

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

10. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 18. März 1957

Nummer 24

Inhalt

(Schriftliche Mitteilung der veröffentlichten RdErl. erfolgt nicht.)

A. Landesregierung.

B. Ministerpräsident — Staatskanzlei —.

C. Innenminister.

IV. Öffentliche Sicherheit: RdErl. 19. 2. 1957, Verkehrsunfallbekämpfung durch örtliche Unfalluntersuchungen. S. 613.

D. Finanzminister.

E. Minister für Wirtschaft und Verkehr.

F. Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.

G. Arbeits- und Sozialminister.

H. Kultusminister.

J. Minister für Wiederaufbau.

K. Justizminister.

Hinweis.

Inhalt des Justizministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen Nr. 5 vom 1. 3. 1957. S. 643-44.

C. Innenminister

IV. Öffentliche Sicherheit

Verkehrsunfallbekämpfung durch örtliche Unfalluntersuchungen

RdErl. d. Innenministers v. 19. 2. 1957
— IV C 3 — 22.15 Tgb.Nr. 1132 II/56

1. Nachstehend gebe ich „Richtlinien für die Durchführung von Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung durch örtliche Unfalluntersuchungen bei den Landes- und Kreispolizeibehörden“ bekannt. Die Maßnahmen sind ab 1. April 1957 durchzuführen.
2. Die Anlagen 3 (Ursachen- und Situationsübersicht) und 6 (schematische Unfallübersicht) habe ich zentral beschafft; die Polizeibehörden erhalten dieselben ohne Kostenberechnung.
3. Das zur Einordnung der Unfallblattsammlungen benötigte Material — Abschnitt V.B — (Diagonalhefter mit Aktenträgern, Merkblätter, Schränke) ist im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel bei der Lieferfirma unmittelbar zu bestellen. Den Polizeibehörden und Polizeieinrichtungen gehen Prospekte, Preislisten und Auftragscheine zu.
Eine Mustersausstattung sowie Modelle der Unfallpunktarten — Abschnitt V.A — befinden sich bei der Landespolizeischule „Erich Klausener“ — Nebenstelle Essen — (Polizeischule für Technik und Verkehr).
4. Alle Polizeidienststellen, die nach diesem RdErl. Aufgaben der örtlichen Unfalluntersuchungen wahrzunehmen haben, sind mit Erlaßabdrucken auszustatten. Sonderdrucke des Ministerialblattes sind beim Verlag A. Bagel GmbH., Düsseldorf, zu beziehen.
5. Ziff. 3 meines RdErl. v. 29. 6. 1953 — IV A 2 — 33.56 — 1197/53 (MBl. NW. S. 1272) hebe ich auf.
6. Zum 15. Oktober 1958 berichten mir die Landespolizeibehörden über die Erfahrungen.
7. Der RdErl. ergeht im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

An die Landes- und Kreispolizeibehörden.

Anlage zum RdErl. v. 19. 2. 1957

IV C 3 — 22.15 — Tgb.Nr. 1132 II/56

Richtlinien

für die Durchführung von Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung durch örtliche Unfalluntersuchungen bei den Landes- und Kreispolizeibehörden.

- I. Die vom Statistischen Landesamt Nordrhein-Westfalen in vierteljährlicher Folge zur Veröffentlichung gelangenden statistischen Verkehrsunfallberichte vermitteln durch ihre vielseitige Aufbereitung allen für die Verkehrssicherheit verantwortlichen Stellen wertvolle Erkenntnisse über die Entwicklung des Unfallgeschehens. Bei sorgfältigem Studium der Berichte lassen sich Schlüsse zur Hebung der Verkehrssicherheit für alle Gebiete des vielschichtigen Verkehrskomplexes ziehen.

Ein nicht zu beseitigender Nachteil haftet den statistischen Berichten lediglich in dem durch die Sammlung und Aufbereitung der polizeilichen Verkehrsunfallmeldungen entstehenden Zeitverlust und der aus sachbedingten Gründen erforderlichen Zusammenfassung der Unfallzahlen für die Bereiche der Landkreise und kreisfreien Städte an.

- II. In den kreisfreien Städten und Landkreisen verlagern sich die Verkehrsunfallschwerpunkte in örtlicher, zeitlicher und deliktmäßiger Hinsicht sowie nach der Gattung der unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer unablässig. Verkehrsumleitungen, verursacht durch Straßenbauarbeiten, Arbeiten an den Versorgungseinrichtungen oder Straßensperungen aus anderen Gründen, haben für die Dauer der Umleitungsmaßnahmen zumeist ein verändertes Unfallbild zur Folge.

Die Erschließung neuer Wohn- und Industriegebiete, die Einbeziehung neuer Straßen und Brücken in das Straßennetz und schließlich die unaufhaltsame Ausweitung des motorisierten Verkehrs bedingen die Entwicklung neuer oder eine ungünstige Veränderung bestehender Unfallschwerpunkte. Um mit dieser Entwicklung Schritt halten, und um etwaige Unfallquellen frühzeitig erkennen und schnell beseitigen zu können, ist, unabhängig von der Erfassung aller Verkehrsunfälle zur statistischen Auswertung und der Untersuchung der Verkehrsunfälle auf ihren straf-

rechtlichen Tatbestand, künftig der **örtlichen Unfalluntersuchung** besonderer Wert beizumessen.

- III. Für die Verkehrsunfalldienste der Landes- und Kreispolizeibehörden ergibt sich bei der Unfallaufnahme ein für die **örtliche Unfalluntersuchung** hinreichender Überblick über Zeit, Ort, Folgen und Ursachen der Unfälle sowie die an Unfällen beteiligten Personen und Fahrzeuggattungen. Ohne Mehraufwand an Arbeit können die zur Auswertung benötigten Einzelunterlagen als Durchschriften mitgefertigt werden. Die von den Polizeibehörden gewonnenen Erkenntnisse werden von besonderer Bedeutung für die sachgerechte Durchführung der der Polizei obliegenden Verkehrsüberwachung sein und sie auf der anderen Seite in den Stand versetzen, den für die allgemeine Regelung des Straßenverkehrs und für den Straßenbau zuständigen Behörden wertvolles Untersuchungsmaterial für die in deren Verantwortung fallenden Aufgaben bereitzustellen.

- IV. Die **örtliche Unfalluntersuchung**, als Mittel der Verkehrsunfallbekämpfung, soll

- a) neue Unfallquellen schnell erkennen helfen,
- b) eine Analyse des Unfallgeschehens an Unfallschwerpunkten ermöglichen (siehe Abschnitte V.C und VII.),
- c) der Polizei Grundlagen für die Verwendung der Streifendienstbeamten vermitteln.

V. Das Untersuchungsverfahren.

Grundlagen der örtlichen Unfalluntersuchung sind

- A) die Unfallpunktkarten (Unfallsteckkarten)
- B) die Unfallblattsammlungen,
- C) die Unfallschwerpunktuntersuchungen.

Zu A: Die Unfallpunktkarten.

- 1) Unfallpunktkarten sind entweder als Jahres-, Halbjahres-, Vierteljahres- oder als monatliche Übersichtskarten zu führen. Um die Veränderungen in der Unfallentwicklung verfolgen zu können, sind bei den Polizeibehörden (siehe Abschnitt VI.) die Punktkarten so anzulegen, daß von **drei** zu verwendenden Karten jeweils eine als Unfallpunktkarte benutzt wird und die Karten der beiden verflissenen Steckperioden als Unfallvergleichskarten dienen können. Nach Abschluß einer Steckperiode ist die älteste Karte abzuräumen und für den kommenden Zeitraum zu benutzen.
- 2) Als Unfallpunktkarten sind Karten in möglichst matter Schwarz-Weiß-Ausgabe mit einem Maßstab
 - a) von 1:5 000 bis 1:10 000 für Polizeipräsidien, Polizeidirektionen und Polizeiamter,
 - b) von 1:25 000 für Landkreise und erweiterte ländliche Polizeistationen sowie die Züge der Verkehrsüberwachungsbereitschaften und
 - c) von 1:5 000 bis 1:10 000 für Polizeireviere und Polizeistationen städtischen Charakters zu verwenden.
- 3) In Kreispolizeibezirken mit einem oder mehreren größeren City-Bereich(en) ist das Gebiet der Innenstädte (z. B. Polizeipräsidium Duisburg mit den Innenstädten Duisburg und Hamborn) in den Unfallpunktkarten auszusparen und im Maßstab 1:2 000 bis 1:2 500 besonders zu führen.

