

Im Höchstfall sind dort 15 %, meist aber sehr viel geringere Nachlässe üblich. Der Behördenrabatt ist in anderen Staaten teilweise auf 5 % begrenzt.

Ganz anders liegen die Dinge in Deutschland. Nach den Grundregeln des Einheitstarifs für Kraftfahrtversicherungen wird ein Mehrheitsnachlaß bis zu einer Höhe von 30 % des Versicherungsbeitrages gewährt. Der Mehrheitsnachlaß wird hier auf der einen Seite als reiner Mengenrabatt angesehen, für den es lediglich auf die Voraussetzung einer bestimmten Anzahl von Kraftfahrzeugen ankommt, ohne daß der Gesichtspunkt einer Risikominderung überhaupt eine Rolle spielt. Auf der anderen Seite ist diese Stückzahl bei Fahrzeugen des Bundes, der Länder und anderer Gebietskörperschaften ohne jede Bedeutung, indem diese ohne Rücksicht auf die Zahl der versicherten Fahrzeuge den höchstzulässigen Nachlaß von 30 % erhalten. Auch Beamten und Angestellten des Bundes, der Länder und Gebietskörperschaften wird für ihre beamteneigenen oder privateigenen Fahrzeuge der gleiche Höchstnachlaß gewährt, wofür eine Begründung schwerlich zu finden sein dürfte, auch nicht vom Gesichtspunkt der Unkostenminderung für den Abschluß gleichartiger Verträge für eine Vielzahl von Kfz-Versicherungen in einer Prämie. Im Gegenteil bedarf die Sonderberechnung eines Nachlasses in derartigen Einzelpolicen einer zusätzlichen Mehrarbeit.

Gerade wenn der Staat selbst die diesbezüglichen Bestimmungen für den Mehrheitsnachlaß zu schaffen hatte, hätte er alles vermeiden müssen, um auch nur den Anschein einer ungerechten Regelung beim Staatsbürger aufkommen zu lassen.

Der Mehrheitsnachlaß sollte überhaupt nur unter dem Gesichtspunkt der Risikominderung als gerechtfertigt angesehen werden dürfen, andererseits sich der wirtschaftlich Stärkere einen als unsozial empfindenden Vorteil vor dem wirtschaftlich Schwächeren verschafft, denn die Kfz-Prämien müssen in ihrer Gesamtheit zur Regulierung aller Schadensfälle ausreichen. Wenn also keine Risikominderung gegeben ist, muß die Gesamtheit der Kfz-Halter die durch den Mehrheitsnachlaß eintretenden Mindereinnahmen im Ausgleich mit übernehmen. Die Begünstigung von Fahrzeughaltern, die über eine für die Zubilligung des Mehrheitsnachlasses notwendige Mindestzahl von Fahrzeugen verfügen, ginge also auf Kosten der übrigen Fahrzeughalter, deren Bestand an Kraftfahrzeugen für einen Mehrheitsnachlaß nicht ausreicht. Gerade bei der Haftpflichtversicherung, deren Abschluß dem gesetzlichen Zwang unterliegt, ist eine solche Bevorzugung der größeren Betriebe gegenüber den Kleinbetrieben in den seltensten Fällen vertretbar. Der Haftpflichtversicherungszwang bezweckte die Schaffung einer Gefahrengemeinschaft aller Kraftfahrzeughalter auf breitester Basis. Jeder reine Mehrheitsnachlaß ohne gleichzeitige Risikominderung muß diesem Ausgleichscharakter einer Gefahrengemeinschaft widersprechen.

Schon die diesbezügliche Regelung des Mehrheitsnachlasses in der PR 51/50 vom August 1950 sollte ursprünglich eine Einengung der damaligen Bestimmungen durch Erschwerung der Voraussetzungen für die Gewährung eines Mehrheitsnachlasses bringen. Praktisch entwickelte sich aber das Gegenteil. Auch die in der PR 77/52 von 1952 getroffene Neuregelung des Mehrheitsnachlasses im Einheitstarif kann noch keinesfalls den Wünschen des größten Teiles der Versicherungsnehmer entsprechen.

Der Mehrheitsnachlaß sollte deshalb auch in der deutschen Kfz-Versicherung stärker als bisher begrenzt und tunlichst auf die Fälle einer echten und tatsächlichen Risikominderung beschränkt werden.

Warum ist die Verkehrssicherheit in den USA größer als in Deutschland?

Von Landgerichtspräsident Dr. R e m p e l, Paderborn

Für die Bundesrepublik läßt das Statistische Jahrbuch 1955 in bezug auf den Bestand an Kraftfahrzeugen und die Straßenverkehrsunfälle folgendes erkennen:

Jahr	Kfz. insgesamt in Tausend	Straßenverkehrsunfälle			Auf je 10 000 Kfz.		
		Unfälle i. T.	Getötete	Verletzte i. T.	Unfälle	Getötete	Verletzte
1938	1836						
1948	909						
1949	1413						
1950	1949						
1951	2493	320	7 558	202	1 284	30,3	810,2
1952	3274	375	7 590	232	1 145	23,1	708,6
1953	4053	445	11 025	298	1 098	27,2	735,2
1954	4699	495	11 655	316	1 049	24,8	672,5
1955		567	12 255	550			

Die Statistik zeigt ein erschreckendes Ansteigen der absoluten Zahlen an Unfällen, Getöteten und Verletzten, so daß die Bundesrepublik den traurigen Ruhm für sich in Anspruch nehmen kann, in der „Weltrangliste“ der Straßenverkehrstopfer mit 12 255 Toten im Jahre 1955 an der Spitze zu stehen (Die Welt vom 19. 1. 1956 S. 7). Wohin geht die Entwicklung weiter? Das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen hat nach einer Mitteilung der „Welt“ vom 23. 11. 1955 berechnet, daß Westdeutschland bis zum Sommer 1963 statt der z. Zt. 1,1 Mill. Kraftfahrzeuge, 3 Mill. Kraftfahrzeuge haben wird. Die Rechnung erscheint gleichbleibende politische und wirtschaftliche Verhältnisse vorausgesetzt, nicht übertrieben. Selbst wenn die Bemühungen um die Sicherung des Straßenverkehrs wesentlich verstärkt werden, so ist doch zu befürchten, daß die wachsende Verkehrsdichte auf dem engen westdeutschen Raume diese Anstrengungen wieder ausgleicht, so daß man für das Jahr 1963 im großen und ganzen mit der gleichen Quote an Unfällen, Getöteten und Verletzten rechnen darf, wie sie heute besteht. Das würde bedeuten, daß sie im gleichen Schritt wie die Kraftfahrzeuge ansteigen würde. Wie kann man diese scheinbar unabwendbare Entwicklung wenden? Was kann die Justiz dazu beitragen, um die Lage zu halten bzw. zu verbessern?

Bevor ich mich diesen Fragen im einzelnen zuwende, darf ich über die Verhältnisse in den USA berichten, die ich auf einer Studienreise kennengelernt habe. Die Zahl der Kraftfahrzeuge und der durch Verkehrsunfälle getöteten Personen

in den USA ergibt sich aus der folgenden Uebersicht, die dem Statistical Abstract of the United States 1954 entnommen ist:

Jahr	Kfz (ohne Motorräder) in 1000	Getötete	auf je 10 000 Kfz Getötete
1947	37 300	32 600	8,7
1948	40 500	32 200	7,9
1949	44 100	31 700	7,2
1950	48 500	34 700	7,2
1951	51 200	37 300	7,3
1952	52 600	38 000	7,2
1953	55 500		

Was die Zusammenballung von 55 Millionen Kraftfahrzeugen in einem Lande auch von der Größe Amerikas bedeutet, kann sich niemand vorstellen, der den gigantischen Verkehr dieses Landes, der sich vorwiegend auf die Staaten an der Ostküste, an den großen Seen und auf Kalifornien konzentriert, nicht selbst gesehen hat. Die Unmenge der Autos ist für einen Europäer das Eindrucksvollste, was die USA überhaupt zu bieten haben. Trotz der gewaltigen Motorisierung entfielen im Jahre 1953 auf je 10 000 Fahrzeuge aber nur 7,2 Tote, und die Todesrate konnte von 1947 bis 1953 von 8,7 auf diesen überaus günstigen Satz gesenkt werden, obwohl in dieser Zeit die Motorisierung um rund 50% zugenommen hatte. In einzelnen amerikanischen Großstädten ist die Verkehrssicherheit noch wesentlich günstiger. Vorbildlich sind Detroit, Los Angeles und Seattle. In Detroit, der 1,8 Millionenstadt, laufen z. Zt. etwa 600 000 Kraftfahrzeuge. Die Stadt hatte 1937 55 000 Kraftfahrzeugunfälle, 1954 bei einem An wachsen des Verkehrsvolumens um 71% 78 000. Die Zahl der jährlichen Todesfälle wurde in dieser Zeit von 347 auf 238, also um 43% gesenkt, und die Zahl der Unfälle mit Körperschäden stieg nur von 12 500 auf 13 600. Besonders eindrucksvoll ist das Beispiel der Stadt Detroit, weil 70% der dortigen Automobilarbeiter mit einem Pkw zur Arbeit fahren. Allein die Fordwerke haben bei Vollbeschäftigung 93 000 Arbeitsplätze, so daß bei einem Schichtwechsel über 150 000 Kraftfahrzeuge zu den Fabriken hin- und von ihnen fortfahren. Los Angeles, eine Stadt von rund 2 Millionen Einwohnern, hat die größte Dichte von Kraftfahrzeugen in der ganzen Welt. Im Stadtgebiet, das rund 1 200 qkm, also so groß wie zwei Kreise ist, laufen 700 000 Kraftfahrzeuge. Im Umkreis der Stadt leben insgesamt 4 1/2 Millionen Menschen, die 1,8 Millionen Kraftfahrzeuge betreiben, also doppelt soviel, wie z. Z. in Nordrhein-Westfalen laufen. Im Jahre 1941 hatte die Stadt 518 Todesfälle zu verzeichnen. Energische Maßnahmen drückten für das nächste Jahr die Ziffer der Verkehrstoten auf 320 herunter, und im Jahre 1947 betrug die Zahl der Verkehrstoten 409. Im Lande Nordrhein-Westfalen starben im Jahre 1954 3681 Personen den Verkehrstod! Ähnlich günstige Verhältnisse erzielte man in Seattle, einer Stadt nördlich von San Francisco, wo man im Verlaufe von einem Jahr die Zahl der Toten von 109 auf 80 senkte. Unter den Städten über 1 Million Einwohner führen im letzten Jahr Detroit mit 3,0, Philadelphia mit 3,5, Chicago mit 3,6 Toten je 10 000 Fahrzeuge, unter den kleineren Städten sind viele, die noch weniger oder überhaupt keine Verkehrstote aufzuweisen haben.

Es ist natürlich nicht möglich, die deutschen Verhältnisse ohne weiteres mit den amerikanischen zu vergleichen. Die USA haben Raum und Geld und besitzen bereits heute ein nach europäischen Begriffen außergewöhnlich gutes Straßensystem, obwohl man in den USA genau so viele Klagen über die Rückständigkeit der Straßen hört wie bei uns. Dieses Lob erstreckt sich auf die Ausdehnung und auf die Beschaffenheit der Straßen. In Deutschland sind die Ortsdurchfahrten ein großes Gefahrenmoment. Von den rund 1/2 Mill. Unfällen, die sich im Jahre 1954 in der Bundesrepublik ereigneten, fielen über 380 000 in geschlossene Ortslagen, rund 170 000 davon waren Zusammenstöße. Die amerikanischen Städte sind nicht gewachsen, sondern auf dem Zeichenbrett entworfen. Gegenüber den europäischen Städten haben sie sehr breite Straßen und Bürgersteige, die, was für den Verkehr besonders günstig ist, große quadratische Flächen bilden. Die Städte sind geräumig und übersichtlich, und es ist leicht, sich in den oft nummerierten oder durch Buchstaben gekennzeichneten Straßen zurechtzufinden. Die Straßenkreuzungen gleichen sich meist; weit weniger als in Europa bilden sie Verkehrsprobleme besonderer Art. Viele Städte haben vorzügliche Durchgangs- und Ausfallstraßen. Berühmt sind die als Ausfallstraßen diagonal über das quadratische Straßennetz gelegten Avenuen in Washington mit einer Breite von 52 m. Dort, wo die Häuserblocks gleich lang sind und daher der Abstand von der einen Straßenkreuzung zur anderen gleich ist, sind die Verkehrszeichen synchronisiert, so daß ein Kraftfahrzeug, das die vorgeschriebene Geschwindigkeit hält, ununterbrochen durch das grüne Licht fährt. Wer einmal das rote Licht verletzt hat, wird durch den übrigen Verkehrsstrom und durch die Synchronisierung der Verkehrsampeln zwangsläufig wieder in den richtigen Fluß hineingezogen. Es ist noch ein dritter Grund, der in den USA den Kampf gegen den Verkehrstod erleichtert: Die Gleichartigkeit der Fahrzeuge. Von den rund 55 Mill. Kraftfahrzeugen der USA im Jahre 1954 waren 46 Mill. Pkw's und Taxis und rund 9,3 Mill. Lkw's und Autobusse. An Größe, Geschwindigkeit, Anzugsvermögen, Stärke der Bremsen und in allen sonstigen Sicherungen haben sich die Fahrzeuge der verschiedenen Typen so stark angenähert, daß ein reinrassiger Verkehr besteht und sich daher ein gleichmäßiger Verkehrsstrom bildet.

