

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

10. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 17. Januar 1957

Nummer 3

Inhalt

(Schriftliche Mitteilung der veröffentlichten RdErl. erfolgt nicht.)

A. Landesregierung.

B. Ministerpräsident — Staatskanzlei —.

C. Innenminister.

IV. Öffentliche Sicherheit: RdErl. 19. 12. 1956. Geltende Erlasse auf dem Gebiete der Überwachung des Straßenverkehrs: hier: Straßenverkehrsrecht. S. 37

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.

C. Innenminister

IV. Öffentliche Sicherheit

Geltende Erlasse auf dem Gebiete der Überwachung des Straßenverkehrs; hier: Straßenverkehrsrecht

RdErl. d. Innenministers v. 19. 12. 1956 — IV A 2 — 44.01 — 1351/56

In den nachstehenden 20 Erlassen sind die z. Z. für die Polizei auf dem Gebiete der Überwachung des Straßenverkehrs (Straßenverkehrsrecht) gültigen Anweisungen zusammengefaßt und systematisch neu geordnet. Bei der Fassung der Anweisungen sind die Bestimmungen der Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 14. März 1956 — BGBl. I S. 199 — berücksichtigt.

Die in dem Fortführungsverzeichnis 1955 — MBl. NW. 1955 S. 2210 — unter I 2 (Verkehrspolizei) und I 10 b (Erteilung von Verwarnungen) aufgeführten Runderlasse

I 2 (Verkehrspolizei):

I. Verkehrsüberwachung

Ziffer: 1—52, 54—55, 57—63, 65—74, 76—82, 84—91, 93—96, 98—99, 101—105, 107—110, 112—113, 115—117, 122, 124—126, 129, 131—132, 135, 137, 139—142, 144—145

II. Verkehrsunfälle

Ziffer: 2—3, 5, 7—8, 10—13, 15—20, 22—23, 26, 29, 32, 39—41, 43, 45—46, 52

III. Verkehrsregelung

Ziffer: 1—3, 6

IV. Verkehrssicherung

Ziffer: 1—11, 13—14, 16

V. Eisenbahn- und Straßenverkehr

Ziffer: 1—11

VI. Verkehrserziehung

Ziffer: 1—14, 18—23, 25, 27—28

I 10 b (Erteilung von Verwarnungen):

Ziffer: 3—6

werden aufgehoben.

Ferner werden aufgehoben die RdErl. des Innenministers vom:

A. Verkehrsüberwachung

- a) 14. 5. 1955 (n. v. — IV A 2 — 33.52 — 63/54) betr. Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor,
- b) 17. 10. 1955 (n. v. — IV A 2 — 42.52 — 1344/55) betr. Beleuchtungsvorschriften,
- c) 3. 11. 1955 (n. v. — IV A 2 — 44.01 — 1188/55) betr. 5. RdErl. über die Unterrichtung der Polizeibeamten über die Straßenverkehrsvorschriften,
- d) 22. 12. 1955 (n. v. — IV A 2 — 44.01 — 1190/55) betr. 6. RdErl. über die Unterrichtung der Polizeibeamten über die Straßenverkehrsvorschriften,
- e) 26. 1. 1956 (n. v. — IV A 2 — 44.01 — 1111/56) betr. 7. RdErl. über die Unterrichtung der Polizeibeamten über die Straßenverkehrsvorschriften,
- f) 8. 3. 1956 (n. v. — IV A 2 — 44.01 — 1114/56) betr. 8. RdErl. über die Unterrichtung der Polizeibeamten über die Straßenverkehrsvorschriften,
- g) 30. 4. 1956 (n. v. — IV A 2 — 42.47 — 996/56) betr. Neukennzeichnung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger,
- h) 30. 4. 1956 (n. v. — IV A 2 — 44.01 — 949/56) betr. Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts,
- i) 11. 6. 1956 (n. v. — IV A 2 — 44.01 — 1118/56) betr. 9. RdErl. über die Unterrichtung der Polizeibeamten über die Straßenverkehrsvorschriften,
- j) 12. 6. 1956 (n. v. — IV A 2 — 42.47 — 998/56) betr. Kraftfahrzeugkennzeichen für Dienstfahrzeuge der fremden Missionen, für Mitglieder des Diplomatischen und Konsularischen Korps sowie für Angehörige des Geschäftspersonals der fremden Missionen und der konsularischen Vertretungen,
- k) 16. 7. 1956 (MBl. NW. S. 1674) betr. Kennleuchten und akustische Warnvorrichtungen an Fahrzeugen der Polizei und Feuerwehr,

- l) 16. 7. 1956 (n. v. — IV A 2 — 44.01 — 1121/56)
betr. 10. RdErl. über die Unterrichtung der
Polizeibeamten über die Straßenverkehrs-
vorschriften,
- m) 25. 7. 1956 (n. v. — IV A 2 — 42.42 — 890/56)
betr. Lehrgänge für Rad- und Mopedfah-
rer; hier: Ausstellung von Bescheinigun-
gen,
- n) 8. 10. 1956 (n. v. — IV A 2 — 44.01 — 1126/56)
betr. 11. RdErl. über die Unterrichtung der
Polizeibeamten über die Straßenverkehrs-
vorschriften.
- B. Verkehrssicherung**
- a) 3. 5. 1956 (n. v. — IV A 2 — 44.01 — 1254/56)
betr. Verbot des Hinausragens von Ladung
im Fernverkehr,
- b) 15. 6. 1956 (n. v. — IV A 2 — 42.62 — 1264/56)
betr. Polizeiliche Begleitung von Schwer-
transporten der Streitkräfte; hier: Kosten-
erstattung.

Die weiteren in dem Fortführungsverzeichnis unter I 2
(Verkehrspolizei) angeführten Runderlasse:

I. Verkehrsüberwachung

Nr. 53, 75, 83, 92, 97, 100, 106, 111, 114, 118—121,
123, 127—128, 130, 133—134, 136, 138, 143, 146—147

II. Verkehrsunfälle

Nr. 9, 14, 21, 24—25, 28, 30—31, 33—37, 44, 47—48

III. Verkehrsregelung

Nr. 4—5

IV. Verkehrssicherung

Nr. 12, 15

VI. Verkehrserziehung

Nr. 15, 16, 24, 26, 29—30

werden in einem anderen Zusammenhang zu einem spä-
teren Zeitpunkt bereinigt.

An die Polizeibehörden und
die Polizeieinrichtungen

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
A. Unterrichtung der Polizeibeamten über die Handhabung der Verkehrsvorschriften		Verkehrsunfälle, an denen Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn beteiligt sind	
RdErl. d. Innenministers v. 19. 12. 1956 —		RdErl. d. Innenministers v. 5. 12. 1956 —	
IV A 2 — 44.01 — 1351/56 MBl. NW. 1957 . . .	41	IV A 2 — 33.58 — 1074/56 MBl. NW. 1957 . . .	117
B. § 22 StVG — Gebührenpflichtige Verwarnung bei Verkehrsübertretungen		Verkehrsunfallbearbeitung	
RdErl. d. Innenministers v. 18. 11. 1954 —		RdErl. d. Innenministers v. 3. 8. 1954 —	
IV A 2 — 42.28 — 470/54 MBl. NW. 1957 . . .	99	IV A 2 — 33.59 — 288/54 MBl. NW. 1957 . . .	117
C. Strafverfolgung		Aktenauskünfte und Akteneinsicht sowie Erhebung von Verwaltungsgebühren in Verkehrsunfallsachen	
Ortliche Zuständigkeit bei der Strafverfolgung von Verkehrsübertretungen		RdErl. d. Innenministers v. 5. 3. 1955 —	
RdErl. d. Innenministers v. 18. 8. 1953 —		IV A 2 — 42.02 — 1244/55 MBl. NW. 1957 . . .	119
IV A 2 — 31.30 — 2204/52 MBl. NW. 1957 . . .	105	Berichte über Straßenverkehrsunfälle, an denen Fahrzeuge mit gefährlicher Ladung beteiligt waren	
Schlußberichte der Polizei in Strafsachen		RdErl. d. Innenministers v. 13. 5. 1955 —	
RdErl. d. Innenministers v. 18. 6. 1955 —		IV A 2 — 33.58 — 1073/55 MBl. NW. 1957 . . .	120
IV A 2 — 33.58 — 1122/55 MBl. NW. 1957 . . .	105	§ 70 PVG — Schadensersatzleistungen —	
Verstöße gegen das GüKG		RdErl. d. Innenministers v. 31. 10. 1955 —	
RdErl. d. Innenministers v. 24. 11. 1955 —		IV A 2 — 33.58 — 1079/55 MBl. NW. 1957 . . .	120
IV A 2 — 33.52 — 226/54 MBl. NW. 1957 . . .	107	G. Entnahme von Blutproben	
Fahrzeugkontrollen		Trunkenheit im Straßenverkehr; hier: Blutentnahme bei Angehörigen der (ausländischen) Streitkräfte	
RdErl. d. Innenministers v. 2. 11. 1956 —		RdErl. d. Innenministers v. 24. 10. 1956 —	
IV A 2 — 42.49 — 1016/56 MBl. NW. 1957 . . .	108	IV A 2 — 34.34 — 406/56 MBl. NW. 1957 . . .	121
D. Verkehrsunterricht		Blutalkoholuntersuchungen	
Maßnahmen zur Hebung der Verkehrsdisziplin; hier: Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr gemäß § 6 StVO		RdErl. d. Innenministers v. 24. 10. 1956 —	
RdErl. d. Innenministers v. 31. 10. 1956 —		IV A 2 — 34.34 — 870/56 MBl. NW. 1957 . . .	121
IV A 2 — 42.47 — 1128/56 MBl. NW. 1957 . . .	113	H. Schwertransporte	
E. Sicherstellung oder Beschlagnahme von Fahrzeugen		Polizeiliche Begleitung von Schwer- und Großraumtransporten	
Unterstellung sichergestellter oder beschlagnahmter Fahrzeuge		RdErl. d. Innenministers v. 25. 7. 1956 —	
RdErl. d. Innenministers v. 25. 1. 1956 —		IV A 2 — 42.62 — 1334/56 MBl. NW. 1957 . . .	123
IV A 2 — 33.60 — 1290/55 MBl. NW. 1957 . . .	115	Überörtliche Begleitung von Schwertransporten	
F. Behandlung von Verkehrsunfällen		RdErl. d. Innenministers v. 20. 9. 1956 —	
Verkehrsunfälle, an denen Fahrzeuge der Deutschen Bundespost beteiligt sind		IV A 2 — 42.62 — 1325/56 — MBl. NW. 1957 . . .	124
RdErl. d. Innenministers v. 23. 10. 1953 —		J. Sondervorschriften für die Polizei	
IV A 2 — 33.58 — 1225/53 MBl. NW. 1957 . . .	117	Zusätzliche Scheinwerfer für blaues Blinklicht, andere Leuchten für blaues Blinklicht (Kennleuchten) — § 52 Abs. 3 StVZO — Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne — § 55 Abs. 4 StVZO — an Fahrzeugen der Polizei und Feuerwehr	
Verkehrsunfälle, an denen Fahrzeuge der Landesverwaltung beteiligt sind		Gem. RdErl. d. Innenministers	
RdErl. d. Innenministers v. 23. 5. 1956 —		IV A 2 — 42.29 — 1290/56 und des	
IV A 2 — 33.58 — 1031/56 MBl. NW. 1957 . . .	117	Ministers für Wirtschaft und Verkehr	
		IV B — 22 — 12/5 — v. 16. 7. 1956	
		MBl. NW. 1957	125

Abkürzungen

AV zur StVO	= Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 29. 3. 1956 — BAnz Nr. 68 —	NJW	= Neue Juristische Wochenschrift
BAnz	= Bundesanzeiger	OLG	= Oberlandesgericht
BGB	= Bürgerliches Gesetzbuch	OwiG	= Gesetz über Ordnungswidrigkeiten v. 25. 3. 1952 — BGBl. I S. 177 —
BGBL	= Bundesgesetzblatt	PDV	= Polizeidienstvorschrift
BGH	= Bundesgerichtshof	POG	= Gesetz über die Organisation und die Zuständigkeit der Polizei im Lande Nordrhein-Westfalen 11. August 1953 — GV. NW. I S. 330 —
BOKraft	= Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr 13. 2. 1939 — RGBl. I S. 231 —	PVG	= Polizeiverwaltungsgesetz i. d. F. v. 27. 11. 1953 — GV. NW. S. 403 —
DA	= Dienstanweisung	RdK	= Das Recht des Kraftfahrers
DAR	= Deutsches Autorecht	RG	= Reichsgericht
FStrG	= Fernstraßengesetz 6. 8. 1953 — BGBl. I S. 903 —	RGBl.	= Reichsgesetzblatt
GebO	= Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr 17. 7. 1953 — BAnz Nr. 137 —	RVO	= Reichsversicherungsordnung
GüKG	= Güterkraftverkehrsgesetz 17. 10. 1952 — BGBl. I S. 697 —	StGB	= Strafgesetzbuch
HMB	= Hinweise für die Anordnung und Ausführung von Fahrbahnmarkierungen auf Bundesfernstraßen	StPO	= Strafprozeßordnung
HRR	= Höchstrichterliche Rechtsprechung	StVG	= Straßenverkehrsgesetz 19. 12. 1952 — BGBl. I S. 837 —
HRZ	= Hanseatische Rechts-(u. Gerichts-)Zeitschrift	StVO	= Straßenverkehrs-Ordnung 29. 3. 1956 — BGBl. I S. 271 —
JW	= Juristische Wochenschrift	StVZO	= Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung 29. 3. 1956 — BGBl. I S. 271 —
JZ	= Juristenzeitung	VAE	= Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen
KG	= Kammergericht	VerkMitt.	= Verkehrsrechtliche Mitteilungen
KStG	= Kraftfahrzeugsteuergesetz 23. 3. 1935 — RGBl. I S. 407 i. d. F. v. 30. 6. 1955 — BGBl. I S. 418 —	VkBl	= Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesverkehrsministers)

A.

Unterrichtung der Polizeibeamten
über die Handhabung der Verkehrsvorschriften

RdErl. d. Innenministers v. 19. 12. 1956 —
IV A 2 — 44.01 — 1351/56

Die in den letzten Jahren mehrfach vorgenommenen Änderungen des Straßenverkehrsrechts erschweren die Tätigkeit der Polizei auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachung erheblich. Ich halte es deshalb für notwendig, daß die Polizeibehörden ihre Aufmerksamkeit darauf richten, welche Bestimmungen, vor allem der StVO und StVZO, hinsichtlich der Auslegung besonders häufig zu Zweifeln Anlaß geben bzw. bei der Anwendung zu Schwierigkeiten führen. Die betreffenden Bestimmungen sind mir mitzuteilen, damit von hier aus eine entsprechende Auslegung der Vorschriften zusammenfassend vorgenommen werden kann. Es soll hierdurch insbesondere der Einheitlichkeit des Vorgehens der Polizeibeamten und damit der Erhöhung der Rechtssicherheit gedient werden.

Die nachfolgenden Ausführungen behandeln eine Reihe von Zweifelsfragen, die bisher an mich herangetragen worden sind.

I. Beförderung von Personen

1. § 34 Abs. 2 StVO — Beförderung von Personen auf Lastkraftwagen

Nach § 34 Abs. 2 Satz 1 StVO dürfen Personen auf der Ladefläche von Lastkraftwagen befördert werden, wenn dies zur Begleitung der aufgeladenen Güter

erforderlich ist oder zur gleichzeitigen oder nachfolgenden Vornahme von Arbeiten im Interesse desjenigen geschieht, zu dessen Gunsten das Fahrzeug eingesetzt ist. Die Ausnahme begünstigt nicht nur gewerbliche Tätigkeiten. Welcher Art das Interesse ist, für den das Fahrzeug eingesetzt wird, ist nicht erheblich. Man wird deshalb auch Tätigkeiten gemeinnütziger Art berücksichtigen müssen (z. B. Fahrten des Deutschen Roten Kreuzes u. dgl.). Als Arbeit im Sinne des § 34 Abs. 2 Satz 1 wird demnach jede Betätigung anzusehen sein, die nach allgemeiner Anschauung nicht als Freizeitgestaltung gilt.

2. § 34 Abs. 4 StVO — Beförderung von Personen auf Anhängern für land- und forstwirtschaftliche Zwecke

Gemäß § 34 Abs. 4 Satz 3 StVO ist die Beförderung von Personen auf Anhängern, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden, gestattet, sofern geeignete Sitze vorhanden sind. Es kommen jedoch für die Beförderung nur solche Personen in Betracht, die als Arbeitskräfte für den konkreten land- oder forstwirtschaftlichen Zweck benötigt werden, zu dem auch der Anhänger eingesetzt ist. Die Personenbeförderung muß demnach land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken — Beförderung des Arbeitspersonals an die Arbeitsstellen — dienen. Andere Fahrten (z. B. Besuch von Versammlungen landwirtschaftlicher Veranstaltungen, Besichtigungen landwirtschaftlicher Ausstellungen, Betriebsurlaubsfahrten) dürfen nur mit Fahrzeugen ausgeführt werden, die den Vorschriften über die Personenbeförderung entsprechen.

3. §§ 34 StVO, 30, 35 a StVZO — Beförderung von Personen auf Krafträdern

- 3.1 Nach § 34 Abs. 4 Satz 1 StVO ist die Beförderung von Personen auf Krafträdern ohne besondere Sitzgelegenheit verboten. Dies gilt nach dem Wortlaut der Bestimmungen für Personen jeden Alters, also auch für Kinder unter 7 Jahren.
- 3.2 Was unter „besonderer Sitzgelegenheit“ zu verstehen ist, ist in der StVO und der StVZO nicht näher erläutert. Jedoch besagt die AV zur StVO (zu § 34 Abs. 3) hierzu, daß als „besondere Sitzgelegenheit“ nur eine solche Vorrichtung zu gelten hat, die nach ihrer Bauart dazu bestimmt ist, als Sitz zu dienen, mag diese Zweckbestimmung auch nicht die ausschließliche sein. Daß die Vorrichtung sich für diesen Zweck auch tatsächlich eignen muß, ergibt sich aus § 30 StVZO.
- 3.3 Nach § 35 a Abs. 3 StVZO müssen Krafträder, auf denen ein Beifahrer befördert wird, mit einem Sitz, einem Handgriff und beiderseits mit Fußstützen (z. B. Fußrasten, Bodenbretter) für den Beifahrer ausgerüstet sein. Diese Vorschrift spezialisiert für Krafträder das in Abs. 1 gleicher Bestimmung für alle Fahrzeuge allgemein aufgestellte Erfordernis des sicheren Haltes auf den Sitzen. Ist also ein Kraftrad nicht mit den Vorrichtungen nach Abs. 3 ausgerüstet, so ist auch die nur gelegentliche Beförderung von Personen unzulässig, selbst wenn den Anforderungen des Abs. 1 der Vorschrift bezüglich des sicheren Haltes des Sitzes genügt ist. Das gleiche gilt, wenn an Krafträdern Fußstützen und Handgriffe zwar vorhanden sind, der sichere Halt nach Abs. 1 jedoch fehlt. Beispielsweise ist hiernach auch das Befördern von Kindern, die auf dem Boden von Motorrollern stehen, unzulässig.
- 3.4 § 35 a Abs. 3 StVZO findet keine Anwendung auf die Beförderung von Kindern unter 7 Jahren, wenn für sie eine besondere Sitzgelegenheit vorhanden und gewährleistet ist, daß die Füße des Kindes nicht in die Speichen geraten.
- 3.5 Die Vorschriften des § 35 a Abs. 3 StVZO, wonach Kinder unter 7 Jahren keine Fußstützen und keinen Handgriff benötigen, läßt erkennen, daß grundsätzlich auch Kleinkinder als Beifahrer in Betracht kommen können. Allerdings ist aus den Bestimmungen nicht zu ersehen, an welcher Stelle des Kraftrades der Sitz für die Kinder angebracht sein muß. Die Mitnahme auf dem Brennstofftank ist nicht statthaft, weil dadurch einmal der Fahrer behindert und die Betriebssicherheit beeinträchtigt werden können (§§ 7, Abs. 3, 19 Abs. 1 StVO), zum anderen die Anbringung der vorgeschriebenen Sitzgelegenheit (§ 35 a StVZO) vor dem Sitz des Fahrers technisch nicht möglich ist. Setzt der Fahrer aber ein Kleinkind hinter sich auf den Beifahrersitz, so wird er möglicherweise wegen Übertretung des § 1 StVO zur Verantwortung gezogen werden können, weil ein Kleinkind in dieser Stellung eine erhebliche Gefahr für den übrigen Straßenverkehr darstellen wird. Ebenso ist auch die Beförderung des Kindes auf dem Schoß des Beifahrers, mit dem Gesicht diesem zugewandt, im Hinblick auf § 34 Abs. 4 Satz 2 StVO nicht gestattet. Es bleibt hiernach nur die Möglichkeit des Mitfahrens des Kindes auf einer zwischen Fahrer und Beifahrer vorhandenen bzw. angebrachten besonderen Sitzgelegenheit.
- 3.6 In § 19 Abs. 1 StVO wird gefordert, daß die Betriebssicherheit des Fahrzeuges u. a. durch die Unterbringung von Personen nicht beeinträchtigt werden darf. Demnach dürfte die Mitnahme mehrerer erwachsener Personen als Beifahrer auf einem Kraftrad, auch wenn die Voraussetzungen nach § 35 Abs. 3 Satz 1 StVZO als erfüllt anzusehen sind, mit der Bauart solcher Fahrzeuge nicht zu vereinbaren sein.

3.7 § 34 Abs. 4 Satz 2 StVO schreibt vor, daß Begleitpersonen auf Krafträdern und Kraftrollern in gleicher Weise wie der Fahrzeugführer auf dem Fahrzeug Platz nehmen müssen. Jedes andere Verhalten — hierzu gehört u. a. das Mitfahren im Damenreitsitz — ist unzulässig.

3.8 Es wird im übrigen auch auf die Entscheidung des BGH v. 20. 5. 1954 — IV Str 60 354 (VRS 7) hingewiesen, wonach der Beifahrer eines Kraftrades Verkehrsteilnehmer mit den sich hieraus ergebenden Verpflichtungen ist. Dementsprechend sind an das Verhalten eines solchen Beifahrers erheblich größere Anforderungen zu stellen als beispielsweise an den Beifahrer eines Kraftwagens.

4. § 30 Abs. 1 StVO — Beförderung von Personen auf Fahrrädern

- 4.1 Nach § 30 Abs. 1 Satz 1 StVO ist die Mitnahme von Personen auf einsitzigen Fahrrädern verboten. Als einsitzig gilt ein Fahrrad, das mit einer Tretvorrichtung und nur mit einem darüber befindlichen Sitz ausgestattet ist.
- 4.2 Die Vorschriften findet sinngemäß auf zwei- und mehrsitzige Fahrräder, sog. Tandems, Anwendung. Auch auf diesen Fahrrädern dürfen nur so viele Personen mitfahren, wie Tretvorrichtungen und Sitzgelegenheiten vorhanden sind.
- 4.3 Die Vorschrift des § 30 Abs. 1 Satz 1 StVO wird durch Satz 2 eingeschränkt. Danach dürfen Kinder unter 7 Jahren von Erwachsenen auf Fahrrädern mitgenommen werden. Voraussetzung ist allerdings, daß für die Kinder eine geeignete Sitzgelegenheit auf den Fahrrädern vorhanden und sichergestellt ist, daß ihre Füße nicht in die Speichen geraten. Dazu darf der Fahrer durch die Mitnahme in der Handhabung des Fahrrades, in der Beobachtung der Fahrbahn und in der Anzeige der Fahrtrichtungsänderung nicht behindert werden.
- 4.4 Über die Art und die Beschaffenheit der Sitzgelegenheit ist in der Vorschrift nichts näher ausgeführt. Auch enthält diese nichts darüber, an welcher Stelle des Fahrrades der Sitz für die Kinder angebracht sein muß. Maßgeblich dürfte hierfür das Alter des Kindes sein. Wenn es die Bauart des Fahrrades zuläßt, die Möglichkeit ausgeschlossen ist, daß die Füße des Kindes in die Speichen geraten, und der Fahrer in der Handhabung des Fahrrades nicht behindert wird, kann auch gegen eine Sitzgelegenheit vor dem Sitz des Fahrers nichts einzuwenden sein. Ein kleiner Sattel oder ein am Fahrrad angebrachtes Körbchen sind im allgemeinen als geeignete Sitzgelegenheit anzusehen. Dagegen genügt nicht der bloße Gepäckträger. Gegebenenfalls jedoch kann der Gepäckträger durch eine entsprechende Auflage zu einem geeigneten Sitz hergerichtet sein.
- 4.5 § 30 Abs. 1 Satz 2 StVO enthält keine Beschränkung der Zahl der Kinder, die auf Fahrrädern mitgenommen werden dürfen. Gegen die Mitnahme von 2 Kindern unter 7 Jahren auf einem einsitzigen Fahrrad kann daher nichts einzuwenden sein, wenn für jedes Kind ein geeigneter Sitz vorhanden ist und durch die Art der Anbringung der Sitze eine Behinderung des Fahrers nicht eintritt.
- 4.6 Der in der Vorschrift verwendete Begriff des „Erwachsenen“ enthält keine Definition. Der Begriff steht nicht im Gegensatz zum „Jugendlichen“ oder „Minderjährigen“. Er muß aus dem Sinn der Vorschrift ausgelegt werden. Hiernach gilt — abgesehen von Jugendlichen unter 14 Jahren — ohne Rücksicht auf Alter und körperliche Entwicklung als erwachsen, wer die Einsicht hat, die erforderlich ist, um die Gefahren zu erkennen, die aus der Mitnahme von Kindern auf dem Fahrrad für die Mitgenommenen und den übrigen Verkehr entstehen können.

- 4.7 Das Verbot des § 30 Abs. 1 Satz 2 StVO richtet sich gegen den Fahrer des Fahrrades. Für die mitgenommenen Personen kann sich unter den entsprechenden Voraussetzungen Strafbarkeit aus §§ 1, 49 StVO ergeben.

II. Benutzung der Fahrbahnen

5. § 8 Abs. 7 StVO — Benutzung der Bundesautobahnen

- 5.1 Gemäß § 1 Abs. 3 FStRG sind die Bundesautobahnen nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt. Sie dürfen nach § 8 Abs. 7 Satz 1 StVO nur von Kraftfahrzeugen (maschinell angetriebenen, nicht an Gleise gebundenen Fahrzeugen) mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/Std. — auch beim Mitführen von Anhängern muß diese Geschwindigkeit eingehalten werden können — benutzt werden. Allen übrigen Fahrzeugen und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern, also Fuhrwerken, Fahrrädern, Fahrrädern mit Hilfsmotor — § 8 Abs. 8 StVO —, Reitern, Fußgängern — § 37 Abs. 1 letzter Satz StVO — ist die Benutzung der Bundesautobahnen nicht gestattet. Mit ihrem Verkehr braucht der Kraftfahrer auf den Bundesautobahnen in der Regel — Ausnahmen gelten bei überwiegendem dienstlichem Interesse (Streckenprüfung, Bauarbeiten, Ortstermine, Polizei) — nicht zu rechnen.

- 5.2 Zu den Autobahnen gehören auch die besonderen Auf- und Abfahrten, die sog. Anschlußstellen (vgl. § 1 Abs. 3 FStRG, § 8 Abs. 7 Satz 2 StVO). Die an die Anschlußstellen heranführenden Zufahrtstraßen und die zu diesen hinführenden Zubringerwege bilden dagegen Teile des allgemeinen Straßennetzes. Auf ihnen gilt das allgemeine Straßenverkehrsrecht.

6. § 8 Abs. 2 StVO — Einbahnstraßen

Einbahnstraßen sind Straßen, auf deren Fahrbahn der Verkehr in nur einer Richtung bestimmt ist (§ 8 Abs. 2 letzter Satz StVO). Dies gilt auch hinsichtlich des Verkehrs der Straßenbahnen. Sofern ein Straßenbahnverkehr im Einzelfalle in beiden Richtungen stattfindet, darf die betreffende Straße nicht als Einbahnstraße gekennzeichnet werden. Die Bestimmungen des § 15 Abs. 2 StVO, wonach auf Einbahnstraßen rechts und links gehalten werden darf, findet demnach auf derartige Straßen keine Anwendung. Auf ihnen darf nach der allgemeinen Regel links nur dann gehalten werden, wenn auf der rechten Seite Schienengleise verlegt sind (§ 15 Abs. 1 StVO).

7. § 8 Abs. 3 StVO — Einordnung vor dem Einbiegen nach links

Nach § 8 Abs. 3 StVO hat der Fahrzeugführer, der in eine andere Straße nach links einbiegen will, das Fahrzeug vorher möglichst weit links zur Straßenmitte einzuordnen. Der Durchführung dieser Vorschrift steht es nach einer Entscheidung des OLG Hamm vom 13. 3. 1955 — VRS 1955 S. 150 — nicht entgegen, wenn ein Fahrzeug beim Einordnen nach links auf Straßenbahnschienen zum Halten kommt und hierdurch die nachfolgende Straßenbahn zum Bremsen gezwungen wird. In dem Urteil wird dazu ausgeführt, daß Gleisanlagen von Straßenbahnen notwendigerweise auch für die vorübergehende Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stehen. Allerdings müsse von den Fahrzeugführern erwartet werden, daß sie beim Einordnen darauf Rücksicht nähmen, daß Straßenbahnen schienengebunden seien, nicht ausweichen könnten und einen längeren Bremsweg benötigten. Das Einordnen dürfte deshalb nicht in einem solch kurzen Abstand vor einer sich nähernden Straßenbahn erfolgen, daß diese gefährdet werde.

8. § 8 StVO — Rechtsfahrgebot

Aus dem Rechtsfahrgebot des § 8 Abs. 2 Satz 1 StVO ergibt sich, daß der schnellere Verkehrsteilnehmer nach beendetem Überholungs Vorgang grundsätzlich auf die rechte Fahrbahnseite zurückkehren muß (vgl.

Floegel-Hartung, 2. Aufl., Anm. 11 zu § 10 StVO). Diese Verpflichtung entfällt auch dann nicht, wenn ein weiter voraus befindliches anderes Fahrzeug, das gleichfalls langsamer fährt, später zu erneutem Wechsel der Fahrbahnseite zwingen wird — BGH — VRS 6. S. 201 —. Anders ist die Sache zu beurteilen, wenn der Abstand zwischen dem zuerst überholten und dem vor diesem fahrenden Fahrzeug zu gering ist, als daß sich der schnellere Verkehrsteilnehmer ohne die Gefahr eines Zusammenstoßes und ohne Behinderung des zuerst überholten Fahrzeuges zwischen sie setzen könnte. In diesem Falle bilden die überholten Fahrzeuge eine verkehrsmäßige Einheit und der Überholungs Vorgang dauert nach der Vorbeifahrt an dem ersten Fahrzeug solange fort, bis auch das weiter vorausfahrende Fahrzeug zurückgelassen ist — BayObLG, 30. 3. 1955, Verk Mitt. 1955, S. 24 —.

III. Fahrgeschwindigkeit

9. § 9 Abs. 3 StVO — Verhalten der Fahrzeugführer an Haltestellen von Schienenfahrzeugen

- 9.1 Die Vorschrift des § 9 Abs. 3 StVO bezieht sich auf Haltestellen der Schienenfahrzeuge, an denen unmittelbar auf der Fahrbahn ein- und ausgestiegen werden muß. Für andere Haltestellen, namentlich solche, für die besondere Schutzinseln zur Verfügung stehen, gelten die Bestimmungen des Abs. 1 der Vorschrift. Hiernach hat der Fahrzeugführer die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er jederzeit in der Lage ist, den ihm aus § 1 StVO erwachsenden Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten.

- 9.2 Das Vorhandensein einer Haltestellen-Insel entbindet also den Kraftfahrer nicht von der Rücksichtnahme auf die an Schutzinseln ein- oder aussteigenden Verkehrsteilnehmer, auch wenn die eigentliche Fahrbahn zeitweilig frei ist. In diesem Zusammenhang wird auf eine Entscheidung des BGH v. 26. 8. 1954 — Verk Mitt. 1955 Ziff. 12 — hingewiesen, wonach Fußgänger, die die Straßenbahn benutzen wollen, nicht zu warten brauchen, bis die Straßenbahn zum Stillstand gekommen ist.

10. § 9 Abs. 4 StVO — Geschwindigkeitsgrenzen

- 10.1 Es besteht aller Anlaß, erneut ins Gedächtnis zurückzurufen, daß die so lebhaft umstrittene Freigabe der Geschwindigkeiten nicht für Kraftfahrzeuge gilt, die eine bestimmte Gewichtsgrenze überschreiten.
- 10.2 Nach § 9 Abs. 4 StVO beträgt außerhalb der Bundesautobahnen die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit für zur Beförderung von Gütern bestimmte Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2500 kg
- a) innerhalb geschlossener Ortschaften 40 km die Std.
 - b) außerhalb geschlossener Ortschaften 60 km die Std.
- Ortstafeln mit den Bildern 37 und 38 der Anlage zur StVO bestimmen die Ortsgrenzen.
- 10.3 Bei den Begrenzungen handelt es sich um Höchstgeschwindigkeiten. Sie dürfen nach oben hin — auch beim Überholen — nicht überschritten werden (Floegel-Hartung, 9. Aufl., S. 198).

IV. Fahrtrichtungsänderung

11. § 11 StVO — Fahrtrichtungsänderung

- 11.1 Nach § 11 Abs. 1 StVO wird die Pflicht zur Abgabe des Richtungszeichens in erster Linie bedingt durch die Absicht des Verkehrsteilnehmers, seine Richtung zu ändern. Als Richtungsänderung gilt jedoch nicht schon jede geringfügige Abweichung von der bisherigen Fahrtrichtung. Sie liegt vielmehr nur dann vor, wenn von der dem befahrenen Weg gleichlaufenden Richtung abgewichen wird, wenn also der Verkehrsteilnehmer die Fortbewegung der in seiner

- bisherigen Richtung Weiterfahrenden, z. B. beim Linksabbiegen, Wenden oder Hinüberwechseln auf die andere Straßenseite kreuzt oder wenn er nach rechts abbiegt. Dasselbe gilt, wenn die Fahrtrichtung einer auf derselben Straße Entgegenkommenden gekreuzt wird. Keine Änderung der Fahrtrichtung ist anzunehmen, wenn sich die Richtung der Straße selbst ändert. Wer nur dieser Richtung folgt, ändert nicht seine Fahrtrichtung. Führt demzufolge an einer Stelle, an der eine Hauptstraße eine Biegung macht, eine Nebenstraße in gerader Richtung weiter, so ändert derjenige seine Richtung, der in die geradeaus laufende Nebenstraße weiterfährt, während der Benutzer der Hauptstraße trotz der Biegung dieser Straße seine Fahrtrichtung im Sinne des § 11 StVO nicht ändert und demzufolge keine Richtungszeichen zu geben braucht (BGH 18. 3. 1954, VRS 1954, S. 395); Floegel-Hartung, 9. Aufl., S. 230; BayObLG Ur. v. 15. 2. 1955 — Verk Mitt. 1955, S. 19).
- 11.2 Anders ist es bei Straßen gleichen Ranges, wenn nach den örtlichen Verhältnissen nicht einwandfrei zu erkennen ist, welche der beiden die Einmündung bildenden Straßen die bisher befahrene Straße fortsetzt. Unter solchen Umständen hat dasjenige Fahrzeug Zeichen zu geben, das die Fahrtrichtung anderer Fahrzeuge kreuzt oder berührt (Floegel-Hartung, 9. Aufl., S. 230).
- 11.3 Bei nur geringer Abweichung von der bisherigen Fahrtrichtung liegt keine Richtungsänderung vor. Der Fahrzeugführer ist deshalb nicht verpflichtet, Richtungszeichen zu geben. Dies gilt insbesondere für das Überholen und Vorbeifahren (BGH — 30. 1. 1953, VRS 1953, S. 176) sowie Anhalten des Fahrzeuges am rechten Straßenrand.
- 11.4 Auf den Bundesautobahnen ist die Abgabe des Richtungszeichens nach links vor dem Übergang auf die Überholungsfahrbahn üblichen geworden. Sie ist insofern nicht zu beanstanden, als hierdurch keine Mißverständnisse — Einbiege- oder Wendeabsicht kommt nicht in Betracht — hervorgerufen werden können. Die Zeichenabgabe entbindet jedoch nicht von der Pflicht, sich über die rückwärtige Verkehrslage zu vergewissern (Müller, 18. Aufl., S. 806).
- 11.5 Umstritten ist, ob die aus dem Halten oder Parken am rechten Straßenrand anfahrenen Fahrzeuge den linken Winker betätigen müssen, da die Fahrtrichtung nicht geändert wird. Jedoch wird im allgemeinen die Sorgfaltsregel des § 1 StVO ein solches Betätigen fordern (Floegel-Hartung, 9. Aufl., S. 229). Der Anfahrende muß sich selbstverständlich unabhängig davon durch Umschau oder Benutzung des Rückspiegels vergewissern, daß er keine anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet.
- 11.6 Das Einfahren in den Kreisverkehr bedeutet keine Richtungsänderung, weil der Einfahrende nicht die Bewegung anderer Fahrzeuge, die alle nur in derselben Richtung fahren dürfen, schneidet. Dagegen ist beim Verlassen des Kreisverkehrs nach rechts zu fordern, daß ein Zeichen gegeben wird.
- 11.7 Nach § 11, Abs. 1 StVO braucht die geplante Richtungsänderung nur anderen Verkehrsteilnehmern angezeigt zu werden. Als „andere Verkehrsteilnehmer“ sind solche zu verstehen, die davor geschützt werden müssen, daß sie durch die Richtungsänderung gefährdet werden. Das Zeichengeben ist somit entbehrlich, wenn sich derartige Verkehrsteilnehmer — hierzu gehören z. B. nicht solche Personen, die lediglich auf dem Bürgersteig herumstehen — nicht in entsprechender Nähe befinden. Wenn unmittelbar vor der Richtungsänderung die Fahrbahn nach vorn und hinten frei ist, kann die Unterlassung der Zeichengebung nicht beanstandet werden.

- 11.8 Das Anzeigen der Richtungsänderung muß so rechtzeitig erfolgen, daß die Absicht der Richtungsänderung für jeden Beteiligten erkennbar ist und ihn noch in die Lage versetzt, sich auf die Richtungsänderung einzustellen. Das Anzeigen der Richtungsänderung 6 oder 10 m vor der Kreuzung ist nicht mehr als ausreichend anzusehen (OLG Düsseldorf, 10. 12. 1953, VRS 1954, S. 312). Hinsichtlich der Ausrüstung der Kraftfahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern wird auf die Bestimmungen der §§ 22, 54, 72 a und 73 StVZO verwiesen.

