

Verkehrsblatt

**Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)**

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1965	Seite
Straßenverkehr			
8	13. 1. 1965	Verordnung PR Nr. 13/64 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 1/61 über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expressgut und zur Aufhebung von Verordnungen über Winterzuschläge	18
9	13. 1. 1965	Begründung zum Zweiten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs	20
10	21. 12. 1964	Gegenseitige Anerkennung des nationalen Führerscheins im Verkehr mit der Republik Senegal	40
11	6. 1. 1965	Vierzehnte Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr	40
12	28. 12. 1964	Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 11/64	41
Binnenschifffahrt			
13	28. 12. 1964	Verordnung Nr. 25/64 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 14. Dezember 1964 (FA Nr. 10/64 Frachenausschuß für den Rhein)	41
14	7. 12. 1964	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Abmessungen der Fahrzeuge und die Fahrwassertiefen auf der kanalisiertem Mittelweser und auf der Aller	42
15	15. 12. 1964	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Regelung des Schleusenbetriebes	42
16	18. 12. 1964	Verordnung über die Mindestbemanning auf Verbänden von Fahrzeugen, die untereinander durch Gelenkkupplungen verbunden sind, und Schubverbänden auf dem Main vom 18. Dezember 1964	43
17	6. 1. 1965	Verordnung Nr. 26/64 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 18. Dezember 1964 (FB Nr. 14/64 Frachenausschuß Dortmund)	43
18	5. 1. 1965	Tarif für die Schifffahrtabgaben auf dem Ems-Jade-Kanal	44
Nachrichtliche Bekanntmachungen			
19	14. 12. 1964	Bekanntmachung über die Sperrung des Schiffsverkehrs auf dem Teltowkanal im Bereich der Kremnitzbrücke in Berlin-Wannsee	44

Nr.	Dat.	VkB1 1965	Seite
20	5. 1. 1965	Bekanntmachung über die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Landwehrkanal an der Potsdamer Brücke in Berlin-Tiergarten	44
Seeverkehr			
21	20. 12. 1964	Verordnung zur Änderung der Funksicherheitsverordnung	44
22	6. 1. 1965	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr durch die Drehbrücke in Kleven-deich	45
23	4. 12. 1964	Ungültigkeitserklärung verlorengangener Schiffsmeßbriefe	46
24	18. 12. 1964	Gesetz über die Küstenschifffahrt vom 26. Juli 1957	46
Personalnachrichten			
25	22. 12. 1964	Stellenausschreibung	46
26	11. 1. 1965	Personalnachrichten	46
Aufgebote			
26a	30. 1. 1965	Aufbietung verlorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
26b	30. 1. 1965	Aufbietung von verlorenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	60 a-60 gg

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau	
Übersicht	50
Auslese	52
Bücherschau:	
Neuerscheinungen	55
Buchbesprechungen	55
Rechtsprechung	57

19. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. Januar 1965

Heft 2

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 8 Verordnung PR Nr. 13/64 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 1/61 über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut und zur Aufhebung von Verordnungen über Winterzuschläge

Bonn, den 13. Januar 1965
A 5 — Vmt 354/5 — 4057 Bb

Nachstehend wird der Wortlaut der Verordnung PR Nr. 13/64 vom 18. Dezember 1964 bekanntgegeben.

Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 242 vom 29. Dezember 1964 verkündet.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Stoltenhoff

Verordnung PR Nr. 13/64 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 1/61 über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut und zur Aufhebung von Verordnungen über Winterzuschläge Vom 18. Dezember 1964

Auf Grund von § 2 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Wirtschaftsrates des Vereinigten Wirtschaftsgebietes S. 27), zuletzt geändert durch § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7), wird verordnet:

§ 1

Die Verordnung PR Nr. 1/61 über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut vom 14. März 1961 (Bundesanzeiger Nr. 57 vom 22. März 1961), zuletzt geändert durch die Verordnung PR Nr. 3/63 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 1/61 über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut vom 8. Mai 1963 (Bundesanzeiger Nr. 90 vom 15. Mai 1963), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Eisenbahn darf zu den Rollgebühren einen Zuschlag von bis 20 vom Hundert fordern, wenn zeitweilige, außergewöhnliche Verkehrserschwernde, die durch behördliche Maßnahmen oder durch schwierige Gelände-, Wege- oder Witterungsverhältnisse verursacht sind, für die Durchführung der Rollfuhr Leistungen erforderlich machen, die das übliche Maß nach Umfang und Dauer erheblich übersteigen.“

2. Die Anlage 1 erhält die aus der Anlage zu dieser Verordnung ersichtliche Fassung.

3. Die Anlage 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Bahnhöfe

Altenbruch
Berg (Pfalz)
Braubach
Dauenhof
Deuten
Duisburg-Beeck
Ehringshausen (Oberhess.)
Eller (Mosel)
Friedrichsthal (Saar)
Fürstenhausen
Gau Odernheim
Geislautern
Gemmingen
Gleidorf
Grenzach

Großrosseln
Grünsfeld
Haaren (b. Aachen)
Hanau West
Hechthausen
Honnf (Rhein)
Köln-Kalk
Laasphe
Laubach (Oberhess.)
Lohhof
Luisenthal (Saar)
Malsch
Münstermaifeld
Neukloster (Kr. Stade)
Neunkirchen (Saar)-Heinitz
Preußen
Püttlingen (Saar)
Rheydt-Mülfort
Saarwellingen-Nalbach
Tamm (Württ.)
Urbach (b. Schorndorf)
Voßwinkel
Wallenfels
Warstade-Hemmoor
Windsheim
Winningen (Mosel)
Witten-Annen Süd
Wustrow (Han.)

werden mit allen Angaben gestrichen.

b) Neu aufgenommen werden an der der alphabetischen Reihenfolge entsprechenden Stelle die Bahnhöfe:

	Ortsklasse	
	Stückgut u. Wagenladungen	Expreßgut
Bad Honnef (Rhein)	3	C
Bad König	1	A
Bad Windsheim	1	A
Basbeck-Osten	2	B
Beuren	1	A
Bielstein (Rheinl.)	2	B
Bingerbrück	2	B
Deißenlingen	2	A
Dossenheim (Bergstr.)	1	A
Erndtebrück	3	B
Grefrath (b. Krefeld)	3	C
Großsachsen Ort	1	A
Hamburg-Neugraben	6	E
Heddesheim (Baden) Ort	1	A
Heidelberg Bismarckplatz	4	C
Heidelberg Gbf. Oberrhein. Eisenb.	4	C
Leutershausen (Baden)	1	C
Lützelsachsen Ort	1	A
Mannheim-Käferthal Oberrhein. Eisenb.	4	C
Mannheim Kurpfalzbrücke	4	C
Mannheim-Seckenheim Ort	3	B
Merkstein	3	C
Neckarhausen (b. Ladenburg)	1	A
Ottobrunn	—	C
Rosbach (Sieg)	3	C
Schlader (Sieg)	3	—
Steinen	2	B
Stockheim (Oberhess.)	1	A
Ulmen	2	B
Weinheim Oberrhein. Eisenb.	3	C
Weissenstein (Württ.)	2	A.

- c) Die Einstufung der Bestellbezirke nachstehender Bahnhöfe wird wie folgt geändert:

	Ortsklasse	
	Stückgut u. Expres-	gut
	Wagenladungen	gut
Aachen Nord	5	—
Aachen West	6	—
Bad Driburg (Westf.)	3	C
Bernhausen	4	D
Brand (Rheinl.)	—	C
Breitenbach (Herzberg)	—	A
Derschlag	2	B
Flacht	—	A
Flensburg	5	C
Heidelberg-Wieblingen Ort	4	C
Heimersheim	—	A
Hersbruck (links Pegnitz)	1	A
Hoerstgen-Sevelen	3	C
Kalkar	3	C
Kall	2	—
Kamp-Lintfort	4	C
Kiel-Hassee	4	C
Kiel Hbf.	—	E
Kiel Hgbf.	6	—
Kirchen	2	A
Köln-Nippes	6	—
Lichtenfels	4	—
Lübeck Hbf.	6	D
Lübeck-Schlutup	4	C
Lübeck-Travemünde	4	C
Mülheim (Ruhr)-Speldorf	4	—
Neumünster	5	C
Oberaula	—	A
Oker	3	B
Orsoy	2	C
Pleinfeld	1	A
Recklinghausen-Suderwich	—	C
Repelen (Kr. Moers)	3	C
Schriesheim	2	B
Schweinfurt Stadt	5	D
Vluyn	2	C
Wesseling	4	D.

- d) Die Bezeichnung nachstehender Bahnhöfe wird wie folgt geändert:

M. Gladbach Hbf.	in Mönchengladbach Hbf.
M. Gladbach am Speik	in Mönchengladbach am Speik.
§ 2	

(1) Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten die

Verordnung PR Nr. 11/52 über Berechnung von Winterzuschlägen im Straßengüterverkehr vom 12. Februar 1952 (Bundesanzeiger Nr. 41 vom 28. Februar 1952),

Verordnung des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg über die Berechnung von Winterzuschlägen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen vom 19. Januar 1955 (Staatsanzeiger für Baden-Württemberg Nr. 7 vom 26. Januar 1955),

Anordnung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr über Winterzuschläge im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen vom 10. Januar 1955 (Bayerischer Staatsanzeiger Nr. 3 vom 15. Januar 1955) außer Kraft.

Bonn, den 18. Dezember 1964
I A 6 — 24 88 70

Der Bundesminister für Wirtschaft
In Vertretung
Langer

Anlage 1 zur Verordnung PR Nr. 1/61 I. Rollgebühren für Eil- und Frachtgut

- a) Stückgut und Wagenladungen bis 5000 kg wirkliches Gewicht (in DM)

für Sen- dungen bis kg	in Ortsklasse							
	1	2	3	4	5	6	7	8
100	1,10	1,30	1,50	1,70	1,90	2,10	2,40	2,70
200	2,10	2,50	2,90	3,30	3,70	4,10	4,60	5,20
300	3,00	3,60	4,20	4,80	5,40	6,00	6,70	7,60
400	3,90	4,70	5,50	6,30	7,10	7,90	8,80	10,00
500	4,70	5,70	6,70	7,70	8,70	9,70	10,80	12,00
600	5,30	6,50	7,70	8,90	10,10	11,30	12,60	14,00
700	5,90	7,20	8,60	10,00	11,40	12,90	14,40	16,00
800	6,50	7,80	9,40	11,10	12,80	14,50	16,20	18,00
900	7,00	8,40	10,30	12,20	14,10	16,00	17,90	19,80
1000	7,50	9,00	11,00	13,00	15,00	17,00	19,00	21,00
1250	8,75	10,50	12,50	14,50	16,50	18,50	20,50	22,50
1500	10,00	12,00	14,00	16,00	18,00	20,00	22,00	24,00
2000	12,00	14,00	16,00	18,00	20,00	22,00	24,00	26,00
2500	14,00	16,00	18,00	20,00	22,00	24,00	26,00	28,00
3000	16,00	18,00	20,00	22,00	24,00	26,00	28,00	30,00
4000	18,00	20,00	22,00	24,00	26,00	28,00	30,00	32,00
5000	20,00	22,00	24,00	26,00	28,00	30,00	32,00	34,00

- b) Wagenladungen ab 5000 kg (je angefangene 500 kg des wirklichen Gewichts in DM).

für Sen- dungen von	in Ortsklasse							
	1	2	3	4	5	6	7	8
5 t an	2,00	2,20	2,40	2,60	2,80	3,00	3,20	3,40
10 t an	1,90	2,00	2,20	2,40	2,60	2,80	3,00	3,20
15 t an	1,80	1,90	2,00	2,20	2,40	2,60	2,80	3,00

Für Sendungen zwischen 5 und 10 t wird das Rollgeld so lange nach dem Satz für 5 t berechnet, bis sich für 10 t nach dem 10-t-Satz ein niedrigeres Rollgeld ergibt. Das gilt sinngemäß auch für Sendungen zwischen 10 und 15 t.

II. Rollgebühren für Expresgut (in DM)

für Sendun- gen bis kg	in Ortsklasse						
	A	B	C	D	E	F	G
10	0,70	0,80	0,90	1,00	1,10	1,25	1,40
25	1,05	1,20	1,35	1,50	1,65	1,85	2,10
50	1,40	1,60	1,80	2,00	2,20	2,50	2,80
75	1,75	2,00	2,25	2,50	2,75	3,10	3,50
100	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30	3,75	4,20
150	2,50	2,80	3,20	3,50	3,80	4,25	4,70
200	2,90	3,20	3,60	4,00	4,40	5,00	5,60

für Sendungen im Gewicht von mehr als 200 kg darf Rollgeld erhoben werden nach dem

Ortsklas- sentarif für Stückgut (I.)	2	3	4	5	6	7	8
--	---	---	---	---	---	---	---

(VkB1 1965 S. 18)

Nr. 9 Begründung zum Zweiten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs

Bonn, den 13. Januar 1965
StV 2 Nr. 2005 Va/65

Nachstehend wird ein Auszug aus der amtlichen Begründung zum Regierungsentwurf des Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 26. November 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 921) bekanntgegeben. Auf die Veröffentlichung des Gesetzes im Verkehrsblatt 1964 S. 589 wird Bezug genommen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Rautenberg

Auszug aus der amtlichen Begründung¹⁾ zum Regierungsentwurf

Artikel 1

Änderung 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 eintausend 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 1962 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 Begründung²⁾ 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 Verkehrszuwendungen 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 Übelstand 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 höchststrichterliche 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, insbesondere die geplante Umstellung der großen Masse der Verkehrsübertretungen auf Ordnungswidrigkeiten, in absehbarer Zeit 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 Bußgelddrohungen 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 7 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 1962). 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 bloßer Denkkettel auf schuldhaft begangene Verkehrszuwendungen 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. Daneben 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

¹⁾ Die hier abgedruckten Erläuterungen sind der Begründung zu dem von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs (Drucksache IV/651) entnommen. Auf die von den Gesetzgebungsorganen beschlossenen Änderungen des Entwurfs ist in Fußnoten besonders hingewiesen worden.

²⁾ Die Einleitung zur Begründung ist hier nicht abgedruckt.

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 zur Strafrechtsreform umstritten. Ausgangspunkt für die widerstreitenden Meinungen war die 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 auszuschalten, 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 gelehnet 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 Rechts, 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 Verkehrszuwerdhandlungen 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 dazu⁹⁾). 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 ausgeschaltet, 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 Zeitraumes 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 durfte, 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 Vereinfachung nicht zu verantworten.

Nach Absatz 1 setzt die Verhängung des Fahrverbots voraus, daß der Täter bei oder im Zusammenhang mit dem Führen 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

⁹⁾ Vgl. Fußnote 4 (zu § 42 m Abs. 2).

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 n 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 stünde 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 Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) die Fahrerlaubnis beschränkt werden kann. Jedoch sind auch die Kraftfahrzeuge einbezogen, für die es nach den geltenden verkehrsrechtlichen Vorschriften einer Fahrerlaubnis nicht bedarf (vgl. dazu § 4 StVZO). Nachdem Artikel 2 Nr. 5 der Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I, S. 485) das Erfordernis der Fahrerlaubnis auf Kleinkrafttrader aller Art und auf Fahrräder mit Hilfsmotor erstreckt hat, ist die praktische Bedeutung der führerscheinfreien Kraftfahrzeuge für den Verkehr erheblich gemindert worden. Schon aus diesem Grunde besteht kein Bedürfnis, sie aus dem Anwendungsbereich des Fahrverbots auszunehmen. — Soweit 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 amtlich verwahrt (Absatz 3 Satz 2). Das gilt auch, wenn das Fahrverbot auf bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen beschränkt ist. In diesen Fällen erteilt die Verwaltungsbehörde, wenn kein Hinderungsgrund entgegensteht, 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 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 die amtliche Verwahrung des Führerscheins beginnt. 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. 11 des Rechtsgrundlage für die Beschlagnahme des Führerscheins geschaffen. — Wird der Führerschein auf Grund einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111 a StPO oder einer Maßnahme nach § 94 StPO bereits amtlich verwahrt, so 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 ohne Fahrerlaubnis zulässig ist (vgl. dazu § 4 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 klar gestellt. Nach Absatz 4 Satz 2 wird in die Verbotsfrist die Zeit nicht eingerechnet, in welcher der Täter auf behördliche Anordnung in einer Anstalt verwahrt worden ist. 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 zuständigen, 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, 12a 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 Kleinkraftwagen mit Wirkung vom 1. April 1961 oder spätestens vom 1. Januar 1962 führerscheinpflichtig sind, 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 1926. 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 4 Nr. 5 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 Entwurfs 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 bis 100a E 1962). Sie befassen sich mit der Entziehung der Fahrerlaubnis. Diese ist als Maßregel der Sicherung und Besserung erst vor einigen 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 engültigen oder der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis schon im Jahre 1953 nicht weniger Fahrzeugführer aus dem Kraftverkehr ausgeschaltet 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. Blicke im Strafverfahren ungewiß, ob die Maßregel durch die zuständige Verwaltungsbehörde angeordnet wird, so könnte der Richter nicht beurteilen, ob und in welchem Umfang die Sicherungsfunktion 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.

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 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 Anknüpfungspunkt fehlt, hingenommen werden und ist dort auch wegen der Kurzfristigkeit des Eingriffs sinnvoll (vgl. die Begründung zu Artikel 1 Nr. 2). 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 gesetzestechnische 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 letzte 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 nur 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, ist eine Änderung des § 4 StVG vorgesehen. Auf Artikel 4 Nr. 1 und die Begründung dazu wird verwiesen.

