen, wie etwa Bettelei, Landstreicherei und Gewerbsunzucht, betreffen, Rechnung getragen. Es handelt sich insoweit um Straftaten, die zur echten Kriminalität gehören. Das kommt vor allem darin zum Ausdruck, daß § 361 StGB keine Geldstrafe, sondern ausschließlich Haft androht; zu einer Geldstrafe kann es überhaupt nur kommen, wenn auf sie nach § 27 b StGB an Stelle einer an sich verwirkten Haft erkannt wird. Außerdem gelten für Strafen dieser Art wesentliche Besonderheiten: Im Rahmen des § 362 StGB gilt während des Vollzugs der Haft — auch der Ersatzhaft — Arbeitszwang, und die Verurteilung zu Geldstrafe wird im Strafregister vermerkt (§ 2 Abs. 3 der Strafregisterverordnung).

Die Nummer 3 schließlich sieht die Zulässigkeit der Revision vor, wenn sie nach § 334 a StPO i. d. F. des Entwurfs durch das Revisionsgericht besonders zugelassen wird. Darüber wird in der folgenden Begründung zu dieser Vorschrift Näheres dargelegt.

Zu § 334 a — Zulassung der Revision

Ist ein Urteil des Amtsrichters, das nach § 313 StPO nicht mit Berufung angefochten werden kann, nicht schon nach den Nummern 1 oder 2 des § 334 StPO i. d. F. des Entwurfs anfechtbar, so läßt das Revisionsgericht auf Antrag die Revision zu, wenn es geboten ist, die Nachprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zu ermöglichen (Absatz 1). Der Entwurf eröffnet damit die Möglichkeit, in Ausnahmefällen eine höchstrichterliche Entscheidung herbeizuführen. Dadurch soll auch im Bereich der ihrer Art nach besonders leichten Übertretungen die

Fortbildung des Rechts und die Einheitlichkeit der Rechtsprechung gewährleistet werden. Das ist unverzichtbar; denn es gibt gewisse Tatbestände von Übertretungen, deren Verletzung ohne diese Anfechtungsmöglichkeit niemals von einem höheren Gericht nachgeprüft werden könnte, so daß insoweit schwer erträgliche Unterschiede in der Rechtsprechung der Amtsgerichte entstehen könnten.

Die Einrichtung eines von besonderer Zulassung abhängigen, auf die Nachprüfung von Rechtsfehlern gerichteten Rechtsmittels ist dem geltenden Recht nicht fremd. So sehen beispielsweise § 546 Abs. 1 ZPO, § 72 des Arbeitsgerichtsgesetzes, § 162 des Sozialgerichtsgesetzes und § 132 der Verwaltungsgerichtsordnung eine Zulassungsrevision vor. § 24 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Landwirtschaftssachen vom 21. Juli 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 667) und § 73 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen vom 27. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1081) haben eine besonders zuzulassende Rechtsbeschwerde an den Bundesgerichtshof eingeführt. Von diesen Zulassungsverfahren unterscheidet sich das im Entwurf vorgesehene im wesentlichen dadurch, daß über die Zulassung nicht das Gericht entscheidet, dessen Urteil angefochten werden soll, sondern das Gericht, das auch für die Entscheidung über das Rechtsmittel zuständig ist. Die Übertragung der Entscheidung auf den Amtsrichter würde die Gefahr mit sich bringen, daß sich sehr unterschiedliche Grundsätze für die Zulassung in den einzelnen Amtsgerichtsbezirken entwickelten, die einer gleichmäßigen Rechtsanwendung abträglich wären. Die Zuständigkeit des Oberlandesgerichts dürfte dagegen gewährleisten, daß die Zulassung in der Praxis nach einheitlichen Gesichtspunkten gehandhabt wird. Auch in den vorstehend erwähnten Verfahrensgesetzen ist die Zulassung nicht einem unteren Gericht übertragen.

In den sachlichen Voraussetzungen der Zulassung, die durch die Begriffe „Fortbildung des Rechts“ und „Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung“ gekennzeichnet sind, lehnt sich der Entwurf an § 137 GVG an, nach dem ein Senat des Bundesgerichtshofes in einer Frage von grundsätzlicher Bedeutung die Entscheidung des Großen Senats herbeiführen kann, „wenn nach seiner Auffassung die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung es erfordert“. Allerdings soll nach dem Entwurf die Zulassung nicht davon abhängen, ob die zu entscheidende Frage von grundsätzlicher Bedeutung ist. Es soll vielmehr allein genügen, daß es geboten ist, die Nachprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zu ermöglichen. Insofern wird den Oberlandesgerichten in einem weiteren Umfang die Zulassung von Revisionen ermöglicht und zugleich zur Pflicht gemacht. Allerdings fällt diese Abweichung praktisch wohl kaum ins Gewicht. Indem der Entwurf an die beiden in der Gesetzgebung und der Rechtsprechung bewährten Merkmale anknüpft, ist für die Zulassung ein Rahmen gesetzt, der eine gleichmäßige Handhabung ermöglicht und für die Praxis brauchbar ist. Denn die Zulassung setzt lediglich eine Prüfung der Frage voraus, ob aus den angegebenen Gründen die Nach-

prüfung des Urteils ermöglicht werden soll. Das Revisionsgericht nimmt demnach mit der Zulassung die sachliche Entscheidung über das Rechtsmittel nicht vorweg. Allerdings ist bei der Auslegung dieser Merkmale der besondere Zweck der Zulassungsrevision zu berücksichtigen. So kann etwa das Interesse an einer einheitlichen Rechtsprechung die Zulassung schon dann rechtfertigen, wenn ein einzelner Amtsrichter die Übung entwickelt, in einer bestimmten Rechtsfrage von der höchstrichterlichen Rechtsprechung abzuweichen, nicht aber schon dann, wenn er lediglich eine die Strafrechtspflege im ganzen nicht berührende Rechtsfrage falsch entscheidet. Ob sich im Einzelfall die Notwendigkeit der Nachprüfung eines Urteils aus seinem sachlich-rechtlichen Inhalt oder aus Verfahrensfragen ergibt, macht keinen Unterschied. Unter diesem Gesichtspunkt sind der Zulassung keine Schranken gesetzt. Auch schwerwiegende Verfahrensverstöße, auf denen das Urteil beruht, können demnach Anlaß sein, die Revision zuzulassen. Der Fortbildung des Rechts oder der Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung kann nicht nur eine das angefochtene Urteil aufhebende, sondern ebenso eine die Revision verwerfende Entscheidung dienen. Wesentlich ist allein, daß das Revisionsgericht Gelegenheit erhält, seine Rechtsauffassung in einer für die nachgeordneten Gerichte bedeutsamen Weise zum Ausdruck zu bringen oder durch Vorlage nach § 121 Abs. 2 GVG eine richtungweisende Entscheidung des Bundesgerichtshofes herbeizuführen.