Für Landkreise mit großen Ortsbereichen kann das gleiche Verfahren angewandt werden, wenn sich die Unfallpunktkarten im Maßstab 1:25 000 als nicht übersichtlich genug erweisen (z. B. Oberkreisdirektor als Kreispolizeibehörde Mettmann für Mettmann, Ratingen, Kettwig, Velbert, Hilden usw.).

Karten im Maßstab 1:7 500 bis 1:10 000 werden als Ortskarten zumeist verfügbar sein.

- 4) Unfallpunktkarten sind auf Weichfaser-(Dämm-)Platten aufzuziehen und je nach örtlich verfügbarem Platz entweder

- a) aufzuhängen und mittels kräftiger Holzrahmen zu stabilisieren oder
- b) in beweglichen, frei aufzustellenden Metallgestellen unterzubringen.

Am Kopf ist jede Karte zu beschriften (z. B. „Unfallpunktkarte für den Kreispolizeibezirk . . .“) und mit einem auswechselbaren Monats-, Viertel- oder Halbjahreshinweis zu versehen.

5) Markierung der Verkehrsunfälle.

- a) Unfälle mit Sachschaden:
 - 1 Nadel, blauer Kopf, 4 mm Ø,
- b) Unfälle mit Verletzten:
 - aa) bei ambulanter Behandlung:
 - 1 Nadel, roter Kopf, 4 mm Ø,
 - bb) bei Krankenhausaufnahme:
 - 1 Nadel, roter Kopf, 6 mm Ø,
- c) Unfälle, bei denen eine oder mehrere Person(en) getötet wurden:
 - 1 Nadel, orange Kopf, 6 mm Ø.

- 6) Von den zu räumenden Karten sind stets Lichtbilder als Vergleichsunterlagen für die künftige Unfallentwicklung zu fertigen. Auf die Verwendung feinkörniger und farblich abgestimmter Schwarz-Weiß-Filme ist zu achten.

Benötigen die örtlichen Straßenverkehrs-, Straßenbau- oder Planungsbehörden Farbaufnahmen, so veranlassen diese dieselben.

- 7) Die nach den Richtlinien zum folgenden Abschnitt B zu fertigenden Unterlagen zur Unfallblattsammlung (Zweitschriften der Unfallanzeige, der Unfallskizze, des Schlußberichts) werden zumeist erst Tage oder Wochen später zur Auswertung für die örtliche Unfalluntersuchung verfügbar sein. Zum schnellen Erkennen plötzlich auftretender, örtlich begrenzter Unfallquellen muß jedoch Gewähr gegeben sein, daß bei den Verkehrssachbearbeitern Unfälle innerhalb von höchstens 24 Stunden auf den Unfallpunktkarten markiert sind.

Es ist Vorsorge zu treffen, daß unter rationeller Ausnutzung bestehender örtlicher Meldeverfahren

- a) die Verkehrssachbearbeiter über alle im Kreispolizeibezirk bei den Polizeireviere, den Polizeistationen und den Polizeiposten aufgenommenen Verkehrsunfälle innerhalb der vorgenannten Zeit unterrichtet werden und
- b) die Revier- und Stationsleiter auch über diejenigen Verkehrsunfälle Kenntnis erhalten, die von den Beamten der zentralen Verkehrsunfalldienste bearbeitet wurden.

Bei den Polizeipräsidien, den Polizeidirektionen und den Polizeiamtern können z. B. die bei den Pressestellen fernschriftlich oder fernmündlich eingehenden Tagesmeldungen der nachgeordneten Polizeidienststellen ausgewertet werden.

In den Landkreisen sind die bereits in Gebrauch befindlichen Unfallmeldekarten (Muster Anlage 1), die den Kreispolizeibehörden von den Polizeistationen und Polizeiposten vorzulegen sind, beizubehalten. Nach Auswertung sind die Unfallmeldekarten an den Führer des für die Verkehrsüberwachung zuständigen Zuges der Verkehrsüberwachungsbereitschaft bei der Landespolizeibehörde weiterzuleiten.

- 8) Wenn Straßenverkehrs- oder Straßenbaubehörden zur Durchführung verkehrstechnischer Untersuchungen, für die Verkehrsplanung oder aus ähnlichen Gründen Unfallpunktkarten noch anderer Art benötigen, so können diese bei den Polizeibehörden mitgeführt werden, jedoch ist die ersuchende Behörde gehalten, Karten- und Markierungsmaterial bereitzustellen.

Zu B: Unfallblattsammlungen.

- 1) Die Unfallblattsammlungen sollen eine Analyse des Verkehrsunfallgeschehens an Unfallschwerpunkten ermöglichen.
- 2) Von jedem Verkehrsunfall sind zu fertigen
 - a) eine Zweitschrift der Verkehrsunfallanzeige,
 - b) ein Doppel der Unfallskizze (Pause),
 - c) eine Zweitschrift des Schlußberichtes.

Wird bei Bagatellunfällen anstatt der Verkehrsunfallanzeige lediglich eine gebührenpflichtige Verwarnung erteilt oder eine Anzeige erstattet, so sind für die Unfallblattsammlung Durchschriften zu fertigen und im Falle der Anzeigenerstattung eine Handskizze einfacher Art hinzuzuheften.

- 3) Die Unfallvorgänge sind straßenweise in alphabetischer Folge in Diagonalhefter mit Aktenträgern einzuordnen. Längere Straßenzüge innerhalb sowie Bundes- und Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften können in Abschnitte unterteilt werden. Verkehrsknotenpunkte (z. B. Plätze, zusammengehörige Verkehrsobjekte) sind als räumliche Einheit zu behandeln. Aus Verkehrsunfällen auf Straßenkreuzungen oder -einzündungen entstandene Unfallunterlagen sind der Straße oder dem Straßenabschnitt mit der wichtigeren Bedeutung zuzuordnen oder nach einem örtlich zu findenden System einzugliedern.

Einen Anhalt für die Gliederung gibt das Muster in der Anlage 2. Für die Bundesautobahn werden Abschnitte von Anschlußstelle zu Anschlußstelle, diese ein- oder ausschließlich, zu wählen sein.

- 4) Revier-, Stations- und Abschnittsgrenzen sollen möglichst berücksichtigt werden.

Die Aufgliederung in Verkehrsräume ist in Zusammenarbeit mit den örtlich zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden sowie den statistischen Ämtern vorzunehmen.

- 5) Hefter sind von Fall zu Fall und nur für diejenigen Straßen, Straßenabschnitte oder Verkehrsknotenpunkte einzurichten, in denen sich Unfälle ereignen.
- 6) Die Hefter sind mit dem Namen der Straße oder des Verkehrsknotenpunktes zu bezeichnen, die eingelegten Unfallvorgänge selbst in der Reihenfolge zu numerieren.

- 7) In den Heftern kann den Unfallvorgängen ein Straßenplan vorgeordnet werden. Sodann ist jeder Unfall in rot seiner Lage nach mit seiner lfd. Nummer [Ziff. 6] zu markieren.

Orts- und Straßenpläne für diesen Zweck sollen von den Straßenverkehrs- oder Straßenbaubehörden überlassen werden.

- 8) Die Hefter sind in einen Schrank in alphabetischer Folge abzuhängen. Die Unfallblattsammlung soll die Unterlagen für drei aufeinanderfolgende Kalenderjahre enthalten.

- 9) **Kennzeichnung und Signalisierung der Unfallblattsammlung durch Merkreiter an den Aktenträgern.**

a) Der obere Teil der Aktenträger enthält einen Einlegestreifen mit der Zahlenreihe 1 bis 31. Über den Zahlen der Einlegestreifen sind farbige Merkreiter zur Signalisierung des Unfallgeschehens im Verkehrsraum anzubringen, und zwar

- aa) ein blauer Merkreiter zur Angabe der Gesamtzahl der Unfälle, die in dem Verkehrsraum geschehen und für welche die Unfallvorgänge in der Akte enthalten sind,
- bb) ein roter Merkreiter, der die Anzahl der Personen, die bei diesen Unfällen zu Schaden kamen, erkennen läßt,
- cc) ein gelber Merkreiter für die bei diesen Unfällen getöteten Personen.

Jeweils beim Einordnen eines Unfallvorganges in einen Hefter ist der blaue Merkreiter auf die nächsthöhere Zahl weiterzusetzen, der rote oder der gelbe Merkreiter nur dann, wenn Verletzte oder Tote bei den Unfällen zu beklagen waren.

