Deutscher Bundestag
1. Wahlperiode
1949

Drucksache Nr. 3774

Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für Verkehrswesen

(27. Ausschuß)

über den

Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr

- Nr. 2674 der Drucksachen -

1. Bericht des Abgeordneten Baur (Augsburg):

Der Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr — Nr. 2674 der Drucksachen — wurde in der 171. Plenarsitzung am 25. Oktober 1951 an die Ausschüsse für Verkehrswesen (federführend) und für Rechtswesen und Verfassungsrecht (beteiligt) überwiesen.

In der Zeit vom 9. November 1951 bis 21. März 1952 hat der Ausschuß für Verkehrswesen in 11 Sitzungen die Drucksache Nr. 2674 unter Berücksichtigung der Änderungswünsche des Bundesrates eingehend behandelt und am Tag der letzten Beratung seine Beschlüsse in Form einer Synopse zwecks Stellungnahme an den beteiligten Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht weitergeleitet. Der Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht hat den Entwurf des vorgenannten Gesetzes beraten und verschiedene Änderungen empfohlen.

Der Ausschuß für Verkehrswesen hat in seinen Sitzungen vom 8. und 22. Oktober 1952 zu den Beschlüssen des Ausschusses für Rechtswesen und Verfassungsrecht Stellung genommen und sich der Mehrzahl der Empfehlungen des Ausschusses für Rechtswesen und Verfassungsrecht angeschlossen. Der vom beteiligten Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht beauftragte Berichterstatter, Abgeordneter Dr. Weber (Koblenz), hatte Gelegenheit, in der abschließenden Beratung des Ausschusses für Verkehrswesen am 22. Oktober 1952 die abweichenden Auffassungen seines Ausschusses vorzutragen, denen der Ausschuß für Verkehrswesen in einigen entscheidenden Punkten gefolgt ist.

I. Allgemeines

Im Ausschuß für Verkehrswesen herrschte Einmütigkeit über die Notwendigkeit, im Interesse der **Sicherung des Straßenverkehrs** besondere gesetzliche Maßnahmen zu ergreifen. Aus der Tatsache, daß die Zahl der Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland bereits die Dreimillionengrenze überschritten und daß dementsprechend die Zahl der Verkehrsunfälle bedeutend zugenommen hat, ergab sich die Aufgabe, diejenigen gesetzgeberischen Maßnahmen zu ergreifen, die zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen und zum Kampf gegen die Verkehrsunfälle erforderlich sind. Dabei erwies es sich als notwendig, auch besondere Maßnahmen gegen Verbrechertum und Rowdytum auf den Straßen zu erlassen, wodurch der Gesetzentwurf über den von der Bundesregierung vorgesehenen Rahmen eines lediglich der Bekämpfung von Unfällen dienenden Gesetzes hinausgewachsen ist.

Der Ausschuß für Verkehrswesen hat daher beschlossen, dieser Sachlage durch den Vorschlag Rechnung zu tragen, dem Gesetz nunmehr die Überschrift **„Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs"** zu geben.

II. Im einzelnen

Abschnitt 1

Artikel 1 enthält **Änderungen des Kraftfahrzeuggesetzes.**

Nr. 1

§ 4 des Kraftfahrzeuggesetzes enthält die Vorschriften über die **Entziehung der Fahrerlaubnis** (des Führerscheins) durch die Verwaltungsbehörden. Bisher war es in das Ermessen der Verwaltungsbehörde gestellt, einem ungeeigneten Kraftfahrzeugführer die Fahrerlaubnis zu entziehen. Der Entwurf sieht vor, daß die Verwaltungsbehörde einem ungeeigneten Kraftfahrzeugführer die Fahrerlaubnis nunmehr entziehen muß.

Eine besondere Neuerung des Entwurfs besteht darin, daß künftig nicht nur die Verwaltungsbehörde, sondern auch das ordentliche Gericht die Möglichkeit haben soll, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Es hat sich als häufig überflüssige Doppelarbeit erwiesen, daß die Verwaltungsbehörde das Verfahren zur Entziehung der Fahrerlaubnis noch durchführen muß, obwohl der Strafrichter sich in einem eingehenden Verfahren mit der Sachlage befaßt hat. Hinzu kommt, daß häufig der Strafrichter nicht imstande ist, das gerechte Strafmaß zu finden, wenn er nicht weiß, ob die Verwaltungsbehörde nachher noch die Fahrerlaubnis entziehen

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei Gebr. Scheur, Bonn
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Straße 30, und Wiesbaden, Nietzschestraße 1

wird oder nicht. Die Gerichte haben auch mit Recht Klage darüber geführt, daß ihnen zu wenig Reaktionsmittel gegenüber Verkehrsfrevlern zur Verfügung stehen.

In § 4 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes wird nun Vorsorge getroffen, daß keine widersprechenden Entscheidungen des Gerichts einerseits und der Verwaltungsbehörde anderseits vorkommen können. Der Entwurf sieht vor, daß die Verwaltungsbehörde einen Sachverhalt, der Gegenstand eines Strafverfahrens ist, während der Dauer dieses Strafverfahrens keiner Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde zugrunde legen darf. Es mußte weiter Vorsorge dagegen getroffen werden, daß die Verwaltungsbehörde nach rechtskräftigem Abschluß eines Strafverfahrens nicht ihrerseits den vom Gericht festgestellten Sachverhalt anders würdigt. Aus diesem Grund wird in § 4 Abs. 3 eine Bindung der Verwaltungsbehörde an die gerichtliche Feststellung des Sachverhalts sowie die Beurteilung der Schuldfrage und der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen eingeführt.

Im letzten Absatz des § 4 des Kraftfahrzeuggesetzes sollen entsprechend der veränderten staatsrechtlichen Lage an Stelle der Worte „das ganze Reich" die Worte „das Inland" treten.

Der Ausschuß für Verkehrswesen hat sich den Empfehlungen des Ausschusses für Rechtswesen und Verfassungsrecht angeschlossen.