V. Fußgänger

12. § 37 StVO — Verhalten der Fußgänger an bezeichneten Übergängen

- 12.1 Die ständig zunehmende Zahl der Kraftfahrzeuge hat zur Folge, daß das Überschreiten der Fahrbahnen für die Fußgänger immer schwieriger und gefährlicher wird. Es wird deshalb notwendig sein, immer wieder darauf hinzuweisen, daß den Vorschriften der StVO, in denen das Verhalten der Fußgänger und Fahrzeugführer zueinander geregelt ist, die erforderliche Beachtung geschenkt wird. Insbesondere sei hierzu auf folgendes hingewiesen:
- 12.2 Nach § 37 Abs. 2 Satz 2 StVO dürfen Straßenkreuzungen mit bezeichneten Übergängen — als solche gelten Markierungen mit und ohne aufgestellte Warnzeichen nach Bild 4 a der Anlage zur StVO — nur auf diesen überschritten werden. Jedes andere Überqueren der Fahrbahn an diesen Stellen, etwa zum Zwecke einer Verkürzung des Gesamtweges, ist nach §§ 37, 49 StVO strafbar, auch wenn hierdurch keine nachteiligen Folgen eingetreten sind.
- 12.3 Die Befolgung der Vorschrift des § 37 Abs. 2 Satz 2 StVO setzt vor allem bei Straßenkreuzungen, an denen die Verkehrsregelung durch Lichtzeichen oder Verkehrsposten erfolgt, voraus, daß die bezeichneten Übergänge während der Zeiten, in denen das Überqueren gestattet ist, auch tatsächlich für die Fußgänger freibleiben. Beobachtungen ergeben, daß Kraftfahrer sehr oft ihre Fahrzeuge innerhalb der Markierungslinien anhalten, wodurch die Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahnen gezwungen sind, die Fahrzeuge zu umgehen. Die Fußgänger werden dabei über die Begrenzung der Übergänge hinaus auf die für den Fahrzeugverkehr freigegebenen Fahrbahnen gedrängt, was mit erheblichen Gefahren für die betreffenden Personen und auch den übrigen Straßenverkehr verbunden ist.
- 12.4 § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO erweitert die sich schon aus § 1 der Verordnung ergebende Sorgfaltspflicht aller Verkehrsteilnehmer für das Einbiegen dahin, daß Führer einbiegender Fahrzeuge auf die Fußgänger, diese auf einbiegende Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen haben.
- 12.5 Die Erfahrungen zeigen auch hier, daß insbesondere von Kraftfahrern dieser Vorschrift nur wenig Beachtung geschenkt wird. Das Einbiegen der Fahrzeuge erfolgt in der Regel, entgegen den Vorschriften der §§ 1, 9 StVO in zu schneller Fahrt, wobei die Fahrzeugführer häufig bemüht sind, trotz des in § 12 Abs. 1 Satz 2 StVO ausgesprochenen Verbotes durch Abgabe von Warnzeichen den Weg durch die auf den Übergängen befindlichen Fußgänger zu erzwingen (vgl. hierzu auch BGH, 23. 10. 1952, VRS 1953, S. 130). Durch dieses Verhalten der Kraftfahrer wird häufig eine Verwirrung unter den Fußgängern hervorgerufen, die leicht zu Verkehrsunfällen führen kann. Es ist auch des öfteren zu beobachten, daß von Verkehrsregelungsbeamten das Verkehrszeichen „Achtung“ so kurzfristig gegeben wird, daß es den gerade in der Mitte der Übergänge befindlichen Fußgängern, insbesondere älteren und gebrechlichen Personen,

unmöglich ist, vor der Anfahrt der seitlich haltenden Fahrzeuge die andere Straßenseite zu erreichen. Die Fußgänger geraten hierbei oft auch deswegen in eine besonders gefährliche Lage, weil sie bei einer größeren Anzahl anfahrender Fahrzeuge nicht immer von allen Fahrzeugen aus rechtzeitig wahrgenommen werden können.

- 12.6 Für einen ordnungsmäßigen Ablauf des Verkehrs an den Übergängen ist weiterhin erforderlich, daß den Fußgängern an diesen Stellen der Weg nicht versperrt wird. Es ist also der Unsitte entgegenzutreten, daß in unmittelbarer Nähe der Übergänge ambulante Händler, insbesondere Zeitungsverkäufer, sich den ankommenden Fußgängern in den Weg stellen und damit den flüssigen Ablauf des Verkehrs an den Übergängen behindern (vgl. hierzu §§ 1, 42 Abs. 2 und 3 StVO).

VI. Ladung der Fahrzeuge

13. § 7 Abs. 4 StVO — Schieben von Fahrzeugen

Nach den Bestimmungen des Abs. 4 des § 7 StVO dürfen Fahrzeuge u. a. nur geschoben werden, wenn ihre Ladung dem Führer die Aussicht nach vorn freiläßt.

Die Vorschrift erwähnt zwar nur die Ladung und nicht den Aufbau der Fahrzeuge. Im allgemeinen wird aber das Schieben eines Fahrzeuges, dessen Aufbau sichtbar hindernd ist, eine Verkehrsgefährdung darstellen (§ 1 StVO).

14. § 19 Abs. 3 StVO — Verbot des Hinausragens der Ladung

- 14.1 § 19 Abs. 3 Satz 1 StVO bestimmt, daß die Ladung eines Fahrzeuges nach hinten nur bei Beförderung innerhalb der Nahzone hinausragen darf.

- 14.2 Der Begriff der Ladung umfaßt alle Gegenstände, zu deren Beförderung das Fahrzeug im Einzelfalle bestimmt ist. Hierunter fallen nicht Gegenstände, die nicht auf dem Fahrzeug selbst befördert, sondern nur durch ein Fahrzeug gezogen werden. Ein von einem Kraftfahrzeug gezogenes Förderband ist hiernach keine Ladung im Sinne der Vorschrift, auch dann nicht, wenn es zu einem Teil auf dem Kraftfahrzeug aufliegt — KG 3. 8. 1938 — JW 1938 Nr. 38 —.

- 14.3 Was unter Nahzone zu verstehen ist, ergibt sich aus § 2 des GüKG. Nahzone ist danach das Gebiet innerhalb eines Umkreises von 50 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des Standortes des Kraftfahrzeuges (Ortsmittelpunkt) aus. Zur Nahzone gehören alle Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb der Nahzone liegt. Sie ist für jede Gemeinde von der unteren Verkehrsbehörde zu bestimmen und mit mehr als 100 000 Einwohnern kann die Oberste Landesverkehrsbehörde diese in Bezirke einteilen. Für jeden Bezirk kann sie einen Ortsmittelpunkt bestimmen. Jeder dieser bezirklichen Ortsmittelpunkte gilt als Ortsmittelpunkt für das gesamte Gemeindegebiet.

- 14.4 § 19 Abs. 3 Satz 1 StVO ist am 1. 5. 1956 in Kraft getreten. Er ist im Interesse der Verkehrssicherheit erlassen worden und verträgt keine nennenswerten Ausnahmen. Letztere sind deshalb nach den Bestimmungen des Abs. 2 Ziff. 1 der AV zu § 19 StVO auf die Fälle beschränkt, in denen keine andere zumutbare Beförderungsmöglichkeit besteht.

- 14.5 Werden Fahrzeuge des Fernverkehrs ohne Ausnahme genehmigung mit nach hinten herausragender Ladung — die Ladefläche endet mit dem Aufbau des Fahrzeuges; eine Vergrößerung der Ladefläche durch Herunterlassen der Ladeklappe ist im Fernverkehr unzulässig — angetroffen, so ist von den Verkehrsüberwachungsbeamten darauf hinzuwirken, daß der

polizeiwidrige Zustand durch Abladen an Ort und Stelle beseitigt wird. Daneben ist zu prüfen, ob nicht auch gegen den Versender der Ladung, als Anstifter zu einer strafbaren Handlung, Anzeige zu erstatten ist.

- 14.6 Vor der Erteilung von Ausnahme genehmigungen nach § 19 ist die Polizei zu hören.
- 14.7 Verstößt der Inhaber einer Ausnahme genehmigung grobverkehrsrechtlich gegen die mit der Genehmigung verbundenen Bedingungen und Auflagen, so soll ihm grundsätzlich keine neue Ausnahme genehmigung mehr erteilt werden — Abs. 5 zu § 19 AV —.

15. Verunreinigung der Fahrbahnen

- 15.1 In der Nähe von Kies- und Sandgruben werden die Fahrbahnen durch das bei der Beförderung von naßgebagertem Material von Lastkraftwagen abtropfende Wasser mit den bekannten Nässestreifen überzogen. Diese Nässestreifen können bei sonst trockener Fahrbahn unter bestimmten Umständen eine Gleitgefahr für den Kraftfahrzeugverkehr hervorrufen und damit ihren Verursacher strafrechtlich belasten.

- 15.2 Das Tatbestandsmerkmal einer Verkehrsgefährdung liegt jedoch nicht schon bei der bloßen Möglichkeit eines Schadenseintritts vor; erforderlich ist vielmehr die Herbeiführung einer naheliegenden, auf Tatsachen beruhenden Wahrscheinlichkeit schädlicher Beeinflussung des Verkehrs.

- 15.3 Die Frage, ob Nässestreifen eine Verkehrsgefahr bilden, ist also eine Tatfrage und muß von Fall zu Fall entschieden werden, wobei auch das jeweilige Wetter zu berücksichtigen ist. Eine Verkehrsgefährdung wird z. B. regelmäßig dann zu bejahen sein, wenn bei Frostgefahr die Möglichkeit einer Gefrierung der Nässestreifen und dadurch eine erhebliche Rutschgefahr zu befürchten ist (vgl. Floegel/Hartung, 9. Aufl., S. 304).

- 15.4 Nach § 19 Abs. 1 StVO muß die Ladung eines Fahrzeuges so verstaut sein, daß sie niemanden gefährdet, schädigt oder mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt. Diese Vorschrift schließt auch das Verbot ein, die Straße durch herabfallende Gegenstände zu verunreinigen.

- 15.5 Für die Durchführung einer ordnungsgemäßen Verstaue der Ladung ist grundsätzlich der Führer des Fahrzeuges verantwortlich (§ 7 Abs. 1 StVO; § 31 Abs. 1 StVZO). Diese Verantwortlichkeit besteht auch dann, wenn die Beladung durch andere ausgeführt wird, die weder seiner Leitung noch seiner Beaufsichtigung unterstehen. Es obliegt ihm in jedem Falle, die sachgemäße Verladung zu überprüfen. Er muß Mängel an der Ladung verhüten oder abstellen, notfalls hat er die Führung des Fahrzeuges abzulehnen (vgl. Floegel/Hartung, 9. Aufl., S. 303); Arndt/Gülde, Anm. 3b, 9 zu § 19 StVO: OLG Köln, 22. 3. 1955, VerkMitt. 1955 S. 67). Nach § 7 Abs. 1 StVO und § 31 Abs. 2 StVZO darf der Halter eines Fahrzeuges dessen Inbetriebnahme weder anordnen noch zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muß, daß das Fahrzeug einschließlich der Ladung nicht den Vorschriften entspricht. Wieweit diese Verpflichtung des Fahrzeughalters geht, hängt von der besonderen Lage des Einzelfalles ab. Betraut er einen anderen, insbesondere seinen ständigen Fahrer, mit der Besorgung der Ladung, so kann er selbst unter den Gesichtspunkten mangelhafter Auswahl des Fahrers oder ungenügender Beaufsichtigungen oder Anweisung aus unerlaubter Handlung nach §§ 831 bzw. 823 BGB haftbar sein (vgl. RG 12. 3. 1938, JW S. 1650).

- 15.6 Verschmutzungen der Fahrbahnen können aber auch als Hindernis im Sinne des § 41 Abs. 1 StVO angesehen werden. Hiernach ist es verboten, Gegenstände auf Straßen zu bringen

oder liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt wird. Der für die Verkehrsstörung Verantwortliche hat diese Gegenstände unverzüglich zu entfernen und, wenn dies nicht möglich ist, sie ausreichend kenntlich zu machen, vom Hereinbrechen der Dunkelheit an oder, wenn die Witterung es erfordert, durch rotes Licht (vgl. BayObLG 11. 5. 1955 — VerkMitt. S. 42/55).

- 15.7 Darüber hinaus können Verschmutzungen der Fahrbahnen ihren Verursachern auch als Verstoß gegen die Grundregel für das Verhalten im Straßenverkehr (§ 1 StVO) zur Last gelegt werden. Unabhängig von etwaigen Verpflichtungen der Straßenbaubehörden (BGH 30. 12. 1954, NJW 1955, S. 289) oder der Polizei ist daran festzuhalten, daß der Verursacher von Verschmutzungen der Fahrbahnen alle ihm zumutbaren Vorkehrungen zu treffen hat, die geeignet sind, eine Gefährdung des Verkehrs durch die Verschmutzung zu verhindern.

VII. Halten und Parken

16. § 16 Abs. 1 Ziff. 4 StVO — Parken von Fahrzeugen an Verkehrsinseln

- 16.1 Nach § 16 Abs. 1 Ziff. 4 StVO ist das Parken von Fahrzeugen an Verkehrsinseln verboten. Verkehrsinseln sind feste Einrichtungen inmitten der Fahrbahnen, die dazu dienen, Fußgängern vor dem Fahrverkehr eine gewisse Sicherheit zu bieten. Durch Parkverbot soll den Fußgängern die ungehinderte Benutzung der Einrichtungen ermöglicht werden.
- 16.2 Das Verbot richtet sich ausschließlich gegen das Parken von Fahrzeugen unmittelbar an Verkehrsinseln. Solange daher in Höhe der Verkehrsinseln keine Verkehrszeichen nach Bild 22 oder 23 der Anlage zur StVO aufgestellt sind, ist ein Parken oder Halten an den Fahrbahnseiten gesetzlich nicht verboten. Es ist jedoch anzustreben, daß die Straßenverkehrsämter an diesen Stellen Schilder aufstellen, damit der mit der Schaffung der Verkehrsinseln verbundene Zweck auch tatsächlich erreicht wird.

17. §§ 15, 16 StVO — Halten und Parken

- 17.1 **Halten** ist jede Unterbrechung der Bewegung eines Fahrzeuges, wobei Dauer und Zweck der Unterbrechung ohne Bedeutung sind und es gleichgültig ist, ob die Triebkräfte des Fahrzeuges außer Tätigkeit (Abstellen des Motors bei Kfz., Ausspannen der Zugtiere bei Fuhrwerken) gesetzt werden oder nicht.
- 17.2 Unter **Parken** ist jedes Aufstellen von Fahrzeugen zu verstehen, das zu einem anderen Zweck als zum Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen erfolgt, d. h. jedes Halten mit einem Fahrzeug, wenn die Fahrt beendet ist oder auf einige Dauer unterbrochen wird.
- 17.3 Die Unterscheidung von Parken und vorübergehendem Halten ist im wesentlichen Tatfrage. Feste Regeln lassen sich hierüber nicht aufstellen. Ob im Einzelfalle ein Halten im Sinne des § 15 StVO oder ein Parken nach § 16 StVO vorliegt, hängt weniger von der Zeitdauer des Stillstandes des Fahrzeuges, als vielmehr davon ab, ob die Tätigkeit des Fahrzeugführers während des Aufenthaltes darauf gerichtet ist, den zulässigen Zweck des Haltens in einem angemessenen Zeitraum zu erfüllen, ohne daß er gleichzeitig einer Tätigkeit mit anderen über den Sinn eines nur vorübergehenden Haltens hinausgehenden Zielen nachgeht. Erfolgt der Aufenthalt nur zum Zwecke des Ein- oder Aussteigens oder Be- oder Entladens, so handelt es sich nicht um ein Parken, sondern um ein Halten, das auch dort stattfinden kann, wo das Parken verboten ist. Die Beurteilung ändert sich, wenn der ursprünglich nur vorüberge-

hende Zweck des Anhaltens im Verlauf des Aufenthaltes ein anderer wird (z. B. wenn dem Be- oder Entladen längere geschäftliche Besprechungen folgen). In diesem Falle wird aus dem Halten ein Parken im Sinne des § 16 StVO. Andere in der Rechtsprechung entwickelte Beispiele für Halten und Parken von Fahrzeugen:

Halten:

Kurzfristiges Halten zwecks Orientierung über den einzuschlagenden Weg oder wegen sonstiger Rückfragen — OLG Hamburg vom 1. 10. 1952 — Ss 136/52 — Aussteigen des Fahrzeugführers, um Personen, die an der Weiterfahrt teilnehmen sollen, zu verständigen, sofern das Halten nicht über die für das Herausrufen erforderliche Zeit ausgedehnt wird —

— OLG Düsseldorf v. 15. 9. 1952 — VRS Bd. 5, S. 151 —

— OLG Bremen v. 10. 12. 1952 — RdK, S. 85/53 —

— OLG Hamm v. 24. 2. 1953 — DRA 1953, S. 138 —

Parken:

Halten zur Erledigung von Einkäufen — hier liegt regelmäßig Parken vor — oder anderen Besorgungen —

— OLG Düsseldorf v. 15. 9. 1952 — VRS, Bd. 5, S. 151 —

Halten zwecks Teilnahme an Konferenzen oder anderen länger dauernden Besprechungen

— OLG Hamburg v. 7. 10. 1929 — HRR 1930, Nr. 690 —

Warten auf das Umkleiden eines Mitfahrers — OLG München v. 4. 3. 1938 — VAE 1938, S. 203 —

Halten, um Geld bei der Post einzuzahlen

— OLG Düsseldorf v. 11. 12. 1952 — DAR 1953, S. 38 —

Halten zwecks Aufsuchens von Kundschaft

— BayObLG v. 19. 11. 1929 — DAR 1930, S. 93 —

Halten zur Erledigung von Krankenbesuchen

— BayObLG v. 1. 3. 1929 — DAR 1930, S. 335 —

Halten zum Besuch von Theaterveranstaltungen (Kino- und Sportveranstaltungen usw.)

— OLG Hamburg v. 23. 2. 1935 — HRZ 219 —

- 17.4 Die Voraussetzungen, unter denen das Be- und Entladen auf der Straße zulässig ist, ergeben sich aus § 18 Abs. 1 StVO. § 18 StVO bezieht sich jedoch nicht auf Gegenstände, die ihres Umfanges wegen einer Beförderung durch ein Fahrzeug nicht bedürfen. Hierunter fallen insbesondere Pakete und Päckchen aus üblichen Einkäufen.

- 17.5 Die Begriffe des Haltens und Parkens setzen stets eine gewollte Handlung des Fahrzeugführers voraus. Die Vorschriften der §§ 15, 16 StVO kommen daher nicht zur Anwendung, wenn das Fahrzeug gegen den Willen des Fahrers (z. B. bei verkehrsbedingtem Halten oder Anhalten des Fahrzeuges zur Überprüfung und Beseitigung einer plötzlich auftretenden Betriebsstörung) zum Anhalten gezwungen wird

- 17.6 Der Unterschied von Halten und Parken ist in der Praxis vor allem da von Bedeutung, wo amtliche Parkverbotsschilder aufgestellt sind. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Vorschriften der §§ 15, 16 StVO nicht nur auf Kraftfahrzeuge, sondern auf jegliche Art von Fahrzeugen, also auch auf Pferdefuhrwerke, Fahrräder, Handwagen usw. Anwendung finden.

18. § 16 Abs. 2 Satz 2 StVO — Parken auf Gehwegen

- 18.1 § 16 Abs. 2 Satz 2 StVO enthält die gesetzliche Regelung für das Parken auf Gehwegen. Danach dürfen bei Vorliegen der in der Vorschrift näher angegebenen Voraussetzungen Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,5 t auf besonders gekennzeichneten Strecken der Gehwege aufgestellt werden. In welcher Weise die Kennzeichnung vorzunehmen ist, ist den Straßenverkehrsbehörden überlassen. Diese haben hiervon jedoch im allgemeinen bisher wenig Gebrauch gemacht, was zum Teil auf technische Schwierigkeiten bei der Kennzeichnung zurückzuführen ist.
- 18.2 Solange die Kennzeichnung bestimmter Parkräume auf den Gehwegen nicht vorgenommen ist, ist ein Aufstellen der Fahrzeuge auf Gehwegen unzulässig und strafbar. Es bleibt jedoch zu berücksichtigen, daß das Parken auf Gehwegen in der Praxis üblich geworden ist, so daß es sich empfiehlt, in den Fällen von Maßnahmen Abstand zu nehmen, in denen die Voraussetzungen des § 16 Abs. 2 Satz 3 StVO, insbesondere die Vermeidung einer Behinderung des Fußgängerverkehrs, erfüllt sind.

19. § 16 Abs. 1 Ziff. 3 StVO — Parken auf der gegenüberliegenden Seite einer Straßeneinmündung

- 19.1 Das Verbot des § 16 Abs. 1 Ziff. 3 StVO, in einer geringeren Entfernung als 10 m vor oder hinter einer Straßeneinmündung zu parken, bezieht sich nur auf die an der Einmündung liegende, nicht die der Einmündung gegenüberliegende Seite der durchlaufenden Straße (Floegel/Hartung, 9. Aufl., S. 293).
- 19.2 Bei einer Behinderung des Verkehrs durch Fahrzeuge auf der gegenüberliegenden Seite des durchgehenden Straßenzuges besteht nur die Möglichkeit, durch Aufstellung von Parkzeichen nach Bild 23 der Anlage das Parken an diesen Stellen zu verbieten.
- 19.3 Ist eine einmündende Straße durch Aufstellen von Verkehrszeichen nach Bild 11 der Anlage gesperrt, so ist § 16 Abs. 1 Ziff. 3 StVO nicht anwendbar, da es sich in diesen Fällen nicht um eine Straßeneinmündung im Sinne der Vorschrift handelt.

20. § 16 Abs. 1 Ziff. 3 StVO — Parkverbot vor und hinter Fußgängerüberwegen

Der Bundesminister für Verkehr hat in seinem Schreiben vom 31. Juli 1956 — StV 2 Nr. 2073/W/56 — folgendes ausgeführt:

„Bei den Beratungen der neuen Verkehrsvorschriften mit den Ländern wurde auch erörtert, ob das 1953 eingeführte Parkverbot vor und hinter Fußgängerüberwegen aufrechterhalten bleiben sollte. Es war nämlich eingewendet worden, daß es für die Verkehrssicherheit im allgemeinen genüge, wenn in Fahrtrichtung gesehen das Parken vor dem Fußgängerüberweg verboten sei. Außerdem war geltend gemacht worden, daß zu viel Parkraum verloren gehe, wenn überall dort, wo Markierungen oder Nagelreihen zum Schutze der Fahrbahn überquerenden Fußgänger angebracht seien, vor und hinter diesen Überwegen auf eine Länge von je 10 Metern nicht geparkt werden dürfe. Hierbei wurde darauf hingewiesen, daß nicht nur die beiden Ausführungen des Bildes 4b verwendet werden, sondern in vielen Fällen lediglich zwei schmale Leitlinien oder zwei einfache Nagelreihen angebracht seien.“

Das Ergebnis dieser Erörterungen ging dahin, daß wegen der großen Zahl und der verschiedenen Arten der Fußgängerüberwege das Parkverbot auf die Fußgängerüberwege mit Vorrang (Bild 30c) beschränkt werden sollte. In diesen Fällen sollte es jedoch auch, in Fahrtrichtung gesehen, hinter dem Fußgängerüberweg bestehen bleiben, um zu verhindern, daß dem Führer eines aus der Gegenrichtung kommenden

Fahrzeuges, das überholt und dadurch auf die linke Seite seiner Fahrtrichtung gerät, durch ein hinter dem Fußgängerüberweg parkendes Fahrzeug die Sicht auf den Fußgängerüberweg verdeckt wird. Man war der Meinung, daß bei den Fußgängerüberwegen mit Vorrang ein beiderseitiges Parkverbot notwendig sei, weil hier der Kraftfahrer auf den Fußgänger nicht nur eine angemessene Rücksicht nehmen, sondern ihm den Vortritt lassen muß.

Dem trägt Absatz 4 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 16 Rechnung. Diese Vorschrift bindet zwar nicht die Gerichte, sie wird aber das vom Gesetzgeber gewollte Ergebnis, wenn auch vielleicht nur über den Weg des fehlenden inneren Tatbestandes, in der Regel herbeiführen. Die Verwaltungsbehörden und die Polizei sind jedenfalls durch die Verwaltungsvorschriften gehalten, nur von einem Parkverbot an Fußgängerüberwegen mit Vorrang auszugehen.

In diesen Zusammenhang weise ich darauf hin, daß Fußgängerüberwege an Straßeneinmündungen oder -einmündungen in der Regel in der Parkverbotszone liegen, die für diese Straßenstellen auf Grund des Parkverbots vor und hinter Straßeneinmündungen auf je 10 Meter besteht.“

VIII. Krafttradfahrer

21. § 1 StVO — Freihändigfahren auf Motorrädern

Nach § 26 StVO ist es u. a. verboten, beim Fahren die Lenkstange loszulassen. Die Vorschrift bezieht sich nur auf Fahrräder, nicht dagegen auf Krafträder. Ein Krafttradfahrer, der Freihändig fährt, wird sich jedoch im allgemeinen einer Verkehrsgefährdung im Sinne des § 1 StVO schuldig machen.

IX. Radfahrer

22. § 28 StVO — Hinter- und Nebeneinanderfahren

- 22.1 Gemäß § 28 StVO müssen Radfahrer grundsätzlich einzeln hintereinander fahren. Nebeneinanderfahren zu zweit ist nur dann gestattet, wenn der Verkehr hierdurch nicht behindert oder gefährdet wird.
- 22.2 Lassen die Verkehrsverhältnisse auf einer Straße ein Nebeneinanderfahren zu zweit nicht zu oder fahren mehr Radfahrer als zulässig nebeneinander, so macht sich jeder von ihnen des Verstoßes gegen § 28 schuldig, nicht nur derjenige, durch dessen Hinzukommen die erlaubte Zahl überschritten worden ist.
- 22.3 Außerhalb geschlossener Ortschaften müssen Radfahrer auf den Fahrbahnen der Bundesstraßen stets einzeln hintereinander fahren.

X. § 48 StVO — Sonderrechte

Die Verkehrsvorschriften gelten grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr. Wichtige Belange des Staates und der Allgemeinheit können es jedoch unter Umständen erforderlich machen, bestimmte Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf ihre besonderen, den öffentlichen Interessen dienenden Aufgaben von den allgemein gültigen Vorschriften freizustellen. Entsprechende Bestimmungen hierüber enthält § 48 StVO. Die Vorschrift gewährt in Absatz 1 für Bundeswehr, Polizei, Bundesgrenzschutz, Feuerwehr, Zollgrenzdienst und Zollfahndung unter besonderen Voraussetzungen Befreiung von allen Vorschriften der StVO, dazu für Polizei und die in Absatz 3 genannten Fahrzeuge in Absatz 2 ein besonderes Vorfahrtsrecht und in Absatz 3 das Recht für sie, freie Bahn zu beanspruchen.

Zu § 48 Abs. 1):

- 23.1 Voraussetzung für die Inanspruchnahme des Vorrechts nach § 48 Abs. 1 ist die Erfüllung hoheitlicher Aufgaben, d. h. dienstlicher Aufgaben, die sich als Betätigung eines öffentlichen Amtes darstellen. Eine rein wirtschaftliche Betätigung ist regelmäßig keine Erfüllung hoheitlicher Aufgaben (Müller — 18. Aufl., S. 654).

23.2 Aber nicht jede hoheitliche Aufgabe rechtfertigt die Inanspruchnahme der Sonderrechte. Nach § 48 StVO ist z. B. die Polizei bei der Ausführung von Dienstfahrten keineswegs schlechthin von den Vorschriften der Verordnung befreit. Die Befreiung gilt nur insoweit, als „die Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben es erfordert“. Erforderlich aber ist sie nur dann, wenn die Beachtung der Vorschriften der Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben hindernd im Wege stehen würde — BGH 18. 2. 1952 — VRS 4, S. 261 —. Soweit irgend möglich, haben also die mit den besonderen Vorrechten ausgestatteten die Verkehrsvorschriften auch dann einzuhalten, wenn sie in Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben fahren.

23.3 § 48 Abs. 1 gestattet, von allen für andere Verkehrsteilnehmer verbindlichen Regeln abzuweichen; sie befreit jedoch nicht von den allgemeinen Sorgfaltspflichten im Straßenverkehr und ebenso nicht von der Schadensersatzpflicht nach § 7 StVG. Die Führer der infrage kommenden Fahrzeuge haben daher stets besondere Vorsicht anzuwenden, wenn sie auf Grund ihres Vorrechtes von den allgemeinen Verkehrsregeln abweichen wollen. Sie haben insbesondere den übrigen Verkehrsteilnehmern deutlich und rechtzeitig zur Kenntnis zu bringen, daß ein Fahrzeug naht, das die Vorrechte des § 48 Abs. 1 in Anspruch nehmen will. Dies gilt besonders gegenüber solchen Verkehrsteilnehmern, die nach den allgemeinen Verkehrsvorschriften gegenüber dem Fahrer, der sich auf das Vorrecht des § 48 Abs. 1 beruft, ein Vorrecht nach den allgemeinen Verkehrsvorschriften haben würden. Bei einer Begegnung von Fahrzeugen, die in gleicher Weise nach § 48 Abs. 1 bevorrechtigt sind, gilt alsdann wieder das allgemeine Verkehrsrecht.

Zu § 48 Abs. 2):

23.4 Nach § 48 Abs. 2 StVO dürfen geschlossene Verbände der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Polizei sowie Leichenzüge und Prozessionen nur durch die Polizei und die in Absatz 3 der Vorschrift genannten Fahrzeuge in ihrer Bewegung gehemmt werden.

Zu § 48 Abs. 3):

23.5 Gegenüber der Regelung des § 48 Abs. 1 StVO sind die Vorschriften in Absatz 3 der Bestimmung enger gefaßt. Sie beschränken sich auf

- Kraftfahrzeuge, die dem Vollzugsdienst der Polizei, der Militärpolizei, des Bundesgrenzschutzes, des Zollgrenzdienstes und der Zollfahndung dienen, insbesondere Kommando-, Streifen-, Mannschaftstransport-, Verkehrsunfall-, Mordkommissionsfahrzeuge,
- Lösch- und Sonderkraftfahrzeuge aller Feuerwehren und Kommandokraftfahrzeuge der Berufsfeuerwehren,
- Einsatz- und Kommandokraftfahrzeuge des Technischen Hilfsdienstes,
- Kraftfahrzeuge, die nach dem Kraftfahrzeugschein als Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe anerkannt sind,
- Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart zur Beförderung von kranken oder verletzten Personen geeignet sind, von jedermann benutzt werden können und nach dem Kraftfahrzeugschein als Krankenwagen anerkannt sind

und verschaffen ihnen dann, wenn sie sich durch besondere Zeichen bemerkbar machen, eine unmittelbar gegen Dritte wirkende Rechtsstellung.

23.6 Als besondere Zeichen dienen zusätzliche Scheinwerfer für blaues Blinklicht oder andere Leuchten für blaues Blinklicht (Kennleuchten) — § 52 Abs. 3 StVZO — sowie Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne — § 55 Abs. 4 StVZO —.

23.7 Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne müssen an Fahrzeugen angebracht werden, die auf Grund des § 52 Abs. 3 StVZO Kennleuchten führen. Sie dürfen nur an diesen Fahrzeugen geführt werden. Die Führer der in § 48 Abs. 3 StVO genannten Fahrzeuge dürfen sich im Straßenverkehr durch blaues Blinklicht und durch Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne bemerkbar machen, wenn zur Abwehr oder Bekämpfung einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung oder zur Verfolgung flüchtender Personen oder zur Rettung von Menschenleben oder bedeutenden Sachwerten höchste Eile geboten ist.

23.8 Die Inangsetzung der besonderen Zeichen vermindert nicht die Sorgfaltspflicht der Fahrzeugführer. Sie gibt ihnen insbesondere nicht die Befugnis, ohne Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu fahren. Denn es ist nicht Sinn einer solchen Einsatzfahrt, gefährdete Menschen auf Kosten der Gesundheit oder des Lebens anderer zu retten. Es soll vielmehr Bedrängten so schnell wie möglich geholfen werden, ohne daß dabei andere strafrechtlich geschützte Rechtsgüter beeinträchtigt werden.

Wie jeder Führer eines Kraftfahrzeuges handelt deshalb auch ein Polizeibeamter am Steuer des Wagens fahrlässig im Sinne des allgemeinen Strafrechts, wenn er dadurch, daß er die ihm obliegenden und für ihn auch erfüllbaren gesetzlichen Pflichten verletzt, einen rechtswidrigen schädigenden Erfolg verursacht (BGH 15. 10. 1951 — VKBl S. 179).

23.9 Das Herannahen der Fahrzeuge soll gefährdeten oder hindernd im Wege befindlichen Verkehrsteilnehmern durch die besonderen Schall- und Lichtzeichen angekündigt werden. Allerdings darf dies keinesfalls zur Folge haben, daß die Warnvorrichtungen auch dann in Tätigkeit gesetzt werden oder verbleiben, wenn hierzu, insbesondere auf freien Strecken in ländlichen Bezirken, auf übersehbaren Vorfahrtsstraßen oder in verkehrsleeren Gebieten kein Anlaß besteht. Die unnötige Inanspruchnahme der Warnvorrichtungen in diesen Fällen würde nicht nur den Bedürfnissen der Lärmbekämpfung entgegenstehen, sondern auch zwangsläufig eine unerwünschte Entwertung der besonderen Einsatzmittel zur Folge haben. Es ist eine Tatsache, daß insbesondere der unterschiedslose Gebrauch des Martinshornes immer wieder die Bevölkerung zu berechtigter Kritik herausfordert.

23.10 Die Ankündigung durch die besonderen Warnzeichen verpflichtet die übrigen Verkehrsteilnehmer, schon bei Annäherung des Einsatzfahrzeuges freie Bahn zu schaffen. Alle Fahrzeugführer haben zu diesem Zweck rechts heranzufahren und vorübergehend zu halten.

XI. § 6 STVO — Straßenverkehrsunterricht

24. Es erscheint von besonderer Bedeutung darauf hinzuweisen, daß als Straßenverkehrsteilnehmer im Sinne der Vorschriften gemäß den Bestimmungen zu § 6 der AV zur StVO u. a. auch die Halter von Fahrzeugen gelten, wenn sie ihre Verkehrspflicht nicht erfüllen. Es wird hierbei Bezug genommen auf § 7 StVO und § 31 StVZO, wonach der Halter eines Fahrzeuges die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen darf, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muß, daß das Fahrzeug einschließlich der Zugkraft und der Ladung den Vorschriften nicht entspricht. Für schwere Lastkraftwagen und Kraftomnibusse schreibt § 15a StVZO dazu die Einhaltung höchstzulässiger Arbeitsschichten, Lenkzeiten und Ruhepausen und zur Kontrolle die Führung und Aufbewahrung von Fahrnachweisen vor. Verantwortlich für die Einhaltung der Vorschriften ist bei Arbeitnehmern der Arbeitgeber, sonst der Kraftfahrzeugführer.

XII. Überholen von Fahrzeugen

25. § 10 Abs. 1 StVO — „Unübersichtliche Straßenstellen“

Das OLG Frankfurt/Main hat in seinem Urteil vom 27. 10. 1955 — VerkMitt. 1956, S. 6 — zum Begriff „Unübersichtlich“ wie folgt Stellung genommen (nicht wörtlich zitiert):

„Straßenkreuzungen und Einmündungen von Straßen bringen für die Verkehrsteilnehmer regelmäßig erhöhte Gefahren mit sich. Sie sind jedoch nicht schon allein deshalb als „unübersichtliche Straßenstellen“ im Sinne des § 10 Abs. 1 StVO anzusehen. Mit dem Mangel an Übersichtlichkeit meint § 10 StVO weniger die oft schwierige, nahezu gleichzeitige Beachtung einer Vielzahl von Verkehrsvorgängen und die damit verbundene Gefahr des Übersehens des einen oder anderen Vorganges, als vielmehr die **Behinderung in der natürlichen Sicht** derart, daß der Verkehrsteilnehmer nicht zuverlässig zu beurteilen vermag, ob seine Fahrbahn auf der Straßenstrecke frei ist, die er gerade zu befahren sich anschickt.“

XIII. Verkehrszeichen

26. Fahrbahnmarkierungen

26.1 Fahrbahnmarkierungen sind Verkehrszeichen im Sinne des § 3 StVO. Anordnungen über die Beschaffenheit und die Bedeutung der Markierungszeichen enthält die Anlage zur StVO. Weitere Hinweise über ihre Ausführung sind in den HMB 1954 — VkB1 1954 S. 256 — Hinweise für die Anordnung und Ausführung von Fahrbahnmarkierungen auf Bundesfernstraßen — veröffentlicht. Die HMB dienen der versuchsweisen Weiterentwicklung der Fahrbahnmarkierungen. Sie gehen daher zum Teil über die Vorschriften der Anlage zur StVO hinaus, werden jedoch zu gegebener Zeit jeweils in diese eingefügt.

26.2 Nach ihrer Zweckbestimmung unterscheiden sich die Fahrbahnmarkierungen, wie die übrigen Verkehrszeichen, in Warnzeichen, Ge- oder Verbotsschildern und Hinweiszeichen.

Warnzeichen (vgl. A I a der Anlage) dienen der Kennzeichnung gefährlicher Stellen, also der Verkehrssicherheit. Ihre Nichtbeachtung ist nicht unmittelbar strafbar, jedoch kann sich ein strafbarer Tatbestand im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen § 1 StVO ergeben.

Gebots- und Verbotsschildern (vgl. A I b der Anlage) stellen verkehrsbeschränkende Anordnungen im Sinne des § 4 StVO dar. Ihre Nichtbeachtung kann Bestrafung nach sich ziehen.

Hinweiszeichen (A I c der Anlage) sind unmittelbar mit einer Strafdrohung nicht verbunden, jedoch kann sich auch bei ihnen, insbesondere bei Nichtbeachtung des Vorsichtsschilders nach Bild 33, ein Straftatbestand in Verbindung mit § 1 StVO ergeben.

26.3 Bisher sind in der Anlage zur StVO folgende Fahrbahnmarkierungen verbindlich als Verkehrszeichen aufgenommen worden:

- Fußgängerüberweg,
- Haltlinie,
- Fußgängerüberweg mit Vorrang,
- Weißer nicht unterbrochener Linie auf der Fahrbahn,
- Leitlinie,
- Richtungspfeile.