Auf den Massenansturm der Verkehrsstrafsachen, der mit dem aufziehenden Automobilzeitalter einsetzte, waren die Gerichte in den USA ebensowenig vorbereitet wie es heute die Gerichte in Deutschland sind. Sie haben sich jedoch mit großer Anpassungsfähigkeit auf die neue Situation eingestellt. Dabei kam ihnen zu Hilfe, daß sie in der Art, wie sie sich einrichten und die Arbeit anfangen und erledigen, nicht im entferntesten so durch Gesetze und Verwaltungsvorschriften gebunden sind wie die deutschen Gerichte. Dem praktischen Sinn und der Erfindungsgabe des einzelnen Richters ist in den USA ein größerer Spielraum gegeben als bei uns, wo sich neue Gedanken und Methoden aus der Praxis heraus kaum entwickeln können.

Für den europäischen Betrachter ist es zunächst schwierig, sich ein Bild von der amerikanischen Justiz zu machen. Es bestehen viele Justizsysteme nebeneinander mit verschiedenen Namen, Zuständigkeiten und Rechtszügen. Grob gesehen gibt es drei verschiedene Gruppen von Gerichten: Zunächst die 3-stufigen Gerichte des Bundes mit dem Supreme Court in Washington an der Spitze. Sie sind für die Erledigung von Verkehrsstrafsachen ohne große Bedeutung. Die zweite Gruppe bilden die Gerichte der einzelnen Staaten, deren Aufbau im großen und ganzen der Justizorganisation des Bundes entspricht. Als staatliche Gerichte der untersten Instanz sind die sog. city, county, circuit oder district courts tätig. Vor

diesen Gerichten kommen Verkehrsstrafsachen zum Zuge, wenn eine in einem staatlichen Gesetz enthaltene Strafvorschrift verletzt ist. Die Gerichte der Staaten sind auch die Berufungsinstanz über die Gerichte der dritten untersten Gruppe. Gerichte dieser Art sind auf dem Lande der Friedensrichter (justice of the peace), in den Städten die Polizeigerichte (police courts) oder die municipal courts, von denen es allein im Staate Michigan 6 oder 7 verschiedene Typen gibt. Sie befassen sich mit den Verfehlungen gegen die Verordnungen der counties und gelegentlich auch gegen staatliche Gesetze. Von diesen untersten Gerichten nehmen die vielen Millionen der kleinen Verkehrssünder der USA — im Jahre 1951 waren es 15,4 Mill. — ihr Recht.

Die Strafgewalt der untersten Gerichte ist in den einzelnen Staaten verschieden. Sie beträgt etwa 500 Dollar oder 90 Tage Freiheitsentziehung auch dort, wo diese nicht mit beruflich vorgebildeten Richtern besetzt sind. Die Friedensrichter auf dem Lande sind nämlich oft Laien. Die Richter der Staaten, die Friedensrichter und die Richter der police und municipal courts werden in der Regel für 2 bis 6 Jahre gewählt; Richter der municipal courts werden gelegentlich auch für bestimmte Zeit vom Bürgermeister oder dem ersten Beamten der Stadt (city clerk) ernannt. Sie sind dann oft Teil des jeweils herrschenden Parteiapparates. Die Friedensrichter arbeiten meist ohne große gerichtliche Behörde gegen Gebühren. Die meisten Staaten kennen für diese unteren Gerichte auch keine dem deutschen Gerichtsverfassungsgesetz oder der Strafprozeßordnung entsprechenden Gesetze. Gerichte, die aus mehreren Richtern bestehen, geben sich oft selbst eine Ordnung (rules of the court). Sie betrifft aber mehr den Aufbau und den Geschäftsgang als das Strafverfahren und kann daher kaum mit den genannten deutschen Gesetzen verglichen werden. Die Sicherungen des Angeklagten gegenüber der Ermessensfreiheit des Richters sind in die Verfassungen der Staaten bzw. in die Verfassung des Bundes eingebaut und müssen durch entsprechende Rechtsmittel an die Gerichte des Staates oder des Bundes geltend gemacht werden. Zu diesen Sicherungen gehören z. B. das Recht, sich durch Leistung der Bürgschaft von dem Vollzuge des Haftbefehls zu befreien, das Recht auf ein schnelles Verfahren sowie der Schutz vor Selbstbeziehung. Bei den unteren amerikanischen Gerichten besteht kein Zwang, das Urteil mündlich, geschweige denn schriftlich zu begründen. Nur oberste Gerichte der Staaten oder des Bundes pflegen schriftliche Begründungen abzusetzen, die dann gedruckt und in Entscheidungssammlungen anderen Gerichten und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die Verantwortung der Verkehrsgerichte der untersten Instanz wird dadurch noch vergrößert, daß sie tatsächlich in den meisten Fällen auch die letzte Instanz sind. Nur in 1 bis 2 % der Fälle werden Rechtsmittel eingelegt.

Die Bemühungen, die untersten Verkehrsgerichte zu reformieren, damit sie besser den Bedürfnissen der Rechtspflege und des Verkehrs entsprechen können, sind sehr stark. Sie werden vorzugsweise durch die einflußreiche Organisation der amerikanischen Rechtsanwälte (American Bar Association) betrieben, die seit 1943 hierfür eine besondere Abteilung (Committee on Traffic Courts) unterhält. Auch die Chefrichter und die Ingenieure der Staaten haben eine Reihe von Forderungen für die Besserung der Verkehrsgerichte aufgestellt. Führend ist hierbei der Chefrichter des Staates New Jersey, Arthur T. Vanderbilt, der gleichzeitig Präsident des Institutes für juristische Verwaltung (Institute of Judicial Administration, 40 Washington Square South, New York 12, N. J.) ist, welches sich ebenfalls mit den Verkehrsgerichten befaßt. In der gleichen Richtung arbeiten auch das Verkehrsinstitut der Northwestern Universität in Evanston bei Chicago

und die Internationale Vereinigung der Polizeichefs (International Association of Chiefs of Police).

Die Reformziele ergeben sich aus den Schriften des Chefrichters Vanderbilt¹⁾ und des Direktors des Verkehrsinstitutes der Northwestern Universität, Franklin M. Kreml.²⁾ Beide geben ein ungeschminktes Bild von der allgemeinen Lage der Verkehrsgerichte.

An ihren Kern gehen folgende Reformwünsche: In den meisten amerikanischen Staaten ist es nicht erforderlich, daß die Richter der unteren Gerichte, die für bestimmte Zeit gewählt oder ernannt werden, juristisch vorgebildet sind. Nur in den Staaten Missouri, Kalifornien und New Jersey ist dieses durch Verfassung oder durch Gesetz geboten. Man fordert für alle Verkehrsrichter die juristische Vorbildung und eine bessere spezielle Ausbildung. Die untersten Verkehrsrichter sollen aus der lokalpolitischen Sphäre, in die sie durch die Art ihrer Bestimmung — Wahl oder Ernennung durch den Bürgermeister — oft hineingeraten, herausgehoben werden. Sie sollen einen Teil des juristischen Systems der einzelnen Staaten bilden und in Justizverwaltungsfragen dem Chefrichter des Staates unterstellt werden. Geschäftsberichte sollen ihre Tätigkeit durchsichtig machen und eine schnelle und sachgemäße Erledigung der Arbeit gewährleisten. Darüber, daß die Verkehrsrichter, insbesondere in den großen Städten, in einer für europäische Verhältnisse undenkbarer Weise überlastet sind, ist man sich in den Kreisen der um Reform bemühten Stellen und der Richter im klaren. Hiergegen versuchen die Verkehrsrichter sich manchmal selbst zu helfen, indem sie ihre gerichtlichen Befugnisse zum Teil auf sog. referees übertragen. Es handelt sich hierbei um Personen, die für den Richter einfache Sitzungen wahrnehmen und sonstige richterliche Geschäfte erledigen, wobei gegen ihre Entscheidung der Richter angerufen werden kann. Wichtige Reformziele sind somit die Erhöhung der Zahl der Verkehrsrichter und weitere Maßnahmen zu ihrer Entlastung. Zu diesen rechnet die Verbreitung und der Ausbau der sog. traffic violations bureaus, die später noch erwähnt werden. Allgemein wird eine einheitliche Strafprozeßführung für jeden Staat für notwendig gehalten, damit nicht die Prozesse von Stadt zu Stadt oder sogar von Gericht zu Gericht innerhalb derselben Stadt verschieden behandelt werden. Erstrebt wird dabei eine dem Geschäftsleben abgesehene, schnelle Arbeitsweise (business-like administration of justice in traffic cases). Auch diese Forderung zeichnet sich in den späteren Ausführungen über das traffic violations bureau noch klarer ab. Ziel der Reform ist schließlich auch die Gleichmäßigkeit der Gerichtspraxis in bezug auf die Schuld- und Straffrage. Man wünscht eine gesunde, gleichmäßige und beständige Zumessung der Strafen. Die Verkehrsrichter sollen sich daher bei kleinen Verfehlungen, die nicht mit einem Unfall verbunden sind, von vornherein auf eine Skala von Geldstrafen einigen und festlegen. Die individuelle Strafzumessung, die auch in den Bagatellsachen von deutschen Gerichten geübt wird, ist in den USA nicht im gleichen Ansehen. Auch über diesen Punkt wird später noch etwas zu sagen sein.

Die zahlreichen Reformwünsche lassen sich leichter aufstellen als durchführen. Die Vereinigten Staaten bestehen aus 48, auf ihre Selbständigkeit oft sehr bedachten Staaten, die sich in Fragen des Rechts oft ebenso stark unterscheiden wie die Staaten des alten Europa. Für die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Straßen-

1) Traffic law enforcement and the sixteen resolutions of the Chief Justices and the Governors, herausgegeben vom Institut of Judicial Administration.

2) Traffic law enforcement, Vortrag auf dem National Safety Congress in Chicago am 21.10.1952.

verkehrs, der Verkehrspolizei und der Verkehrsgerichte ist nicht der Bund zuständig, wo man sie suchen könnte, sondern der einzelne Staat. Jeder von ihnen hat auf diesen Gebieten eine eigene Gesetzgebung (state statutes). Die unterste Stufe im politischen Aufbau eines Staates bilden in den USA die 3000 counties, gesetzlich garantierte unabhängige Selbstverwaltungskörper mit einer beschränkten eigenen Gesetzgebung. Auch auf dem Sektor des Verkehrs sind die counties berechtigt, Verordnungen (ordinances) zu erlassen.

Man ist seit Jahren dabei, den Urwald staatlicher und lokaler Gesetzgeber zu roden.³⁾ Kurz nach dem ersten Weltkrieg griff der Präsident das Problem des Verkehrs zum erstenmal auf. Er gründete die National Conference on Street and Highway Safety, in deren Rahmen sich eine besondere Kommission, das National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances, mit der Vereinheitlichung des Verkehrsrechts befaßt. Sie legte im Jahre 1926 das erste Modell des einheitlichen Verkehrsgesetzes, der Uniform Vehicle Code, vor. Zwei Jahre später folgte das erste Modell einer Verkehrsverordnung der Counties, die Model Traffic Ordinance. Beide Entwürfe werden entsprechend der Entwicklung der Verhältnisse laufend überarbeitet. Die letzte Fassung des Code stammt aus dem Jahre 1954,⁴⁾ der Ordinance⁵⁾ aus dem Jahre 1953. Die Einsicht für die Notwendigkeit eines einheitlichen Verkehrsrechts und die Brauchbarkeit der Entwürfe haben eine Reihe der Staaten veranlaßt, ihren gesetzgeberischen Lokalstolz zurückzustellen und die Vorarbeiten wenigstens in wesentlichen Teilen zu übernehmen. Von einem einheitlichen Verkehrsrecht sind die USA aber noch entfernt.

Die Kräfte, die auf Grund dieser Gesetzgebung in den USA den Verkehr ordnen und sichern, sind: Der Verkehrsingenieur (traffic engineer), die Verkehrspolizei, das traffic violations bureau und das Verkehrsgericht. Diese vier Stellen befassen sich mit den drei großen E = Engineering, Enforcement und Education, wobei das erste die Arbeit des Verkehrsingenieurs, das zweite die der Polizei und der Verkehrsgerichte und Education die Wirkung der Straße im Einzelfall und die Propaganda für Verkehrssicherheit und die Verkehrserziehung bedeuten. Dem deutschen Besucher fallen zunächst die Koordinierung der Aufgaben und die organisatorische Verknüpfung der mit ihnen befaßten Stellen ins Auge. Sie sind schon allein dadurch gewährleistet, daß alle Stellen Teile derselben County oder Stadtverwaltung sind. Vorbildlich ist weiter die überaus exakte Registrierung aller Vorkommnisse des Verkehrs, aller Maßnahmen der Verkehrspolizei und der Entscheidungen der Verkehrsgerichte zum Zwecke der Analyse und Erforschung. Man wünscht, ein vollständiges und sicheres Bild — nur keine Schätzungen und Meinungen — über den Verkehr zu gewinnen, um dadurch eine verlässliche Grundlage für Maßnahmen zu schaffen. Vor allen Dingen will man die kausalen Faktoren der Unfälle sicher feststellen und analysieren, damit sie für die Zukunft ausgeschaltet werden können. Die einzelne Sache, der einzelne Unfall, die einzelne Strafe und das persönliche Schicksal des Verkehrssünders spielen dabei keine so große Rolle wie bei uns. Jeder Fall geht unter in den Zahlen einer mechanischen Auswertungsmethode, wo er sich mit vielen anderen gleichliegenden Fällen verbindet, um vielleicht einmal den Anlaß zu einer in

³⁾ Vergl. G. W. Stark, Uniform Traffic Laws and Ordinances in Traffic Quarterly Januar 1951.