Absatz 2 bringt eine bedeutsame Fortentwicklung des geltenden Rechts⁴⁾. 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 beeinflussen haben, ist für die selbständige richterliche Beurteilung des Eignungsmangels Raum. Als solche besonderen Umstände kommen nament-

⁴⁾ Die Begründung zu Absatz 2 geht von folgender Fassung des Regierungsentwurfs aus:

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

1. der Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c),
2. der Verkehrsflucht (§ 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
3. der Volltrunkenheit (§ 330 a), die sich auf eine der mit Strafe bedrohten Handlungen nach den Nummern 1 oder 2 bezieht,
so ist der Täter als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn nicht besondere Umstände die Annahme ausschließen.“

Die Fassung des Gesetzes unterscheidet sich vom Regierungsentwurf in zwei Punkten:

a) der Katalog des Absatzes 2 ist durch den Tatbestand der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 n. F.) erweitert worden;

b) die Formel über den Eignungsausschluß am Ende des Absatzes ist geändert worden.

Die Änderung zu a) ist auf Vorschlag des Vermittlungsausschusses, den der Bundesrat angerufen hatte, vorgenommen worden. Zur Begründung hatte der Bundesrat (Drucksache IV/2431) aufgeführt:

„Nach der seit Jahren gefestigten Rechtsprechung der Gerichte wird bei der Trunkenheit im Verkehr, die nach geltendem Recht nur eine Übertretung ist, der Täter in der überwiegenden Anzahl der Fälle als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges angesehen; der Entzug der Fahrerlaubnis ist deshalb die Regel. Im Hinblick auf die Gefährlichkeit der Trunkenheit im Verkehr und der ständigen Zunahme des Delikts darf dieser Praxis nicht dadurch entgegengetreten werden, daß der Tatbestand der Trunkenheit im Verkehr nicht in den Katalog des § 42 m Abs. 2 aufgenommen wird, zumal die Gefährlichkeit dieses Tatbestandes im Gesetz dadurch anerkannt worden ist, daß der Tatbestand zum Vergehen erhoben worden ist.“

Die Bedenken gegen die im Gesetz vorgesehene Fassung werden nicht durch die Einführung der Nebenstrafe des Fahrverbots ausgeräumt; dieses ist kein ausreichendes Äquivalent.“

lich 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. Insgesamt muß die Annahme besonderer Umstände auf seltene Ausnahmen beschränkt bleiben; das ergibt sich aus dem Sinnzusammenhang und aus dem Erfordernis, daß die Umstände die Überzeugung des Gerichts von der fortbestehenden Eignung des Täters begründen müssen. — 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 einen Gesichtspunkt für 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 Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315 c StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 6 an. Hier handelt es sich darum, daß der Täter infolge Alkoholeinflusses, infolge einer auf anderen Ursachen beruhenden Fahruntüchtigkeit oder durch bestimmte, grob verkehrswidrig und rücksichtslos begangene Fahrfehler eine konkrete Verkehrsgefahr herbeiführt. Der Tatbestand der Straßenverkehrsgefährdung erfaßt besonders gefährliche und verhältnismäßig häufig vorkommende Pflichtverletzungen von Fahrzeugführern im fließenden Verkehr, die der Entwurf aus diesem Grunde mit einer im Vergleich zu den übrigen Verkehrszu widerhandlungen 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 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 Rausch- tat die Merkmale einer der Nummern 1 oder 2 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 Ergeb-

nisse 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 Grundsatzes, 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 Verkehrszu widerhandlungen begehen. In den vorbereitenden Beratungen zu dem Entwurf ist erwogen worden, in dem Katalog des Absatzes 2 auch den Fall aufzunehmen, daß der Täter innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Tat eine bestimmte Zahl von Verkehrszu widerhandlungen — 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 vorliegen. 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 des Straßenverkehrsgesetzes) die teilweise Entziehung einer Fahrerlaubnis nicht zuläßt. Diese wird vielmehr, wenn die Voraussetzungen des § 42 m 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 Verkehrszuwerdungen 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 Kraftträdern außerhalb ihres Dienstes zutage tritt, oder an Landwirte, die zwar ihren Trecker unbeanstandet 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 § 42 m 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 charak-

terlichen 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; dessen Änderung ist deshalb nicht erforderlich.

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 Sicherungsbedürfnis 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 eine 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 6 vorgeschlagene Neufassung der §§ 315 ff. StGB an.

Zu Nummer 6 (§§ 315 bis 316) — Verkehrsgefährdung

Die Vorschriften über Verkehrsgefährdung sind gegenüber dem Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode unter folgenden Gesichtspunkten grundlegend umgestaltet worden:

In den §§ 315 bis 316 wird das für die Gefährdung des Verkehrs in allen Verkehrsarten (Bahn-, Schiffs-, Luft- und Straßenverkehr) vorgesehene Programm der großen Strafrechtsreform — mit Ausnahme des Tatbestandes der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB i. d. F. des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode⁵⁾ — verwirklicht. Mit Rücksicht auf die Eilbedürftigkeit der Vorlage hatte sich der frühere Entwurf darauf beschränkt, in den Tatbestand der Transportgefährdung nach § 315 StGB nur insoweit einzugreifen, als das im Hinblick auf die Neuregelung des Straßenverkehrsrechts zwingend war. Dabei wurde, um die Verabschiedung der Novelle nicht zu gefährden, eine Anzahl unbegründeter Unterschiede und Spannungen in den Tatbeständen der Verkehrsgefährdung in Kauf genommen. Auch konnten einige im E 1960 bereits vorgesehene Neuerungen nicht verwirklicht werden, weil sie eine einheitliche Gestaltung für den Gesamtbereich der Verkehrsgefährdung voraussetzten und ohne eine wesentliche Erweiterung des zu regelnden Rechtsstoffes nicht durchführbar waren. Nachdem für den vorliegenden Entwurf die Zeitnot, in der sich die entsprechende Vorlage in der letzten Wahlperiode befand, weggefallen ist, empfiehlt es sich, das Gebiet der Verkehrsgefährdung einheitlich zu ordnen und es vollständig — allerdings vorbehaltlich des Strafsystems — auf den Stand zu bringen, der nach den Plänen für die Gesamtreform des Strafrechts vorgesehen ist. Wegen des inneren Zusammenhangs, der zwischen diesen Vorschriften besteht, muß hingenommen werden, daß einzelne von ihnen über den Rahmen des Entwurfs, der allein die Sicherung des Straßenverkehrs bezweckt, hinausgehen.

Zu § 315 — Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- oder Luftverkehr

Die Vorschrift, die dem Schutz der Sicherheit des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs gegen gefährliche Eingriffe dient, soll den Tatbestand des § 315 StGB in einer den Bedürfnissen des modernen Verkehrs entsprechenden Weise ersetzen. Während sich die Tatbestandsbeschreibung des Absatzes 1 verhältnismäßig eng an das geltende Recht anschließt, werden die Strafdrohungen grundlegend umgestaltet und die erschwerten Taten in anderer Weise als bisher erfaßt.

Soweit Absatz 1 den Tatbestand ändert, wird dazu folgendes bemerkt:

⁵⁾ Der Tatbestand ist nachträglich eingefügt worden.

Daß nicht mehr „die Sicherheit des Betriebes einer Schienenbahn oder Schwebebahn, der Schifffahrt oder der Luftfahrt“ geschützt wird, sondern „die Sicherheit des Schienenbahn-, Schwebebahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs“, dient vornehmlich der Vereinheitlichung des Sprachgebrauchs; denn schon im geltenden Recht ist in den vergleichbaren Tatbeständen der Straßenverkehrsgefährdung (§ 315 a StGB) davon die Rede, daß „die Sicherheit des Straßenverkehrs“ beeinträchtigt wird. Darüber hinaus bietet die Änderung den Vorteil, daß sie den für den Strafschutz maßgeblichen Gesichtspunkt deutlicher hervortreten läßt und das aus sprachlichen Gründen mögliche, aber sinnwidrige Ergebnis vermeidet, der Täter müsse die Sicherheit des Betriebes der Schifffahrt oder der Luftfahrt im ganzen beeinträchtigen.

Während § 315 Abs. 1 StGB zur Ausscheidung der Straßenbahnen aus dem Anwendungsbereich das überwiegend formale Merkmal der „Schienenbahnen auf besonderem Bahnkörper“ verwendet, regelt der Entwurf dieses Grenzgebiet zwischen den verschiedenen Verkehrsarten künftig in der Weise, daß Absatz 1 zwar alle Schienenbahnen einbezieht, § 315 d jedoch die Anwendbarkeit sämtlicher Tatbestände der Gefährdung des Bahnverkehrs ausschließt, soweit die Schienenbahnen am Straßenverkehr teilnehmen. Diese werden damit den §§ 315 b und 315 c zugewiesen und den Regeln über den Straßenverkehr unterstellt. Über die Gründe für diese Änderung wird in den Bemerkungen zu § 315 d Näheres dargelegt.

Während § 315 StGB zur Ergänzung der bestimmt umschriebenen Begehungsformen dem Strafe androht, der „durch ähnliche Eingriffe oder durch ein an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommende Unterlassung“ die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt, spricht der Entwurf nur noch davon, daß der Täter „einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff vornimmt“. Diese Änderung beruht auf zwei voneinander unabhängigen Gesichtspunkten. Einerseits wird auf das selbständige Merkmal der Unterlassung verzichtet, weil die Strafbarkeit des unechten Unterlassungsdelikts in der Rechtsprechung allgemein für alle Erfolgsdelikte entwickelt worden ist und unter verschiedenen Gesichtspunkten bestimmten Einschränkungen unterliegt. Eine Sondervorschrift über die Unterlassung im Tatbestand der Verkehrsgefährdung kann deshalb nur zu rechtlicher Unsicherheit im Hinblick auf die Anwendung der allgemeinen, für das unechte Unterlassungsdelikt geltenden Grundsätze führen. Andererseits verfolgt die Neufassung auch den Zweck, den Anwendungsbereich des Tatbestandes einzuschränken. Namentlich aus der Tatsache, daß § 315 StGB die Gleichwertigkeit der Unterlassung gegenüber dem tatbestandsmäßigen Eingriff lediglich im Hinblick auf den Grad der Gefährlichkeit voraussetzt, hat die Rechtsprechung die Berechtigung abgeleitet, Pflichtverletzungen verschiedenster Art und auch sehr verschiedenen Unrechtsgehalts einzubeziehen. Das hat dazu geführt, daß der Verbrechenstatbestand der Transportgefährdung bisweilen auf Taten angewendet werden mußte, gegen deren Verbrechenstypus sachliche Bedenken bestehen. Dabei muß allerdings eingeräumt werden, daß für die Rechtsprechung nur die Möglichkeit dieser weiten Auslegung bestand, weil es aus kriminalpolitischen Gründen nicht zu verantworten gewesen wäre, gewisse Transportgefährdungen entweder ganz straffrei zu lassen oder sie nur nach den jeweils verletzten Verhaltensvorschriften mit Übertretungsstrafe zu ahnden. Um diesen Schwierigkeiten abzuweichen, schränkt der Entwurf den Anwendungsbereich der mit einer schweren Strafdrohung ausgestatteten Absätze 1 und 3 ein und schafft in § 315 a Abs. 1 Nr. 2 einen neuen, mit geringerer Strafe bedrohten Tatbestand, dem Fahrzeugführer und sonst für die Sicherheit Verantwortliche unterworfen sind, wenn sie durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung der hier in Frage stehenden Verkehrsarten verstoßen. Damit wird sowohl eine engere Fassung als auch eine engere Auslegung des Absatzes 1 gegenüber dem geltenden Recht ermöglicht. Da der Entwurf neben den bestimmt umschriebenen Begehungsformen einen „ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff“ voraussetzt, erfaßt er damit nur Handlungen, die ihrer Art nach diesen Begehungsformen verwandt sind und ihnen zugleich auch an Gefährlichkeit gleichkommen. Das bedeutet gegenüber der Rechtsprechung zu § 315 StGB eine fühlbare Beschränkung. Auf den wertausfüllungs-

bedürftigen 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. Zu denken ist dabei etwa an die gewaltsame Behinderung des Personals bei der Führung von Fahrzeugen oder der Bedienung von Sicherheitsanlagen, an das Unterbrechen der Stromversorgung für Sicherheitsanlagen, an das Verdecken von Signalen durch Tücher oder andere Vorrichtungen oder an die Störung des Funkverkehrs, der die Flug- und Wasserwege sichert. Diese Beispiele ließen sich beliebig vermehren. Es wäre aus kriminalpolitischen Gründen nicht vertretbar, sie alle durch Verzicht auf die Analogieklausel aus dem Anwendungsbereich auszuschneiden.

Der Tatbestand des Absatzes 1 weicht schließlich vom geltenden Recht auch 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 1962, 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 voraussetzt, 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 sollte. 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 in ihrer Art nach geeignet ist, eine Mehrzahl von Menschen und bedeutenden Sachwerten zu gefährden, und deren Auswirkung der Täter, wenn er überhaupt die Gefahrhandlung 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 StGB und der weiteren Tatbestände über Verkehrsgefährdung (§§ 315 a bis 315 c 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.

Als Strafe für vorsätzliche Taten nach Absatz 1 schlägt der Entwurf Gefängnis nicht unter 3 Monaten vor. Er gibt damit die Zuchthausdrohung des geltenden Rechts aus der Erkenntnis auf, daß nach den Erfahrungen der Praxis selbst die vorsätzliche Gefährdung ihre Wurzel nicht überwiegend in verbrecherischen Absichten oder Neigungen des Täters hat, sondern oft auch auf Leichtsinns, Bequemlichkeit, Nachlässigkeit oder Kopfflosigkeit beruht. So gehört z. B. die Tat eines Kraftfahrers, der an einem unbeschränkten Bahnübergang in voller Erkenntnis der Gefahr versucht, die Gleise vor dem herannahenden Zug noch schnell zu überqueren, nicht zur Hochkriminalität, so daß ihre Ahndung mit Zuchthausstrafe den kriminalpolitischen Grundanschauungen widersprechen würde, die sich in den Vorarbeiten zur Strafrechtsreform im Hinblick auf die schwerste Straftat des Gesetzes durchgesetzt haben. Auch im Schiffs- und Luftverkehr geraten die für die Navigation Verantwortlichen bisweilen in unvorhergesehen schwierige Lagen, in denen sie sich ohne böse Absicht, aber im Bewußtsein der

Gefahr zu Fehlhandlungen entschließen, die den Tatbestand des Absatzes 1 erfüllen. Da aber solches letztlich nur leichtsinnige oder sonst verantwortungslose Verhalten im Rahmen der tatsächlich vorkommenden gefährlichen Eingriffe in den Verkehr zahlenmäßig einen breiteren Raum einnimmt als die eigentliche Sabotage, geht der Entwurf von dieser Fallgruppe aus und droht als Regelstrafe Gefängnis an. Der Übergang zu Zuchthaus ist nach Absatz 3⁹⁾ unter der Voraussetzung vorgesehen, daß der Täter entweder in einer bestimmten verbrecherischen Absicht, die über die Herbeiführung der Verkehrsgefahr hinausgeht, oder als Mitglied oder im Auftrag einer Gruppe handelt, der die Begehung von Verkehrsgefährdungen als Mittel für ihre Zwecke dient. Aus dieser Abgrenzung ergibt sich, daß nicht alle Fälle, in denen es dem Täter auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder die Gefährdung von Menschen oder Sachen ankommt, der Zuchthausdrohung unterworfen sind. Das ist zwar zunächst erwogen, aber nach eingehender Prüfung schließlich doch verworfen worden. In aller Regel verfolgt der Täter weder die Beeinträchtigung des Verkehrs noch die Herbeiführung der Gefahr als Selbstzweck, im allgemeinen dient ihm vielmehr der Eingriff in den Verkehr nur als Mittel zur Erreichung weiterer Zwecke. Bei dieser tatsächlichen Lage wären für die Abgrenzung von Absicht und Vorsatz erhebliche theoretische und praktische Schwierigkeiten zu erwarten; denn dafür ist maßgebend, ob die Beeinträchtigung oder Gefährdung eine vom Täter erstrebte Voraussetzung seines weiteren Handelns oder nur eine unvermeidbare Folge seines bisherigen Verhaltens war. Das im Einzelfall mit der gebotenen Sicherheit zu unterscheiden, ist nicht immer möglich. Auf diese Unterscheidung allein aber den Übergang zur Zuchthausstrafe zu stützen, erweckt aus rechtsstaatlichen Gründen Bedenken. Der Entwurf beschränkt sich deshalb darauf, in den Anwendungsbereich des Absatzes 3 diejenigen Sabotagefälle einzubeziehen, mit denen nach den Erfahrungen der Praxis nicht nur ausnahmsweise zu rechnen ist und denen aus diesem Grunde kriminalpolitische Bedeutung zukommt. Der E 1962 (§ 342) hat aus dieser Beschränkung die Folgerung gezogen, daß der Grundstrafrahmen des Absatzes 1 weit gespannt sein muß, und ihn bis zu zehn Jahren Gefängnis erstreckt. Diese Möglichkeit steht mit Rücksicht auf das andersartige Strafsystem des geltenden Strafgesetzbuches nicht zur Verfügung; denn das gesetzliche Höchstmaß der Gefängnisstrafe darf hier fünf Jahre nicht übersteigen (§ 16 Abs. 1 StGB). Der Entwurf findet jedoch einen angemessenen Ausgleich dadurch, daß er gegenüber dem E 1960 den Katalog der zuchthauswürdigen Verkehrsgefährdung in Absatz 3 erweitert und dadurch wohl alle schwer kriminellen und zugleich kriminalpolitisch bedeutsamen Taten erfaßt.