26.4 **Fußgängerüberweg (Bild 4 b der Anl. z. StVO)** Er besteht aus einer Doppelreihe von weißen Quadraten oder aus einem Band weißer Streifen (Zebrastrifen). Fußgängerüberwege sind hauptsächlich innerhalb geschlossener Ortschaften an Stellen angebracht, an denen ein starker Fußgängerverkehr herrscht. Den Fußgängern auf dem Überweg haben die Führer von

Fahrzeugen — mit Ausnahme von Straßenbahnen — das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen. Es kommt hier also weitgehend auf eine Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander an. Der rücksichtsvolle Fahrzeugführer wird die Geschwindigkeit ermäßigen oder notfalls anhalten, wenn sich eine Gruppe von Fußgängern auf dem Überweg befindet. Andererseits wird auch der verständige Fußgänger nicht versuchen, sich durch starken Fahrzeugverkehr hindurch den Übertritt über die Fahrbahn zu erzwingen.

26.5 § 37 Abs. 2 StVO enthält die Verpflichtung für die Fußgänger, Straßenkreuzungen mit bezeichneten Übergängen auf diesen zu überschreiten. Sofern Übergänge an anderen Straßenstellen gekennzeichnet sind, sind die Fußgänger dem Gesetz nach nicht verpflichtet, diese Übergänge tatsächlich zu benutzen (vgl. hierzu den Grundsatz in § 37 Abs. 2 S. 1 StVO). Immerhin kann eine Nichtbenutzung gekennzeichneten Übergänge unter den entsprechenden Voraussetzungen einen Verstoß gegen § 1 StVO bedeuten.

Haltlinie (Bild 30 b d. Anl. z. StVO)

26.6 Haltlinien sind sowohl auf der freien Strecke wie in Ortsdurchfahrten dort anzubringen, wo der Verkehr halten muß, wenn durch Zeichen von Polizeibeamten oder Farbzeichen „Halt“ geboten wird. Die Haltlinie besteht aus einer weißen Linie quer über die Fahrbahn oder aus einer Nagelreihe. Sie ist so anzuordnen, daß der Fahrer des an ihr haltenden Fahrzeuges ausreichend Sicht auf das Verkehrssignal, den zeichengebenden Beamten und möglichst auch auf den Verkehr auf der kreuzenden Straße hat.

26.7 Das Gebot der Haltlinie nach Bild 30 b gilt nur für die Dauer der Verkehrsregelung (durch Verkehrsposten oder Verkehrssignalanlagen). Außerhalb der Zeiten der Verkehrsregelung kommt den Haltlinien keine Bedeutung zu.

Fußgängerüberweg mit Vorrang (Bild 30 c d. Anl. z. StVO)

26.8 Fußgängerüberwege mit Vorrang werden durch auf die Fahrbahn im Abstand von je 50 cm in Längsrichtung gezogene weiße Streifen von je 50 cm Breite und mindestens 1,5 m Länge dargestellt. Jeweils in Fahrtrichtung gesehen sind rechts unmittelbar vor den Markierungen Kugellampen für hellgelbes Blinklicht mit einem Durchmesser von 30 cm auf runden Pfosten mit einer Höhe von 2,1 m und einer Stärke von 7,6 cm angebracht. Die Pfosten haben abwechselnd schwarze und weiße Streifen in einer Breite von etwa 30 cm.

26.9 Wird der Fußgängerüberweg durch eine Verkehrsinsel oder durch einen Fahrbahnteiler unterbrochen, so sind auch hier Blinkleuchten angebracht; ihre Pfosten sind 3 m hoch.

26.10 Auf den Fußgängerüberwegen (Bild 30 c) hat jeder Fußgänger vor dem Fahrzeug den Vorrang, wenn der Fußgänger sich auf dem Fußgängerüberweg befindet, bevor das Fahrzeug den Fußgängerüberweg erreicht hat (§ 37 a StVO).

26.11 Die Vorschrift darf jedoch nicht so aufgefaßt werden, daß es dem Fußgänger auch dann noch gestattet ist, den Überweg zu betreten, wenn sich ein Kraftfahrzeug schon auf wenige Meter genähert hat und ein Anhalten des Fahrzeuges vor dem Überweg ohne Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer praktisch nicht mehr möglich ist. Eine andere Auslegung würde § 1 StVO entgegenstehen, der als Grundregel für das Verhalten im Straßenverkehr über den die einzelnen Verkehrsvorgänge ordnenden Vorschriften steht. § 1 besagt, daß jeder Teilnehmer am Verkehr sich so zu verhalten hat, daß kein anderer gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt

wird. Dies gilt auch für das Verhalten an Fußgängerüberwegen nach § 37a StVO. Erhöhte Sorgfaltspflichten der Fahrzeugführer an derartigen Überwegen entbindet die Fußgänger nicht von der Anwendung jeglicher Vorsicht. Sie sind vielmehr gehalten, auch an diesen Straßenstellen die im Verkehr übliche Sorgfalt anzuwenden, insbesondere alle Behinderungen und Belästigungen insoweit zu vermeiden, als sie die notwendigen Bedürfnisse des Straßenverkehrs übersteigen (z. B. grundloses Hin- und Herlaufen, unnötiges längeres Verweilen auf dem Überweg).

- 26.12 Das Überqueren der Fahrbahnen auf den „Fußgängerüberwegen mit Vorrang“ hat gemäß § 37a Abs. 3 StVO in angemessener Eile zu erfolgen. Dabei muß sich die gebotene Beschleunigung nach der Konstitution des betreffenden Fußgängers, bei geführten Fußgängern nach der des Schwächeren, richten.

Es wird der Rechtsprechung überlassen bleiben, bei der Auslegung des § 37a StVO die Länge des durch Schreck, Reaktions- und Bremsansprechzeit bedingten Anhalteweges für Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Weißer nicht unterbrochener Linie auf der Fahrbahn (Bild 31a d. Anl. z. StVO)

- 26.13 Weiße nicht unterbrochene Linien (Bild 31a) sind auf Fahrbahnen insbesondere dort anzubringen, wo das Befahren einer Gegenspur oder das Überwechseln in eine daneben liegende Spur gefährlich ist oder den Verkehrsablauf stört und deshalb durch eine behördliche Anordnung untersagt wird. In der Regel sind derartige Linien an besonders gefährlichen Stellen (unübersichtlichen Kurven, Bergkuppen, Bahnübergängen und dgl.) in der Straßenmitte angebracht, um dort das Überholen zu verhindern. Ihre Anwendung beschränkt sich allerdings nicht auf die Mitte der Fahrbahn; sie werden vielmehr überall da angebracht, wo sie entsprechend den örtlichen Verkehrs- und Straßenverhältnissen notwendig sind.
- 26.14 Weiße nicht unterbrochene Linien haben eine Breite von 10–15 cm; sie können auch durch eine Nagelreihe dargestellt werden, bei der wenigstens drei Nägel auf den laufenden Meter anzubringen sind. Die weiße nicht unterbrochene Linie darf weder überfahren noch mit den Rädern berührt werden. Eine Ausnahme hiervon bilden solche Linien am Straßenrand, deren Überfahren zum Zwecke des Haltens oder Parkens an erlaubter Stelle auf der vorschrittmäßigen Fahrbahnseite gestattet ist. Sind die durch die Anbringung der weißen nicht unterbrochenen Linie entstandenen Fahrbahnräume so begrenzt, daß ein Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen ohne Berührung bzw. Überfahren der Verbotslinie nicht möglich wäre, so gelten die betreffenden Fahrbahnen als „enge Straßenstellen“ im Sinne des § 16 Abs. 1 Ziff. 2 StVO mit der Wirkung, daß in ihrem Bereich das Parken unzulässig ist.

Eine weiße nicht unterbrochene Linie auf der Fahrbahn neben einer weißen unterbrochenen Linie (Bild 31b) darf nur von der Seite überfahren oder mit den Rädern berührt werden, auf der der unterbrochene Strich angebracht ist.

- 26.15 Die weitgehenden Verkehrsbeschränkungen, die die Anordnung weißer nicht unterbrochener Linien auf Fahrbahnen zur Folge hat, setzt der Verwendung dieser Markierungszeichen gewisse Grenzen. So ist es unzweckmäßig, solche Linien anzuordnen, bei denen ohne weiteres ersichtlich ist, daß die Verkehrsteilnehmer auf Grund der örtlichen Verhältnisse laufend gezwungen werden, sie zu überfahren. Insbesondere dürfte z. B. kein Anlaß dafür bestehen, in

der Mitte von Landstraßen auf langen Strecken weiße nicht unterbrochene Linien anzubringen, wenn mit Sicherheit zu erwarten ist, daß, verursacht durch besonders langsame Fahrzeuge, der normale Verkehrsfluß nicht nur an bestimmten gefährlichen Stellen, sondern gemeinhin in sachlich ungerechtfertigter Weise beschränkt würde.

Leitlinie (Bild 36a d. Anl. z. StVO)

- 26.16 Sie besteht aus einer unterbrochenen weißen Linie oder Nagelreihe. Die Leitlinie ist meist als Anhalt für die Fahrbahnmitte angebracht; sie dient auch der Einteilung einer Fahrbahn in mehrere Fahrspuren (z. B. für das Einordnen vor Kreuzungen). Die Leitlinie darf überfahren werden, wenn es ohne Gefährdung des Verkehrs geschehen kann.

Richtungspfeile (Bild 36b d. Anl. z. StVO)

- 26.17 Die weißen Pfeile auf der Fahrbahn dienen zur Ankündigung oder Kennzeichnung von Fahrspuren, die für links abbiegenden, rechts abbiegenden oder geradeaus fahrenden Verkehr bestimmt sind. Die einzelnen Pfeile sind meist durch Leitlinien und etwa 10–20 m vor der Kreuzung oder Einmündung durch Sperrlinien getrennt.
- 26.18 Die Anlage zur StVO schließt die Verwendung anderer als der vorgeschriebenen Markierungen — für andere als die angegebenen Zwecke — nicht aus. Diesen Markierungen kommt jedoch eine verkehrsrechtliche Bedeutung im Sinne der Anlage in Verbindung mit § 3 StVO nicht zu. Es handelt sich also bei diesen anderen Fahrbahnmarkierungen um Kennzeichnungen empfehlender Art. Im Hinblick auf § 1 StVO können sie allerdings auch verkehrsrechtliche Bedeutung haben. Dies wird naturgemäß von den Umständen des Einzelfalles abhängen.

27. Verkehrszeichen, die auf das Vorhandensein von Sportplatzanlagen hinweisen

Auf ein Schreiben des Landessportbundes Nordrhein-Westfalen, in dem um Einführung eines neuen Verkehrszeichens zum Hinweis auf Sportplatzanlagen gebeten wurde, hat der Bundesminister für Verkehr unter dem 13. 9. 1955 — StV 2 Nr. 2188 N°55 — mitgeteilt:

„Für die Vorankündigung von Sportplätzen, die unter Umständen eine Gefahr für den Straßenverkehr bedeuten können, ist kein neues amtliches Verkehrszeichen erforderlich. Das Vorsichtszeichen nach Bild 33 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung (weißes Dreieck auf blauem Grund), das bisher schon mit zusätzlichen Aufschriften, wie z. B. ‚Schule‘ oder ‚Krankenhaus‘ versehen wurde, kann auch in vorliegendem Falle Verwendung finden. Es ist hierbei unter das weiße Dreieck der Zusatz ‚Sportplatz‘ zu schreiben.“

28. Verkehrszeichen mit der Aufschrift „Durchfahrt verboten“.

Bild 11 der Anlage zur StVO enthält häufig die Aufschrift im weißen Feld oder auf einem Zusatzschild „Durchfahrt verboten“. Verkehrszeichen dieser Art sollen die Durchfahrt durch eine Straße, die ohne Anhalten erfolgt, verhindern, einen Anliegerverkehr jedoch ermöglichen. Es wäre richtiger, statt der Worte „Durchfahrt verboten“ die Worte „ausgenommen Anlieger“ zu wählen. Allerdings dürfen Aufschriften auf dem Verkehrszeichen selbst nicht angebracht sein. Nach A I b) 2 der Anlage zur StVO kann dies nur im Wege der Anbringung einer rechteckigen weißen Zusatztafel mit schwarzem Rand unter der Scheibe erfolgen.

29. Bedeutung privater Verkehrszeichen an öffentlichen und privaten Wegen

- 29.1 Die Verwendung und Anbringung der amtlichen Verkehrszeichen ist ausschließlich den zuständigen Behörden vorbehalten. Privatpersonen können sich also im Bereiche der öffentlichen Wege amtlicher Verkehrszeichen nicht bedienen. Darüber hinaus ist sogar die Anbringung **privater** Hinweiszeichen, durch die Grundstücksein- und -ausfahrten für Verkehrsteilnehmer auf der Straße kenntlich gemacht werden sollen, ausdrücklich für unzulässig erklärt (§ 17 Abs. 2 StVO).
- 29.2 An privaten Wegen jedoch hat der Eigentümer in der Beschilderung freie Hand. Die Form der privaten Schilder an nicht öffentlichen Wegen ist ebenfalls freigestellt. Es hindert also nichts den Eigentümer (z. B. Gastwirt), auf seinem Weg (Grundstück) Verkehrszeichen der gesetzlich für öffentliche Wege vorgeschriebenen Art („Parkplatz nur für Gäste“ usw.) anzubringen. Solche privaten Verkehrszeichen genießen allerdings nicht den Rechtsschutz der §§ 3, 4, 49 StVO (Müller 16. Aufl. S. 720). Das Befahren der durch Warnzeichen gesperrten Privatwege kann allenfalls nach § 368 Nr. 9 StGB strafbar sein (Floegel Hartung, 9. Aufl., S. 107).

30. Farbzeichen „Gelb“ im Sinne des § 2 Abs. 3 StVO

- 30.1 In zunehmendem Maße ist festzustellen, daß an Straßenkreuzungen, an denen die Verkehrsregelung durch Farbzeichen erfolgt, die Disziplin der Verkehrsteilnehmer — dies gilt besonders hinsichtlich der Beachtung des Farbzeichens „Gelb“ nachgelassen hat. Im Interesse der Verkehrsunfallverhütung erscheint es deshalb notwendig, auf die verschiedenen Bedeutungen des Farbzeichens „Gelb“ und die sich aus der Nichtbeachtung der Zeichen ergebenden Gefahrenmöglichkeiten nochmals hinzuweisen.
- 30.2 Gemäß § 2 Abs. 3 StVO bedeutet das Farbzeichen „Gelb“ für Verkehrsteilnehmer:
- a) in der vorher gesperrten Richtung „Achtung“. Dies heißt: das außer Bewegung befindliche Fahrzeug ist betriebsbereit zu halten. Mit der Abfahrt ist zu warten, bis das Farbzeichen „Grün“ (Straße frei) oder „Grüner Pfeil“ (Straße frei in der Richtung des Pfeiles) erscheint;
 - b) in der vorher freien Richtung: „Anhalten“. Zu beachten ist, daß die Verpflichtung zum Anhalten bei „Gelb“ nicht die gleiche Wirkung hat, wie das Gebot „Halt“ bei „Rot“. Während das rote Farbzeichen ebenso wie „Straße frei“ bei „Grün“ eine unmißverständliche Bedeutung hat, soll das Farbzeichen „Gelb“ lediglich die Durchführung des Gebotes der beiden absoluten Farbzeichen ermöglichen, nämlich eine der Natur der Sache entsprechende notwendige Übergangsregelung und Übergangszeit schaffen. In der vorher freien Richtung bedeutet daher „Anhalten“ grundsätzlich „Halt“. Dies kann jedoch nur dann sinnvoll sein, wenn das Anhalten noch ohne Gefahr möglich ist. Würde das Anhalten dagegen eine Gefahr für das Fahrzeug oder andere Verkehrsteilnehmer mit sich bringen, gewinnt „Gelb“ in solchen Fällen den Charakter einer Aufforderung „Beschleunigt weiterfahren!“ Im Einzelfall ist entscheidend, ob der Fahrer unter Berücksichtigung einer Reaktions- und Bremsansprechzeit (vgl. BGH VerkMitt. 1955, S. 5 Nr. 11 = VRS 7, 449) noch gefahrlos halten kann. Nur in diesem Falle bedeutet für ihn das Gebot „Anhalten“ soviel wie „Halt“ (OLG Celle, 7. 12. 1955, VklBl. 1956, S. 5);

- c) für in der Kreuzung befindliche Fahrzeuge: „Kreuzung frei machen“. Das Zeichen „Kreuzung frei machen“ bedeutet aber nicht nur, die Kreuzung frei zu machen, sondern auch frei zu halten; also für den in der Kreuzung Befindlichen: „Verlasse die Kreuzung“ und für den noch vor ihr Befindlichen: „Halte vor ihr“ (vgl. Müller, 16. Aufl., S. 712).

Mit dem zu a) Geschilderten ist es also keinesfalls vereinbar, daß, wie oft zu beobachten ist, haltende Kraftfahrer bei „Gelb“ bereits anfahren und im Vertrauen auf die laufende Signalanlage bei „Grün“ bereits in die Kreuzung eingefahren sind.

31. Aufstellung von Verkehrszeichen

Wo und welche Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen anzubringen sind, bestimmen die Straßenverkehrsbehörden **nach Anhörung der Polizei** und der Straßenbaubehörde (§ 3 Abs. 4 StVO). Mit Rücksicht auf diese Bestimmung werden auch gelegentlich Hinweise auf Richtlinien gebracht werden, die in erster Linie für die Straßenverkehrsbehörden gedacht sind. Z. B. hat der Bundesminister für Verkehr mit Schreiben v. 30. 4. 1956 — StV 2 Nr. 2102 L 25 — folgendes mitgeteilt:

„Mit Schreiben v. 20. Juli 1955 — StV 2 Nr. 2106 F 55 — habe ich auf Vorschlag der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr angeregt, an besonders langen und steilen Steigungen Überholverbote für Lastkraftwagen durch Aufstellung des Verkehrszeichens Bild 21a mit der Zusatztafel:

LKW über 1,5 t

LKW mit Anhänger

anzuordnen.

Diesem Vorschlag wurden z. T. rechtliche Bedenken entgegengehalten.

Nachdem durch Artikel 2 Nr. 33b der Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts v. 14. März 1956 (BGBl. I S. 199) Beschränkungen der Gebote oder Verbote durch Zusatztafeln ausdrücklich zugelassen sind, dürften die Bedenken somit entfallen.

Ich schlage daher erneut vor, Überholverbote für Lastkraftwagen durch Aufstellung des Verkehrszeichens Bild 21a (das ab 1. Mai 1956 die Nr. 21b trägt) in Verbindung mit einer Zusatztafel dort anordnen zu lassen, wo die Flüssigkeit des Verkehrs durch überholende Lastkraftwagen wesentlich beeinträchtigt wird.

Die Erfahrungen, die mit diesen Überholverböten durch Verkehrszeichen gemacht wurden, sind gut. Darum hat die 3. Gemeinsame Straßenverkehrssicherheitskonferenz v. 14. März 1956 empfohlen, in noch reichlicherem Maße davon Gebrauch zu machen.“

32. Bild 21b der Anlage zur StVO

Überholverbot für Kraftfahrzeuge untereinander

- 32.1 Das Verkehrszeichen Bild 21b der Anlage zur StVO bedeutet, daß Kraftfahrzeuge andere Kraftfahrzeuge mit mehr als 2 Rädern, demnach auch Krafträder mit Beiwagen, nicht überholen dürfen. Es ist also zulässig, mit einem Kraftwagen auf einer durch ein Überholverbot (Bild 21b der Anlage) gekennzeichneten Straße ein Kraftrad zu überholen. Umgekehrt darf das Kraftrad jedoch nicht einen Kraftwagen überholen.
- 32.2 Das Verkehrszeichen Bild 21b gilt auch für das Überholen von landwirtschaftlichen Zugmaschinen und sonstigen langsam fahrenden Kraftfahrzeugen, wenn nicht durch Aufschriften auf einer Zusatztafel zum Verkehrszeichen Ausnahmen zugelassen sind.

33. Anbringung, Inbetriebnahme und Außerkraftsetzung von Verkehrssignalanlagen

Ein Einzelfall gibt Veranlassung, folgendes bekanntzugeben:

33.1 An einer Straßenkreuzung der Stadt X. wurde von der Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung der Polizei eine Verkehrssignalanlage erstellt und in Betrieb genommen. Die Signalanlage erwies sich später nach Ansicht der Polizei für die Verkehrsverhältnisse an dieser Straßenstelle als nicht vorteilhaft. Der Leiter der Polizeibehörde gab daraufhin, ohne die Straßenverkehrsbehörde zu beteiligen, Anweisung, die Anlage außer Betrieb zu setzen. Gegen die Stilllegung der Signalanlage durch die Polizei wandte sich die Straßenverkehrsbehörde, indem sie darauf hinwies, daß die Außerbetriebsetzung einer von ihr angebrachten Verkehrssignalanlage nur durch sie selbst, dagegen nicht durch die Polizei angeordnet werden könne.

33.2 Bei der weiteren Behandlung der Angelegenheit wurde u. a. auch die Frage aufgeworfen, welche Behörde für das tägliche Ein- und Ausschalten einer Verkehrssignalanlage zuständig ist. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung ist die Angelegenheit mir zur Entscheidung zugeleitet worden. Ich habe dazu u. a. folgendes ausgeführt:

„Wenn die Straßenverkehrsbehörde das Recht hat, amtliche Verkehrsregelungen anzuordnen, kann auch nur ihr die Befugnis zufallen, über deren auf die Dauer berechnete Außerkraftsetzung zu bestimmen.

In der weiter aufgeworfenen grundsätzlichen Frage, welche Behörde für das tägliche Ein- und Ausschalten einer mechanischen Verkehrssignalanlage zuständig ist, vertrete ich die Auffassung, daß eine derartige Anlage ein der Regelung des Verkehrs dienendes technisches Hilfsmittel darstellt. Nachdem aber die praktische Verkehrsregelung als einer der Anwendungsfälle der ‚Überwachung des Straßenverkehrs‘ (§ 12 Abs. 1 POG) Sache der Polizei ist, muß diese sich auch durch das Ein- und Ausschalten der Anlagen zur zweckdienlichen und umfassenden Erfüllung ihrer Pflichten selbst in die Lage setzen.“

34. § 37a StVO — Fußgängerüberwege mit Vorrang

34.1 Der Bundesminister für Verkehr hat in einem Schreiben v. 28. 8. 1956 — StV 2 Nr. 2222 Vm:56 — folgendes mitgeteilt:

„Wiederholt wurden mir aus Kreisen der Bevölkerung tödliche Unfälle auf Fußgängerüberwegen mitgeteilt. Sie kommen in der Regel dadurch zustande, daß Kraftfahrer vor Fußgängerüberwegen ihre Geschwindigkeit nicht rechtzeitig ermäßigen oder andere Kraftfahrer überholen, die ihre Geschwindigkeit auf die auf den Überwegen gehenden Fußgänger eingerichtet haben.

In den Eingaben klingt der Vorwurf durch, daß die Straßenverkehrsbehörden zum Schutze der Fußgänger zu wenig unternehmen und die gesetzlich gegebenen Möglichkeiten nicht genügend ausschöpfen. Insbesondere wird die mangelnde Erkennbarkeit mancher Fußgängerüberwege bemängelt.

Den Antworten auf meine Rundfrage v. 19. Juli 1956 StV 2 Nr. 2155 Vm:56 — entnehme ich, daß die neu eingeführten Kugellampen fast nirgends aufgestellt werden. Ich befürchte, daß dieses Nichttätigwerden der Verkehrsverwaltung in Kürze beträchtliche Vorwürfe eintragen wird. Man weist schon jetzt auf die Merkwürdigkeit hin, daß die neue Regelung des § 37a StVO zwar das Ergebnis einer achttägigen Studienreise sei, aber gleichwohl ohne praktischen Nutzen bleibe.

Bei der Beratung der Wiedereinführung allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzungen dürfte der Schutz der Fußgänger vor den Gefahren des Kraftverkehrs, der in den täglichen Eingaben aus allen Teilen der Bundesrepublik immer wieder als mangelhaft bezeichnet wird — neuerdings wird sogar selbst in den Todesanzeigen darauf hingewiesen —, im Vordergrund der Erörterungen stehen. Ich empfehle daher, in allen Bundesländern wenigstens einige Versuche mit den Kugellampen an den Fußgängerüberwegen zu machen, da der Wert der neuen Vorschrift des § 37a StVO erst auf Grund von Erfahrungen zweifelsfrei beurteilt werden kann.“

34.2 Angesichts der ständig steigenden Zahl der Straßenverkehrsunfälle kommt der Einrichtung der Fußgängerüberwege mit Vorrang besondere Bedeutung zu. Ich halte es deshalb für notwendig, daß die Polizeibehörden, deren Beamte auf Grund ihres täglichen Einsatzes im Straßenverkehr mit den örtlichen Verkehrsverhältnissen besonders vertraut sind, die Straßenverkehrsbehörden bei der Planung und Einrichtung solcher Fußgängerüberwege unterstützen bzw. von sich aus entsprechende Vorschläge diesen Dienststellen zugehen lassen.

In Fällen, in denen von den Straßenverkehrsbehörden Fußgängerüberwege mit Vorrang eingerichtet werden, muß sichergestellt werden, daß diese Einrichtungen von den Fahrzeugführern beachtet werden.

XIV. Vorfahrt

35. § 13 StVO — Vorfahrt und Grundregel

35.1 Fehlt eine Beschilderung nach § 13 Abs. 2 und 3 StVO, so gilt stets die Grundregel des Abs. 1 der Vorschrift. Dabei kommt es auf die größere Verkehrsbedeutung einer der beiden sich kreuzenden Straßen nicht an. Als Straßen im Sinne des Straßenverkehrsrechts gelten nach § 1 Satz 2 StVZO alle für den Straßenverkehr oder für einzelne Arten des Straßenverkehrs bestimmten Flächen. Damit sind alle Wege, Plätze, Brücken und Durchgänge gemeint, die jedermann zur Benutzung offenstehenden (KG Berlin, 15. 3. 1956, VerkMitt. 1956, S. 26). Es kann hiernach also auch dann nicht von der Grundregel abgewichen werden, wenn es sich um eine offensichtlich verkehrsreiche Landstraße II. Ordnung im Verhältnis zu einer sich kreuzenden wenig befahrenen Seitenstraße, einem Feld- oder Waldweg handelt.

Allerdings verpflichtet die gegenseitige Rücksichtnahme nach § 1 StVO denjenigen, der sich auf seinem Fahrzeug auf einem Nebenweg von geringerer Verkehrsbedeutung der Kreuzung mit einer viel befahrenen Straße nähert, zu ganz besonderer Vorsicht. Die hierbei anzuwendende Sorgfalt kann sogar dahin führen, daß sich der Vorfahrtberechtigte so zu verhalten hat, als ob er der Wartepflichtige sei (OLG Hamm, VRS 8, 101).

35.2 Die Grundregel des § 13 Abs. 1 StVO gilt ohne Rücksicht auf die Art der zusammentreffenden Fahrzeuge. Der von links kommende Kraftfahrer muß deshalb auch vor Pferdefuhrwerken, Radfahrern und Handkarren anhalten und diese vorbeilassen, wenn diese nicht unmißverständlich zu verstehen geben, daß sie auf ihr Vorrrecht verzichten.

36. § 13 StVO — Verletzung der Vorfahrt durch den Wartepflichtigen

„Sinn und Zweck der Vorfahrt ist es, dem Berechtigten die glatte und zügige Durchfahrt auf seiner Fahrbahn auch an Straßenkreuzungen und Einmündungen zu gewährleisten. Der Wartepflichtige darf ihn hierin nicht dadurch behindern, daß er ihn

zwingt, auf die linke Fahrbahnhälfte hinüberzuwechseln, selbst wenn kein Gegenverkehr vorhanden ist. Das darf der Wartepflichtige auch dann nicht tun, wenn ihm die Sicht in die Vorfahrtsstraße versperrt ist und er keine Möglichkeit sieht, sich den erforderlichen Überblick über die Verkehrslage zu verschaffen. Will er nicht warten, bis die Sicht freigeworden ist, so muß er sich entweder durch eine zuverlässige Person einwinken lassen oder muß notfalls vom Einbiegen nach links überhaupt Abstand nehmen."

OLG Celle, 2. Str.Sen., Urt. v. 12. 3. 1955, 2 Ss 26/55, VerkMitt., 1956, S. 26.

XV. Warnzeichen

37. § 12 StVO — Warnzeichen

- 37.1 § 12 Abs. 1 Satz 1 StVO bestimmt, daß der Fahrzeugführer gefährdete Verkehrsteilnehmer durch Warnzeichen auf das Herannahen seines Fahrzeuges aufmerksam zu machen hat. Ob im Einzelfall eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern anzunehmen ist, entscheidet der Fahrzeugführer nach pflichtmäßigem Ermessen. Maßgebend sind die jeweilige Verkehrslage, die Fahrweise des Fahrers und insbesondere die örtlichen Verhältnisse (vgl. hierzu BGH 3. 11. 1955 — VerkMitt. 1956, S. 10; BGH 19. 1. 1956 — VerkMitt. 1956, S. 13).
- 37.2 Die Warnzeichen sind rechtzeitig und deutlich zu geben. Rechtzeitig sind Warnzeichen dann, wenn sie so früh gegeben werden, daß sich der zu warnende Verkehrsteilnehmer noch auf das herannahende Fahrzeug einstellen kann.
- 37.3 § 12 Abs. 1 Satz 2 StVO verbietet, Warnzeichen zu anderen Zwecken, insbesondere zum Zwecke des eigenen **rücksichtslosen** Fahrens, abzugeben. Schnelles Fahren darf demnach nicht durch Hupen erzwungen werden. Insbesondere ist der Kraftfahrer nicht berechtigt, zum Zwecke seines schnelleren Fortkommens vom Fußgänger, der die Fahrbahn überquert, eine schnellere Gangart zu verlangen (OLG Hamburg, 28. 12. 1954 — VerkMitt. 1955, S. 87; AV zu § 12 StVO).
- 37.4 Als Warnzeichen sind Schallzeichen (§ 55 StVZO) zu geben, die bei Dunkelheit durch Leuchtzeichen (kurzes Aufblenden der Scheinwerfer) ersetzt werden können (§ 12 Abs. 3 StVO). Leuchtzeichen müssen deutlich erkennbar sein. Sie dürfen andere Verkehrsteilnehmer nicht blenden.
- 37.5 Für die Abgabe von Schallzeichen wird in der Regel ein kurzer Hupston genügen. Es ist unzulässig, langgezogene Schallzeichen zu geben oder mehr als notwendig die Hupe zu betätigen. Vorrichtungen für Schallzeichen mit einer Lautstärke über 104 Phon dürfen nur außerhalb geschlossener Ortschaften benutzt werden (§ 21 Abs. 1 StVO).
- 37.6 Zur Warnung von Tieren sind Warnzeichen im allgemeinen nicht geeignet, da nicht vorausgesehen werden kann, wie ein Tier auf Warnzeichen reagiert. Nach § 12 Abs. 3 StVO ist deshalb die Abgabe von Warnzeichen einzustellen, wenn Gefahr besteht, daß Tiere dadurch unruhig werden.
- 37.7 Nach § 12 Abs. 4 StVO darf die Absicht des Überholens durch Warnzeichen kundgegeben werden, jedoch innerhalb geschlossener Ortschaften nur vom Hereinbrechen der Dunkelheit an und nur durch Leuchtzeichen nach Abs. 3 der Vorschrift.
- 37.8 Wegen des Begriffes „Dunkelheit“ wird auf die Entscheidung des BGH vom 22. 10. 1955 — VbBl 1956, S. 39 — hingewiesen. Hiernach gilt als Dunkelheit die Zeit, in der für andere Ver-

kehrsteilnehmer das deutliche Erkennen der Begrenzung eines Fahrzeuges nicht mehr gewährleistet ist.

XVI. Wintersport

38. Skilaufen im Sinne des § 44 StVO

- 38.1 Unter Skilaufen im Sinne des § 44 StVO ist die Fortbewegung des Menschen auf Skiern mittels eigener Kraft zu verstehen. Das Gleiten auf Skiern hinter einem ziehenden Fahrzeug fällt hiernach nicht unter diese Vorschrift. Der auf Skiern von einem Kraftfahrzeug gezogene gilt als vom Kraftfahrzeug befördert (Müller, 18. Aufl., S. 277, 906). Gleiches gilt, wenn die auf Skiern stehenden Personen von Pferden gezogen werden. In diesem Falle des Skijöring findet § 40 StVO Anwendung.
- 38.2 Das Verbot des § 44 StVO gilt nur innerhalb geschlossener Ortschaften. Außerhalb geschlossener Ortschaften gelten für Skiläufer, die insoweit als Fußgänger anzusehen sind, die Vorschriften der §§ 1, 37, 38 StVO, für Rodelschlittenfahrer die der §§ 7 bis 24 StVO über Fahrzeuge (Floegel/Hartung, 9. Aufl., S. 385).

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

XVII. Teilnahme am Verkehr

39. § 2 StVZO — Teilnahme am Verkehr

§ 2 StVZO verbietet jedem, am öffentlichen Verkehr teilzunehmen, der „sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann“. Hieraus könnte zu schließen sein, „teilnehmen“ am Verkehr sei gleichbedeutend mit „sich bewegen“ im Verkehr. So betrachtet, würden alle der Benutzung eines Fahrzeuges dienenden Vorgänge, die die Bewegung erst vorbereiten, noch nicht selbst „Teilnahme am Verkehr“, sondern nur Vorbereitung oder Voraussetzung sein, und der Versuch wäre — da es sich bei dem Handeln gegen die §§ 2, 71 StVZO um eine Übertretung handelt — straflos. Eine derartige Auslegung würde dem Zweck, dem die Strafbestimmung der §§ 2, 71 StVZO dient, nicht gerecht. Um zu einem richtigen Ergebnis zu kommen, muß deshalb der Begriff des Teilnehmens am Verkehr, wie der BGH in seinem Urteil v. 28. 4. 1955 ausführt, aus sich selbst heraus, unabhängig von dem eigentlichen Vorgang des „Sichbewegens“ ausgelegt werden. Hiernach nimmt im Sinne der §§ 2, 71 StVZO am Verkehr teil, wer an einem dem Verkehr dienenden Vorgang körperlich beteiligt ist. Ein betrunkenen Fußgänger, der sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann, fällt ohne weiteres unter § 2 StVZO. Es handelt sich jedoch hier darum, festzustellen, wann ein Kraftfahrer, der das Fahrzeug zur Abfahrt vorbereitet, schon Handlungen vornimmt, durch welche er im Sinne des § 2 StVZO „am Verkehr teilnimmt“. Diese Grenze kann nur an Hand des Zweckes des § 2 bestimmt werden. Auszuscheiden hat hiernach alles, was **nicht der alsbaldigen Fortbewegung des Fahrzeuges** dient. Wer z.B. auf ebener Fahrbahn den Anlasser nur betätigt, um festzustellen, ob der Motor noch anspringt, nimmt nicht am Verkehr teil; er setzt nur eine Maschine in Gang, die ihren Ort ohne Einschalten des Getriebes oder Lösen der Bremsen nicht verändern kann. Das Anlassen durch einen Angetrunkenen zu solchem Zweck mag eine gewisse Gefahr begründen, jedoch rechtfertigt es keine ausdehnende Auslegung des § 2.

Am Verkehr nimmt jedoch teil, wer, **um zu fahren**, das Trieb- oder Fahrwerk des Fahrzeuges bedient, sei es durch Lösen der Handbremsen, durch Gangschalten oder Einführen des Zündschlüssels. Diese Handlungen, mit dem Willen und im Zusammenhang mit der Absicht alsbaldiger Fortbewegung vorgenommen, dienen unmittelbar der Teilnahme am Verkehr. Die Ansicht, das Fahrzeug müsse seinen Standort schon verlassen haben, ist im Interesse des Schutzes der übrigen Verkehrsteilnehmer zu eng. Ein Anfahren ist demzufolge zur Vollendung der strafbaren Handlung nicht erst erforderlich.

XVIII. Achslast und Gesamtgewicht der Fahrzeuge

40. § 34 StVZO — Überschreitung der höchstzulässigen Gesamtgewichte und Achslasten

- 40.1 Lastkraftwagen sind baulich nur zur Beförderung einer begrenzten Nutzlast bestimmt. Wer also ein Fahrzeug überladet, berücksichtigt nicht, daß Rahmen, Antriebsteile, Räder, vor allem aber Lenkung und Bremsen hierdurch in einem Maße beansprucht werden, wie es bei der Konstruktion nicht vorgesehen war. Bei Fahrzeugen, die um 25 bis 30 v. H. überlastet sind, erhöht sich z. B. die Bremsverzögerung um 50 v. H. Brüche lebenswichtiger Teile des Fahrzeuges oder Versagen der Bremsen sind dann nicht selten Ursachen schwerer Verkehrsunfälle. Dazu unterliegen ständig überladene Fahrzeuge naturgemäß einem größeren Materialverschleiß, der mit der Zeit zu einer immer geringer werdenden Verkehrssicherheit des Fahrzeuges führt.
- 40.2 Aber nicht nur die Fahrzeuge, auch die Straßendecken, der Straßenunterbau und die Straßenbauwerke, wie Brücken und Durchlässe, werden durch die Überladung in Mitleidenschaft gezogen. Das Fahrzeug schlägt während der Fahrt wie ein Hammer auf die Straßendecke auf, wenn die ausgleichende Wirkung der Federung infolge der Überladung ausfällt. Der Schaden an der Straße steigt mit der Fahrgeschwindigkeit.
- 40.3 Die Überschreitungen des zulässigen Gesamtgewichts der Fahrzeuge sind demnach für den Zustand des Straßennetzes und für die Verkehrssicherheit von erheblicher Bedeutung. Es ist deshalb geboten, Überladungen mit allen Mitteln zu bekämpfen, die nach den gegenwärtigen gesetzlichen Bestimmungen zur Verfügung stehen.
- 40.4 Entsprechend einer Empfehlung des Bundesministers für Verkehr habe ich s. Z. den Polizeibehörden nahegelegt, bei Überschreitungen des zulässigen Gesamtgewichtes um nicht mehr als 5 v. H. von einem Einschreiten abzusehen. Die Gesichtspunkte, die für dieses Verhalten bestimmend waren, gelten auch heute noch. Sie beruhen darauf, daß das Gewicht sowohl der Fahrzeuge selbst als auch der Ladung nicht voraussehbaren Einflüssen unterliegen kann, wie z. B. einer Verschmutzung der Fahrzeuge, dem Eindringen von Nässe in das Fahrzeug und in die Ladung; ferner kann mit der fortschreitenden Zunahme der Fahrtstrecke eine Verschiebung des Ladegutes eintreten, selbst wenn dieses zunächst gleichmäßig auf der Ladefläche untergebracht war. Trotz Innehaltung des zulässigen Gesamtgewichtes kann somit eine Überschreitung der zulässigen Achslast oft unvermeidbar sein. Sofern sich also Toleranzen innerhalb des beschriebenen Prozentsatzes halten, wird der Fahrzeugführer sehr oft mit Erfolg seine Schuldlosigkeit an der Gewichtsabweichung darlegen können.
- 40.5 Werden jedoch Überschreitungen von mehr als 5 v. H. festgestellt, so wird auf Kosten der Fahrzeughalter einer der Überladung entsprechende Um- bzw. Entladung zu fordern sein (§ 34 Abs. 5 letzter Satz StVZO). Dabei ist jedoch dafür Sorge zu tragen, daß die Gegenstände nicht auf Straßen oder Plätzen abgestellt oder abgeladen werden, an denen sie eine Gefahr für den übrigen Straßenverkehr bilden können. Zweckmäßig ist, den Kraftfahrzeughaltern deshalb anzugeben, an welchen Stellen die Möglichkeit gegeben ist, einen Teil der Ladung zu lagern. Den Kraftfahrzeugführern ist gleichzeitig zu eröffnen, daß die Polizei keine Verantwortung für die auf den Lagerplätzen befindlichen Ladungen übernehmen kann. Seitens der Polizeibehörden ist davon abzusehen, für diesen Zweck besondere Lagerplätze anzumieten.