Nr. 2

§ 6 des Kraftfahrzeuggesetzes enthält die **Ermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, Durchführungsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über den Straßenverkehr** zu erlassen. Der Ausschuß für Verkehrswesen war einmütig und in Übereinstimmung mit dem Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht der Auffassung, daß es im Interesse wirksamer Bekämpfung der Verkehrsunfallgefahren unabweisbar ist, die Zuständigkeit für die Regelung des Straßenverkehrs wieder in die Hände des Bundesministers für Verkehr zu legen. Bis zum Jahr 1937 waren die Zuständigkeiten zur Durchführung des Kraftfahrzeuggesetzes beim Reichsverkehrsminister vereinigt; sie wurden jedoch aus Gründen der NS-Machtpolitik damals zum Teil vom Reichsverkehrsminister auf den Reichsinnenminister übertragen mit der Folge, daß z. B. der Reichsverkehrsminister für die Beleuchtung der Fahrräder nach vorn, der Reichsinnenminister dagegen für die Beleuchtung der Fahrräder nach hinten zuständig war. Es wird vom Bundesminister für Verkehr erwartet, daß er in dem gebotenen Umfang die von ihm beabsichtigten Maßnahmen mit dem Bundesminister des Innern abstimmt. Der Ausschuß für Verkehrswesen sah keinen Anlaß, den Bundesminister für Verkehr an die Zustimmung des Bundesministers des Innern zu binden. Selbstverständlich bleibt es den Ländern vorbehalten, die Zuständigkeiten auf Länderebene nach ihrem Befinden zu regeln.

Abgesehen von der Wiederherstellung einheitlicher Zuständigkeit auf dem Gebiet des Straßenverkehrs mußte die Ermächtigung in Übereinstimmung mit Art. 80 des Grundgesetzes nach Inhalt, Zweck und Ausmaß bestimmt werden. Dabei ergab sich, daß sich die Ermächtigung als lückenhaft erwies. Insbesondere fehlte bisher die Ermächtigung, bundeseinheitliche Vorschriften über den **Schutz der Nachtruhe und der Erholungsuchenden gegen Störung durch den Kraftfahrzeugverkehr** zu erlassen. Der Ausschuß für Verkehrswesen hielt es für dringend erforderlich, im Interesse der Schonung der Nervenkraft der schwerarbeitenden Bevölkerung hierüber Vorschriften erlassen zu können.

Ferner fehlte bisher eine ausreichende Rechtsgrundlage, um gegen **verkehrsgefährdende Auswüchse der Reklame** einzuschreiten. Auch insoweit mußte § 6 ergänzt werden.

Der Ausschuß für Verkehrswesen hielt es jedoch nicht für angebracht, dem Bundesminister für Verkehr freie Hand in der **Festsetzung höchstzulässiger Fahrgeschwindigkeiten** von Personenkraftfahrzeugen zu lassen. Auch im Ausland geht die Tendenz dahin, sowohl im Interesse der Flüssigkeit des Verkehrs als auch wegen seiner Sicherheit von zahlenmäßigen Höchstbegrenzungen, die im Einzelfall unsachgemäß sein können, abzusehen.

Das Internationale Abkommen über den Strassenverkehr vom 19. September 1949 bestimmt in seinem Art. 10: „Jeder Fahrzeugführer muß seine Geschwindigkeit ständig beherrschen und vernünftig und vorsichtig fahren. Er muß langsamer fahren oder anhalten, sobald die Umstände es verlangen, namentlich wenn die Sicht nicht gut ist". Diese nunmehr in die internationale Regelung übergegangene Betrachtungsweise hatte schon in der alten Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung und später in der Straßenverkehrs-Ordnung von 1937 ihren gesetzlichen Niederschlag gefunden. Erst im Jahr 1939 wurden aus kriegsbedingten Gründen der Rohstoffersparnis die jetzt noch bestehenden Höchstgeschwindigkeitsgrenzen eingeführt. Selbstverständlich wird der Bundesminister für Verkehr diejenigen gesetzlichen Maßnahmen aufrechtzuerhalten haben, die es den Polizeibehörden ermöglichen, durch Aufstellung von Geschwindigkeitsschildern an denjenigen Stellen, wo es erforderlich ist, namentlich an engen Ortsdurchfahrten, die Höchstgeschwindigkeit auf 40, 30 oder noch weniger Kilometer festzusetzen.

Darüber hinaus hat der Ausschuß für Verkehrswesen beschlossen, die Bundesregierung zu ersuchen, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um den Rechtszustand wiederherzustellen, der vor Erlaß der kriegsbedingten Höchstgeschwindigkeitsbegrenzungen im Jahr 1939 bestanden hatte. Für dringlich hielt der Ausschuß für Verkehrswesen die Beseitigung der Grenzen der allgemein zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur für Personenkraftfahrzeuge, während er die für Lastkraftfahrzeuge zu treffenden Maßnahmen auch weiterhin durch

den Bundesminister für Verkehr geregelt sehen möchte.

Der Ausschuß für Verkehrswesen empfand es auch als eine Lücke, daß bisher keine Rechtsgrundlage bestand, um die Höchstzeit der Lenkung eines schweren Kraftfahrzeugs durch die selbständigen Unternehmer zu regeln. Während für angestellte Kraftfahrer zwar seit langen Jahren Arbeitszeitregelungen bestehen, fehlen solche für die selbständigen. Der Entwurf sieht deshalb vor, daß der Bundesminister für Verkehr im Verordnungsweg Vorschriften auch über die **tägliche Höchstzeit der Lenkung eines Lastkraftwagens oder Kraftomnibusses** und die erforderlichen Ruhepausen erläßt.

Der letzte Absatz des § 6 mußte der neuen staatsrechtlichen Lage angepaßt werden.

Nr. 3

§ 21 des Kraftfahrzeuggesetzes bestimmt in seiner jetzigen Fassung, daß, wer den zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder Plätzen erlassenen polizeilichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zuwiderhandelt, zu **Übertretungsstrafe** verurteilt wird. Übertretungen gegen sonstige Verkehrsvorschriften, insbesondere Übertretungen von Radfahrern und Fuhrwerkslenkern, werden nach der Straßenverkehrsordnung und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bestraft. Hierfür fehlte bisher die bundesgesetzliche Sanktion. Der Ausschuß für Verkehrswesen hielt es in Übereinstimmung mit dem Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht für erforderlich, sie nunmehr zu schaffen.