Die Absätze 2 und 3 regeln die Ausgestaltung des Zulassungsverfahrens im einzelnen. Dabei ist auf möglichste Vereinfachung des Verfahrens Bedacht genommen. Insbesondere ist vermieden worden, daß die Einlegung und Begründung der Revision selbst der Zulassung erst zeitlich nachfolgen. Eine solche Regelung hätte, besonders im Hinblick auf die Notwendigkeit mehrfacher Aktenversendung, eine vermeidbare Schwerfälligkeit des Verfahrens zur Folge.

Nach Absatz 2 Satz 1 gelten für den Zulassungsantrag die Vorschriften über die Einlegung der Revision entsprechend. Das bedeutet, daß nur derjenige berechtigt ist, die Zulassung der Revision zu beantragen, der im Falle der Zulassung auch zur Einlegung des Rechtsmittels berechtigt wäre. Außerdem gelten die Vorschriften über Form und Frist der Revisionseinlegung (§§ 341, 342 StPO) auch für den Antrag. Da vor der Entscheidung über den Antrag die Endgültigkeit des amtsrichterlichen Urteils noch in der Schwebe ist, bewirkt er auch die Hemmung der Rechtskraft (vgl. § 343 StPO). — Nach Absatz 2 Satz 2 gilt der Zulassungsantrag als vorsorglich eingelegte Revision. Durch diese Fiktion wird die besondere Revisionseinlegung neben dem Zulassungsantrag, deren Nichtbeachtung die Verwerfung des Antrags zur Folge haben könnte, entbehrlich. Außerdem werden Zweifel darüber vermieden, ob im Einzelfall ein Zulassungsantrag wegen Irrtums in der Bezeichnung nach § 300 StPO als ordnungsgemäß eingelegte Revision angesehen werden kann. — Satz 3 des Absatzes 2 macht die Einhaltung der Vorschriften über die Anbringung der Revisionsanträge (§§ 344, 345 StPO) zur Zulässigkeitsvoraussetzung für den Zulassungsantrag.

Auf diese Weise wird vermieden, daß die Revision zugelassen werden muß, obgleich bereits feststeht, daß sie alsbald wegen Nichtbeachtung der für die Revisionsanträge und deren Begründung vorgeschriebenen Form und Frist als unzulässig zu verwerfen wäre (vgl. § 349 Abs. 1 StPO). Außerdem wird durch die damit verbundene notwendige Mitwirkung eines Rechtsanwalts oder des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle (§ 345 Abs. 2 StPO) eine Entlastung der Oberlandesgerichte erreicht; denn es ist zu erwarten, daß diese Personen auf die Rücknahme von Zulassungsanträgen, die von vornherein aussichtslos sind, hinwirken und für eine sachgemäße Begründung des Zulassungsantrags, die Satz 4 des Absatzes 2 durch Sollvorschrift fordert, Sorge tragen werden. — Die schließlich vorgeschriebene entsprechende Anwendung des § 35 a StPO soll sicherstellen, daß der Amtsrichter den Angeklagten bei der Bekanntmachung des Urteils auch über die Zulassung der Revision und ihre Besonderheiten belehrt.

Absatz 3 Satz 2 bestimmt, daß im Zulassungsverfahren die §§ 346 bis 348 StPO entsprechend anzuwenden sind. Danach hat u. a. das Amtsgericht den Zulassungsantrag zu verwerfen, wenn er verspätet gestellt ist oder wenn die Revisionsanträge nicht rechtzeitig oder nicht in der vorgeschriebenen Form angebracht sind. Gegen den Verwerfungsbeschluß kann der Antragsteller die Entscheidung des Revisionsgerichts beantragen (§ 346 Abs. 2 StPO). Nach Absatz 3 Satz 1 entscheidet das Revisionsgericht über den Antrag stets durch Beschluß. Für die Frage, ob dieser mit Gründen zu versehen ist, gilt § 34 StPO. Eine entsprechende Anwendung des § 349 Abs. 2 StPO sieht der Entwurf nicht vor, weil das Revisionsgericht den Zulassungsantrag auch ohne Einstimmigkeit durch Beschluß als unbegründet verwerfen kann. — Da der Entwurf aus Gründen der Verfahrensvereinfachung dem Zulassungsantrag die zusätzliche Bedeutung einer vorsorglich eingelegten Revision beilegt und den Antragsteller zur Begründung der Revision zwingt, ist es sachgemäß, mit der Verwerfung des Antrags die Fiktion der Revisionsrücknahme zu verbinden (Absatz 3 Satz 3); denn das Gesetz kann nicht davon ausgehen, daß der Antragsteller die gesetzlich fingierte Revision durchführen will, nachdem deren Zulassung durch eine endgültige Entscheidung abgelehnt ist. Die Fiktion der Revisionsrücknahme macht eine besondere Entscheidung über das Rechtsmittel entbehrlich. Diese Regelung hat gesetzestechnisch den weiteren Vorteil, daß eine Ergänzung der kostenrechtlichen Vorschriften überflüssig wird. Für das eigentliche Zulassungsverfahren fallen keine besonderen Gerichtskosten an. Es entstehen lediglich die Kosten für das Revisionsverfahren mit der Maßgabe, daß bei der Ablehnung des Zulassungsantrags die für die Rücknahme der Revision vor Beginn der Hauptverhandlung vorgesehene Gebühr erhoben wird (§ 72 Abs. 2 Nr. 1 des Gerichtskostengesetzes). Für die Gebühren der Rechtsanwälte ist § 86 Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 1 Nr. 2 der Rechtsanwaltsgebührenordnung maßgebend.