⁴⁾ Uniform Vehicle Code, National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances, 1604 K Street, N. W., Washington 6, D. C.

⁵⁾ Model Traffic Ordinance, Department of Commerce, Bureau of Public Roads. Erhältlich durch Superintendent of Documents, U. S. Government Printing Office, Washington 25, D. C.

den Verkehr eingreifenden Maßnahme zu geben, durch die weitere Unfälle verhindert werden.

Der städtische Verkehrsingenieur (city traffic engineer) ist in kleinen Städten ein für Fragen des Verkehrs sachverständiger Techniker, in größeren bildet sein Amt eine Abteilung der Stadtverwaltung, die z. B. in Los Angeles 250 Personen umfaßt. Aufgabe des Verkehrsingenieurs ist zunächst die Einrichtung, Unterhaltung und richtige Einstellung der Verkehrssignale, von denen es in den USA weit mehr gibt als in Deutschland. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß in der Stadt Los Angeles 1200 Straßenkreuzungen verampelt sind und daß die Ampeln nicht nur aufeinander abgestimmt sind, sondern sich auch oft dem zu verschiedenen Zeiten verschieden starken und in der Richtung wechselnden Verkehrsstrom anpassen, so wird die Schwierigkeit der Sache klar. Auch das Aufstellen einfacher Verkehrszeichen (Warn-, Richtungs-, Stop-, Geschwindigkeitszeichen, Park- und Wendverbote) gehört hierher. Diese Zeichen sieht man in den Straßen und an den Ueberlandwegen Amerikas weniger als in Deutschland. Es gibt in den USA keinen Schilderwald deutscher Art. In den Großstädten lenkt man jedoch viel mehr als in Deutschland den Verkehr durch die auch inzwischen bei uns bekanntgewordenen Linien auf der Fahrbahn (pavement markings). Die Straßen sind dabei nicht nur durch eine Mittellinie geteilt, sondern oft sind auf der ganzen Straße die Fahrbahnen (lanes) markiert, wenigstens sind sie vor Kreuzungen angezeigt. Haltlinien vor Straßenkreuzungen bezeichnen den Platz, wo der Fahrer bei rotem oder gelbem Licht stoppen muß, breite Ueberwege den Raum, auf dem der Fußgänger sicher die Straße überschreiten kann, sog. Todeszonen die Gebiete, in denen Kraftwagen überhaupt nicht fahren dürfen. Wo sich mehrere Straßen treffen und der Verkehr dadurch schwierig und gefährlich wird, findet man häufig das ganze kritische Gebiet mit Fahrstreifen bemalt, so daß hier die Wagen gleichsam in einen Kanal fahren (channelizing of traffic). Auch Parkplätze und Parkmöglichkeit am Bürgersteig und die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel sind oft durch Bemalung gekennzeichnet. Das Verbot, an bestimmten Straßenkreuzungen nach rechts oder links einzubiegen (turning control), wird schon lange vorher dem Kraftfahrer in großer Aufschrift auf der Straße (z. B. only turn left) verkündet. Die Bemalung ist mitunter mehrfarbig, wobei jede Farbe einen bestimmten Sinn hat. Washington, San Francisco und Los Angeles sind für das System der Fahrlinien und Bemalungen bekannt. Im Jahre 1947 wurden allein in der letztgenannten Stadt für diesen Zweck über 150 000 Liter Farbe gebraucht und mehr als 4500 km lanes und Markierungslinien gemalt. 77 Maler sind ständig damit beschäftigt, die Fahrlinien in Ordnung zu halten. Zu den Aufgaben des Verkehrsingenieurs gehören weiter die Straßenbeleuchtung, die Anordnung des Einbahnverkehrs in bestimmten Straßen, von der relativ sparsam Gebrauch gemacht wird, und das, was man of center control nennt. „Of center control“ bedeutet, daß je nach dem Bedarf in den Hauptverkehrsstunden die mittleren Fahrstreifen einer Straße dieser oder jener Richtung zugeordnet werden.

Der zweite Aufgabenbereich des Verkehrsingenieurs ist die Analyse der Verkehrsunfälle und die Entwicklung von Maßnahmen, um Unfälle zu vermeiden. Die Untersuchungen erfassen dabei mitunter ganz bestimmte und enge Gebiete, z. B. Straßenkreuzungen, Bahnunterführungen und sonstige Gefahrenpunkte. Die Unterlagen für sie liefern die Verkehrsabteilungen der Polizei. Alle amerikanischen Großstädte haben eine auf sichere Unterlagen gegründete und in Zeichnungen und Tabellen festgehaltene Kenntnis aller gefährlichen Punkte innerhalb

ihres Bezirks (worst corner list), die über Jahre hindurch keinen Augenblick aus der Kontrolle gelassen werden. Auch die Wirkung der Maßnahmen der Polizei und der Gerichte zur Vermeidung der Unfälle wird untersucht.

Zu dem Aufgabengebiet des Verkehrsingenieurs gehört ferner die Parkkontrolle. Es ist in keiner amerikanischen Stadt genug Platz, um Parkmöglichkeit am Bürgersteig (curb parking) für alle Fahrzeuge zu schaffen. Mehr und mehr Raum der Straße wird für den fließenden Verkehr benötigt. Das Problem wird dadurch verschärft, daß oft gewerbliche Betriebe ihre Güter vom Bürgersteig aus verladen müssen. Das Parken auf Parkplätzen und in Garagen (off street parking) ist recht teuer. Die Interessen der Kraftfahrer, die fahren oder parken wollen, stoßen überall hart aufeinander. Es sind komplizierte Anordnungen notwendig — dauernde oder zeitweilige Parkverbote, Parkuhren, Bestimmung von Zonen, in denen zu bestimmten Zeiten Lkw's be- und entladen werden dürfen usw. —, um allen Beteiligten möglichst gerecht zu werden. Die große Beanspruchung der Straßen für den fließenden Verkehr zwingt dabei immer mehr zum Bau großer über- oder unterirdischer Parkräume, so z. B. in Detroit im Civic Center, in Chicago am Michigan See, unter dem Union Square in San Francisco und dem Pershing Square in Los Angeles.

In Städten, in denen Hunderttausende von Kraftfahrzeugen verkehren, kann der Strom der Fahrzeuge nur ruhig und sicher fließen, wenn seine Größe und seine Gezeiten, sein Ursprung und sein Ziel, seine Wege und Umwege, die Stellen, wo er zu schnell fließt oder wo er stoppt, und vor allen Dingen die Ursachen für alle diese Erscheinungen genau und sicher ermittelt sind. Als eine hauptsächlich auf die Zukunft gerichtete Aufgabe des Verkehrsingenieurs gilt daher auch das Studium dieser Fragen und die Bereitstellung sicherer Unterlagen für Planungen. Das Modell der Verkehrsverordnung empfiehlt den Städten und Counties, im Rahmen der allgemeinen Polizei eine besondere Verkehrsabteilung zu bilden, um dadurch die Polizeikräfte im Verkehr besser einzusetzen. Darüber hinaus erfordert der Verkehr auch einen besonders hohen Ausbildungsstand des einzelnen Polizisten. Man erstrebt daher allgemein eine bessere Ausbildung der mit den Verkehrsfragen befaßten Polizeibeamten, da ihr Wort im Verkehrsstrafverfahren von größter Bedeutung ist. Ihre Leistungsfähigkeit wird durch Fortbildung gesteigert: 32 % der Polizeibeamten der Stadt Los Angeles haben eine Ausbildung, die der College-Bildung entspricht. Allgemein wird gefordert, die Zahl der im Verkehr eingesetzten Polizeikräfte zu vergrößern. Von den insgesamt rund 4500 Polizeibeamten der Stadt Los Angeles gehören 711 Beamte (16,4 % des Bestandes) und 268 Zivilangestellte der Verkehrsabteilung an. 229 Zivilisten sind dabei nur als Posten an Straßenübergängen (crossing guards) eingesetzt. Durch diese Beschäftigung wird die Polizei in den USA sehr in Anspruch genommen. Von den 8000 Polizeibeamten der Stadt Chicago werden allein 900 dazu verwandt, um Schulkindern Schutz im Straßenverkehr zu geben.

Die Verkehrsabteilungen der Polizei sind in vielen Städten unterteilt, und zwar nicht nur in Gruppen für den Außen- und Innendienst, sondern auch in bezug auf ihren Einsatz. So besteht z. B. das traffic-bureau der Polizeiverwaltung in Los Angeles aus vier Abteilungen: Der Parking and Intersection Control Division, die den glatten Fluß des Verkehrs an Straßenkreuzungen und das Parkwesen kontrolliert, der Traffic Enforcement Division, die zuständig ist für die Ueberwachung des Verhaltens der Fahrer im Verkehr und für die Maßnahmen gegen den einzelnen Verkehrssünder, der Accident Investigation Division, die

sich mit der Aufklärung und Auswertung von Verkehrsunfällen befaßt, und der Traffic Services Division, die sich lediglich mit der Verkehrserziehung beschäftigt. Daß man danach strebt, die Polizei möglichst wirkungsvoll zum Einsatz kommen zu lassen, damit sie tatsächlich an den Verkehr herangehen und nicht ihre Zeit in den Büros oder in und vor den Gerichtssälen verbringt, liegt bei dem praktischen Sinn der Amerikaner auf der Hand.

Die technische Einrichtung der Verkehrspolizei entspricht dem hohen Stande der amerikanischen Technik. Es stehen der Polizei zunächst mehr und bessere Wagen zur Verfügung als in Deutschland. Die Polizei der Stadt Detroit verfügt über rund 1000 Dienstwagen, die der Stadt San Francisco über 163 Personenwagen und 164 Motorräder. Alle Wagen sind mit einer Radiosprecheinrichtung versehen, eine Einrichtung, die in den USA heute schon viele Taxiunternehmer haben. Das Bundesnachrichtendienst hat bis jetzt 305 Polizeibehörden und 40 Straßenbehörden die Benutzung von Radaranlagen erlaubt; mit denen insbesondere Wagen ausgestattet sind, die die Geschwindigkeit der Fahrzeuge messen. Mechanisch gesteuerte Radaranlagen sind mitunter an Unterführungen angebracht, wo sie Fahrzeuge, die zu schnell fahren, automatisch ermitteln und registrieren. Andere Wagen haben Kameras, welche Verkehrsverletzungen einschließlich aller Umstände photographisch und graphisch festhalten. Mit Funksprechverkehr ausgestattete Flugzeuge kontrollieren die highways und geben den auf ihnen fahrenden Kontrollwagen Nachrichten über die Beobachtungen aus der Luft. Auch einfache Mittel sind im Gebrauch. Es ist ein Genuß, zu beobachten, in welchem Tempo die großstädtischen Polizisten in den rush hours, in denen vor dem Sturm der Fahrzeuge und Passanten jede mechanische Verkehrsregulierung versagt, mit einer Trillerpfeife die gegeneinander anbrandenden Verkehrsströme über die Kreuzungen bringen. Von Zeit zu Zeit machen sie diese dann von jedem Kraftfahrer frei, damit die Fußgänger sie in jeder Richtung überqueren können. Für den Einsatz der Polizeibeamten im Verkehr gibt es eine Reihe von Handbüchern, die vom Traffic Institute der Northwestern University in Evanston, Ill.,⁶⁾ und von der Michigan Association of Chiefs of Police herausgegeben sind.⁷⁾ Das letzte Handbuch über den sog. Officer-Violator Contact steht unter dem Leitgedanken, daß die Polizei möglichst viele Uebertretungen im Straßenverkehr ahnden muß, weil allein dadurch die großen Unfälle ausgeschaltet werden. Mehr als in Deutschland ist man sich in den USA darüber im klaren, daß auch die nicht mit Folgen verbundenen Verkehrssünden verfolgt und angemessen geahndet werden müssen, und zwar vorzugsweise Verstöße, die sich im Verkehr selbst (moving violations) zutragen. „Reducing small violations helps to cut big violations“ ist ein sehr einleuchtendes Wort!

Den Polizeibeamten sind abgestufte Maßnahmen gegen die Verkehrssünder an die Hand gegeben. Als erster Grundsatz gilt es, daß sie sich möglichst viel im Verkehr zeigen und einen möglichst engen und häufigen Kontakt zu dem einzelnen Fahrer herstellen, um dem guten Sicherheit zu geben und den schlechten von Verstößen gegen die Ordnung abzuschrecken. Nach den Erfahrungen in den USA lassen sich die Kraftfahrer dadurch am besten zügeln, daß sie die Polizei im Verkehr sehen und beobachten, daß diese viele Fahrer stoppt. Welchen Schritt der Beamte im einzelnen trifft, hängt von der Art und den Umständen des

⁶⁾ Basic Training Manuals No. 795, 381, 701, 770, 333, 1350, 1643.

⁷⁾ Checking of Brakes and Lights; Apprehension of Speeders; Apprehension of Stop Sign Violators; Apprehension of Traffic Signal Violators; Apprehension of Reckless Driving Violators; The Increased Officer-Violator Contact Plan.