Nr. 4

Neben der Verschärfung von Strafen und der Einführung neuer Straftatbestände zur Sicherung des Straßenverkehrs bringt der Entwurf eine bundesrechtliche Regelung für die **gebührenpflichtige Verwarnung.** Diese hat sich in der Vergangenheit als erfolgreiches Mittel zur Hebung der Disziplin im Straßenverkehr bei leichteren Verkehrszuwiderhandlungen erwiesen, auf das auch in Zukunft nicht verzichtet werden sollte. Die bundesrechtliche Regelung ist erforderlich, um dieser Einrichtung eine zuverlässige Rechtsgrundlage zu geben und um eine Rechtsvereinheitlichung hinsichtlich der vielfach voneinander abweichenden landesrechtlichen Vorschriften zu erreichen. In leichten Übertretungsfällen, bei denen auf eine gerichtliche Ahndung verzichtet werden kann, liegt die gebührenpflichtige Verwarnung auch im Interesse des Betroffenen, dem dadurch ein gerichtliches Verfahren erspart wird. Aus rechtsstaatlichen Gründen erschien es erforderlich, die gebührenpflichtige Verwarnung nur dann für zulässig zu erklären, wenn der Betroffene mit dieser Maßnahme einverstanden ist. Über das Weigerungsrecht ist er ausdrücklich zu belehren.

Der Entwurf sieht ferner vor, daß die Verwarnung nur dann zulässig ist, wenn der Täter auf frischer Tat betroffen wird. Hat er die Gebühr bezahlt, so kann die Zuwiderhandlung nicht mehr als Übertretung verfolgt werden.

Der Ausschuß für Verkehrswesen hat besonders eingehend die Frage beraten, ob eine Festgebühr für die gebührenpflichtige Verwarnung in Höhe von einer oder zwei Deutsche Mark festgesetzt oder ob den Landesregierungen oder den einzelnen Polizeibeamten hierfür ein gewisser Spielraum zur Verfügung gestellt werden soll. Der Ausschuß für Verkehrswesen hat sich schließlich zu der elastischen Lösung entschlossen, daß eine Gebühr bis zu zwei Deutsche Mark erhoben werden kann. Ein entscheidender Grund hierfür war, daß der Ausschuß für Verkehrswesen es für mißlich hielt, eine andere Regelung zu treffen, als sie in § 8 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten enthalten ist. Im übrigen glaubte der Ausschuß, daß dem Polizeibeamten, in dessen Ermessen es gestellt ist, eine gebührenpflichtige Verwarnung als ausreichend zu betrachten oder die Übertretung zur gerichtlichen Verfolgung zu bringen, auch die weitere Ermessensfreiheit zuerkannt werden muß, in welcher Höhe die Gebühr zu erheben ist. Nur auf diese Weise wird es ermöglicht, daß soziale Erwägungen, z. B. bei Verwarnungen gegen Radfahrer, in angemessenem Umfang berücksichtigt werden können.

Der Ausschuß für Verkehrswesen glaubt nicht, daß durch die Möglichkeit der Differenzierung der Gebühr erhebliche praktische Schwierigkeiten entstehen werden.

Nr. 5

Der Ausschuß für Verkehrswesen hielt es in Übereinstimmung mit dem Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht für erforderlich, einige Tatbestände, die nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nur mit Übertretungsstrafe bedroht werden, unter **verschärfte Strafdrohung** zu stellen, weil in diesen Tatbeständen eine besondere Verkehrsgefährdung liegt und der wirtschaftliche Anreiz zur Begehung dieser Handlungen durch schwerere Strafdrohung beseitigt werden muß.

Nr. 6

Bisher galten die Teile II (Gefährdungshaftung) und III (Strafvorschriften) des Kraftfahrzeuggesetzes nicht für **Kleinkrafträder.** Nachdem durch das Pflichtversicherungsgesetz vom 7. November 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 2223) die Haftpflichtversicherungspflicht für die Halter und Führer aller Kraftfahrzeuge einschließlich der Kleinkrafträder eingeführt worden ist, besteht keine Notwendigkeit mehr, die Kleinkräfträder von den Vorschriften der Gefährdungshaftung (Teil II des Kraftfahrzeuggesetzes) aus sozialen Gründen auszunehmen. Die Halter dieser Fahrzeuge, meist sozial schwache Berufstätige, sind ohnehin auf Grund des Pflichtver-

sicherungsgesetzes gegen alle Schäden aus der Benutzung ihrer Kleinkrafträder versichert.

Die Halter und Führer von Kleinkrafträdern von den Strafbestimmungen (Teil III des Kraftfahrzeuggesetzes) weiterhin auszunehmen, hielt der Ausschuß für Verkehrswesen angesichts der ständig zunehmenden Bedeutung dieser Fahrzeuge im Straßenverkehr für nicht vertretbar.

Die in § 27 des Kraftfahrzeuggesetzes enthaltene Ermächtigung für den Bundesminister für Verkehr mußte im Hinblick auf Art. 80 des Grundgesetzes nach Inhalt, Zweck und Ausmaß besser als bisher bestimmt werden.

Mit Rücksicht darauf, daß die Vorschriften im Teil I des Kraftfahrzeuggesetzes für Kleinkrafträder nicht gelten, ist es erforderlich, die Kollisionsnormen des § 4 Abs. 2 und 3 ausdrücklich für anwendbar zu erklären.

Auch hinsichtlich des § 27 ist der Ausschuß für Verkehrswesen den Empfehlungen des Ausschusses für Rechtswesen und Verfassungsrecht in vollem Umfang gefolgt.

Abschnitt 2

Artikel 2 bringt **Änderungen des Strafgesetzbuchs.**

Nrn. 1 und 2

Der Entwurf gestaltet die **Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftahrzeugen** nicht als Strafe, sondern als Maßregel der Sicherung und Besserung aus, die infolgedessen auch in Fällen angeordnet werden kann, in denen der Täter zurechnungsunfähig ist. Die Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen wird daher in § 42 a Nr. 7 des Strafgesetzbuchs eingefügt.

§ 42 m enthält die Voraussetzungen der Entziehung und die Regelung ihrer Folgen. Er stellt klar, daß die Entziehung nicht nur auf Grund von Taten erfolgen kann, die bei Führung eines Kraftfahrzeugs begangen werden, sondern auch schon bei solchen, die im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der dem Führer obliegenden Pflichten begangen worden sind; z. B. könnte dem Führer eines Kraftfahrzeugs, der mit dessen Hilfe einen Einbruchsdiebstahl begangen hat, die Fahrerlaubnis entzogen werden.