Die Umstellung der Regelstrafe in Absatz 1 auf Gefängnis dient außerdem auch dem Zweck, zwischen den Strafdrohungen für die Gefährdung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs auf der einen und des Straßenverkehrs auf der anderen Seite ein angemessenes Verhältnis herzustellen. Der außerordentlich große Unterschied in den Strafdrohungen der §§ 315 und 315 a Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 StGB und die darin zum Ausdruck kommende unterschiedliche Bewertung der verschiedenen Verkehrsarten ist nicht mehr zeitgemäß. In den letzten Jahrzehnten haben sich die Verkehrsarten, was die Zahl der Personen und die Masse der Güter betrifft, die jeweils in einem Beförderungsmittel zusammengefaßt werden, weitgehend angenähert. Während die Eisenbahn zunehmend mit kleineren Einheiten, insbesondere mit Schienenomnibussen und anderen Kurzzügen, arbeitet, haben im Straßenverkehr die Omnibusse und Lastzüge

⁹⁾ Die Begründung zu Absatz 3 geht von folgender Fassung des Regierungsentwurfs aus:

„3) Handelt der Täter

1. in der Absicht, einen Unglücksfall herbeizuführen,
2. in der Absicht, eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken,
3. in der Absicht, in der Bevölkerung Angst oder Schrecken zu erregen, oder
4. als Mitglied oder im Auftrag einer Gruppe, der solche Taten als Mittel für ihre Zwecke dienen,

so ist die Strafe Zuchthaus, in minder schweren Fällen Gefängnis nicht unter sechs Monaten.“

Absatz 3 Nrn. 3 und 4 sind vom Bundestag gestrichen worden.

einen Umfang angenommen, der sie als Massenverkehrsmittel geeignet macht. Gleichwohl kann der Entwurf auf eine Abstufung der Strafdrohungen für die beiden Bereiche nicht ganz verzichten; denn ein wesentlicher Unterschied wird wahrscheinlich noch lange Zeit bestehen bleiben: Während im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr der Großtransport weitaus im Vordergrund steht und zur Abwicklung der Verkehrsvorgänge überwiegend die Zusammenarbeit vieler Menschen erforderlich ist, hat im Straßenverkehr die alleinverantwortliche Teilnahme des einzelnen eine große Bedeutung. Gerade weil hier der Verkehrsteilnehmer in sehr viel geringerem Umfang zur Vorbereitung und Bewältigung des Verkehrs der Hilfe anderer bedarf und weil außerdem das Massenverkehrsmittel gegenüber dem Einzelfahrzeug nicht überwiegt, ist der Straßenverkehr gegen widerrechtliche Eingriffe von außen nicht so empfindlich wie die anderen Verkehrsarten. Wenn die Sicherheit des Bahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs beeinträchtigt wird, ist das Ausmaß der Gefahren im Durchschnitt wesentlich größer. Diese Erkenntnis führt zwangsläufig zu einer Abstufung der Strafdrohungen, die jedoch gegenüber dem geltenden Recht wesentlich verringert werden muß. Das kann in sachgemäßer Weise dadurch geschehen, daß die Zuchthausstrafe bei gefährlichen Eingriffen in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr auf bestimmte schwere Fälle beschränkt und eine entsprechende Strafschärfung auch bei der Gefährdung des Straßenverkehrs vorgesehen wird (vgl. dazu § 315 b Abs. 3). Dadurch wird erreicht, daß die Bewertung von Eingriffen in die verschiedenen Verkehrsarten qualitativ gleich ist und das größere Ausmaß der Gefahren im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr nur in der zeitlichen Ausdehnung der Strafraumen Ausdruck findet.

Die in Absatz 2 vorgesehene Strafbarkeit des Versuchs entspricht dem geltenden Recht. Sie ist aus kriminalpolitischen Gründen nicht verzichtbar.

Über den Absatz 3 und die Gründe, die für seine Ausgliederung aus dem Grundtatbestand sprechen, ist das Wichtigste bereits im Zusammenhang mit der Strafdrohung des Absatzes 1 ausgeführt. Hier ist nur folgendes nachzutragen: Die Nummer 1 macht alle diejenigen gefährlichen Eingriffe in den Verkehr zum Verbrechen, in denen es dem Täter auf die Herbeiführung eines Unglücksfalles ankommt, sein Vorsatz sich also nicht in der bloßen Gefährdung des Verkehrs erschöpft. Diese Absicht offenbart meist eine kriminelle Gesinnung des Täters, und zwar ohne Rücksicht darauf, welche weiteren Ziele er durch Ausnutzung des Unglücksfalls verfolgen will.

Die Nummer 2 verwendet zur Strafschärfung das Merkmal der Absicht, eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken. Sie lehnt sich damit an § 211 Abs. 2 StGB an, wo dieselbe Absicht der Abgrenzung des Totschlags vom Mord dient. Die Vorschrift dürfte den größten Teil derjenigen Sabotageakte erfassen, die von gemeinen Verbrechern zu ihrem persönlichen Nutzen begangen werden.

Ist einer der in Absatz 3 bezeichneten Erschwerungsgründe verwirklicht, so beträgt die Strafe Zuchthaus bis zu fünfzehn Jahren, in minder schweren Fällen Gefängnis von sechs Monaten bis zu fünf Jahren. Auf den ermäßigten Strafraumen für minder schwere Fälle kann nicht verzichtet werden. Namentlich bei Taten nach Nummer 1, die von unreifen oder geistig unterentwickelten Tätern aus bloßer Neugierde begangen werden können, und bei Taten nach Nummer 2, bei denen notstandsähnliche Konfliktslagen vorliegen können, ist die Möglichkeit des Ausweichens in die Gefängnisstrafe unerlässlich.

Bei Taten nach Absatz 1, der insoweit auch den Absatz 3 umfaßt, muß sich der Vorsatz des Täters auf die eigentliche Tathandlung ebenso beziehen wie auf die Herbeiführung der Gefahr. Wird nur die Tathandlung vorsätzlich begangen, die Gefahr aber bloß fahrlässig verursacht, so droht Absatz 4 in den Fällen des Absatzes 1 Gefängnis bis zu fünf Jahren an. Der Fall, daß der Täter eine Tat nach Absatz 1 in vollem Umfang fahrlässig begeht, wird in Absatz 5 behandelt. Mit dieser Unterscheidung der beiden Fallgruppen weicht der Entwurf vom geltenden Recht ab, das in § 316 Abs. 1 StGB nur einen einheitlichen Fahrlässigkeitstatbestand vorsieht. Die vorgeschlagene Unterscheidung ist bei den Tatbeständen, die

gefährliche Eingriffe in den Verkehrsablauf betreffen, dogmatisch unter verschiedenen Gesichtspunkten sinnvoll und kriminalpolitisch zweckmäßig. Der wichtigste Grund für die Neuerung besteht darin, daß der Unrechts- und Schuldgehalt einer Tat, bei welcher der Täter den gefährlichen Eingriff vorsätzlich vornimmt, regelmäßig schwerer wiegt als bei einem entsprechenden nur fahrlässigen Eingriff. Die Abstufung der Strafraumen entspricht deshalb einem Gebot der Gerechtigkeit. Hinzu kommt, daß das geltende Strafrecht in mancher Hinsicht zwischen vorsätzlichen und fahrlässigen Taten unterscheidet. So ist z. B. Teilnahme nur an vorsätzlichen Taten möglich. Nach § 25 Abs. 2 Nr. 2 StGB hat das Gericht eine Strafaussetzung zur Bewährung zu widerrufen, wenn der Verurteilte wegen eines vorsätzlichen Vergehens unter bestimmten weiteren Voraussetzungen zu Freiheitsstrafe verurteilt wird; die Strafschärfung für gefährliche Gewohnheitsverbrecher nach § 20 a StGB ist nur zulässig, wenn der Täter vorsätzliche Taten begangen hat. Würde das Gesetz die Fälle, in denen die Tathandlung vorsätzlich begangen, die Gefahr aber nur fahrlässig verursacht wird, unterschiedlos mit denen zusammenziehen, in denen die Tat in vollem Umfang fahrlässig begangen wird, so wäre es für die Rechtsprechung wohl ausgeschlossen, diese Taten für einen Teilbereich gleichwohl als Vorsatztaten im Sinne der angegebenen besonderen strafrechtlichen Vorschriften zu behandeln. Ein solches Ergebnis wäre beim Tatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Verkehr nicht sinnvoll. Mit der vorgeschlagenen Unterscheidung ermöglicht der Entwurf die Auslegung, daß eine Tat als vorsätzliche Tat anzusehen ist, wenn der Täter die Tathandlung vorsätzlich begeht, die Gefahr aber nur fahrlässig verursacht. Ein weiterer Gesichtspunkt für die Unterscheidung ergibt sich schließlich auch daraus, daß Absatz 6 die Rechtsfolgen der tätigen Reue für die beiden Fallgruppen verschieden regelt.

Absatz 6 sieht für den Fall der tätigen Reue zugunsten des Täters die Möglichkeit der Strafmilderung oder des Absehens von Strafe und bei Fahrlässigkeitstaten Straffreiheit vor. Im Bereich der Tatbestände, die eine konkrete Gefährdung des geschützten Rechtsgutes voraussetzen, reicht die allgemeine Vorschrift über den strafbefreienden Rücktritt vom Versuch, wie sie § 46 StGB enthält, oft nicht aus, um den kriminalpolitischen Bedürfnissen gerecht zu werden, die im Falle tätiger Reue auftreten. Die Eigentümlichkeit der Gefährdungsdelikte liegt darin, daß schon der Eintritt der Gefahr und nicht erst der eines Schadens für die Vollendung der Tat genügt. Deshalb kann die Beseitigung der Gefahr vor dem Eintritt eines Schadens nicht mehr als Rücktritt vom Versuch gewertet werden. Diese Eigentümlichkeit der Gefährdungsdelikte, die kriminalpolitisch durchaus erwünscht ist, um mit den Mitteln des Strafrechts frühzeitig eingreifen zu können, erweist sich in gewissen Fällen als nachteilig, wenn es sich um die tätige Reue handelt. Aus diesem Grunde sieht Absatz 6 für den Fall, daß der Täter die von ihm verursachte Gefahr abwendet, bevor ein Schaden oder jedenfalls ein nennenswerter Schaden eingetreten ist, Vergünstigungen vor. — Die Vorschrift unterscheidet zwei Gruppen von Straftaten. Bei den Taten nach Absatz 1, 3 und 4, die entweder reine Vorsatztaten oder Taten sind, bei denen der Täter jedenfalls die eigentliche Tathandlung vorsätzlich begeht, soll es dem Gericht überlassen bleiben, ob es von Strafe absehen, die Strafe mildern oder eine Vergünstigung versagen will. Bei den Fahrlässigkeitstaten des Absatzes 5 soll dagegen die tätige Reue stets zur Straffreiheit führen. Dieser Unterschied ist mit Rücksicht auf den geringeren Unrechts- und Schuldgehalt der reinen Fahrlässigkeitstaten und vor allem auch durch ihren minderen Grad von Gefährlichkeit begründet.

Als Handlung tätiger Reue läßt es Absatz 6 genügen, wenn der Täter die zum Tatbestand gehörende Gefahr abwendet, bevor ein erheblicher Schaden entsteht. Unter Abwenden der Gefahr ist sowohl der Fall zu verstehen, daß der Täter den Eintritt der Gefahr verhindert, als auch der Fall, daß er die bereits eingetretene Gefahr wieder beseitigt. In diesem Sinne wird der Begriff auch sonst in Gesetzen verstanden, so etwa in § 153 c StPO. Die tätige Reue ist auch dann noch beachtlich, wenn schon ein gewisser Schaden eingetreten ist; er darf nur noch nicht erheblich sein. — Satz 3 des Absatzes 5 übernimmt einen schon in § 49 a Abs. 4 StGB enthaltenen Rechtsgedanken. Bemüht sich der Täter freiwillig und ernsthaft

darum, die Gefahr abzuwenden, so ist dieses Verhalten als tätige Reue auch dann anzusehen, wenn die Gefahr ohne sein Zutun abgewendet wird.

Zu § 315 a — Gefährdung des Bahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs

Die Tatbestände des Absatzes 1 sind im geltenden Recht nicht enthalten. Während die Nummer 1 lediglich der Anpassung an die Tatbestände der Straßenverkehrsgefährdung dient und deshalb dort in vergleichbarer Form vorkommt (Näheres vgl. § 315 c Abs. 1 Nr. 1 und die Begründung dazu), hat die Nummer 2 selbständige Bedeutung. Sie ist eine Blankettvorschrift und bezieht sich auf grob pflichtwidrige Verstöße von Fahrzeugführern oder sonst für die Sicherheit Verantwortlichen, die gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung des Bahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs verstoßen. Sie verfolgt den Zweck, die durch die Einschränkung des § 315 Abs. 1 StGB entstandenen und in der Begründung näher aufgezeigten Lücken im Umfang des kriminalpolitischen Bedürfnisses zu schließen. Daraus folgt, daß sie kein umfassender Tatbestand für den genannten Personenkreis sein kann. Da sie für diesen lediglich die Möglichkeiten strafbarer Verkehrsgefährdung erweitert, hat sie nur subsidiäre Bedeutung und tritt gegenüber § 315 als dem schwereren Gesetz, das unterschiedslos für jedermann gilt, zurück. Die Beschränkung des Anwendungsbereichs auf die für die Sicherheit Verantwortlichen erklärt sich daraus, daß die Sicherheit der Fahrgäste und Beförderungsgüter des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs weitgehend diesen Personen, die durch ständig wiederholte Belehrung eingehend über ihre Pflichten unterrichtet werden, anvertraut werden muß. Da hier die Abwicklung des Verkehrs im allgemeinen nur durch die Zusammenarbeit einer Vielzahl von Menschen bewältigt werden kann und deshalb die Gefahrenquellen und die Möglichkeiten des Versagens außerordentlich mannigfaltig sind, ist es nicht möglich, in Anlehnung an die Tatbestände der Straßenverkehrsgefährdung (vgl. dazu § 315 c Abs. 1 Nr. 2) bestimmte, typischerweise gefährliche Verhaltensweisen herauszuschälen und die übrigen dem Nebenstrafrecht zu überlassen. Mit Rücksicht auf die gegenüber dem Straßenverkehr größeren und vielgestaltigeren Gefahren ist es unerlässlich, alle Verstöße gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung des Verkehrs zu erfassen und die gebotene Einschränkung durch das Merkmal der groben Pflichtwidrigkeit herbeizuführen. Das trifft vor allem auch auf den Schiffsverkehr zu, für den interessierte Kreise eine Beschränkung des Tatbestandes auf einzelne besonders gefährliche Begehungsformen gefordert haben. Daß die Vorschrift nicht aus sich selbst, sondern erst im Zusammenhang mit den für die jeweils betroffene Verkehrsart geltenden Sicherheitsvorschriften verständlich ist, fällt gegenüber dem bestehenden kriminalpolitischen Bedürfnis nur als geringfügiges Bedenken ins Gewicht; denn der Tatbestand richtet sich ausschließlich an Personen, die mit den für sie maßgebenden Sicherheitsvorschriften gründlich vertraut sind oder mindestens vertraut sein müssen. Unter Rechtsvorschriften zur Sicherung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs sind solche zu verstehen, die nach ihrem Inhalt der Sicherung des Verkehrs dienen; ob sie als solche bezeichnet sind, ist unerheblich. Solche Vorschriften enthalten z. B. im Bereich der Eisenbahn die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (Reichsgesetzbl. II S. 541), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2421), im Bereich der Seeschifffahrt die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung i. d. F. vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 184), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. Dezember 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 1671), im Bereich der Binnenschifffahrt die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1137), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 297) und im Bereich der Luftfahrt die Verordnung über den Luftverkehr vom 21. August 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 659), zuletzt geändert durch Verordnung vom 15. September 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1371). Andere Rechtsvorschriften zur Sicherung des Verkehrs sind vielfach auch in Sonderregelungen enthalten. Nicht hierher gehören allerdings die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften, die nach herrschender Auffassung nicht als Rechtsverordnungen anzusehen sind. Verstöße gegen diese Bestimmungen haben im wesentlichen arbeits- und zivilrechtliche Folgen

und können überdies nach § 850 RVO mit einer Ordnungsstrafe geahndet werden. Daß im übrigen zur Einschränkung der Strafbarkeit abweichend von § 315 c Abs. 1 Nr. 2 des Entwurfs und von § 315 a Abs. 1 Nr. 4 StGB auf grob pflichtwidriges und nicht auf grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten des Täters abgestellt wird, ergibt sich aus den unterschiedlichen tatsächlichen Verhältnissen in den verschiedenen Verkehrsarten; wo in der Regel viele Menschen Teilbeträge zu den einzelnen Verkehrsvorgängen erbringen, eignet sich das Merkmal der Rücksichtslosigkeit zur Begründung der Strafbarkeit nicht.

Die Strafe für Verkehrsgefährdungen nach Absatz 1 beträgt Gefängnis bis zu fünf Jahren. Sie bleibt angemessen hinter der Strafdrohung des § 315 Abs. 1 zurück, reicht andererseits aber aus, um auch schwere Taten angemessen zu ahnden.

Nach Absatz 2 ist der Versuch nur in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 strafbar. Wegen des Blankettcharakters der Nummer 2 des Absatzes 1 könnte die Strafdrohung für den Versuch in einer nicht übersehbaren Zahl von Fällen zu unerwünschten Ergebnissen führen.