Aus der Anordnung der Merkreiter soll augenfällig abzulesen sein, wieviel Unfälle sich in dem Verkehrsraum in einem bestimmten Zeitabschnitt (s. vorst. Ziff. 8) ereignet haben und wieviel Personen dabei getötet und verletzt worden sind.

- b) In den unteren Teil der Aktenträger wird das Beschriftungsschild mit einem Cellon-Schutzstreifen eingelegt. Das Beschriftungsschild ist mit dem Namen des Verkehrsraumes zu versehen (vorst. Ziff. 6).

Um die Gattung des Verkehrsraumes erkennen zu können, sind die über dem Beschriftungsschild befindlichen Einlegestreifen mit Zahlenreihe in verschiedenen Farben gehalten; es bezeichnen Einlegestreifen von

- aa) grauer Farbe = Nebenstraßen
- bb) grüner Farbe = Verkehrsknotenpunkte
- cc) gelber Farbe = Hauptverkehrsstraßen.

Unterteilte Hauptverkehrsstraßen (siehe Anlage 2, Bemerkung a) erhalten für jedes Straßenstück eine besondere Akte; die Zusammengehörigkeit ist durch Reiter gleicher Farbe (z. B. grau, schwarz, grün) darzutun, die auf dem freien Feld unter der Zahl 31 anzubringen sind.

- c) Wird eine Akte an eine andere Dienststelle oder Behörde vorübergehend ausgegeben, so ist

- aa) der Aktenträger von dem Diagonalhefter zu trennen und nur der Hefter weiterzuleiten,
- bb) am Aktenträger eine Fehlkarte anzubringen und auf dieser Empfänger und Ausgabedatum zu vermerken,
- cc) der Aktenträger wieder an seinen Platz zu hängen und auf dem freien Feld über der Zahl 1 ein weißer Merkreiter zu befestigen.

- d) Wird für einen unfallanfälligen Verkehrsraum die Akte zu stark (z. B. mehr als 31 Unfälle), so ist eine weitere gleichartige Akte anzulegen und auf dem Beschriftungsschild oben die lfd. Nummer der Akte mit I, II, III, usw. anzugeben.

Ferner sollen Zusammengehörigkeitsreiter angebracht werden [siehe diese Ziff. b) cc)].

Zu C: Unfallschwerpunktuntersuchungen.

- 1) Unfallschwerpunktuntersuchungen sollen wegen ihres besonderen Erkenntniswertes für die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden, soweit örtlich möglich, im Einvernehmen mit diesen Stellen vorgenommen werden. Wird das Kollisionsdiagramm bei einer Straßenbaubehörde hergestellt, so soll von dieser ein Zweitexemplar für die Polizeibehörde zur Auswertung für die verkehrspolizeilichen Belange mitgefertigt werden.

Die Unfallunterlagen bleiben Bestandteil der Unfallblattsammlung bei der Polizeibehörde.

- 2) Die Unfallentwicklung an Unfallschwerpunkten ist zu untersuchen, wenn

- a) die ermittelten Ursachen mehrerer Unfälle eine gleiche Unfallquelle vermuten lassen,
- b) sich die Unfälle plötzlich häufen,
- c) sich innerhalb eines Jahres oder eines kürzeren Zeitabschnittes in einem Verkehrsraum großstädtischen Charakters 25 Verkehrsunfälle und sich in Verkehrsräumen mit minderer Verkehrsdichte eine entsprechend geringere Zahl ereignet haben,

- d) die Straßenverkehrs- oder Straßenbaubehörde oder der ständige Ausschuß eine Untersuchung anregt (RdErl. d. Ministers für Wirtschaft und Verkehr v. 31. 1. 1956 — IV B 5 — 1 — 16 — MBl. NW. S. 435).
- 3) An den Unfalluntersuchungen auf der Bundesautobahn und der Kraftfahrzeugstraße Köln—Bonn sind die zuständigen Kreispolizeibehörden und, wenn sich der Unfallaufnahmebereich der Polizeiwache an der Bundesautobahn auf eine Straßenstrecke der benachbarten Landespolizeibehörde erstreckt, auch diese, sowie die zuständigen Straßenverkehrs- und Baubehörden zu beteiligen.
- 4) Zur Untersuchung ist die Unfallblattsammlung des Verkehrsraumes herbeizuziehen, in dessen Bereich der zu untersuchende Unfallschwerpunkt liegt.
- 5) Von dem Unfallschwerpunkt (Straßenabschnitt, Platz, Straßenkreuzung, Straßeneinmündung usw.) ist auf dem rechten Teil der „Ursachen-

und Situationsübersicht" (Muster: Anlage 3) ein Kollisionsdiagramm im Maßstab 1:100 bis 1:250 anzulegen (Muster: Anlage 4).

Alle Verkehrseinrichtungen (z. B. Radwege, Straßenbahninseln, Fahrbahnmarkierungen, Straßenverkehrssignale, Verkehrszeichen) müssen maßstabsgerecht oder als Signaturen eingetragen werden (Anlage 5). In der Regel wird es möglich sein, bei den Straßenbau- oder Planungsbehörden bereits vorhandene Pläne zu verwenden.

Bauliche Änderungen an der Verkehrsanlage während der Untersuchungszeit sind farbig darzustellen, der Änderungstermin ist am unteren Rande des Diagramms zu vermerken.

- 6) Für einen geeigneten Zeitraum sind die aus der Unfallblattsammlung ersichtlichen Verkehrsunfälle im Kollisionsdiagramm lagegetreu zu markieren und fortlaufend zu numerieren. Als laufende Nummer ist die dem Unfallvorgang beim Einordnen in die Unfallblattsammlung gegebene Ordnungsnummer zu verwenden [Abschn. V.B 6)].

- 7) Zur Auswertung sind im Kollisionsdiagramm folgende Signaturen einheitlich zu verwenden:

a) **Unfallbeteiligte:**

Abkürzungen:

R = Radfahrer
K = Kraftrad (auch Motorroller)
M = Moped (auch FmH)
P = Personenkraftwagen
F = Fußgänger
L = Lastkraftwagen

LA = Lastkraftwagen mit Anhänger
O = Omnibus
OA = Omnibus mit Anhänger
S = Straßenbahn
SA = Straßenbahn mit Anhänger
A = Andere

Stand ein an einem Unfall Beteiligter zur Zeit des Unfalles unter Alkoholeinfluß, so ist das Wort „Alkohol“ unter dem Pfeilstrich einzutragen.

b) **Art des Unfalles:**

Zusammenstoß (frontal) zwischen fahrenden Fahrzeugen



Zusammenstoß (seitlich) zwischen fahrenden Fahrzeugen (Winkel ist durch Fahrpfeil angegeben)



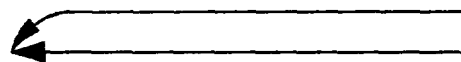
Auffahren auf ein fahrendes Fahrzeug; der Fahrer des auffahrenden Fahrzeuges unter Alkoholeinfluß



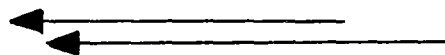
Auffahren auf ein haltendes Fahrzeug



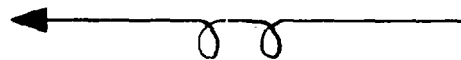
Zusammenstoß beim Einbiegen eines Fahrzeuges



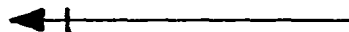
Zusammenstoß beim Überholen oder Vorbeifahren



Schleudern des Fahrzeuges



Verursacher des Unfalles (vorläufige Feststellung)



c) Folgen des Unfalles:

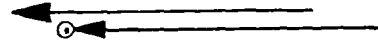
Unfall mit getöteten Personen (bei frontalem Zusammenstoß)



Unfall mit verletzten Personen bei ambulanter Behandlung (beim Auffahren auf ein fahrendes Fahrzeug)



Unfall mit verletzten Personen bei Krankenhausaufnahme (Zusammenstoß beim Überholen oder Vorbeifahren)



Unfall nur mit Sachschaden
(beim Auffahren auf ein haltendes Fahrzeug)



(bei frontalem Zusammenstoß)



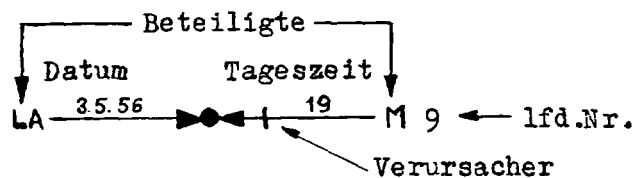
Es ist stets die Signatur für die schwerste Schadensart einzusetzen.

d) Ergänzende Vermerke:

Die Fahr- oder Gehrichtung geben die Pfeilstriche an.