Einzelfalles ab. Als härteste Maßnahme gilt es, wenn er den Verkehrssünder vor das Gericht bringt oder sogar festnimmt, was bei Trunkenheit am Steuer, Fahrerflucht, rücksichtslosem Fahren und schweren Unfällen die Regel ist. Alle Maßnahmen werden registriert, denn man legt Wert darauf, daß sie in der richtigen Mischung gebraucht werden. Als ein gutes Verhältnis gilt es, wenn jährlich je 10 000 Kraftfahrer 100 schriftliche Verwarnungen, 70 Untersuchungen, 20 Strafen mit Bewährungsfrist und 90 Widerrufe des Führerscheins ausgesprochen werden.⁸⁾

Die zweite große Aufgabe der Verkehrspolizei ist die Aufklärung von Verkehrsunfällen. Eine Abteilung, die in bezug auf diese Tätigkeit als vorbildlich gilt, ist das Accident Prevention Bureau des Polizeipräsidiams in Detroit, eine Arbeitsgruppe, die sich heute aus etwa 15 Aufsichtsbeamten, 10 Bürokräften, 20 bis 25 mit der Aufklärung von Kraftfahrzeugunfällen besonders vertrauten Polizeibeamten und 160 weiteren Beamten für den Streifendienst, von denen 60 auf Park-sünder und 100 auf zu schnelle Fahrer angesetzt sind, zusammensetzt. 12 Wagen, die zur Aufklärung von Unfällen bestimmt und mit allen entsprechenden Vorrichtungen auch für die erste Hilfe für die Verletzten ausgestattet sind, kreuzen mit zwei Beamten besetzt dauernd in der Stadt. Auf Anruf fährt der dem Unfall nächste Wagen sofort zur Unfallstelle und nimmt die Ermittlungen auf. Ganz anders als in Deutschland werden dabei die Ermittlungsergebnisse festgehalten. Sie werden nicht in Vernehmungsprotokollen und Berichten niedergelegt, sondern finden ihren Niederschlag im wesentlichen auf einem einzigen, aus starkem Papier gefertigten Vordruck in der Größe von 20 × 25 cm, der sog. accident report card. Die Karte ist ein Muster der Bürotechnik. Sie erfaßt alle für die Beurteilung eines Kraftfahrzeugunfalles wichtigen Tatsachen. Der Polizeibeamte hat weiter nichts zu tun, als daß er sie durchgeht, die in Betracht kommenden Merkmale abhakt und die sonst vorgesehene Eintragung macht. Die Karte enthält auch Raum für eine Skizze und für eine 9 Zeilen lange Schilderung des Unfalles, insbesondere seiner Ursache. Die am Unfall Beteiligten — Kraftfahrer, sonstige Personen und Zeugen — werden in glatten und leichten Fällen sofort an Ort und Stelle vernommen. Ueber die Vernehmung wird eine kurze Niederschrift angefertigt, die sie unterschreiben. Für die Niederschrift der Aussagen von sechs Personen ist ein weiterer Vordruck von 20 × 12 cm vorgesehen. In schwierigen Fällen, insbesondere, wenn jemand getötet ist, benachrichtigt der Beamte das Büro, welches den Coroner zur Unfallstelle entsendet. Die am Unfall Beteiligten und die Zeugen werden dann zum Polizeipräsidium geschafft und von einem Verkehrsstaatsanwalt und Polizeibeamten, die dort ununterbrochen zu Vernehmungen bereitstehen, vernommen. Die Beamten arbeiten in einem großen Raume, ähnlich dem Schalteraum einer Bank. Die Beteiligten treten an den Schalter heran und geben ihre Erklärungen ab. Unter allen Umständen werden bei schweren Unfällen die Kraftfahrer zum Präsidium geschafft und dort verhört. Erscheint gegen sie ein Haftbefehl angezeigt, so beantragt der ermittelnde Polizeibeamte formularmäßig den Erlaß und der Staatsanwalt legt den Antrag sofort dem Verkehrrichter zur Entscheidung vor. Der Richter kann dann vom Erlaß eines Haftbefehls absehen oder einen Haftbefehl erlassen und seinen Vollzug anordnen oder den Vollzug gegen Bürgschaftsleistung aussetzen. Von der letzten Möglichkeit wird sehr viel Gebrauch gemacht. Fahrlässige Tötung, Trunkenheit am Steuer und Fahren unter dem Einfluß von Drogen sowie Fahrerflucht führen in der

Regel zum Vollzuge des Haftbefehls. Für jede Entscheidung benutzt der Richter einen Vordruck. Die Akten gehen dann an die Staatsanwaltschaft zurück und werden von ihr später dem Gericht mit Anklage zum Termin vorgelegt. Die Anklage ist vielfach ein Vordruck, in dem nur der in Betracht kommende Fall unterstrichen wird. Daß alle am Verfahren beteiligten Stellen — Polizei, Staatsanwalt und Richter — entweder Flur an Flur arbeiten oder doch sehr nahe zusammen untergebracht sind, beschleunigt den Gang des Verfahrens. Die Unfallkarte, die Niederschriften über die Erklärungen des Beschuldigten und der Zeugen, etwaige Photographien, der Antrag auf Erlaß des Haftbefehls und die darauf ergangene Entscheidung sowie ein kurzer Auszug aus der Verkehrsstrafkartei und einige andere werden dann in einer 20 × 23 cm großen Briefhülle gesammelt, auf der der Gegenstand des Verfahrens — Beschuldigter, Beschuldigung, Termin, Name des Polizeibeamten, der die Ermittlungen führt, Aktenzeichen, Entscheidung und Name des Richters usw. — vermerkt werden. Diese 5 bis 10 Blätter und die Briefhülle sind das gesamte „Aktenmaterial“, das dem Gericht im Termin vorliegt. Es vermehrt sich auch später kaum. Wünscht ein Anwalt Akteneinsicht, so erhält er gegen Zahlung von 1 Dollar eine Photokopie der Unfallkarte. Nach diesem Verfahren werden auch in vielen anderen Staaten Verkehrsunfälle bearbeitet.

Die meisten Verkehrsstrafsachen — alle Uebertretungstatbestände — werden in Deutschland in keiner aufgeschlüsselten Statistik erfaßt. Daher ist es auch unmöglich, festzustellen, ob, in welchem Umfange und in welcher Richtung die Strafen die Verkehrsdisziplin bessern. Fragt man den Bürgermeister einer amerikanischen Großstadt nach der Verkehrslage seiner Stadt, so kann er über alle Verkehrstatbestände: Unfälle, Strafen, an den Unfällen beteiligte Personen und über viele Punkte mehr mindestens über zwei Jahrzehnte hinweg genaue Angaben machen. In den USA zählt man nicht nur die Verkehrsstrafsachen. Man sammelt außerdem alle Unfalltatsachen zum Zwecke einer exakten wissenschaftlichen Auswertung. Jede Polizeiverwaltung in Städten über 100 000 Einwohner soll mindestens einen vollbeschäftigten „analyst“ haben, dessen Aufgabe es ist, das gesammelte Material zu analysieren. Wer die hiermit befaßte Abteilung der Verkehrspolizei amerikanischer Großstädte beobachtet, kann sich zunächst nicht den Zweck der Arbeit vorstellen, die mit allen Mitteln der modernen Buchungs- und Bürotechnik die Unfallgründe klärt und festhält, um sie über lange Zeit zu beobachten und auszuschalten. Auch die Model Traffic Ordinance greift den Gedanken der Unfallanalyse auf und empfiehlt, daß die Verkehrsabteilung der Polizei und der Verkehrsingenieur die Unfälle studieren und Maßnahmen ergreifen sollen, wenn Verkehrsunfälle sich an einer Stelle der Stadt häufen. Die Verkehrsunfallkarten werden daher auch alphabetisch nach den Orten des Unfalles registriert, so daß man jederzeit Vorgänge über Unfälle an bestimmten Punkten zur Hand hat. Weiter sollen die Verkehrspolizeibehörden eine Verkehrs-sünderkartei führen, die alle Verkehrsunfälle, Verwarnungen, Festnahmen, Anklagen und Verurteilungen, die gegen einen Verkehrsteilnehmer ergehen, erfaßt. Aus dieser Kartei werden Verkehrsteilnehmer, die durch häufige oder ernste Unfälle oder Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften auffallen, aussortiert, damit bei ihnen die Frage des Widerrufs des Führerscheins geprüft wird. Die Verkehrsabteilungen sind verpflichtet, über die Verkehrssituation ihres Bezirks zu berichten und dabei die Zahl der Verkehrsunfälle und der Verkehrsoffer und ihre Leistungen und Pläne zur Verbesserung der Verhältnisse darzulegen. Demgemäß veröffentlichen die amerikanischen Großstädte vorzügliche Berichte, die z. B. in San

⁸⁾ Traffic Digest and Review, Spt. 1955 S. 19.

Francisco und Los Angeles 40 bis 70 Druckseiten umfassen. Die Unterlagen für sie werden durch Hollerith-Maschinen erarbeitet, die in Detroit zum Zwecke der Unfallanalyse seit 1933 in Gebrauch sind. Durch diese dem modernen Geschäftsleben abgesehene Methode gewinnen die amerikanischen Verkehrsfachleute das, was sie für ihre Arbeit gebrauchen: Die kalten, harten und oft unangenehmen Tatsachen, die ihnen die Wege zur Sicherung des Verkehrs zeigen.

Auch die Verkehrsstrafen werden in den USA eingehender registriert, als es im deutschen Strafregister geschieht. Auf diesem Gebiete bestehen allerdings bei den einzelnen Staaten Unterschiede. Der Uniform Vehicle Code sieht vor, daß, abgesehen von den Strafen wegen Parkverfehlung, alle Strafen, die durch ein Verkehrsgericht oder im Wege des traffic violations bureau ausgesprochen werden, dem Straßenverkehrsamt des Staates oder einer entsprechenden Behörde gemeldet werden müssen. Die Tilgung der Eintragung nach dem Ablauf bestimmter Zeit ist nicht vorgesehen. Das Verkehrsstrafregister steht allen Personen zur Einsicht offen. Tatsächlich ist diese Art der Registrierung aber nicht überall im Gebrauch. Manchmal beschränkt sich das Verkehrsstrafregister nur auf den Bereich der Stadt oder der County. Es ist vor allen Dingen nicht sichergestellt, daß Strafen der Verkehrsgerichte anderer Counties, und insbesondere solcher in anderen Staaten, registriert werden. Die Zusammenarbeit unter den Gerichten der verschiedenen Staaten ist schwächer entwickelt als in Deutschland. Viele Verkehrssünder, die nicht durch eine Bürgschaftsleistung dazu gezwungen worden sind, vor dem Gericht zu erscheinen, machen sich dieses zunutze, wenn sie in einem anderen Staate der USA mit den Verkehrsgesetzen kollidieren. Sie bekümmern sich nicht um das Strafverfahren, und es ist bei kleineren Delikten oft unmöglich, ihnen in ihrem Heimatstaate den Prozeß zu machen.

Die Gerichte, die sich in den USA mit Verkehrsstrafsachen befassen, ähneln sich. Es genügt daher, wenn ein Gericht geschildert wird, das sowohl die großen wie auch die kleinen Verkehrsstrafsachen erledigt. Es handelt sich um den Recorder's Court in Detroit. Der Name besagt, daß über die Verhandlungen vor ihm eine sehr genaue stenographische Niederschrift, ähnlich einem Parlamentsprotokoll, aufgenommen wird. Zum Recorder's Court gehören 12 Richter. Zwei von ihnen befassen sich nur mit Verkehrsstrafsachen, die übrigen erledigen alle anderen in Detroit anfallenden Strafsachen. Die beiden Verkehrsrichter bilden die sog. Traffic and Ordinance Division, angeblich das erste reine Verkehrsgericht in den USA. Da die beiden Richter die Arbeit nicht allein erledigen können, haben sie fünf Referenten (referees) angestellt, die unter ihnen mit begrenzter Jurisdiktionsgewalt arbeiten. Der Kontrolle des Gerichtes sind die gewerbsmäßigen Bürgen (bail bondsmen) unterstellt. Es handelt sich um Personen oder Gesellschaften, die sich damit beschäftigen, für Angeklagte Geldbürgschaften zu übernehmen, um sie vom Vollzug des Haftbefehls freizustellen. Die Höhe der Bürgschaft ist dabei oft in einem sog. bond schedule allgemein festgelegt. So z. B. beim Verkehrsgericht in Denver. Sie beträgt bei einem Verkehrsunfall mit leichtem Schaden 100 Dollar, mit mittlerem Schaden 200 Dollar, mit schwerem Schaden 300 Dollar und mit Todesfolge 500 Dollar, bei Fahrerflucht und Trunkenheit am Steuer 500 Dollar. Bei diesem Gericht muß der Angeklagte, der Berufung einlegt, auch zunächst eine Gebühr bezahlen. In der Regel ist das gerichtliche Strafverfahren mit Kosten und Auslagen für den Angeklagten nicht verbunden. Zu dem Gericht gehört eine Probationsabteilung. Sie ist etwa 100 Personen stark und hat die Aufgabe, die Richter durch Berichte und Gutachten über den Angeklagten zu unterstützen, Erklärungen des Angeklagten entgegenzunehmen