Bei den Strafdrohungen des § 315 a wird im Gegensatz zu § 315 darauf verzichtet, drei verschiedene Strafraumstufen zu bilden. Es wird vielmehr in Absatz 3 — ebenso wie im geltenden Recht — der insgesamt vorsätzliche Tat die fahrlässige Begehung gegenübergestellt. Diese Vereinfachung empfiehlt sich, weil die Gründe, die bei § 315 die Differenzierung nahelegen, hier nur zu einem geringen Teil zutreffen. Während es sich dort überwiegend um gefährliche Eingriffe von außen in bestimmte Geschehensabläufe handelt, bei denen der vorsätzliche Gefährdung regelmäßig ein viel schwererer Unrechts- und Schuldgehalt innewohnt als der nur fahrlässigen, befaßt sich § 315 a überwiegend mit falschem Verhalten im Verkehr, bei dem nach den Erfahrungen der Praxis Vorsatz und Fahrlässigkeit — sowohl tatsächlich wie auch im Hinblick auf die Beweisfrage — oft ununterscheidbar ineinander übergehen. Die Dreistufung der Strafraum würde hier die gerichtliche Praxis nur erschweren, ohne für die gerechte Behandlung der Taten einen wirklichen Gewinn zu bringen.

Im Gegensatz zu der Regelung bei den gefährlichen Eingriffen in den Verkehr (§ 315 Abs. 6, § 315 b Abs. 6), aber in Übereinstimmung mit den Tatbeständen der Gefährdung im Straßenverkehr (§ 315 c) sieht der Entwurf hier eine Vergünstigung wegen tätiger Reue nicht vor. Dieser auffallende Unterschied ist in der Natur der Sache begründet. Er ergibt sich daraus, daß die §§ 315 a und 315 c überwiegend nur das Fehlverhalten von Fahrzeugführern oder anderen für die Sicherheit verantwortlichen Personen unmittelbar im Verkehrsablauf mit Strafe bedrohen, während die §§ 315 und 315 b vornehmlich beeinträchtigende Eingriffe von außen in den Verkehr treffen wollen. Wer sich als Verkehrsteilnehmer falsch verhält, kann nicht etwa deshalb von Strafe verschont werden, weil er die verschuldete Gefahr durch geschicktes Fahren gemeistert hat oder weil er nach längerer Fahrt in trunkenem Zustand nicht weitergefahren ist. Abgesehen davon, daß die Anerkennung tätiger Reue hier unwiderlegbaren Ausreden Tür und Tor öffnet, paßt der Gedanke in diesen Zusammenhang überhaupt nicht recht. Soweit Zuwiderhandlungen im fließenden Verkehr Gefahren verursachen, handelt es sich meist um Situationen, die für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer unter Einschluß des Täters die nahe Wahrscheinlichkeit eines Schadens begründen. Diese sind deshalb regelmäßig auch alle daran interessiert, die Gefahr zu überwinden. Sogar der Täter wird sich aus Selbsterhaltungstrieb um die Abwendung der Gefahr mindestens von dem Zeitpunkt an bemühen, in dem er erkennt, daß er selbst Schaden zu nehmen droht. Unter solchen Umständen die freiwillige Gefahrenabwendung strafrechtlich zu begünstigen, wäre sinnwidrig und würde aller Voraussicht nach den Kampf gegen die Verkehrsgefahren in gefährlicher Weise schwächen. Es ist allerdings einzuräumen, daß § 315 a Abs. 1 Nr. 2 auch Sachverhalte trifft, die den Taten nach § 315 Abs. 1 im Einzelfall verwandt sind und bei denen ein gewisses Bedürfnis für die Anerkennung der tätigen Reue nicht zu leugnen ist. Diese Sachverhalte lassen sich jedoch aus dem Tatbestand nicht ausscheiden, ohne daß zugleich das Gebot rechtsstaatlicher Bestimmtheit verletzt wird.

Außerdem ist ihnen allen gemeinsam, daß die Tat von Trägern besonderer Pflichten begangen wird, denen gegenüber die Zulassung tätiger Reue als ungerechtfertigte Milde des Gesetzes aufgefaßt werden könnte. In besonders gelagerten Härtefällen dürfte die Rechtsprechung übrigens nicht gehindert sein, die Rücktrittsvorschrift zugunsten des Täters unter der Voraussetzung analog anzuwenden, daß der gesetzgeberische Grund für die Privilegierung der tätigen Reue vorliegt.

Zu § 315 b — Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr

Die Vorschrift tritt an die Stelle des § 315 a Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 und Abs. 3 StGB. Dabei weicht der Tatbestand des Absatzes 1 sachlich vom geltenden Recht lediglich insofern ab, als er die Tathandlung der Vornahme eines ähnlichen Eingriffs im Verhältnis zu den übrigen Begehungsformen durch das Erfordernis gleicher Gefährlichkeit näher erläutert und statt der „Gemeingefahr“ eine Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert voraussetzt. Beide Änderungen sieht der Entwurf auch in § 315 Abs. 1 vor, so daß insoweit auf die Begründung zu dieser Vorschrift verwiesen werden kann. Wenn im übrigen in Nummer 1 der Ausdruck „Beförderungsmittel“ durch „Fahrzeuge“ ersetzt wird, hängt das damit zusammen, daß im Straßenverkehr als Beförderungsmittel nur Fahrzeuge vorkommen und der Begriff des Fahrzeuges allgemeinverständlicher zum Ausdruck bringt, was gemeint ist.

Daß im Absatz 1 im Gegensatz zu § 315, aber in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht das Geben falscher Zeichen oder Signale als Begehungsform nicht erwähnt wird, ist sachlich begründet. Im Straßenverkehr darf die falsche Richtungsanzeige des in Bewegung befindlichen Fahrzeuges für sich allein nicht ausreichen, um den Tatbestand zu erfüllen. Das würde bei Fahrlässigkeitstaten (Absatz 5) zu unangemessenen Ergebnissen führen. Außerdem stände es im Widerspruch zu dem systematischen Aufbau der Tatbestände über die Gefährdung des Straßenverkehrs; denn danach sind dem § 315 c ersichtlich alle Handlungen zugeordnet, die sich in der Verletzung einer für den Verkehr geltenden Verhaltensregel erschöpfen, während § 315 b vornehmlich Eingriffe in die Verkehrssicherheit von außen abwehren und im fließenden Verkehr begangene Handlungen nur insoweit erfassen soll, als sie nicht nur fehlerhafte Verkehrsteilnahme sind. Es muß deshalb genügen, daß schwerwiegende Fälle falscher Zeichen- oder Signalgebung, namentlich solche mittels fester Anlagen, oft unter dem Gesichtspunkt des „ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriffs“ erfaßt werden können. Im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr kommt dagegen den falschen Zeichen und Signalen eine ungleich viel größere Bedeutung zu; hier verursachen sie regelmäßig und typischerweise eine schwere Betriebsgefahr, deren wirksame strafrechtliche Bekämpfung nicht davon abhängen darf, ob zufällig auch das Merkmal des „ähnlichen Eingriffs“ verwirklicht ist.

Die Strafe für Taten nach Absatz 1 beträgt in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht Gefängnis bis zu fünf Jahren. Sie bleibt hinter der für die gefährlichen Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr angemessen zurück. Darüber ist in der Begründung zu § 315 Näheres ausgeführt.

Die Absätze 2 bis 6 sind den entsprechenden Vorschriften des § 315, die für die anderen Verkehrsarten gelten, nachgebildet; sie berücksichtigen in den Strafraumen die vergleichsweise geringere Gefährlichkeit der Eingriffe in den Straßenverkehr. Darüber ist in der Begründung zu § 315 bereits das Erforderliche gesagt.

Zu § 315 c — Gefährdung des Straßenverkehrs

Die Vorschrift übernimmt mit einer Anzahl von Änderungen und Ergänzungen, die sich überwiegend aus den Erfordernissen der Verkehrssicherheit ergeben, den Inhalt des geltenden § 315 a Abs. 1 Nr. 2 bis 4 StGB. Folgende wesentlichen Unterschiede sind 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.

Der Entwurf setzt im Gegensatz zu § 315 a StGB auch nicht mehr voraus, daß der Täter durch sein Verhalten eine „Gemeingefahr“ herbeiführt. Er läßt vielmehr „eine Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert“ genügen. Eine entsprechende Änderung der Rechtslage ist für alle Tatbestände der Verkehrsgefährdung vorgesehen. In der Begründung zu § 315 ist darüber Näheres ausgeführt.

Im übrigen sind in der Nummer 1 des Absatzes 1 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 hier 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.

Die Nummer 2 des Absatzes 1 ist gegenüber dem § 315 a Abs. 1 Nr. 4 StGB wesentlich erweitert. Die unter Buchstabe a genannte Begehungsform des Nichtbeachtens der Vorfahrt entspricht dem geltenden Recht. — Buchstabe b betrifft Fahrfehler beim Überholvorgang. Künftig soll nicht nur das falsche Überholen, sondern darüber hinaus auch jedes falsche Fahren bei Überholvorgängen erfaßt werden. Die Praxis hat hier eine empfindliche Lücke 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 erfaßt. 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 Gefährdung 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 Gefahrenstellen. 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 Gefahrenpunkten gehören. — Buchstabe e droht unter den übrigen Voraussetzungen des Tatbestandes dem Strafe an, der an unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahr-

bahn einhält. 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. Dabei wird bemerkt, daß der Tatbestand nicht schon dann verwirklicht ist, wenn der Täter seine Pflichten am § 8 Abs. 2 StVO verletzt, d. h. auf der rechten Seite der Fahrbahn nicht rechts fährt oder unter bestimmten Voraussetzungen nicht die äußerste rechte Seite der Fahrbahn einhält. Solches Verhalten mag im Einzelfall durchaus gefährlich sein; zu den Hauptunfallursachen gehört das Nichtrechtsfahren aber nur insoweit, als die rechte Seite der Fahrbahn verlassen und damit der Gegenverkehr unmittelbar in Mitleidenschaft gezogen wird. — Die Buchstaben f und g dienen der Klärung einer Zweifelsfrage. Die Rechtsprechung hat bisher angenommen, daß das Wenden auf der Autobahn und das ungenügende Kenntlichmachen haltender oder liegendegebliebener Fahrzeuge als „Bereiten eines Hindernisses“ im Sinne des § 315a Abs. 1 Nr. 1 StGB anzusehen sei. Um zu verhindern, daß diese Fälle — mit der Begründung, § 315 c Abs. 1 Nr. 2 zähle alle Verhaltensweisen abschließend auf, die sich in einer fehlerhaften Verkehrsteilnahme erschöpfen — aus dem Anwendungsbereich der Straßenverkehrsgefährdung, ganz ausscheiden, werden sie hier ausdrücklich genannt.

Die Strafe für Taten nach Absatz 1 beträgt in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht Gefängnis bis zu fünf Jahren. Was die Strafbarkeit des Versuchs und der fahrlässigen Tat (Absätze 2, 3) sowie den Verzicht auf eine Vergünstigung wegen tätiger Reue betrifft, ist die Rechtslage dieselbe wie bei § 315 a. Auf die Begründung zu den genannten Vorschriften wird verwiesen.

Zu § 315 d — Schienenbahnen im Straßenverkehr

Die Vorschrift nimmt aus dem Anwendungsbereich der Tatbestände über die Gefährdung des Bahnverkehrs die Schienenbahnen aus, die am Straßenverkehr teilnehmen. Sie weicht vom geltenden Recht (§ 315 StGB) insofern ab, als sie für die Zuweisung der Schienenbahnen zu der jeweils in Frage kommenden Verkehrsart nicht auf das formale Merkmal der „Schienenbahn auf besonderem Bahnkörper“, sondern materiell auf die Teilnahme am Straßenverkehr abstellt. Die Neuregelung beruht auf dem Gedanken, daß für alle Teilnehmer am Straßenverkehr einheitlich dieselbe Rechtsordnung gelten muß. Wollte man einzelne Beförderungsmittel, nur weil sie auch in einer anderen Verkehrsart vorkommen, strafrechtlich anders behandeln als die übrigen, würden sich für die Verkehrsteilnehmer Vergünstigungen und Benachteiligungen ergeben, die mit sachlichen Gründen nur schwer erklärbar wären und die wahrscheinlich auch für das Verhalten im Verkehr zu Unsicherheit führen müßten. Für die Zuordnung einer Schienenbahn zu den Vorschriften über den Schutz des Straßenverkehrs kommt es deshalb ausschließlich darauf an, ob sie am Straßenverkehr teilnimmt. Das mag im allgemeinen nicht zutreffen, wenn sie auf besonderem Bahnkörper verkehrt. Immer ist das jedoch nicht der Fall. Es kommt vielmehr darauf an, ob der Führer der Schienenbahn nach den Verkehrsverhältnissen im Einzelfall als verpflichtet angesehen werden muß, sein Fahrverhalten ganz allgemein, und nicht nur bei erkennbar drohender Gefahr, nach dem ihn umgebenden Straßenverkehr zu richten. An dieser Voraussetzung wird es im allgemeinen fehlen, wenn die Verkehrsanlagen einer Schienenbahn so eingerichtet sind, daß die Benutzung des Straßenraumes, der zur Aufnahme der Gleise dient, schon aus technischen Gründen für andere Verkehrsteilnehmer gesperrt ist; das gleiche dürfte auch für Kreuzungsbereiche gelten, in denen der besondere Bahnkörper eine Straße kreuzt und die Bahn den Vorrang hat (BGHSt. 15,9).

In Grenzfällen wird es nicht immer leicht sein zu klären, ob eine bestimmte, gegen die Bahn gerichtete Handlung den Straßenverkehr oder eine andere Verkehrsart gefährdet hat. Diese Schwierigkeit ergibt sich daraus, daß

ebenso wie im geltenden Recht eine und dieselbe Bahn teils nach §§ 315, 315 a und teils nach den §§ 315 b, 315 c Strafschutz genießen kann, weil sie nur auf Teilstrecken am Straßenverkehr teilnimmt. Dieses Ergebnis, das mancherlei Rechtsfragen namentlich im Hinblick auf Taten mit sich bringt, die außerhalb des Streckenkörpers, etwa im Depot der Bahn, begangen werden, muß hingenommen werden; denn es ist bei den gegebenen Verhältnissen ausgeschlossen, den Charakter sämtlicher Eisen- und Straßenbahnen für die von ihnen befahrenen Strecken einheitlich zu bestimmen. Dabei kann man namentlich nicht auf die gewerberechtliche Zulassung als Eisenbahn oder als Straßenbahn abstellen, weil diese von zahlreichen, den sachlichen Unterschied der beiden Verkehrsarten nicht betreffenden Zufälligkeiten abhängt. Auch eine Anknüpfung an den überwiegenden Charakter einer Bahn erweckt Bedenken, weil ein solches Übergewicht häufig nicht feststellbar ist und weil es sich auch nicht rechtfertigen ließe, die strengereren Vorschriften der §§ 315 und 315 a auch da anzuwenden, wo die Bahn auf längeren Strecken unmittelbar am Straßenverkehr teilnimmt und sich möglicherweise von anderen Straßenbahnen, die denselben Teilabschnitt benutzen, überhaupt nicht unterscheidet. Um die dargelegten Abgrenzungsschwierigkeiten zu überwinden, ist von verschiedener Seite angeregt worden, die Tatbestände der Gefährdung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs auf der einen und des Straßenverkehrs auf der anderen Seite überhaupt zusammenzufassen und sie einer einheitlichen Strafdrohung zu unterwerfen. Dagegen bestehen jedoch Bedenken, die im Zusammenhang mit der Strafdrohung des § 315 Abs. 1 dargelegt sind.

Zu § 316 — Trunkenheit im Verkehr⁷⁾

Artikel 2

Änderung der Strafprozeßordnung

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

Die Notwendigkeit einer Neufassung des § 111a StPO ergibt sich in erster Linie aus der Tatsache, daß bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis die Möglichkeit vorgesehen wird, die Zeit der vorläufigen Entzie-

⁷⁾ Die Vorschrift, die im Regierungsentwurf nicht enthalten war, ist vom Bundestag eingefügt worden. Dazu führt der schriftliche Bericht des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages (zu Drucksache IV/2161) aus:

„Die Einfügung einer Vorschrift, die das Führen von Fahrzeugen durch einen infolge Alkoholeinflusses fahruntüchtigen Fahrer ohne Rücksicht auf die Herbeiführung einer Verkehrsgefahr als Vergehen mit Strafe bedroht, ist in der Fußnote³⁾ der Regierungsvorlage bereits in Betracht gezogen worden. Der Ausschuss hat sich für eine solche „Aufwertung“ des bisherigen Übertretungstatbestandes (§ 21 StVG i. V. m. § 2 StVZO) zu einem Vergehenstatbestand mit Mehrheit entschieden. Es wurde hauptsächlich entgegengehalten, daß dem Richter ein Ausweichen auf diese neue Vorschrift erleichtert würde, wenn ihm der Nachweis des Gefährdungstatbestandes in § 315 c nicht gelänge. Im übrigen würden die Anhebungen der Geldstrafen für Übertretungen sowie die Verlängerung der Verjährungsfrist (Anm. d. Red.: Die Verlängerung der Verjährungsfrist für Übertretungen wurde vom Plenum des Bundestages abgelehnt) im wesentlichen ausreichen. Andererseits wurde die Einfügung angesichts der ungeheuren Zahl von Trunkenheitsdelikten an Hand eindrucksvollen statistischen Materials dringend empfohlen. Die Mehrheitsentscheidung des Ausschusses basierte auf der Überlegung, daß die Frage der Strafbarkeit stets den Nachweis der Fahrunfähigkeit voraussetzt. Die Frage einer gesetzlichen Festlegung der Promillegrenze ist bewußt ausgeklammert worden.“

Der Ausschuss hat sowohl ausdrücklich davon abgesehen, auch den Versuch für strafbar zu erklären, als auch davon Abstand genommen, den Tatbestand des § 316 in den Katalog des § 42 m Abs. 2 aufzunehmen. (Anm. d. Red.: vgl. aber Fußnote⁴⁾).

