

## Anmerkungen zur Leichtmofa-Ausnahmereverordnung;

zugleich eine Betrachtung der sich wandelnden Rechtsprechung bezüglich des Führens von (Kraft-)Fahrzeugen i.S. alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit

Mit Erlaß der Leichtmofa-Ausnahmereverordnung vom 24. 2. 1987 trug der Gesetzgeber der Tatsache Rechnung, daß die Industrie Fahrzeuge entwickelt hat, die einerseits die Merkmale von Mofas, andererseits diejenigen von Fahrrädern tragen. Aus der in der Anlage zur Ausnahmereverordnung aufgenommenen Beschreibung der technischen Merkmale geht hervor, daß es sich beim Leichtmofa um ein Fahrzeug mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h handelt. Jenseits dieser Geschwindigkeit koppelt sich der Motor selbständig aus; nach der Leistungscharakteristik kann keine Überschussleistung zum Antrieb des Fahrzeuges abgegeben werden. Darüberhinaus ist es möglich, daß Fahrzeug bei abgeschaltetem Motor wie ein Fahrrad zu benutzen.

Der vorliegende Artikel nimmt dies zum Anlaß auf die bestehenden Schwierigkeiten mit diesem als Fahrrad und Mofa gleichermaßen einsetzbaren Fahrzeug im Hinblick auf das Radwegbenutzungsgebot, bzw. -verbot, den Verzicht auf die Helmtragepflicht, die Abweichungen von den Vorschriften der StVZO, sowie die Angrenzungsschwierigkeiten der Termini »Führen von Fahrzeugen« und »Führen von Kraftfahrzeugen« bei Beachtung einer sich wandelnden Rechtsauffassung bis hin zu den Aspekten im Zusammenhang mit dem Fahrerlaubnisentzug hinzuweisen. Insofern geht der Vortrag über die Betrachtung des Leichtmofas hinaus.

### 1. Charakterisierung als Kraftfahrzeug

Das Leichtmofa ist nach h.M. ein motorisiertes Zweirad i.S.d. Definition des § 1 StVG<sup>1</sup>. Danach handelt es sich um ein durch Maschinenkraft bewegtes nicht an Bahngleise gebundenes Landfahrzeug. Dies gilt auch dann, wenn es betriebsbedingt als Fahrrad eingesetzt wird<sup>2</sup>, allerdings mit der Folge, daß der allgemeine Beweisgrenzwert von 1,3 ‰ in solchen Fällen nicht gilt (näheres siehe unten).

### 2. Radwegbenutzungsverbot, bzw. -gebot

Von der Systematik her<sup>3</sup> ist das Leichtmofa rechtlich grundsätzlich dem Mofa gleichgestellt. Nach der Neufassung des § 2 IV StVO dürfen Mofas, die mit Motorkraft bewegt werden, nicht mehr auf Radwegen fahren, es sei denn, dies ist durch ein Zusatzschild zu VZ 237 besonders zugelassen. Während Bouska<sup>4</sup> für diesen Fall eine Benutzungspflicht mit zutreffender Begründung ablehnt, werden die Probleme der Verkehrssicherheit hierdurch nicht geringer. Ein neben einer Kraftfahrstraße verlaufener Radweg dürfte (motorbetrieben) – wie die Straße selbst – nicht benutzt werden; bei einem neben einer vielbefahrenen Schnellstraße verlaufenden Radweg bestünde bei entsprechender Zulassung durch VZ 237 umgekehrt keine Verpflichtung diesen zu benutzen. Der Leichtmofafahrer indes wird bei Erreichen der Höchstgeschwindigkeit plötzlich durch automatisches Auskuppeln des Motors zum Fahrradfahrer mit der Konsequenz der Radwegbenutzungspflicht.

Erfreulicherweise kommen die Kommunen den Forderungen nach Ausbau des Radwegenetzes verstärkt nach; ein Verlangen, daß die finanziellen und haushaltsrechtlichen Möglichkeiten mancher Gemeinde leider allzu oft übersteigt. Doch allein damit ist es nicht getan. Gerade die Problematik des § 2 IV StVO erfordert eine sorgfältige Abwägung, wo der motorisierte Zweiradverkehr (Mofa und Leichtmofa) auf Radwegen zugelassen werden kann und soll. Daneben müssen die Probleme um das Zuparken von Radwegen gelöst werden. Dies kann m. E. nur durch unnachsichtiges Abschleppen verbotswidrig abgestellter Kfz geschehen<sup>5</sup>. Ob letztlich das grundsätzliche Benutzungsverbot der richtige Weg ist, wird sich vermutlich erst durch die Verkehrsunfallstatistik belegen lassen – leider.