Läßt das Revisionsgericht die Revision zu, so bestimmt sich das weitere Verfahren nach den §§ 350 bis 358 StPO.

Zu Nummern 7 und 8 (§§ 407, 413) — Strafbefehl, Strafverfügung

Die Neufassung der Absätze 2 der §§ 407 und 413 StPO läßt die Verhängung des Fahrverbots sowohl durch Strafbefehl als auch durch Strafverfügung zu. Für den Strafbefehl bedarf es keiner besonderen Begründung; denn in diesem Verfahren können Freiheitsstrafen bis zu drei Monaten festgesetzt werden, die unter jedem Gesichtspunkt schwerer wiegen als das kurzfristige Fahrverbot. Die Nebenstrafe sollte aber auch für die Strafverfügung zugelassen werden. Nach geltendem Recht können in einer solchen Verfügung Haft bis zu sechs Wochen Geldstrafe, Einziehung und die Befugnis zur Beseitigung eines gesetzwidrigen Zustandes festgesetzt werden. Aus dem Rahmen dieser Rechtsfolgen fällt das Fahrverbot nicht heraus. Was die Tiefe des Eingriffs in die Rechtsstellung des Verurteilten betrifft, bleibt es sogar beträchtlich hinter der in erster Linie zugelassenen Haftstrafe zurück. Der Ausschluß des Fahrverbots aus der Strafverfügung würde auch zu einer unerwünschten Erschwerung des Strafverfahrens führen. Die Polizeibehörden könnten dann von der in § 413 Abs. 1 StPO begründeten Befugnis, ihre Verhandlungen unmittelbar dem Amtsgericht zu übersenden, nur noch ausnahmsweise Gebrauch machen; denn bei zahlreichen im Zusammenhang mit der Führung von Kraftfahrzeugen begangenen Verkehrsübertretungen ließe sich die Möglichkeit der Verhängung eines Fahrverbots nicht von vornherein ausschließen. Die Vorlage aller dieser Strafsachen an die Staatsanwaltschaft würde aber zu einem erheblichen Mehraufwand führen, der angesichts der außerordentlichen Belastung der Strafverfolgungsbehörden und Gerichte nicht verantwortet werden kann.

Die Gelegenheit der Neufassung des § 407 Abs. 2 StPO wird dazu benutzt, zugleich einige im geltenden Recht bestehende Streitfragen zu klären. Die Fassung ergibt jetzt zweifelsfrei, daß alle in dem Katalog zugelassenen Strafen und Maßnahmen in den Grenzen des sachlichen Strafrechts allein festgesetzt oder miteinander verbunden werden können. Namentlich die Verbindung von Freiheitsstrafe und Geldstrafe wegen einer Tat, für die beide Strafen nebeneinander angedroht sind (vgl. z. B. § 266 Abs. 1 StGB), ist jetzt rechtlich bedenkenfrei. Das Fahrverbot allerdings kann niemals allein verhängt werden, weil es in § 37 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 2 als Nebenstrafe ausgestaltet ist und deshalb nur neben einer Freiheitsstrafe oder einer Geldstrafe vorkommen kann. — Außerdem werden die einziehungsähnlichen Rechtsfolgen der Vernichtung und der Unbrauchbarmachung ebenso wie in den §§ 232 und 233 StPO i. d. F. des Artikels 2 Nr. 2, 3 ausdrücklich erwähnt, so daß auch ihre Zulässigkeit im Strafbefehls- und Strafverfügungsverfahren nicht mehr zweifelhaft ist.

Zu Nummer 9 (§ 450) — Anrechnung

Ist in einem nicht rechtskräftigen Urteil ein Fahrverbot nach § 37 StGB verhängt, so gibt es im allge-

meinen keinen Rechtsgrund mehr, um eine bis zum Urteil bestehende amtliche Verwahrung des Führerscheins vor dem Eintritt der Rechtskraft aufrechtzuerhalten. Die vorgeschlagene Neufassung des § 111 a Abs. 5 Satz 2 StPO gibt jedoch die Möglichkeit, die Rückgabe des Führerscheins in solchen Fällen aufzuschieben, wenn der Beschuldigte nicht widerspricht. Dadurch soll der kurze Zeitraum von der Verkündung des Urteils bis zum Ablauf der Rechtsmittelfristen oder bis zur allseitigen Erklärung des Rechtsmittelverzichts überbrückt werden, ohne daß in jedem Falle der Führerschein zurückgegeben werden muß (vgl. die Begründung zu Artikel 2 Nr. 1). Es entspricht nun der Billigkeit, daß diese Zeit dem Verurteilten bei der Berechnung der Verbotsfrist nicht verlorengeht. Der vorgeschlagene § 450 Abs. 3 StPO sieht deshalb die unverkürzte Anrechnung auf das Fahrverbot vor.

Zu Nummer 10 (§ 463 a) — Nachträgliche Entscheidungen

Da an die Stelle des geltenden § 42 m Abs. 4 StGB der § 42 n Abs. 7 i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3 treten soll, muß in § 463 a Abs. 3 StPO die Verweisung auf das Strafgesetzbuch entsprechend geändert werden.

Zu Nummer 11 (§ 463 b) — Beschlagnahme

Absatz 1 läßt für den Fall, daß auf Grund eines Fahrverbots der Führerschein in amtliche Verwahrung zu nehmen ist (§ 37 Abs. 3 Satz 2 StGB i. d. F. des Entwurfs) und er nicht freiwillig herausgegeben wird, die Beschlagnahme zu. Zuständig für die Anordnung der Beschlagnahme ist die Vollstreckungsbehörde (§ 451 StPO). Sie kann zur Ausführung der Beschlagnahme die Polizeibehörden um Amtshilfe ersuchen. § 463 StPO ist insoweit nicht anwendbar.