und sich über die Art der ihm zur Last gelegten Tat zu äußern. Zu ihm gehört weiter eine Psychopathic Clinic, bestehend aus 1 Direktor, 3 Psychiatern, 8 Psychologen, 1 Arzt und 13 Hilfskräften. Eine besondere Abteilung dieser Klinik befaßt sich nur mit der Untersuchung von Verkehrssündern. Von den jährlich über 3000 Fällen, mit denen die Klinik zu tun hat, erwachsen im Jahre 1952 aus Verkehrsstrafsachen 854. Besonderes Interesse wendet die Klinik den sog. „Automobilpsychopathen“ zu. Hierzu rechnet man Personen, die auf Grund ihrer abartigen geistigen Verfassung auffallende Fahrer sind. Insbesondere die Halbwüchsigen (teenagers) stellen einen größeren Teil von ihnen. Aehnliche Kliniken sind in Chicago, Los Angeles und San Francisco bereits vorhanden bzw. geplant. Für die Sitzungen hat in den Großstädten jeder Richter einen besonderen Gerichtssaal in der Größe eines geräumigen deutschen Schwurgerichtssaales zur Verfügung. Vor dem Sitzungssaal ist vielfach ein Raum mit einem Schalter, an dem die erkannten Geldstrafen gezahlt werden. Zahlungsausstand und Ratenzahlungen sind kaum üblich. Die Sitzungen finden in der Öffentlichkeit großes Interesse. Publikum und Prozeßbeteiligte sind untereinander auffallend höflich und korrekt. Die Sachen werden flott und zügig verhandelt nach dem für jeden Richter vom Hauptbüro aufgestellten Terminkalender. Die Entscheidung wird weder mündlich noch schriftlich näher begründet. Gewähr der Richter dem Angeklagten eine Bewährungsfrist, so geschieht dieses formulärmäßig. Der Gerichtsstenograph ordnet die in den Sitzungen aufgenommenen Niederschriften zunächst nur chronologisch und hält sie zur Einsicht des Staatsanwalts und des Verteidigers. Auf schriftliches Ersuchen liefert er gegen Bezahlung eine Uebersetzung der Niederschrift. Ueber die Bestrafung stellt der Chief Clerk eine ebenfalls formulärmäßige Bescheinigung aus, die die Grundlage der Vollstreckung bildet. Durch diese Verfügung wird der Verurteilte aus der Verfügungsgewalt des Gerichtes entlassen und der Strafvollzugsbehörde des Staates zur weiteren Behandlung überliefert. Die Zeit von der Tat bis zu diesem Punkte des Verfahrens beträgt durchschnittlich 6 Wochen.

Bisher ist die Behandlung der erheblichen Verkehrsstrafsachen, insbesondere der Unfallsachen, geschildert. Wie werden die amerikanischen Gerichte bei ihrer schwachen Besetzung mit Richtern mit den millionenfach anfallenden kleinen Strafsachen fertig? Im Laufe der Zeit ist für sie ein Verfahren entwickelt worden, das den wenigen Verkehrsrichtern eine große Einwirkungsmöglichkeit auf den Verkehr gibt. Es handelt sich um die „traffic notice“, das „ticket“ oder die „citation“, welche ihre rechtliche Grundlage ebenfalls in den traffic ordinances findet. Das Verfahren wird vornehmlich angewandt, um Verkehrsverstöße zu ahnden, die keinen Unfall verursacht haben. Von den bei Verkehrsunfällen und schweren Verfehlungen, wie Trunkenheit am Steuer, Fahrerflucht, rücksichtsloses Fahren usw. angewandten Methoden unterscheidet es sich. Beide Arten von Sachen werden in der Großstadt meist von verschiedenen Richtern bearbeitet, wobei die ticket-Sachen oft die referees erledigen. Bei dem ticket-Verfahren handelt es sich darum, daß der Verkehrsrichter für jede nur mögliche Verfehlung die Geldstrafe im voraus bestimmt und in einer Liste bekanntmacht. Die Strafen sind nach der Schwere des Tatbestandes und meist auch danach, ob es sich um die erste Tat oder um eine Wiederholung handelt, angestuft. Die Liste gibt ferner die Tatbestände an, bei denen der Richter die Erledigung der Sache ohne Verhandlung durch Zahlung der Geldstrafe nicht wünscht, sondern eine Hauptverhandlung für erforderlich hält. Sie ist oft sehr umfangreich. Die in Los Angeles geltende Liste führt z. B. insgesamt 535 Delikte auf, die wie folgt geordnet sind:

Fußgänger	1. Fall	2.	3.	4.
§... kreuzt Straße außerhalb des Ueberweges	5 \$	10	Richter	R
§... kreuzt Straße nicht auf dem kürzesten Wege	5	10	R	R
§... steht auf dem Fahrdamm, blockiert Bürgersteig	5	10	R	R
§... hält sich auf, wo Fußgängerverkehr verboten	5	10	R	R

Praktisch läuft das Ticket-Verfahren im Staate Michigan so, daß der Polizeibeamte Blocks mit nummerierten Tickets bei sich führt. Stellt er einen Tatbestand fest, für den der Richter die Strafe im voraus bestimmt hat, so übergibt er dem Täter ein Ticket. Die Vorderseite des Ticket enthält Raum für dessen Namen, die Angabe der Straftat, den Namen des Polizeibeamten und für die Terminbestimmung. Auf dem Ticket bestimmt nämlich der Polizeibeamte gleich den Termin zur Verhandlung, falls die Sache vor den Verkehrsrichter kommt. Dabei setzt er alle Sachen, in denen er als Zeuge auftritt, zur gleichen Zeit an. Die Arbeitszeit des Verkehrsrichters ist unter die Polizeibeamten aufgeteilt, so daß er immer gleichmäßig beschäftigt ist. Auf der Rückseite des Ticket ist u. a. ein Auszug aus der Liste der Strafen und ein Hinweis enthalten, daß der Täter mit einem Haftbefehl rechnen muß, wenn er bis zum Termintage die Strafe nicht zahlt und nicht zum Termin erscheint und daß weiter in diesem Falle bei einer Verfehlung in der Bewegung die Fahrerlaubnis widerrufen werden kann. Um Schiebungen zu vermeiden, behält der Polizeibeamte eine Durchschrift des Ticket für sich, eine weitere legt er dem Verkehrsrichter vor. Diese beiden Stücke des Ticket weichen auf der Rückseite von dem ab, das der Täter bekommt. Auf ihnen befindet sich nämlich Raum für die etwaige spätere Entscheidung des Richters: Datum... 1. Angeklagter vor Gericht gestellt, erklärt sich für schuldig, Strafe:

Dollar.....

..... 2. Angeklagter vor Gericht gestellt, erklärt sich nicht für schuldig, verhandelt und bestraft mit Dollar.....

..... 3. Angeklagter vor Gericht gestellt, erklärt sich nicht für schuldig, verhandelt, Freispruch und Entlassung.....

und für andere mögliche Entscheidungen mehr. Weiter ist Raum für die Verkehrsstrafen vorgesehen, die aus der Verkehrssünderkartei des Gerichts bzw. der Polizei hierhin übertragen werden, bevor dem Richter das Ticket vorgelegt wird. Schließlich ist Platz für den Vermerk über die Vollstreckung der Sache sowie für einen Vermerk über die Bezahlung der Geldstrafe in bar oder durch die Post. In den Fällen, in denen der Verkehrsrichter das Erscheinen des Täters vor Gericht für erforderlich hält, ist auf der Rückseite des Ticket, das dem Täter übergeben wird, nur darauf hingewiesen, daß die Sache nicht ohne sein Erscheinen vor Gericht erledigt werden kann und daß ihm im Falle des Ausbleibens der Widerruf des Führerscheins droht. Täter, welche die Strafe nicht vor dem Termin bezahlen wollen oder dürfen, müssen zum Termin kommen. Die Strafe kann nur persönlich oder durch einen Vertreter unter Vorlage des Ticket bei dem traffic violations bureau bezahlt werden. Dieses Bureau gibt auch Auskunft über Zweifelsfälle, ob z. B. der Täter wegen etwaiger Vorstrafen eine höhere Strafe zu zahlen hat oder vor dem Richter erscheinen muß.

Die Hauptverhandlungen, denen ein Ticket vorausgeht, spielen sich in sehr einfacher Form ab. Der court clerk überreicht dem Richter das Ticket und ruft die Sache auf. Der Beschuldigte tritt vor und wird gefragt, ob er sich für schuldig halte oder nicht. Bejaht er die Frage, so ergeht ohne Verhandlung sofort das Urteil und die Sache ist erledigt, verneint er sie, so wird verhandelt. Die Verhandlung besteht meist nur darin, daß sich nach Anhörung des Beschuldigten der Polizeibeamte mit einigen Worten über den Vorfall äußert. Ebenso kurz ist die Anhörung etwaiger Zeugen, falls der Beschuldigte sie mitbringt. Letzteres ist selten. Erst dann ergeht das Urteil. Der Richter sagt die Strafe oder die sonstige Entscheidung. Dabei gibt er dem Clerk das Ticket zurück, auf dessen Rückseite die Entscheidung vermerkt wird. Damit ist die Verhandlung, bei der ebenfalls ein Stenograph mitwirkt, erledigt. Der Täter begibt sich zu dem bereits erwähnten Schalter, um die Strafe zu bezahlen. Wer nicht zahlt, muß meist die Ersatzfreiheitsstrafe verbüßen, da Ratenzahlungen, Strafaussetzung usw. in diesen Verfahren selten gewährt werden. Auch eine Freiheitsstrafe wird meist im Anschluß an das Urteil verbüßt. Viele amerikanische Staaten kennen das Ticket-Verfahren mit größeren oder kleineren Abweichungen. Jeder court empfiehlt seine Prozedur und die American Bar Association verteilt Diplome „für überragende Erfolge in der Vereinfachung der Prozeßführung in Verkehrsstrafsachen“, die man mitunter unter Glas und Rahmen in den Gerichten sieht.

Die Zahl der Sachen, die durch die gemeinsame Arbeit der traffic violations bureau und der Verkehrsrichter erledigt werden, ist für europäische Verhältnisse außerordentlich groß. In der Stadt Detroit (1,8 Mill. Einwohner) wurden im Jahre 1954 521 000 Kraftfahrer wegen Verfehlungen im bewegten Verkehr, 584 000 Kraftfahrer wegen Verstoßes gegen Parkvorschriften und 45 000 Fußgänger bestraft. Die hierdurch bei den Verkehrsgerichten anfallende Arbeit erledigten 2 Richter und 5 referees. Am Tage meines Besuches standen bei einem referee 160 Sachen wegen Verstoßes gegen die Traffic Ordinance und bei einem Richter 40 größere Sachen wegen Vergehen gegen das Verkehrsgesetz an. Angeblich herrschte ruhiger Geschäftsgang. In San Francisco (800 000 Einwohner) bearbeitete die Verkehrspolizei im Jahre 1954 16 000 Unfallsachen. Es wurden bestraft 103 000 Personen wegen Verfehlungen im bewegten Verkehr, 566 000 Personen wegen Parkverfehlungen und 26 000 Personen wegen sonstiger Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsbestimmungen. Einer der beiden Verkehrsrichter hatte am Vormittage 60 und am Nachmittage 53 Ticket-Sachen anstehen. Die drei Verkehrsrichter in Denver (Col.) verhandelten im Jahre 1954 14 000 Verkehrssachen, von denen 9 500 mit einer Verurteilung und 4 500 mit einem Freispruch endeten. Beim Municipal Court in Washington D. C. verhandelte eine Verkehrsrichterin während der Urlaubszeit im August vorigen Jahres täglich 50 bis 60 Ticket-Sachen. Von den 24 Richtern des Municipal Court in Los Angeles (2 Mill. Einwohner) waren 3 Richter voll und 9 Richter zu etwa je 1/3 in Verkehrsstrafsachen tätig. Diese Richter und das aus 105 Personen bestehende traffic violations bureau erledigten im Geschäftsjahre 1954/55 947 000 Verkehrsstrafsachen, darunter 7800 Fälle von Trunkenheit am Steuer. Im August 1955 erreichten die Sachen die monatliche Rekordhöhe von 92 000, von denen 60—70 000 nur durch das traffic violations bureau liefen. Ein Richter in Los Angeles, den ich aufsuchte, hatte an diesem Tage 61 Sachen wegen Trunkenheit am Steuer, 20 kleinere Unfallsachen und 30 andere Sachen, in denen keine Entscheidung zu treffen war, anstehen. An Verkehrsunfallsachen standen bei einem anderen Richter täglich 10 bis 15 Sachen an. Die Zahlen könnten auch für andere Städte

beliebig vermehrt werden. Sie zeigen die Nachteile, die aus der zu geringen Zahl der Richter erwachsen, aber auch die Findigkeit, mit der man diese durch die business like administration of justice in traffic cases überwindet. Von den 15,4 Mill. Verkehrsstrafsachen, die im Jahre 1951 in den USA entstanden, bestrafen 7,5 Mill. Parkverfehlungen und 2,2 Mill. leichte Verstöße. Beide Gruppen von Verfehlungen wurden überwiegend von den Büros erledigt, so daß für die Richter nur 3,2 Mill. Verkehrsstrafsachen schwieriger Art übrig blieben.