Ob die Tat, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt, ein Verbrechen, ein Vergehen oder eine Übertretung darstellt, ist nach der Auffassung des Ausschusses für Verkehrswesen nicht entscheidend. Der Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht wollte die Möglichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Richter auf die Fälle beschränken, in denen es sich um ein Verbrechen oder Vergehen handelt. Der Ausschuß für Verkehrswesen glaubte, dem nicht folgen zu sollen. Zunächst wäre es unsystematisch, wenn schon dem Richter die Entziehung der Fahrerlaubnis auf Grund strafbarer Handlungen übertragen wird, zwischen Verbrechen und Vergehen einerseits und Übertretungen anderseits zu unterscheiden. Außerdem erschien gerade in den Grenzfällen, in denen die Entziehung der Fahrerlaubnis an eine Übertretung geknüpft werden soll, ein gerichtliches Verfahren, nicht ein Verwaltungsverfahren erforderlich.

Der Ausschuß für Verkehrswesen hat sich davon überzeugt, daß gegen ein Urteil, das wegen einer Übertretung auf Geldstrafe erkennt, die Berufung zulässig ist, wenn gleichzeitig die Fahrerlaubnis entzogen wird. Schließlich würden sich Schwierigkeiten im Verfahren vor der Hauptverhandlung in den Fällen ergeben, in denen vorher nicht geklärt werden kann, ob es sich um ein Vergehen oder eine Übertretung handelt. In derartigen Fällen könnten unerfreuliche Kompetenzkonflikte, unter Umständen sogar die Lage entstehen, daß weder die Verwaltungsbehörde noch das Gericht vor der Klärung in der Hauptverhandlung den Kraftfahrzeugführer aus dem Verkehr ausschalten kann.

Voraussetzung für die Entziehung der Fahrerlaubnis ist in jedem Fall, daß das Gericht zu der Feststellung kommt, der Täter habe sich durch seine Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Der Entwurf stellt klar, daß, wenn die Fahrerlaubnis entzogen wird, gleichzeitig der Führerschein im Urteil eingezogen wird. Für ausländische Fahrausweise ist eine mit den internationalen Verträgen übereinstimmende Sonderregelung vorgesehen.

Die Fahrerlaubnis erlischt grundsätzlich mit der Rechtskraft des Urteils. Das Gericht kann gleichzeitig die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis für immer untersagen. Geschieht das nicht, wird im Urteil eine Frist zwischen 6 Monaten und 5 Jahren bestimmt, vor deren Ablauf die Verwaltungsbehörde eine neue Fahrerlaubnis nicht erteilen darf. Stellt sich nachträglich heraus, daß die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht mehr erforderlich ist, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen, z. B. wenn sich der wegen Trunkenheit verurteilte Fahrer inzwischen einer erfolgreichen Entziehungskur unterworfen hat, so kann das Gericht die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis gestatten. Diese Regelung schließt sich in etwa der bei dem Verbot der Berufsausübung geltenden Regelung des § 42 l an.

Nr. 3

Die **Trunkenheit am Steuer** stellt eine beachtliche Gefahrenquelle dar. Das Führen eines Kraftfahrzeugs, wenn der Fahrer infolge Alkoholgenusses nicht in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen, muß daher auch dann schon als Vergehen mit strenger Strafe bedroht werden, wenn eine konkrete Gefährdung von Verkehrsteilnehmern oder eine sonstige Gemeingefahr nicht ein-

getreten ist. Der Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht hielt zwar eine solche Vorschrift für entbehrlich, weil in den §§ 315a und 316 die Trunkenheit am Steuer bei Gemeingefahr mit besonderer Strafe bedroht ist. Der Ausschuß für Verkehrswesen hielt jedoch an der vom Bundesrat in Übereinstimmung mit der Bundesregierung in den Entwurf eingefügten Vorschrift des § 139 c fest, da andernfalls eine Lücke entstehen würde. Gerade in den Fällen des Versuchs wird sich häufig nicht feststellen lassen, ob bei Ausführung der Tat wirklich eine Gemeingefahr herbeigeführt worden wäre.

In Übereinstimmung mit dem Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht vertrat der Ausschuß für Verkehrswesen die Auffassung, daß die von Bundesrat und Bundesregierung vorgesehene Möglichkeit, die Verurteilung öffentlich bekanntzumachen, sowohl in § 139 c wie auch in den Fällen der noch zu behandelnden §§ 315 a und 316 nicht übernommen werden kann, da die damit verbundene Diskriminierung gewisser Verkehrsteilnehmer nicht angebracht erscheint.

Nr. 4

Der Entwurf sieht vor, daß jede vorsätzliche Beeinträchtigung des Straßenverkehrs einschließlich des Betriebs einer Straßenbahn künftig in § 315 a geregelt wird. Infolgedessen entfällt der bisherige Abs. 2 des § 315. Dem abweichenden Vorschlag des Bundesrates konnte sowohl der Ausschuß für Verkehrswesen als auch der Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht nicht folgen, weil er eine nicht genügend bestimmte Generalklausel vorsah. An § 315 erscheint jedoch änderungsbedürftig, daß die bisherige Strafdrohung mit Zuchthaus schlechthin eine Überspannung darstellt. Der Entwurf sieht daher vor, daß in minder schweren Fällen auf Gefängnis nicht unter drei Monaten erkannt werden darf.

Nr. 5

§ 315 a sieht vor, bestimmte **Verstöße gegen die Sicherheit des Straßenverkehrs** dann als Vergehen mit Gefängnis zu bestrafen, wenn der Täter durch sein Verhalten vorsätzlich eine **Gemeingefahr** herbeigeführt hat. Dabei handelt es sich in Nr. 1 um die Fälle, die bisher in § 315 Abs. 2 geregelt sind. Der Ausschuß für Verkehrswesen hat sich auf Anregung des Ausschusses für Rechtswesen und Verfassungsrecht dazu entschlossen, das Geben von falschen Zeichen oder Signalen hier nicht mit einzubeziehen, da sonst schon das falsche Stellen eines Fahrtrichtungsanzeigers (Winkers) unter diese verschärfte Vorschrift fallen könnte; das ginge jedoch zu weit.

Die Nr. 2 richtet sich gegen den Fahrer, der infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen, während bei Nr. 3 vor allem an die nicht unerhebliche Zahl von Kraftfahrern gedacht ist, die schon vor langer Zeit den Führerschein erworben haben, jetzt aber infolge Krankheit oder anderer körperlicher Mängel nicht mehr in der Lage sind, sicher zu fahren.

Der Regierungsentwurf sah eine Generalklausel vor, die den Führer eines Fahrzeugs betraf, der rücksichtslos fährt. Sowohl dem Ausschuß für Verkehrswesen als auch dem Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht schien diese unbestimmte Formulierung zu weitgehend. Die Ausschüsse haben sich daher um eine Fassung bemüht, die mit der erforderlichen rechtsstaatlichen Bestimmtheit die in der Praxis hauptsächlich vorkommenden Fälle trifft, die zu Unfällen führen.