An den Geh- bzw. Fahrtrichtungspfeilen sind ergänzend zu vermerken: Unfallbeteiligte, Datum, Tageszeit, die laufende Nummer des Unfalles (siehe Ziffer V. C, 6).

Beispiel:



e) Weitere Signaturen:

Arten von Fahrbahndecken:

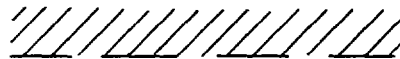
Straßen mit Erd-, Kies- und Schotterdecken



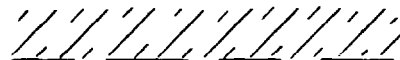
Pflasterdecke



Bituminöse (Schwarz-) Decken



Betondecke



Wechsel von Fahrbahndecken



Gebäude



Bepflanzung:

Bäume

Hecken

Sträucher

Böschung

Verkehrszeichen
(Zahl-Zeichen-Nr. lt. StVO)

Fahrbahnmarkierung

Schilder (Plakattafeln usw.)

Litfaßsäule

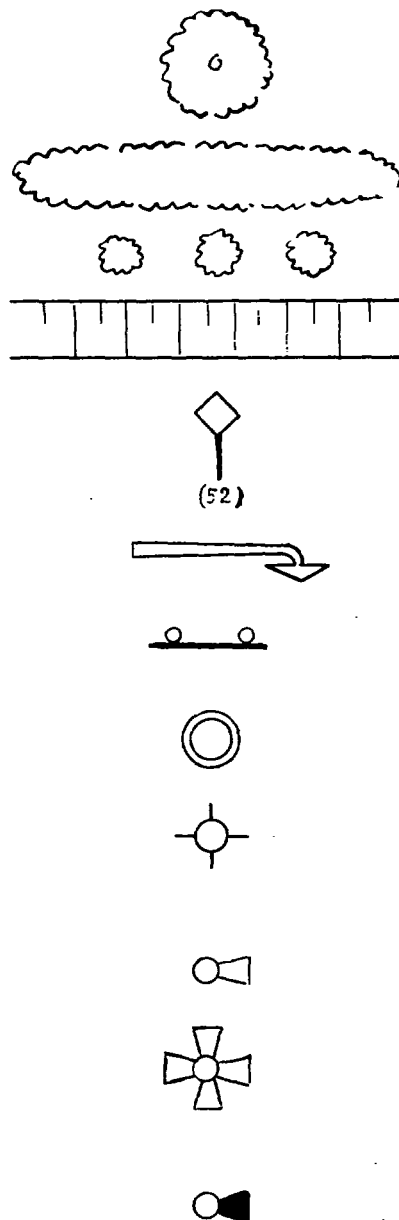
Straßenleuchte

Straßenverkehrssignale:

Fahrzeugsignal

oder

Fußgängersignal



f) Ein Beispiel für die Verwendung der Signaturen zur Fertigung eines Kollisionsdiagramms siehe in der Anlage 4.

- 8) Aus dem Kollisionsdiagramm können die Unfallursachen nicht immer erkannt und die situativen Gegebenheiten der einzelnen Unfälle nicht völlig ersehen werden. Ergänzend ist daher die am Kollisionsdiagramm anhängende „Ursachen- und Situationsübersicht“ (Muster: Anlage 3) auszufüllen. Von rechts beginnend, sind die Unfälle in zahlenmäßiger Reihenfolge [siehe Ziff. V. C 6] einzutragen.

Reichen die 50 senkrechten Spalten nicht aus, weil mehr Unfälle in die Untersuchung einbezogen werden müssen, so ist am linken Rand ein Anschlußblatt mit gleicher Einteilung zu befestigen.

In den senkrechten Spalten sind die Art des Unfalles, die am Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer, die Unfallursachen und die örtlichen Umstände durch X zu kennzeichnen.

Die Jahreszeiten (Quartale) können durch senkrechte Zwischenstriche erkennbar gemacht werden.

VI. Umfang der Maßnahmen bei den Landes- und Kreispolizeibehörden und den nachgeordneten Polizeidienststellen.

Es sind anzulegen bei

1. den Polizeipräsidien und Polizeidirektionen
 - a) Monatspunktarten
 - b) Unfallblattsammlungen
2. den Polizeiamttern
 - a) Vierteljahrespunktarten
 - b) Unfallblattsammlungen
3. den Polizeirevieren

Vierteljahrespunktarten mit nur 1 Vergleichskarte
4. den Oberkreisdirektoren als Kreispolizeibehörden
 - a) Vierteljahres- oder Monatspunktarten
 - b) Unfallblattsammlungen
5. den Polizeistationen

Vierteljahrespunktarten mit nur 1 Vergleichskarte

6. den Polizeiwachen an der BAB für die Unfallaufnahmebereiche
 - a) Halbjahrespunktkarten (Winter- und Sommerhalbjahr) auf schematischen Kartenbändern
 - b) Unfallblattsammlungen
7. den Zügen der Verkehrsüberwachungsbereitschaften bei den Landespolizeibehörden
 - Vierteljahrespunktkarten.

VII. Auswertung.

1. Die Maßnahmen der örtlichen Unfalluntersuchung ermöglichen
 - a) ein frühzeitiges Erkennen neuer oder von Veränderungen bestehender Unfallschwerpunkte durch den Vergleich der Monats-, Viertel- oder Halbjahrespunktkarten. Tägliche und sorgfältige Beobachtung der Unfallentwicklung ist eine der wesentlichsten Pflichten des Verkehrssachbearbeiters;
 - b) die Untersuchung des Unfallgeschehens an Unfallschwerpunkten, wie in Ziff. V. C beschrieben.

In Verbindung mit dem Kollisionsdiagramm, der Unfallblattsammlung und der „Ursachen- und Situationsübersicht“ soll überprüft werden, ob Unfälle gleicher Ursache, wie z. B. Auffahren an Kreuzungen, Nichtbeachten der Vorfahrt während der Dunkelheit oder Anfahren von Fußgängern an einer Stelle abseits von Fußgängerüberwegen, auf eine gemeinsame Unfallquelle, z. B. Straßenglätte bei Regen,

schlecht erkennbare Verkehrszeichen oder Fahrbahnmarkierungen,

Mängel an der Straßenbeleuchtung,

mangelhafte Beleuchtung von Verkehrszeichen,

Sichtbehinderung oder

Blendung durch Lichtreklame oder andere Leuchtkörper

zurückzuführen sind.

2. Oft wird die Auswertung durch eine oder mehrere Ortsbesichtigungen und durch Beobachtung des Verkehrsablaufs während der als kritisch erkannten Zeit oder Witterung ergänzt werden müssen. Hierbei kann die Benutzung eines Kraftfahrzeuges und mehrmaliges Durchfahren des Verkehrsobjektes empfehlenswert sein.
3. Wenn auch die Ortsbesichtigung nicht zum Erkennen einer bestimmten und zu beseitigenden Unfallquelle führt, kann es nützlich sein, eine auf den Untersuchungszweck abgestellte Verkehrsüberwachung durchzuführen und die strafällig gewordenen Verkehrsteilnehmer nach dem Grund ihres Fehlverhaltens zu befragen. Jedes verkehrswidrige Verhalten begründet sich in einer tieferen Ursache; so kann z. B. der tatsächliche Grund für ein Nichtbeachten der Vorfahrt sein: Unaufmerksamkeit, mangelhafte Sehschärfe oder Unkenntnis der Verkehrsvorschriften, aber auch eine situative Gegebenheit, z. B. ungenügende Beleuchtung eines Verkehrszeichens. Beamte, die mit Aufgaben dieser Art betraut werden sollen, müssen mit dem Untersuchungsziel und dem Befragungsverfahren eingehend vertraut gemacht werden.

4. Erkannte Unfallquellen, deren Beseitigung möglich ist, sind sofort der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und dem zuständigen Träger der Straßenbaulast mitzuteilen. Im Interesse der Verkehrssicherheit und aus unfallvorbeugenden Gründen kann es notwendig sein, unverzüglich polizeiliche Maßnahmen zu treffen und diese bis zum Tätigwerden der Verwaltungsbehörde aufrechtzuerhalten (§ 15 POG, § 47, Abs. 3 StVO).