Für einen Deutschen ist es schwer verständlich, daß eine Verkehrsstrafsache, überhaupt eine Strafsache, in so einfacher Form verhandelt wird und daß sich die Angeklagten damit zufrieden geben. Nach allem, was ich von Richtern der Verkehrsgerichte erfahren habe, finden sich weit über 95 % der Angeklagten mit dem Spruch des Richters der ersten Instanz ab. Das zeigt, daß die Verkehrsrichter ohne große Bindungen an rechtstechnische Regeln aus ihrem Gewissen und praktischem Sinn heraus dem Gesetz im konkreten Falle eine vernünftige Gestalt geben. Es beweist auch das Ansehen und Vertrauen, das ihnen entgegengebracht wird, und das allgemeine Verständnis für die justiziellen Notwendigkeiten, die sich aus dem Straßenverkehr ergeben. Vorgänge, die sich täglich 50 000 mal und mehr ereignen, können nach amerikanischer Einsicht nicht in einem Verfahren abgewickelt werden, das sich Monate oder Jahre hinzieht, viele Richter beschäftigt und kilogrammschwere Akten entstehen läßt. 55 Mill. Kraftfahrzeuge, 60 Mill. Kraftfahrer, jährlich 40 000 Verkehrstote und 1,2 Mill. Verkehrsverletzte bringen auch für die Justiz andere Erkenntnisse und Methoden, als sie die europäische Schulweisheit kennt.

Die Tatbestände des Verkehrsstrafrechts sind in den USA erheblich zahlreicher als in Deutschland. Sie sind meist in den Verkehrsgesetzen enthalten, die den gesamten Verkehrskomplex behandeln. Auch der Uniform Vehicle Code, aus dem die folgenden Normen entnommen sind, hält dieses für empfehlenswert. Bekannt ist zunächst der Tatbestand der fahrlässigen Tötung, bei dem die Verurteilung ohne weiteres den Widerruf des Führerscheins zur Folge hat. Strafbar ist ebenso wie in Deutschland das Fahren eines Kraftwagens durch Personen, die unter dem Einfluß von Alkohol oder von Drogen stehen. Nach dem Gesetz ist es dabei ohne Bedeutung, wenn der Blutalkoholgehalt unter 5 ‰ bleibt. Der Einfluß von Alkohol wird dagegen präsumiert, wenn er 15 ‰ oder mehr beträgt. In dem dazwischen liegenden Bereiche hat der Richter evtl. unter Berücksichtigung auch anderer Beweismittel frei zu würdigen, ob der Angeklagte fahruntüchtig und schuldig ist oder nicht. Die Mindeststrafe beträgt im ersten Fall der Tat 10 Tage Gefängnis oder 100 Dollar, bei der zweiten oder weiteren Verurteilung 90 Tage Gefängnis. Der Entzug des Führerscheins ist ebenfalls obligatorisch. Eine große Rolle spielt in den USA der Tatbestand des rücksichtslosen Fahrens (reckless driving). Wer ein Fahrzeug eigensinnig oder mutwillig ohne Rücksicht auf die Sicherheit von Personen oder Eigentum fährt (in willfull or wanton disregard for the safety of persons or property), wird erheblich bestraft. Die Strafe beträgt für den ersten Fall mindestens 5 Tage Gefängnis oder 25 Dollar und für jeden weiteren Fall mindestens 10 Tage Gefängnis oder 50 Dollar. Eine mildere Form des Tatbestandes ist der Fall des sog. leichtfertigen Fahrens (careless driving). Auch die Fahrerflucht (hit and run oder running from accident) ist in fast allen Staaten oft im Zusammenhang mit der Pflicht zur Hilfeleistung strafrechtlich normiert. Die Strafe ist dabei gestaffelt, ob es sich bei einem Unfall mit Todesfolge, Personenschaden oder Sachschaden handelt. Darüber hinaus sind die Kraftfahrer unter Strafandrohung verpflichtet, sich gegenüber den an

einer Kollision beteiligten Personen auszuweisen, ihnen Hilfe zu gewähren und bei Unfällen, bei denen der Tod oder die Verletzung einer Person oder ein Sachschaden von bestimmter Höhe eingetreten ist, der Polizei sofort Nachricht und nach bestimmter Zeit auch eine schriftliche Darstellung des Vorfalles zu geben. Eine Reihe von strafrechtlichen Tatbeständen betrifft das Fahren ohne Führerschein, mit ungültigem Führerschein oder unter Mißbrauch eines Führerscheines oder Zulassungspapiers in der verschiedensten Form. Bestraft wird auch, wer einen eingezogenen Führerschein und eingezogene Wagenpapiere nicht bei der Polizei abliefern. Ueber diese Tatbestände hinaus ist noch eine sehr große Zahl von Bestimmungen des Verkehrsgesetzes, insbesondere über das Verhalten bei Unfällen, von Kraftfahrern, Radfahrern und Fußgängern im Verkehr (Verkehrszeichen, Ueberholen, Vorfahrt, Geschwindigkeit, Parken), über die Durchführung der Inspektion von Fahrzeugen (Größe, Gewicht, Ladung) durch Strafandrohung gesichert. Von diesen Straftatbeständen sind in der Praxis am zahlreichsten solche, die sich mit Parkverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen befassen. Ueber die zweckmäßigste Geschwindigkeit werden an vielen Orten genaue Untersuchungen angestellt, wobei sich herausgestellt hat, daß die tatsächliche Geschwindigkeit der Fahrzeuge meist über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt. Im Jahre 1953 überschritten die 35-Meilengrenze 96 %, die 45-Meilengrenze 69 % und die 55-Meilengrenze noch 27 % aller Fahrzeuge (Statistical Abstract 1954 S. 565). Weil Bestimmungen, die unsachgemäß sind und nicht durchgesetzt werden, auch der Achtung vor vernünftigen Anordnungen Abbruch tun, bemüht man sich, wo die Geschwindigkeit begrenzt wird, das tatsächliche Tempo der Masse der vernünftigen Fahrer zu ermitteln und die Geschwindigkeitsbegrenzung entsprechend festzulegen.

Eine sehr große Rolle spielt im Rahmen der amerikanischen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsdisziplin der befristete Widerruf des Führerscheins als Nebenfolge einer Strafe. Die Kraftfahrer wissen, daß das Recht zum Fahren eines Kraftwagens, auf den sie im privaten und gewerblichen Leben oft unbedingt angewiesen sind, im Falle von Bestrafungen leicht verloren gehen kann. Sie fahren daher vorsichtig, und diese Vorsicht wird ihnen schließlich zur zweiten Gewohnheit. Insbesondere die Staaten Massachusetts, Californien und Texas haben den Führerscheinentzug stark in ihr Verkehrssicherungsprogramm eingebaut. Auch der Uniform Vehicle Code weist die Staaten auf die große Bedeutung dieses Erziehungsmittels hin. Der Code empfiehlt nämlich, die Verkehrsämter der einzelnen Staaten zu verpflichten, den Führerschein ohne weiteres in allen Fällen zu widerrufen, in denen jemand rechtskräftig verurteilt worden ist wegen fahrlässiger Tötung mittels eines Kraftfahrzeuges, Trunkenheit am Steuer, Benutzung eines Kraftwagens zur Begehung einer Straftat, Fahrerflucht und unterlassener Hilfeleistung, bei bestimmten falschen Angaben in bezug auf das Eigentum und die Benutzung des Kraftwagens und bei der Verurteilung wegen rücksichtslosen Fahrens in drei Fällen innerhalb von 12 Monaten. In einer zweiten Gruppe sind die Tatbestände zusammengefaßt, bei deren Vorliegen die Verkehrsämter den Führerschein zunächst ohne Anhörung des Kraftfahrers einziehen können, dem Inhaber des Führerscheins aber alsdann auf Antrag Gelegenheit zu einer Verhandlung über die Einziehung gegeben werden muß. Gegen die dann ergangene Entscheidung des Straßenverkehrsamts kann der Kraftfahrer das Gericht, und zwar einen Court of record anrufen, das nach mündlicher Verhandlung über die Berechtigung des Widerrufs endgültig entscheidet. Bei diesen Fällen handelt es sich zunächst darum, daß der Fahrer eine Straftat begangen hat,

bei deren rechtskräftiger Feststellung der Führerschein ohne weiteres zu widerrufen ist. Weiter, wenn er in einen Unfall verwickelt war, durch den der Tod oder die Körperverletzung einer Person oder ernster Sachschaden entstanden ist. Ferner, wenn er so häufig wegen ernster Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen über den Verkehr in der Bewegung verurteilt ist, daß er dadurch einen mangelnden Respekt vor den Verkehrsgesetzen und gegen die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer ausgedrückt hat. Zur Gruppe der hier Betroffenen gehören auch die gewohnheitsmäßig rücksichtslosen oder nachlässigen Fahrer sowie Personen, die unfähig sind, ein Fahrzeug zu betreiben, und solche, die einen rechtswidrigen Gebrauch von einem Führerschein gemacht haben. In all diesen Fällen kann von dem Inhaber des Führerscheins auch eine neue Prüfung seiner Fahrtüchtigkeit verlangt werden. Einer Prüfung kann der Inhaber eines Führerscheins ferner dann unterzogen werden, wenn Bedenken gegen seine Eignung als Fahrer bestehen. Weigert er sich, die Prüfung abzulegen, so hat das den Widerruf des Führerscheins zur Folge. Die Dauer des Widerrufs des Führerscheins beträgt in der Regel nicht mehr als 1 Jahr.

Zur gleichmäßigen Behandlung des Widerrufs haben einige Staaten ein Punktsystem entwickelt, von dem das Michigan Judicial Point System in den USA das bekannteste ist. Man hat die hauptsächlichsten Verkehrsverfehlungen punktmäßig bewertet. Bei 12 Punkten verliert der Fahrer den Führerschein für mindestens 30 Tage.

In welchem Rahmen halten sich die amerikanischen Strafen tatsächlich? Die Gerichte sprechen möglichst gleichmäßige Strafen — seien es Geld- oder Freiheitsstrafen — bei gleichliegenden Vorgängen aus. Einschlägige Vorstrafen werden mehr berücksichtigt als in der deutschen Strafpraxis. Die individuelle Strafzumessung betrachtet der Durchschnittsamerikaner in kleinen Verkehrsstrafsachen als eine juristische Caprice. Strafen, die die Verkehrsrichter für die Arbeit der traffic violations bureaus allgemein bestimmen, halten sich in den meisten Städten im bescheidenen Rahmen. Ohne Verhandlung vor dem Richter kann in Los Angeles z. B. nur eine Geldstrafe bis zu 10 Dollar ausgesprochen werden. In anderen Städten sind etwas höhere Geldstrafen zulässig. Trunkenheit am Steuer wird nach der Gerichtspraxis bestraft in Washington im ersten Teil mit mindestens 30 Tagen Gefängnis und 100 Dollar Geldstrafe, während der langjährige Verkehrsrichter in Detroit mehr dazu neigt, mit einer etwas geringeren Strafe zu beginnen, diese aber für den Wiederholungsfall ganz erheblich heraufzusetzen. Er erkannte in der Regel bei Trunkenheit am Steuer ohne Unfall im ersten Fall auf 10 Tage Freiheitsentziehung und 30 bis 100 Dollar Geldstrafe sowie auf zeitweilige Einziehung des Führerscheins, im Wiederholungsfall auf 60 bis 90 Tage Freiheitsentziehung, 500 Dollar Geldstrafe und Einziehung des Führerscheins. Rücksichtsloses Fahren wurde mit 25 Dollar oder 5 Tagen Gefängnis bestraft. Bei Ueberschreitung der Höchstgeschwindigkeit wird die Strafe oft so bemessen, daß sie sich danach richtet, um wieviel der Kraftfahrer zu schnell gefahren ist. Der Richter in Detroit gab für die ersten 10 Meilen Uebergeschwindigkeit 10 Dollar und für die weiteren je 5 Meilen 10 weitere Dollar Strafe. Seine Taxe war allgemein bekannt und anerkannt.

Der Chefrichter des Municipal court der Universitätsstadt Evanston bei Chicago hat für seinen Bezirk „extralegal“ Strafen gegen jugendliche Verkehrssünder entwickelt, die auch bei anderen Gerichten in den USA in Übung sind.⁹⁾ Unter

⁹⁾ Vgl. z. B. Economos, Proper penalties in dem Buche Judge and prosecutor in traffic court, S. 256 ff.

„extralegal“ Strafen versteht man in erster Linie Bewährungsauflagen, wie z. B. Besuch des Verletzten im Hospital, Arbeit ohne Entgelt, Wegnahme des Führerscheins für bestimmte Zeit in Fällen, in denen das Gesetz dieses nicht vorsieht, Aufsätze über die Verkehrsregeln, Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit, das Gebot, einen Wagen nur für Geschäftszwecke zu fahren, ihn abzustellen oder zu verkaufen u. a. m. Auch der Besuch einer Verkehrsschule gehört hierher. Der Richter in Evanston verpflichtet nun den Täter bereits vor dem Urteil zum Besuch der Verkehrsschule und läßt seine Fahrtüchtigkeit vor dem Termin erneut prüfen, wobei er ihm bis zu dieser Zeit den Führerschein wegnimmt.