### 3. Befreiung von der Helmtragepflicht

Abweichend von den Bestimmungen der StVO unterliegen die Leichtmofafahrer nicht der Verpflichtung aus § 21a II StVO, während der Fahrt Schutzhelme zu tragen. Entgegen der vom

Gesetzgeber vertretenen Ansicht<sup>6</sup>, die Helmtragepflicht für Mofafahrer festzuschreiben, verzichtete man beim Leichtmofafahrer darauf. Die amtliche Begründung rechtfertigt dies mit dem Hinweis auf den fahrradähnlichen Charakter dieses Fahrzeuges<sup>7</sup>. Dies begegnet jedoch Bedenken:

Die Gruppe der Zweiradfahrer ist überproportional am Unfallgeschehen beteiligt (insb. Unfälle mit Kopfverletzungen). Betrachtet man die Unfallentwicklung betreffend Mofafahrer vor und nach Einführung der Helmtragepflicht, so war hernach ein deutlicher Rückgang der Unfälle zu verzeichnen. Das hier dennoch darauf verzichtet wurde, verpflichtet den Gesetzgeber um so mehr, die diesbezügliche Unfallentwicklung sorgsam zu beobachten.

### 4. Abweichungen von der StVZO

Erscheint inkonsequent, das Leichtmofa den Anforderungen bzgl. eines Mofas, z. B. der Prüfungspflicht für Mofafahrer nach § 4a I StVZO, der Mindestalterregelung nach § 7 I 5. StVZO, sowie der Pflicht auf Erteilung einer Betriebserlaubnis nach § 18 III StVZO und eines Versicherungsscheins nach § 29e I 2. StVZO zu unterwerfen, gleichwohl aber in puncto Sicherheit (Helmtragepflicht) Verzicht zu üben.

Im übrigen erscheint es mir sinnvoller, darauf hinzuweisen, daß das Leichtmofa bis auf wenige in der Verordnung genannte

1 Das Leichtmofa wird nach der StVZO i.V.m. der AusnahmeVO als Mofa eingestuft. Bis zu 28. 2. 1990 will der Gesetzgeber prüfen, ob sich die Verwendung des Leichtmofas unter den Bestimmungen der Ausnahmereverordnung bewährt hat. Literatur und Rechtsprechung sind sich darin einig, daß es sich beim Mofa um ein (fahrerlaubnisfreies) Kraftfahrzeug handelt: Hentschel/Born, Trunkenheit im Straßenverkehr, 4. Aufl. [1986], Rz. 493; Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 30. Aufl. [1989], Rz. 2 zu § 1 StVG; W. Bouska, Fahrerlaubnisrecht, 1. Aufl. [1987], Rz. 1–5 zu § 1 StVG; Dreber/Tröndle, StGB, 44. Auflage [1988], Rz. 1 zu § 248b StGB; Mühlhaus/Janiszweski, StVO, 11. Aufl. [1988], Rz. 3 zu § 1 StVG; P. Grobmann, Das Leichtmofa (...), DAR 1987, 365; O. Obert, Sind führerscheinfreie Mofas Kraftfahrzeuge i.S.v. § 42m StGB, DAR 1966, 183; K. Rüb, Rechtsfragen zum 0,8 ‰-Gesetz, DAR 1974, 57; OLG Zweibrücken, VRS 71 [1986], 229; OLG Oldenburg, NJW 1969, 199; s. auch die systematische Übersicht bei J. Jagow, Das Leichtmofa, VD 3/87, 49 (50) und der Hinweis bei P. Hentschel, Entwicklung des Straßenverkehrsrechts im Jahre 1987, NJW 1988, 1120.

2 P. Hentschel, Fahrerlaubnis und Alkohol, 1. Aufl. [5/1989], Rz. 204.3 FN 1.

3 W. Bouska, Probleme der 9. ÄnderungsVO zur StVO, DAR 5/89, 165.

4 Verfasser, Abschleppen verbotswidrig abgestellter Kfz. durch die Polizei, Die Polizei, 1989, ...

6 VkB1. 85, 228.

7 J. Jagow, a.a.O., S. 51.

Ausnahmen den Bestimmungen der StVZO unterliegt; dies unterstreicht den Charakter des Fahrzeuges als Mofa und Kfz.

#### 5. Führen von Fahrzeugen, bzw. Kraftfahrzeugen

Beide Begriffe werden insbesondere bei der Festlegung eines Beweisgrenzwertes i.S.d. alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit diskutiert. Hier gilt es, eine Abgrenzung zwischen dem Fahrrad auf der einen und dem Mofa auf der anderen Seite vorzunehmen.