Absatz 2 übernimmt ohne sachliche Änderung den Inhalt des geltenden § 111 a Abs. 3 StPO, soweit er sich auf das Vollstreckungsverfahren bezieht. Er erweitert die Vorschrift jedoch um den Fall, daß in einen ausländischen Fahrausweis der Vermerk über das Fahrverbot einzutragen ist. Das ist eine zwingende Folge der Einführung dieser Nebenstrafe.

Artikel 3

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Zu Nummer 1 (§ 4) — Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung

Der Entwurf sieht eine sachliche Änderung des § 4 Abs. 2 Satz 2 StVG nur insoweit vor, als er sich auf die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bezieht. Der übrige Satzteil ist nur sprachlich umgestellt worden, um die vorgeschlagene Ergänzung zwanglos einfügen zu können.

Wie in der Begründung zu § 42 m Abs. 1 StGB (Artikel 1 Nr. 3) dargelegt wurde, können die Gerichte die Fahrerlaubnis nur entziehen, wenn der Täter allgemein zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Die Entscheidung hat dann stets den Verlust der Fahrerlaubnis schlechthin, d. h. sämtlicher

für den Täter in Frage kommender Klassen, zur Folge. Das schließt zugleich den Verlust der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 15 d ff. StVZO) ein. Eine Beschränkung der gerichtlichen Entziehung auf die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist dagegen nicht möglich. Insoweit können nur die Verwaltungsbehörden tätig werden. Daraus folgt zwingend, daß die Sperrwirkung, durch die § 4 Abs. 2 Satz 1 StVG die Tätigkeit der Verwaltungsbehörde beschränkt, für die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht gelten kann. Hierbei handelt es sich um eine besondere Fahrerlaubnis, über die der Verwaltungsbehörde die Verfügung auch dann zustehen muß, wenn in einem gerichtlichen Verfahren noch geklärt werden muß, ob dem Täter seine Fahrerlaubnis insgesamt zu entziehen ist. Diesem Zweck dient die Erweiterung der in § 4 Abs. 2 Satz 2 StVG enthaltenen Ausnahmenvorschrift.

Zu Nummer 2 (§ 24) — Fahren ohne Fahrerlaubnis oder Führerschein

Die Vorschriften des geltenden § 24 StVG, die sich im wesentlichen mit dem Führen von Kraftfahrzeugen ohne Fahrerlaubnis oder Führerschein befassen, haben sich in der Praxis als unzureichend erwiesen. Vor allem die Strafdrohung, die als Freiheitsstrafe nur Gefängnis bis zu zwei Monaten vorsieht, hat häufig nicht genügt, um das Unrecht schwerer oder gewohnheitsmäßig begangener Taten zu sühnen, die Allgemeinheit zu schützen und den Täter von weiteren Straftaten solcher Art abzuhalten. Angesichts der ständigen Zunahme der Verkehrsdichte und der wachsenden Gefahren, die von Kraftfahrern ohne Fahrerlaubnis ausgehen, schlägt der Entwurf eine erhebliche Verschärfung des Strafschutzes vor.

Absatz 1 sieht zwei neue Tatbestände vor, die das Führen eines Kraftfahrzeuges ohne die dazu erforderliche Fahrerlaubnis oder entgegen einem Fahrverbot nach § 37 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 2 betreffen. Er schält damit diese besonders schwerwiegenden Taten aus dem allgemeinen Tatbestand des geltenden Rechts heraus, der alle Kraftfahrzeugführer, die fahren, „ohne einen Führerschein zu besitzen“, mit einer einheitlichen Strafe bedroht. Als Täterkreis erfaßt die Vorschrift vor allem die Fahrzeugführer, die selbst ohne die erforderliche Fahrerlaubnis oder entgegen einem Fahrverbot fahren (Nummer 1); sie trifft zugleich in Anlehnung an das geltende Recht auch die Halter von Kraftfahrzeugen, die ihr Fahrzeug von Fahrern ohne die erforderliche Fahrerlaubnis oder entgegen einem Fahrverbot fahren lassen (Nummer 2). Das geltende Recht setzt zur Strafbarkeit des Fahrzeughalters voraus, daß dieser den anderen zur Führung des Fahrzeuges „bestellt oder ermächtigt“ hat. Der Entwurf läßt es dagegen genügen, wenn er die Führung des Fahrzeuges durch den anderen „angeordnet oder zugelassen“ hat. Die damit verbundene geringfügige Erweiterung des Anwendungsbereichs ist kriminalpolitisch erwünscht; sie dient zugleich der Anpassung an § 26 Nr. 2 und 4 StVG, der im Jahre 1952 durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs eingeführt worden ist. — Absatz 1 gilt nach der in den letzten Jahren allgemein befolgten Technik in der Beschreibung tatbestandsmäßigen Verhaltens nur für

vorsätzliche Taten. Fällt dem Täter im Hinblick auf den Mangel der Fahrerlaubnis oder das Fahrverbot nur Fahrlässigkeit zur Last, so ist seine Tat nach Absatz 2 zu beurteilen.

Als Strafe für Taten nach Absatz 1 sieht der Entwurf Gefängnis bis zu einem Jahr oder Geldstrafe vor. Damit wird das Höchstmaß der Freiheitsstrafe gegenüber dem geltenden Recht auf das Sechsfache erhöht. Das ist zur Bekämpfung der Verkehrsgefahren und zur Stärkung der Autorität der gerichtlichen Entscheidungen über die Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot dringend geboten. Die Strafschärfung ist im übrigen schon deshalb begründet, weil der geltende Strafraum des § 24 StVG in einem auffallenden Mißverhältnis zu zahlreichen anderen Strafvorschriften steht. Es darf nur darauf hingewiesen werden, daß in dem eng verwandten Tatbestand des Gebrauchs eines Fahrzeuges, für das der vorgeschriebene Haftpflichtversicherungsschutz nicht besteht, Gefängnisstrafe bis zu fünf Jahren angedroht ist (Näheres dazu ist in der Begründung zu Artikel 4 ausgeführt). Dieser außergewöhnlich große Unterschied in den Strafdrohungen läßt sich nur aus der Tatsache erklären, daß die beiden Vorschriften in Zeiten völlig verschiedener strafrechtlicher Grundanschauungen entstanden sind.