Die Verkehrssicherung ist in den USA eine Erziehungsaufgabe an Kraftfahrern und Fußgängern. Man bemüht sich, in allen Verkehrsteilnehmern eine neue Einstellung zum Verkehr zu entwickeln, durch die sich der gute von dem schlechten Verkehrsteilnehmer unterscheiden soll. Dies Ziel wird in der Presse, im Radio, im Fernsehen, durch Reklame und durch alle anderen Mittel der Menschenbeeinflussung verfolgt. Die Hebung der Verkehrssicherheit ist ein Anliegen vieler Organisationen, von denen die American Automobile Association (AAA) in Washington die älteste ist. In Verbindung mit der Yale Universität arbeitet seit dem Jahre 1933 die Eno Foundation for Highway Traffic Control, Saugatuck, Conn. in der gleichen Richtung. Großes Ansehen genießt in den USA das Traffic Institute of Northwestern University, Evanston, Ill. Die Arbeit des Institutes wird unterstützt durch die Konferenz der amerikanischen Polizeichefs (International Association of Chiefs of Police) und die Organisation der amerikanischen Rechtsanwälte (American Bar Association). Mit Fragen der Verkehrstechnik beschäftigt sich das Institute of Traffic Engineers New Haven, Conn. Eine besondere Stellung im Rahmen der Verkehrssicherung nimmt in den USA der National Safety Council, Chicago, Ill., ein. Der Rat sammelt und analysiert Verkehrsunfallstatistiken, veröffentlicht Studien über das Verkehrsingenieurwesen und die Arbeit der Polizei und Gerichte und unterstützt die mit Verkehrsproblemen befaßten Stellen insbesondere auch mit Propagandamaterial für Verkehrssicherheitswochen. Besonders bekannt ist der Nationale Sicherheitsrat dadurch, daß er laufend die Verkehrssituation der amerikanischen Städte und Staaten kontrolliert, und durch die jährlich stattfindenden Nationalen Sicherheitskongresse (National Safety Congress), an denen bis zu 10 000 Personen teilnehmen. Darüber hinaus gibt es in den USA noch zahlreiche andere öffentliche, halböffentliche oder private Organisationen, die in gleicher Richtung arbeiten. In vielen Großstädten stellt sich auch die Polizei in den Dienst der Verkehrssicherung.

Welche Erkenntnisse ergeben sich aus der Betrachtung der amerikanischen Verhältnisse für den deutschen Verkehr? Alle deutschen Verkehrsnotwendigkeiten haben in größerem Umfange in den USA bestanden oder bestehen noch heute, nur hat man sie dort schon weiter behoben als bei uns. Man muß daher mehr als es geschieht, die amerikanischen Maßnahmen und Methoden zur Hebung der Verkehrssicherheit im Auge behalten und die amerikanischen Veröffentlichungen auf dem Gebiete des Verkehrs verfolgen. Gleiches gilt für das amerikanische Verkehrsrecht.

Es ist eine erstrangige amerikanische Erkenntnis, daß jedes Programm zur Sicherung des Verkehrs gemeinschaftliche Arbeit voraussetzt und daß jedes Glied in der Kette der Maßnahmen — Straßenbau, Verkehrstechnik, Polizei, Justiz, Erziehung, Propaganda — stark sein muß. Die Verkehrssicherung ist von allen Seiten gleichzeitig und ununterbrochen aufzugreifen, und zwar nach einheitlichem Plan, bei dem schon die Zentralbehörden die verschiedenen Wege aufeinander

abstimmen. Die Koordinierung muß sich bis in die letzten Glieder der Verwaltung fortsetzen.

Die Sicherheit des Verkehrs ist zunächst eine Frage des Straßenbaues und der Kraftfahrzeuge. Das Verkehrsvolumen ist dem Straßenvolumen und die Größe der Fahrzeuge ist vielfach dem Straßenzustand davongelaufen. Das Gleichgewicht muß wiederhergestellt werden. Auf diesem Wege wird Westdeutschland nur langsam weiterkommen, weil für den Straßenbau nicht genug Geld und Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Wie die Verhältnisse in den USA bezeugen, besteht aber keine Hoffnung, daß eine Verbesserung der Straßen allein ausreicht, den Verkehrstod zu stoppen.

Billigeren und schnelleren Erfolg bringt die Arbeit, die in den USA die Verkehrsingenieure leisten. Von amerikanischer Seite wird behauptet, daß dort, wo diese Mittel von Sachverständigen angewandt werden, oft nur einige hundert Dollar notwendig sind, um Verkehrsunfälle zu vermindern oder auszuschalten. Die Technik der Sicherung des Straßenverkehrs muß in Deutschland mehr in das Blickfeld der Hochschulen und Ingenieurschulen gestellt werden. Sie ist zu einer Wissenschaft für sich geworden und darf nicht mehr als ein normales Dezernat einer Kreisverwaltung, des Straßenbaues oder der Polizei angesehen werden. Haben unsere Straßenverkehrsbehörden, insbesondere in den ländlichen Bezirken, Kräfte, die den Aufgaben gewachsen sind? Die mittleren Instanzen der Verwaltung müßten wenigstens einen Verkehrstechniker haben, der insbesondere den kleinen Städten und ländlichen Gemeinden bei der Behebung ihrer Verkehrsnot helfen könnte.

Eine große Hilfe für die Lösung der Verkehrsschwierigkeiten, die in Deutschland bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist, ist die Bemalung der Straßen mit Fahrlinien verschiedener Art. Schon in dem sehr bescheidenem Umfange, in dem diese vorhanden sind, geben sie dem Kraftfahrer eine geschätzte Sicherheit. Das System ist als tragender Pfeiler für die Sicherheit des Verkehrs in Anlehnung an amerikanische Vorbilder insbesondere in den Städten weiter auszubauen.

Gefahrenquellen erster Ordnung sind in Deutschland die Ortsdurchfahrten. Die Gefahren ließen sich hier verringern, wenn man für die Hauptverkehrszeiten in Ortsdurchfahrten das Parken — nicht das Auf- und Abladen von Gütern — mehr verbieten würde, um so größeren Platz für den fließenden Verkehr zu gewinnen. Parkverbote und -beschränkungen müssen durch Bereitstellung von Parkmöglichkeiten abseits der Straße erträglich gemacht werden.

Der Verkehr muß geordnet und in gleichmäßigen Fluß gebracht werden. Dazu gehört nicht nur, daß Fußgänger und Radfahrer tunlichst vom Fahrdamm auf besondere Wege verwiesen werden, daß zur Kreuzung des Fahrdammes genügend Ueberwege bereitstehen, auf denen der Fußgänger eindeutig den Vorrang hat und daß der langsame Verkehrsteilnehmer dazu gebracht wird, die äußerste rechte Fahrbahn zu halten. Auch die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer muß, soweit möglich, einander genähert werden. Die Lkw müssen schneller werden und die Kraftwagen und Motorräder gehalten sein, eine für die deutschen Straßenverhältnisse tragbare Höchstgeschwindigkeit nicht zu überschreiten. In Deutschland ist die Frage der Geschwindigkeit dort, wo diese unterhalb der maximalen Grenze liegt, also in Ortsdurchfahrten und an besonderen Gefahrenpunkten, z. Z. nicht überall glücklich gelöst. Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km je Stunde ist oft zu knapp bemessen. Es ist untunlich, Geschwindigkeitsgrenzen aufzustellen, die tatsächlich nicht gelten und nicht durchgesetzt

werden, aber die meisten Kraftfahrer zu Verkehrssündern machen und ihnen auch den Respekt vor anderen Verkehrsbestimmungen nehmen.

Die Sicherung des Verkehrs ist eine Erziehungsaufgabe an mehreren Millionen Menschen aller Schichten und Altersstufen. Träger der Aufgabe ist in erster Linie die Verkehrspolizei. Die Anforderungen an den Verkehrspolizisten in bezug auf Persönlichkeit und Ausbildung können nicht hoch genug sein. Ebenso wie es in den USA allgemein angestrebt wird, muß der Verkehrspolizist aus der Masse der übrigen Polizei herausgehoben und als ein besonderer Typ entwickelt werden. Höhere Ansprüche und schwerer Dienst rechtfertigen entsprechende Besoldung. Diese qualifizierten Beamten müssen zu Einsatzkommandos zusammengefaßt werden, wirklich an den Verkehr herankommen und dürfen nicht ihre Zeit mit untergeordneten Arbeiten verbringen. Gegen Mißachtung der Regeln im fließenden Verkehr müssen sich die Angriffe der Polizei in erster Linie richten. Dabei muß man sich darüber klar werden, wo diese Regeln am meisten übertreten werden — auf der Autobahn, im Stadtverkehr oder im ländlichen Bezirk —, um hier anzusetzen. Die technische Ausstattung der Polizei, die im fließenden Verkehr tätig ist, kann nicht weit genug verbessert werden. Daß man auch alle Veröffentlichungen über die Polizeitechnik der USA verfolgen muß, ist daher notwendig. Die dort im Gebrauch befindlichen Handbücher für den Polizeidienst und alle nur erreichbaren Dienstanweisungen sollten auf ihre wertbaren Gedanken hin durchgeprüft werden, ebenso wie dieses bereits für das Gebiet des Verkehrsingenieurs empfohlen wurde.

Die Erziehung der Kraftfahrer zum vorschriftsmäßigen und rücksichtsvollen Fahren und aller übrigen Verkehrsteilnehmer liegt weiter bei den Verkehrsrichtern. Die amerikanische Verkehrsrechtspflege ist unkompliziert und unproblematisch, aber zielstrebig. Man scheut sich nicht, auszusprechen, daß die Beachtung der Verkehrsbestimmungen unter polizeilichem und gerichtlichem Druck erzwungen werden muß (traffic law enforcement) und daß die Druckmittel schärfer oder daß andere Druckmittel anzuwenden sind, wenn die Verkehrsunfälle steigen. Im Landesdurchschnitt gesehen, werden allerdings nicht viel mehr Strafen ausgesprochen als in Deutschland. Die Strafen überschreiten auch nicht den in Deutschland üblichen Rahmen. Sie wirken aber psychologisch besser, weil sie der Tat unmittelbar folgen und weil kein übersetztes Rechtssystem die Hoffnung läßt, daß sie ganz oder teilweise wegprozessiert werden können. Sie sind auch besser „gezielt“, indem sie mehr die Verfehlungen im bewegten Verkehr bzw. die Erledigung von Verkehrsunfallsachen betreffen.

Die amerikanischen Verkehrsgerichte sind nicht einfach auf deutsche Verhältnisse übertragbar. Sie zeigen extreme Züge, ebenso, wie auch die deutsche Strafrechtspflege die äußerste Grenze bestimmter Gedankengänge erreicht und alle Vor- und Nachteile offenbart, die einer auf die Spitze getriebenen rechtsstaatlichen Entwicklung anhaften. Jetzt, wo Deutschland voll in das Automobilzeitalter eingetreten ist, ist es an der Zeit, sich darüber Gedanken zu machen, ob der deutsche Strafprozeß der Polizei den nötigen Rückhalt bei der Sicherung des Straßenverkehrs geben und durch ihn der notwendige Beitrag im Kampf gegen den Verkehrstod geleistet werden kann. Verkehrssünder sind zum weitaus größten Teil keine Kriminellen wie Diebe und Betrüger. Das mag für bestimmte Tatbestände — Fahrerflucht, Trunkenheit am Steuer, rücksichtsloses Fahren usw. — gelten. Im allgemeinen ist es aber so, daß auch der beste Bürger plötzlich als Kraftfahrer in ein Strafverfahren verwickelt werden kann und daß er schon deswegen bis zum äußersten kämpft, um nicht mit kriminellen Personen über einen

Kamm geschoren zu werden. Diese Eigenart vieler Verkehrsstrafsachen hemmt eine verschärfte Anwendung der Strafen, wenigstens tut sie dieses oft im konkreten Falle. Eine zweite Eigenart der Verkehrsstrafsachen ist, daß sie im großen Umfange anfallen und in Zukunft noch stärker anfallen werden. Mit einer solchen Häufung bestimmter Tatbestände, meist in der Schulform der Fahrlässigkeit, hat bei der Gestaltung des Strafprozesses niemand rechnen können. Als dritte Eigentümlichkeit vieler Verkehrsstrafsachen ist festzustellen, daß bei ihnen das Gleichgewicht zwischen Schuld und Folgen steht. Es ereignen sich täglich viele Tausende von schuldhaften Verkehrsverstößen, die ohne jeden Schaden bleiben und nicht einmal strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. Wenn es der blinde Zufall aber will, knüpft er an ein leichtes Versehen das schwerste Unglück. Für alle diese neuzeitlichen Vorgänge aus dem Bereich des Straßenverkehrs stellt das deutsche Recht einen Strafprozeß zur Verfügung, der in seinen Grundgedanken vor vielen Jahrzehnten ausgebildet wurde und vorwiegend auf kriminelle Tatbestände zugeschnitten ist.

Das heutige Strafverfahren ist, auf den Verkehrssektor angewendet, mit der Entwicklung der Zeit nicht mitgekommen und viel zu umständlich. Ein Vorfall, der sich auf der Straße ereignet hat, muß tatsächlich aufgeklärt und rechtlich gewürdigt werden. Das sind in Unfallsachen die beiden Aufgaben der Verkehrsgerichte. Während bei den amerikanischen Verkehrsgerichten das Tatsächliche, das Praktische und als Ziel die Sicherung des Straßenverkehrs im Mittelpunkt stehen, läßt die deutsche Art des Prozessierens den Vorgang oft zu einen Streit um Rechtsfragen werden, zu dem Zeitschriften und Kommentare einen beachtlichen Beitrag liefern. Die unteren Verkehrsgerichte geraten dadurch in eine falsche Blickrichtung. Fast noch lauter als die Forderung nach dem im Verkehr erfahrenen, entschlußfreudigen und praktischen Richter ist gelegentlich bei der Besetzung der Strafkammern der Ruf nach dem revisionssicheren Richter, der ein Urteil so absetzen kann, daß es allen Angriffen der Revision standhält. Die Lage wird dadurch weiter erschwert, daß das Revisionsverfahren, ursprünglich ein Mittel zur Wahrung der Einheit und der Fortbildung des Rechts, im Laufe der Zeit zu einem normalen Rechtsmittel geworden ist, das viele Angeklagte anwenden.