##### a) Der Begriff »Führen«

Gegenüber dem Begriff der »Teilnahme am Straßenverkehr« i.S.d. § 2 StVZO ist der Begriff des »Führens eines Fahrzeuges« einschränkender Natur<sup>8</sup>. Es führt der ein Fahrzeug, wer es selbst unmittelbar unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskraft und eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt, um es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen ganz oder wenigstens zum Teil zu leiten<sup>9</sup>. Entscheidendes Kriterium ist das In-Bewegung-Setzen. Nach der älteren Rechtsprechung zählten auch vorbereitende Bedienungsmaßnahmen hierzu<sup>10</sup>. Es genügte also schon das Einführen des Zündschlüssels ebenso wie das Lösen der Handbremse, die Betätigung der Gangschaltung, das »Antreten« eines Krafttrades oder das Besteigen eines Fahrrades<sup>11</sup>. Zwar ließ man bereits hier nur Bedienungsmaßnahmen genügen, welche geeignet sind, die bestimmungsgemäßen Triebkräfte des Fahrzeuges in Bewegung zu setzen und lehnte diejenigen ab, welche z. B. wegen eines Defekts oder weil das Fahrzeug aus anderen Gründen mit eigener Kraft nicht bewegt werden kann<sup>12</sup>, ungeeignet waren, das Fahrzeug in Bewegung zu setzen. Man übersah jedoch hierbei das Grundproblem: durch die Poenalisation solcherart Vorbereitungshandlungen wurden Versuchshandlungen mit erfaßt, für die eine Strafbarkeit nicht gegeben ist<sup>13</sup>.

In der Vergangenheit hat die Rechtsprechung, bis auf wenige Ausnahmen<sup>14</sup>, diese Entwicklung korrigiert. Dabei treten unterschiedliche Begründungsansätze zutage: Während OLG Hamm<sup>15</sup> in seiner Entscheidung darauf hinweist, daß der Begriff »Führen« sich nur auf konkrete Bewegungsvorgänge im Straßenverkehr beziehen könne, weil allein hierdurch der Verkehr durch rauschbedingte Fahruntüchtigkeit gefährdet werde und folgerichtig von einem (noch) nicht in Bewegung befindlichem Fahrzeug demgemäß keine Gefahr ausgehe, kommt neben dieser teleologischen Auslegung eine sprachliche hinzu. So verweisen AG Winsen/Lube<sup>16</sup>, AG Freiburg<sup>17</sup>, OLG Celle<sup>18</sup>, OLG Düsseldorf<sup>19</sup>, AG Homburg<sup>20</sup>, BGH<sup>21</sup>, sowie das BayObLG<sup>22</sup> ebenso darauf, daß bereits nach dem Sprachgebrauch etwas Statisches nicht geführt werden kann: Fahren heißt in seiner transitiven Bedeutung »etwas in bestimmter Richtung sich fortbewegen machen«<sup>23</sup>. Dadurch wurde eine Entwicklung inauguriert, welche den Begriff des Führens neu definiert: Führen bemißt sich nach objektiven Kriterien und beginnt frühestens mit der ersten Bewegung der Räder, nachdem der Motor angelassen, die Bremsen gelöst und eingekuppelt worden ist<sup>24</sup>. Dadurch gewinnt die ohnehin bestehende Pflicht der Polizei, Straftaten zu verhindern, weiter an Bedeutung<sup>25</sup>.

##### b) Führen von Kraftfahrzeugen

Als Kraftfahrzeugführer führt der Täter ein Fahrzeug nur, wenn die Motorkraft wirksam ist oder alsbald in Wirkung gebracht werden kann und soll<sup>26</sup>. So führt ein Kraftfahrzeug grundsätzlich auch, wer es nicht mit Motorkraft bewegt, sondern unter Ausnutzung der Schwerkraft über eine Gefällstrecke lenkt oder es nach dem Anschieben alleine

Die Kriminalpolizei rät:

## Informieren Sie sich bei Ihrer Kriminalpolizei- lichen Beratungsstelle über Sicherheit

Wir wollen, daß Sie sicher leben.  
Ihre Polizei.



weiterrollt<sup>27</sup>. Diese Abgrenzung erfährt insbesondere bei der Festlegung des allgemeinen Beweisgrenzwertes i.S.d. absoluten Fahruntüchtigkeit Bedeutung. Hat der Lenker nämlich weder die Absicht noch die Möglichkeit, den Motor anzulassen, gilt für dieser Grenzwert nicht, weil es entscheidend darauf