- 40.6 Bei Überladungen von 5 (siehe oben) bis 10 v. H. ist Übertretungsanzeige nach §§ 71, 34, 31 StVZO, bei solchen von mehr als 10 v. H. Anzeige nach § 26 Nr. 3 StVG zu erstatten. Es wird im übrigen darauf hingewiesen, daß nach § 78 Abs. 2 Nr. 1, § 88 Abs. 2 Nr. 1 und § 96 des GüKG Genehmigungen und Erlaubnisse für den Güterfern- und Güternahverkehr entzogen werden können, wenn Personen, die für die Leitung des Unternehmens verantwortlich sind, die im Interesse der öffentlichen Sicherheit erlassenen Vorschriften trotz Verwarnung nicht erfüllt haben.

XIX. Beleuchtungsvorschriften für Fahrzeuge

Die vorschriftsmäßige Beleuchtung der Fahrzeuge ist für die Verkehrssicherheit von wesentlicher Bedeutung. Ich gebe deshalb nachfolgend eine Zusammenstellung der gegenwärtig geltenden Beleuchtungsvorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und Straßenverkehrs-Ordnung.

41. Kraftfahrzeuge und Anhänger

41.1 Allgemeine Grundsätze (§ 49a StVZO)

An Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern dürfen nur die vorgeschriebenen und für zulässig erklärten Beleuchtungseinrichtungen — als solche gelten auch Leuchtstoffe und rückstrahlende Mittel — angebracht werden (§ 49a Abs. 1 Satz 1 i. Verb. mit § 22 Abs. 3 StVZO). Hierdurch soll erreicht werden, daß die Fahrzeuge bei Dunkelheit ein eindeutiges Signalbild ergeben, das erkennen läßt, ob es sich bei dem noch in größerer Entfernung befindlichen Fahrzeug um einen Kraftwagen, ein Kraffrad oder ein sonstiges Fahrzeug handelt. Die Anbringung anderer Beleuchtungsmittel, insbesondere von Leuchtreklamen (Firmenbeschriftungen), ist untersagt. Ausgenommen sind lediglich die Zielschilder an Omnibussen im Linienverkehr, die von diesen nach den Vorschriften der BOKraft (§ 66) geführt werden müssen.

- 41.2. Nach Aufhebung des § 44 der StVZO darf auch das Zeichen zum Mitführen von Anhängern (Dreieckzeichen) nicht mehr verwendet werden; es braucht jedoch nach der Veröffentlichung des Bundesministers für Verkehr vom 16. 12. 1952 (VkB. 1953 S. 2) nicht entfernt zu werden, wenn es weggeklappt (umgelegt) und die Leitung unterbrochen wird.
- 41.3. Alle Beleuchtungseinrichtungen müssen vorschriftsmäßig angebracht und ständig, also auch bei Tage, betriebsfertig sein. Sie dürfen weder verdeckt noch verschmutzt sein. Dies gilt besonders auch für die Rückstrahler, die u. a. schon dann als verdeckt anzusehen sind, wenn sie durch unmittelbar darüber befestigte Gegenstände so überdacht werden, daß ihre Wirkung teilweise ausgeschaltet ist.
- 41.4. Soweit nach § 50 StVZO Leuchten ohne Scheinwerferwirkung (Sturmlaternen u. ä.) mitgeführt werden müssen, können diese am Tage zum Schutze gegen Beschädigungen im Fahrzeuginnern oder an anderer Stelle bereitgehalten werden.
- 41.5. Verschiedene Beleuchtungseinrichtungen an einem Fahrzeug dürfen sich gegenseitig in ihre Wirkung nicht beeinträchtigen, auch wenn sie in einem Gerät vereinigt sind (z. B. Fern- und Abblendlicht, Schluß- und Bremsleuchte). Sind Beleuchtungseinrichtungen paarweise angeordnet (Fern- und Abblendlicht, Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten), so müssen sie, mit Ausnahme von Fahrtrichtungsanzeigern und Parkleuchten, gleichzeitig und gleich stark leuchten. Sie müssen denselben Abstand von der Mittellinie der Fahrzeugspur und — mit Ausnahme der Schlußleuchten an Krädern mit Beiwagen — gleiche Höhe über der Fahrbahn haben.

- 41.6 Alle nach vorn wirkenden elektrischen Beleuchtungseinrichtungen — mit Ausnahme von Fahrtrichtungsanzeigern und Parkleuchten — müssen zusammen mit der Schlußleuchte und Kennzeichenbeleuchtung brennen. Durch diese Schaltungsvorrichtung, die auch für die zusätzlichen Scheinwerfer — § 52 StVZO — gilt, soll erreicht werden, daß Kraftfahrzeugführer, die sich der Feststellung des Kennzeichens durch Ausschalten der Schlußbeleuchtung zu entziehen versuchen, gleichzeitig ihre normale nach vorn gerichtete Fahrbahnbeleuchtung und alle übrigen zur Beleuchtung der Fahrbahn geeigneten Leuchten ausschalten und damit nach Möglichkeit zum Anhalten veranlaßt werden.

**Vorgeschriebene Beleuchtungseinrichtungen
Fahrbahnbeleuchtung (§ 50 StVZO)**

- 41.7 Kraftfahrzeuge müssen mit 2 gleichfarbig (weißes oder schwach gelbes Licht) und gleich stark nach vorn leuchtenden Scheinwerfern (Leuchten für gerichtetes Licht) ausgerüstet sein. Die Verwendung z. B. von weißem Licht in dem einen und gelbem Licht in dem anderen Scheinwerfer ist nicht statthaft. Die Ursache für eine ungleiche Beleuchtungsstärke kann u. a. in der Verwendung von Glühlampen verschiedener Leistungsaufnahmen oder in der Benutzung verbrauchter und daher schwächer leuchtender Lampen zu suchen sein.
- 41.8 Die Anbringung von mehr als 2 (Haupt-)Scheinwerfern ist unzulässig. Jedoch können gemäß § 52 Abs. 1 StVZO ein oder zwei zusätzliche Scheinwerfer (Nebelscheinwerfer) verwendet werden.
- 41.9 An Kraftträdern — auch mit Beiwagen —, an Kraftfahrzeugen, deren Breite 1 m nicht übersteigt, sowie an Krankenfahrstühlen ist nur ein Scheinwerfer erforderlich. Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 8 km je Stunde brauchen keine Scheinwerfer. An diesen Fahrzeugen genügen zwei Leuchten ohne Scheinwerferwirkung. Eine weitere Ausnahme vom Scheinwerferzwang besteht für einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an Holmen geführt werden. Hier genügt es, vom Hereinbrechen der Dunkelheit an oder, wenn die Witterung es erfordert, eine Laterne an der linken Seite des Fahrzeuges so anzubringen oder von Hand mitzuführen, daß ihr Licht für entgegenkommende und überholende Verkehrsteilnehmer gut sichtbar ist. Dies gilt auch, wenn hinter Zug- und Arbeitsmaschinen Anhänger mitgeführt werden.
- 41.10 Die untere Spiegelkante von Scheinwerfern darf nicht höher als 1 m, bei Zugmaschinen in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben nicht höher als 1,20 m über der Fahrbahn liegen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge des Straßenwinterdienstes der öffentlichen Verwaltungen.
- 41.11 Scheinwerfer müssen am Fahrzeug einstellbar und so befestigt sein, daß eine unbeabsichtigte Verstellung nicht eintreten kann.
- 41.12 Die Leistungsaufnahme von Glühlampen in elektrischen Scheinwerfern oder Leuchten darf bei einer Nennspannung von 6 oder 12 Volt höchstens 35 Watt, bei einer Nennspannung von 24 Volt höchstens je 50 Watt betragen.
- 41.13 Für die Ausleuchtung der Fahrbahn ist die Streuung des Scheinwerferlichtes von wesentlicher Bedeutung. Die Streuung wird üblicherweise durch eine Riffelung der Scheinwerferspiegel- oder -scheiben erreicht. Lampenfassungen dürfen nicht zum Spiegel verstellbar sein, wenn die Lampenfassung nicht als Teil einer Abblendvorrichtung vom Führersitz aus verstellbar werden kann.
- 41.14 Bei Dunkelheit müssen die Scheinwerfer die Fahrbahn so beleuchten (Fernlicht), daß die Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 100 m in der Längsachse des Fahrzeugs in Höhe der Scheinwerfermitten mindestens beträgt:

- a) 0,25 Lux bei Kraftträdern mit einem Hubraum von nicht mehr als 100 ccm,
- b) 0,50 Lux bei Kraftträdern mit einem Hubraum über 100 ccm,
- c) 1,00 Lux bei anderen Kraftfahrzeugen.

- 41.15 Die Einschaltung des Fernlichtes muß durch eine blauleuchtende Lampe, die im Blickfeld des Fahrzeugführers liegt, angezeigt werden. Bei Kraftträdern und Zugmaschinen mit offenem Führersitz genügt es, wenn sich an Stelle der blauen Lampe die Tatsache, daß das Fernlicht eingeschaltet ist, aus der Stellung des Schalthebels ergibt. Kraftfahrzeuge, deren Höchstgeschwindigkeit nach ihrer Bauart nicht mehr als 30 km/Std. beträgt, brauchen keine für Fernlicht geeignete Scheinwerfer zu führen. Es genügt, wenn ihre Scheinwerfer den Vorschriften über das Abblendlicht (§ 50 Abs. 6 Satz 2—3 StVZO) entsprechen.

Die Scheinwerfer müssen so eingerichtet sein, daß sie vom Führersitz aus gleichzeitig und gleichmäßig abgeblendet werden können.

- 41.16 Die Blendung gilt als behoben (Abblendlicht), wenn die Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 25 m vor jedem einzelnen Scheinwerfer auf einer Ebene senkrecht zur Fahrbahn in Höhe der Scheinwerfermitte und darüber nicht mehr als 1 Lux beträgt. Liegt die untere Spiegelkante der Scheinwerfer (§ 50 Abs. 3 S. 1) höher als 1 m, so darf die Beleuchtungsstärke unter den gleichen Bedingungen oberhalb einer Höhe von 1 m 1 Lux nicht übersteigen. Die Scheinwerfer müssen die Fahrbahn so beleuchten, daß die Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 25 m vor den Scheinwerfern senkrecht zum auffallenden Licht in 150 mm Höhe über der Fahrbahn mindestens die in Abs. 5 angegebenen Werte erreicht.
- 41.17 Die Messung der Beleuchtungsstärke ist bei stehendem Motor, voll geladener Batterie und vollbelastetem Fahrzeug vorzunehmen; wird jedoch der Lichtkegel durch die Belastung gesenkt, so ist bei unbelastetem Fahrzeug zu messen.
- 41.18 Es wird häufig festgestellt, daß verantwortungslose Fahrer durch „Überkreuzschalten“ der Scheinwerfer die Sicherheit des Straßenverkehrs erheblich beeinträchtigen. Durch vorsätzliches Umstecken der Lichtkabel wird bewirkt, daß die Scheinwerfer nicht beide und gleichzeitig abgeblendet werden, sondern nur einer von ihnen, meist der in der Fahrtrichtung links gelegene. Der noch voll aufgeblendete rechte Scheinwerfer genügt aber, um entgegenkommende Fahrzeugführer zu blenden und zu gefährden. Auch das ungleichmäßige Abblenden der Scheinwerfer, das meist auf Nachlässigkeit in der Scheinwerfereinstellung beruht und durch einen nach hinten geneigten Scheinwerfer verursacht werden kann, führt zu unangenehmen Blendwirkungen und muß daher ebenso wie das „Überkreuzschalten“ unnachlässig verfolgt werden.

**Seitliche Begrenzungsleuchten (Parkleuchten)
(§ 51 StVZO)**

- 41.19 Kraftfahrzeuge müssen zur Kenntlichmachung ihrer seitlichen Begrenzung nach vorn mit 2 Begrenzungsleuchten ausgerüstet sein, deren Lichtaustrittsflächen nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt sein dürfen. Das Licht der Begrenzungsleuchten muß weiß oder schwach gelb sein; es darf nicht blenden. Die Begrenzungsleuchten dürfen Bestandteile der Scheinwerfer sein, wenn der Abstand des Randes der Lichtaustrittsflächen der Scheinwerfer nicht mehr als 400 mm von den breitesten Stellen des Fahrzeugumrisses beträgt. Mehr als 2 Begrenzungsleuchten sind nicht zulässig; sind sie aber Bestandteile der

- Scheinwerfer, so können daneben noch 2 außerhalb der Scheinwerfer angebrachte Begrenzungsleuchten geführt werden (VkB1. 1953 S. 29).
- 41.20 Die Begrenzungsleuchten müssen auch bei Fern- und Abblendlicht ständig leuchten.
- 41.21 Krafträder ohne Beiwagen brauchen in Betracht ihrer Bauart keine Begrenzungsleuchten zu führen.
- 41.22 Bei Krafträdern mit Beiwagen muß eine Begrenzungsleuchte auf der äußersten Seite des Beiwagens angebracht sein. Begrenzungsleuchten an Beiwagen können gleichzeitig als Schlußleuchten ausgeführt sein und nach hinten rotes Licht zeigen.
- 41.23 An Kraftfahrzeugen mit einer Breite von weniger als 1 m sind Begrenzungsleuchten gleichfalls nicht erforderlich. Dies gilt auch für Elektrokarren, wenn der Abstand des Randes der Lichtaustrittsflächen der Scheinwerfer von den breitesten Stellen des Fahrzeugumrisses nicht mehr als 400 mm beträgt, sowie für einachsige Zug- und Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an den Holmen geführt werden oder deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 30 km/Std. nicht übersteigt.
- 41.24 Bei Lastzügen muß in erster Linie die Begrenzung des ziehenden Fahrzeuges kenntlich gemacht werden; die der Anhänger nur, wenn sie mehr als 400 mm über den Lichtrand der Begrenzungsleuchten des vorderen Fahrzeuges, gerechnet von der leuchtenden Fläche bis zum äußersten Rand des Anhängers, hinausragen, also u. U. der erste Anhänger gegenüber dem ziehenden Fahrzeug, der zweite gegenüber dem ersten Anhänger.
- 41.25 Die Anbringungshöhe der Begrenzungsleuchten an Anhängern ist nicht vorgeschrieben. Gegen die Anbringung der Begrenzungsleuchten an den oberen Ecken der Anhänger ist daher nichts einzuwenden.
- 41.26 An Personenkraftwagen ohne Anhänger und an anderen Kraftfahrzeugen, deren Länge und Breite diejenige von Personenkraftwagen nicht übersteigt, genügt zur Kenntlichmachung ihrer seitlichen Begrenzung beim Parken innerhalb geschlossener Ortschaften eine Leuchte (Parkleuchte), die weißes Licht nach vorn und rotes Licht nach hinten zeigt und an der dem Verkehr zugewandten Seite angebracht ist. Die Höhe der Leuchte über der Fahrbahn muß mindestens 600 mm und höchstens 1550 mm betragen. Die Leuchte muß so beschaffen sein, daß sie von allen Verkehrsteilnehmern, für die ihre Erkennbarkeit von Bedeutung ist, rechtzeitig wahrgenommen werden kann.
- 41.27 Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Parkleuchten allein nicht benutzt werden. Hier ist zur Kenntlichmachung parkender Kraftfahrzeuge mindestens das Begrenzungs-, Schluß- und Kennzeichenlicht erforderlich. Die Längsseiten von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern dürfen durch weiße rückstrahlende Mittel kenntlich gemacht werden — § 51 Abs. 4 StVZO —.

Rückwärtige Beleuchtung (§ 53 StVZO)

Schlußleuchten

- 41.28 Die Anordnung der Schlußleuchten vermittelt ein bestimmtes Signalbild, welches dem Fahrer auf den Landstraßen oder den Bundesautobahnen das rechtzeitige Erkennen eines vorausfahrenden Kraftfahrzeuges erleichtern und die Schätzung des Abstandes sowie der Annäherungsgeschwindigkeit ermöglichen soll.
- 41.29 Für Kraftfahrzeuge sind zwei Schlußleuchten vorgeschrieben, deren Lichtaustrittsflächen wenigstens 400 mm und höchstens 1550 mm über der Fahrbahn liegen müssen. Die Schlußleuchten sind möglichst weit voneinander anzubrin-

gen. Der Rand der Lichtaustrittsflächen darf nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt sein.

- 41.30 Elektrische Schlußleuchten dürfen an einer gemeinsamen Sicherung nur dann angeschlossen sein, wenn ihre Wirksamkeit vom Fahrersitz aus überprüft werden kann.
- Krafträder ohne Beiwagen brauchen nur eine Schlußleuchte zu führen. An Krädern mit Beiwagen müssen stets 2 Schlußleuchten vorhanden sein. Letzteres gilt auch für Krankenfahrstühle, die nach der früheren Fassung der Vorschriften nur eine Schlußleuchte zu führen brauchten.

Bremsleuchten

- 41.31 Kraftfahrzeuge müssen mit einer oder zwei Bremsleuchten für rotes oder orangefarbenes Licht ausgerüstet sein, die nach rückwärts die Betätigung der Betriebsbremse, bei Fahrzeugen nach § 41 Abs. 7 StVZO der mechanischen Bremse, anzeigen und auch bei Tage deutlich aufleuchten.
- 41.32 Bremsleuchten für rotes Licht, die in der Nähe der Schlußleuchten angebracht oder damit zusammengebaut sind, müssen stärker als diese leuchten. Um eine Verwechslung mit den Fahrtrichtungsanzeigern zu vermeiden, dürfen Bremsleuchten höchstens 300 mm oberhalb der Höhe der Schlußleuchten und höchstens 1550 mm über der Fahrbahn angebracht sein. Bei Verwendung nur einer Bremsleuchte muß diese auf der linken Seite oder etwa in der Mittellinie der Fahrspur angebracht sein.
- 41.33 Kräder mit oder ohne Beiwagen, Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km je Stunde, Krankenfahrstühle, Dreiradlieferwagen mit einem Hubraum der Antriebsmaschine bis zu 250 ccm (soweit sie in ihrer Bauart — abgesehen von den beiden Vorderrädern und der vorn befindlichen Ladefläche — einem Kraftrad entsprechen), sowie einachsige Zug- und Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an den Holmen geführt werden, brauchen keine Bremsleuchten zu führen. Diese können jedoch vorhanden sein. In diesem Falle müssen sie den hierfür bestehenden Vorschriften entsprechen.
- 41.34 Beim Mitführen von Anhängern müssen Schluß- und Bremsleuchten, soweit sie für das ziehende Kraftfahrzeug vorgeschrieben sind, auch am Ende des Zuges angebracht sein. Mehrspurige Anhänger, die hinter einspurigen Kraftfahrzeugen geführt werden, müssen mit Schlußleuchten ausgerüstet sein, wie sie für mehrspurige Kraftfahrzeuge vorgeschrieben sind.

Rückstrahler

- 41.35 Nach § 53 Abs. 4 StVZO sind Kraftfahrzeuge — mit Ausnahme der Krafträder ohne Beiwagen — an der Rückseite mit 2 roten Rückstrahlern auszurüsten, die nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt und höchstens 600 mm über der Fahrbahn angebracht sein dürfen.
- 41.36 Die wirksame Fläche jedes Rückstrahlers muß mindestens 20 qcm betragen. Gemäß § 49a Abs. 3 StVZO sind die beiden Rückstrahler im gleichen Abstände von der Mittellinie der Fahrspur und in gleicher Höhe über der Fahrbahn anzubringen. Krafträder ohne Beiwagen brauchen mit nur einem Rückstrahler ausgerüstet zu sein.
- 41.37 Einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen benötigen keinen Rückstrahler, wenn sie von Fußgängern an Holmen geführt werden. Sind die Fahrzeuge mit einem Anhänger verbunden, so sind an letzteren gemäß § 53 Abs. 6 Satz 2 StVZO die für Kraftfahrzeuge vorgeschriebenen Rückstrahler zu führen, also zwei Rückstrahler, die nicht die Dreiecksform aufweisen dürfen. Bei einspurigen Anhängern genügt ein Rückstrahler.

- 41.38 Sonstige Anhänger hinter Kraftfahrzeugen — hierzu gehören auch PKW — und Krafttradanhänger — müssen mit zwei dreieckigen roten Rückstrahlern ausgerüstet sein, deren Seitenlänge mindestens 150 mm betragen muß. Die Spitze des Dreiecks muß nach oben zeigen. An den hinter Kraftfahrzeugen mitgeführten Schneeräumgeräten mit einer Breite von mehr als 3 Metern muß in der Mitte zwischen den beiden anderen Rückstrahlern ein zusätzlicher dreieckiger Rückstrahler angebracht sein.
- 41.39 Dreieckrückstrahler dürfen nur an Anhängern geführt werden; ihre Verwendung an Kraftfahrzeugen ist nicht erlaubt.
- 41.40 Auch die Rückstrahler an Anhängern dürfen nicht mehr als 400 mm von der breitesten Seite des Fahrzeugumrisses entfernt und höchstens 600 mm über der Fahrbahn angebracht sein; sie müssen gleichen Abstand von der Mittellinie der Fahrspur und gleiche Höhe über der Fahrbahn haben (§ 49a Abs. 3 StVZO).
- 41.41 Werden land- und forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte, die nur im Fahren eine ihrer Zweckbestimmung entsprechende Arbeit leisten können, und eisenbereifte Anhänger, die nur für land- und forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden, hinter Kraftfahrzeugen mitgeführt, so braucht ihre rückwärtige Sicherung nur den für die nicht maschinell angetriebenen Fahrzeuge geltenden Vorschriften zu genügen (§ 53 Abs. 7 StVZO).

Sicherungslampen (§ 53 Abs. 5 StVZO)

- 41.42 Zum Zwecke der Kenntlichmachung und Sicherung liegengeliebener Kraftfahrzeuge, die besonders auf den Bundesautobahnen und Fernverkehrsstraßen zur Nachtzeit eine erhebliche Gefahr für den übrigen Verkehr darstellen, müssen alle Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 t zwei von der Lichtanlage des Fahrzeuges unabhängige, tragbare Sicherungslampen für gelbes oder rotes Dauerlicht oder gelbes Blinklicht oder zwei Fackeln oder ähnliche Beleuchtungseinrichtungen mit ausreichender Brenndauer oder rückstrahlender Warneinrichtung in betriebsbereitem Zustand mitführen. Die Sicherungslampen, Fackeln und dgl. müssen nach § 22 Abs. 3 Nr. 12 StVZO in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt und nach § 22 Abs. 4 der Vorschrift mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen versehen sein. Die bisher geprüften und genehmigten Sicherungseinrichtungen tragen die Nummern folgender Prüfzeichenreihen:

- a) Rückstrahlende Warneinrichtungen — K 3601 — 3799
- b) Kfz.-Sicherungslampen — K 3801 — 3999
- c) Warnfackeln — K 8001 — 8199
- d) ein Teil der Einrichtungen unter a) — c) — P 8001 — 8999

In diesem Zusammenhang wird auf ein Schreiben des Kraftfahrt-Bundesamtes hingewiesen, in dem u. a. ausgeführt ist, daß die sogenannten Petroleum-Sturmlaternen, die ein amtliches Prüfzeichen mit den Nummern der Reihe K 1400 bis K 1500 tragen, bisher nur als „Kraftfahrzeugschlußleuchten“ bauartgeprüft und zugelassen sind. Diese Beleuchtungseinrichtungen gehören somit **nicht** zu den Geräten, mit denen Kraftfahrzeuge nach den Bestimmungen des § 53 (5) StVZO ausgerüstet werden können.

- 41.43 Bei Ausstattung eines Kraftfahrzeuges mit bauartgenehmigten Sicherungslampen, Warnfackeln oder rückstrahlenden Warneinrichtungen ist gleichzeitig auf die Zahl der Geräte zu achten, die gemäß Auflage in der Allgemeinen Bauartgenehmigung zur Erfüllung der Bestimmung des § 53 (5) StVZO wegen ihrer Brenndauer als Einheit zu betrachten und mitzuführen sind.

Kennzeichenbeleuchtung (rückwärts) § 60 StVZO

- 41.44 Hintere Kennzeichen müssen eine Beleuchtungseinrichtung haben, die das ganze Kennzeichen bei Fahrzeugen der Gattung a) der Anl. V — u. a. Kleinkrafträder — auf 20 m, bei Fahrzeugen der Gattungen b) und c) der Anlage — Kraftäder, Kabinenroller, sonstige Kraftfahrzeuge und Anhänger — auf 25 m lesbar macht. Die Beleuchtungseinrichtung darf kein Licht unmittelbar nach hinten austreten lassen. Die Bestimmung gilt unter den in Abs. 5 der Vorschrift angeführten Voraussetzungen auch für zulassungsfreie, hinter zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen mitgeführte sowie im Straßenwinterdienst der öffentlichen Verwaltung eingesetzte Anhänger.
- 41.45 Das Kennzeichen muß bei Dunkelheit auch dann beleuchtet sein, wenn das Fahrzeug abgestellt ist, es sei denn, daß es sich auf Park- oder Droschkenplätzen befindet oder eine zuverlässige fremde Lichtquelle ausreichende Beleuchtung gewährleistet.
- 41.46 Bei abgeschleppten Kraftfahrzeugen braucht das hintere Kennzeichen nicht beleuchtet zu sein (BayObLG 22. 7. 1952, Rd K 153, S. 52).
- 41.47 Alle nach vorn wirkenden Beleuchtungseinrichtungen müssen so geschaltet sein, daß sie nur zusammen mit der Schluß- und Kennzeichenbeleuchtung brennen können (§ 49a Abs. 4 StVZO). Besondere Schalter zur Betätigung der Kennzeichenbeleuchtung sind unzulässig. Werden solche Schalter bei Verkehrskontrollen vorgefunden, ist deren sofortige Entfernung zu veranlassen.

Zugelassene Beleuchtungseinrichtungen (§ 52 StVZO)

Nebelscheinwerfer (§ 52 Abs. 1 StVZO)

- 41.48 Außer den in § 50 Abs. 2 StVZO vorgeschriebenen (Haupt-)Scheinwerfern können zur zusätzlichen Beleuchtung der Fahrbahn ein oder zwei Nebelscheinwerfer verwendet werden. Das Licht der Scheinwerfer muß weiß oder schwach gelb sein, braucht jedoch mit dem der Hauptscheinwerfer nicht übereinzustimmen.
- 41.49 Wird ein Nebelscheinwerfer verwandt, so kann dieser nach Belieben links, in der Mitte oder rechts angebracht werden. Am zweckmäßigsten ist die Anbringung an der rechten Fahrzeugseite, da die Anstrahlung der Fahrbahnkante als Hilfsmittel zur Weiterfahrt dienen kann. Paarweise angebrachte Nebelscheinwerfer unterliegen den Vorschriften des § 49a Abs. 3 StVZO. Sie müssen gleichen Abstand von der Mittellinie der Fahrspur haben und gleichzeitig und gleich stark leuchten. Nebelscheinwerfer dürfen nicht höher angebracht sein als die Hauptscheinwerfer (Blendefahr). Die Leistungsaufnahme der Glühlampen darf nicht mehr als 35 Watt betragen.

Such- und Rückfahrtscheinwerfer (§ 52 Abs. 2 StVZO)

- 41.50 Neben den zusätzlichen (Nebel-)Scheinwerfern können an Kraftfahrzeugen ein Suchscheinwerfer und ein Rückfahrtscheinwerfer geführt werden.
- 41.51 Suchscheinwerfer sind bewegliche Scheinwerfer, die dazu dienen, Straßen und Geländeteile oder Wegweiser, die von dem Licht der festen Scheinwerfer nicht erfaßt werden, anzuleuchten. Die Art der Anbringung des Scheinwerfers ist nicht vorgeschrieben. Er darf höher als 1 m angebracht werden, muß jedoch so geschaltet sein, daß er nur zusammen mit den Schlußleuchten und der Kennzeichenbeleuchtung brennen kann (§ 49a StVZO). Die Leistungsaufnahme der Glühlampen darf nicht mehr als 35 Watt betragen. Das Licht muß weiß oder schwach gelb sein. Abblendmöglichkeit ist nicht vorgeschrieben.

41.52 Rückfahrtscheinwerfer dienen der Beleuchtung der Fahrbahn nach hinten beim Rückwärtsfahren in dunklem Gelände. Sie dürfen:

- a) die Fahrbahn nur auf höchstens 10 m nach hinten beleuchten und
- b) nur bei Einschaltung des Rückwärtsganges brennen.

Lampen zur Beleuchtung von Arbeitsgeräten hinter land- und fortwirtschaftlichen Maschinen sind nicht als Rückfahrtscheinwerfer anzusehen.

Kennscheinwerfer (§ 52 Abs. 3 StVZO)

41.53 Mit einem oder zwei zusätzlichen Scheinwerfern für blaues Blinklicht oder einer oder zwei anderen Leuchten für blaues Blinklicht (Kennleuchte) dürfen ausgerüstet sein:

- a) Kraftfahrzeuge, die dem Vollzugsdienst der Polizei, der Militärpolizei, des Bundesgrenzschutzes, des Zollgrenzdienstes oder der Zollfahndung dienen, insbesondere Kommando-, Streifen-, Mannschafts-, Transport-, Verkehrsunfall-, Mordkommissionsfahrzeuge,
- b) Lösch- und Sonderkraftfahrzeuge aller Feuerwehren und Kommandokraftfahrzeuge der Berufsfeuerwehren,
- c) Einsatz- und Kommandokraftfahrzeuge des Technischen Hilfswerks,
- d) Kraftfahrzeuge, die nach dem Kraftfahrzeugschein als Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe anerkannt sind,
- e) Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart zur Beförderung von kranken oder verletzten Personen geeignet sind, von jedermann benutzt werden können und nach dem Kraftfahrzeugschein als Krankenwagen anerkannt sind. Die Verwendung der blauen Kennscheinwerfer ist auf die Ausübung hoheitlicher Aufgaben beschränkt.

Inbetriebnahme der Beleuchtungseinrichtungen

Beleuchtung von Fahrzeugen (§ 23 Abs. 1 StVO)

41.54 Die Beleuchtungspflicht nach § 23 Abs. 1 Satz 1 StVO gilt für alle Fahrzeuge, die sich im öffentlichen Verkehrsraum befinden. Ergänzt wird die Vorschrift für Fahrräder durch den § 25, für unbespannte Fuhrwerke durch den § 32 Abs. 2 und für Kraftfahrzeuge durch den § 35 StVO.

41.55 Vom Hereinbrechen der Dunkelheit an oder wenn die Witterung es erfordert, d. h. wenn durch das Fehlen des Tageslichtes oder durch Nebel, Schneefall, starken Regen usw. der Verkehrsteilnehmer den Straßenverkehr nicht mehr ausreichend übersehen und insbesondere Hindernisse auf der Fahrbahn nicht mehr deutlich erkennen kann, sind die für Fahrzeuge vorgesehenen Beleuchtungseinrichtungen in Betrieb zu setzen. Dies gilt nicht für abgestellte Fahrzeuge, wenn sie durch andere Lichtquellen ausreichend beleuchtet sind. Andere Lichtquellen im Sinne des § 23 StVO sind nur fremde Lichtquellen, die nicht am Fahrzeug selbst angebracht sind. Solche Lichtquellen können sein:

Straßenlaternen, Beleuchtung durch andere Fahrzeuge, Schaufenster und Reklamebeleuchtung.

Die Beleuchtung durch andere Lichtquellen gilt nach einer Entscheidung des OLG Hamburg v. 10. 11. 1955 als ausreichend, wenn das abgestellte Fahrzeug, auch unter Berücksichtigung aller die Wahrnehmbarkeit erschwerenden oder beeinträchtigenden Umstände, mit denen der Abstellende nach den örtlichen, zeitlichen und witterungsmäßig bedingten Verhältnissen rechnen muß, wenigstens auf 35—40 m mit Sicherheit erkennbar ist.

Mit dem Erlöschen der fremden Lichtquellen muß der Fahrzeugführer rechnen. Dabei ist besonders auch auf Straßenlaternen zu achten, die nicht die ganze Nacht brennen. Solche Laternen sind durch einen roten Ring bzw. durch ein rotes Schild besonders gekennzeichnet.

41.56 Fahrende Kraftfahrzeuge sind immer, unabhängig von anderen Lichtquellen, zu beleuchten. Auch bei ausreichender Straßenbeleuchtung dürfen Kraftfahrer nicht von der eigenen Beleuchtung ihrer Fahrzeuge absehen; sie müssen zumindest mit Standlicht fahren, wenn die Fahrbahn durch andere Lichtquellen ausreichend beleuchtet ist (§ 33 Abs. 2 StVO).

41.57 Auf Parkplätzen stillgesetzte Kraftfahrzeuge brauchen nicht beleuchtet zu sein, da sie sich nicht im öffentlichen Verkehr befinden.

Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge (§ 23 Abs. 2 StVO)

41.58 Wenn es zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist, müssen haltende oder liegengebliebene Fahrzeuge durch besondere Sicherungslampen, Fackeln oder ähnliche Beleuchtungseinrichtungen oder durch rückstrahlende Warnvorrichtungen auf ausreichende Entfernung kenntlich gemacht werden.

41.59 § 23 ist Betriebsvorschrift für alle Fahrzeuge. Soweit daher Fahrzeugführer nicht verpflichtet sind, die in § 53 Abs. 5 StVZO angeführten Sicherungseinrichtungen mitzuführen, müssen sie sich alsbald solche Vorrichtungen beschaffen, wenn das liegengebliebene Fahrzeug den Verkehr gefährdet. Sie brauchen dabei nicht unbedingt bauartgenehmigte Geräte zu verwenden, sondern können die Sicherung auch improvisieren.

Benutzung der Beleuchtungseinrichtungen an Kraftfahrzeugen (§ 33 StVO)

41.60 Führer von Kraftfahrzeugen haben die Scheinwerfer — dazu gehören auch Suchscheinwerfer, nicht aber Nebelscheinwerfer — rechtzeitig abzublenden, wenn die Sicherung des Verkehrs auf oder neben der Straße, insbesondere die Rücksicht auf entgegenkommende Verkehrsteilnehmer, es erfordert. Die Verpflichtung zum Abblenden besteht auch bei der Begegnung mit Radfahrern und zwar auch dann, wenn diese sich auf dem für Radfahrer oder Fußgänger bestimmten Straßenteil befinden. Gegenüber Fußgängern besteht die Verpflichtung nur, soweit diese in geschlossenen Abteilungen marschieren. Beim Halten vor Bahnübergängen in Schienenhöhe ist stets abzublenden. Erforderlichenfalls muß auch bei entgegenkommenden Eisenbahnzügen abgeblendet werden.

41.61 Eine bestimmte Entfernung, auf die abgeblendet werden muß, ist nicht vorgeschrieben. Es wird lediglich „rechtzeitiges“ Abblenden verlangt. Ein Wiederaufblenden ist frühestens dann zulässig, wenn sich beide Fahrzeugführer in gleicher Höhe befinden. Die Abblendpflicht ist unabhängig davon, ob der Begegnende etwa durch Blinkzeichen zu erkennen gibt, daß er geblendet ist.

Bei starkem Nebel oder Schneefall ist auch am Tag Abblendlicht einzuschalten.

41.62 Nebelscheinwerfer dürfen nach § 33 Abs. 5 StVO nur bei Nebel oder Schneefall und nur in Verbindung mit dem Abblendlicht eingeschaltet werden.

42. Leuchten und Rückstrahler für nicht maschinell angetriebene Fahrzeuge — ausgenommen Fahrräder — und ihre Anhänger (§ 24 StVO)

42.1 Nicht maschinell angetriebene Fahrzeuge (Fuhrwerke usw.) müssen vom Hereinbrechen der Dunkelheit an, oder wenn die Witterung es erfordert, nach vorn mindestens eine Leuchte mit weißem oder schwachgelbem Licht, nach hin-

ten mindestens eine Schlußleuchte mit rotem Licht führen. Die Schlußleuchten dürfen nicht höher als 1550 mm über der Fahrbahn angebracht sein.