Absatz 2 erfüllt die Aufgabe eines Auffangtatbestandes; er ist nur abwendbar, wenn die Tat nicht nach Absatz 1 strafbar ist.

In der Nummer 1 droht er in sachlicher Übereinstimmung mit dem geltenden § 24 Abs. 1 Nr. 1 StVG dem Strafe an, der ein Kraftfahrzeug führt, ohne den vorgeschriebenen Führerschein zu besitzen. Für das Merkmal des Besitzes legt der Entwurf dieselbe Auslegung zugrunde, die in der Rechtsprechung zum geltenden Recht herausgearbeitet worden ist. Danach kommt es darauf an, ob der Fahrzeugführer „in der Lage ist, Auskunft darüber zu geben, wo sich sein Fahrausweis befindet, so daß sich die Kontrollbehörde oder ihre Beamten an Hand des Führerscheins von der Erteilung und dem Fortbestehen der Fahrerlaubnis überzeugen können“ (BGHSt. 6, 367). Es ist eingehend geprüft worden, ob der bloße Nichtbesitz des Führerscheins in diesem Sinne ausreicht, um eine Vergehensstrafe zu rechtfertigen. Bedenken dagegen bestehen vor allem in dem Fall, daß der Täter den Führerschein nur vorübergehend verlegt hat und überzeugt ist, ihn alsbald wiederzufinden. Im Rahmen des Tatbestandes bilden diese Fälle aber nur eine zahlenmäßig kleine Gruppe. Die Strafdrohung hat größere praktische Bedeutung für die Kraftfahrer, die ihren Führerschein endgültig verloren haben. Auch bei dieser Tätergruppe wäre eine Vergehensstrafe nicht unbedingt geboten, wenn in jedem Falle zuverlässig festgestellt werden könnte, daß ihre Fahrerlaubnis noch fortbesteht. Das ist aber in der Praxis häufig nicht der Fall. Wenn sich jemand, der seinen Führerschein unauffindbar verloren hat, nicht um die Ausstellung eines Ersatzführerscheines bemüht, beruht das nicht selten darauf, daß er das Fortbestehen seiner Fahrerlaubnis nicht dartun kann. Darüber hinaus spielen auch die Fälle eine große Rolle, in denen lediglich die unwiderlegbare Schutzbehauptung aufgestellt wird,

die Fahrerlaubnis sei schon vor längerer Zeit erteilt worden, die Unterlagen darüber seien aber infolge der Wirren des Krieges oder der Nachkriegszeit nicht mehr vorhanden. Wegen der großen Spannweite des Tatbestandes ist deshalb die Aufrechterhaltung seiner Vergehensnatur unerlässlich. Um jedoch sichtbar zu machen, wie unterschiedlich der Unrechtsgehalt der erfaßten Taten sein kann, droht der Entwurf nicht nur Gefängnis oder Geldstrafe, sondern wahlweise als weitere Strafart auch Haft an. — Die Nummer 1 behandelt außerdem den Fall, daß jemand ein Kraftfahrzeug führt, obwohl sein Führerschein nach § 94 StPO in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist. Damit soll eine kriminalpolitisch nicht vertretbare Lücke des geltenden Rechts geschlossen werden. Taten dieser Art konnten bisher trotz ihres erheblichen Unrechtsgehalts nur als Übertretungen nach § 4 Abs. 2 Satz 2, § 71 StVZO geahndet werden.

Die Nummer 2 des Absatzes 2 ist dem geltenden § 24 Abs. 2 StVG nachgebildet und der Neufassung der Nummer 1 angepaßt. Wegen der Ersetzung der Merkmale „bestellen oder ermächtigen“ durch „anordnen oder zulassen“ wird auf die Ausführungen zu Absatz 1 verwiesen.

Als Strafe für Taten nach Absatz 2 schlägt der Entwurf Gefängnis bis zu drei Monaten, Haft oder Geldstrafe vor. Das gilt ohne Unterschied für vorsätzliches und fahrlässiges Verhalten. Eine Abstufung der Strafdrohungen ist in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht unterblieben, weil sie in dem verhältnismäßig engen Strafraum nicht sinnvoll durchgeführt werden könnte. Die Festsetzung des Höchstmaßes der Gefängnisstrafe auf drei Monate, die den bisherigen Rechtszustand geringfügig verschärft, dürfte genügen, um allen kriminalpolitischen Bedürfnissen zu entsprechen. Nachdem durch Absatz 1 die schweren Begehungsformen der Tat ausgeschieden und mit erhöhter Strafe bedroht sind, werden durch Absatz 2 nur Fälle von minderer Bedeutung erfaßt.

Absatz 3 entspricht dem geltenden § 24 Abs. 1 Nr. 3 StVG. Er ist durch Einbeziehung des Fahrverbots ergänzt. Der Strafraum ist dem Absatz 2 entnommen, also gegenüber dem geltenden Recht etwas erweitert. Die dort nicht vorgesehene wahlweise Androhung von Haft ist übrigens auch bei diesem Tatbestand sinnvoll; denn es handelt nicht immer aus bösem Willen, wer seinen Führerschein der Behörde nicht abliefern. Es sind auch Fälle denkbar, die ihre Wurzel in bloßer Nachlässigkeit haben.