Der Regierungsentwurf hatte in allen Fällen des § 315 a vorgesehen, daß der Versuch strafbar sein soll. Der Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht hat demgegenüber die Auffassung vertreten, daß die **Strafbarkeit des Versuchs** nur in den Fällen der Nr. 1 am Platze sei, wenn z. B. Anlagen oder Beförderungsmittel zerstört oder beseitigt werden. Der Ausschuß für Verkehrswesen ist der Ansicht, daß zwar in den Fällen der vorerwähnten Nr. 4 eine Strafbarkeit des Versuchs nicht in Frage kommen kann, jedoch in den Fällen der Nr. 2 und 3 aus Vorbeugungsgründen ebenfalls schon der Versuch unter Strafe zu stellen ist.

Der Regierungsentwurf sah ferner in besonders schweren Fällen des § 315 a die Möglichkeit einer Bestrafung mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren vor. Der Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht hielt eine solche Regelung für eine Überspannung und schlug daher die Streichung des betreffenden Absatzes vor. Der Ausschuß für Verkehrswesen hielt das für zu weitgehend. Im bisherigen § 315 Abs. 1 war **Zuchthausstrafe** für den Fall der vorsätzlichen Gefährdung eines Straßenbahntransports vorgesehen. Es würde eine zu erhebliche Strafmilderung bedeuten, wenn insoweit nicht einmal in besonders schweren Fällen eine Zuchthausstrafe verhängt werden könnte. Es sind durchaus Fälle eines Anschlags auf eine Straßenbahn denkbar, in denen zwar ein Schaden verhütet werden kann, die aber wegen der vom Täter herbeigeführten besonderen Gefahr für viele Menschen und der Niedrigkeit der Gesinnung des Täters eine Zuchthausstrafe verdienen. Der Ausschuß für Verkehrswesen beließ es daher in den Fällen des § 315 a Nr. 1 bei der Möglichkeit einer Zuchthausstrafe bei besonders schweren Verfehlungen.

Mit Rücksicht darauf, daß der Entwurf einen Teil des bisherigen § 315 in § 315 a übernimmt, ist es erforderlich, auch § 315 a in § 94 aufzuführen, der eine Strafschärfung bei verschiedenen Delikten für den Fall vorsieht, daß sie in staatsgefährdender Absicht begangen werden. Der Ausschuß für Verkehrswesen vertrat jedoch die Auffassung, daß hier nur die Fälle des § 315 a Nr. 1 in Betracht kommen können.

Nr. 6

Vorsätzliche Taten nach §§ 315 und 315 a werden in der Praxis verhältnismäßig selten sein. **Fahrlässige Verstöße** hingegen werden häufiger vorkommen Für diese Fälle sieht § 316 mildere, verschieden abgestufte Strafen vor, je nachdem, ob es sich um eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs oder einen Verstoß gegen die Sicherheit des in § 315 geschützten Verkehrs handelt.

Nr. 7

In der NS-Zeit war eine besonders scharfe **Strafbestimmung gegen Autofallen** eingeführt worden, die vom Kontrollrat aufgehoben wurde, da sie nicht rechtsstaatlich ausgestaltet war und außerdem als Strafe nur die Todesstrafe vorsah. Schwere Verbrechen, die sich nach 1945 insbesondere auf den Autobahnen ereigneten, haben aber gezeigt, daß ein echtes Bedürfnis für eine derartige Strafbestimmung besteht. Notwendig ist nur, sie so auszugestalten, daß der Tatbestand bestimmt und klar herausgearbeitet wird und sich die Strafdrohung, wenn sie auch besonders schwer sein muß, dem sonst im Strafgesetzbuch bestehenden System der Strafdrohungen anpaßt. Das Bundesjustizministerium hat in Übereinstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium, angeregt durch Wünsche aus den Kreisen der Kraftfahrer, dem Ausschuß für Verkehrswesen die Neufassung einer derartigen Bestimmung vorgelegt, die auch vom Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht in vollem Umfang gebilligt worden ist. Die Ausdehnung der Vorschrift auf weitere Straftatbestände als Raub und räuberische Erpressung erscheint nicht erforderlich, da in den sonstigen Fällen die Strafdrohungen des geltenden Rechts bereits ausreichen. Die Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs charakterisiert gerade das Verbrechen der Autofallen und wurde deshalb als Voraussetzung in die Vorschrift aufgenommen, um nicht auch Fälle wie z. B. den zu treffen, daß ein Kraftfahrer in der Garage oder in einem Gasthaus überfallen wird. Um dem Täter, der sich noch im Anfangsstadium der Ausführung der von ihm beabsichtigten Tat befindet, eine straflose Möglichkeit der Umkehr zu eröffnen, sieht der Entwurf eine besondere Rücktrittsvorschrift vor.

Abschnitt 3

Artikel 3 des Entwurfs bringt **Änderungen der Strafprozeßordnung**. Hierbei werden die Auswirkungen, die sich aus der Einführung der gerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis ergeben, geregelt.

Nr. 1

Es erscheint besonders wichtig, daß nach einer Straftat, als deren Folge die Entziehung der Fahrerlaubnis in Betracht kommt, in jedem Fall ein **schneller Zugriff** auf die Fahrerlaubnis möglich ist. In der Regel kann der Führerschein schon nach § 94 als der Einziehung unterliegender Gegenstand beschlagnahmt werden. Es bleiben aber Fälle übrig, insbesondere wenn der Täter Inhaber eines „Internationalen Führerscheins" ist, in denen eine Einziehung und damit auch eine Beschlagnahme nicht zulässig sind. Für diesen Fall wird das in § 111 a geregelte Verfahren der **vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis** bedeutsam. Eine Sonderregelung muß auch hier für den Fall getroffen werden, daß der Täter Inhaber eines ausländischen Fahrausweises ist. Diese Regelung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Internationalen Abkommen über den Straßenverkehr von 1949.

Das neue Verfahren der vorläufigen Entziehung bringt auch gegenüber dem geltenden Rechtszustand dadurch große Vorteile, daß die Fahrerlaubnis bis zur rechtskräftigen Entscheidung über den Tatbestand vorläufig entzogen werden kann, während dies bisher im Verwaltungsverfahren nicht möglich war.