VIII. Nimmt die Unfallentwicklung bei größeren Veranstaltungen oder z. B. hinsichtlich der Unfallbeteiligung von Kindern oder angetrunkener Verkehrsteilnehmer einen bedenklichen Verlauf, so können zusätzlich Spezialpunktkarten, z. B. für alkoholbedingte Unfälle, Kinderunfälle, Unfälle bei Messen usw., angelegt werden, um einen Überblick über dieses spezielle Unfallgeschehen zu erlangen.

Die Unfallstellen sind in der in Ziff. V. A 5) vorgesehenen Weise zu markieren.

Sollen besondere Unfallzusammenhänge erkennbar gemacht werden, wie z. B. die Beteiligung an Kinderunfällen etwa durch spielende Kinder oder Kinder auf dem Schulweg, oder die Beteiligung bestimmter Verkehrsteilnehmergruppen an alkoholbedingten Unfällen (Fußgänger, Radfahrer, Mopedfahrer usw.), so können Unterlegscheiben in verschiedenen Farben verwandt werden.

IX. Der Schriftverkehr mit anderen Behörden, der sich z. B. auf die Verkehrsregelung, den Straßenbau, die Straßenbeleuchtung usw. bezieht, soll möglichst nach der in Ziff. V. B 3) erwähnten Gliederung eingeordnet werden. Dieses Verfahren erleichtert den Überblick anlässlich Ortsbesichtigungen, Besprechungen bei den Verkehrsausschüssen, der Durchführung örtlicher Unfalluntersuchungen usw.

X. Zur vergleichenden Gegenüberstellung der Gesamtunfallziffern für den Kreispolizeibezirk nach Monaten sind bei dem Sachgebiet Verkehr der Kreispolizeibehörden schematische Übersichten nach Muster Anlage 6 zu führen.

Anlage 6

In den Kreispolizeibezirken mit mehreren selbständigen kreisfreien Städten (z. B. Dortmund mit den kreisfreien Städten Dortmund, Castrop-Rauxel und Lünen) sollen Übersichten für jede kreisfreie Stadt getrennt sowie je eine Übersicht für den Kreispolizeibezirk geführt werden.

Die Erläuterungen zur Anlage 6 sind zu beachten.

XI. Anlagen:

Anlage 1: Muster einer Unfallmeldekarte.

Anlage 2: Beispiel einer Gliederung des Ortsbereichs in Verkehrsräume.

Anlage 3: Muster einer „Ursachen- und Situationsübersicht“ mit anhängendem Blatt zur Verwendung für das Kollisionsdiagramm.

Anlage 4: Beispiel für die Verwendung der Signaturen zur Fertigung eines Kollisionsdiagramms.

Anlage 5: Beispiel für einen Lageplan mit Signaturen zur Aufnahme des Kollisionsdiagramms.

Anlage 6: Muster einer schematischen Unfallübersicht. Hierzu siehe Erläuterungen.

Anlage 1

.....
(Dienststelle)

Schnellmeldung eines Verkehrsunfalles

In
(Ort, Straße; genaue Bezeichnung
.....
der Unfallstelle)

Kreispolizeibehörde:

hat sich am um Uhr ein
Verkehrsunfall ereignet.

a) Beteiligte: /
(Namen der Hauptbeteiligten)

b) mit Sachschaden

d) mit getöteten Personen

c) mit Verletzten

e) Kinder beteiligt

aa) bei ambulanter Behandlung

f) angetrunkene Personen beteiligt

bb) bei Krankenhauseinweisung

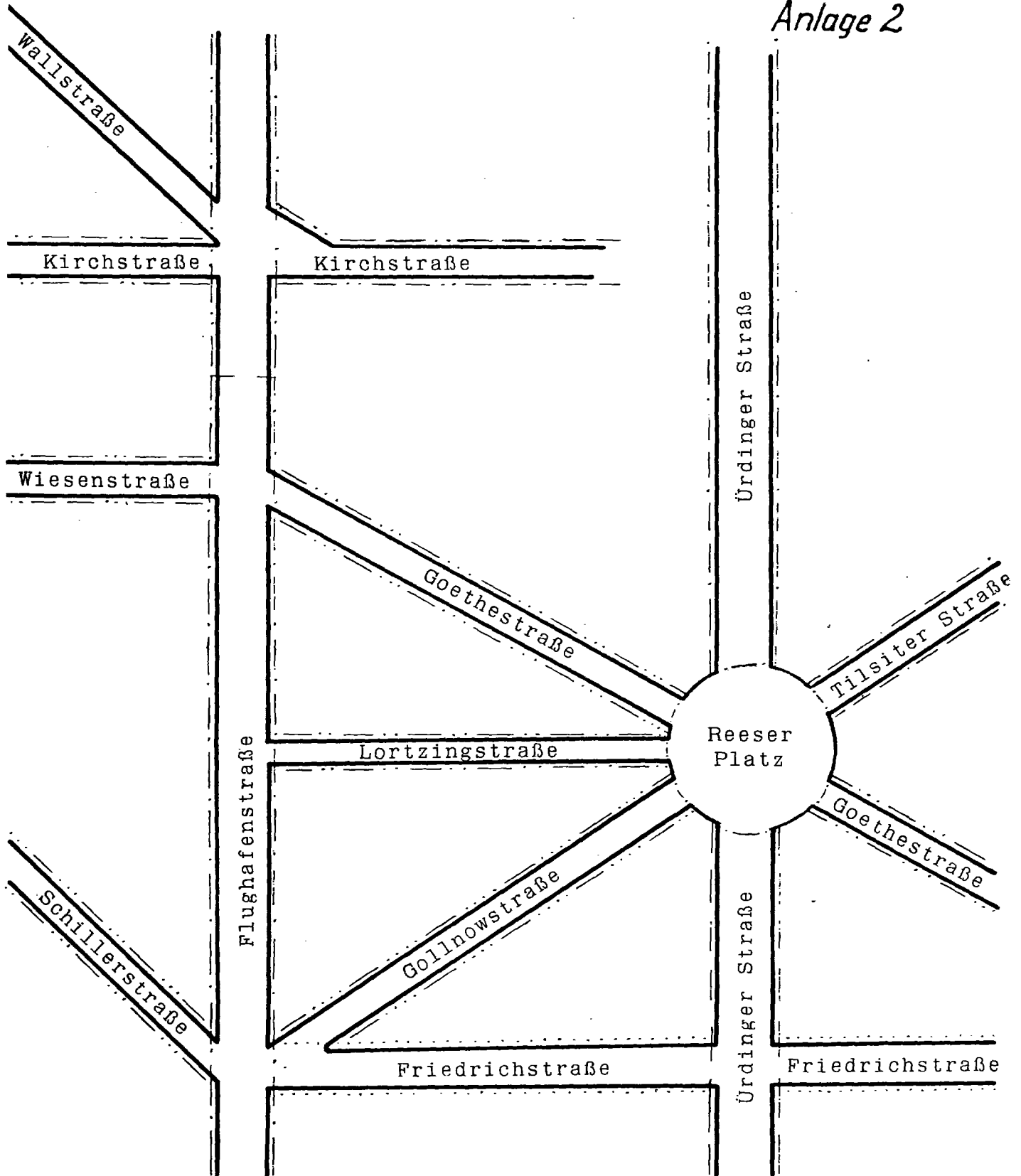
(Zutreffendes ankreuzen)

An

in

.....
(Unterschrift, Dienstgrad des Beamten)