Absatz 4 soll eine wirksame Waffe zur Bekämpfung der Gefahren bieten, die von Kraftfahrern ohne Fahrerlaubnis ausgehen. Er läßt in den Fällen des Absatzes 1 aus ähnlichen Gründen wie bei der Straßenverkehrsgefährdung die Einziehung des Kraftfahrzeuges, auf das sich die Tat bezieht, zu, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. Auf die Begründung zu § 315 a Abs. 5 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 7 wird verwiesen. Ergänzend wird bemerkt, daß die Einziehung gerade beim Fahren ohne Fahrerlaubnis oder entgegen einem Fahrverbot kriminalpolitisch besonders sinnvoll ist. Sie ist geradezu die ange-

messene Folge der verbotswidrigen Führung des Kraftfahrzeuges; denn da der Täter das Fahrzeug mißbraucht hat und meist auch die Gefahr besteht, daß er es künftig weiter mißbrauchen wird, ist der Entzug des Fahrzeuges eine tatentsprechende und zugleich auch fühlbare Folge. Die Notwendigkeit, die Einziehung zuzulassen, ist in den Fällen, in denen jemand die Tat trotz vorausgegangener Entziehung der Fahrerlaubnis oder trotz eines Fahrverbots begeht, besonders sinnfällig; hier wird die Autorität der gerichtlichen Entscheidungen nachhaltig gestärkt, wenn der Verurteilte für den Fall der Zuwiderhandlung mit dem Verlust seines Kraftfahrzeuges rechnen muß.

Artikel 4

Änderung von Vorschriften des Pflichtversicherungsrechts

Zu Nummern 1 und 2 — Pflichtversicherung

Die Änderungen des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 7. November 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 2223) und des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 667) schlägt der Entwurf vor allem deshalb vor, weil die Strafvorschriften über den Gebrauch von Fahrzeugen ohne den gesetzlich vorgeschriebenen Haftpflichtversicherungsschutz durch Zulassung der Einziehung des Fahrzeugs, auf das sich die Tat bezieht, ergänzt werden sollen. Das geschieht durch Einfügung entsprechender Vorschriften in beiden Gesetzen. Diese Ergänzung des Pflichtversicherungsrechts ist aus der Erwägung gerechtfertigt, daß die Benutzung unversicherter Fahrzeuge für die anderen Verkehrsteilnehmer die Gefahr schwerster Schädigung heraufbeschwört und daß der Mißbrauch des Fahrzeugs hier nicht weniger verwerflich ist als im Falle des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Schon aus Gründen der Einheit der Rechtsordnung ist deshalb die vorgeschlagene Erweiterung der Einziehungsmöglichkeiten begründet. Ergänzend wird auf die Ausführungen der Begründung zu den Einziehungsvorschriften des § 315 a Abs. 5 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 7 und des § 24 Abs. 4 StVG i. d. F. des Artikels 3 Nr. 2 verwiesen. Allerdings ist bei Verletzung der Strafvorschriften über den Haftpflichtversicherungsschutz eine Besonderheit zu beachten: Der Zweck der Versicherung besteht darin, die zivilrechtlichen Schadensersatzansprüche der etwa durch das Fahrzeug geschädigten Personen sicherzustellen. Durch das Fahren mit einem unversicherten Fahrzeug wird also — anders als beim Fahren ohne Fahrerlaubnis — nicht die Gefahr eines Unfalls selbst vergrößert, sondern nur die Erfüllung der aus einem möglichen Unfall entstehenden Ersatzansprüche gefährdet. Der Halter eines solchen Fahrzeugs wird häufig in ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen leben; jedenfalls ist das meist der Grund, warum er die Kosten für die

Haftpflichtversicherung scheut. Kommt es dann zu einem Unfall mit erheblichem Personen- oder Sachschaden, wird das Fahrzeug bisweilen den einzigen größeren Vermögenswert des Ersatzpflichtigen bilden, auf den die Geschädigten zu ihrer — wenigstens teilweisen — Befriedigung angewiesen sind. Da die Einziehung des Fahrzeugs nicht zwingend vorgeschrieben, sondern in das Ermessen des Gerichts gestellt ist, hat dieses die Möglichkeit, auf die geschilderte Besonderheit Rücksicht zu nehmen und in Schadensfällen von der Einziehung abzusehen, wenn diese sich zum Nachteil der Geschädigten auswirken würde.

Der Entwurf benutzt zugleich die Gelegenheit, eine im Rahmen des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes entstandene Rechtsfrage in einem von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes abweichenden Sinne zu entscheiden. In einem Vorlegungsfall, der durch widersprechende Entscheidungen mehrerer Oberlandesgerichte veranlaßt war, hat sich der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofes auf den Standpunkt gestellt, daß sich der Halter eines versicherungspflichtigen Kraftfahrzeuges durch dessen Benutzung nach Artikel I § 5 des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes nicht strafbar mache, solange der Versicherungsschutz zugunsten des Geschädigten nach § 158 c Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) trotz Ablaufs des Versicherungsvertrages als fortbestehend gelte (BGHSt. 12, 392). Dieser Standpunkt ist auf der Grundlage des geltenden Rechts haltbar. Er ist aber kriminalpolitisch unerwünscht. Für den Fall, daß der Haftpflichtversicherungsvertrag abläuft, fingiert § 158 c Abs. 2 VVG dessen Fortbestehen lediglich zugunsten Dritter. Er dient also ausschließlich den Belangen der Geschädigten, nicht dagegen denen des Fahrzeughalters. Nun ist es zwar rechtlich nicht ausgeschlossen, diesem fortbestehenden Versicherungsschutz eine tatbestandsausschließende Wirkung zugunsten des pflichtwidrig handelnden Fahrzeughalters beizulegen. Das wäre aber dem Interesse der Allgemeinheit abträglich. Einerseits bietet die Ausnahme von der Vergehensstrafdrohung für den Fahrzeughalter geradezu einen Anreiz, die Tatsache des im Interesse Dritter fortbestehenden Versicherungsschutzes für sich auszunutzen und von dem Abschluß eines neuen Versicherungsvertrages abzusehen. Andererseits entsteht eine erhebliche Rechtsunsicherheit insofern, als der Fahrzeughalter häufig nicht weiß und auch nicht wissen kann, in welchem Zeitpunkt die Frist des § 158 c Abs. 2 VVG abläuft; denn diese Frist beginnt mit der Anzeige des Versicherers an die zuständige Verkehrsbehörde und ist unabhängig davon, ob der Fahrzeughalter von ihr Kenntnis hat. Auch unter dem Gesichtspunkt der Rechtsbestimmtheit ist es deshalb bedenklich, die Strafdrohung an einen verwaltungsinternen Vorgang zu knüpfen. In der Neufassung der Tatbestände beider Pflichtversicherungsgesetze stellt der Entwurf daher nicht lediglich auf das Bestehen eines Versicherungsschutzes, sondern auf das eines Versicherungsvertrages ab. Darunter ist jede vertragliche Beziehung, die eine den Vorschriften der beiden Gesetze entsprechende Haftpflichtversicherung zum Gegenstand hat, namentlich also auch eine bloße Deckungszusage, zu verstehen.