Die Verkehrsstrafprozesse dauern auch zu lange. Es ist nicht ungewöhnlich, daß ein mittlerer oder schwerer Verkehrsunfall, wenn alle Rechtsmittel ausgeschöpft werden, vom Vorfall bis zur Rechtskraft des Urteils 1—1½ Jahre lang die Gerichte beschäftigt. Damit ist dann aber erst ein Teil der Angelegenheit erledigt, denn das Gnadenverfahren, die Strafvollstreckung und der Zivilprozeß mit seinen Instanzen, in dem der ganze Vorgang nicht selten noch einmal von Grund auf aufgeführt wird, folgen noch. Diese Art des Prozessierens bedeutet, daß der Angeklagte lange Zeit in Spannung und Aufregung gehalten und unter dem Druck des Verfahrens zu großen Geldaufwendungen für „seinen Prozeß“ veranlaßt wird.

Eine Aenderung der Verhältnisse ist schwierig. Es wäre aber vorteilhaft, wenn in Zukunft die kleinen Verkehrsstrafsachen, die beim Einzelrichter beginnen, in einem ähnlichen Verfahren erledigt werden, wie es für die kleinen Zivilstreitigkeiten bereitgestellt wird. Als Ausgleich für den Fortfall der Revisionsinstanz könnte die Kleine Strafkammer, die z. Z. mit 1 Richter und 2 Schöffen besetzt ist, mit 3 Berufsrichtern und 3 Schöffen besetzt werden. Es beständen auch keine Bedenken dagegen, daß Fragen von grundsätzlicher Bedeutung mit Zustimmung des Gerichtes noch an das Oberlandesgericht herangetragen würden. Damit

wäre ein kurzer und guter Weg geschaffen, auf dem die Masse der kleinen Sachen behandelt werden könnte. Die Prozesse würden abgekürzt, aber bei der besseren Besetzung der Strafkammer nicht schlechter entschieden werden.

Verfehlungen gegen die Ordnung des Straßenverkehrs, die keine großen Folgen gehabt haben und nicht schwerer Natur sind, müssen in noch größerem Umfange erfaßt und mit einfachen Maßnahmen — polizeilichen Verwarnungen oder gerichtlichen Strafverfügungen — beantwortet werden. Eine Verschärfung der Strafen erscheint auf dem Gebiete des Verkehrs nur berechtigt, soweit es sich um Tatbestände, wie Trunkenheit am Steuer, Fahrerflucht, besonders rücksichtsloses Fahren und ähnliche, handelt. Die Vermehrung der Strafen ist aber dringend geboten. Den Maßnahmen gegen die kleinen Verkehrssünder ist dabei der Charakter einer kriminellen Strafe tunlichst dort zu nehmen, wo ein ethischer Vorwurf nicht berechtigt ist.

Es müssen neue Methoden der gerichtlichen Verkehrserziehung entwickelt werden, die der Eigenart der Verkehrsdelikte besser entsprechen als die Strafen, die noch heute im Mittelpunkt der Reaktion auf die Verkehrsverfehlungen stehen. Seit dem Jahre 1952 ist neben der Strafe als Maßregel der Sicherung die Entziehung der Fahrerlaubnis möglich, wenn der Verurteilte sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat (§ 42 m StGB). Von der Entziehung der Fahrerlaubnis wird wenig Gebrauch gemacht. Das liegt daran, daß sie als Maßnahme neben einer Strafe vorgesehen ist, zum Teil auch in der allgemeinen Formulierung des Entziehungstatbestandes. Hierdurch sind erhebliche juristische Streitfragen entstanden, und die Gerichte sind gezwungen, den Täter allgemein zu werten. Diese Umstände haben im Ergebnis zu einer milderen Gerichtspraxis geführt als sie erwartet wurde. Die Möglichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis muß erweitert werden. Die Maßnahme muß befristet oder für dauernd allein ausgesprochen werden können. Es ist weiter notwendig, sie mit Strafen wegen bestimmter Delikte oder von bestimmter Höhe oder mit der Häufung bestimmter Strafen als Nebenstrafe zu verbinden. Es muß drittens ermöglicht werden, daß die Entziehung der Fahrerlaubnis nur dem Zwecke dient, auf den Kraftfahrer einen Druck auszuüben, seine Fahrtüchtigkeit zu verbessern. Schließlich muß in einem Nachverfahren die befristete oder dauernde Entziehung des Führerscheins ausgesprochen werden können, wenn ein Kraftfahrer durch wiederholte Verfehlungen, auch wenn sie ohne große Folgen geblieben sind, seine technische oder moralische Unfähigkeit zum Fahren eines Kraftwagens bewiesen hat. Dieses Nachverfahren ist durch die Staatsanwaltschaft vor dem ordentlichen Gerichte zu betreiben, weil bei diesen Behörden erfahrene Kräfte zur Beurteilung von Verkehrsvorgängen bereitstehen und zweckmäßig die Ordnung des Verkehrs mit strafrechtlichen Maßnahmen im weiteren Sinne an einer Stelle zusammengefaßt wird.

Auch Verwaltungsbehörden machen von der Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 4 des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. 12. 1952) nur in ganz geringem Umfange Gebrauch. Der § 4 des Straßenverkehrsgesetzes steht mehr auf dem Papier als im Leben. Der Grund hierfür scheint darin zu liegen, daß die zur Entziehung der Fahrerlaubnis berufenen Straßenverkehrsämter nach ihrer personellen Zusammensetzung dem komplizierten Rechtsgang und insbesondere den an die Entziehung sich in aller Regel anschließenden Prozessen vor den Verwaltungsgerichten nicht gewachsen sind.

Mit der Entwicklung des Verkehrs und des dadurch entstandenen Bedürfnisses, die unzuverlässigen Kraftfahrer, selbst wenn sie noch keinen großen Unfall ver-

ursacht haben, aus dem Verkehr auszuschalten, hat auch das Strafregisterwesen nicht Schritt gehalten. Voraussetzung für die Auslese der unsicheren Fahrer ist eine zuverlässige Registrierung auch der Verkehrstatbestände, die als Uebertretung mit einer Geldstrafe bestraft worden sind. Die Sicherheit des Verkehrs könnte erheblich verbessert werden, wenn auch diese Tatbestände — mit Ausnahme der Parkverfehlungen und vielleicht einiger anderer — im Strafregister festgehalten würden.

Der heutige Zustand, daß Verurteilungen zu Geldstrafe wegen einer Uebertretung in der Regel nicht registriert werden, hat zu der Einrichtung der sog. „Verkehrssünderkarteien“ geführt, in denen überwiegend Uebertretungstatbestände festgehalten werden. Sie haben sich aus verschiedenen Gründen nicht bewährt. Neuerdings besteht der Gedanke, ein zentrales Verkehrsstrafregister einzurichten. Die Idee, alle aus dem Verkehr anfallenden Strafen an einer Stelle zu registrieren, ist wenig glücklich. Diese Stelle würde erst dann Bedeutung gewinnen, wenn sie alle früheren in Verkehrsstrafsachen erkannten Strafen erfaßt hätte, ein Zustand, der nur dadurch zu erreichen ist, daß sämtliche Strafregister des Bundes auf Verkehrsstrafen hin durchgesehen und daß diese Strafen an das zentrale Strafregister mitgeteilt werden. Eine solche Arbeit dauert Jahre und erfordert erhebliche Arbeitskräfte. Es kommt hinzu, daß durch die Bildung des zentralen Verkehrsstrafregisters eine neue recht umfangreiche Behörde entstehen würde, zu der der Postweg länger als bei einer Dezentralisation der Strafregister ist. Schließlich wären auch zur Klärung der Persönlichkeit eines Beschuldigten immer zwei Anfragen zu machen, eine an das Strafregister des Geburtsortes wegen der allgemeinen Strafen und die andere an das zentrale Verkehrsstrafregister wegen etwaiger Verkehrsstrafen. Das bedeutet eine weitere Verzögerung der Verfahren. Alle diese Schwierigkeiten würden vermieden, wenn man auch die aus dem Verkehr anfallenden Geldstrafen wegen einer Uebertretung in die ordentlichen Strafregister aufnähme. Eine erhebliche Mehrarbeit der Register würde dadurch kaum eintreten, da sich die Arbeit auf sämtliche Strafregister des Bundes verteilt und hier eingearbeitete Kräfte zur Verfügung stehen. Soweit in den Verkehrssünderkarteien auch gebührenpflichtige Verwarnungen der Polizei registriert werden, mag dieses in der bisherigen Form — bei dem Straßenverkehrsamt, welches den Führerschein ausgestellt hat — weitergeschehen.

Ueber die Frage, wie die Verkehrssicherheit durch propagandistische Mittel, die den Menschen von der jüngsten Kindheit bis zum Greisenalter ansprechen, verbessert werden kann, will ich nichts weiter sagen. Dadurch soll die Bedeutung der education, die in den USA an erster Stelle genannt wird, aber nicht verringert werden.

Buchbesprechungen

Jahrbuch für Fremdenverkehr. Organ des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München. 4. Jahrgang. Heft 1. Winterhalbjahr 1955/56.

Auch das vorliegende Heft wird günstige Aufnahme finden, denn es vermittelt neue Einblicke in die erste junge Wissenschaft vom Fremdenverkehr (vgl. die Besprechung in Heft 1 des 26. Jahrgangs dieser Zeitschrift).

Knöpke berichtet über den Betriebsabrechnungsbogen und seine Bedeutung für das Rechnungswesen der Fremdenverkehrsbetriebe. Der Direktor des Verkehrsamtes Köln, **Zankl**, betont die Notwendigkeit wissenschaftlicher Erforschung der Beziehungen von Fremdenverkehr und Kommunalpolitik und schildert anschaulich den Wandel der Fremdenverkehrswerbung von einer privatwirtschaftlichen zu einer öffentlichen Angelegenheit. **Christl** untersucht die Publikumsstruktur in 24 bayrischen Fremdenverkehrsorten und ihre Abhängigkeit von der Art des Fremdenverkehrs und bestimmten Standortfaktoren der Fremdenverkehrsorte. Ausgiebig wird diesesmal über die Marktforschung im Fremdenverkehr geschrieben, und zwar von **Koch** allgemein über den gegenwärtigen Stand, während **Hain** über die Marktprobleme der österreichischen Heilbäder und Kurorte wertvolles Material liefert. Auch die Darstellung von **Hartmann** über die Problematik der Bestimmungen von Kaufkraftparitäten im internationalen Fremdenverkehr verdient Beachtung.

Prof. Böttger

Zehn Jahre Wiederaufbau bei der Deutschen Bundesbahn 1945—1955, herausgegeben vom Pressedienst der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, Frankfurt. Carl Röhrig-Verlag, Darmstadt.

Die vorliegende Broschüre enthält einen Bericht der Deutschen Bundesbahn über ihre nach dem Kriege geleistete Wiederaufbauarbeit. In ihr kommen berufene Fachleute der Bahn zu Wort, die über

Wiederaufbau und Neuorganisation auf den verschiedenen Sektoren des Eisenbahnwesens in einzelnen Abhandlungen Rechenschaft ablegen.

Die anfangs unübersehbaren Probleme, vor die sich die Eisenbahn nach Einstellung der Feindseligkeiten gestellt sah, werden noch einmal aufgerollt, und ihre Entwicklung wird bis zur Gegenwart verfolgt. Um die Leistungen zu unterstreichen, die seitdem von der Bahn erbracht worden sind, wird an die Zerstörungen erinnert, die von keinem anderen Verkehrsmittel in dem Ausmaß und in der Schwere zu tragen waren, wie gerade von der Eisenbahn. Es wird die Rechtsunsicherheit, die Zerstückelung des Verkehrsgebietes, der Mangel an Material und Personal und schließlich der Weg geschildert, der eingeschlagen wurde, um dieser Probleme Herr zu werden.

Die Schrift behandelt nicht allein den Wiederaufbau des Bundesbahnapparates, sondern sie geht auch auf die strukturellen Umschichtungen im Verkehrswesen ein, die mit der wirtschaftlichen Gesundung der Bundesrepublik in nie geahnter Schärfe zutage traten. Es wird deshalb auch auf die anderen Verkehrsmittel hingewiesen, mit deren Wiederaufbautempo die Bundesbahn nicht Schritt halten konnte, denen gegenüber sie sich aber im Wettbewerb zu behaupten versuchte. Betont wird, daß beim Wiederaufbau — wo immer möglich — der technische Fortschritt Berücksichtigung findet und daß in zahlreichen Bereichen Rationalisierungen vor sich gehen, die für die Zukunft der Bundesbahn erfreuliche Aspekte offen lassen.

Da die einzelnen Berichte nicht aus einer Feder stammen, gelingt es nicht, der Schrift eine einheitliche Konzeption zu verleihen. Einzelne Überschneidungen und Wiederholungen hätten sich jedoch vermeiden lassen. Dafür gehen die reichlich illustrierten und teilweise durch statistisches Material ergänzten Abhandlungen sehr ins Detail und geben einen vorzüglichen Überblick über das bisher geleistete und die voraussichtliche Weiterentwicklung auf den verschiedenen Teilgebieten.