Der Rechtsausschuss hat sich der Empfehlung des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen, die Frage der Alkoholdelikte so lange zurückzustellen, bis das Gesamtgutachten des Bundesgesundheitsamtes vorliege, nur insoweit anschließen können, als er die Festlegung einer bestimmten Promillegrenze bis zur Vorlage des Gesamtgutachtens zurückgestellt hat. Er glaubte jedoch eine weitere Zurückstellung der Umwandlung des Alkohol-Übertretungs-Tatbestandes in ein Vergehen nicht verantworten zu können. Er wurde in seinen Gedankengängen dadurch bestärkt, daß die Beurteilung der Trunkenheitsdelikte am Steuer sowohl im Hinblick auf Entziehung wie auch Wiederaushändigung des Führerscheins in ihrer Wirkung zugunsten oder zuungunsten des Betroffenen in der gerichtlichen Praxis nach Regionen stark differieren und eine tunlichst einheitliche Rechtsprechung auf diesem Sektor wünschenswert sei; er glaubte auch daran nicht vorbeigehen zu sollen, daß berufene Fachgremien seit langem eine wirksamere Aburteilung dieser Verstöße ausdrücklich gewünscht haben.“

hung oder einer Verwarnung, 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 § 111a 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 § 111a 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 beschlagnahmen. 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 ausgestattet: 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 beschlagnahmen. 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 § 111a 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 ändern 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 amtliche 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 § 111a StPO. Allerdings ist die Möglichkeit der Beschlagnahme eines ausländischen Fahrausweises zur Eintragung des Vermerks über die endgültige Entziehung der Fahr-

erlaubnis 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 Fahrverbotes 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 (§ 267 Abs. 6 Satz 2) — Urteilsgründe bei Nichtentziehung der Fahrerlaubnis⁹⁾

Zu Nummern 5 bis 8 (§§ 407 ff., 413) — Strafbefehl, Strafverfügung⁹⁾

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 das 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 Ausschuß 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.

⁹⁾ Die Ergänzung des § 267 Abs. 6 StPO war im Regierungsentwurf nicht vorgesehen. Sie verfolgt den Zweck, die Verwaltungsbehörde an die Feststellungen des Gerichts zur Frage der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu binden. Nach der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung tritt, wenn die Fahrerlaubnis nicht entzogen worden ist, obwohl dies nach Art der strafbaren Handlung in Betracht kam, eine solche Bindung nur ein, wenn das Urteil ausdrückliche Feststellungen zur Eignung enthält. Die Ergänzung gebietet daher den Gerichten, in den in Frage kommenden Fällen stets anzugeben, weshalb die Fahrerlaubnis nicht entzogen worden ist. Enthalten die Urteilsgründe trotz dieser Bestimmung keine entsprechenden Angaben, so gilt das als Indiz dafür, daß die Möglichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis übersehen worden ist. In solchen Fällen tritt eine Bindung der Verwaltungsbehörde nicht ein.

⁹⁾ Die Änderungen zu Nummern 6 und 7 waren im Regierungsentwurf noch nicht enthalten. Die Änderungen zu § 408 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 2 sowie die Änderung in § 409 Abs. 1 ergeben sich aus der Änderung des § 407 StPO. Die Änderung zu § 409 Abs. 3 erfolgte im Anschluß an die Änderung zu § 267 Abs. 6 (vgl. Fußnote 9). § 267 Abs. 6 Satz 2 gilt für den Strafbefehl und (nach § 413 Abs. 4 StPO) für die Strafverfügung entsprechend.

Als weitere bedeutsame Neuerung, die der Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode noch nicht enthält, läßt § 407 Abs. 2 Nr. 2 StPO die Entziehung der Fahrerlaubnis durch Strafbefehl unter der Voraussetzung zu, daß eine Sperre von nicht mehr als einem Jahr gesetzt wird (vgl. § 42 n Abs. 1 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3). Die Vorschrift verfolgt den Zweck, das Verfahren in Verkehrsstrafsachen zu beschleunigen und die Gerichte zu entlasten. Nach den Erfahrungen der Praxis gibt es zahlreiche Strafsachen, in denen unter allen Verfahrensbeteiligten kein Zweifel darüber besteht, daß es zur Entziehung der Fahrerlaubnis kommen wird (Verkehrsunfall oder Trunkenheit im Verkehr, bei denen der Sachverhalt unbestritten ist). In solchen Fällen ist der Aufwand einer Hauptverhandlung vermeidbar; auch kann hier meist damit gerechnet werden, daß gegen den Strafbefehl kein Einspruch eingelegt wird und damit die Rechtskraft in einem Zeitpunkt eintritt, der in keiner anderen Verfahrensart erreichbar wäre. Außerdem vermeidet das Strafbefehlsverfahren eine unnötige Bloßstellung des Beschuldigten, wenn kein zwingender Grund besteht, den Sachverhalt in öffentlicher Verhandlung zu erörtern. — Die Notwendigkeit einer Beschränkung des Strafbefehls auf Fälle, in denen die Sperre nicht mehr als ein Jahr beträgt, ergibt sich aus dem allgemeinen prozessualen Grundsatz, daß sich das summarische Verfahren nur für Taten von geringer oder allenfalls mittlerer Schwere eignet. Bei einem Vergleich mit den übrigen in diesem Verfahren zugelassenen Strafen und Maßnahmen dürfte die vorgeschlagene Beschränkung angemessen sein. In den vorbereitenden Beratungen des Entwurfs ist auch erwogen worden, darüber hinaus vorauszusetzen, daß eine in § 42 m Abs. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs bezeichnete Verkehrsstraftat den Gegenstand der Beschuldigung bildet. In diesen Fällen muß der Richter die Fahrerlaubnis entziehen, wenn nicht besondere Gründe die Annahme ausschließen, daß der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Verfahren dieser Art werden im Hinblick auf die Anordnung der Maßregel meist keine großen Schwierigkeiten machen, weil die sonst im Rahmen des § 42 m Abs. 1 StGB erforderliche Gesamtwürdigung aller Umstände die für und gegen die Eignung des Täters sprechen, unterbleiben kann und lediglich geprüft werden muß, ob ausnahmsweise besondere Gründe der Annahme des Eignungsmangels entgegenstehen. Die Auffassung, daß hier gewisse Vereinfachungen gegenüber den übrigen, auf Entziehung der Fahrerlaubnis gerichteten Verfahren eintreten, ist deshalb begründet. Gleichwohl sieht der Entwurf davon ab, diesen Gesichtspunkt zur weiteren Einschränkung zu verwerten. Dagegen spricht vor allem, daß die Eignung einer Tat für das summarische Verfahren nicht allein nach der Einfachheit der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis, sondern nach der Sach- und Rechtslage insgesamt zu beurteilen ist. Für diese Beurteilung würden gesetzliche Schranken, die an die rechtliche Einordnung der Tat anknüpfen, nur ein unerwünschtes Hemmnis bedeuten. Außerdem würden in einer dem Sinn der summarischen Verfahren widersprechenden Weise gerade die schwersten Verkehrsverstöße einbezogen, während Taten von minderer Schwere ausgeschlossen blieben. — Im Strafverfügungsverfahren ist die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht vorgesehen. Hier würde die Maßregel in einem unangemessenen Verhältnis zu den im übrigen zugelassenen Strafen und Maßnahmen stehen.

Die Gelegenheit der Neufassung des § 407 Abs. 2 und des § 413 Abs. 2 StPO wird dazu benutzt, zugleich einige im geltenden Recht bestehende Streitfragen zu klären. Die Fassung ergibt jetzt zweifelsfrei, daß alle in den beiden summarischen Verfahren 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 eine Geldstrafe vorkommen kann. — Außer-

dem 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 allgemeinen 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 § 111a 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 Jugendgerichtsgesetzes

Zu Nummer 1 (§ 39) — Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Einzelrichter

Durch die vorgeschlagene Erweiterung des § 39 Abs. 1 wird die Zuständigkeit des Einzelrichters für Verfehlungen Jugendlicher und Heranwachsender (vgl. dazu § 108 JGG) auf den Fall erstreckt, daß im Strafverfahren die Entziehung der Fahrerlaubnis zu erwarten ist und der Staatsanwalt Anklage beim Einzelrichter erhebt. Das geltende Recht, das in allen Verfahren, in denen die Entziehung der Fahrerlaubnis in Frage kommt, die Zuständigkeit mindestens des Jugendschöffengerichts begründet, hat sich als zu schwerfällig erwiesen. Im allgemeinen bildet die Erwartung, daß dem jugendlichen oder heranwachsenden Beschuldigten die Fahrerlaubnis entzogen werden wird, für die Durchführung des Strafverfahrens keine besondere Erhöhung der tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten, die einen Ausschluß der Einzelrichterzuständigkeit rechtfertigen könnten. Die Praxis hat deshalb schon seit langem die vorgeschlagene Änderung der Rechtslage gefordert. Diese beseitigt zugleich einen nicht hinreichend begründeten Unterschied zu der für das Verfahren gegen Erwachsene geltenden Zuständigkeitsvorschrift des § 25 GVG.

Zu Nummer 2 (§ 75) — Jugendrichterliche Verfügung

Die Neufassung des § 75 Abs. 1 Satz 1 läßt die Verhängung des Fahrverbots (§ 37 StGB i. d. F. des Entwurfs) durch jugendrichterliche Verfügung zu. Im Hinblick dar-

auf, daß die Nebenstrafe nach den Vorschlägen des Entwurfs auch im Strafverfügungsverfahren nach § 413 StPO verhängt werden kann (vgl. Artikel 2 Nr. 8 und die Begründung dazu), muß dasselbe auch für das entsprechende jugendrichterliche Verfahren gelten. Erzieherische Gesichtspunkte oder andere Gründe, die aus den Besonderheiten des Jugendstrafverfahrens herzuleiten wären, stehen dieser Anpassung nicht entgegen.

Zu Nummer 3 (§ 76) — Vereinfachtes Jugendverfahren

Die Vorschrift zieht aus der Einführung des Fahrverbots (Artikel 1 Nr. 2) nur eine notwendige Folgerung. Sie läßt über das geltende Recht hinaus auch die Verhängung eines Fahrverbots im vereinfachten Jugendverfahren zu.

Artikel 4

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Zu Nummer 1 (§ 4 Abs. 2 Satz 2) — 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 (§ 4 Abs. 3 Satz 2) — Bindung der Verwaltungsbehörde an gerichtliche Entscheidungen¹⁰⁾

Zu Nummern 3 und 4 (§ 6 Abs. 1, § 21 Abs. 2 StVG) — Ausführungsvorschriften zum Schutz der Wasserversorgung und von Heilquellen¹¹⁾

Zu Nummer 5 (§ 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.

¹⁰⁾ Die Änderung zu § 4 Abs. 3 StVG war im Regierungsentwurf noch nicht enthalten. Sie erfolgte im Anschluß an die Änderung des § 287 Abs. 6 und des § 409 Abs. 3 StPO; sie dient der Klarstellung.

¹¹⁾ Die Änderungen zu §§ 6, 21 StVG waren im Regierungsentwurf noch nicht enthalten. Der Rechtsausschuß des Deutschen Bundestages hat dazu in seinem schriftlichen Bericht — zu Drucksache IV/2126 — ausgeführt:

„Die Einfügungen dienen dazu, den Straßenverkehrsbehörden eine Rechtsgrundlage zu geben, Verkehrsbeschränkungen zum Schutz von Wasserversorgung und Heilquellen zu erlassen. Sie richten sich vornehmlich an den Tankfahrzeugverkehr.“

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 führen 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 Nr. 1 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 Strafrahmen des § 24 StVG in einem auffallenden Mißverhältnis zu zahlreichen anderen Strafvorschriften steht. Es darf nur darauf hingewiesen werden, daß in dem engverwandten 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 5 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 bezieht sich auf Taten von geringerer praktischer Bedeutung. In Nummer 1 droht er für Fahrlässigkeitstaten nach Absatz 1 mildere Strafe an. Im übrigen befaßt er sich in den Nummern 2 und 3 mit dem Fall, daß jemand ein Kraftfahrzeug führt oder von einem anderen führen läßt, obwohl der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 StPO in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist. Dadurch 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. — Im Gegensatz zu dem Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode und abweichend vom geltenden Recht sieht der Entwurf keine Strafdrohung mehr für die Fälle vor, daß jemand lediglich den vorgeschriebenen Führerschein „nicht besitzt“ oder daß er seinen Führerschein der Behörde, die ihm die Fahrerlaubnis entzogen hat, nicht auf ihr Verlangen abliefern. Eine nochmalige Nachprüfung hat ergeben, daß kein ausreichendes kriminalpolitisches Bedürfnis besteht, solche Taten mit Vergegensstrafe zu ahnden.

Als Strafe für Taten nach Absatz 2 schlägt der Entwurf Gefängnis bis zu drei Monaten, Haft oder Geldstrafe vor. Das gilt bei den Nummern 2 und 3 ohne Unterschied für vorsätzliches und fahrlässiges Verhalten. Insofern ist eine Abstufung der Strafdrohungen in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht unterblieben, weil sie

in dem verhältnismäßig engen Strafrahmen 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 3¹³⁾ soll eine wirksame Waffe zur Bekämpfung der Gefahren bieten, die von Kraftfahrern ohne Fahrerlaubnis ausgehen. Er läßt in den Fällen des Absatzes 1 die Einziehung des Kraftfahrzeuges, auf das sich die Tat bezieht, zu, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. In der Rechtsprechung war lange umstritten, ob bei vorsätzlichen Verstößen gegen § 24 StVG die Einziehung nicht bereits nach § 40 StGB zulässig sei. Soweit die unteren Gerichte glaubten, die Frage bejahen zu können, haben sie in der Vergangenheit in vorsichtiger, aber doch wirksamer Weise von der Einziehung Gebrauch gemacht. Der Bundesgerichtshof hat sich jedoch auf den sachlich wohl zutreffenden Standpunkt gestellt, daß beim Fahren ohne Fahrerlaubnis das Fahrzeug im Sinne des § 40 StGB nicht „zur Begehung eines vorsätzlichen Verbrechens oder Vergehens gebraucht“ werde und daß deshalb die Einziehung nach geltendem Recht unstatthaft sei (BGHSt. 10, 28). Gleichwohl ist die Maßnahme gerade bei dieser Tat kriminalpolitisch besonders sinnvoll. Sie erscheint als die adäquate 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 Antwort auf den Rechtsbruch. 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.

Gewisse Bedenken, die in Einzelfällen gegen Absatz 3 unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit des Eingriffs zu der veranlassenden Tat vorgebracht werden könnten, werden dadurch ausgeräumt, daß der Entwurf die Einziehung nur bei vorsätzlicher Begehung zuläßt 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. Auch dem weiteren Einwand, daß die Nachhaltigkeit des Eingriffs, der mit der Einziehung verbunden ist, nicht nach der Schuld des Täters, seiner Persönlichkeit und seinen wirtschaftlichen Verhältnissen differenziert werden könne, sondern sich nach dem oft zufälligen Wert des Fahrzeuges richte, ist angesichts der voraussichtlich großen präventiven Wirkung der Maßnahme kein entscheidendes Gewicht beizumessen. Die kriminalpolitische Ausgangslage ist hier eine andere als bei dem Tatbestand der Verkehrsgefährdung, wo die Einziehung infolge ihrer Verknüpfung mit dem Erfordernis des Vorsatzes keine wesentliche praktische Bedeutung gewinnen könnte und wo sie unter Umständen anwendbar wäre, wenn sich der Täter durch Leichtsinns oder Gedankenlosigkeit nur einmal den Anforderungen

¹³⁾ Die Begründung zu Absatz 3 geht von folgender Fassung des Regierungsentwurfs aus:

„(3) 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.“

Der Rechtsausschuß begründet die von ihm vorgeschlagene Änderung des Absatzes 3 im schriftlichen Bericht (zu Drucksache IV/2161) wie folgt:

„Der Rechtsausschuß hat für Absatz 3 eine neue Formulierung gewählt, um sicherzustellen, daß das Fahrzeug nur in erschwerten Fällen eingezogen werden kann. Ein solcher erschwelter Fall liegt vor, wenn der Täter entweder wiederholt gegen § 24 StVG verstoßen hat oder zur Tatzeit durch ein ausdrückliches Verbot (etwa durch Fahrverbot oder Entziehung der Fahrerlaubnis) von der Führung eines Kraftfahrzeuges ausgeschlossen war. Der Eingriff wird als so schwerwiegend angesehen, daß z. B. einmaliges Schwarzfahren noch nicht die Einziehung des Fahrzeuges zur Folge haben soll.“

des Straßenverkehrs nicht gewachsen gezeigt hat (z. B. Verkehrsgefährdung infolge Übermüdung, deren sich der Täter bewußt war). Im übrigen kann in Fällen, in denen das Gericht die Entziehung für erforderlich hält, diese den Täter aber sehr hart trifft, ein angemessener Ausgleich bei der Bemessung der Hauptstrafe (Gefängnis oder Geldstrafe) erreicht 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 Einführungsgesetzes 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.

Artikel 5

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 Fahrzeuges, auf das sich die Tat bezieht, ergänzt werden sollen. Das geschieht durch Einfügung entsprechender Vorschriften in beiden Gesetzen (§ 5 Abs. 2 Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz; § 9 Abs. 3 Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz). 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 Fahrzeuges 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 der Einziehungsvorschrift des § 24 Abs. 3 StVG i. d. F. des Artikels 4 Nr. 5 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 Fahrzeuges 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 Fahrzeuges 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.