Der Entwurf setzt ferner die Strafraumen in den Strafvorschriften der beiden Gesetze herab. Sie sind im Verhältnis zu zahlreichen anderen Strafdrohungen des Verkehrsstrafrechts, insbesondere zu der, die für das Fahren ohne Fahrerlaubnis oder Führerschein gilt (vgl. § 24 StVG i. d. F. des Artikels 3 Nr. 2), überhöht. Die Festsetzung des Höchstmaßes der Gefängnisstrafe auf ein Jahr dürfte, wie die Praxis der letzten Jahre bewiesen hat, allen kriminalpolitischen Bedürfnissen genügen.

Artikel 5

Anderung des Luftverkehrsgesetzes

§ 59 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes i. d. F. vom 10. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 9) enthält eine Verweisung auf § 315 Abs. 3 StGB. Die letztere Vorschrift, die den Begriff der Gemeingefahr bestimmt, soll künftig wegfallen. Dazu ist in der Begründung zu Artikel 1 Nr. 6 und 7 (§§ 315, 315 a StGB) Näheres ausgeführt. Es ist deshalb unerlässlich, den Tatbestand der Luftverkehrsgefährdung, soweit es sich um das Merkmal der Gefahr für Menschen oder Sachen handelt, denen der Transport- und der Straßenverkehrsgefährdung anzupassen.

Artikel 6

Übertretungen

Absatz 1 zieht aus der Erweiterung des zulässigen Rahmens der Geldstrafe bei den Übertretungen (vgl. Artikel 1 Nr. 1 und die Begründung dazu) für die im Bundesrecht enthaltenen Strafdrohungen die notwendigen Folgerungen. Um eine Änderung zahlreicher Einzelvorschriften zu vermeiden, bedient er sich einer Generalklausel, die alle in Frage kommenden Geldstrafrahmen in der Weise erweitert, daß das bisherige Höchstmaß, gleichgültig ob es dem gesetzlichen Höchstmaß entsprochen hat oder nicht, durch 500 Deutsche Mark ersetzt wird. Das ist angemessen, weil es im geltenden Bundesrecht, soweit ersichtlich, keine Strafdrohungen mit einem Höchstmaß von weniger als 150 Deutsche Mark gibt. Sollte dies in einzelnen Vorschriften doch der Fall sein, ist die Anpassung an den allgemeinen Strafraumen kriminalpolitisch erwünscht.

Nach Absatz 1 ist die Umstellung der Strafraumen bei Übertretungen auf das Bundesrecht beschränkt. Ungeachtet der Frage, ob der Bundesgesetzgeber auf Grund seiner verfassungsrechtlichen Befugnisse Strafdrohungen des Landesrechts in derselben Weise umstellen könnte, empfiehlt sich eine solche Lösung nicht; denn es sollte dem Landesgesetzgeber überlassen bleiben, ob er bei allen einschlägigen Strafraumen des Landesrechts das gesetzliche Höchstmaß ausschöpfen oder auf Grund einer unterschiedlichen Bewertung des Unrechtsgehalts abgestufte Strafraumen schaffen will.

Absatz 2 betrifft eine Einzelfrage, die sich aus Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom

18. September 1895 (vgl. die Bekanntmachung vom 27. September 1952 — Bundesgesetzbl. I S. 645) ergibt. Nach dieser Vorschrift, die eine Vereinbarung der Rheinuferstaaten enthält, sollen „Zu widerhandlungen gegen die von den Ufer-Regierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften mit Geldbußen von zehn bis dreihundert Franken bestraft werden“. Die Bundesrepublik Deutschland hat diese vertragliche Verpflichtung durch § 19 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 641) erfüllt, indem sie für die genannten Zu widerhandlungen den Strafraumen des Artikels 32 der Rheinschiffahrtsakte für anwendbar erklärt hat. Satz 2 des § 19 a. a. O. bestimmt nun, daß auf solche Zu widerhandlungen die Vorschriften für Übertretungen entsprechend anzuwenden sind. Absatz 2 soll verhindern, daß sich durch Absatz 1 der vertraglich vereinbarte Strafraumen ändert.

Artikel 7

Übergangsvorschriften

Die durch die sachlich-rechtlichen Vorschriften der Artikel 1 und 3 bis 6 des Entwurfs entstehenden Fragen des Übergangs in die neue Rechtslage werden überwiegend durch § 2 Abs. 2 und 4 StGB gelöst. Einer besonderen Regelung bedarf es nur für die gerichtlichen Entziehungen der Fahrerlaubnis (§ 42 m StGB), die nach den bisher geltenden Vorschriften rechtskräftig angeordnet worden sind, und zwar gleichgültig, ob die Rechtskraft vor oder nach dem Inkrafttreten des Gesetzes eintritt. Für diese Entscheidungen sieht Absatz 1 Satz 1 vor, daß sie grundsätzlich ebenso abgewickelt werden wie Entscheidungen, die auf Grund der neuen Vorschriften ergehen. Es wird lediglich davon abgesehen, die vorzeitige Aufhebung der Sperre vor Ablauf ihrer gesetzlichen Mindestfrist auszuschließen (§ 42 n Abs. 7 Satz 2 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3). Diese Abweichung hängt damit zusammen, daß bei Entscheidungen nach dem geltenden Recht die Berücksichtigung einer dem Urteil vorausgegangenen vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins oft nicht möglich ist; die Zulässigkeit der Aufhebung der Sperre vor Ablauf ihres Mindestmaßes bietet für diese Schlechterstellung einen angemessenen Ausgleich.