- 42.2 Die Leuchten müssen möglichst weit links und dürfen nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt befestigt sein. Werden jeweils 2 Leuchten verwendet, so müssen sie gleichfarbiges und gleich starkes Licht zeigen, nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt und in gleicher Höhe angebracht sein.
- 42.3 Wird ein Anhänger mitgeführt, so ist „der Zug wie ein Fahrzeug zu beleuchten“, d. h., daß auch die Rückseite des Anhängers sowohl mit einer Schlußleuchte (§ 24 Abs. 1 Buchstabe b) als einem Rückstrahler (§ 24 Abs. 5) versehen sein muß.
- 42.4 Für den Fall, daß ein Anhänger mitgeführt wird, der breiter als das vordere Fahrzeug ist, und zwar um mehr als 400 mm über die Leuchte des vorderen Fahrzeuges hinausreicht, muß die Stirnseite des Anhängers durch mindestens eine Leuchte auf der linken Seite besonders kenntlich gemacht werden.
- 42.5 Bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen, die mit Heu, Stroh oder anderen leicht brennbaren Gütern beladen sind, sowie bei Fahrzeugen, die von Fußgängern mitgeführt werden (Handwagen, Handschlitten, Krankenstühle usw.) genügt eine Leuchte mit weißem oder schwachgelbem Licht, die auf der linken Seite so angebracht oder von Hand mitgeführt wird, daß das Licht für entgegenkommende und überholende Verkehrsteilnehmer gut sichtbar ist.
- 42.6 § 24 Abs. 1 und 2 StVO beziehen sich auch auf abgestellte Fahrzeuge. Dies gilt auch für Fahrzeuge nach Abs. 3 der Vorschrift. Die Pflicht zur zusätzlichen Sicherung abgestellter Fahrzeuge, die bei Dunkelheit oder ungünstiger Witterung im Verkehrsraum öffentlicher Wege stehenbleiben, ergibt sich aus § 23 Abs. 2 StVO.
- 42.7 Alle nicht maschinell angetriebenen Fahrzeuge und ihre Anhänger — ausgenommen Fahrräder, für die die Sondervorschriften des § 67 StVZO gelten — müssen gemäß § 24 Abs. 5 Satz 1 StVO an der Rückseite mit mindestens einem roten Rückstrahler ausgerüstet sein. Dieser muß möglichst weit links — nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt — und darf nicht höher als 600 mm über der Fahrbahn angebracht sein. Die Vorschrift gilt auch für Handwagen und Handschlitten.
- 42.8 Keine Rückstrahler benötigen gemäß § 24 Abs. 7 StVO Rodelschlitten, Kinderwagen und Handschlitten, sofern sie ihrem Bestimmungszweck dienen.
- 42.9 Die in § 24 Abs. 1 und 2 vorgeschriebenen Leuchten sind auch bei Tage im betriebsfertigen Zustand mitzuführen, wenn zu erwarten ist, daß sich die Fahrzeuge bei Hereinbrechen der Dunkelheit oder bei Verschlechterung der Sichtverhältnisse durch die Witterung noch im öffentlichen Verkehr befinden werden.

43. Beleuchtung an Fahrrädern (§ 67 StVZO)

- 43.1 Der für die Beleuchtung der Fahrbahn nach vorn geltende § 67 Abs. 1 StVZO stellt im Gegensatz zu der die rückwärtige Sicherung der Fahrräder regelnden Bestimmung des § 67 Abs. 3 der Verordnung keine Ausrüstungsvorschrift dar. Eine Fahrradlampe ist daher nur bei Dunkelheit oder witterungsbedingter schlechter Sicht, dagegen nicht bei Tage, erforderlich.
- 43.2 Das Licht der vorderen Lampe (weiß oder schwachgelb) muß auf 300 m sichtbar sein. Es darf nicht blenden. Der Lichtkegel muß so geneigt sein, daß seine Mitte in 5 m Entfernung vor der Lampe nur halb so hoch liegt wie bei seinem Austritt aus der Lampe. Die Lampe

muß am Fahrrad so angebracht sein, daß während der Fahrt ihre Neigung zur Fahrbahn nicht verändert werden kann (§ 67 Abs. 1 StVZO). Lampen mit einem Kugelgelenk in der Befestigungseinrichtung dürfen zur Fahrradbeleuchtung nicht verwendet werden (Verlautbarung des Bundesministers für Verkehr vom 24. 4. 1950 — StV 7 — 65. 89. 49).

- 43.3 Bei elektrischer Fahrradbeleuchtung müssen Spannung und Leistungsaufnahme der Glühlampe mit Spannung und Leistungsabgabe der Lichtmaschine übereinstimmen; auf Maschine und Lampe müssen Spannung und Leistungsabgabe (-aufnahme) angegeben sein. Leistungsaufnahme der Glühlampe und Leistungsabgabe der Lichtmaschine dürfen bei einer Geschwindigkeit des Fahrrades von 15 km je Stunde 3 Watt nicht übersteigen. Durch Riffelung der Abschlussscheibe muß ausreichende Streuung des Lichts erreicht werden (§ 67 Abs. 2 StVZO).
- 43.4 Nach § 67 Abs. 3 StVZO müssen Fahrräder an der Rückseite ständig mit einer Schlußleuchte für rotes Licht ausgerüstet sein. Mit Rücksicht auf den Fall des Erlöschens der Schlußleuchte wird außerdem die ständige Ausrüstung mit einem roten Rückstrahler gefordert.
- 43.5 Hinsichtlich der vorschriftsmäßigen Beschaffenheit und Anbringung der Beleuchtungseinrichtungen ist in § 67 Abs. 5 StVZO u. a. auf Vorschriften des § 49a der Verordnung verwiesen. Diese Vorschriften enthalten allgemeine Grundsätze für die Beleuchtungseinrichtungen an Kraftfahrzeugen, die gem. § 67 Abs. 5 in gleicher Weise auch für die Fahrradbeleuchtung anzuwenden sind. Nicht angeführt in § 67 Abs. 5 ist die Bestimmung des § 49a Abs. 1 Satz 2, in der gefordert wird, daß die Beleuchtungseinrichtungen an Fahrzeugen **ständig betriebsfertig sein müssen**.

Daraus ergibt sich folgendes:

Fahrräder müssen ständig, auch bei Tage, mit einer Schlußleuchte für rotes Licht und einem roten Rückstrahler ausgerüstet sein (Ausrüstungsvorschrift). Handelt es sich um eine elektrische Schlußleuchte — eine bestimmte Art der Schlußleuchte ist nicht vorgeschrieben — müssen alle zu ihrer Inbetriebnahme erforderlichen Bestandteile, also auch die Stromquelle, am Fahrrad angebracht sein. Nicht erforderlich ist, daß die Schlußleuchte bei Tage sich in einem betriebsfertigen Zustand befindet. Erst vom Hereinbrechen der Dunkelheit ab oder wenn die Witterung es erfordert, verlangen die Verkehrsvorschriften für den Fall einer Benutzung des Fahrrades die Inbetriebnahme der Beleuchtungseinrichtung (§ 23 Abs. 1 i. Verb. mit § 25 StVO).

- 43.6 Beiwagen von Fahrrädern müssen ebenfalls mit einem roten Rückstrahler versehen sein; hinsichtlich der Höhe der Anbringung gilt das gleiche wie für den Rückstrahler am Fahrrad (§ 67 Abs. 3 Satz 4 StVZO).
- 43.7 Bei allen Fahrrädern muß durch eine entsprechende Vorrichtung (bei elektrischer Beleuchtung ggf. durch Einbau einer die Spannung nicht wesentlich herabmindernden Kontrollleuchte vorn am Rad) sichergestellt sein, daß der Radfahrer das Brennen des Schlußlichtes während der Fahrt ohne wesentliche Änderung der Kopf- und Körperhaltung überwachen kann. Im übrigen muß bei elektrischer Beleuchtung die vordere Leuchte und das Schlußlicht am Fahrrad so geschaltet sein, daß die nach vorn wirkende Leuchte nicht allein in Betrieb gesetzt, sondern nur zusammen mit dem Schlußlicht brennen kann (§ 67 Abs. 5 i. Verb. mit § 49a Abs. 4 StVZO).
- 43.8 Darüber hinaus ist für alle Fahrräder zur weiteren rückwärtigen Sicherung die Ausrüstung mit Tretstrahlern vorgeschrieben, d. h. mit Pedalen, die auf beiden Seiten mit gelben Rückstrahlern versehen sind.

- 43.9 Die Beleuchtungsvorschriften für Fahrräder gelten — ausgenommen § 67 Abs. 2 StVZO — auch für Fahrräder mit Hilfsmotor. Die Leistungsaufnahme der Glühlampe im Scheinwerfer von Fahrrädern mit Hilfsmotor darf 15 Watt nicht übersteigen — § 67 Abs. 4 letzter Satz StVZO —.
- 43.10 Rennräder, die ihrem Bestimmungszweck dienen, müssen während der Dunkelheit hinsichtlich Beleuchtung und rückwärtiger Sicherung wie gewöhnliche Fahrräder ausgerüstet sein. Bei elektrischer Beleuchtung dieser Fahrzeuge besteht jedoch nicht die Vorschrift, daß die vordere Beleuchtung so geschaltet sein muß, daß sie nur zusammen mit dem Schlußlicht brennen kann (§ 67 Abs. 6 StVZO).
- 43.11 Bei Tage dürfen Rennräder nur dann ohne die vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen benutzt werden, wenn sie ihrem Bestimmungszweck entsprechend verwendet werden. Als bestimmungsgemäße Verwendung gilt nur die Teilnahme an Rennen, nicht die Durchführung von Trainingsfahrten (VkB1) 1955 S. 400). Vom Hereinbrechen der Dunkelheit an sowie, wenn die Witterung Beleuchtung erfordert, dürfen Fahrräder, an denen eine der vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen versagt, nicht benutzt werden, sie dürfen jedoch von Fußgängern mitgeführt werden (§ 25 StVO).

XX. Fahrerlaubnis

44. § 4 StVZO — Führen von Fahrzeugen

- 44.1 Gemäß § 4 StVZO bedarf es zum Führen von Kraftfahrzeugen, deren Höchstgeschwindigkeit mehr als 6 km je Stunde beträgt, der Erlaubnis der Verwaltungsbehörde (Fahrerlaubnis). Als Führer eines Kraftfahrzeuges gilt nach der herrschenden Meinung, wer unter eigener Verantwortung die bestimmungsmäßigen Triebkräfte des Fahrzeugs auf dieses zwecks Fortbewegung einwirken läßt (Müller, 18. Aufl., S. 129). Es kommt dabei nicht darauf an, daß die Triebkräfte ununterbrochen auf das Fahrzeug einwirken. Zum Betriebe rechnet z. B. auch noch der Zeitraum, in welchem der Motor zeitweilig abgestellt ist. Wenn also ein Fahrzeug als Nachwirkung seiner Motorkraft sich noch in Bewegung befindet, ausrollt oder auf Gefällstrecken weiterfährt, ist es noch in Betrieb.
- Zum Fahrzeugführen ist in diesen Fällen die vorgeschriebene Erlaubnis erforderlich.
- 44.2 Anders liegen die Verhältnisse, wenn ein Fahrzeug aus irgendwelchen Gründen nicht durch seine eigene Antriebskraft bewegt, sondern etwa von Pferden gezogen oder von Menschen geschoben wird. Zu einer solchen Fortbewegung von Fahrzeugen, bei der die Einwirkung der Motorkraft auf das Fahrzeug selbst fehlt, bedarf es keiner Fahrerlaubnis. Dies gilt auch, wenn ein Fahrzeug abgeschleppt wird. Ein Kraftfahrzeug, das von einem anderen Fahrzeug gezogen wird, ist nicht in Betrieb. Von dem Lenker des gezogenen Fahrzeuges kann eine Fahrerlaubnis nicht verlangt werden, es sei denn, daß das Abschleppen zur Inangabe des Motors mit dem Ziele, alsdann die Fahrt selbständig fortzusetzen, vorgenommen wird. Der Führer des ziehenden Fahrzeuges benötigt lediglich die für sein Fahrzeug erforderliche Erlaubnis (§ 5 Abs. 2 Satz 2 StVZO).
- 44.3 Wenn auch der Rechtslage entsprechend von den Lenkern der Fahrzeuge, die ohne Benutzung ihrer eigenen Motorkraft bewegt werden, eine Fahrerlaubnis nicht gefordert werden kann, so entbindet doch diese Vergünstigung nicht von der jedem Verkehrsteilnehmer obliegenden Verpflichtung, die Verkehrsvorschriften zu beachten. Insbesondere kann in der Fortbewegung eines antriebslosen Kraftfahrzeuges unter Umständen eine Verkehrsgefährdung oder -behinderung im Sinne der Grundregel des § 1 StVO zu finden sein.

45. Entziehung der Fahrerlaubnis

- 45.1 Bei den Maßnahmen zur Bekämpfung der Straßenverkehrsunfälle kommt der Entziehung der Fahrerlaubnis eine überragende Bedeutung zu. Dadurch sollen diejenigen Personen von der Führung von Fahrzeugen ausgeschlossen werden, die hierzu auf Grund körperlicher oder geistiger Mängel oder angesichts ihres bisherigen Verhaltens im Verkehr nicht die erforderliche Eignung besitzen. Hinzu kommt, daß die Entziehung der Fahrerlaubnis, obwohl sie nur eine Vorbeugungsmaßnahme zum Schutze der Allgemeinheit darstellt, für die Betroffenen oft schwerer wiegt und sie daher auf die Länge der Zeit gesehen stärker zu beeinflussen geeignet ist als die Verhängung einer Geld- bzw. kurzfristigen Freiheitsstrafe.

Vom Standpunkte der Verkehrssicherheit ist es hiernach zu begrüßen, wenn die zuständigen Stellen von der ihnen gesetzlich gegebenen Möglichkeit, bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen die Fahrerlaubnis zu entziehen, in der erforderlichen Weise Gebrauch machen. Dies gilt besonders auch für die Entziehung der Fahrerlaubnis in den Fällen, in denen gemäß § 4 StVG die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde gegeben ist. Wenn auch auf Grund der durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs eingetretenen Zuständigkeitsänderung die Entscheidung über die Fahrerlaubnisentziehung in der Mehrzahl der Fälle den Gerichten zugewiesen ist, so verbleibt doch genügend Raum für eine Betätigung der Verwaltungsbehörden auf diesem Gebiet. Allerdings wird es dabei wesentlich auf die Mitarbeit der Polizeibehörden ankommen, die ihre Beamten anweisen müssen, vor allem bei der Durchführung von Verkehrskontrollen der Frage, ob Grund zur Einleitung eines Verfahrens auf Entziehung der Fahrerlaubnis besteht, ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Die Wirksamkeit der polizeilichen Tätigkeit hängt dabei wesentlich davon ab, daß die Polizeibeamten mit den gesetzlichen Voraussetzungen über die Entziehung der Fahrerlaubnis vertraut gemacht werden. Ich weise hierzu auf folgendes hin:

Durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs v. 19. Dezember 1952 — BGBl. I S. 832 — sind die Bestimmungen über die Entziehung der Fahrerlaubnis grundlegend geändert worden:

Verpflichtung der Verwaltungsbehörde zur Entziehung der Fahrerlaubnis

- 45.2 Nach § 4 KFG i. d. F. vom 7. 11. 1939 — RGB1. I S. 2223 — konnte die Verwaltungsbehörde demjenigen, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hatte, die Fahrerlaubnis entziehen. Diese in das Ermessen der Verwaltungsbehörde gestellte Befugnis reichte nicht aus, um den ständig zunehmenden Verkehrsunfällen wirksam zu begegnen. Es war deshalb notwendig, die Entziehung der Fahrerlaubnis den Verwaltungsbehörden in allen Fällen zwingend vorzuschreiben, in denen der Mangel der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen festgestellt wird. In § 4 Abs. 1 StVG ist diesem Erfordernis Rechnung getragen. In gleicher Weise ist auch die StVZO (§ 3) geändert bzw. durch entsprechende Vorschriften (§ 15b) ergänzt worden.

Zuständigkeit der Gerichte zur Entziehung der Fahrerlaubnis

- 45.3 Die wichtigste Neuerung des Straßenverkehrssicherungsgesetzes gegenüber den früheren Vorschriften auf diesem Gebiet war § 42m StGB, der den ordentlichen Gerichten die Befugnis gibt, als Maßregel der Sicherung jemandem die Fahrerlaubnis zu entziehen. Voraussetzung für die gerichtliche Entscheidung ist, daß der Führer eines Kraftfahrzeuges durch ein mit Strafe

bedrohtes Verhalten (Verbrechen, Vergehen, Übertretung) bewiesen hat, daß er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Der Täter muß dabei zu einer Strafe verurteilt oder lediglich wegen Zurechnungsunfähigkeit freigesprochen worden sein.

- 45.4 Für die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis kommen solche Handlungen in Betracht, die bei oder in Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der dem Führer eines Kraftfahrzeuges obliegenden Pflichten begangen sind. Hierbei wird es sich in der Regel handeln um: Verstöße gegen Vorschriften des StVG, der StVO oder der StVZO, ferner fahrlässige Tötung oder Körperverletzung, Transportgefährdung, Verkehrsunfallflucht, Volltrunkenheit sowie unterlassene Hilfeleistung (§ 330c StGB). Schmuggel, Diebstahl, Hehlerei u. ä., bei denen ein Kraftfahrzeug zum Transport der Beute oder zur Beförderung der Täter an den Tatort benutzt worden ist, können ebenfalls die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigen.

Liegen diese Voraussetzungen vor, so muß das Gericht die Fahrerlaubnis entziehen. Es ist nicht in das Ermessen des Gerichts gestellt, ob es die Maßregel anwendet oder nicht.

- 45.5 Die verfahrensrechtlichen Fragen, die sich aus dem Nebeneinander der Zuständigkeit des Gerichts und der Verwaltungsbehörde ergeben, sind in § 4 Abs. 2 und 3 StVG geregelt. Der Gesetzgeber hat dabei zwei Grundsätze aufgestellt, von denen sich der eine (§ 4 Abs. 2 StVG) mit dem anhängigen Strafverfahren, der andere (§ 4 Abs. 3 StVG) mit dem abgeschlossenen Strafverfahren befaßt. Solange gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 42m StGB in Betracht kommt, darf die Verwaltungsbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand des Verfahrens ist — hierzu gehört auch das Ermittlungsverfahren der Anklagebehörde und der Polizei vor Erhebung der Anklage —, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen. Handelt es sich dagegen um einen Sachverhalt, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist, also um ein abgeschlossenes Verfahren, und will die Verwaltungsbehörde diesen Sachverhalt in einem bei ihr durchzuführenden Entziehungsverfahren berücksichtigen, so kann sie zum Nachteil des Inhabers der Fahrerlaubnis von dem Inhalt des Urteils insoweit nicht abweichen, als es sich auch auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Die Verwaltungsbehörde darf also bei einem mit Strafe bedrohten Verhalten eine Schuld des Täters nicht bejahen, wenn der Strafrichter sie verneint hat, und die Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht verneinen, wenn der Strafrichter sie in den Gründen seines Urteils bejaht hat. Eine gerichtliche Entscheidung, durch welche die Eröffnung des Hauptverfahrens abgelehnt wird, steht dabei einem Urteil gleich.

Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde zur Entziehung der Fahrerlaubnis

- 45.6 Für die Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde ergibt sich folgendes:

- a) Die Verwaltungsbehörde ist befugt, die Entziehung der Fahrerlaubnis auszusprechen, wenn sich die mangelnde Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht aus einer mit Strafe bedrohten Handlung, die bei oder in Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der dem Führer eines solchen Fahrzeuges obliegenden Pflichten begangen ist, sondern aus sonstigen Umständen ergibt. Wenn also ein Kraftfahrer dem Trunke stark ergeben ist,

kann ihm durch die Verwaltungsbehörde die Eignung, ein Kraftfahrzeug zu führen, abgesprochen werden, ohne daß der Betreffende unter Alkoholeinwirkung beim Kraftfahren betroffen wurde. Insbesondere kommen hierfür Personen in Frage, welche z. B. in einer Trinkerheilanstalt untergebracht waren, solange der krankhafte Hang zum übermäßigen Alkoholgenuß nicht behoben ist. Gleiches gilt von Rauschgiftsüchtigen. Dagegen erfüllt Trunkenheit am Steuer stets den Tatbestand einer Übertretung nach §§ 2, 71 StVZO, unter Umständen auch den eines Vergehens nach § 315a oder § 316 Abs. 2 StGB. Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist in diesen Fällen Sache des Gerichts.

- b) Der Verwaltungsbehörde ist es nicht verwehrt, eine im Strafverfahren abgeurteilte Tat, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis nicht ausreicht, zur Unterstützung anderer außerhalb des Strafverfahrens liegender Entziehungsgründe heranzuziehen. Erst recht aber kann die Verwaltungsbehörde strafbare Handlungen zum Anlaß einer Entziehung nehmen, wenn diese **nicht** bei oder in Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der dem Führer eines Kraftfahrzeuges obliegenden Pflichten begangen sind. In den meisten Fällen wird es sich dabei um die Prüfung der Frage handeln, ob jemandem wegen charakterlicher oder sittlicher Mängel die Eignung abgesprochen werden muß. Die Behörde erfährt z. B., daß der Inhaber einer Fahrerlaubnis wiederholt gerichtlich bestraft worden ist, z. B. wegen Roheitsdelikten. Es kann sich hieraus für die Behörde die Folgerung ergeben, daß der Betreffende auch zum Führen eines Kraftfahrzeuges nicht als geeignet angesehen werden kann, da kaum zu erwarten steht, daß derjenige, der Leben und Gesundheit anderer gröblich mißachtet, die zur Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs erlassenen Gesetze, Rechtsverordnungen und behördlichen Anordnungen befolgen wird. Das gleiche gilt für Verurteilungen wegen Straftaten, die auf einen verbrecherischen Hang schließen lassen (z. B. Sittlichkeitsverbrechen, Eigentumsdelikte, Widerstand gegen die Staatsgewalt).
- c) Die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde zur Entziehung der Fahrerlaubnis ist stets gegeben, wenn die Maßnahme sich gegen Personen richtet, denen die **körperliche oder geistige Eignung** zum Kraftfahren fehlt. Wird z. B. von der Verwaltungsbehörde in Erfahrung gebracht, daß ein Kraftfahrer an Epilepsie, hochgradiger Neurasthenie, Kreislaufstörungen oder anderen Krankheiten (häufige Ohnmachtsanfälle, starke Herzbeschwerden usw.) leidet, die die Eignung, ein Fahrzeug sicher im Verkehr zu führen, ausschließen, so muß die Behörde die Fahrerlaubnis ebenso entziehen, wie wenn sie feststellt, daß jemand wegen mangelnder Sehschärfe, fehlender Gliedmaßen ungeeignet ist. In gleicher Weise ist zu verfahren, wenn Fahrzeugführer erhebliche Alterserscheinungen erkennen lassen, so daß sie nicht mehr über die im Straßenverkehr notwendige Reaktionsfähigkeit verfügen, oder wenn Jugendliche durch leichtsinniges Verhalten beweisen, daß ihnen für die Führung eines Kraftfahrzeuges das erforderliche Verantwortungsbewußtsein noch fehlt.

Die Ungeeignetheit muß in allen Fällen klar ersichtlich sein. Dazu ist jedoch nicht erforderlich, daß ein Verkehrsunfall bereits eingetreten ist. Die Ungeeignetheit ist vielmehr schon dann anzunehmen, wenn sie offen zutage tritt, also schon beim Auftreten oder Erkennbarwerden der körperlichen oder geistigen Mängel.

- d) Das Verfahren bei Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde hat durch das Straßenverkehrssicherungsgesetz keine Änderung erfahren. Die Entziehung wird durch die für den Wohnort bzw. Aufenthaltsort des Führerscheininhabers zuständige Straßenverkehrsbehörde ausgesprochen.

Entziehung der Fahrerlaubnis, die von einer Sonderbehörde erteilt worden ist

- 45.7 Sofern die Fahrerlaubnis durch eine Sonderbehörde erteilt worden ist (Bundesbahn, Bundespost, Bundesgrenzschutz, Polizei), kann diese auch nur durch die betreffende Behörde wieder entzogen werden.

Untersagung der Führung von Fahrzeugen oder Tieren

- 45.8 Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist, soweit sie als gerichtliche Maßnahme der Sicherung in Betracht kommt, in § 42m StGB und § 111a StPO, soweit sie als Verwaltungsmaßnahme verhängt wird, in § 4 StVG und in dem neuen § 15b StVZO geregelt.
- 45.9 Demgegenüber beschränkt sich § 3 StVZO auf das Führen solcher Fahrzeuge, für die es keiner besonderen Erlaubnis bedarf und auf das Führen von Tieren auf öffentlichen Straßen.

Auch bei der Prüfung der Eignung zum Führen von Nichtkraftfahrzeugen oder Tieren muß berücksichtigt werden, daß infolge der Zunahme der Verkehrsdichte und der Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge eine erhöhte Gefahr von Zusammenstößen besteht und deshalb auch an diesen Personenkreis entsprechende Anforderungen zu stellen sind. Allerdings wird hierbei ein anderer Maßstab anzulegen sein, als bei der Frage, ob jemand zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, da die Führung von Kraftfahrzeugen eine weit größere körperliche, geistige und auch sittliche Eignung erfordert.

Sofern die Verwaltungsbehörde feststellt, daß die in Frage kommenden Personen nicht die erforderliche Eignung (z. B. bei Trunksucht, bei Führwerkslenkern u. a. auch wegen eines Hanges zur Tierquälerei) besitzen, um Fahrzeuge oder Tiere im Verkehr sicher zu führen, muß sie diesen deren weitere Führung untersagen. Die Untersagung ist nicht in das pflichtmäßige Ermessen der Verwaltungsbehörde gestellt, sondern zwingend vorgeschrieben, wenn ihre Voraussetzungen erfüllt sind.

Auswertung der Rechtslage für die polizeiliche Praxis

- 45.10 Die Auswertung dieser Rechtslage für die polizeiliche Praxis ergibt, daß zwar auf die **gerichtliche** Entziehung der Fahrerlaubnis die Polizei einen wesentlichen Einfluß, abgesehen von der Ermittlung des Sachverhalts, nicht haben kann. Das Schwergewicht der polizeilichen Mitwirkung bei der Entziehung der Fahrerlaubnis wird vielmehr darin bestehen müssen, daß die Polizei den Straßenverkehrsbehörden in immer zunehmendem Maße Unterlagen über Beobachtungen zur Verfügung stellt, die die Einleitung eines derartigen Verfahrens rechtfertigen und fordern. Die Polizeibeamten müssen dabei stets bedenken, daß die verstärkten Maßnahmen der Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung einen zwar nachhaltigen Eindruck versprechen, aber stets unvollkommen bleiben müssen, wenn es nicht gelingt, solche Personen von der Fahrzeugführung auszuschließen, die inner Person nach dazu ungeeignet sind.

46. Wirksamkeit der Fahrerlaubnis

- 46.1 Gemäß § 2 StVG in Verbindung mit § 4 StVZO ist zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen die Erlaubnis der zuständigen

Behörde erforderlich. Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn der Nachsuchende seine Befähigung durch eine Prüfung dargetan hat und keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

- 46.2 Die Fahrerlaubnis ist durch eine amtliche Bescheinigung (Führerschein) nachzuweisen. (§ 2 Abs. 2 StVG in Verbindung mit § 4 Abs. 1 StVZO). Dies bedeutet, daß die erteilte Fahrerlaubnis dann wirksam wird, wenn die entsprechende amtliche Bescheinigung, „der Führerschein“, dem Bewerber ausgehändigt worden ist. Erst in diesem Augenblick erlangt der Bewerber den „Besitz“ des Führerscheines, der ihm rechtlich die Möglichkeit gibt, führerscheinpflichtige Kraftfahrzeuge zu führen, ohne sich einer Bestrafung nach § 24 Abs. 1 Nr. 1 StVG auszusetzen (Floegel Hartung, 9. Aufl., S. 737; BGH 20. 10. 1954, VerkMitt. S. 5/54).

- 46.3 Die Vorschriften gelten auch dann, wenn die Fahrerlaubnis durch eine der in § 68 Abs. 3 StVZO angeführten Dienststellen erteilt worden ist.

47. Fahren ohne Führerschein

- 47.1 Der Bundesgerichtshof hat in einem Beschluß v. 20. 10. 1954 — 4 StR 490/54 — VerkMitt. 1954, S. 5 — u. a. folgendes ausgeführt:

„Wer beim Führen eines Kraftfahrzeuges den Führerschein zufällig nicht bei sich hat (z. B. weil er ihn zu Hause liegen ließ), der „besitzt“ ihn noch. Er hat ihn nur im Augenblick nicht zur Hand und wird nach §§ 4, 71 StVZO und nur nach diesen Vorschriften bestraft. Wem aber der Führerschein gestohlen, verlorengegangen oder sonst abhanden gekommen ist, der „besitzt“ ihn nicht mehr. Er kann sich durch den Führerschein über seine Fahrerlaubnis nicht mehr ausweisen. Führt er dennoch selbst, ohne sich eine Ersatzurkunde beschafft zu haben, so wird er nach § 24 Abs. 1 Nr. 1 StVG bestraft, sofern der innere Tatbestand gegeben ist.

Wird einem Fahrer, etwa wegen wirklicher oder vermuteter Trunkenheit am Steuer, der Führerschein von Polizeibeamten vorübergehend abgenommen oder einbehalten, so geschieht dies aus Gründen der Gefahrenabwehr (z. B. nach § 14 PVG) oder im Wege vorläufiger Beschlagnahme (§ 111a Abs. 2 i. Verb. mit §§ 94, 95, 98 StPO). Der Führerschein ist aber dadurch nicht eingezogen. Er ist dem Inhaber auch nicht abhanden gekommen, sondern für ihn nur zeitweilig nicht greifbar. Wer in solchem Fall dennoch sein Fahrzeug führt, kann den Schein nicht auf der Stelle vorzeigen und verstößt somit gegen § 4 Abs. 2 StVZO. Er kann sich jedoch über seine — noch nicht wieder entzogene — Fahrerlaubnis ausweisen; denn der Fahrausweis befindet sich in Händen der Behörde, gegenüber deren Beamten sich ein Fahrer auszuweisen hat. Demgemäß ist in diesem Fall der Tatbestand des § 24 Abs. 1 Nr. 1 StVG nicht erfüllt.“

- 47.2 Die Ausführungen des Bundesgerichtshofes, wonach derjenige, der ein Kraftfahrzeug führt, nachdem ihm der Führerschein von Polizeibeamten vorübergehend weggenommen wurde, nicht den Tatbestand des § 24 Abs. 1 Nr. 1 StVG erfüllt, werden zwar dem Interesse der Verkehrssicherheit und dem Ansehen und der Nachhaltigkeit polizeilicher Amtshandlungen nicht völlig gerecht. Immerhin bleibt auch in Anwendung der Rechtsansicht des Bundesgerichtshofes das Führen eines Kraftfahrzeuges nach Wegnahme eines Führerscheines, wie vom Bundesgerichtshof ausgeführt, nicht straflos. Wenn dabei der Strafrahmen nach §§ 4 Abs. 2, 71 der StVZO ausgeschöpft, also z. B. eine Haftstrafe verhängt würde, könnte auch auf diese Weise der Unrechtsgehalt der Tat angemessen gesühnt werden.

XXI. Kraftfahrzeugkennzeichen

48. Grüne Kraftfahrzeugkennzeichen

Zur Beseitigung von Zweifeln hinsichtlich der nach § 60 Abs. 1 Satz 2 StVZO auszugebenden grünen Kennzeichen hat der Bundesminister für Verkehr in seinem Schreiben vom 5. 6. 1956 — StV 2 Nr. 2118 Vm 56 — u. a. folgendes ausgeführt:

„Grüne Kennzeichen erhalten:

- a) Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen (Steuerfreiheit nach Artikel 1 des Kontrollratsgesetzes Nr. 14 v. 11. Februar 1946 i. d. F. des Kontrollratsgesetzes Nr. 51 v. 31. März 1947),
- b) Anerkannte Arbeitsmaschinen im Sinne des § 18 Abs. 2 Nr. 1 StVZO
(Steuerfreiheit nach § 1 der „Verordnung über die Befreiung von Arbeitsmaschinen von der Kraftfahrzeugsteuer“ v. 21. Dezember 1936; RGBl. I S. 1140),
- c) Krankenfahrstühle im Sinne des § 18 Abs. 2 Nr. 3 StVZO
(Steuerfreiheit nach § 1 der „Verordnung über die Befreiung von Arbeitsmaschinen von der Kraftfahrzeugsteuer“ v. 21. Dezember 1936; RGBl. I S. 1140),
- d) Obusse, soweit sie nicht als Behördenfahrzeuge schwarze Kennzeichen erhalten; § 60 Abs. 1 StVZO (Steuerfreiheit nach § 2 Nr. 3 Kraftfahrzeugsteuergesetz; BGBl. 1955 I S. 418),
- e) Anhänger, solange sie ausschließlich hinter steuerbefreiten Kraftfahrzeugen für deren Zweck mitgeführt werden
(Steuerfreiheit nach § 2 Nr. 5 Kraftfahrzeugsteuergesetz; BGBl. I S. 418).

Alle anderen Kraftfahrzeuge (auch Kleinkrafträder und Kraftfahrzeuge von Kriegsbeschädigten, für die Steuerlaß gewährt worden ist) erhalten **schwarze Kennzeichen**, soweit nicht nach § 28 StVZO für Probefahrten usw. ausnahmsweise rote Kennzeichen zugeteilt werden.“

XXII. Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor

49. Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor

- 49.1 Nach § 27 Abs. 1 StVG finden die Verkehrsvorschriften im Teil I des Gesetzes — mit Ausnahme der Gebührevorschrift des § 6 Abs. 1 Nr. 5 — auf Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor keine Anwendung. Die Abs. 1 und 3 des § 27 enthalten Ermächtigungen für den Bundesminister für Verkehr, durch Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften die Arten der vorgenannten Fahrzeuge zu bestimmen und Richtlinien über den Verkehr mit diesen Fahrzeugen zu erlassen. Die in Frage kommenden Bestimmungen sind in der StVZO und StVO zusammengefaßt.

Kleinkrafträder**Begriffsbestimmungen**

- 49.2 Nach § 67a Abs. 1 StVZO i. d. F. der Verordnung v. 29. März 1956 — BGBl. I S. 271 — gelten als Kleinkrafträder im Sinne des § 27 StVG Kraftfahrzeuge (Zweiräder, auch mit Beiwagen) mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm.

Voraussetzungen für die Führung von Kleinkraftträdern

- 49.3 Kleinkrafträder mit einem Verbrennungsmotor, dessen Hubraum 50 ccm nicht übersteigt, sind nach § 18 Abs. 2 Nr. 2 StVZO von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen. Als Fahrzeuge in diesem Sinne gelten u. a. Motorroller mit Fahrradhilfsmotor (bis 50 ccm Hubraum) sowie Motorfahrräder (MF), die — mit Ausnahme der bei ihnen Verwendung findenden Tretkurbel — alle Merkmale von

Kleinkraftträdern aufweisen. Kleinkrafträder mit einem größeren Hubraum als 50 ccm, die am 1. 9. 1952 bereits im Verkehr waren, sind gem. § 74 Abs. 2 StVZO nach § 18 Abs. 2 Nr. 2 der Verordnung zu behandeln, wenn die durch die Bauart bestimmte Höchstleistung eine Pferdestärke (reduziert) nicht übersteigt. Sie unterliegen dementsprechend einem Zulassungsverfahren nicht.

- 49.4 Von den Führern der Kleinkraftträder sind während der Fahrt mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Beamten zur Prüfung auszuhändigen:
 - a) eine Ablichtung der allgemeinen Betriebserlaubnis (§ 20 StVZO) oder eine Betriebserlaubnis im Einzelfall (§ 21 StVZO), die die Zulassungsstelle durch den Vermerk „Betriebserlaubnis erteilt“ auf dem Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr ausstellt (§ 18 Abs. 2 Nr. 2a StVZO);
 - b) die Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherungsbestätigung gemäß §§ 18 Abs. 2 Nr. 2b, 29b StVZO;
 - c) der Führerschein (mindestens der Klasse 4) gemäß §§ 4, 5 StVZO;
 - d) eine Betriebserlaubnis für den Motor, sofern es sich um Kleinkraftträder der in § 74 Abs. 2 StVZO bezeichneten Art handelt, und eine allgemeine Betriebserlaubnis oder eine Betriebserlaubnis im Einzelfall nicht erteilt ist.

Kennzeichnung

- 49.5 Für die Kennzeichnung der Kleinkraftträder bis 50 ccm Hubraum gelten die Bestimmungen des § 18 Abs. 2 Nr. 2b in Verbindung mit § 18 Abs. 2 Nr. 1 letzter Satz StVZO. Hiernach sind diese Fahrzeuge, soweit ihre Höchstgeschwindigkeit 20 km/Std. nicht übersteigt, von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen. Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/Std. müssen ein amtliches Kennzeichen führen. Die Bestimmungen über die Kennzeichnung zulassungspflichtiger Kraftfahrzeuge, insbesondere § 23 (mit Ausnahme des Abs. 1 Satz 2 und der Buchstaben c) und d) des Satzes 4, § 27 Abs. 2, §§ 28 und 60 StVZO) gelten entsprechend.
- 49.6 Bei vorübergehend aus dem Ausland kommenden Kleinkraftträdern, an denen das heimische oder das internationale Zeichen fehlt, ist nach § 2 der Verordnung über internationale Kraftfahrzeuge v. 12. November 1934 — RGBl. I S. 1137 — zu verfahren (vgl. hierzu Schreiben des Bundesministers für Verkehr v. 28. 6. 1952 — VkbL S. 250).

Bau- und Betriebsvorschriften

- 49.7 Die Bestimmungen der §§ 32—62 StVZO finden entsprechende Anwendung.

Entziehung der Fahrerlaubnis

- 49.8 Wegen einer Entziehung der Fahrerlaubnis vgl. § 15b StVZO. Gemäß § 67a Abs. 2 StVZO gelten die Rechtsmittel des § 5 StVG.

Strafvorschriften

- 49.9 §§ 24 und 25 StVG finden Anwendung. Verstöße der in diesen Bestimmungen bezeichneten Art sind Vergehen (Führerschein-, Kennzeichen-vergehen).

Anwendung der StVO

- 49.10 Die Bundesautobahnen können von Kleinkraftträdern nur benutzt werden, wenn die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 40 km/Std. beträgt (§ 8 Abs. 7 StVO).

Fahrrad mit Hilfsmotor

Begriffsbestimmungen

- 49.11 Nach § 67a Abs. 3 StVZO gelten als Fahrräder mit Hilfsmotor Fahrzeuge, die hinsichtlich der Gebrauchsfähigkeit die üblichen Merkmale von Fahrrädern aufweisen, jedoch zusätzlich als Antriebsmaschine einen Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm besitzen (u. a. sog. Moped).

Die üblichen Merkmale von Fahrrädern gelten als vorhanden, wenn

- a) der Durchmesser des Hinterrades nicht kleiner ist als 580 mm,
- b) die wirksame Länge der Tretkurbel mindestens 125 mm beträgt,
- c) die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges 40 km je Stunde nicht überschreitet.

Diese Merkmale gelten entsprechend für zweiseitige Fahrzeuge (Tandems) und Fahrzeuge mit 3 Rädern.

Daneben gelten als Fahrräder mit Hilfsmotor die in § 74 Abs. 2 StVZO bezeichneten Fahrzeuge, soweit es sich nicht um Kleinkrafträder handelt.