Nrn. 2 bis 5

Es erscheint zweckmäßig, die Entziehung der Fahrerlaubnis auch im sogenannten **beschleunigten Verfahren** wie auch dann zuzulassen, wenn **in Abwesenheit** des Angeklagten verhandelt wird. Wegen der besonders schweren Folgen der Entziehung für den Angeklagten hat der Ausschuß für Verkehrswesen jedoch vorgesehen, daß der Angeklagte in diesem Fall in der Ladung auf die Möglichkeit der Entziehung ausdrücklich hingewiesen werden muß. Die Entziehung soll auch dann möglich sein, wenn der Angeklagte von der Verpflichtung zum Erscheinen in der Hauptverhandlung entbunden worden ist. Auch in diesem Fall wird der Angeklagte auf die Möglichkeit dieser Folge bei der vorgeschriebenen richterlichen Vernehmung ausdrücklich hingewiesen.

Nr. 6

In der Regel sind Entscheidungen der Gerichte, die vor der Urteilsfällung liegen, nicht beschwerdefähig. Ausgenommen hiervon sind besonders schwerwiegende Eingriffe wie der Haftbefehl, die einstweilige Unterbringung und die Bechlagnahme. Die Änderung des § 305 setzt die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis der Beschlagnahme gleich, weil sie einen ähnlich schweren Eingriff darstellt. Der Angeklagte kann demnach gegen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis **Beschwerde** einlegen.

Nr. 7

Die Änderung des § 364 regelt das Verfahren für den Fall, daß das Gericht dem Verurteilten die **Möglichkeit der Wiedererlangung einer Fahrerlaubnis** früher eröffnen will, als dies im Urteil vorgesehen war. Diese Entscheidung wird von dem Gericht getroffen, das im ersten Rechtszug entschieden hat. Es wird auf Antrag des Verurteilten, der Staatsanwaltschaft oder von Amts wegen tätig.

Abschnitt 4

Artikel 4 des Entwurfs bringt einige erforderliche **Änderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung.**

Nr. 1

§ 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung schreibt vor, daß eine Reihe von Fahrzeugteilen, die für die Verkehrssicherheit besonders wichtig sind, in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen. Um zu verhindern, daß nicht **amtlich genehmigte Fahrzeugteile,** bei denen vielfach die Gefahr technisch mangelhafter Ausführungen besteht, in den Verkehr gebracht werden, sieht der Entwurf vor, daß diese Teile mit einem Prüfzeichen gekennzeichnet sein müssen.

Das **Mitführen von Anhängern** hat sich als eine besondere Gefahrenquelle herausgestellt. Wenn es auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich ist, die Mitführung von Anhängern überhaupt zu verbieten, so ist es doch möglich, die Zahl der Anhänger zu beschränken. In eingehenden Beratungen ist der Ausschuß für Verkehrswesen in Übereinstimmung mit dem Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht zu der Überzeugung gelangt, daß mehr als ein Anhänger grundsätzlich nicht mitgeführt werden sollte, daß jedoch lediglich hinter Zugmaschinen, da diese überwiegend im Nahverkehr zur Versorgung der städtischen Bevölkerung mit Verbrauchsgütern verwendet werden, zwei Anhänger zulässig bleiben dürfen.

Fahrtschreiber waren bisher schon für die im Gelegenheitsverkehr verwendeten Kraftomnibusse vorgeschrieben. Mit ihnen sind im Hinblick auf die Sorgfalt der Omnibusführer gute Erfahrungen gemacht worden. Infolgedessen hält der Ausschuß für Verkehrswesen es in Übereinstimmung mit dem Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht für erforderlich, den Kreis der Fahrzeuge, die mit Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen, auszudehnen.

Nr. 2

Wegen der grundsätzlichen Einstellung des Ausschusses für Verkehrswesen und des Ausschusses für Rechtswesen und Verfassungsrecht zur Frage der **zahlenmäßigen Höchstgeschwindigkeitsgrenzen** darf auf die Bemerkungen in Abschnitt 1 Nr. 2 Bezug genommen werden. Beide Ausschüsse halten es für erforderlich, die Beseitigung der zahlenmäßigen Höchstgeschwindigkeitsgrenzen für Personenkraftfahrzeuge nicht dem Bundesminister für Verkehr zu überlassen, sondern bereits in dem vorliegenden Entwurf zu regeln. Selbstverständlich bleibt § 9 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung aufrechterhalten. Danach hat der Fahrzeugführer die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten, und daß er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann.

Abschnitt 5

In Übereinstimmung mit dem Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht hält es der Ausschuß für Verkehrswesen für unzweckmäßig, die **Rechtsverordnungen** des Bundesministers für Verkehr zur Durchführung der Vorschriften über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen und Oberleitungsomnibussen an die Zustimmung des Bundesrates zu binden. Es handelt sich dabei um Vorschriften, bei denen insbesondere die technischen Erfordernisse zum Teil bis in die Einzelheiten geregelt werden. Es genügt daher, dem Bundesminister für Verkehr die Verpflichtung aufzuerlegen, vor dem Erlaß der Rechtsverordnungen die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.

Absatz 2 des Artikels 5 trägt der neuen staatsrechtlichen Lage Rechnung.

Absatz 3 ist erforderlich, um den Bundesminister für Verkehr von einer Verwaltungstätigkeit zu entlasten, die er besser auf das hierfür technisch und personell geeignete Kraftfahrt-Bundesamt überträgt.

Abschnitt 6

Mit Artikel 6 soll im Interesse der Verkehrssicherheit erreicht werden, daß sogleich mit Inkrafttreten des Gesetzes die Zahl der Anhänger auf zwei begrenzt wird.

Artikel 7 enthält die **Berlin-Klausel** in der üblichen Fassung.

Artikel 8 soll gewährleisten, das im Lauf der Jahre durch zahlreiche Änderungen unübersichtlich gewordene Kraftfahrzeuggesetz wieder für die Praxis im Zusammenhang leichter verständlich zu machen.

Artikel 9. Bei den Vorschriften über das **Inkrafttreten** haben der Ausschuß für Verkehrswesen und der Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht berücksichtigt, daß das Gesetz zahlreiche einschneidende Bestimmungen enthält, so daß eine ausreichende Zeit zur Unterrichtung der Öffentlichkeit, namentlich auch der Behörden und des kraftfahrenden Publikums, zur Verfügung stehen muß. Das Gesetz soll daher einen Monat nach seiner Verkündung in Kraft treten. Nur für einige wenige in Absatz 2 enthaltene Vorschriften wurden nach eingehender Beratung und im Einvernehmen zwischen beiden Ausschüssen längere Übergangsfristen vorgesehen.