Die in Artikel 5 Nummer 1 weiter vorgeschlagene Änderung des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes beschränkt sich im wesentlichen darauf, eine im Rahmen des Pflichtversicherungsrechts entstandene Rechtsfrage in einem von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes abweichenden Sinne zu klären. 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 des Artikels I § 5 des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes 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 des Gesetzes entsprechende Haftpflichtversicherung zum Gegenstand hat, namentlich also auch eine bloße Deckungszusage, zu verstehen. Der Entwurf setzt ferner den Strafrahmen für Taten solcher Art herab. Dieser ist 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 4 Nr. 5), überhöht. Die Festsetzung des Höchstmaßes der Gefängnisstrafe auf ein Jahr dürfte, wie die Praxis der letzten Jahre bewiesen hat, allen kriminalpolitischen Bedürfnissen genügen.

Die Nummer 2 des Artikels 5 ergänzt das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 667) — von der oben bereits behandelten Einziehungsvorschrift des § 9 Abs. 3 abgesehen — durch außerstrafrechtliche Vorschriften, die keinen unmittelbaren Zusammenhang mit dem übrigen Inhalt des Entwurfs haben. Es empfiehlt sich jedoch, die Gelegenheit der Änderung des Pflichtversicherungsrechts zu benutzen, um auch die im folgenden beschriebene, dringend gebotene Neuerung einzuführen.

Der durch Buchstabe c der Nummer 2 in das Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz eingefügte § 8 a soll es dem Bundesminister für Verkehr ermöglichen, ausländische Kraftfahrer unter bestimmten Voraussetzungen durch Rechtsverordnung von der Pflicht zum Nachweis der erforderlichen Haftpflichtversicherung durch die vorgeschriebene Versicherungsbescheinigung zu befreien, um auf diese Weise dem Bedürfnis nach Vereinfachung und

beschleunigter Abfertigung im grenzüberschreitenden Straßenverkehr Rechnung tragen zu können. Befreiung von der Nachweispflicht kann jedoch nur für die das amtliche Kennzeichen eines bestimmten ausländischen Gebiets führenden Fahrzeuge unter der Voraussetzung gewährt werden, daß ein inländischer Versicherer oder Versichererverband für die Gesamtheit der mit diesem ausländischen Kennzeichen versehenen Fahrzeuge die Pflichten eines Haftpflichtversicherers nach den in der Bundesrepublik geltenden Vorschriften übernommen hat. Der Schutz der inländischen Verkehrssopfer ist in diesem Falle in gleicher Weise sichergestellt wie in den Fällen, in denen für ein ausländisches Kraftfahrzeug bei der Einreise die sogenannte Internationale Versicherungskarte vorgelegt wird. — Nach § 8 a Abs. 2 bleibt der Schutz der Verkehrssopfer auch dann gewahrt, wenn die von dem inländischen Versicherer oder Versichererverband übernommenen Pflichten eines Haftpflichtversicherers in der Zeit des Inlandsaufenthaltes eines solchen Fahrzeuges entfallen sollten.

Durch Buchstaben a und b der Nummer 2 werden die Anpassungen vorgenommen, die sich aus § 8 a im Bereich der Vorschriften des § 1 des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes ergeben.

Buchstabe d der Nummer 2 paßt die Strafvorschrift des § 9 Abs. 1 einerseits an die in Nummer 1 vorgeschlagene Neufassung des Artikels I § 5 des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes, andererseits, an die vorstehend behandelte Ausnahmevorschrift des § 8 a des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes an.

Artikel 6

Aenderung des Luftverkehrsgesetzes

Durch die Neufassung des § 315 a Abs. 1 Nr. 2 StGB (vgl. Artikel 1 Nr. 6 des Entwurfs) wird eine Anpassung des § 59 des Luftverkehrsgesetzes i. d. F. vom 10. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 9) erforderlich. Dabei kann aus dem Anwendungsbereich der Vorschrift der Verstoß gegen Rechtsvorschriften, die auf Grund des § 32 LuftVG erlassen werden, ausscheiden; denn insoweit ist § 315 a Abs. 1 Nr. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs unmittelbar anzuwenden. Dagegen wird der Verstoß gegen Verfügungen, die im Rahmen der Luftaufsicht erlassen werden, durch die vorgeschlagene Vorschrift des StGB nicht erfaßt. Da zur Sicherung des Luftverkehrs auf die Strafbarkeit dieser Verstöße nicht verzichtet werden kann, muß § 59 LuftVG insoweit — allerdings unter Anpassung an die Neufassung des StGB — aufrechterhalten werden.

Artikel 7

Aenderung von Strafdrohungen¹⁹⁾

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 Aenderung 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 entspricht 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 Strafrahmen kriminalpolitisch erwünscht.

Nach Absatz 1 ist die Umstellung der Strafrahmen bei Übertretungen auf das Bundesrecht beschränkt. Ungeachtet der Frage, ob der Bundesgesetzgeber auf Grund sei-

ner 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 Strafrahmen des Landesrechts das gesetzliche Höchstmaß ausschöpfen oder auf Grund einer unterschiedlichen Bewertung des Unrechtsgehalts abgestufte Strafrahmen 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 Uferregierungen 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 Strafrahmen 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 Strafrahmen ändert.

Artikel 8

Übergangsvorschriften

Die durch die sachlich-rechtlichen Vorschriften der Artikel 1 und 4 bis 7 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 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.

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.

Artikel 9

Land Berlin

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Artikel 10

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.

(VkB1 1965 S. 20)

¹⁹⁾ Die Begründung zu Art. 7 geht von der Fassung des Regierungsentwurfs aus, dessen Absatz 1 dem jetzigen Absatz 1 Satz 1, und dessen Absatz 2 dem jetzigen Absatz 1 Satz 2 entspricht.

Absatz 2 des Gesetzes wurde nachträglich eingefügt. Er hat zum Ziel, den Vergehenscharakter der Qualifikationstatbestände des § 31 Abs. 1 des Heimarbeitsgesetzes zu erhalten und die Strafdrohung gegenüber den Übertretungstatbeständen des § 30 des Heimarbeitsgesetzes zu erhöhen.

Nr. 10 Gegenseitige Anerkennung des nationalen Führerscheins im Verkehr mit der Republik Senegal

Bonn, den 21. Dezember 1964
StV 2 Nr. 2199 AA/64

Auf Grund des § 13 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 (RGBl. I S. 1137) genehmige ich, nachdem zwischen der Bundesrepublik Deutschland einerseits und der Republik Senegal andererseits die Gegenseitigkeit festgestellt wurde, folgendes:

Die in der Republik Senegal in französischer Sprache ausgestellten Führerscheine brauchen nicht mit einer deutschen Übersetzung verbunden zu sein.

Ich bitte, die Verkehrsblatt-Verlautbarung 1963 S. 222 entsprechend zu ergänzen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1965 S. 40)

Nr. 11 Vierzehnte Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr

Bonn, den 6. Januar 1965
StV 3 — 6037 J/64III

Nachstehend wird die Vierzehnte Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vom 16. Dezember 1964 nachrichtlich bekanntgegeben.

Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 241 vom 24. Dezember 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

**Vierzehnte Verordnung
über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der
Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Vom 16. Dezember 1964**

Auf Grund des § 75 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697), zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 8. Juni 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 345), wird verordnet:

§ 1

Umlage der Unternehmer des Güter- und Möbelfernverkehrs

(1) Die Umlage der Unternehmer des Güter- und Möbelfernverkehrs bemisst sich nach allen in einem Unternehmen innerhalb eines jeden Kalendermonats entstehenden Frachturnsätzen im Güter- und Möbelfernverkehr. Die Frachturnsätze sind für jedes genehmigte Fahrzeug gesondert nachzuweisen.

(2) Frachturnsatz im Sinne des Absatzes 1 sind jeweils folgende tarifmäßige Entgelte, auf die der Unternehmer auf Grund des Beförderungsvertrages Anspruch hat:

a) im Güterfernverkehr:

1. die Fracht einschließlich Rollgeld;
2. die Vergütung für Leerfahrt;
3. die Zuschläge laut Nebengebührentarif Ziffer X, XI, XII, XIV, XVII und das Entgelt für die beladene Bereitschaft;

b) im Möbelfernverkehr:

das Entgelt nach § 15 Nrn. 1 bis 11 der Verordnung TS Nr. 4/61 über den Tarif für den Möbelfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. Juli 1961 (Bundesanzeiger Nr. 145 vom 1. August 1961).

(3) Frachturnsatz im Sinne des Absatzes 1 ist außerdem die Vergütung, die dem Unternehmer im Rahmen der Frachthilfe des Bundes für das Umfahren der sowjetischen Besatzungszone gewährt wird.

(4) Bei der Bemessung der Umlage bleibt ein Unterschiedsbetrag unberücksichtigt, der infolge Verjährung

oder auf Grund der §§ 15, 16 der Verordnung über die Tarifüberwachung im Güterfernverkehr vom 17. April 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 376), zuletzt geändert durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Tarifüberwachung im Güterfernverkehr vom 26. März 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 197), nicht ausgeglichen worden ist.

(5) Die Umlage ist bis zum 20. Tage des Kalendermonats zu zahlen, der auf den Monat des Beginns der Beförderungsleistung folgt.

(6) Wird nach § 4 Abs. 3, §§ 5 und 11 der Verordnung über die Tarifüberwachung im Güterfernverkehr ein ausgeglichener Unterschiedsbetrag in eine Monatszusammenstellung aufgenommen, so ist er wegen der Bemessung und Zahlung der Umlage nicht dem Monat der Entstehung des Frachturnsatzes zuzurechnen, sondern dem Monat, auf den sich die Monatszusammenstellung bezieht.

§ 2

Meldebeitrag der Abfertigungsspediteure

(1) Die Abfertigungsspediteure haben jährlich einen Meldebeitrag für jede Niederlassung zu zahlen, die in das Handelsregister eingetragen ist oder während des Kalenderjahres eingetragen wird. Erlischt die Bestellung zum Abfertigungsspediteur während des Kalenderjahres oder wird die Eintragung der Niederlassung im Handelsregister während des Kalenderjahres gelöscht, so bleibt die Pflicht zur Zahlung des Meldebeitrags unberührt.

(2) Wird eine Niederlassung an Stelle einer gelöschten Niederlassung desselben Abfertigungsspediteurs in das Handelsregister eingetragen, so ist im gleichen Kalenderjahr für die neu eingetragene Niederlassung ein Meldebeitrag nicht zu zahlen.

§ 3

Meldebeitrag der Werkfernverkehr betreibenden Unternehmen

(1) Unternehmen, die im Werkfernverkehr Kraftfahrzeuge mit mehr als 4 t Nutzlast oder Zugmaschinen mit einer Leistung über 55 PS verwenden, haben für jedes innerhalb eines Kalenderjahres im Werkfernverkehr verwendete derartige Fahrzeug jährlich einen Meldebeitrag zu zahlen. Wird das Fahrzeug während des Kalenderjahres abgemeldet, so bleibt die Pflicht zur Zahlung des Meldebeitrags unberührt.

(2) Erlischt die Zulassung des Fahrzeugs (§ 27 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) oder geht das Fahrzeug auf einen anderen Halter über (§ 27 Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung), so hat das Unternehmen für ein Ersatzfahrzeug im gleichen Kalenderjahr einen Meldebeitrag nicht zu entrichten. Bei Überführungs- und Probefahrten im Sinne des § 28 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist für das zweite und jedes weitere Fahrzeug, welches das Unternehmen innerhalb eines Kalenderjahres mit dem gleichen roten Kennzeichen verwendet, ein Meldebeitrag nicht zu entrichten. Wird Werkfernverkehr mit einem für den Güterfernverkehr (einschließlich Möbelfernverkehr) genehmigten Fahrzeug betrieben, so ist ein Meldebeitrag für dieses Fahrzeug nicht zu entrichten. Unternehmen, die gemeinnützigen, mildtätigen oder kirchlichen Zwecken im Sinne der §§ 17 bis 19 des Steueranpassungsgesetzes in Verbindung mit der Gemeinnützigkeitsverordnung vom 24. Dezember 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1592) dienen, sind von der Pflicht zur Zahlung des Meldebeitrags befreit.

§ 4

Beitrag der Deutschen Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn leistet an die Bundesanstalt jährlich einen Beitrag für jedes eigene innerhalb eines Kalenderjahres im Güterfernverkehr verwendete Kraftfahrzeug.

§ 5

Fälligkeit des Meldebeitrags und des Beitrags

Meldebeiträge und Beiträge (§§ 2 bis 4) sind bis zum 31. Juli eines jeden Jahres zu zahlen. Tritt das Ereignis, das die Zahlungspflicht begründet, erst nach dem 30. Juni ein, so ist der Meldebeitrag (Beitrag) binnen eines Monats nach Eintritt des Ereignisses, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember des Jahres zu zahlen. Erlischt die Be-

stellung zum Abfertigungsspediteur vor dem 31. Juli oder wird ein Fahrzeug des Werkfernverkehrs vor diesem Zeitpunkt abgemeldet, so ist der Meldebeitrag bei Erlöschen der Bestellung oder Abmeldung des Fahrzeugs zu zahlen.

§ 6

Höhe der Umlage, des Meldebeitrags und des Beitrags

(1) Die Umlage der Unternehmer des Güter- und Möbelfernverkehrs (§ 1) beträgt für die ab 1. Januar 1965 ausgeführten Beförderungen 1,85 vom Hundert der Frachturnsätze. Sie beträgt 0,35 vom Hundert der Frachturnsätze, soweit der Unternehmer seine Frachtunterlagen von einer Frachtenprüfstelle vorprüfen läßt, die von der Bundesanstalt zugelassen ist, oder soweit der Unternehmer von der Deutschen Bundesbahn beschäftigt wird (§ 47 des Güterkraftverkehrsgesetzes) oder seine Frachtunterlagen von der Deutschen Bundesbahn vorgeprüft werden. Der auf den Unternehmer entfallende monatliche Umlagebetrag kann auf den durch fünf teilbaren Pfennigbetrag nach unten abgerundet werden.

(2) Der Meldebeitrag der Abfertigungsspediteure (§ 2) beträgt fünfundsiebzig Deutsche Mark.

(3) Der Meldebeitrag der Unternehmen, die Werkfernverkehr betreiben, beträgt für jedes anzumeldende Fahrzeug (§ 3) fünfzig Deutsche Mark.

(4) Der Beitrag der Deutschen Bundesbahn beträgt für jedes Kraftfahrzeug (§ 4) fünfzig Deutsche Mark.

§ 7

Zahlung an die Bundesanstalt

Umlagen, Meldebeiträge und Beiträge sind an die Außenstelle der Bundesanstalt zu zahlen, in deren Bereich der regelmäßige Standort des Kraftfahrzeugs liegt. Meldebeiträge der Abfertigungsspediteure für jede in das Handelsregister eingetragene Niederlassung an die Außenstelle, in deren Bereich die Hauptniederlassung eingetragen ist.

§ 8

Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

§ 9

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1965 in Kraft.

(2) Die Dreizehnte Verordnung über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vom 10. Dezember 1963 (Bundesanzeiger Nr. 240 vom 28. Dezember 1963) tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1964 außer Kraft.

Bonn, den 16. Dezember 1964

Der Bundesminister für Verkehr
Seeböhm

(VkB1 1965 S. 40)

Nr. 12 Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 11/64

Bonn, den 28. Dezember 1964
StV 3 — 6424 Va/64III

Durch die Verordnung TSF Nr. 11/64 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 28. Dezember 1964 (Bundesanzeiger Nr. 243 vom 30. Dezember 1964) ist der Reichskraftwagentarif gemäß Nachtrag 11/64 geändert worden.

Inhalt der Änderung:

1. Erweiterung des Frachtsatzzeigers im Ausnahmetarif F 3 B 2 (Betonwaren usw. zum Hochbau, Tiefbau usw.) auf Entfernungen bis 1000 km.
2. Einführung eines Ausnahmetarifs F 8 B 52 (Eisen und Stahl).
3. Einführung eines Ausnahmetarifs F 8 B 53 (Schrott).
4. Erweiterung des Ausnahmetarifs F 14 B 70 (Schweres Heizöl).

5. Verlängerung der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs F 17 B 2 (Getreide).
6. Neufassung der Tarifbestimmungen für den Güterfernverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet im Teil IV des Reichskraftwagentarifs.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Liegel

(VkB1 1965 S. 41)

Binnenschifffahrt

Nr. 13 Verordnung Nr. 25/64 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 14. Dezember 1964

(FA Nr. 10/64 Frachtenausschuß für den Rhein)

Bonn, den 28. Dezember 1964
B 241/2482 D/64

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 25/64 vom 14. Dezember 1964 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 239 vom 22. Dezember 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Marquardt

Verordnung Nr. 25/64 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt Vom 14. Dezember 1964

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) in der Fassung des Gesetzes vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1163) wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden die vom Frachtenausschuß für den Rhein — FA Nr. 10/64 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt rechtsverbindlich festgesetzt, und zwar:

1. Bergschlepplöhne für den Main,
2. Talschlepplöhne für den Rhein,
3. Schlepplöhne für den Hafen Brohl,
4. Schlepplöhne für den Hafen Worms,
5. Frachten für Verladungen im Bereich des Frachtenausschusses für den Rhein — Abführung der Organisationsgebühr —,
6. Frachten für Steinkohle und Koks von Stuttgart — Hafen nach Stuttgart — Münster,
7. Frachten für Steinkohlen-Koks von Frankfurt-Oberhafen nach Mainhöfen,
8. Frachten für Steinkohle und Koks von Rhein-Ruhr-Häfen nach Rhein-, Main- und Neckarhöfen — Änderung zu FTB Reg.Nr. A 402/51 —,
9. Frachten für Rohgips von Obrigheim nach Heidelberg und Weisenau,
10. Fracht für Zementklinker von Hassmersheim nach Stuttgart,

11. Flettfrachten für Getreide
innerhalb bestimmter Hafengebiete oder zwischen gegenüberliegenden rechts- und linksrheinischen Häfen,
 12. Frachten für Getreide
von Sürth
nach Rheinhäfen,
 13. Sondertarif für Getreide
von und nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen
— Anschlußfracht für Verladungen nach und von Mülheim —,
 14. Sondertarif für Getreide
von und nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen
— Änderung zu FTB Reg.Nr. A 920/2 —,
 15. Sondertarif für Getreide
von und nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen
— Neufassung der Anwendungsbestimmungen für Kleinmengenzuschläge —.
- (2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB — Frachten- und Tarifierungsanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 49 vom 5. Dezember 1964 veröffentlicht *).