- 49.12 Wie die Kleinkrafträder sind auch die Fahrräder mit Hilfsmotor gemäß § 27 Abs. 1 StVG von den Bestimmungen im Teil I des Gesetzes — abgesehen von § 6 Abs. 1 Nr. 5 — ausgenommen. Sie gelten, wie sich aus § 67a Abs. 3 und 4 Satz 1 StVZO ergibt, im Sinne der StVZO nicht als Kraftfahrzeuge und unterliegen daher nicht den Bestimmungen über die Zulassungs- und Fahrerlaubnispflicht gemäß §§ 4, 18 StVZO. Kraftfahrzeugschein und Führerschein sind nicht erforderlich. Eine Pflicht zur Kennzeichnung der Fahrzeuge besteht nicht. Die Bau- und Betriebsvorschriften für Kraftfahrzeuge finden keine Anwendung. Das gleiche gilt hinsichtlich der Bestimmungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Verlangt wird lediglich, daß der Führer des Fahrrades mit Hilfsmotor

- a) das 16. Lebensjahr vollendet hat — Ausnahmen kann die Verwaltungsbehörde mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters zulassen (§ 67a Abs. 5 StVZO),
- b) eine Ablichtung, einen Abdruck oder eine Bescheinigung der im § 67a Abs. 6 StVZO geforderten Art,
- c) die Versicherungsbestätigung (§ 29b StVZO) während der Fahrt mit sich führt.

Die Unterlagen zu b) und c) sind auf Verlangen dem zuständigen Beamten zur Prüfung auszuhandigen (§ 67a Abs. 6 StVZO).

- 49.13 Die Bestimmungen über Fahrräder mit Hilfsmotor finden auf Fahrzeuge Anwendung, die nach der früheren Fassung des § 67a Abs. 3 StVZO nur wegen Überschreitung der Gewichtsgrenze als Kleinkrafträder anzusehen waren. Die Fahrzeuge sind nach der Neufassung der Vorschrift, sofern ihre Höchstgeschwindigkeit 40 km Std. nicht überschreitet, wie die übrigen Fahrräder mit Hilfsmotor, weder kennzeichnungs- noch führerscheinpflchtig.

Untersagung der Führung eines Fahrrades mit Hilfsmotor gemäß § 3 StVZO

- 49.14 Da Fahrräder mit Hilfsmotor gemäß § 67a Abs. 4 StVZO als Fahrräder gelten, kann mangels einer Fahrerlaubnispflicht keine Entziehung erfolgen. Bei Ungeeignetheit erfolgt Untersagung gemäß § 3 StVZO.

Strafvorschriften

- 49.15 Die §§ 23—25 StVG finden auf Fahrräder mit Hilfsmotor keine Anwendung, da es an den entsprechenden Voraussetzungen hierfür fehlt.

Die sonstigen Strafbestimmungen z. B. §§ 142 (Verkehrsunfallflucht), 315a StGB (Verkehrsgefährdung) bleiben unberührt.

Anwendung der StVO

- 49.16 Gemäß § 8 Abs. 8 StVZO dürfen Fahrräder mit Hilfsmotor auf den Bundesautobahnen nicht benutzt werden. Die Aufnahme der Vorschrift in die StVO war insofern erforderlich, als der bisherige § 31a der Verordnung, wonach Fahrräder mit Hilfsmotor (§ 67a StVZO) wie gewöhnliche Fahrräder zu behandeln sind, gestrichen worden ist und damit Fahrräder mit Hilfsmotor als Kraftfahrzeuge im Sinne der StVO anzusehen sind.

- 49.17 Für Fahrräder mit Hilfsmotor gelten in Zukunft die gleichen Verkehrszeichen wie für Krafträder. Sie dürfen wie diese u. a. auf Straßen benutzt werden, die durch Aufstellung des Verkehrszeichens Bild 17c (vgl. A I b der Anlage zur StVO) als Kraftverkehrsstraßen gekennzeichnet sind. Die auf Grund der früheren Fassung der StVO unter den Verkehrszeichen für Krafträder angebrachten Zusatzschilder für Fahrräder mit Hilfsmotor sind überflüssig geworden.

- 49.18 Auch die Bestimmungen der StVO über die Mitnahme von Personen auf Fahrrädern (§ 30 StVO) sind auf Fahrräder mit Hilfsmotor nicht mehr anwendbar. Gegen die Mitnahme von erwachsenen Personen auf Fahrrädern mit Hilfsmotor wird daher auf Grund der §§ 1, 7 StVO einzuschreiten sein.

- 49.19 Fahrräder mit Hilfsmotor dürfen auf den als Radweg beschilderten Banketten nur verkehren, wenn sie mit menschlicher Tretkraft fortbewegt werden (§ 8 StVO). Werden sie jedoch an der Hand mitgeführt, werden für sie die gleichen Vorrechte wie für Fahrräder gelten (§ 37 Abs. 5 StVO).

50. § 31 Abs. 1 StVO — Seitenwagen an Fahrrädern mit Hilfsmotor

Nach § 67a Abs. 4 Satz 1 StVZO sind Fahrräder mit Hilfsmotor wie gewöhnliche Fahrräder zu behandeln, wenn nichts anderes bestimmt ist.

Andererseits steht fest, daß seit der Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts v. 14. März 1956 — BGBl. I S. 199 — Fahrräder mit Hilfsmotor, was ihr Verhalten im Straßenverkehr betrifft, wie Kraftfahrzeuge zu behandeln sind. Systemwidrig ist jedoch, obwohl er überwiegend den Charakter einer Ausrüstungsvorschrift hat, der § 31 Abs. 1 StVO in dem Verhaltensrecht verblieben. Wegen dieses Ausrüstungscharakters muß er jedoch m. E. so gewertet werden, als sei er Teil der StVO mit den Rechtsfolgen, die diese Vorschrift für Fahrräder mit Hilfsmotor zieht. Insofern muß also das Fahrrad mit Hilfsmotor als Fahrrad (§ 67a Abs. 4 StVZO) angesehen werden.

Dementsprechend bedarf ein Seitenwagen eines Fahrrades mit Hilfsmotor keiner Bauartgenehmigung (vgl. § 22 Nr. 20 StVZO).

XXIII. Rauchentwicklung bei Kraftfahrzeugen

51. Übermäßige Rauchentwicklung der Fahrzeuge

- 51.1 Unter den Faktoren, die die Sicherheit im Straßenverkehr beeinträchtigen, ist u. a. die Rauchentwicklung bei Fahrzeugen, insbesondere bei Diesel-Lastkraftwagen, von Bedeutung. Eine geringe Rauchentwicklung kann unter bestimmten Betriebsbedingungen gelegentlich unvermeidbar sein. Jedoch wird eine starke Rauchentwicklung im allgemeinen ebenso vermeidbar sein wie ein zwar schwacher, jedoch ständiger Rauch. Die Rauchentwicklung beruht in der Regel auf fehlerhafter Behandlung des Motors. In nicht seltenen Fällen werden Dieselmotore über die Rauchgrenze hinaus beansprucht, weil die Fahrzeuge überladen sind. Da qualmende Fahrzeuge Verkehrsgefahren heraufbeschwören oder andere Verkehrsteilnehmer belästigen können, sind diese Fahrzeuge bei der Verkehrsüberwachung zu überprüfen.

- 51.2 Die rechtliche Grundlage zur Bekämpfung von Rauchbelästigungen ergibt sich zunächst aus § 1 StVO. Danach sind Gefährdungen und Belästigungen — hier also übermäßige Rauchentwicklung — allgemein verboten, soweit sie vermeidbar sind.
- 51.3 Weiter bestimmt § 30 StVZO, daß Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, daß ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt. Danach ist es schlechthin verboten, ein Fahrzeug zu benutzen, das vermeidbaren Rauch verursacht.
- 51.4 Nach § 17 StVZO kann die Verwaltungsbehörde dem Eigentümer oder Halter eines Fahrzeuges, das sich nicht als vorschriftsmäßig erweist, eine angemessene Frist zur Behebung der Mängel setzen und nötigenfalls den Betrieb des Fahrzeuges im öffentlichen Verkehr untersagen.
- 51.5 Unabhängig von der ständigen Überwachung im Straßenverkehr sind Fahrzeuge nach § 29 StVZO in bestimmten Zeitabständen von amtlich anerkannten Sachverständigen, u. a. auch auf Rauchentwicklung, zu prüfen.

XXIV. Steuerkarte

52. Mitführen der Steuerkarte

- 52.1 Nach § 17 KStG darf ein Kraftfahrzeug d. h. Fahrzeug, das nach dem Verkehrsrecht als Kraftfahrzeug gilt, ohne die Steuerkarte oder ohne die Bescheinigung über die Steuerbefreiung nicht benutzt werden.
- 52.2 Der Führer des Kraftfahrzeuges hat die Steuerkarte oder die Bescheinigung über die Steuerbefreiung während der Fahrt stets bei sich zu führen. Er ist verpflichtet, sie auf Verlangen den sich durch ihre Dienstkleidung oder sonst ausweisenden Grenz- und Steueraufsichtsbeamten sowie den Polizeibeamten vorzuzeigen und die erforderliche Auskunft zu geben. Ein in der Fahrt begriffenes Kraftfahrzeug darf indessen **lediglich** zum Zwecke der Kontrolle der Steuerkarte, außer im Grenzbezirk, **nicht** angehalten werden.
- 52.3 Die Pflicht zur Mitführung der Steuerkarte besteht nicht, wenn der Steuerpflichtige verpflichtet oder berechtigt ist, die Karte dem Finanzamt einzureichen.

XXV. Straßenverkehrslärm

53. Straßenverkehrslärm

- 53.1 Mit der ständig zunehmenden Zahl der Fahrzeuge, insbesondere der Kraftfahrzeuge, hat der Lärm auf den Straßen Ausmaße angenommen, die zu einer ernsthaften Gefährdung der Verkehrssicherheit und für weite Kreise der Bevölkerung zu Gesundheitsschäden und zur Minderung der Arbeitsfähigkeit führen können. Es ist dringend notwendig, dem Verkehrslärm mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln entgegenzutreten.
- Die rechtlichen Grundlagen zur Bekämpfung übermäßigen Lärms im Straßenverkehr sind in der StVO und StVZO enthalten.
- 53.2 § 1 StVO bestimmt, daß jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr sich so verhalten hat, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird. Allerdings sind die Belästigungen, die mit dem steigenden Kraftverkehr schlechthin und notwendigerweise verbunden sind, unvermeidbar. Die Verkehrsteilnehmer sind nur gehalten, alle Behinderungen oder Belästigungen insoweit zu vermeiden, als sie die notwendigen Bedürfnisse des modernen Straßenverkehrs übersteigen, z. B. grundloses Hin- und Herfahren mit einem geräuschstarken Kraftrade.

- 53.3 § 4 Abs. 1 Satz 2 StVO gibt den Straßenverkehrsbehörden die rechtliche Grundlage, verkehrsbeschränkende Anordnungen für bestimmte Straßen in Bade- und heilklimatischen Kurorten, in Luftkurorten, in Erholungsorten von besonderer Bedeutung, in Ortsteilen, die überwiegend der Erholung der Bevölkerung dienen, und in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften durchzuführen, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (einschl. Fahrräder mit Hilfsmotor) verhütet werden können.
- 53.4 Der neugeschaffene § 4a StVO enthält ein Sonntagsfahrverbot für Kraftfahrzeuge. Hiernach dürfen an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 0—22 Uhr zur Beförderung von Gütern bestimmte Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t und darüber sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen auf öffentlichen Straßen nicht verkehren. Ausgenommen von dem Verbot sind Fahrten im Interzonenverkehr sowie Fahrten, für die eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 2 StVO erteilt ist.
- 53.5 § 5 StVO bestimmt, daß der Betrieb von Lautsprechern, der sich auf öffentlichen Straßen auswirkt, der Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde bedarf. Die Erlaubnis darf nach den Vorschriften der AV zu § 5 nur erteilt werden, wenn ein überwiegendes Interesse der Allgemeinheit vorliegt (z. B. vor Landtags- oder Bundestagswahl).
- 53.6 § 12 Abs. 1 Satz 2 StVO verbietet, Schallzeichen zu anderen Zwecken, insbesondere zum Zwecke des eigenen rücksichtslosen Fahrens, zu geben. Zur Ankündigung von Überholungen dürfen Schallzeichen nur außerhalb geschlossener Ortschaften abgegeben werden.
- 53.7 Vorrichtungen für Schallzeichen mit einer Lautstärke über 104 Phon sind nach den Vorschriften des § 21 StVO gleichfalls nur außerhalb geschlossener Ortschaften zu benutzen. Die Benutzung von Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne beschränkt sich auf Fälle des § 48 Abs. 3 der Verordnung.
- 53.8 § 42 StVO untersagt u. a. die Werbung und Propaganda durch Ton, soweit dieser geeignet ist, außerhalb geschlossener Ortschaften die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer in einer die Sicherheit des Verkehrs gefährdenden Weise abzulenken oder die Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen.
- 53.9 § 30 StVZO bestimmt, daß Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, daß ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt. Es ist hiernach schlechthin verboten, ein Fahrzeug zu benutzen, das belästigendes Geräusch verursacht. Das gleiche gilt für die Ladung der Fahrzeuge (§ 19 Abs. 1 StVO). Sie muß so verstaut sein, daß dadurch belästigende Transportgeräusche vermieden werden (AV zu § 19 StVO).
- 53.10 Nach § 47 StVZO müssen Verbrennungsgase durch Schalldämpfer so abgeführt werden, daß kein Verkehrsteilnehmer gefährdet oder belästigt werden kann.
- 53.11 § 49 StVZO schreibt vor, daß das Auspuffgeräusch und das Fahrgeräusch der Kraftfahrzeuge das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigen dürfen. Die Physikalisch-Technische Bundesanstalt in Braunschweig hat Richtlinien für Geräuschmessungen an Kraftfahrzeugen aufgestellt, die von Zeit zu Zeit ergänzt vom Bundesverkehrsminister im Verkehrsblatt veröffentlicht werden (vgl. hierzu Schreiben des Bundesverkehrsministers v. 14. 9. 1953 — VkbI S. 466, 1. 7. 1955 — VkbI S. 286,

15. 12. 1955 — VkB1 S. 588, 28. 3. 1956 — VkB1 S. 214, 28. 4. 1956 — VkB1 S. 264 — sowie meine RdErl. v. 28. 4. 1956 — IV C 3 — 20.16 — 23.23 — u. 19. 6. 1956 — IV C 3 — 23.23c Tgb.Nr. 693/56).

Soweit im Verkehr Fahrzeuggruppen angetroffen werden, deren Geräusentwicklung nach ihrer Bauart als besonders lästig empfunden wird, ist nach Nr. 2 der Richtlinien für Geräusmessungen an Kraftfahrzeugen das Kraftfahrt-Bundesamt auf dem Dienstwege zu unterrichten.

- 53.12 Nach § 17 StVZO kann die Verwaltungsbehörde dem Eigentümer oder dem Halter eines Fahrzeuges, das sich nicht als vorschriftsmäßig erweist, eine angemessene Frist zur Behebung der Mängel setzen und nötigenfalls den Betrieb des Fahrzeuges im öffentlichen Verkehr untersagen oder beschränken. Sie kann die Beibringung eines Sachverständigengutachtens oder die Vorführung des Fahrzeuges anordnen.
- 53.13 Ob die Behörde von den Befugnissen nach § 17 Gebrauch macht, ist zwar ihrem pflichtgemäßen Ermessen überlassen. Der Bundesverkehrsminister hat jedoch in einem Erlaß v. 27. 7. 1954 — VkB1 S. 334 — darauf hingewiesen, daß es zu den besonderen Pflichten der Straßenverkehrsbehörden gehört, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln den vermeidbaren Lärm des Straßenverkehrs zu bekämpfen. Sie müßten daher auch von § 17 StVZO Gebrauch machen, wenn der übermäßige Verkehrslärm, der insbesondere durch Lastkraftwagen und Krafträder verursacht werde, auf andere Weise nicht gemildert werden könne.
- 53.14 Unabhängig von der ständigen Überwachung im Straßenverkehr haben die Zulassungsstellen nach § 29 StVZO in angemessenen Zeitabständen die Vorführung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger zur Prüfung durch amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr anzuordnen.
- 53.15 Die polizeiliche Mitwirkung bei der Bekämpfung des Straßenverkehrslärms beschränkt sich nicht auf die Messung von Auspuff- und Fahrgeräuschen. Besonders wichtig ist die Kontrolle der Fahrweise der Fahrzeugführer. Auch mit Fahrzeugen, deren Schalldämpfung in Ordnung ist, kann übermäßiger und störender Lärm verursacht werden, wenn der Motor auf hohe Tourenzahl gebracht wird. Hier gilt es, Rücksichtslosigkeiten, die auch ohne Geräuschmeßgeräte festgestellt werden können, nachdrücklich zu bekämpfen. Fahrzeugführer, die bei stehendem Fahrzeug stark Gas geben (z. B. zum Vorwärmen des Motors), die beim Anfahren „rasant“ beschleunigen und die, namentlich in den niedrigen Gängen, zu schnell fahren, verstoßen, wenn sie dadurch andere, auch Anwohner belästigen, gegen § 1 StVO und müssen gebührenpflichtig verwahrt oder angezeigt werden. In Fällen, in denen, besonders bei Krafträdern, unzulässige Eingriffe in Schalldämpfervorrichtungen festgestellt werden, ist unnachsichtig Strafanzeige zu erstatten.

Strafprozeßordnung und Strafgesetzbuch

XXVI. Verkehrsunfallflucht

54. Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB)

- 54.1 Nach § 142 StGB wird mit Gefängnis bis zu 2 Jahren oder mit Haft und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft, wer sich nach einem Verkehrsunfall der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeuges oder der Art seiner Beteiligung an dem Unfall vorsätzlich durch die Flucht entzieht, obwohl nach den Umständen in Frage kommt, daß sein Verhalten zur Verursachung des Unfalles beigetragen hat.

- 54.2 Täter im Sinne des § 142 kann jeder Verkehrsteilnehmer sein, der durch sein Verhalten **möglicherweise** zur Verursachung eines Verkehrsunfalles beigetragen hat. Als Täter kommen also nicht nur die Führer eines Kraftfahrzeuges oder eines Straßenbahnwagens, sondern z. B. auch Fußgänger, Radfahrer, Reiter oder Lenker von Pferdefuhrwerken in Betracht.
- 54.3 In allen Fällen genügt es, wenn die betreffende Person aus irgendeinem Grunde in den Verdacht gerät, den Unfall verursacht oder mitverursacht zu haben (BayObLG. 25. 5. 1954, RdK 1954). Daß sie den Unfall tatsächlich verschuldet hat, wird nicht vorausgesetzt. Die Schuldfrage ist für die Feststellungspflicht ohne Belang (BGH v. 14. 6. 1951 — VRS, Bd. 4, S. 54).
- 54.4 Es muß sich ferner um einen Verkehrsunfall handeln, also ein unerwartetes Ereignis, das mit dem Straßenverkehr und seinen Gefahren in ursächlichem Zusammenhang steht und einen Personen- oder einen nicht ganz unerheblichen Sachschaden zur Folge hat (BGH 4. St. 26. 4. 1955 VkB1 S. 498). Ein Zusammenstoß zwischen Verkehrsteilnehmern wird nicht vorausgesetzt. Es kommen auch Unfälle anderer Art in Betracht. So liegt ein Verkehrsunfall u. a. auch dann vor, wenn ein Kraftfahrzeug gegen einen Straßenbaum oder einen Laternenpfahl fährt. Verkehrsunfall kann auch ein Unglück sein, für das niemand straf- oder zivilrechtlich verantwortlich gemacht werden kann.
- 54.5 § 142 StGB besagt nichts darüber, wer berechtigt ist, Feststellungen zu treffen. Daß die Polizei zu Feststellungen befugt ist, bedarf keiner Erörterung. Darüber hinaus aber hat auch jeder an einem Unfall Beteiligte und jeder durch einen Unfall Betroffene das Recht, die erforderlichen Ermittlungen zu führen bzw. den Sachverhalt so aufzuklären, daß später zivilrechtliche Ansprüche geltend gemacht und etwa erforderliche Strafverfahren durchgeführt werden können. Aus § 127 StPO ergibt sich weiter, daß auch ein Unbeteiligter, der zufällig bei einem Unfall zugegen ist, berechtigt ist, Maßnahmen zu ergreifen, die auf die Feststellung der Persönlichkeit des Beteiligten gerichtet sind.
- 54.6 In der neueren Rechtsprechung hat sich allerdings mehr und mehr der Gedanke durchgesetzt, daß der Beteiligte an der Unfallstelle das Eintreffen der Verkehrspolizei abzuwarten hat, da nur diese auf Grund ihrer Ausbildung in der Lage ist, die notwendigen Ermittlungen mit der erforderlichen umfassenden Sachkunde und der nötigen Sicherheit zu führen.
- 54.7 Die Strafbarkeit der Unfallflucht begründet die Wartepflicht des Unfallbeteiligten an der Unfallstelle. Lediglich die Pflicht, Verletzten beizustehen, kann es rechtfertigen, daß sich der Beteiligte, etwa um Verletzte zu einem Arzt oder in ein Krankenhaus zu bringen, von der Unfallstelle vorübergehend entfernt. Er hat jedoch in diesem Falle sofort zurückzukehren, wenn der Verletzte versorgt ist (BGH, 14. 6. 1951, VRS 1952, S. 49).
- 54.8 Wie lange im übrigen einem Unfallbeteiligten das Verweilen am Unfallort zugemutet werden kann, ist Tatfrage. Dabei werden u. a. die Unfallfolgen, Zeit und Ort des Unfalles und die sonstigen Begleitumstände in Betracht zu ziehen sein (BGH, 18. 1. 1955, VerkMitt. 1955, S. 11).
- 54.9 Der Feststellungspflicht unterliegen nicht Verkehrsteilnehmer, die durch einen von ihnen allein verursachten Verkehrsunfall ausschließlich selbst Schaden erleiden, so daß aus dem Unfall Rechtsbeziehungen zu beteiligten Dritten nicht entstehen (BGH, 26. 5. 1955, VkB1 1955, S. 498). Fährt also ein Kraftfahrer unter Einfluß von Alkohol gegen ein Hindernis, etwa einen Straßenstein, und wird dadurch nur sein eigenes Fahrzeug beschädigt oder er selbst verletzt, so entzieht er sich, wenn er von der Unfallstelle

flüchtet, nicht den Rechtsfolgen eines „Unfalles“, sondern höchstens den eines vorschriftswidrigen Verhaltens, das nicht durch § 142 StGB geschützt wird.

- 54.10 Die Feststellungen beziehen sich auf die Person des Täters, das Fahrzeug und die Art der Beteiligung an dem Unfall. Die Feststellungen müssen nach allen drei Richtungen geführt werden.
- 54.11 Zur Feststellung der Person gehört nicht nur die Angabe des Namens. Sie muß vervollständigt werden durch die Vorweisung von Ausweispapieren. Auch für die Feststellung des Fahrzeuges genügt es nicht, nur die Wagennummer anzugeben. Es sind gleichzeitig die Betriebssicherheit (z. B. der Beleuchtung, der Bremsen) und etwaige Unfallspuren an dem Fahrzeug zu überprüfen (BGH, 16. 2. 1955, VerkMitt. 1955, S. 26). Zur Feststellung der Art und Weise der Beteiligung kann u. a. die Entnahme der Blutprobe gehören, um prüfen zu können, ob etwa der Beteiligte unter Alkoholeinfluß gestanden hat.
- 54.12 Der äußere Tatbestand des § 142 StGB erfordert ferner, daß sich jemand nach einem Verkehrsunfall den Feststellungen durch die Flucht entzieht. Mit Beginn der Entfernung vom Unfallort liegt zunächst nur versuchte Unfallflucht vor. Die Flucht ist vollendet, wenn sich der Täter soweit oder an einen Ort entfernt hat, daß er nicht ohne weiteres erreichbar oder als Beteiligter feststellbar ist (BGH, 7. 1. 1955, NJW 1955, S. 310). Daß er sich am nächsten Tag freiwillig der zuständigen Polizeidienststelle stellt, ändert nichts daran, daß er sich „der Art seiner Beteiligung“ entzogen hat (Floegel-Hartung, 9. Aufl., S. 905).
- 54.13 Im einzelnen ist es Tatfrage, wann Unfallflucht vorliegt. Der Bundesgerichtshof hat z. B. in einem Falle entschieden, daß Unfallflucht nicht gegeben war, nachdem ein beim Unfall verletzter Kraftfahrer zunächst in einer Kleinstadt 2½ Stunden am Unfallort vergeblich gewartet, aber vor seiner Weiterfahrt Passanten gebeten hatte, den Eigentümer der beim Unfall beschädigten Sache zu unterrichten — BGH, 18. 1. 1955, DAR 1955, S. 116 —.
- 54.14 Für den inneren Tatbestand der Verkehrsunfallflucht ist Vorsatz erforderlich. Für die Begründung des Vorsatzes genügt es, wenn z. B. ein Kraftfahrer bei nächtlicher Fahrt infolge einer schweren Erschütterung seines Fahrzeuges erkannt hat, daß er mit einem harten Gegenstand auf der Fahrbahn zusammengestoßen sein muß, und so als Versacher eines Verkehrsunfalles möglicherweise in Frage kommt, dennoch aber weiterfährt (vgl. hierzu BGH, 19. 1. 1954, VRS 1954, S. 364).

XXVII. Unterlassene Hilfeleistung

55. Unterlassene Hilfeleistung (§ 330c StGB)

- 55.1 Gemäß § 330c StGB wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wer bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not nicht Hilfe leistet, obwohl dies erforderlich und ihm den Umständen nach zuzumuten, insbesondere ohne erhebliche eigene Gefahr und ohne Verletzung anderer wichtiger Pflichten möglich ist. Dieser Vorschrift kann bei Straßenverkehrsunfällen eine besondere Bedeutung zukommen. Sie richtet sich an alle Personen, demnach auch an solche, die an dem Unfallgeschehen nicht beteiligt sind.
- Voraussetzung für die Anwendung des § 330c StGB ist das Vorliegen von Unglücksfällen, gemeiner Gefahr oder Not.
- 55.2 **Unglücksfälle** sind plötzlich eintretende Ereignisse, die erhebliche Schäden an Menschen oder Sachen verursachen und weitere Schäden zu verursachen drohen. Um einen Unglücksfall han-

delt es sich auch dann, wenn der von den Folgen des Unglücks Betroffene absichtlich das Unglück herbeigeführt hat (z. B. Selbstmordversuch) oder die Unglückslage aus verbrecherischen Motiven entstanden ist (z. B. versuchter Mord, versuchte Notzucht usw.).

- 55.3 Andererseits besteht z. B. keine Hilfspflicht, wenn ein Straßenverkehrsunfall nur geringfügigen Sachschaden zur Folge hat, der keine weitere Gefahr für Personen oder Sachen in sich trägt (BGH NJW 1954, S. 728). Immerhin wird aber die Pflicht zur Hilfeleistung nicht nur dadurch begründet, daß bei dem Unglücksfall ein Mensch verletzt worden ist oder sich in hilfloser Lage befindet. Es kann also auch dann eine Hilfspflicht nach § 330c gegeben sein, wenn z. B. ein Kraftfahrer gegen einen Baum gefahren ist, Fahrer und Insassen aber völlig unverletzt geblieben sind. In einem solchen Falle kann es unter Umständen vorbeifahrenden Kraftfahrern, insbesondere wenn der Unfall in einsamer Gegend geschehen ist, obliegen, anzuhalten, um eine wirksame Hilfe für das Fahrzeug (z. B. Heranholen eines Abschleppwagens) zu veranlassen.
- 55.4 Die Pflicht zur Hilfeleistung kann auch dann bestehen, wenn eine unmittelbare Hilfsbedürftigkeit zwar nicht besteht, wohl aber der Eintritt eines weiteren Schadens zu erwarten ist, z. B. auf der Straße liegende beschädigte Fahrzeuge oder sonstige Gegenstände eine erhebliche Gefahr für den Straßenverkehr bilden.
- 55.5 Gemeine Gefahr bedeutet nach der Begriffsdefinition zu § 315 Abs. 3 StGB 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. Sie besteht also darin, daß der Täter nicht in der Lage ist, den Umfang des durch seine Tat drohenden Schadens auf bestimmte Personen oder Sachen zu beschränken. Läßt z. B. ein Kraftfahrer eine Person, die er mit seinem Fahrzeug tödlich verletzt hat, auf der Fahrbahn einer Straße liegen, so begründet dies wegen der Hindernisbildung eine gemeine Gefahr — Schönke-Schröder, 7. Aufl., S. 918 —. Meist wird es sich jedoch bei der gemeinen Gefahr um die Entfesselung von Naturgewalten (z. B. Überschwemmungen, Dammbrüche) handeln, durch die sowohl Personen als Sachen bedroht werden.
- 55.6 **Gemeine Not** ist eine die Allgemeinheit berührende Notlage. Auch hier ist die Pflicht zur Hilfeleistung nicht auf die Fälle der Gefahr für Leib oder Leben beschränkt; sie besteht auch bei allgemeiner Gefahr für Sachgüter, z. B. bei Feuersbrünsten.
- 55.7 Bestraft wird, wer bei einer der angeführten Lagen nicht Hilfe leistet, obwohl dies erforderlich und zumutbar ist. Eine polizeiliche Aufforderung zur Hilfeleistung ist für die Strafbarkeit der Unterlassung nicht entscheidend.
- 55.8 Die Hilfeleistung muß den Umständen nach zumutbar sein. Es kann dabei auf die Persönlichkeit, die physischen und geistigen Kräfte, die Lebenserfahrung, die Vorbildung usw. der betreffenden Personen ankommen. Die Hilfeleistung muß ohne erhebliche eigene Gefahr möglich sein. Es kann also z. B. nicht verlangt werden, daß ein Nichtschwimmer in tiefes Wasser springt, um jemanden vor dem Ertrinken zu retten.
- Daß der für eine Hilfeleistung in Frage kommende eigene wichtige Pflichten verletzt, kann nicht verlangt werden.
- Befindet sich z. B. ein Kraftfahrer mit einem Schwerkranken auf der Fahrt zu einem Arzt zwecks sofortiger Vornahme einer zur Erhaltung des Lebens notwendigen Operation, so braucht

er nicht anzuhalten, um etwa verletzte Verkehrsteilnehmer zu befördern. Führt dagegen jemand in seinem Kraftwagen zu einer geschäftlichen Besprechung, so ist es seine Pflicht, trotz der Eilbedürftigkeit der eigenen Belange, die Opfer eines schweren Verkehrsunfalles, auch wenn er an diesem gänzlich unbeteiligt ist, zum Arzt zu bringen oder einen Arzt zur Betreuung herbeizuholen.

- 55.9 Die Hilfeleistung, zu der § 330c verpflichtet, kann verschiedenster Art sein. Sie kann in der Anlegung von Notverbänden für Verletzte, in ihrem Abtransport zum Krankenhaus, in der Herbeiholung ärztlicher Hilfe und reiner Sach- oder Arbeitsleistungen jeder Art bestehen. Allerdings beschränkt sie sich nur auf die Leistungen, die zur Abwendung der Folgen des Unglücks erforderlich sind.
- 55.10 Nur wer vorsätzlich seine Pflicht zur Hilfeleistung verletzt, ist nach § 330c StGB straffällig. Es muß also der Täter, um strafbar zu werden, wissen, daß ein Unglücksfall, eine gemeine Gefahr oder gemeine Not vorliegt und daß er zur Hilfeleistung in der Lage ist.

XXVIII. Anwendung des § 315a StGB

56. Bis zum Erlaß des Straßenverkehrssicherungsgesetzes galten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr überwiegend als Übertretungen, die nach den §§ 49 der StVO und 71 der StVZO strafbar waren. Schwerere Strafen griffen nur dann Platz, wenn eine Verkehrszuwerdung zu einem Unfall geführt und der Täter dabei schuldhaft z. B. einen Menschen getötet oder verletzt hatte, oder wenn besondere Tatbestände des Strafrechts (z. B. Fahrerflucht) erfüllt waren.

56.1 Diese wenigen Strafvorschriften und die Übertretungsnormen der StVO und StVZO erwiesen sich als nicht ausreichend, den Kampf gegen die immer mehr zunehmenden Straßenverkehrsunfälle wirksam zu führen. Insbesondere erschien es notwendig, eine schwerere Strafdrohung nicht erst an den Eintritt eines Schadens, sondern schon an die schuldhaft Herbeiführung einer Gefahr für Leib oder Leben oder für bedeutende Sachwerte zu knüpfen.

56.2 Auf diesen Erwägungen beruht die Einfügung der Vorschriften der §§ 315a, 316 in das StGB. Die Vorschriften sehen eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs u. a. darin, daß ein Kraftfahrer

- a) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen;
- b) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann und keine Vorsorge getroffen ist, daß er andere nicht gefährdet;
- c) in grobverkehrswidriger und rücksichtsloser Weise die Vorfahrt nicht beachtet, falsch überholt oder an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen oder -einführungen zu schnell fährt und hierdurch eine Gemeingefahr herbeiführt.

Den Tatbeständen ist gemeinsam, daß durch das Handeln des Täters die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt, also eine Gefahr für andere die Straße benutzende Verkehrsteilnehmer herbeigeführt wird.

- 56.3 Die Art der Gefährdung, der die Bestimmungen vorbeugen sollen, wird weiter dahin bestimmt, daß durch die Verkehrsstörung eine **Gemeingefahr** herbeigeführt wird. Gemeingefahr (§ 315 Abs. 3 StGB) bedeutet dabei 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. Zur Erläuterung des Begriffes „bedeutende Sachwerte“ hat das Kammergericht Berlin in seinem Urteil vom 24. 11. 1955 — VerkMitt. 1956, S. 1 — u. a. folgendes ausgeführt:

„Ist im Einzelfalle nur ein geringer Sachschaden entstanden, so ist damit noch nicht bewiesen, daß keine Gemeingefahr vorgelegen hat (Floegel-Hartung, 9. Aufl., Anm. 2c zu § 315a StGB, S. 922). Beschränkt sich aber die Gefahr nur auf einen bestimmten Gegenstand, z. B. eine Straßenlaterne, so muß dieser einen bedeutenden Sachwert im Sinne des § 315 Abs. 3 StGB darstellen, wenn eine Gemeingefahr angenommen werden kann. Im Rahmen des 27. Abschnittes des StGB über „Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen“ galten bisher als bedeutende Sachwerte: „Wertvolle Bauwerke, Waldungen, größere Rohstoff- und Nahrungsmittelvorräte.“

Auf dem Gebiete des Straßenverkehrsrechts kann ein fremder Kraftwagen — auch das vom Täter selbst geführte fremde Kraftfahrzeug — als „bedeutender Sachwert“ im Sinne des § 315 Abs. 3 StGB angesehen werden (OLG Celle, VRS 6, S. 382). In diese Größenordnung ist jedoch eine Straßenlaterne, selbst wenn sie den nicht unerheblichen Wert von 255,— DM hat, nicht einzureihen, so daß die aus der Beschädigung ersichtliche Gefahr keinen bedeutenden Sachwert betroffen hat, soweit der Verlust der Straßenlaterne allein in Betracht kommt.“

56.4 Das Tatbestandsmerkmal der „Gemeingefahr“ muß vom Vorsatz umfaßt sein, wenn eine Zuwiderhandlung gegen § 315a StGB in Betracht gezogen werden soll, d. h. der Täter muß sich der Gefährdung anderer bewußt sein und sich gleichwohl nicht von seinem Handeln abhalten lassen. Kann dem Täter ein Vorsatz nicht nachgewiesen werden, ist eine Verurteilung nach § 316 Abs. 2 StGB möglich.

56.5 In den Fällen des § 315a Abs. 1 Nr. 1—3 ist auch der Versuch (§ 43 StGB) strafbar.

56.6 Das **Eintreten der Gemeingefahr** ist Voraussetzung für die strafrechtliche Verfolgung nach § 315a StGB. In der Rechtsprechung ist allgemein anerkannt, daß zum Begriff der Gemeingefahr eine über die normale Gefährlichkeit der Teilnahme am Verkehr hinausgehende, im Einzelfall nachzuweisende **konkrete** Gefährdung bestimmter Menschen oder bedeutender Sachwerte gehört. Ein nachteiliger Erfolg braucht nicht eingetreten zu sein. Es genügt vielmehr, daß z. B. ein anderes Fahrzeug scharf bremsen mußte, um einen Unfall zu vermeiden.

56.7 Die Forderung, daß im Einzelfalle eine Gemeingefahr eingetreten sein muß, ist für § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB insofern von besonderer Bedeutung, als sie klarstellt, daß die Strafvorschrift mehr voraussetzt, als z. B. ein bloßes Befahren menschenleerer Straßen in fahruntüchtigem Zustande. Ein Kraftfahrer, der also nachts in trunkenem Zustande mit seinem Fahrzeug eine unbelebte Straße befährt, führt hierdurch nicht unbedingt eine Gemeingefahr herbei. Der Fahrer kann im allgemeinen wegen fahrlässiger oder vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung nicht bestraft werden, es sei denn, daß bei der Fahrt Sachgüter beschädigt, Insassen des Fahrzeuges verletzt oder dadurch einer Gefahr ausgesetzt worden sind, daß z. B. das Fahrzeug nur mit knapper Mühe Zusammenstoßen ausgewichen ist. OLG Köln, VRS 1954, S. 306 — BGH, NJW 1954, S. 1255 —. Solange dabei ein Fahrzeugführer nur sich selbst gefährdet, führt er keine Gemeingefahr herbei.

56.8 Nach Auffassung der Gerichte zwingt auch die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer auf den Straßen noch nicht unbedingt dazu, sie als gefährdet im Sinne des § 315a Abs. 1 Nr. 2 anzusehen — OLG Hamm v. 18. 6. 1954, NJW 1954/1171 — BayObLG 7. 4. 1954 JZ 1954, 511, NJW 1954, 1090, VRS 1954, 458 —.

Sie müssen vielmehr in einen Bereich geraten, innerhalb dessen der Täter ihnen gefährlich werden kann. Ob eine solche nahe Beziehung vorliegt, kann nicht ohne eine Untersuchung der Fahrweise entschieden werden. Der Fahrzeugführer kann beispielsweise die zu fordernde Fahrsicherheit infolge des Genusses geistiger Getränke nur in einem solch geringen Maße verloren haben, daß er durchaus noch in der Lage ist, seinen regelmäßigen Verkehrspflichten, insbesondere denen des Ausweichens, des Anhaltens und sogar des Überholens zu genügen und an sein Ziel zu gelangen. In diesem Falle ist eine konkrete Verkehrsgefährdung nicht eingetreten, so daß auch die Bestrafung des Fahrzeugführers nicht nach § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB, zumeist auch nicht nach §§ 1, 49 StVO, sondern höchstens nach §§ 2, 71 StVZO erfolgen kann.