Abschnitt 7

Der Ausschuß für Verkehrswesen vertritt nach eingehenden Beratungen die Auffassung, mit diesem umfangreichen Gesetz den derzeit möglichen Beitrag zur Sicherung des Straßenverkehrs geleistet zu haben mit dem Ziel, die im Augenblick noch erschreckend ansteigende Unfallkurve zum Stillstand, so bald wie möglich zum Absinken zu bringen.

Ebenso ist der Ausschuß für Verkehrswesen der festen Überzeugung, daß der Erfolg dieses Gesetzes im wesentlichen von der **Mitarbeit sämtlicher Länder** bei der Durchführung des Gesetzes abhängt. Deshalb hat der Ausschuß für Verkehrswesen den Bundesminister für Verkehr einstimmig ersucht, im Rahmen der nach dem Grundgesetz gegebenen Möglichkeiten auf die Länder einzuwirken, damit dieses Gesetz unter allen Umständen eingehalten und gegebenenfalls mit Schärfe durchgeführt wird.

Bonn, den 22. Oktober 1952

Baur (Augsburg)
Berichterstatter

2. Antrag des Ausschusses:

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr in der anliegenden Fassung anzunehmen,

b) die zu dem Gesetzentwurf eingegangenen Petitionen durch die Beschlußfassung für erledigt zu erklären.

Bonn, den 22. Oktober 1952

Der Ausschuß für Verkehrswesen

Rademacher
Vorsitzender

Baur (Augsburg)
Berichterstatter

Beschlüsse des 27. Ausschusses:

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs

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

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes

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

1. § 4 erhält folgende Fassung:

„§ 4

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

Solange gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 42 m des Strafgesetzbuches in Betracht kommt, darf die Verwaltungsbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, in dem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen.

Will die Verwaltungsbehörde in dem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist, so kann sie zu dessen Nachteil von dem Inhalt des Urteils soweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Eine gerichtliche Entscheidung, durch die die Eröffnung des Hauptverfahrens abgelehnt wird, steht einem Urteil gleich.

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

Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist für das Inland wirksam."

2. § 6 erhält folgende Fassung:

„§ 6

Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates

Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über

1. die Ausführung der §§ 1 bis 5 a, insbesondere über das Mitführen von Anhängern, über Mindestbedingungen und zeitliche Befristung der Fahrerlaubnis und über Gesundheitsprüfungen zum Zweck der Feststellung mangelnder Eignung zur Führung von Kraftfahrzeugen,

2. die Zulassung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugführer,

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

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

   b) über das Feilbieten, den Erwerb und die Verwendung von Fahrzeugteilen, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen,

   c) über das Mindestalter der Führer von Fahrzeugen und ihr Verhalten, jedoch nicht über die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit von Personenkraftfahrzeugen,

   d) über den Schutz der Nachtruhe und der Erholungsuchenden gegen Störung durch den Kraftfahrzeugverkehr,

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

   f) über Ortstafeln und Wegweiser,

   g) über das Verbot von Werbung und Propaganda durch Bildwerk, Schrift, Beleuchtung oder Ton, soweit sie geeignet sind, außerhalb geschlossener Ortschaften die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer in einer die Sicherheit des Verkehrs gefährdenden Weise abzulenken oder die Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen,

4. die tägliche Höchstzeit der Lenkung eines Lastkraftwagens oder Kraftomnibusses und die erforderlichen Ruhepausen für alle Personen einschließlich derjenigen, die ein solches Kraftfahrzeug nicht auf Grund eines Beschäftigungsverhältnisses führen,

5. Gebühren für behördliche oder amtlich angeordnete Maßnahmen im Straßenverkehr bei Durchführung der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen. Die Gebühren sind nach den tatsächlichen Aufwendungen zu bemessen.

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

Soweit auf Grund der Anordnungen nach Absatz 1 die Deutsche Bundesbahn, die Deutsche Bundespost, der Bundesgrenzschutz oder die Polizei Personen, die sie als Führer von Kraftfahrzeugen verwenden, die Fahrerlaubnis versagt oder entzogen haben, finden die Vorschriften des § 5 keine Anwendung."

3. In § 21 werden die Worte „über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" geändert in „über den Straßenverkehr".

4. Als § 22 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 22

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

lung der Gebühr bereit ist. Über die Verwarnung und die Zahlung der Gebühr ist eine Bescheinigung zu erteilen.

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

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

5. Als § 26 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 26

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

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

6. § 27 erhält folgende Fassung:

„§ 27

Die Vorschriften im Teil I gelten mit Ausnahme des § 6 Abs. 1 Nr. 5 nicht für Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor. Der Bundesminister für Verkehr bestimmt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates, welche Arten von Fahrzeugen dazu gehören; er hat dabei internationale Regelungen zu beachten und zu berücksichtigen, welche Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stande der Technik eine geringere Gefährdung verursachen.

Wird die Erlaubnis zur Führung eines Kleinkraftrades entzogen oder kommt ihre Entziehung in Betracht, so gilt § 4 Abs. 2 und 3.

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

Artikel 2

Änderung des Strafgesetzbuchs

Das Strafgesetzbuch wird, wie folgt, geändert und ergänzt:

1. § 42 a erhält folgende Nr. 7:

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

2. Als § 42 m wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 42 m

Wird jemand wegen einer mit Strafe bedrohten Handlung, die er bei oder in Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der dem Führer eines Kraftfahrzeugs obliegenden Pflichten begangen hat, zu einer Strafe verurteilt oder lediglich wegen Zurechnungsunfähigkeit freigesprochen, so entzieht ihm das Gericht die Fahrerlaubnis, wenn er sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Gegenüber dem Inhaber eines ausländischen Fahrausweises ist die Entziehung nur zulässig, wenn die mit Strafe bedrohte Handlung einen Verstoß gegen Verkehrsvorschriften enthält.

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

Urteil einzuziehen. In ausländischen Fahrausweisen ist die Entziehung zu vermerken.

Die Fahrerlaubnis erlischt mit der Rechtskraft des Urteils. Das Gericht bestimmt im Urteil eine Frist, vor deren Ablauf die Verwaltungsbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilen darf. Die Frist beträgt mindestens sechs Monate und höchstens fünf Jahre. Sie wird von dem Tage ab berechnet, an dem das Urteil rechtskräftig geworden ist. Das Gericht kann die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis auch für immer untersagen.