Anlage 2



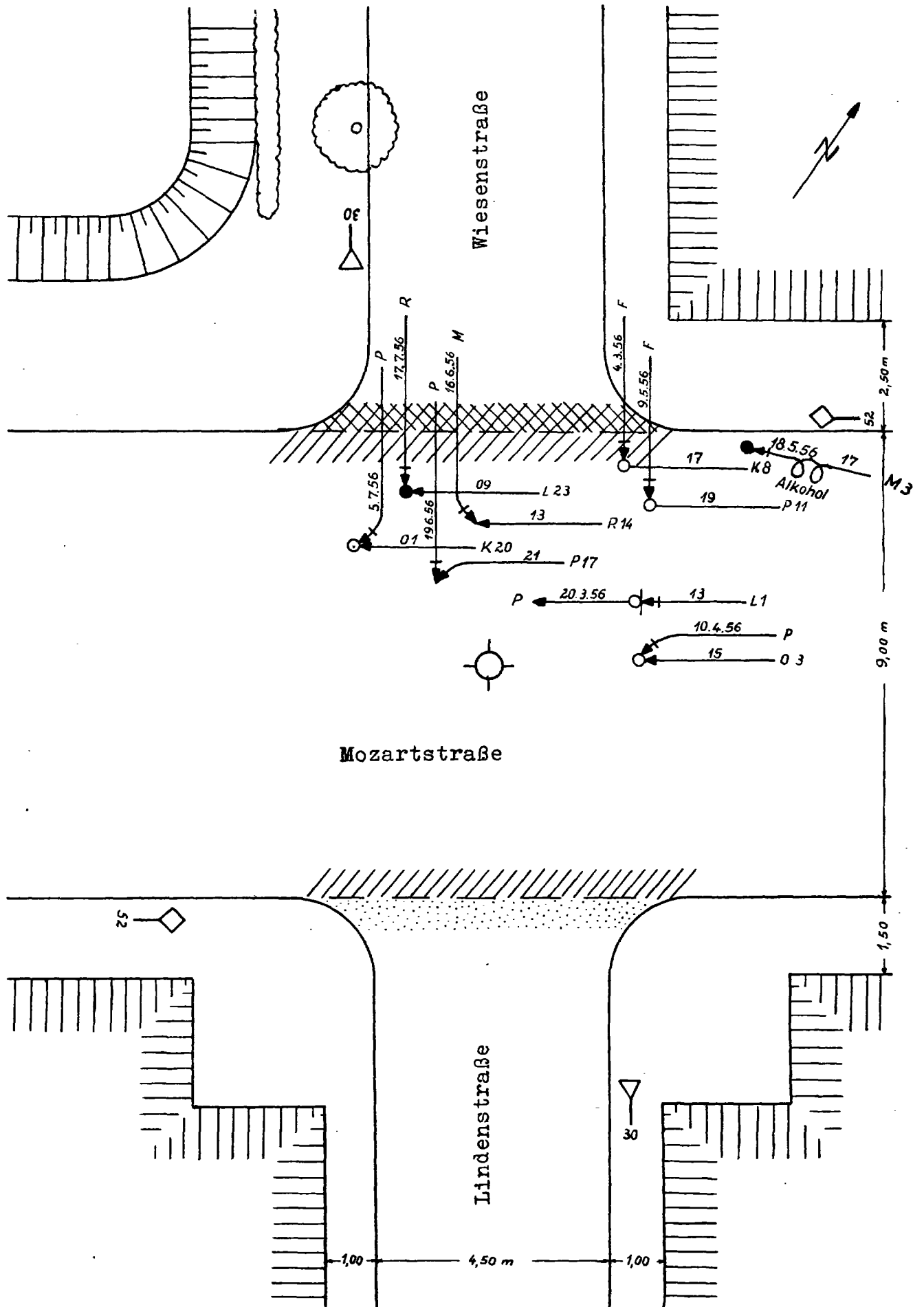
Bemerkung: Aus den Signaturen sind zu erkennen

- a) die Trennung von langen Straßen (z. B. Uerdinger Straße und Flughafenstraße)
- b) die Zusammengehörigkeit von Straßenzügen (z. B. Goethestraße)
- c) die Bildung von Knotenpunkten (z. B. Reeser Platz)
- d) die Zuordnung von Straßenkreuzungen und -einmündungen zu den wichtigeren Straßenzügen (z. B. Kreuzung Uerdinger Straße, Friedrichstraße oder Einmündung Lortzing- in Flughafenstraße)

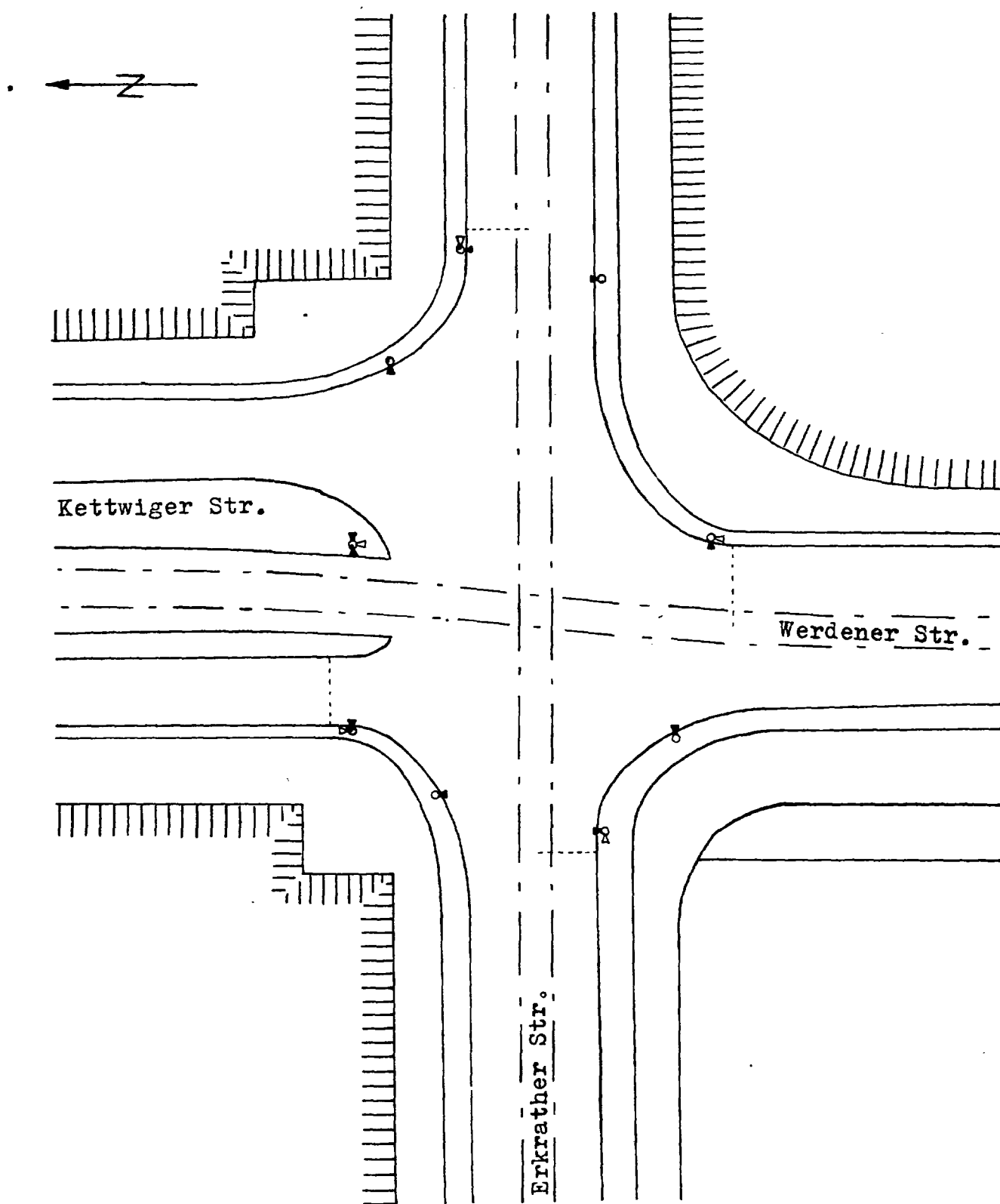
Laufende Nummer des Unfalles	
Art des Unfalles Der Unfall ereignete sich	
1. durch Zusammenstoß zw. fahrenden Fahrzeugen	
2. durch Auffahren eines Fahrzeugs a) auf ein voranfahr. Fahrzeug	
b) durch Auffahrt auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes	
c) - - - - - parkendes Fahrzeug	
d) - - - - - ein. and. Gegenst. auf od. neben d. Fahrt	
3. zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	
4. auf andere Art	
Am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer	
1. Kraftfahrzeuge der ausländischen Streikräfte	
2. Kraftfahrzeuge der deutschen Bundeswehr	
3. Kraftwagen (ohne Kraftfahrr., Mopeds, und sonstige Fahrz. m. H.)	
4. Kraftfahrr. (Motorfahrr.)	
5. Kraftmaschinen	
6. Personenkraftw. (einschl. Kranken- und Kombi., Kraftw.)	
7. Kraftomnibusse (auch mit Anh.)	
8. Oberleitungsomnibusse	
9. Liefer- und Lastkraftwagen	
10. Zugmaschinen	
11. Sonstige Kraftfahrzeuge (auch mit Anh.)	
12. Straßenbahnen	
13. Eisenbahnen	
14. Mopeds (einschl. sonst. Fahrz. m. H.)	
15. Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	
16. Fußgänger	
17. Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitten)	
18. Geführte oder frei umherlaufende Tiere	
19. Sonst. Verkehrsteiln. (einschl. sonst. Fahrz., auch unbek.)	
Vorl. festgest. unmittelb. Unfallurs.	
1. Ursachen beim Führen des Fahrzeugs	
1. Nichtbeachten der Vorfahrt	
2. Falsches Einbiegen oder Wenden	
3. Falsches Überholen oder Vorbeifahren	
4. Nichtplatzmachen beim Überholwerken	
5. Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	
8. Vorachtfahriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen	
9. Nichtbeachten der Abblendvorschriften	
10. Nicht d. f. schienengl. Wegebegänge geit. Warnz.	
11. Fahren auf der falschen und außerhalb der Fahrbahn	
12. Verkehrswidriges Parken	
13. Nichtbenutzung des Radweges	
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern	
15. Übermäßige Geschwindigkeit	
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr	
17. Unachtsames Öffnen der Wagenz.	
18. Unachtsames Zurückfahren, umdreh., Ein- und Ausfahren	
19. Fahren unter Alkoholeinfluß	
20. Sonstige Ursachen beim Führen des Fahrzeugs	
II. Ursachen beim Fahrzeug (techn. Mängel) und seiner Ladung	
III. Ursachen beim Fußgänger	
1. Spielende Kinder auf der Fahrbahn	
2. Überdr., u. Stehen a. d. Fahrbahn, ohne auf den Verk. zu achten	
3. Auf- oder Auspringen auf bzw. von fahrenden Fahrzeugen	
4. Nichtbenutzen des Fußgängerüberwegs	
5. Alkoholeinfluß	
6. Sonstige Ursachen beim Fußgänger	
Örtliche Umstände (nicht Unfallursache) stets eintragen!	
I. Straßenverhältnisse	
1. trocken	
2. naß	
3. Schneeglätte	
4. Glätte	
5. Laubbelag	
6. Sonstige Mängel der Straße	
II. Zeitangaben	
1. Kalendertag (Datum einsetzen)	
2. Wochentag (Einsetzen: Mo., Di., Mi., Do., Fr., Sa., So.)	
3. Monat (Einsetzen: I, II, III, IV usw.)	
4. Uhrzeit (nur volle Std.: 0.00 bis 0.59)	
5. Jahr	
III. Sicht	
1. hell	
2. dunkel	
3. Zwielicht	
4. Blendung (nicht durch andere Verk. Teiln.)	
5. Sichtbehinderung	
IV. Andere Einflüsse	
1. Fahrer mit Ortskenntnissen	
2. Fahrer ohne Ortskenntnisse	
3. Signalanlage in Ber. eb.	
4. Vorhandene Signalanlage außer Betrieb	