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 8 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 761).

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

(1) Die in § 1 genannten Entgelte treten mit Wirkung vom 15. November 1964 in Kraft.

(2) Die Strafbestimmung tritt am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft.

(3) Es treten außer Kraft:
mit Wirkung vom 15. November 1964
die vom Frachenausschuß für den Rhein beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachten für Steinkohle und Koks/
von Stuttgart — Hafen
nach Stuttgart — Münster
— FTB Reg.Nr. A 401/8 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 1 der Verordnung Nr. 11/63 vom 3. Mai 1963 — FA Nr. 5/63 — (Bundesanzeiger Nr. 94 vom 21. Mai 1963),
2. Sondertarif für Getreide
von und nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen
— Anschlußfracht für Verladungen nach und von Mülheim —
— FTB Reg.Nr. A 920/30 —
§ 1 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung Nr. 19/63 vom 30. Juli 1963 — FA Nr. 9/63 — (Bundesanzeiger Nr. 146 vom 9. August 1963),
3. Frachten für Getreide
von Sürth
nach Rheinhäfen
— FTB Reg. Nr. A 920/36 —,
Sondertarif für Getreide
von und nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen
— Ergänzung der Anwendungsbestimmungen für Kleinmengenzuschläge —
— FTB Reg.Nr. A 920/37 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer IV Nr. 10 und 11 der Verordnung Nr. 3/64 vom 18. Februar 1964 — FA Nr. 1/64 — (Bundesanzeiger Nr. 40 vom 27. Februar 1964),

4. Bergschlepplöhne für den Main
— FTB Reg.Nr. A 232/13 —,
Talschlepplöhne für den Rhein
— FTB Reg.Nr. A 240/ 8 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 4 und 6 der Verordnung Nr. 5/64 vom 16. März 1964 — FA Nr. 2/64 — (Bundesanzeiger Nr. 59 vom 25. März 1964),
5. Frachten für Steinkohlen-Koks
von Frankfurt-Oberhafen
nach Mainhäfen
— FTB Reg.Nr. A 402/60 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 2 der Verordnung Nr. 13/64 vom 5. Juni 1964 — FA Nr. 5/64 — (Bundesanzeiger Nr. 107 vom 13. Juni 1964),
6. Flettfrachten für Getreide
innerhalb bestimmter Hafengebiete oder zwischen gegenüberliegenden rechts- und linksrheinischen Häfen
— FTB Reg.Nr. A 711/4 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I der Verordnung Nr. 15/64 vom 21. Juli 1964 — FA Nr. 6/64 — (Bundesanzeiger Nr. 140 vom 1. August 1964).

Bonn, den 14. Dezember 1964

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
des Staatssekretärs
Dr. Ter-Nedden

(VkB1 1965 S. 41)

Nr. 14 Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Abmessungen der Fahrzeuge und die Fahrwassertiefen auf der kanalisierten Mittelweser und auf der Aller

Auf Grund des § 116 Nr. 3 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung (BSchSO) vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135) wird angeordnet:

§ 1

Abweichend von § 3 — We — Nr. 1 BSchSO beträgt auf der kanalisierten Mittelweser von der Abzweigung des Südbastiegs des Mittellandkanals in Minden (Weser-km 204,45) bis zur Bremer Weserschleuse (Weser-km 362,00) sowie auf der Aller von der Eisenbahnbrücke Verden (Aller-km 6,63 neu) bis zur Einmündung in die Weser die Fahrwassertiefe bis auf weiteres 2,20 m. Das gilt nicht für die Weserstrecken unterhalb der Wehre bis zur Einmündung des zugehörigen Schleusenkanals (untere Wehrarme).

§ 2

Auf der Aller unterhalb der Eisenbahnbrücke Verden dürfen Fahrzeuge 67,00 m lang und 9,50 m breit sein

§ 3

Diese Anordnung tritt am 1. Februar 1965 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. Januar 1967.

Hannover, den 7. Dezember 1964

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hannover
Jensen

Bremen, den 7. Dezember 1964

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
Schauberg

(VkB1 1965 S. 42)

Nr. 15 Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Regelung des Schleusenbetriebes

Auf Grund des § 116 Nr. 3 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung (BSchSO) vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135) wird im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster und Hannover angeordnet:

§ 1

Abweichend von § 103 Nr. 4 Abs. 2 BSchSO müssen Fahrzeuge ohne Schleusenvorrang an jeder Schleuse Vorschleusungen solcher Fahrzeuge, denen eine Erlaubnis der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde gemäß § 103 Nr. 4 Abs. 1 Buchstabe c BSchSO erteilt ist, mit der Einschränkung dulden, daß nach jeder Vorschleusung solcher Fahrzeuge wenigstens eine Schleusung von Fahrzeugen ohne Vorrang durchgeführt wird.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Februar 1965 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. Januar 1967.

Münster, den 15. Dezember 1964

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster
Küper

Hannover, den 23. Dezember 1964

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hannover
Jensen

(VkB1 1965 S. 42)

Nr. 16 Verordnung über die Mindestbemanning auf Verbänden von Fahrzeugen, die untereinander durch Gelenkkupplungen verbunden sind, und Schubverbänden auf dem Main vom 18. Dezember 1964

(Bundesanzeiger Nr. 6 vom 12. Januar 1965)

Auf Grund des § 3 Abs. 3 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317) in Verbindung mit dem § 12a der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BSchUO) vom 18. Juli 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 769), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 3. Juni 1964 (Bundesgesetzbl. II S. 662), wird verordnet:

§ 1

Diese Verordnung gilt auf der Bundeswasserstraße Main.

§ 2

(1) Art und Umfang der Mindestbemanning auf Verbänden von Fahrzeugen, die untereinander durch Gelenkkupplungen verbunden sind, und auf Schubverbänden im Sinne der auf dem Rhein geltenden Vorschriften werden von der Untersuchungsbehörde im Sinne des § 3 Abs. 2 BSchUO jeweils entsprechend der Größe, Bauart und Ausrüstung der Fahrzeuge festgesetzt.

Die Bestimmungen des III. Teils — Mindestbemanning — der BSchUO, mit Ausnahme des § 66 Abs. 2 bis 5 und des § 67, finden keine Anwendung.

(2) Die Mindestbemanning des Verbandes ist im Schiffszeugnis des Hauptantriebsfahrzeugs zu vermerken.

(3) Absatz 1 gilt auch für Fahrzeuge mit Rheinschiffsattest, § 12 Abs. 2 BSchUO bleibt unberührt.

§ 3

Diese Verordnung tritt am 15. Januar 1965 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 14. Januar 1967.

Mainz, den 18. Dezember 1964

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
In Vertretung
Feldmann

Würzburg, den 18. Dezember 1964

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Würzburg
In Vertretung
Otteneder

(VkB1 1965 S. 43)

Nr. 17 Verordnung Nr. 26/64 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 18. Dezember 1964

(FB Nr. 14/64 Frachtenausschuß Dortmund)

Bonn, den 6. Januar 1965
B 242/2377 W/64

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 26/64 vom 18. Dezember 1964 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 241 vom 24. Dezember 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lange

**Verordnung Nr. 26/64
über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt
Vom 18. Dezember 1964**

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) in der Fassung des Gesetzes vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1163) wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden rechtsverbindlich festgesetzt:

I. die vom Bezirksausschuß Mittellandkanal des Frachtenausschusses Dortmund — FB Nr. 14/64 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

Frachten für Rohzucker
von niedersächsischen Häfen
nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. 736/7 —;

II. die vom Frachtenausschuß Dortmund — FB Nr. 14/64 — beschlossenen Frachten

1. für Petroleumkoks
von Misburg
nach Kanal-, Rhein- und Mainhäfen,
2. für Petroleumkoks
von Kanalhäfen
nach Kanal-, Rhein- und Mainhäfen,
3. für Petroleumkoks
von Misburg
nach Sachsenhagen und Emden,
4. für Zementklinker
von Dörenthe und Ladbergen
nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen,
5. für Zement
von Hamm, Uentrop und Münster
nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen,
6. für Asbestzementzeugnisse
von Münster
nach Hannover,
7. für Asche
vom Zeehaven Fürst Leopold
nach Emden,
8. für Getreide
von Häfen am Mittellandkanal
nach Häfen im Bereich der Unterelbe über
Hamburg,
9. für kondensierte Milch
von Bad Essen
nach Kanal- und Rheinhäfen,
10. für Schüttsteine
von Bergeshövede
nach Kanalhäfen.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB — Frachten- und Tarifierer der Binnenschifffahrt — Nr. 50 vom 12. Dezember 1964 veröffentlicht*).

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 8 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 761).

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

- (1) Die in § 1 genannten Entgelte treten in Kraft:
 - zu Absatz 1 Ziffer I
mit Wirkung vom 1. November 1964,
 - zu Absatz 1 Ziffer II Nr. 10
mit Wirkung vom 15. November 1964,
 - zu Absatz 1 Ziffer II Nr. 1 — 9
mit Wirkung vom 1. Dezember 1964.
- (2) Die Strafbestimmung tritt am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft.
- (3) Es treten außer Kraft:
 - mit Wirkung vom 1. Dezember 1964
die vom Bezirksausschuß Unterelbe des Frachenausschusses Hamburg beschlossenen, durch Verordnung vom 5. Februar 1957 — FD Nr. 2/57 — (Bundesanzeiger Nr. 30 vom 13. Februar 1957) rechtsverbindlich festgesetzten Frachten
für Mauersteine
von unterelbischen Ziegeleien
nach Groß-Hamburg und Häfen an der Unterelbe
sowie nach Kiel

— FTB Reg. Nr. D 800/7 —

Bonn, den 18. Dezember 1964

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Ter-Neiden

(VkB1 1965 S. 43)

Nr. 18 Tarif für die Schifffahrtabgaben auf dem Ems-Jade-Kanal

Bonn, den 5. Januar 1965
B 259/2530 A/64

Am 1. Januar 1965 ist ein neuer Tarif für die Schifffahrtabgaben auf dem Ems-Jade-Kanal, festgesetzt von dem Regierungspräsidenten — Wasser- und Schifffahrtsverwaltung — in Aurich, in Kraft getreten.

Der Wortlaut des Tarifs ist im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Aurich 1964 Seite 121 veröffentlicht.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lange

(VkB1 1965 S. 44)

Nachrichtliche Bekanntmachung

Nr. 19 Bekanntmachung über die Sperrung des Schiffsverkehrs auf dem Teltowkanal im Bereich der Kremnitzbrücke in Berlin-Wannsee

Die über den Teltowkanal führende Kremnitzbrücke entspricht nicht mehr den allgemeinen Bauvorschriften, da das im Kanal stehende Joch, welches auf Holzpfehlern montiert ist, bereits starke Schäden zeigt. Im Bereich der Kremnitzbrücke wird daher der Teltowkanal aus

*) Der FTB — Frachten- und Tarifierer der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstraße 15/17, bezogen werden. Die Kosten der Einzelnummer richten sich nach dem Umfang der jeweiligen Ausgabe des FTB, die nur geschlossen zum Preise von 0,25 DM je Blatt DIN A 5 abgegeben wird.

Gründen der Sicherheit ab sofort bis auf weiteres für jeglichen Schiffs- und Bootsverkehr gesperrt.

Berlin, den 14. Dezember 1964

Der Senator für Verkehr und Betriebe
In Vertretung
Dr. Urban

(VkB1 1965 S. 44)

Nr. 20 Bekanntmachung über die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Landwehrkanal an der Potsdamer Brücke in Berlin-Tiergarten

Der Neubau der Potsdamer Brücke über den Landwehrkanal in Berlin-Tiergarten macht es auch weiterhin notwendig, das Fahrwasser auf ca. 10 m einzuengen. Die damit verbundene Beschränkung der Durchfahrthöhe bleibt ebenfalls bestehen. Bis auf Widerruf ist je nach Baulage die Durchfahrt zeitweilig nur in einer Richtung möglich. In diesen Fällen wird der gewerbliche Schiffsverkehr zwischen km 3,95 und 4,25 aus Sicherheitsgründen von Wahrschauern durch Lichtsignale geregelt.

Die ober- und unterhalb der Baustelle angebrachten Lichter bedeuten:

1 grünes Licht — „Durchfahrt frei“

2 rote Lichter übereinander — „Durchfahrt gesperrt“

Die Baustelle ist nach den Bestimmungen der Binnenschifffahrtsstraßenordnung (BSchSO) gekennzeichnet.

Alle Fahrzeuge haben vor den ober- und unterhalb der Baustelle aufgestellten Haltezeichen nach § 59 der BSchSO in Fahrtrichtung rechts anzulegen.

Schlepper dürfen die Baustelle nur mit einem Anhang durchfahren. Alle Fahrzeuge sind nur mit kurzem Tau zu schleppen. Fahrgastschiffe müssen wegen der beschränkten Durchfahrthöhe die Baustelle mit besonderer Vorsicht passieren.

Berlin, den 5. Januar 1965

Der Senator für Verkehr und Betriebe
In Vertretung
Dr. Urban

(VkB1 1965 S. 44)

Seeverkehr

Nr. 21 Verordnung zur Änderung der Funksicherheitsverordnung

Hamburg, den 29. Dezember 1964
— See 2/01 — 128/64 II —

Nachstehend wird die Verordnung zur Änderung der Funksicherheitsverordnung bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesgesetzblatt II S. 1515 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Verordnung zur Änderung der Funksicherheitsverordnung*) Vom 8. Dezember 1964

Auf Grund des Artikels 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 und Abs. 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 1953 über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffsicherheitsvertrag London 1948 (Bundesgesetzbl. II S. 603) wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen verordnet:

Artikel 1

Die Funksicherheitsverordnung vom 9. September 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 860) wird wie folgt geändert:

1. § 7 Abs. 2 Satz 2 wird aufgehoben.
2. Dem § 7 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Die Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen und für Verkehr erlassen Richtlinien für die Zulassungen und Prüfungen nach den Absätzen 1 bis 3.“

*) Ändert Bundesgesetzbl. III 9512-4

3. Die Anlage 1 wird wie folgt geändert:

- a) Im Inhaltsverzeichnis erhält der Buchstabe E folgende Fassung: „E. Ortungsfunkanlagen“.
b) Der Teil E erhält folgende Fassung:

„E. Ortungsfunkanlagen

I. Peilfunkanlagen

1. Die Anlage muß für Frequenzbereiche eingerichtet sein, die durch den Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen für Nottfälle, Funkpeilungen und Seefunkfeuer zugewiesen sind.
2. Die Anlage muß bei geringstem Empfängergeräuschen die Aufnahme von Zeichen und die Ausführung von Peilungen ermöglichen, aus denen die rechtweisende Peilung und die Richtung bestimmt werden können.
3. Die Anlage muß so empfindlich sein, daß bei Peilfunkanlagen nach dem Minimum- und Maximumverfahren eine genaue Peilung von Zeichen, bei Kleinpeilern für Zielfahrt die Ausführung von Zielfahrt, selbst bei einer Feldstärke von nur 50 Mikrovolt pro Meter möglich ist, wenn keine Störungen vorhanden sind.
4. Zwischen Peilfunkgerät und Brücke muß eine gute Verständigungsmöglichkeit vorhanden sein.
5. Die Anlage muß vor ihrer ersten Inbetriebnahme nach den nach § 7 Abs. 4 vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Richtlinien für die Einzelprüfung (Abnahme- und Nachprüfung) von Ortungsfunkanlagen auf Seeschiffen besichtigt werden.

Die Funkbeschilderung muß jedesmal nachgeprüft werden, wenn irgendwelche Veränderungen an den Antennen oder den Aufbauten an Deck vorgenommen worden sind, die die Genauigkeit der Peilungen beeinträchtigen könnten. Grundsätzlich muß die Funkbeschilderung in jährlichen oder diesen möglichst nahekommenden Zeitabschnitten überprüft werden. Über die Funkbeschilderungen und über alle Nachprüfungen ihrer Genauigkeit sind Aufzeichnungen im Peilfunkbuch zu führen.

6. Die übrigen Anforderungen ergeben sich aus den nach § 7 Abs. 4 von den Bundesministern für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen erlassenen Richtlinien für die Typenprüfung von Ortungsfunkanlagen für Seeschiffe und den vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Richtlinien für die Einzelprüfung (Abnahme- und Nachprüfung) von Ortungsfunkanlagen auf Seeschiffen.