Erscheint die Maßregel nicht mehr erforderlich, um die Allgemeinheit vor Gefährdung zu schützen, kann das Gericht die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nachträglich durch Beschluß gestatten."

3. Als § 139 c wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 139 c

Wer 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, wird, soweit die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit einer schwereren Strafe bedroht ist, mit Gefängnis bis zu zwei Jahren bestraft.

Der Versuch ist strafbar."

4. § 315 erhält folgende Fassung:

„§ 315

Wer die Sicherheit des Betriebs einer Schienenbahn auf besonderem Bahnkörper oder Schwebebahn, der Schiffahrt oder der Luftfahrt durch Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln, durch Bereiten von Hindernissen, durch falsche Zeichen oder Signale oder durch ähnliche Eingriffe oder durch eine an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommende pflichtwidrige Unterlassung beeinträchtigt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft.

In besonders schweren Fällen ist auf Zuchthaus nicht unter fünf Jahren oder auf lebenslanges Zuchthaus zu erkennen.

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

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."

5. Als § 315 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 315 a

Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er

1. Anlagen oder Beförderungsmittel beschädigt, zerstört oder beseitigt, Hindernisse bereitet oder einen ähnlichen Eingriff vornimmt,

2. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen,

3. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann und keine Vorsorge getroffen ist, daß er andere nicht gefährdet, oder

4. in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise die Vorfahrt nicht beachtet, falsch überholt oder an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen oder -einmündungen zu schnell fährt

und dadurch eine Gemeingefahr (§ 315 Abs. 3) herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft.

In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 3 ist der Versuch strafbar.

In besonders schweren Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 kann auf Zuchthaus bis zu zehn Jahren erkannt werden."

6. § 316 erhält folgende Fassung:

„§ 316

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

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

7. Als § 316 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 316 a

Wer zur Begehung von Raub oder räuberischer Erpressung (§ 255) einen Angriff auf Leib, Leben oder Entschlußfreiheit des Führers eines Kraftfahrzeugs oder eines Mitfahrers unter Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs unternimmt, wird mit Zuchthaus nicht unter fünf Jahren, in besonders schweren Fällen mit lebenslangem Zuchthaus bestraft.

Das Gericht kann die in Absatz 1 angedrohte Mindeststrafe unterschreiten, auf Gefängnis erkennen oder von einer Bestrafung nach dieser Vorschrift absehen, wenn der Täter aus freien Stücken seine Tätigkeit aufgibt und den Erfolg abwendet. Unterbleibt der Erfolg ohne Zutun des Täters, so genügt sein ernstliches Bemühen, den Erfolg abzuwenden."

8. Der bisherige § 316 a wird 316 b.

9. In § 90 wird die Zahl „316 a" durch die Zahl „316 b" ersetzt.

In § 94 wird die Zahl „316a" ersetzt durch „315 a Abs. 1 Nr. 1, 316 b".

Artikel 3

Änderung der Strafprozeßordnung

Die Strafprozeßordnung wird, wie folgt, geändert und ergänzt:

1. Als § 111 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 111 a

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

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

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

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

2. Dem § 212 b Abs. 1 wird folgender Satz hinzugefügt:

„Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist zulässig."

3. Dem § 232 Abs. 1 wird folgender Satz hinzugefügt:

„Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist zulässig, wenn der Angeklagte in der Ladung auf diese Möglichkeit hingewiesen worden ist."

4. Dem § 233 Abs. 1 wird folgender Satz hinzugefügt:

„Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist zulässig."

5. § 233 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Wird der Angeklagte von der Verpflichtung zum Erscheinen in der Hauptverhandlung entbunden, so muß er durch einen beauftragten oder ersuchten Richter über die Anklage vernommen werden. Dabei wird er über die bei Verhandlung in seiner Abwesenheit zulässigen Strafen und Maßnahmen belehrt sowie befragt, ob

er seinen Antrag auf Befreiung vom Erscheinen in der Hauptverhandlung aufrecht erhalte."

6. In § 305 Satz 2 werden hinter dem Wort „Beschlagnahmen" nach Setzung eines Beistrichs die Worte „die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis" eingefügt.

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

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

Artikel 4

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung

1. Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. November 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1215) in der derzeit geltenden Fassung wird bis zu einer allgemeinen Neufassung durch den Bundesminister für Verkehr, wie folgt, geändert und ergänzt:

a) § 22 erhält folgenden Absatz 4:

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

b) Als § 32 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 32 a

Mitführen von Anhängern

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

c) Als § 57 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 57 a

Fahrtschreiber

(1) Mit einem eichfähigen Fahrtschreiber sind auszurüsten:

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

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

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

(3) Weitergehende Anforderungen in Sondervorschriften bleiben unberührt."

2. § 9 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 13. November 1937 in der Fassung der Verordnung vom 3. Oktober 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1988) gilt nicht für Personenkraftfahrzeuge.

Artikel 5

Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr

(1) Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr zur Durchführung der

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

(2) Soweit oberste Reichsbehörden befugt waren, nach

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

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

(3) Bei der Erteilung einer allgemeinen Betriebserlaubnis kann das Kraftfahrt-Bundesamt mit Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genehmigen.

Artikel 6

Übergangsbestimmungen

Bis zum 31. März 1953 dürfen nicht mehr als zwei Anhänger in Zügen mitgeführt werden.

Artikel 7

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe der §§ 13 und 14 des Gesetzes über die Stellung des Landes Berlin im Finanzsystem des Bundes (Drittes Überleitungsgesetz) vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Lande Berlin.

Artikel 8

Ermächtigung

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, den Wortlaut des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen mit neuem Datum und unter der Überschrift „Straßenverkehrsgesetz" bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 9

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt einen Monat nach seiner Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt das Gesetz zur Ergänzung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 3. September 1948 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Wirtschaftsrates für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet S. 89) — Fahrräder mit Hilfsmotor — außer Kraft.

(2) Abweichend hiervon treten in Kraft

1. Artikel 4 Nr. 1 Buchst. a Satz 1 sechs Monate nach Verkündung dieses Gesetzes;
2. Artikel 4 Nr. 1 Buchst. b am 1. April 1953;
3. Artikel 4 Nr. 1 Buchst. c drei Monate nach Verkündung dieses Gesetzes für Kraftfahrzeuge, die erstmals zugelassen werden; für andere Kraftfahrzeuge ein Jahr nach Verkündung dieses Gesetzes.