Absatz 1 Satz 2 läßt außerdem eine nachträgliche Entscheidung des Gerichts zu, wenn die Voraussetzungen vorliegen, unter denen von der Sperre nach § 42 n Abs. 2 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3 bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausgenommen werden können. Diese Auflockerung ist aus Gründen der Gerechtigkeit geboten.

Absatz 2 enthält eine verfahrensrechtliche Übergangsvorschrift. Er beschränkt aus Gründen der Rechtssicherheit die in den §§ 334 und 334 a StPO

i. d. F. des Artikels 2 Nr. 5 und 6 vorgeschlagenen Änderungen des Revisionsrechts auf Urteile, die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes erlassen werden.

Artikel 8

Land Berlin

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Artikel 9

Inkrafttreten

Mit Rücksicht auf die einschneidenden Neuerungen, die der Entwurf mit sich bringt, empfiehlt es sich, der Öffentlichkeit und vor allem auch den Strafverfolgungsbehörden ausreichende Zeit zur Einarbeitung zur Verfügung zu stellen. Dafür dürfte ein Monat nach der Verkündung des Gesetzes genügen.

Stellungnahme des Bundesrates

1. Die **Eingangsworte** sind wie folgt zu fassen:

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

Begründung

In Artikel 3 Nr. 1 und in Artikel 4 Nr. 2 werden Gesetzesvorschriften, die mit Zustimmung des Bundesrates ergangen sind, formell geändert. Nach ständiger Rechtsauffassung des Bundesrates bedarf deshalb auch das Änderungsgesetz seiner Zustimmung.

Artikel 1 (Änderung des Strafgesetzbuches)

2. Zu Nr. 7 (§ 315 a StGB)

In § 315 a Abs. 2 Nr. 2 ist Buchstabe e wie folgt zu fassen:

„e) an unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahrbahn einhält“.

Begründung

Durch diese Fassung sollen Auslegungsschwierigkeiten vermieden werden, die sich aus § 8 Abs. 2 StVO ergeben können; nach dieser Vorschrift müssen Fahrzeuge unter den dort angeführten Voraussetzungen die äußerste rechte Fahrbahn einhalten. Durch die Neufassung soll klargestellt werden, daß es für die Auslegung des Buchstaben e nicht auf die in § 8 Abs. 2 StVO getroffene Regelung ankommt, sondern nur darauf, daß die rechte Fahrbahnhälfte eingehalten wird.

Artikel 2 (Änderung der Strafprozeßordnung)

3. Zu Nr. 5 und 6 (§§ 334, 334 a StPO)

Im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens sollte geprüft werden, ob nicht der Begründungszwang für die Revisionsanträge eingeführt werden soll und eine weitere Entlastung der Oberlandesgerichte dadurch bewirkt werden kann, daß einmal der Beschluß, mit dem der Antrag einstimmig verworfen wird, keiner Begründung bedarf, zum anderen dann, wenn dem Zulassungsantrag stattgegeben wird, eine gemeinsame Entscheidung über Antrag und Revision im Urteil vorgenommen werden kann.

4. Nach Artikel 2 ist folgender neuer **Artikel 2 a** einzufügen:

„Artikel 2 a

Änderung des Jugendgerichtsgesetzes

Das Jugendgerichtsgesetz wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. In **§ 39 Abs. 1** (JGG) werden die Worte „oder nach diesem Gesetz zulässige Nebenstrafen und Nebenfolgen“ ersetzt durch die Worte „ , nach diesem Gesetz zulässige Nebenstrafen und Nebenfolgen oder die Entziehung der Fahrerlaubnis“.

2. **§ 75 Abs. 1 Satz 1** (JGG) erhält folgende Fassung:

„Bei Übertretungen kann der Jugendrichter durch richterliche Verfügung eine Arbeits- oder eine Geldauflage anordnen, ein Fahrverbot verhängen oder die Einziehung oder eine Verwarnung aussprechen.“

3. **§ 76 Abs. 1 Satz 1** (JGG) erhält folgende Fassung:

„Der Staatsanwalt kann bei dem Jugendrichter schriftlich oder mündlich beantragen, im vereinfachten Jugendverfahren zu entscheiden, wenn zu erwarten ist, daß der Jugendrichter ausschließlich Weisungen erteilen, die Schutzaufsicht anordnen, Zuchtmittel verhängen oder auf ein Fahrverbot erkennen wird.“

Begründung zu § 39 Abs. 1

Es erscheint zweckmäßig, bei der Maßregel des Entzugs der Fahrerlaubnis dem Jugendrichter als Einzelrichter die gleichen Befugnisse zuzugestehen wie dem Einzelrichter im Verfahren gegen Erwachsene.

Begründung zu § 75 Abs. 1 Satz 1

Es erscheint notwendig, hinsichtlich der Verhängung des Fahrverbots das Verfahren bei jugendrichterlicher Verfügung dem neugefaßten § 413 Abs. 2 StPO (gerichtliche Strafverfügung) anzupassen.

Begründung zu § 76 Abs. 1 Satz 1

Es erscheint konsequent, im vereinfachten Jugendverfahren dem Jugendrichter dieselben Befugnisse zuzugestehen wie bei dem Erlass einer jugendrichterlichen Verfügung.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung stimmt dem Beschluß des Bundesrates vom 22. Dezember 1960 im wesentlichen zu. Sie hält lediglich den Vorschlag, in den **Eingangsworten** des Entwurfs die Zustimmung des Bundesrates vorzusehen, nicht für gerechtfertigt. Daß die Vorschriften, deren Änderung der Entwurf vorsieht, ihre gegenwärtige Fassung zum Teil durch Gesetze

erhalten haben, die mit Zustimmung des Bundesrates ergangen sind, ist für die Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes unerheblich.

Soweit der Bundesrat die Prüfung von **Einzelfragen** im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens anregt, erhebt die Bundesregierung dagegen keine Einwendungen.