Raum für das

Kollosionsdiagramm:



Anlage 5



Straßenverkehrsunfälle

A large, empty grid for data entry, with columns labeled J, F, M, A, M, J, J, A, S, O, N, D, J. Below the grid is a row of boxes for additional information.

Verletzte Personen

[illegible]

Getötete Personen

J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J

Erläuterungen zur Anlage 6

Für jede kreisfreie Stadt und für jeden Landkreis ist ein Schaubild (Anlage 6) anzulegen.

Das Schaubild

enthält 3 Felder und zwar

1. Straßenverkehrsunfälle,
2. verletzte Personen,
3. getötete Personen.

Jedes Feld enthält am unteren Rand eine Zahlenleiste, in der die Monatswerte für 3 Jahre eingetragen werden können.

Richtlinien für die Ausfüllung

1. Straßenverkehrsunfälle

Das Schaubild wird für 3 Jahre 1956 — 1958 angelegt. Sobald die endgültige Zahl der Straßenverkehrsunfälle eines Monats feststeht (Termin: Absendung der Meldebögen an das Statistische Amt), ist die Zahl in das entsprechende Feld der Zahlenleiste einzutragen. Dabei wird die erste waagerechte Zeile der Zahlenleiste für das Jahr 1956, die zweite für 1957, die dritte für 1958 vorgesehen. In dem Feld der Zahlenleiste ganz links wird die Jahreszahl eingetragen und hinter einem Doppelpunkt die Gesamtzahl der Unfälle des Jahres. Im Hauptteil des Feldes ist zunächst am linken Rand die Skala einzutragen. Die Werte für die Skala sind für jeden Kreis der Anlage zu diesen Erläuterungen zu entnehmen. Neben dem untersten Strich hat immer Null zu stehen. Am ersten darüber liegenden Strich muß die in der Anlage in der entsprechenden Spalte stehende Zahl eingetragen werden, beim zweiten Strich das Doppelte, beim dritten Strich das Dreifache dieser Zahl usw. — Die tatsächliche Zahl der Unfälle ist nunmehr für jeden Monat auf dem senkrechten Strich über dem dem Monat entsprechende Zahlenfeld einzutragen. Für die Zeichnung der Kurve wird ein Buntstift benutzt, für jedes Jahr eine neue Farbe, und zwar für

das Jahr 1956 braun,

das Jahr 1957 rot und

das Jahr 1958 grün.

Um anzumerken, für welches Jahr die entsprechende Farbe gilt, ist in der Zahlenleiste das äußerste Feld links, in dem die Jahreszahl steht, mit demselben Buntstift ganz auszufüllen. — Um den Übergang vom Dezember des einen Jahres zum Januar des nächsten Jahres besser zu übersehen, ist hinter dem Dezember noch ein senkrechter Strich für den Januar vorgesehen.

Der Januar-Wert ist also hier und auf dem ersten senkrechten Strich ganz links (also zweimal) einzutragen. Der Kurvenabschnitt vom Dezember zum Januar hat die Farbe des ganzen Vorjahres; die Farbe einer Kurve darf also nicht in ihrem Laufe geändert werden. Die Kurve für 1956 kann sofort ganz eingetragen werden.

2. Verletzte Personen

Hier gilt das zu 1. Gesagte. Die am linken Rand des Feldes einzutragende Skala ist dieselbe wie im Feld „Straßenverkehrsunfälle“. Die Farben für die einzelnen Jahreskurven sind wie bei 1. zu wählen. Die Zahl der Verletzten kann erst am Anfang des zweiten Monats nach dem Berichtsmontat (für Januar also Anfang März) eingetragen werden.

3. Getötete Personen

Hier gilt das zu 1. Gesagte entsprechend. Als Skalenwerte sind die in der Anlage in der zweiten Spalte angegebenen Werte (1 oder 2) zu setzen. Die Zahl der Getöteten kann erst am Anfang des zweiten Monats nach dem Berichtsmontat (für Januar also Anfang März) eingetragen werden.