56.9 Der Tatbestand des § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB ist nur dann erfüllt, wenn das Verursachen der „Gemeingefahr“ eine Folge der durch die Trunkenheit hervorgerufenen Fahrsicherheit ist. Es ist deshalb dem Fahrzeugführer nachzuweisen, daß die unsichere Fahrweise auf Alkoholeinfluß zurückzuführen ist. Zu diesem Nachweis sind die besonderen Umstände des Einzelfalles (Ort, Zeit, Wetter, Alkoholmenge, die allgemeine Alkoholreaktion des Täters, die Länge der seit dem letzten Alkoholgenuß verstrichenen Zeit usw.) zu würdigen. Im allgemeinen jedoch wird die sichere Feststellung, daß ein Kraftfahrer 1,5 ‰ und mehr im Blute hat, zur Bejahung der Fahrunfähigkeit ausreichen (vgl. BGH 5. 11. 1953 — NJW 1954, 159).

56.10 Zum Tatbestand des § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB gehört ferner die Verantwortlichkeit des Täters. Ist der Entschluß des Fahrers, ein Fahrzeug zu führen, erst zu einem Zeitpunkt gefaßt worden, zu dem die Zurechnungsunfähigkeit (§ 51 Abs. 1 StGB) bereits eingetreten war, so kann eine Bestrafung nur nach § 330a StGB erfolgen. Hat sich dagegen der Täter in den Zustand des Rausches versetzt, obwohl er wußte, oder damit rechnen mußte, daß er später ein Fahrzeug werde führen müssen, so erfolgt die Bestrafung nicht aus § 330a, sondern aus §§ 315a oder 316 StGB. In diesen Fällen kommt für den Halter des Fahrzeuges, der den unter Alkoholeinfluß stehenden Führer nicht am Fahren hinderte, für die Fahrgäste, die an der Zeche teilgenommen haben, oder den Gastwirt, der dem Fahrer im Übermaß Alkohol verabreichte — BGH 22. 1. 1953, VkB1. 209/53 —, eine Teilnahme an dem Delikt oder sogar dessen eigene Begehung in mittelbarer Täterschaft in Betracht.

56.11 Der § 315a Abs. 1 Nr. 3 StGB richtet sich hauptsächlich gegen die Führer von Fahrzeugen, die sich im Zustand der Ermüdung ans Steuer setzen bzw. weiterfahren, obwohl ihnen ihr Zustand bewußt ist. In diesem Zusammenhang wird auf das Urteil des KG Berlin vom 26. 5. 1955 — VerKMitt. 1955 S. 47 — hingewiesen, in dem u. a. ausgeführt ist, daß ein Kraftfahrer sich nicht darauf berufen kann, die Möglichkeit einer postalkoholischen Rauschwirkung sei ihm unbekannt gewesen.

56.12 Daneben umfaßt der Tatbestand des § 315a Abs. 3 Nr. 2 jeden Mangel körperlicher oder geistiger Art (Epilepsie, hohes Alter, Kurzsichtigkeit usw.), der die Sicherheit des Führers im Verkehr zu beeinträchtigen vermag. Die Bestimmung findet keine Anwendung, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Verkehrs verhindern (Hörgeräte bei Schwerhörigen, Prothesen, zuverlässige Mitfahrer usw.).

56.13 § 315a Abs. 1 Nr. 4 StGB bezieht sich auf drei verschiedene Verstöße gegen Vorschriften der StVO:

Nichtbeachten der Vorfahrt
(§§ 3a, 13, 48 Abs. 2 StVO);

falsches Überholen
(§ 10 StVO);

zu schnelles Fahren an Straßenkreuzungen und -einemündungen
(§ 9 Abs. 2 StVO).

Die Strafbestimmung kommt nur dann zur Anwendung, wenn der Fahrzeugführer „grobverkehrsrechtswidrig und rücksichtslos“ fährt und hierdurch eine Gemeingefahr herbeiführt. Das Merkmal „rücksichtslos“ betont die subjektive, das Wort „grobverkehrsrechtswidrig“ die objektive Seite der Tat. „Rücksichtslos“ handelt nach der Definition, die der BGH — NJW 1954, S. 729 — gegeben hat, „wer sich im Straßenverkehr aus eigensüchtigen Gründen über seine Pflichten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hinwegsetzt oder aus Gleichgültigkeit von vornherein Bedenken gegen sein Verhalten nicht aufkommen läßt.“ Die beiden Merkmale werden sich häufig überschneiden. Wer rücksichtslos fährt, vor allem also zum Zwecke des eigenen schnelleren Vorwärtkommens andere Verkehrsteilnehmer im Sinne des § 1 StVO „mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt“, wird vielfach auch grobverkehrsrechtswidrig handeln.

Die Tatbestandsmerkmale bedürfen in der Anzeige des Nachweises durch bestimmt benannte Umstände.

Menschliches Versagen, auch wenn es schuldhaft ist, füllt im allgemeinen den Begriff „rücksichtslos“ nicht aus. Das gleiche gilt für ein bloßes Verkennen der Verkehrslage. In solchen Fällen kann eine Bestrafung aus den Vorschriften der StVO erfolgen.

56.14 § 315a Abs. 1 Nr. 2—4 StGB wendet sich nur gegen die Führer von Fahrzeugen, also nicht gegen Fußgänger, Reiter, Treiber von Vieh usw. Gegen diese kann demnach nur im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften eingeschritten werden. Andererseits ist § 315a StGB nicht auf die Führer von Kfz. beschränkt. Er gilt z. B. ebenfalls für die Führer von Fuhrwerken. Auch Radfahrer gehören hierher, wenn sie das Fahrrad benutzen, nicht aber dann, wenn sie es mitführen.

Gebührenpflichtige Verwarnung (§ 22 StVG)

B.

§ 22 StVG Gebührenpflichtige Verwarnung bei Verkehrsübertretungen

RdErl. d. Innenministers v. 18. 11. 1954 — 42.28 — 470:54

Zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen bedarf es neben der tatkräftigen Verfolgung schwerer Verstöße auch der Verkehrserziehung auf breiter Grundlage. Als ein erfolgreiches Erziehungsmittel bei leichten Zuwiderhandlungen, bei denen die Verhängung von Strafen entbehrlich erscheint, hat sich erfahrungsgemäß die gebührenpflichtige Verwarnung bewährt.

1. Rechtsgrundlage für die gebührenpflichtige Verwarnung ist § 22 des StVG. Er gibt der Polizei die Möglichkeit, bei leichteren Übertretungen, die nach dem StVG oder den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften strafbar sind, von Maßnahmen der Strafverfolgung (Anzeigenerstattung, Antrag auf Erlass einer gerichtlichen Strafverfügung) abzusehen und statt dessen gebührenpflichtig zu verwarnen.
2. Die gebührenpflichtige Verwarnung stellt keine Strafe dar. Sie wird zur Belehrung des Täters über das Unzulässige seines Verhaltens mit dem Ziele ausgesprochen, ihn von der Begehung gleichartiger oder ähnlicher Übertretungen in der Zukunft abzuhalten.

Mit der gebührenpflichtigen Verwarnung gibt der Polizeibeamte zu erkennen, daß er die Schuld des Täters für gering und die Folgen der Tat für unbedeutend hält, so daß er ein öffentliches Interesse an der Herbeiführung einer gerichtlichen Entscheidung nach pflichtmäßigem Ermessen verneinen kann. Nach Zahlung der Gebühr scheidet eine strafrechtliche Verfolgung der Tat als Übertretung aus. Die einmal erstattete Strafanzeige kann nicht nachträglich zurückgenommen und der ihr zugrunde liegende Sachverhalt Gegenstand einer gebührenpflichtigen Verwarnung werden.

3. Die gebührenpflichtige Verwarnung ist nur zulässig, wenn
 - a) der Täter bei einer Übertretung auf frischer Tat betroffen wird und
 - b) der mit der Erteilung der gebührenpflichtigen Verwarnung verfolgte Zweck nicht durch eine mündliche Verwarnung erreicht werden kann und
 - c) der Betroffene nach Belehrung über sein Weigerungsrecht mit der gebührenpflichtigen Verwarnung und der sofortigen Zahlung der Gebühr einverstanden ist.
4. Bei Tatbeständen, für die in der Regel eine gebührenpflichtige Verwarnung ausreichend erscheint, dürfte es sich insbesondere um solche Verkehrsübertretungen handeln, die keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben, jedoch wegen ihrer Bedeutung für das Verhalten des Verkehrsteilnehmers nicht hingenommen werden können. Jeder Zweifel, ob ein öffentliches Interesse an einer gerichtlichen Entscheidung gegeben ist, soll den Polizeibeamten veranlassen, Strafanzeige zu erstatten.

Ein öffentliches Interesse an einer gerichtlichen Entscheidung ist regelmäßig anzunehmen, wenn

- a) es sich um eine mutwillige Verletzung von Verkehrsvorschriften handelt,
- b) der Täter mehrfache Ermahnungen und Verwarnungen nicht beachtet hat,
- c) aus dem Verhalten des Täters auf einen Hang zur absichtlichen oder häufigen Gesetzesverletzung zu schließen ist,
- d) die Nichtbestrafung der Tat andere Personen zur Wiederholung des Verstoßes anreizen würde,
- e) die Öffentlichkeit oder einzelne Personen durch die Tat in Mitleidenschaft gezogen sind, insbesondere stets, wenn es sich um Unfälle handelt,

f) eine Übertretung mit einer anderen strafbaren Handlung zusammentrifft.

g) Mängel an Fahrzeugen festgestellt werden, die nicht lediglich auf Unachtsamkeit beruhen oder nur vorübergehender Natur sind.

Weitere Abgrenzungen innerhalb der Übertretungstatbestände können sich aus den jeweiligen polizeilichen Erfordernissen ergeben. So wird es z. B. notwendig sein, für bestimmte Übertretungen, die in stärkerem Maße zugenommen haben, von der gebührenpflichtigen Verwarnung vorübergehend Abstand zu nehmen und an deren Stelle Strafanzeige zu erstatten.

5. Bei der gebührenpflichtigen Verwarnung eines Jugendlichen ist zu prüfen, ob dieser nach seinem Einsichtsvermögen das Unrechte seiner Handlung erkennen konnte.

Die gebührenpflichtige Verwarnung von Kindern unter 14 Jahren ist unzulässig. In besonders gelagerten Fällen empfiehlt es sich, die Erziehungsberechtigten bzw. die Leiter der in Frage kommenden Schulen zu unterrichten.

6. Über das Unzulässige seines Verhaltens, über den Charakter der gebührenpflichtigen Verwarnung (keine Strafe, keine Eintragung in das Strafregister) und über sein Recht, die Annahme der gebührenpflichtigen Verwarnung sowie die Zahlung der Gebühr zu verweigern, ist der Betroffene durch den einschreitenden Beamten zu belehren. Eine unterlassene Belehrung macht die gebührenpflichtige Verwarnung anfechtbar. Durch die Erklärung des Einverständnisses ist die Einlegung eines Rechtsmittels gegen die gebührenpflichtige Verwarnung ausgeschlossen. Der Täter ist auch dann im Sinne des § 22 StVG als zur Zahlung bereit anzusehen, wenn er zwar kein Geld bei sich führt, jedoch die Zahlung der Gebühr innerhalb einer bestimmten Frist verspricht.

Widerspricht der Betroffene trotz Belehrung der gebührenpflichtigen Verwarnung, so wird ein öffentliches Interesse an der Herbeiführung einer gerichtlichen Entscheidung anzunehmen sein. Dies gilt vor allem, wenn der Betroffene die Zuwiderhandlung bestreitet oder eine Gebühr nur unter Vorbehalt zu zahlen beabsichtigt. Die hiervon Betroffenen sind auf diese Folgen hinzuweisen. Die Strafanzeige ist mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen.

7. Die gebührenpflichtige Verwarnung darf gemäß § 22 Abs. 1 StVG nur durch hierzu besonders ermächtigte Polizeibeamte ausgesprochen werden. Nur solche Beamte sind zu ermächtigen, die nach Alter, Ausbildung und Persönlichkeit die Gewähr dafür bieten, daß sie diese Maßnahme zuverlässig und gerecht durchführen. Die Beamten müssen insbesondere in der Lage sein, die sachlichen Voraussetzungen für die gebührenpflichtige Verwarnung schnell und sicher zu erkennen.

Gemäß Verordnung des Innenministers v. 2. November 1954 (GV. NW. S. 335) sind die Leiter der Kreis- und Landespolizeibehörden zur Erteilung der Ermächtigung befugt. Die Ermächtigung ist in den Personalakten der Beamten zu vermerken.

Bei der gebührenpflichtigen Verwarnung sind die Polizeibeamten in Uniform nicht verpflichtet, dem Betroffenen gegenüber die Ermächtigung nachzuweisen. Es genügt, wenn sie sich durch ihre Dienstkleidung als Polizeibeamte ausweisen.

Soweit ermächtigte Polizeibeamte bei der gebührenpflichtigen Verwarnung keine Dienstkleidung tragen, sind sie verpflichtet, sich dem Betroffenen gegenüber unaufgefordert durch Vorzeigen des Dienstausweises als Polizeibeamte auszuweisen.

8. Für die gebührenpflichtige Verwarnung wird einheitlich eine Gebühr von 2,— DM erhoben.

9. Die gebührenpflichtige Verwarnung erfolgt:

- a) durch sofortige Erhebung der Verwarnungsgebühr gegen Erteilung einer Empfangsbescheinigung unter Benutzung des Vordruckes Pol. NRW. Nr. 9. — gebührenpflichtige Verwarnung — (Muster Anlage 1),

- b) durch mündliche Aufforderung zur nachträglichen Einzahlung oder Überweisung der Gebühr. In diesem Falle ist den betroffenen Personen der ausgefüllte Vordruck Pol. NRW. Nr. 10 — gebührenpflichtige Verwarnung mit Zahlungsaufforderung — (Muster Anlage 2) auszuhändigen, der die Aufforderung enthält, die Gebühr innerhalb einer bestimmten Frist bei der im Vordruck angegebenen Stelle einzuzahlen oder an diese portofrei zu überweisen.

Geht die Verwarnungsgebühr nicht rechtzeitig ein, so ist wegen der begangenen Übertretung Anzeige zu erstatten. Die Betroffenen sind bei Aushändigung des Vordruckes Pol. NRW. Nr. 10 hierauf hinzuweisen.

Hinsichtlich der gebührenpflichtigen Verwarnung ausländischer Verkehrsteilnehmer, die nicht im Besitz des erforderlichen Geldbetrages in deutscher Währung sind, bestehen gegen die Annahme von Devisen durch die Polizeibeamten keine Bedenken. Es muß jedoch sichergestellt sein, daß einerseits die betroffenen ausländischen Personen, insbesondere bei Wiederausreise, durch eine Quittung gegenüber den Zollbeamten die Ausgabe von Devisen für die gebührenpflichtige Verwarnung nachweisen können, andererseits die eingezogenen Devisen ordnungsgemäß umgetauscht werden.

10. Die nähere Regelung des Abrechnungsverfahrens bleibt den Polizeibehörden überlassen.

Bezüglich der Anforderung der Verwarnungsblocks weise ich auf meinen an die Regierungspräsidenten gerichteten Fernschreiberlaß v. 9. 9. 1954 — IV D 2 II — 1134/54 — hin.

11. Der Erfolg der gebührenpflichtigen Verwarnung hängt von ihrer verständnisvollen Anwendung ab. Die ermächtigten Polizeibeamten sind deshalb mit den formellen und sachlichen Voraussetzungen eingehend vertraut zu machen.

Wegen der formellen Voraussetzungen wird auf vorstehende Ausführungen verwiesen. In sachlicher Hinsicht ist vor allem zu beachten, daß die gebührenpflichtige Verwarnung nicht schematisch angewendet werden darf. Insbesondere muß vermieden werden, daß ihre Anwendung zu einer Entwertung der Strafverfolgung führt. Die gebührenpflichtige Verwarnung ist ihrer Zweckbestimmung nach nur für leichtere Übertretungen gedacht. Die Verpflichtung des Polizeibeamten, in allen anderen Fällen Anzeige zu erstatten, bleibt unberührt.

Die Dienstvorgesetzten haben darüber zu wachen, daß durch eine sinnvolle Anwendung der Vorschriften durch die Polizeibeamten das mit dieser Vollzugsmaßnahme erstrebte Ziel der Verbesserung der Verkehrsdisziplin erreicht werden kann.

Muster Anlage 1

(Muster des Verwarnungsformulars für gebührenpflichtige Verwarnungen Reihe A)

Reihe A¹ Nr. 010 001

Gebührenpflichtig verwarnt wurde:

Vor- und Zuname:

Wohnung:

Übertretung:

Die Verwaltungsgebühr von 2,— DM wurde eingezogen.

....., den
(Ort) (Tag)

(Name, Dienstgr., Dienstnr. und Dienststelle d. Pol.-Beamten)

Reihe A¹ Nr. 010 001

Gebührenpflichtige Verwarnung

Übertretung:

Wegen der vorstehend genannten, heute von Ihnen begangenen Übertretung werden Sie hiermit verwarnt.

Für diese schriftliche Verwarnung wird eine Verwaltungsgebühr von 2,— DM erhoben.

....., den
(Ort) (Tag)

(Behördenbezeichnung)

2,— DM Verwaltungsgebühr erhalten.

(Name, Dienstgr., Dienstnr. und Dienststelle d. Pol.-Beamten)

Muster Anlage 2

(Muster des Verwarnungsformulars für gebührenpflichtige Verwarnungen Reihe B)

Reihe B¹ Nr. 010 001

Gebührenpflichtige Verwarnung mit Zahlungsaufforderung

Vor- und Zuname:

Wohnung:

Übertretung:

Gebührenpflichtige Verwarnung ist erteilt mit der schriftlichen Aufforderung, die Verwaltungsgebühr von 2,— DM innerhalb von 8 Tagen zu entrichten.

....., den
(Ort) (Tag)

.....
(Name, Dienstgr., Dienstnr. und Dienststelle d. Pol.-Beamten)

Reihe B¹ Nr. 010 001

Gebührenpflichtige Verwarnung mit der Aufforderung, die Verwaltungsgebühr zu entrichten.

Vor- und Zuname:

Wohnung:

Übertretung:

Sie werden wegen dieser Übertretung verwarnt mit dem Ersuchen, die Verwaltungsgebühr von 2,— DM innerhalb von acht Tagen unter Benutzung der Ihnen ausgehändigten Zahlkarte bei der

in
(Ort)

einzuzahlen oder an die genannte Stelle portofrei zu übersenden.

....., den
(Ort) (Tag)

..... (Behördenbezeichnung)
(Dienstsiegel)

.....
(Name, Dienstgr., Dienstnr. und Dienststelle d. Pol.-Beamten)

C.

Strafverfolgung Örtliche Zuständigkeit bei der Strafverfolgung von Verkehrsübertretungen

RdErl. d. Innenministers v. 18. 8. 1953 —
IV A 2 — 31.30 — 2204/52

Die örtliche Zuständigkeit zur Aburteilung strafbarer Handlungen bestimmt sich u. a. nach dem Tatort (§ 7 StPO) oder nach dem Wohnsitz des Beschuldigten (§ 8 StPO). Beide Gerichtsstände stehen gleichwertig nebeneinander. Dies gilt auch für die Verfolgung von Verkehrsübertretungen nach der StVO und der StVZO.

Aus Gründen der Zweckmäßigkeit und zur Angleichung an die Verfahrensregelung in den benachbarten Bundesländern ordne ich an:

- a) Anzeigen wegen Übertretungen nach der StVO sind an das für den Tatort zuständige Amtsgericht abzugeben.
- b) Anzeigen wegen Übertretungen nach der StVZO sind an das für den Wohnsitz des Beschuldigten zuständige Amtsgericht abzugeben.
- c) In Fällen, in denen Verstöße gegen die StVO und die StVZO zusammentreffen, sind die Anzeigen an das für den Tatort zuständige Amtsgericht zu senden.

Schlußberichte der Polizei in Strafsachen

RdErl. d. Innenministers v. 18. 6. 1955 —
IV A 2 — 33.58 — 1122/55

Gemäß § 163 StPO hat die Polizei die Aufgabe, strafbare Handlungen zu erforschen und alle keinen Aufschub gestattenden Anordnungen zu treffen, um die Verdunkelung der Sache zu verhüten. Die Ergebnisse der Feststellungen sind aktenkundig niederzulegen und nach Abschluß der Ermittlungstätigkeit ohne Verzug der Staatsanwaltschaft bzw. in Fällen, in denen eine sofortige Vornahme richterlicher Untersuchungshandlungen erforderlich erscheint, unmittelbar an den Amtsrichter zu übersenden.

Über die Vorschrift des § 163 StPO hinaus war in Abschnitt B 2 der „Merkmale für das Einschreiten bei Verkehrsunfällen“, PDV 5, Seite 106 bestimmt, daß als Abschluß der Ermittlungstätigkeit der Polizei in Verkehrsunfallsachen „eine begründete Stellungnahme zur strafrechtlichen Schuldfrage“ abzugeben sei. Dies hat zu der allgemeinen Praxis geführt, in allen Strafsachen sogenannte „Schlußberichte“ zu fertigen und in ihnen zur Schuld des Täters Stellung zu nehmen.

Gegen dieses Verfahren ist des öfteren eingewendet worden, die Beurteilung der Schuldfrage im Schlußbericht der Polizei sei geeignet, präjudiziell zu wirken. Diese Annahme ist an sich, besonders im Hinblick auf die Stellung des Richters im Strafverfahren, durchaus unbegründet. Immerhin ist zuzugeben, daß eine Erörterung der Schuldfrage im polizeilichen Vorverfahren entbehrlich ist. Zur völligen Vermeidung einer — unberechtigten — Kritik der Öffentlichkeit bin ich daher in Übereinstimmung mit dem Justizminister des Landes der Auffassung, daß in Zukunft bei der Abfassung der polizeilichen Schlußberichte in Strafsachen auf eine „Stellungnahme zur strafrechtlichen Schuldfrage“ verzichtet werden soll.

In dem Vordruck „Verkehrsunfallanzeige R Pol. Nr. 225“ ist deshalb der Hinweis unter I. Seite 1 „gegebenenfalls kurze Stellungnahme zur Schuldfrage“ zu streichen.

Für die Fertigung der Schlußberichte, die nichts anderes als die abschließende Stellungnahme des Sachbearbeiters darstellen, genügt es, die wesentlichsten Ermittlungsergebnisse kurz und treffend zusammenzufassen. Es soll hierdurch der Staatsanwaltschaft und dem Gericht lediglich ein schneller Überblick über die zur Beurteilung stehenden Vorgänge ermöglicht und damit die weitere Bearbeitung erleichtert werden. Daneben ist der Schlußbericht ein geeignetes Mittel der Selbstkontrolle für den Ermittlungsbeamten und dessen Vorgesetzte. Der Beamte wird durch die Abfassung des Berichtes genötigt, zu prüfen, ob alle erforderlichen Feststellungen getroffen sind. Treten Unklarheiten bei der Berichtsabfassung auf, so sind ergänzende Feststellungen vorzunehmen, wodurch sich nachträgliche Ermittlungersuchen der Staatsanwaltschaft erübrigen können.

Für die Abfassung der Schlußberichte sind nachstehende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

1. Der Schlußbericht soll eine gedrängte und übersichtlich geordnete Darstellung des ermittelten Sachverhalts enthalten. Soweit Feststellungen durch Beweisanzeichen, die sich aus dem Akteninhalt nicht unmittelbar und eindeutig ergeben, erhärtet werden (z. B. durch Beobachtungen der Ermittlungsbeamten bei der Vernehmung oder bei der Sicherung von Tat Spuren, durch Erfahrungen und Erkenntnisse aus einschlägigen Verfahren oder aus anderen Ermittlungen gegen denselben Täter oder durch Überprüfung von Aussagen usw.), ist im Schlußbericht auf diese Umstände hinzuweisen.
2. Zweifel, die hinsichtlich der ermittelten Tatsachen noch bestehen (z. B. bezüglich der Identität des Beschuldigten, des Opfers, der Tatwerkzeuge, der Überführungsstücke, des Aussagewertes von Spuren und der Glaubwürdigkeit von Aussagen), sind unter Anführung der Umstände, auf die sich die Zweifel stützen, im Schlußbericht darzulegen.
3. In Verkehrsunfallsachen soll der Schlußbericht eine genaue Darstellung des Unfallherganges enthalten. Dabei ist besonderer Wert auf die Beschreibung des Unfallortes, der Sicht-, Verkehrs-, Straßen- und Witterungsverhältnisse und des Zustandes der am Unfall beteiligten Fahrzeuge im Unfallzeitpunkt zu legen. Der Bericht ist erforderlichenfalls durch eine maßstabgerechte Skizze zu veranschaulichen. Aus der Skizze müssen aufgestellte Warn-, Gebots-, Verbots- und Hinweiszeichen sowie besondere Verkehrsregelungsanlagen deutlich zu erkennen sein, und zwar auch in ihrem Abstand vom Unfallort. Soweit die örtlichen Verhältnisse durch Lichtbilder verdeutlicht werden, kann es sich empfehlen, den Ort, von dem aus die Aufnahmen gemacht worden sind, in die Skizze einzuzichnen. Bei der Anfertigung der Skizze ist es unter Umständen wichtig, auf die genaue Einmessung der Unfallstelle in die Unfallumgebung zu achten, weil diese Angaben bei einer späteren Auswertung der Vorgänge für die Verkehrsplanung von Bedeutung sein können. Enthalten die Ermittlungsvorgänge bereits einen Bericht über den Unfallhergang und ist diesem eine Skizze beigelegt, so kann im Schlußbericht auf beides Bezug genommen werden.
4. Hält die Polizei bei der Vorlage der Vorgänge weitere Ermittlungen (z. B. Spezialuntersuchungen) zur Aufklärung des Sachverhaltes für geboten, die sie entweder nicht von sich aus oder nicht sofort veranlassen oder durchführen kann, so regt sie im Schlußbericht ihre Durchführung an und macht Vorschläge, welche Behörde oder Stelle ggf. damit beauftragt werden kann.
5. Der Schlußbericht soll ferner eine Darstellung der persönlichen Verhältnisse des festgestellten Täters und der für die Beurteilung der Tat wesentlichen tatsächlichen Umstände enthalten.
Dabei wird es insbesondere auf eine Berichterstattung über solche Feststellungen ankommen, die für die richterliche Beurteilung hinsichtlich
 - a) der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Täters und
 - b) der Strafzumessung und der Bewilligung von Strafaussetzung zur Bewährung (§ 23 StGB)
 von Bedeutung sein können.

Zu a): Für die Beurteilung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Täters können bedeutsam sein:
Überstandene Krankheiten, erlittene Kriegs- und Berufsverletzungen (Hirnschäden), erbliche Krankheiten, Alkohol- oder Rauschmittelsucht, Alkohol- oder Rauschmittelgenuß (Grad der Trunkenheit im Zeitpunkt der Tat, äußere Anzeichen und Blutalkoholgehalt), Erregungs-, Erschöpfungs- und Ermüdungszustände.

Zu b): Für die Strafzumessung und die Bewilligung von Strafaussetzung zur Bewährung können bedeutsam sein:
Die häuslichen, beruflichen (stetiger Arbeiter, häufiger grundloser Arbeitsplatzwechsel, unverschuldete Arbeitslosigkeit) und wirtschaftlichen Verhältnisse, der Ruf und die Führung des Täters, seine bisherige Auf-

fälligkeit bei der Polizei (auch unter Berücksichtigung von noch nicht abgeschlossenen Ermittlungsverfahren), die Beweggründe für die Tat, wie sie sich aus der Darstellung des Täters und aus den polizeilichen Ermittlungen ergeben, und die Aussichten für das zukünftige Verhalten des Täters.

6. Soweit der Schlußbericht Feststellungen und Beobachtungen enthält, deren Ursprung aus dem Ermittlungsvorgang nicht ohne weiteres erkennbar ist, muß der Bericht die Beweismittel (Zeugen, Urkunden, Sachverständigengutachten) für diese Umstände angeben.

Verstöße gegen das GüKG

RdErl. d. Innenministers v. 24. 11. 1955 —
IV A 2 — 33.52 — 226/54

Nachstehenden Abdruck meines Schreibens an die Herren Innenminister/Senatoren der Bundesländer vom heutigen Tage übersende ich zur gefl. Kenntnis.

Ich bitte, die Polizeidienststellen anzuweisen, im Sinne des nachstehenden Schreibens zu verfahren.

„Der Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen
IV A 2 — 33.52 — 226/54

Düsseldorf, den 24. November 1955

An die
Herren Innenminister/Senatoren der Bundesländer

Betr.: Verstöße gegen das GüKG

Bei Verkehrskontrollen der Polizei werden u. a. ständig Verstöße gegen das GüKG festgestellt. Die Erfahrung zeigt, daß polizeiliche Dienststellen in vielen Fällen die zur Aufklärung des Sachverhaltes erforderlichen weiteren Ermittlungen in eigener Zuständigkeit anstellen.

Dieses steht m. E. im Widerspruch zu den Verfahrensvorschriften des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten. Nach § 35 dieses Gesetzes können die Verwaltungsbehörden die erforderlichen Ermittlungen selbst vornehmen oder durch die Polizei vornehmen lassen. Dies zeigt, daß die Verwaltungsbehörde Herr des Verfahrens sein soll.

Es ist zwar zuzugeben, daß die Polizei nach § 28 des OwiG auch in Bußgeldsachen die Aufgaben nach § 163, Abs. 1 StPO hat. Sie sollte sich jedoch darauf beschränken, alle keinen Aufschub gestattenden Anordnungen zu treffen, um die Verdunklung der Sache zu verhüten. Die Praxis, in eigener Zuständigkeit weitere Ermittlungen anzustellen, dürfte, zumal unter Berücksichtigung des § 35 OwiG, über die Verpflichtung nach § 28 hinausgehen.

Zu dieser Auffassung wird man auch deswegen kommen müssen, weil die weiteren Ermittlungen in wesentlichen Punkten von der Frage abhängig sein werden, welche Folgerungen die zuständigen Verwaltungsbehörden im Sinne des GüKG aus dem festgestellten Verstoß zu ziehen gedenken. Hinzu kommt, daß bei der Vornahme weiterer Ermittlungen die Verwaltungsbehörde oft von anderen Erwägungen geleitet sein wird als denjenigen, welche polizeiliche Dienststellen bei der Aufklärung von Verstößen anstellen.

Ich würde es deswegen begrüßen, wenn sich erreichen ließe, daß alle polizeilichen Dienststellen, die Verstöße gegen das GüKG feststellen, sich auf die Erledigung der Ermittlungen beschränken, die tatsächlich im Sinne des § 163 Abs. 1 StPO zur Verhütung einer Verdunklung keinen Aufschub gestatten. Meinerseits habe ich die Polizeibehörden meines Landes angewiesen, nach Erledigung dieser Maßnahmen unverzüglich die Vorgänge der zuständigen Verwaltungsbehörde im Sinne des GüKG zur weiteren Veranlassung zu übersenden.

Im Auftrage:
gez. Unterschrift"

Fahrzeugkontrollen

RdErl. d. Innenministers v. 2. 11. 1956 —
IV A 2 — 42.49 — 1016/56

Die Polizei hat u. a. die Aufgabe, unbeschadet der den Straßenverkehrsbehörden zugewiesenen periodischen Prüfpflichten, den verkehrssicheren Zustand der im öffentlichen Verkehrsraum befindlichen Fahrzeuge zu überwachen. Dies geschieht einmal im Rahmen der ständigen Verkehrsüberwachung und zum anderen im Wege besonders angeordneter Fahrzeugkontrollen.

1. Werden von den Polizeibeamten Mängel an einem Fahrzeug festgestellt, so ist, sofern das Fahrzeug nicht sofort aus dem Verkehr zu ziehen ist, eine **Mängelanzeige** zu fertigen.

Für die Mängelanzeige ist der als Anlage 1 beigefügte Postkarten-Vordruck (in Blockform) zu verwenden. Der Vordruck besteht aus der Erst-, Zweit- und Drittschrift. Die Erstschrift ist dem Fahrzeugführer bzw. Fahrzeughalter auszuhändigen, die Zweitschrift ist für die Unterrichtung der Straßenverkehrsbehörde bestimmt, wenn der Fahrzeughalter der Aufforderung zur Mängelbeseitigung nicht nachgekommen ist. Die Drittschrift bleibt im Block als Unterlage für die Dienststelle.

Mit der Mängelanzeige wird der Halter des Fahrzeuges aufgefordert, die bei der polizeilichen Kontrolle festgestellten Mängel innerhalb von 4 Tagen beseitigen zu lassen.

Die Mängelbeseitigung muß durch

- a) eine technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr,
 - b) einen Kraftfahrzeug-Elektrodienst oder
 - c) eine nach § 29 Abs. 4 StVZO zugelassene oder anerkannte Stelle oder
 - d) eine durch die zuständige oberste Landesbehörde ermächtigte Behörde oder andere Stelle
- auf der Mängelanzeige bestätigt werden — AV zur StVO — zu § 33 Abs. 2 —.

Wenn der Halter des Fahrzeuges die Bestätigung der Ausbesserung nicht innerhalb der 7-Tage-Frist — AV zur StVO — zu § 33 Abs. 3 Ziff. 3 — beibringt, so ist die Zweitschrift der Mängelanzeige von der Polizei an die Straßenverkehrsbehörde — Zulassungsstelle — des regelmäßigen Standorts zu übersenden. Diese ordnet die Vorführung des Fahrzeuges an oder trifft, wenn nötig, weitergehende Maßnahmen.

Die Ausfertigung einer Mängelanzeige schließt die Strafverfolgung oder eine gebührenpflichtige Verwarnung nicht aus.

2. Fahrzeugführern, deren Fahrzeug bei einer Fahrzeugkontrolle überprüft wurde, ist — sofern nicht ihr Fahrzeug an Ort und Stelle sichergestellt wird — eine **Kontrollbescheinigung** nach nachfolgendem Muster (Anlage 2) auszuhändigen. In gleicher Weise ist auch bei technischen Überprüfungen im Rahmen der laufenden Verkehrsüberwachung zu verfahren.

Bei der Ausgabe der Kontrollbescheinigung sind die Kraftfahrer darauf hinzuweisen, daß die Bescheinigungen während der weiteren Fahrt zur Vermeidung nachfolgender Kontrollen an dem Fahrzeug sichtbar angebracht werden können.

Kontrollbescheinigungen, die durch Polizeidienststellen anderer Bundesländer ausgestellt sind, werden anerkannt, sofern die dort am gleichen Tage durchgeführte Überprüfung auf denselben Gegenstand wie im Lande Nordrhein-Westfalen gerichtet war.

Für Fahrzeugkontrollen aller Art sind Kontrollbescheinigungen in gleicher Farbe zu verwenden. Für den Landesbereich wird die jeweils für einen Tag vorgeschriebene Farbe einheitlich rechtzeitig im voraus festgelegt (vergl. RdErl. [n. v.] IV C 3 — 23.01 — Tgb.-Nr. 911/II/56 vom 20. 7. 1956 Ziff. 11).

Die Eintragungen auf den Kontrollbescheinigungen sind in Tinte oder mit Tintenstift vorzunehmen.

3. Eine zentrale Beschaffung der Vordrucke findet nicht statt. Vorhandene alte Vordrucke können aufgebraucht werden.

Auf meinen Erlaß v. 30. 12. 1954 — IV D 2 II — 1215/54 — nehme ich Bezug.

Vorderseite des Blockdeckels

Bericht über Mängel an Kraftfahrzeugen

(Dienststelle)

Angefangen:

Abgeschlossen:

Block-Nr.

Vorderseite der Erst-, Zweit- und Drittschrift

(Polizeibehörde)

, den

(Polizeidienststelle)

Betr.: Mängel an Kfz.

Festgestellte Mängel:

Feststellung erfolgte um Uhr, in
(Ort, Straße)Ausgehändigt an:
(Vor- und Zuname)wohnhaft:
(Ort, Straße)

als Führer — Fahrzeughalter — des Kfz. mit der Aufforderung, die Mängelanzeige mit einer Bescheinigung einer anerkannten Prüfstelle für den Kfz.-Verkehr über die Beseitigung der Mängel innerhalb von 7 Tagen an die obige Polizeidienststelle zurückzusenden — AV zur StVO — zu § 33 Abs. 3 Ziff. 2 und 3 —.

Unterschrift:
(Name, Amtsbezeichnung, Dienst-Nr.)

Rückseite der Erstschrift

Bescheinigung

Es wird hiermit bescheinigt, daß die vorseitig bezeichneten Mängel am Kfz.
beseitigt sind.

Prüfende Stelle:

, den

An die
Polizeibehörde

in

(Unterschrift)

Rückseite der Zweit- und Drittschrift

Umseitigen Bericht über Mängel am Kfz.
 übersende ich zur gefl. Kenntnis. Der Halter des Fahr-
 zeuges ist der Aufforderung zur Mängelbeseitigung
 nicht nachgekommen.

Ich bitte, die Vorführung des Fahrzeuges und ggf.
 weitergehende Maßnahmen zu veranlassen — AV zur
 StVO — zu § 33 Abs. 3 Ziff. 3 —

Anzeige ist erstattet unter Nr.
wird nicht erstattet

Unterschrift des Dienststellenleiters:

den
 An die
 Straßenverkehrsbehörde

in

Anlage 2

Muster der Kontrollbescheinigung

....., den
 (Polizeidienststelle)

Kontrollbescheinigung

Das Kraftfahrzeug / Fahrzeug / Lkw / Pkw / Krad / Schlepper / Omnibus mit dem amtlichen Kennzeichen

wurde am um Uhr Min.

kontrolliert.