II. Sonstige Ortungsfunkanlagen

1. Die Anlagen (Radar, Decca-Navigator, Loran usw.) müssen für Frequenzbereiche eingerichtet sein, die durch den Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen für die entsprechenden Ortungsfunkdienste zugewiesen sind
 2. Die übrigen Anforderungen ergeben sich aus den nach § 7 Abs. 4 von den Bundesministern für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen erlassenen Richtlinien für die Typenprüfung von Ortungsfunkanlagen für Seeschiffe und den vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Richtlinien für die Einzelprüfung (Abnahme- und Nachprüfung) von Ortungsfunkanlagen auf Seeschiffen.“
- c) In Teil H wird in Nummer 1 folgender Satz angefügt:
„kann auf einem Schiff eine Grenzwellensprechfunkanlage, die einen Gegensprechbetrieb (Duplex) ermöglicht, nicht errichtet werden, so kann von der Bestimmung des Teils C Nr. 5 eine Ausnahme gewährt werden;“
- d) In Teil H Nr. 3 wird das Wort „Peilfunkanlagen“ durch das Wort „Ortungsfunkanlagen“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach Maßgabe des § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bun-

desgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 6 des Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 auch im Land Berlin.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 8. Dezember 1964

Der Bundesminister für Verkehr
Seeböhm

(VkB1 1965 S. 44)

Nr. 22 **Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr durch die Drehbrücke in Klevendeich**

Hamburg, den 6. Januar 1965

— See 2/31 — 129/64 II —

Nachstehend wird die schiffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr durch die Drehbrücke in Klevendeich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 240 vom 23. Dezember 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr durch die Drehbrücke in Klevendeich

Vom 17. Dezember 1964

Auf Grund des § 5 Abs. 3 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 184) wird angeordnet:

§ 1

Abweichend von § 219 Abs. 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung beträgt die Höhe der Unterkante des drehbaren Teils der Brücke 4,52 m über mittlerem Tidehochwasser.

§ 2

Abweichend von § 219 Abs. 4 und 5 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung wird der Verkehr durch die Drehbrücke in Klevendeich wie folgt geregelt:

An der Südseite der Brücke werden folgende Brückensignale bei Tag und bei Nacht nach beiden Richtungen gezeigt:

2 rote Lichter nebeneinander:	Keine Durchfahrt
2 rote Lichter nebeneinander und 1 weißes Licht über dem linken roten Licht:	Keine Durchfahrt, außer für Fahrzeuge, für die die vorhandene Durchfahrthöhe mit Sicherheit ausreicht
1 rotes Licht:	Keine Durchfahrt (mit der Freigabe der Durchfahrt kann in Kürze gerechnet werden)
2 grüne Lichter nebeneinander:	Durchfahrt frei
2 rote Lichter übereinander:	Keine Durchfahrt (Schiffahrt durch die Brücke gesperrt).

§ 3

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden gemäß § 286 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung bestraft.

§ 4

Diese Anordnung tritt am 1. Januar 1965 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. Dezember 1966.

Kiel, den 17. Dezember 1964

— S2 F5 VI/4 — 1b —

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Kiel
In Vertretung
Eger

(VkB1 1965 S. 45)

Nr. 23 **Ungültigkeitserklärung verlorengegangener Schiffsmeßbriefe**

Nachstehend aufgeführte Schiffsmeßbriefe werden für ungültig erklärt

Lfd. Nr.	Schiffsnamen	U. S.	Ausstellungsdatum	Art des Schiffsmeßbriefes	Ausstellende Behörde	Schiffseigner
1	„WILHELM SCHULTE“	DGXM	23. 3. 1960	Suez	BAS	Bernhard Schulte Hamburg 11, Vorsetzen 54
2	„ANTINE“	DCCN	13. 10. 1947	Nat.	BAS	Johann Gerhard Specht Borkum
3	„ILSE MARLEN“	DEQQ	2. 12. 1948	Nat.	BAS	Wilhelm Wüpper Hbg.-Finkenwerder Norderdeich 57
4	„CORA“	DJYK	18. 12. 1959 3. 11. 1960	Suez Panama	BAS	Cimbria Reederei A. G. Pinneberg/Holst Rellinger Str. 43
5	„LENNE“	DDJW	21. 2. 1964	Internat. Meßbrief	BAS	Kpt. Werner Kreutzmann Stade, Hohenwedeler Weg 45
6	„Hans Schmidt“	DKHF	25. 6. 1953	Suez	BAS	Flensburger Reederei A. G. 1961 Flensburg, Schiffbrücke 42
7	„ERIC RECKMANN“	DGGW	30. 1. 1958	Suez	BAS	J. Heinrich Reckmann Reederei Hamburg, Gröninger Str. 23/25

„Sollten die ungültigen Schiffsmeßbriefe einer Behörde vorgelegt werden, bitten wir, diese einzuziehen und an das Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg 4, Bernhard-Nocht-Str. 78, zu senden.“

Hamburg, den 4. Dezember 1964
Az III/172

(VkB1 1965 S. 46)

Bundesamt für Schiffsvermessung
Münlich

Nr. 24 **Gesetz über die Küstenschifffahrt vom 26. Juli 1957**

Hamburg, den 18. Dezember 1964
See 6/01 — 500/64

An alle

Wasser- und Schifffahrtsdirektionen

Betr.: Gesetz über die Küstenschifffahrt vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 738);

hier: Änderung der Durchführungsbestimmungen vom 24. Januar 1958 (VkB1 S. 433, berichtigt S. 476).

Bezug: Erlaß vom 24. Januar 1958 — See 610-2/58 —.

Da sich eine Änderung der Durchführungsbestimmungen zum Gesetz über die Küstenschifffahrt als notwendig erwiesen hat, erhält Ziffer 5 meines o. a. Erlasses mit Wirkung vom 1. Januar 1965 folgende Fassung:

„Die Erlaubnis darf, wenn deutsche Schiffe nach den vorstehenden Richtlinien nicht herangezogen werden können, nur für ein ausländisches Seeschiff gegeben werden, d. h., für ein Schiff, das nach dem Recht seines Heimatlandes für die in Betracht kommende Seefahrt zugelassen ist.“

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

(VkB1 1965 S. 46)

Personalnachrichten

Nr. 25 **Stellenausschreibung**

Bonn, den 22. Dezember 1964
Z 4 — 66 B 64

Beim Bundesamt für Schiffsvermessung ist zu besetzen:
eine Stelle für einen Schiffbauingenieur
als Sachbearbeiter für den Eichprüfdienst oder
für die Tonnage-Vermessung.

Vergütung nach VergGr. IV b BAT ggf. Aufstiegsmöglichkeiten nach VergGr. IV a BAT.

Voraussetzung:

Abschlußzeugnis einer staatlich anerkannten HTL und mehrjährige praktische Tätigkeit.

Bewerbungen mit handgeschriebenem Lebenslauf, Übersicht über den beruflichen Werdegang und Lichtbild werden bis spätestens 28. Februar 1965 erbeten und sind zu richten an:

Bundesamt für Schiffsvermessung

2 Hamburg 4

Bernhard-Nocht-Straße 78

(VkB1 1965 S. 46)

Nr. 26 **Personalnachrichten**

Bonn, den 11. Januar 1965

— Z 1 — 10 a Pemo/Pemh —

Bundesverkehrsministerium

Ernannt:

zum Ministerialrat:

Bundesbahndirektor
Karl Naefe,
Oberregierungsrat
Dr. rer. pol. Christian Woelker;

zum Regierungsbaudirektor:

Oberregierungsbaurat
Kurt Rieck;

zum Regiergungsdirektor:

Oberregierungsrat
Dr. jur. Gerhard Beck;

zum Regierungsrat:

Angestellter
Dipl.-Ing. Hans Hubert Cohnen;

zum Amtsrat:

Regierungsamtmann
Emil Schultze;

zum Regierungsvermessungsamtmann:

Regierungsvermessungsobersinspektor
Hermann Kramer;

zum Regierungsamtmann:

Regierungsobersinspektor:
Christian Wichmann;

Versetzungen:

Ministerialrat Karl Naefe,	von der Deutschen Bundesbahn zum Bundesverkehrsministerium
Regierungsbaudirektor Albrecht Hoppe,	von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel zum Bundesverkehrsministerium
Regierungsbaurat Horst Flentje;	von der Bundesanstalt für Flugsicherung — Zentralstelle — Frankfurt zum Bundesverkehrsministerium

Eintritt in den Ruhestand:

Amtsrat
Arno Hindermann; — auf eigenen Antrag —

b) Nachgeordnete Behörden

Ernannt:

zum Regierungsbaudirektor:

Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Karl May,	Bundesanstalt für Flugsicherung - Zentralstelle -
Oberregierungsbaurat Wilhelm Straub;	WSD Mainz

zum Oberregierungsbaurat:

Regierungsbaurat Erich Dölz,	Bundesanstalt für Flugsicherung - Zentralstelle -
Regierungsbaurat Ignaz Fuchs,	WSA Heilbronn
Regierungsbaurat Heinz Jansen,	WSD Duisburg
Regierungsbaurat Kurt Pukowski,	WSA Kiel
Regierungsbaurat Gerhard Salfeld,	WSA Minden — MLK
Regierungsbaurat Gerhard Springer;	Bundesanstalt für Flugsicherung - Zentralstelle -

zum Oberregierungsrat:

Regierungsrat Heinz Engel;	Bundesanstalt für Flugsicherung - Zentralstelle -
-------------------------------	---

zum Regierungsbaurat:

Regierungsbauassessor Hermann Deinhart,	WSA Bingerbrück
Regierungsbauassessor Ulrich Mittelstädt,	WSA Braunschweig
Regierungsbauassessor Peter Seidel;	WSA Nürnberg

zum Regierungsvermessungsrat:

Regierungsvermessungsassessor Horst-Günther Meiswinkel,	NBA für den Ausbau der Mosel, Trier
Regierungsvermessungsassessor Wolfgang Rumpf;	WBA Brunsbüttelkoog

zum Regierungsrat:

wissenschaftl. Angestellter
Dr. rer. nat. Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg

Ulrich Fleischer,

Angestellter Dipl.-Ing. WSA Heilbronn

Ernst Laurit,

Regierungsassessor NBA für den Ausbau der Mosel, Trier

wissenschaftl. Angestellter
Dipl.-Geophysiker Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg

Dietrich Voppel;

zum Regierungsbauassessor:

Bauassessor Hans Heimann,	WSA Brake
Bauassessor Hans Henoch,	WSA Wilhelmshaven
Bauassessor Jürgen Hertel,	WSA Mannheim
Bauassessor Ricklef Peters,	WSA Würzburg
Bauassessor Reinhard Stolz,	WSD Kiel
Bauassessor Jochen Straub,	WSA Minden — MLK
Bauassessor Wolfgang Wachsmuth;	WSA Lübeck

zum Regierungsvermessungsassessor:

Assessor des Vermessungs-WSD Minden — MLK
dienstes Oskar Wernig;

zum Regierungsassessor:

Assessor Georg Eggersglüss,	WSD Kiel
Assessor Wolfgang Huber,	NBA für den Ausbau der Mosel, Trier
Assessor Jürgen Krieg,	WSD Würzburg
Assessor Dieter Stukenberg;	WSD Aurich

zum Regierungsoberbauamtmann:

Regierungsbauamtmann Georg Kulzer,	WSD Aurich
Regierungsoberbauinspek- tor Heinrich Petersen;	Staatswerft Rendsburg — Saasee

zum Regierungsoberamtmann:

Techn. Regierungs- amtmann Karl-Richard Leistner;	WSA Emden
---	-----------

zum Regierungsbauamtmann:

Regierungsoberbauinspek-
tor Ernst Spitz;

zum Techn. Regierungsamtmann:

Techn. Regierungs- oberinspektor Gotthold Danzke,	Bundesanstalt für Flugsicherung, FS-Stelle Köln-Bonn
Techn. Regierungs- oberinspektor Johannes Schmidtker,	Bundesanstalt für Flugsicherung - Zentralstelle -
Techn. Regierungs- oberinspektor Friedrich Schwarzhuber;	Bundesanstalt für Flugsicherung, FS-Stelle Nürnberg

zum Regierungsamtmann:

Regierungsoberinspektor Gustav Abegg,	Bundesanstalt für Flugsicherung, FS-Schule München-Riem
Regierungsoberinspektor Eberhard Ambach,	Bundesanstalt für Flugsicherung - Zentralstelle -
Regierungsoberinspektor Karl-Heinz Bahr,	Bundesanstalt für Flugsicherung, FS-Stelle Hamburg
Regierungsoberinspektor Wilhelm Brandt,	Bundesanstalt für Flugsicherung, FS-Stelle Köln-Bonn

Regierungsoberinspektor Theodor Herrmann,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Schule München-Riem	Regierungsinspektor Peter Kapmeier,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle Hannover
Regierungsoberinspektor Walter Kommerein,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle München	Regierungsinspektor Harald Lange,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle München
Regierungsoberinspektor Willi Könemann,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle Hannover	Regierungsinspektor Dieter Marahrens,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Stelle Stuttgart
Regierungsoberinspektor Heinz Krause,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Stelle Düsseldorf	Regierungsinspektor Bernhard Schmidt,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Stelle Nürnberg
Regierungsoberinspektor Eginhard v. Liebermann,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, — Zentrale —	Regierungsinspektor Otto Schreiber,	WSD Bremen
Regierungsoberinspektor Wilhelm Maschmann,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle München	Regierungsinspektor Klaus Wendlandt;	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle Frankfurt/Main
Regierungsoberinspektor Karl Nolze,	WSD Bremen	zum Regierungsbauinspektor: Regierungsbauinspektor z. A. Friedrich Hansen,	WSA Wilhelmshaven
Regierungsoberinspektor Lothar Püschel,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Stelle Köln- Bonn	Regierungsbauinspektor z. A. Dietrich Törber;	WSA Lauenburg
Regierungsoberinspektor Heinz Seyfert,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle München	zum Techn. Regierungsinspektor: Techn. Regierungs- inspektor z. A. Heribert Röttgermann;	Deutsches Hydrographi- sches Institut, Hamburg
Regierungsoberinspektor Oswald Ulbricht,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Stelle Ham- burg	zum Regierungsinspektor: Regierungssekretär Erich Wilke,	WSD Duisburg
Regierungsoberinspektor Rudolf Wagner,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Schule München-Riem	Regierungsobersekretär August Winkler;	WSD Würzburg
Regierungsoberinspektor Siegfried Wedhorn,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Stelle Nürnberg	Versetzungen: Regierungsbaudirektor Dethard Frh. von dem Bussche- Haddenhausen,	von der WSD Duisburg zur WSD Mainz
Regierungsoberinspektor Hubert Witschurke,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Stelle Ham- burg	Regierungsbaudirektor Dr.-Ing. Karl May,	vom Bundesverkehrs- ministerium zur Bundesanstalt für Flugsicherung — Zentralstelle —
Regierungsoberinspektor Josef Wohlfahrt,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle München		von der WSD Freiburg zum WSA Freiburg
Regierungsoberinspektor Bernhard Wolff;	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle Frankfurt/Main		von der NBA für den Ausbau der Mosel, Trier
zum Regierungsoberbauinspektor:		Oberregierungsbaurat Werner Dürsch,	zur WSD Bremen
Regierungsbauinspektor Friedrich Köbberling,	WSA Mainz	Oberregierungsrat Dr. jur. Udo Kapust,	vom WSA Mannheim zum WSA Stuttgart
Regierungsbauinspektor Günter Nowak,	WMA Koblenz		vom WSA Hamburg zum WSA Kiel
Regierungsbauinspektor Hans-Georg Presto,	WSA Glückstadt	Regierungsbaurat Alfred Fleck,	von dem WSA Freiburg zur WSD Freiburg
Regierungsbauinspektor Rudolf Seibold,	Staatswerft Rendsburg- Saatsee	Regierungsbaurat Wolfgang Gerlach,	von der NBA Tunnel Rendsburg
Regierungsbauinspektor Karl Weiler;	WSA Bingerbrück	Regierungsbaurat Heinz Habrich,	zum WSA Hamburg
zum Seekapitän:		Regierungsbaurat Dietrich Walther,	vom Deutschen Wetter- dienst
Kapitän Heinrich Rost;	WSA Emden	Techn. Regierungs- oberinspektor Johannes Schmidtke,	zur Bundesanstalt für Flugsicherung — Zentralstelle —
zum Regierungsoberinspektor:			von der Stadtverwaltung Coburg
Regierungsinspektor Rainer Anders,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle Frankfurt/Main	Regierungsoberinspektor Günther Mack,	zur Bundesanstalt für Flugsicherung — Zentralstelle —
Regierungsinspektor Joachim Beck,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle Frankfurt/Main		
Regierungsinspektor Jürgen Dammert,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Stelle Köln-Bonn	Regierungsoberinspektor Alfred Merkle;	von der WSD Kiel zum Bundesrechnungshof
Regierungsinspektor Johannes Gabriel,	Bundesanstalt für Flug- sicherung - Zentralstelle -	Eintritt in den Ruhestand: Oberregierungsbaurat Hans Müller,	WSA Stuttgart
Regierungsinspektor Günter Hamelmann,	Bundesanstalt für Flug- sicherung, FS-Leitstelle Hannover	Oberregierungsbaurat Otto Thaden,	WSD Hannover

Regierungsoberbau- WSA Hamm
inspektor Wilhelm Koch,
Regierungsoberbauinspek- WSA Bingerbrück
tor Walter Naumann,
Regierungsvermessungs- WSA Hoya
oberinspektor
Oskar Töppler,
Seekapitän WSA Wilhelmshaven
(Hauptseekapitän a. D.)
Heinrich Schneider,
Regierungsoberinspektor WSA Hamburg ,
Emil Bartz,

Regierungsbauinspektor WSA Hitzacker
Gustav Saße;

Verstorben:

Regierungsbaudirektor Bundesanstalt für Flug-
Dipl.-Ing. Fritz Böhme, sicherung - Zentralstelle -
Regierungsoberinspektor Bundesanstalt für Flug-
Helmut Seifert; sicherung, FS-Leitstelle
Hannover

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Hesse

(V k B l 1965 S. 46)