Anlage zu den Erläuterungen zur Anlage 6

Lfd. Nr.	Verwaltungsbezirk	1 Strich (10 mm) =	
		Unfälle	Tote
1	Krfr. St. Düsseldorf	60	2
2	Krfr. St. Duisburg	40	2
3	Krfr. St. Essen	50	2
4	Krfr. St. Krefeld	20	1
5	Krfr. St. Leverkusen	10	1
6	Krfr. St. M.Gladbach	20	1
7	Krfr. St. Mülheim (Ruhr)	20	1
8	Krfr. St. Neuß	10	1
9	Krfr. St. Oberhausen	20	1
10	Krfr. St. Remscheid	10	1
11	Krfr. St. Rheydt	10	1
12	Krfr. St. Solingen	10	1
13	Krfr. St. Viersen	5	1
14	Krfr. St. Wuppertal	20	1
15	Ldkr. Dinslaken	10	1
16	Ldkr. Düsseldorf-Mettmann	20	1
17	Ldkr. Geldern	5	1
18	Ldkr. Grevenbroich	10	2
19	Ldkr. Kempen-Krefeld	10	2
20	Ldkr. Kleve	5	1
21	Ldkr. Moers	20	2
22	Ldkr. Rees	5	1
23	Ldkr. Rhein-Wupper-Kreis	10	1
24 Reg.-Bez. Düsseldorf			
25	Krfr. St. Bonn	20	1
26	Krfr. St. Köln	80	2
27	Ldkr. Bergheim (Erft)	5	1
28	Ldkr. Bonn	20	1
29	Ldkr. Euskirchen	10	1
30	Ldkr. Köln	20	1
31	Ldkr. Oberberg. Kreis	10	1
32	Ldkr. Rhein. Berg. Kreis	20	1
33	Ldkr. Siegburgkreis	20	2
34 Reg.-Bez. Köln			
35	Krfr. St. Aachen	20	1
36	Ldkr. Aachen	20	1
37	Ldkr. Düren	10	1
38	Ldkr. Euskirchen	5	1
39	Ldkr. Jülich	5	1
40	Ldkr. Monschau	5	1
41	Ldkr. Schleiden	5	1
42	Ldkr. Siefkankreis Geilenk.-Heinsberg	5	1
43 Reg.-Bez. Aachen			
44 Landesteil Nordrhein			
45	Krfr. St. Bocholt	5	1
46	Krfr. St. Bottrop	10	1
47	Krfr. St. Gelsenkirchen	30	2
48	Krfr. St. Gladbeck	5	1
49	Krfr. St. Münster	20	1
50	Krfr. St. Recklinghausen	10	1
51	Ldkr. Ahaus	5	1
52	Ldkr. Beckum	10	1
53	Ldkr. Borken	5	1
54	Ldkr. Coesfeld	5	1
55	Ldkr. Lüdinghausen	10	1
56	Ldkr. Münster	10	1
57	Ldkr. Recklinghausen	20	2
58	Ldkr. Steinfurt	10	1
59	Ldkr. Tecklenburg	5	1
60	Ldkr. Warendorf	5	1
61 Reg.-Bez. Münster			

Lfd. Nr.	Verwaltungsbezirk	1 Strich (10 mm) =	
		Unfälle	Tote
62 Krfr. St.	Bielefeld	20	1
63 Krfr. St.	Herford	5	1
64 Ldkr.	Bielefeld	10	1
65 Ldkr.	Büren	5	1
66 Ldkr.	Detmold	10	1
67 Ldkr.	Halle	5	1
68 Ldkr.	Herford	10	1
69 Ldkr.	Höxter	5	1
70 Ldkr.	Lemgo	10	1
71 Ldkr.	Lübbecke	5	1
72 Ldkr.	Minden	10	1
73 Ldkr.	Paderborn	10	1
74 Ldkr.	Warburg	5	1
75 Ldkr.	Wiedenbrück	10	1
76 Reg.-Bez. Detmold			
77 Krfr. St.	Bochum	20	2
78 Krfr. St.	Castrop-Rauxel	5	1
79 Krfr. St.	Dortmund	50	2
80 Krfr. St.	Hagen i. W.	20	1
81 Krfr. St.	Hamm (Westf.)	5	1
82 Krfr. St.	Herne	10	1
83 Krfr. St.	Iserlohn	5	1
84 Krfr. St.	Lüdenscheid	5	1

Lfd. Nr.	Verwaltungsbezirk	1 Strich (10 mm) =	
		Unfälle	Tote
85 Krfr. St.	Lünen	5	1
86 Krfr. St.	Siegen	5	1
87 Krfr. St.	Wanne-Eickel	5	1
88 Krfr. St.	Wattenscheid	5	1
89 Krfr. St.	Witten	5	1
90 Ldkr.	Altena	10	1
91 Ldkr.	Arnsberg	10	1
92 Ldkr.	Brilon	5	1
93 Ldkr.	Ennepe-Ruhr-Kreis	10	1
94 Ldkr.	Iserlohn	10	1
95 Ldkr.	Lippstadt	10	1
96 Ldkr.	Meschede	5	1
97 Ldkr.	Olpe	5	1
98 Ldkr.	Siegen	10	1
99 Ldkr.	Soest	10	1
100 Ldkr.	Unna	20	1
101 Ldkr.	Wittgenstein	5	1
102 Reg.-Bez. Arnsberg			
103 Landesteil Westfalen			
104 Nordrhein-Westfalen			

— MBL NW. 1957 S. 613.

Hinweis

Inhalt des Justizministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen.

Nr. 5 v. 1. 3. 1957.

	Seite		Seite
Allgemeine Verfügungen		3. StGB §§ 48, 150. — Der Anwendungsbereich des § 160 StGB wird durch den Wandel in der Auffassung über das Wesen der Anstiftung (vgl. BGH St. 4. 355) nicht berührt. OLG Köln v. 4. Dezember 1956 — Ss 272/56.	54
Richtlinien über den Vollzug der Unterbringung in einem Arbeitshaus	49	4. StGB § 60. — Untersuchungshaft i. S. des § 60 StGB ist jede hoheitliche Freiheitsentziehung, die tatsächlich der Sicherung der Strafverfolgung und der Untersuchung der Tat gedient hat. OLG Hamm v. 4. September 1956 — 2 Ws 211/56	56
Überlassung von Urteilsabschriften an die mit erbiologischen oder kriminalbiologischen Gutachten beauftragten Institute und Sachverständigen	50	5. StGB § 266. — Schließt ein bauleitender Architekt als Vertreter seiner Bauherren Mietverträge mit Mietbewerbern ab und nimmt er von ihnen die antragsmäßigen Baukostenzuschüsse entgegen, so darf er diese Gelder zur Tilgung seiner fälligen Honorarforderung gegen die Bauherren nur unter der Voraussetzung verwenden, daß die Durchführung des Baues in jeder Hinsicht gesichert, ein Risiko für die Mietbewerber also ausgeschlossen ist. OLG Hamm v. 2. Oktober 1956 — 3 Ss 852/56.	57
Gewährung von Vorschüssen an Beamte, Angestellte und Arbeiter	50	6. StPO § 267 III. — Labilität des Charakters des Täters kann geringere Schuld bedingen und deshalb zur Zuhilfenahme mildernder Umstände führen, in diesem ermäßigten Strafrahmen wegen des erforderlichen Eindrucks der Strafe aber doch straferswerend berücksichtigt werden. OLG Köln v. 9. November 1956 — Ss 237/56.	58
Hinweise auf Rundverfügungen	51	7. StPO § 302. — Eine Beschränkung der in vollem Umfang eingelegten Berufung auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung kann nicht daraus hergeleitet werden, daß der Verteidiger in seinem Schlußwort nur den Antrag stellt, die Vollstreckung der Strafe zur Bewährung auszusetzen. OLG Hamm v. 28. Juni 1956 — 2 Ss 1619/56.	59
Personalnachrichten	51	8. StFG 1954 § 16. — Auch das rechtskräftige Einstellungs-urteil hat nur dieselbe beschränkte Rechtskraftwirkung wie der nicht mehr anfechtbare Einstellungsschluß. OLG Hamm v. 7. September 1956 — 1 Ss 777/56.	59
Gesetzgebungsübersicht	52		
Rechtsprechung			
Strafrecht			
1. StGB §§ 23, 42 m. — Zur Frage, unter welchen Voraussetzungen einerseits die Erwartung künftigen Wohlverhaltens gemäß § 23 II StGB bei dem Angeklagten bejaht, trotzdem aber andererseits die Voraussetzungen des § 42 m StGB für gegeben angesehen werden können. OLG Hamm v. 6. November 1956 — 1 Ss 1164/56	53		
2. StGB § 42 m. — Die in der Rechtsprechung anerkannte Möglichkeit, einem Mopedfahrer die Fahrerlaubnis zu entziehen bzw. — falls er noch keine Fahrerlaubnis hat — eine selbständige Sperrfrist anzusetzen, rechtfertigt es nicht, ihm die Benutzung eines Mopeds während der Sperrfrist zu verbieten. OLG Hamm v. 3. Dezember 1956 — 2 Ss 1365/56	54		

— MBL NW. 1957 S. 643/44.

Einzelpreis dieser Nummer 0,60 DM.

Einzellieferungen nur durch den Verlag gegen Voreinsendung des Betrages zuzügl. Versandkosten (pro Einzelheft 0,15 DM) auf das Postscheckkonto Köln 8516 August Bagel Verlag GmbH, Düsseldorf.
(Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.)

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Elisabethstraße 5. Druck: A. Bagel, Düsseldorf; Vertrieb: August Bagel Verlag GmbH, Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einseitiger Druck) durch die Post. Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 4,50 DM, Ausgabe B 5,40 DM.