Ladung

Art und Ergebnis der durchgeführten Kontrolle:

.....
 (Unterschrift, Amtsbezeichnung)

**D.
Verkehrsunterricht**

**Maßnahmen zur Hebung der Verkehrsdisziplin;
hier: Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr
gemäß § 6 StVO**

RdErl. d. Innenministers v. 31. 10. 1956 —
IV A 2 — 42.47 — 1128/56

Gemäß § 6 StVO. i. d. F. v. 29. 3. 1956 — BGBl. I S. 271 — sind Verkehrsteilnehmer, die Verkehrsvorschriften nicht beachten, auf Vorladung der Straßenverkehrsbehörde oder der von ihr beauftragten Beamten verpflichtet, an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr teilzunehmen. Für die Durchführung der Vorschrift gilt folgendes:

1. Jede Nichtbeachtung der Verkehrsvorschriften begründet die Pflicht zur Teilnahme am Verkehrsunterricht. Auch Halter von Fahrzeugen sowie Jugendliche nach der Vollendung des 14. Lebensjahres sind zum Verkehrsunterricht heranzuziehen, wenn sie ihre Verkehrspflichten nicht erfüllen.
2. Werden von Polizeibeamten Verstöße gegen Verkehrsvorschriften festgestellt, so sind die betreffenden Verkehrsteilnehmer — unbeschadet sonstiger polizeilicher Maßnahmen (z. B. Belehrung, gebührenpflichtige

Verwarnung, Strafanzeige) — den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zur Teilnahme an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr zu melden. Von der Meldung an die Straßenverkehrsbehörden kann lediglich in den Fällen Abstand genommen werden, in denen es sich bei der Übertretung um eine offenbare Unachtsamkeit handelt, durch die keine Verkehrsgefährdung eingetreten ist und deren Wiederholung nach der Persönlichkeit des Täters nicht zu erwarten steht.

3. Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, daß sie mit einer Vorladung zum Verkehrsunterricht rechnen müssen.
4. Mit der Durchführung des Unterrichts sind solche Polizeibeamte zu beauftragen, die die persönliche Eignung besitzen, den Verkehrsunterricht wirksam zu gestalten. Durch die überzeugende, lebendige Darstellung des Unterrichtsstoffes soll erreicht werden, daß die Unterrichtsteilnehmer die Belehrungsstunde nicht als Strafmaßnahme, sondern als eine im persönlichen Interesse liegende notwendige Aufklärung über die bestehenden Straßenverkehrsvorschriften empfinden.
5. Wegen des Verkehrsunterrichts an Sonntagen wird auf Abs. 3 der zu § 6 StVO ergangenen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift verwiesen.

E.

Sicherstellung oder Beschlagnahme von Fahrzeugen**Unterstellung sichergestellter oder beschlagnahmter Fahrzeuge**

RdErl. d. Innenministers v. 25. 1. 56 —
IV A 2 — 33.60 — 1290/55

I. Unterstellung polizeilich sichergestellter oder beschlagnahmter Fahrzeuge:

Für die Unterstellung polizeilich sichergestellter oder beschlagnahmter Fahrzeuge gelten nachfolgende Richtlinien:

1. Sichergestellte oder beschlagnahmte Fahrzeuge sind in geschlossenen Räumen (Unterstellräume, Garagen) der Polizei unterzustellen. Sofern bei einzelnen Polizeidienststellen geeignete Unterstellräume fehlen oder nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen, sind die Fahrzeuge in privateigenen Räumen unterzubringen. In solchen Fällen sind Maßnahmen zu treffen, die eine unbefugte Benutzung oder einen Diebstahl der Fahrzeuge ausschließen.

Außerhalb geschlossener Räume dürfen sichergestellte oder beschlagnahmte Fahrzeuge nur in Ausnahmefällen auf bewachten polizeieigenen Grundstücken abgestellt werden. Dies gilt nur dann, wenn eine Unterbringung der Fahrzeuge in geschlossenen polizei- oder privateigenen Unterstellräumen nicht möglich ist. Alle nicht fest mit dem Fahrzeug verbundenen und leicht transportierbaren Gegenstände sind gesondert in verschlossenen Räumen aufzubewahren.

Eine etwaige Ladung der Fahrzeuge ist, soweit sich nicht der Grund der Sicherstellung oder Beschlagnahme auf sie erstreckt, den Fahrzeugführern bzw. Haltern oder dem Eigentümer der Ladung zur Verfügung zu stellen.

2. Die Unterstellung in polizeieigenen Unterstellräumen ist — ausgenommen die Fälle unter 7. — gebührenfrei. Jedoch kann die Polizei im Rahmen der Vorschriften des Abschnittes D der GebO für Maßnahmen im Straßenverkehr v. 17. 7. 1953 — BAnz. 1953 Nr. 137 — ggf. die **tatsächlichen Aufwendungen** erstattet verlangen, die z. B. durch die Inanspruchnahme eines Abschleppdienstes, für die Vornahme notwendiger Wartungsarbeiten oder dgl. entstehen. Erstattungspflichtig sind auch die Kosten, die die Polizeibehörde durch eine Anmietung privaten Unterstellraumes verauslagen muß.
3. Über die Sicherstellung oder Beschlagnahme ist dem Besitzer des Fahrzeuges eine Bescheinigung zu erteilen.
4. Erfolgt die Unterstellung des Fahrzeuges bei einer anderen Dienststelle als der, die die Sicherstellung oder Beschlagnahme vorgenommen hat, so sind Übergabe und Übernahmeverhandlungen zu fertigen.
5. Mit der Sicherstellung oder Beschlagnahme wird die Polizei für das Fahrzeug verantwortlich. Bei der Unterstellung sind daher Vorkehrungen zu treffen, die Schadensersatzansprüche wegen unsachgemäßer Unterbringung und Pflege ausschließen. Zur Pflege gehören — vorausgesetzt, daß die Sicherstellung oder Beschlagnahme des Fahrzeuges nicht nur für eine kürzere Zeitdauer vorgenommen wird — ggf. das Hochbocken des Fahrzeuges, das Einfetten leicht rostender Teile, die Überwachung der Batterien u.a.m. Dem Besitzer des Fahrzeuges ist auf Verlangen zu gestatten, die sachgemäße Pflege seines Fahrzeuges selbst vorzunehmen oder durch Beauftragte vornehmen zu lassen. Auch in solchen Fällen ist Vorsorge zu treffen, daß Fehler in der Pflege des Fahrzeuges nicht der Polizei zur Last gelegt werden können.

6. Wird die Sicherstellung oder Beschlagnahme des Fahrzeuges aufgehoben, so ist dieses freizugeben. Über die Freigabe ist ein Vermerk aufzunehmen. Die Benachrichtigung des Fahrzeughalters bzw. Eigentümers über die erfolgte Freigabe und den Zeitpunkt der Abholung des Fahrzeuges hat unter Angabe der Höhe der etwa entstandenen Aufwendungen durch die zuständige Polizeidienststelle zu erfolgen.

7. Für die Abholung des Fahrzeuges ist eine Frist von 3 Tagen festzusetzen. Wird diese Frist versäumt, so sind für jeden weiteren Tag der Unterstellung in sinnvoller Anwendung des RdErl. d. Finanzministers v. 7. 4. 1949 (MBL. NW. S. 365) betr.: Gebühren für Übernachtung in Diensträumen und für die Benutzung staatlicher Autogaragen — nachstehende Gebühren zu erheben:

a) Fahrräder täglich	0,20 DM
b) Krafträder täglich	0,40 DM
c) Krafträder mit Beiwagen täglich	0,60 DM
d) Personenkraftwagen, Zugmaschinen und Anhänger täglich	1,— DM
e) Last- und Lieferkraftwagen täglich	2,— DM
f) Fuhrwerke täglich	1,— DM

Bei der Aufforderung zum Abholen des Fahrzeuges ist darauf hinzuweisen, daß vom dritten Tage der Unterstellung der Aufforderung ab Gebühren in bestimmter Höhe erhoben werden.

Die Herausgabe des Fahrzeuges darf nur nach Entrichtung der zu erstattenden Kosten und der etwa fälligen Gebühren und nur gegen Vorziehung der Empfangsbescheinigung durch den Abholberechtigten erfolgen.

8. Wird ein untergestelltes Fahrzeug nach Benachrichtigung des Fahrzeughalters bzw. Eigentümers nicht fristgemäß abgeholt, so ist eine öffentliche Versteigerung unter Fristsetzung schriftlich anzukündigen. Das Schreiben über die Androhung ist dem Fahrzeughalter bzw. Eigentümer gegen Empfangsnachweis zuzustellen. Nach Ablauf der Frist ist mir das Fahrzeug unter Beifügung des Kfz.-Briefes zur Versteigerung zu melden und auf meine Anordnung nach Düsseldorf, Färberstraße, Fahrbereitschaft der Landesregierung, zu überführen. Der Versteigerungserlös ist nach Abzug der Kosten der Versteigerung und der sonstigen Aufwendungen zu hinterlegen. Die Vorschriften der §§ 293, 383, 384 und 386 BGB finden entsprechende Anwendung. Auf die Bestimmung des § 384 Abs. 2 BGB wird besonders hingewiesen.

II. Unterstellung von Fahrzeugen, die gemäß den Vorschriften der StPO sichergestellt oder beschlagnahmt worden sind:

Bei Fahrzeugen, die von den Polizeibehörden auf Grund der Vorschriften der StPO beschlagnahmt, in Verwahrung genommen oder in anderer Weise sichergestellt worden sind, obliegt die Verwahrungspflicht im vorbereitenden Verfahren der Staatsanwaltschaft, späterhin dem Gericht. Die betreffenden Fahrzeuge sind alsbald nach der Abgabe der Vorgänge der Staatsanwaltschaft zu überstellen, nachdem mit ihr wegen der Übernahme Fühlung aufgenommen worden ist. Aufwendungen für die Unterstellung der Fahrzeuge sind in den Akten des Strafverfahrens zu vermerken oder dem Gericht zu den Akten mitzuteilen.

Dieser RdErl. ergeht im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Justizminister.

Behandlung von Verkehrsunfällen

Verkehrsunfälle, an denen Fahrzeuge der Deutschen Bundespost beteiligt sind

RdErl. d. Innenministers v. 23. 10. 1953 —
IV A 2 — 33.58 — 1225/53

Nach den postdienstlichen Vorschriften haben die Oberpostdirektionen bei Verkehrsunfällen, an denen Kraftfahrzeuge der Deutschen Bundespost beteiligt sind, sofort die im postdienstlichen Interesse notwendigen Maßnahmen zu treffen. Zur Beschleunigung der hierfür erforderlichen Feststellungen bitte ich, bei Verkehrsunfällen obengenannter Art eine Durchschrift der abgeschlossenen Ermittlungsunterlagen jeweils an die zuständigen Oberpostdirektionen, und zwar für den Regierungsbezirk Arnsberg an die Oberpostdirektion Dortmund, für den Regierungsbezirk Düsseldorf an die Oberpostdirektion Düsseldorf, für die Regierungsbezirke Köln und Aachen an die Oberpostdirektion Köln und für die Regierungsbezirke Münster und Detmold an die Oberpostdirektion Münster-Westfalen zu übersenden.

Verkehrsunfälle, an denen Fahrzeuge der Landesverwaltung beteiligt sind

RdErl. d. Innenministers v. 23. 5. 1956 —
IV A 2 — 33.58 — 1031/56

Bei Verkehrsunfällen an denen Dienstkraftfahrzeuge der Landesbehörden beteiligt sind, ergibt sich zumeist die Frage, ob und inwieweit das Land für entstandene Personen- oder Sachschäden Außenstehender (Fremdschäden) haftbar gemacht werden kann. Um prüfen zu können, ob Schadensersatzansprüche Dritter berechtigt sind, muß zunächst die Schuldfrage geklärt werden. Hierzu geeignete Feststellungen zu treffen, ist vielfach erst möglich, wenn der betreffende Landesbehörde, um deren Fahrzeug es sich handelt, der wirkliche Sachverhalt, der in der Regel nur aus den polizeilichen Ermittlungsunterlagen hervorgeht, bekannt ist. Zur Beschleunigung solcher Feststellungen ordne ich deshalb an, daß bei allen Verkehrsunfällen, an denen **Dienstkraftfahrzeuge der Landesbehörden** beteiligt sind, eine Durchschrift der Ermittlungsunterlagen der jeweils zuständigen Mittelbehörde (Regierungspräsident, Oberlandesgerichtspräsident, Oberfinanzpräsident) zuzusenden ist. Bei Fahrzeugen, für die eine der o. a. Mittelbehörden nicht zuständig ist, sind die Durchschriften den zuständigen Ressortministern, bei Kraftfahrzeugen aus dem Kraftfahrzeugpark der Landesregierung — hierzu gehören nicht die Fahrzeuge der Polizeikraftfahrbereitschaft der Abteilung IV des Innenministeriums —, dem Chef der Staatskanzlei zuzuleiten.

Der Erlaß ergeht im Einvernehmen mit dem Chef der Staatskanzlei, dem Justizminister und dem Finanzminister des Landes.

Verkehrsunfälle, an denen Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn beteiligt sind

RdErl. d. Innenministers v. 5. 12. 1956 —
IV A 2 — 33.58 — 1074/56

Mein RdErl. v. 23. 10. 1953 — IV A 2 — 33.58 — 1225/53 — ist auf Kraftfahrzeuge der Bundesbahn sinngemäß anzuwenden. Bei Verkehrsunfällen, an denen Kraftfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn beteiligt sind, ist ab sofort eine Durchschrift der abgeschlossenen Ermittlungsunterlagen der Bundesbahndirektion, die das Fahrzeug zugelassen hat, zu übersenden.

Verkehrsunfallbearbeitung

RdErl. d. Innenministers v. 3. 8. 1954 —
IV A 2 — 33.59 — 288/54

Nach Ziffer III d), Abschnitt A 2 g) der DA Pol. „Verkehrsunfälle“ PDV 5 Seite 105 war

„über jeden Verkehrsunfall, auch den leichtesten, von dem einschreitenden Beamten Verkehrsunfallanzeige nach Vordruck R. Pol. Nr. 225 zu fertigen, selbst wenn Beteiligte keinen Wert auf Feststellung legen.“

Die Anwendung dieser Vorschrift hat angesichts der starken Zunahme der Straßenverkehrsunfälle in den letzten Jahren bei allen Polizeibehörden einen erheblichen Arbeitsaufwand verursacht und dazu geführt, daß Polizeibeamte, die für Einsatzaufgaben dringend benötigt werden, in größerem Umfange täglich mit der zeitraubenden Erstellung von Unterlagen über Verkehrsunfälle beschäftigt sind. Im Interesse der vorbeugenden Bekämpfung der Straßenverkehrsunfälle ist es dringend notwendig, Mittel und Wege zu finden, um durch eine Vereinfachung der Aufnahme der Verkehrsunfälle eine Entlastung der in Frage kommenden Polizeibeamten herbeizuführen. Ich ordne deshalb an:

Bei Verkehrsunfällen, bei denen die Schuld des Täters im strafrechtlichen Sinne offensichtlich gering und die Unfallfolgen auf Grund der getroffenen Feststellungen als unbedeutend (z. B. leichte Schrammen oder Einbeulungen am Kotflügel, geringfügige Beschädigungen an Beleuchtungseinrichtungen, Verbiegen der Stoßstange usw.) anzusehen sind, ist an Stelle der Verkehrsunfallanzeige eine Übertretungsanzeige nach Vordruck Pol. Nr. 142 zu fertigen. Der Beschuldigte ist gleichzeitig zur Sache zu vernehmen. Die Vernehmung von Zeugen, deren Name und Anschrift in jedem Falle festzustellen sind, ist zunächst auszusetzen bzw. erst auf Ersuchen durchzuführen. Freiwillig abgegebene schriftliche Äußerungen von Zeugen sind den Vorgängen beizufügen. Auf der Anzeige ist zum Ausdruck zu bringen, ob ein öffentliches Interesse an der Strafverfolgung besteht.

Wenn Beschuldigte die vorgehaltene Übertretung und damit die Schuld an dem Unfall bestreiten, ist regelmäßig eine Verkehrsunfallanzeige aufzunehmen.

Die Vorschriften meines RdErl. v. 29. 6. 1953 — IV A 2 — 33.56 — 1197/53 — MBl. NW. S. 1272 — über die statistische Berichterstattung bei Verkehrsunfällen gelten auch für die Fälle, in denen nur eine Übertretungsanzeige vorgelegt wird.

Ich weise im übrigen noch auf folgendes hin:

Von Unfallbeteiligten wird häufig versucht, den hinzukommenden Polizeibeamten zu veranlassen, von einem Einschreiten Abstand zu nehmen, indem sie versichern, sich hinsichtlich des eingetretenen Sachschadens privat einigen zu wollen. Ich halte es für notwendig, die Polizeibeamten anzuweisen, daß sie sich weder durch eine solche Erklärung der Unfallbeteiligten, den Schaden aus eigenen Mitteln begleichen zu wollen, noch durch den Hinweis auf die für solche Fälle abgeschlossenen Versicherungsverträge von der Durchführung polizeilicher Maßnahmen abhalten zu lassen.

Weder die Unfallbeteiligten noch die am Unfallort erschienenen Polizeibeamten sind in der Lage, sofort klar zu erkennen, ob nicht das scheinbar nur geringfügig beschädigte Kraftfahrzeug noch andere Schäden erlitten hat, die sich erst in der nachfolgenden Zeit bemerkbar machen und evtl. nur mit einem großen Kostenaufwand behoben werden können. In solchen Fällen muß mit Rückfragen der Versicherungsgesellschaften an die Polizei bzw. die zuständige Staatsanwaltschaft gerechnet werden, die im Falle der Unterlassung von Maßnahmen seitens des betreffenden Polizeibeamten zu Schwierigkeiten, unter Umständen auch Regreßansprüchen, führen können. Ich verweise hierzu auch auf § 346 StGB.

Auch der Umstand, daß Verletzte dem Polizeibeamten bei den ersten Ermittlungen erklären, keinen Strafantrag wegen fahrlässiger Körperverletzung stellen zu wollen, befreit den Polizeibeamten nicht von der Pflicht, die notwendigen Anordnungen zu treffen. Bei Verkehrsunfällen liegt stets ein öffentliches Interesse vor. Dies ist für den Polizeibeamten allein entscheidend. Ob die Staatsanwaltschaft später wegen Fehlens des Strafantrages die Anklage wegen fahrlässiger Körperverletzung fallen lassen muß, ist eine andere Frage. Sie berührt den Polizeibeamten nur sekundär. Für ihn ist bestimmend, daß ein Verkehrsunfall mit Personenschaden vorliegt. Diese Tatsache zwingt ihn, den Verkehrsunfall aufzunehmen. Zu beachten bleibt auch, daß der Verletzte am Unfallort im allgemeinen unter dem Eindruck des Geschehens steht. Er vermag vielfach nicht zu übersehen, ob seine Verletzungen leichter Natur sind oder nicht. Auch weiß er nicht, ob die Person, die den Unfall verursacht hat, die

ihm zunächst gegenüber eingenommene, entgegenkommende Haltung später tatsächlich aufrecht erhalten wird.

Die Schuld eines Verkehrsteilnehmers, der einen Verkehrsunfall verursacht hat, wird im übrigen auch nie so gering sein, daß sie etwa mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung geahndet werden könnte. Eine solche Maßnahme würde im Widerspruch zu gleichgelagerten Verstößen gegen die Verkehrsvorschriften stehen, bei denen eine gerichtliche Bestrafung erfolgt. Auch müßte damit gerechnet werden, daß die an dem Unfall beteiligten Personen die Erteilung der gebührenpflichtigen Verwarnung an der Unfallstelle ablehnen werden, da sie sich mit der Annahme der Verwarnung ohne weiteres schuldig bekennen. Hinzu kommt noch, daß der Polizeibeamte nur in seltenen Fällen Zeuge des Unfalles ist, sondern erst nach Eintritt des Ereignisses zur Unfallstelle gerufen wird. Nach § 22 StVG ist für die Erteilung der gebührenpflichtigen Verwarnung u. a. aber Voraussetzung, daß der Täter auf frischer Tat betroffen wird.

Im Interesse einer weiteren Entlastung der Beamten der Verkehrsunfallkommandos halte ich es im übrigen für notwendig, zu prüfen, inwieweit es möglich ist, Verkehrsunfälle mit leichteren Sachschäden — siehe Abs. 3 — den Polizeirevieren zur Bearbeitung zu überlassen. Wie mir durch den Regierungspräsidenten in Düsseldorf berichtet worden ist, wird bei den Polizeibehörden seines Bezirks bereits entsprechend verfahren.

Aktenauskünfte und Akteneinsicht sowie Erhebung von Verwaltungsgebühren in Verkehrsunfallsachen

RdErl. d. Innenministers v. 5. 3. 1955 —
IV A 2 — 42.02 — 1244/55

Beteiligten in Verkehrsunfallsachen oder ihren Beauftragten können durch die Polizei nach Abschluß des polizeilichen Verfahrens auf Antrag Aktenauskünfte erteilt werden, wenn ein berechtigtes Interesse des Antragstellers vorliegt, die Pflicht zur Amtsverschwiegenheit nicht verletzt wird und die Anfragen keine unbillige Belastung des Dienstbetriebes mit sich bringen.

Rechtsanwälten kann darüber hinaus auch die Akteneinsicht gewährt werden.

Für schriftliche Auskünfte in Verkehrsunfallsachen können gemäß Abschn. D der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr v. 17. Juli 1953 (BAnz. Nr. 137) i. d. F. der Änderungsverordnungen v. 14. März 1956 — BGBl. I. S. 199 — u. 20. Juni 1956 — BAnz. Nr. 122 S. 1 — Gebühren nach den hierfür in Frage kommenden Tarifsätzen der Verwaltungsgebührenordnung (VGO) v. 19. Mai 1934 (Gesetzsamml. S. 261) i. d. F. v. 12. Juni 1935 (Gesetzsamml. S. 83) u. v. 24. März 1936 (Gesetzsamml. S. 84) erhoben werden.

Von einer Gebührenerhebung ist jedoch abzusehen, wenn es sich lediglich um die Mitteilung von Aktenzeichen, Auskünfte über den Verbleib von Ermittlungsakten oder Angabe der zuständigen Staatsanwaltschaft handelt. Das gleiche gilt für Versicherungsträger, die gemäß § 115 RVO Anspruch auf Rechtshilfe haben (Vgl. hierzu RdErl. d. RMdI. v. 14. 11. 1939 — MBliV. S. 2340 — betr.: Rechtshilfeersuchen der Versicherungsträger an die staatlichen Polizeibehörden). Diese Versicherungsträger haben lediglich alle baren Auslagen, die aus der Rechtshilfe erwachsen, zu erstatten (§ 117 RVO).

Mündliche Auskünfte sowie die Gewährung der Akteneinsicht sind ebenfalls gebührenfrei.

Berichte über Straßenverkehrsunfälle, an denen Fahrzeuge mit gefährlicher Ladung beteiligt waren

RdErl. d. Innenministers v. 13. 5. 1955 —
IV A 2 — 33.58 — 1073/55

Nachstehende Abschrift eines Schreibens des Bundesministers für Verkehr v. 3. 5. 1955 — StV 2 Nr. 2065 Vm 55 — übersende ich zur gefl. Kenntnis und ggf. zum Bericht an mich, den ich an den Bundesminister für Verkehr weiterleiten werde.

„Der Bundesminister für Verkehr
StV 2 Nr. 2065 Vm 55

Bonn, den 3. Mai 1955
Kaufmannstraße 58

An
die Herren Verkehrsminister (-senatoren)
— Verkehrsministerien — der Länder
und das Innenministerium Baden-Württemberg
die Herren Innenminister der Länder

nachrichtlich:

den Herrn Bundesminister des Innern

Betr.: Berichte über Straßenverkehrsunfälle, an denen
Fahrzeuge mit gefährlicher Ladung beteiligt
waren.

Das Sekretariat der Wirtschaftskommission für Europa hat gebeten, Einzelberichte über Straßenverkehrsunfälle zu liefern, an denen Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern beteiligt waren und die zugleich für die Fortbildung der Grundsätze für die Beförderung gefährlicher Güter von besonderem Wert sind.

Ich wäre dankbar, wenn Sie mir künftig in geeigneten Fällen entsprechende Aufschreibungen zur Weiterleitung nach Genf übermitteln würden.

Im Auftrag:
gez. Unterschrift“

§ 70 PVG, Schadensersatzleistungen

RdErl. d. Innenministers v. 31. 10. 1955 —
IV A 2 — 33.38 — 1079/55

Bei Verkehrsunfällen und ähnlichen Anlässen steht die Polizei häufig vor der Notwendigkeit, nach Maßgabe des § 21 PVG in der für den Aufgabenbereich der Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen geltenden Fassung v. 27. November 1953 (GV. NW. S. 403) unbeteiligte Dritte, die nach den §§ 18–20 PVG nicht polizeipflichtig sind, insbesondere zum Abtransport von Verletzten in Anspruch zu nehmen. Aus einer solchen Inanspruchnahme kann sich für die Polizei eine Schadensersatzpflicht nach § 70 PVG ergeben.

Zur Sicherstellung eines derartigen Schadensersatzanspruches ist wie folgt zu verfahren:

Der Polizeibeamte gibt dem Inanspruchgenommenen Name, Dienstgrad, Dienststelle und die Anschrift der örtlich zuständigen Kreispolizeibehörde mit dem Hinweis bekannt, sich an diese zu wenden, sofern er einen Anspruch auf Schadensersatz geltend zu machen beabsichtigt.

Geht eine Schadensersatzforderung bei der Kreispolizeibehörde ein, so ist die Forderung nach Prüfung des Sachverhaltes und der Schadensrechnung zu begleichen.

Derartige Ersatzansprüche sind als Sofortsachen zu behandeln. Die anfallenden Kosten sind bei Titel 221 des jeweiligen Haushaltskapitels zu verbuchen.

Nach § 72 PVG kann der Polizeibehörde der Rückgriff gegen den Ersatzpflichtigen (§§ 18–20 PVG) nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über die Geschäftsführung ohne Auftrag zustehen.

G.**Entnahme von Blutproben****Trunkenheit im Straßenverkehr;****hier: Blutentnahmen bei Angehörigen der (ausländischen) Streitkräfte**

RdErl. d. Innenministers v. 24. 10. 1956 —
IV A 2 — 34.34 — 406.56

Bei Mitgliedern der (ausländischen) Streitkräfte (Begriffsbestimmung: Artikel 1 Nr. 7 des Vertrages über die Rechte und Pflichten ausländischer Streitkräfte und ihrer Mitglieder in der Bundesrepublik Deutschland — Truppenvertrag) ist von Blutentnahmen abzusehen.

Blutalkoholuntersuchungen

RdErl. d. Innenministers v. 24. 10. 1956 —
IV A 2 — 34.34 — 870.56

Nachstehend gebe ich ein berichtigtes Verzeichnis der Institute im Lande Nordrhein-Westfalen, die für eine Heranziehung zu Blutalkoholuntersuchungen in Frage kommen.

„Verzeichnis

der Institute, die für eine Heranziehung zu Blutalkoholuntersuchungen in Frage kommen:

I. Regierungsbezirk Aachen:

Path.-bakt. Institut der Städt. Krankenanstalten in Aachen.

II. Regierungsbezirk Arnsberg:

Chemisches Untersuchungsamt in Bochum,
Chemisches Untersuchungsamt in Dortmund,
Chemisches Untersuchungsamt in Hamm,
Chemisches Untersuchungsamt in Hagen,
Chemisches Untersuchungsamt in Lüdenscheid.

III. Regierungsbezirk Detmold:

Hyg.-bakt. Institut in Bielefeld,
Städtisches Untersuchungsamt in Bielefeld,
Öffentliches Untersuchungsamt in Paderborn,
Hygiene-Institut in Bad Oeynhausen,
Med.-diagn. Laboratorium in Herford.

IV. Regierungsbezirk Düsseldorf:

Institut für Gerichtliche Medizin der Medizinischen Akademie in Düsseldorf,
Chemisches Untersuchungsamt in Solingen,
Chemisches Untersuchungsamt in Remscheid,
Chemisches Untersuchungsamt in Essen.

V. Regierungsbezirk Köln:

Institut für Gerichtliche Medizin der Universität Köln,
Institut für Gerichtliche Medizin der Universität Bonn.

VI. Regierungsbezirk Münster:

Institut für Gerichtliche Medizin der Universität Münster,
Chemisches Landes-Untersuchungsamt Nordrhein-Westfalen in Münster Westf.,
Hygienisches Institut des Ruhrgebietes in Gelsenkirchen,
Chem. Untersuchungsamt in Recklinghausen.

H. Schwertransporte

Polizeiliche Begleitung von Schwer- und Großraumtransporten

RdErl. d. Innenministers v. 25. 7. 1956 —
IV A 2 — 42.62 — 1334/56

1. Der Verkehr mit Fahrzeugen, bei denen die nach §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte überschritten werden, geht über den Rahmen des Gemeingebrauchs hinaus und stellt im Sinne des Verkehrsrechts eine die Straße mehr als verkehrsmäßig in Anspruch nehmende Veranstaltung dar; er bedarf trotz der nach § 70 StVZO erteilten Ausnahmegenehmigung der Erlaubnis nach § 5 StVO.

Bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO handelt es sich darum, ob ganz allgemein ein Fahrzeug im Hinblick auf seine Betriebs- und Verkehrssicherheit zum Verkehr zugelassen werden kann. Im Wege der Erlaubnis nach § 5 StVO soll jedoch unabhängig davon den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit gegeben werden, Schwer- und Großraumtransporte, wenn es notwendig ist, vom Straßenverkehr auszuschließen oder auf bestimmte, genau festzulegende Straßen zu beschränken (AV zu § 5 StVO Abs. 1, 1 b).

Handelt es sich jedoch nur darum, daß die Ladung überbreit oder überhoch ist, oder daß sie nach vorne oder nach hinten herausragt, so gelten die Sonderbestimmungen des § 19 StVO. Werden nach § 46 Abs. 2 der VO Ausnahmen von den Verboten des § 19 Abs. 2, Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 genehmigt, ist eine besondere Erlaubnis nach § 5 nicht notwendig (AV zu § 5 StVO Abs. 1, 1 c).

2. Zuständig für die Erteilung einer Erlaubnis nach § 5 StVO sind die Straßenverkehrsbehörden. Sie prüfen, ob die für die Erlaubniserteilung maßgeblichen Grundsätze (AV zu § 5 Abs. 1, 2 a—f) beachtet sind. Vor Erteilung der Erlaubnis ist die Polizei und die zuständige Straßenbaubehörde zu hören. Die Anhörung richtet sich darauf, ob im Interesse der Verkehrssicherheit oder zum Schutze der Straßen Bedingungen gestellt oder Auflagen erteilt werden müssen. Von den Polizeibehörden ist insbesondere die Frage zu prüfen, ob wegen der Verkehrsverhältnisse auf den betreffenden Straßen Begleitung der Transporte durch Polizeibeamte erforderlich ist. Es kann hierbei davon ausgegangen werden, daß eine eigentliche Verkehrsgefährdung durch Schwer- und Großraumtransporte erfahrungsgemäß im allgemeinen nicht größer ist, als die durch Lastzüge oder landwirtschaftliche Fahrzeuge. Polizeiliche Begleitung dürfte daher in der

Regel nur in solchen Fällen in Frage kommen, in denen die Transporte erheblich von den in §§ 32, 34 StVZO angegebenen Maßen abweichen und hierdurch eine Gefahr für den übrigen Straßenverkehr ernstlich zu befürchten ist.

3. Um die Erstattung der der Polizei durch die Begleitung der Transporte entstehenden Kosten sicherzustellen, sind gem. Erl. des Ministers für Wirtschaft und Verkehr v. 16. 7. 1954 — IV 3 b — 43 — (442) — von den Straßenverkehrsbehörden entsprechende Auflagen in die nach § 5 StVO zu erteilende Erlaubnis aufzunehmen.

Erstattungsfähig sind lediglich die tatsächlichen Aufwendungen. Sie umfassen die aus der Benutzung von Kraftfahrzeugen unmittelbar entstehenden Kosten, wie Reisekosten und sonstige Nebenkosten (z. B. Schreib- und Fernsprechkosten).

Für die Berechnung der baren Auslagen für Kraftfahrzeuge wird auf den RdErl. v. 24. 11. 1952 — MBl. NW. S. 1705 betr. Vergütung für die Benutzung von Kraftfahrzeugen der Polizei bei erstattungspflichtigen Fahrten verwiesen.

Die Beibehaltung der Kosten kann erforderlichenfalls im Verwaltungszwangsverfahren erfolgen.

4. Hinsichtlich der polizeilichen Begleitung von Schwer- oder Großraumtransporten der Streitkräfte gelten die Bestimmungen des Artikels 7 Abs. 1 Buchst. d) des Finanzvertrages v. 26. 5. 1952 in der gem. Liste III zu dem am 23. 10. 1954 unterzeichneten Protokoll über die Beendigung des Besatzungsregimes in der Bundesrepublik Deutschland geänderten Fassung (BGBl. 1955 II S. 381). Die Streitkräfte können danach die Leistungen der deutschen Polizei — von einer Einschränkung abgesehen — unentgeltlich in Anspruch nehmen. Eine Kostenerstattung bei einer polizeilichen Begleitung eines Schwertransportes der Streitkräfte kommt somit nicht in Betracht (Begriffsbestimmungen — vgl. Art. 1 des Truppenvertrages).

Überörtliche Begleitung von Schwertransporten

RdErl. d. Innenministers v. 20. 9. 1956 —
IV A 2 — 42.62 — 1325/56

Berührt ein Schwertransport, der von der Polizei begleitet wird, mehrere Polizeibezirke und kann die Regelung der Begleitung nur einheitlich erfolgen, so bestimme ich gem. § 9 Abs. 3 des Gesetzes über die Organisation und die Zuständigkeit der Polizei der Landes Nordrhein-Westfalen vom 11. August 1953 (GV. NW. I S. 330) die Polizeibehörde, in deren Bezirk der Transport seinen Anfang nimmt, zur für die Begleitung des gesamten Transportes zuständigen Polizeibehörde.

**Sondervorschriften für die Polizei
(§§ 48 StVO; 52, 55 StVZO)**

Zusätzliche Scheinwerfer für blaues Blinklicht, andere Leuchten für blaues Blinklicht (Kennleuchten) (§ 52 Abs. 3 StVZO) und Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne (§ 55 Abs. 4 StVZO) an Fahrzeugen der Polizei und Feuerwehr

Gem. RdErl. d. Innenministers — IV A 2 — 42.29 —
1290/56 u. d. Ministers für Wirtschaft u. Verkehr —
IV B — 22 — 12/5 v. 16. 7. 1956

Auf Grund der §§ 52 Abs. 3 und 55 Abs. 4 StVZO
i. Verb. mit § 48 Abs. 3 StVO — beide Verordnungen
i. d. F. v. 29. 3. 1956 — BGBl. I S. 271 — wird bestimmt:

I. Anweisung über den Gebrauch der Kennleuchten und akustischen Warnvorrichtungen

Zusätzliche Scheinwerfer für blaues Blinklicht oder andere Leuchten für blaues Blinklicht (Kennleuchten) — § 52 Abs. 3 StVZO — und Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne — § 55 Abs. 4 StVZO — dienen zur Wahrnehmung der Sonderrechte nach § 48 Abs. 1 StVO. Sie dürfen von den Führern der unter Abschnitt III angeführten Fahrzeuge nur benutzt werden, wenn zur Abwehr oder Bekämpfung einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung oder zur Verfolgung flüchtiger Personen oder zur Rettung von Menschenleben oder bedeutenden Sachwerten höchste Eile geboten ist (§ 48 Abs. 3 StVO).

II. Art der Kennleuchten und akustischen Warnvorrichtungen

1. Zusätzliche Scheinwerfer für blaues Blinklicht oder andere Leuchten für blaues Blinklicht (Kennleuchten) — § 52 Abs. 3 StVZO — und Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne — § 55 Abs. 4 StVZO — müssen nach § 22 Abs. 3 Nr. 8 und 15 der Verordnung in amtlich genehmigter Bauart — die Bauartgenehmigung erteilt das Kraftfahrt-Bundesamt — ausgeführt und nach § 22 Abs. 4 StVZO mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sein.
§ 72 a Abs. 2 StVZO bestimmt, daß bis zum 1. 11. 1956 in Fällen des § 52 Abs. 3 der Verordnung statt der Kennleuchten für blaues Blinklicht Kennscheinwerfer für blaues Dauerlicht weiter an den Fahrzeugen geführt werden dürfen. Die Änderungsvorschrift des § 55 Abs. 4 tritt nach § 72 a Abs. 1 am 1. 5. 1957 in Kraft.

Andere als die oben bezeichneten Kennleuchten und akustischen Warnvorrichtungen dürfen an Dienstkraftfahrzeugen nicht angebracht sein (vgl. dazu auch § 55 Abs. 4, letzter Satz StVZO).

2. Fahrzeuge, die auf Grund des § 52 Abs. 3 StVZO Kennleuchten führen, müssen gleichzeitig mit einer Warnvorrichtung nach § 55 Abs. 4 der Verordnung, die nur an derartigen Fahrzeugen verwendet werden darf, ausgerüstet sein. Beide Vorrichtungen sind, auch bei Tage, stets gemeinsam zu betätigen.

III. Fahrzeuge, die Kennleuchten und akustische Warnvorrichtungen führen dürfen

Nach § 52 Abs. 3, 55 Abs. 4 StVZO ist die Ausrüstung mit zusätzlichen Scheinwerfern für blaues Blinklicht oder anderen Leuchten für blaues Blinklicht (Kennleuchten) sowie Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne beschränkt u. a. auf:

- a) Fahrzeuge des Vollzugsdienstes der Polizei,
- b) Lösch- und Sonderkraftfahrzeuge (auch Unfallrettungs- und Krankenwagen sowie Fahrzeuge mit Funkausrüstung) aller Feuerwehren und Kommandokraftfahrzeuge der Berufsfeuerwehren.

Als Fahrzeuge des Vollzugsdienstes der Polizei gelten die vom Innenminister als Streifen-, Mannschaftstransport-, Sonderkraftwagen (z. B. Verkehrsunfall-, Mordkommissions-, Wasserwerfer-, Kommandofahrzeuge usw.) besonders bestimmten Einsatzfahrzeuge.

IV. Überwachung der mißbräuchlichen Benutzung von Kennleuchten (§ 52 Abs. 3 StVZO) und Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne (§ 55 Abs. 4 StVZO)

1. Die mit der Überwachung des Straßenverkehrs beauftragten Polizeibeamten sind anzuweisen, die mißbräuchliche Benutzung von Kennleuchten (§ 52 Abs. 3 StVZO) und Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne (§ 55 Abs. 4 StVZO) nachdrücklich zu überwachen. Festgestellte Verstöße sind dem Innenministerium unter Angabe des Veranlaßten sofort mitzuteilen.
2. Es ist darauf zu achten, daß die Verkehrsteilnehmer sich entsprechend den Bestimmungen des § 48 Abs. 3 StVO letzter Satz verhalten.

— MBl. NW. 1957 S. 37.

Einzelpreis dieser Nummer 1,50 DM.

Einzellieferungen nur durch den Verlag gegen Voreinsendung des Betrages zuzgl. 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