- 8 OLG Hamm NJW 1984, 137 (=VRS 65 [1983], 437, =NStZ 1984, 113).
- 9 Hentschel/Born, a.a.O., Rz. 320; Dreher/Tröndle, a.a.O., Rz. 5 zu § 44 StGB, Rz. 6 zu § 315a StGB; H. Janiszewski, Verkehrsstrafrecht, 3. Aufl. [1989], Rz. 327; Horn/Hoyer, Rechtsprechungsübersicht zum 27. Abschnitt des StGB (...) JZ 1987, 965; BGHSt. 11, 17; 13, 226; 14, 185; 18, 6.
- 10 Hentschel/Born, a.a.O., Rz. 325; Dreher/Tröndle, a.a.O., Rz. 6 zu § 315a StGB.
- 11 Hentschel/Born, a.a.O., Rz. 323; so noch H. Janiszewski, a.a.O., in der 2. Aufl. (1984), Rz. 328 (beide m. w. N.).
- 12 Hentschel/Born, a.a.O., Rz. 328; Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 2 zu § 316 StGB; Dreher/Tröndle, a.a.O., Rz. 5 zu § 44 StGB; BayObLG NJW 1986, 1822.
- 13 H. Janiszewski, a.a.O., Rz. 328; H. Janiszewski, Überblick über weitere neue Entscheidungen in Verkehrsstraf- und Bußgeldsachen (Komm.), NStZ 1984, 113 (nachfolgend: NStZ 1984, 113).
- 14 OLG Düsseldorf VRS 62 [1982], 193; BayObLG VRS 66 [1984], 202; OLG Braunschweig NStZ 1987, 546.
- 15 OLG Hamm NJW 1984, 137 (=VRS 65 [1983], 437, =NStZ 1984, 113).
- 16 AG Winsen/Lube NJW 1985, 692.
- 17 AG Freiburg NJW 1986, 3151.
- 18 OLG Celle DAR 1/89, 35 (Urteil vom 12. 4. 1988).
- 19 OLG Düsseldorf NZV 5/1989, 202 (Urteil vom 12. 1. 1989).
- 20 AG Hamburg VRS 74 [1988], 27.
- 21 BGH NZV 1/1989, 32 (=DAR 1/1989, 34; =JZ 1989, 100; Ent. v. 27. 10. 88).
- 22 BayObLG NZV 6/1989, 242 (Urteil vom 6. 2. 1989).
- 23 Mit Hinweis auf Grimm, Dt. Wörterbuch.
- 24 NStZ 1984, 113; Die einschlägige Literatur stimmt der Rechtsprechung ganz überwiegend zu: Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 2 zu § 316 StGB; in der 29. Aufl. [1987] wird vermerkt, die Auslegung des Begriffs »Führen« ist umstritten; in der 30. Aufl. [1989] schließt sich der Verf. der Meinung des OLG Hamm an. Noch deutlicher in: P. Hentschel, a.a.O., Rz. 196; Lackner, StGB, 18. Aufl. [1988], Rz. 3 zu § 315c StGB; Sch.-Sch.-Cramer, StGB, 23. Aufl. [1988], Rz. 7 zu § 316 StGB; - Mühlhaus/Janiszewski, a.a.O., Rz. 8, 9 zu § 2 StVG; ebenso in der polizeil. Fachliteratur: E. Kühlerwind, Zum Begriff »Führen« i.S.d. § 316 StGB, PolizeiInfo 4/89, 21; W. Lübke mann (Lehrbuch), Strafrecht (...) für Polizeibeamte, 6. Aufl. [1988], 349; aA LK-Rüth, 10. Aufl. [1988], Rz. 4 zu § 316 StGB; der Bewegungsvorgang beginnt bei nicht motorischen Fahrzeugen grundsätzlich mit der Fortbewegung des Fahrzeuges, ist aber bei Kraftfahrzeugen weit früher anzusetzen ...; aA Dreher/Tröndle, a.a.O., Rz. 6 zu § 315a StGB; aA Hentschel/Born, a.a.O., Rz. 322; zust. H. Janiszewski, a.a.O., Rz. 328.
- 25 H. Janiszewski, Überblick über weitere neue Entscheidungen in Verkehrsstraf- und Bußgeldsachen (Komm.), NStZ 1989, 257 (nachfolgend: NStZ 1989, 257).
- 26 Hentschel/Born, a.a.O., Rz. 331; Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 13 zu § 316 StGB; H. Janiszewski, a.a.O., Rz. 327; K. Rüth, Rechtsfragen zum 0,8960-Gesetz, DAR 1974, 57; Mühlhaus/Janiszewski, a.a.O., Rz. 8 zu § 2 StVG.
- 27 H. Janiszewski, a.a.O., Rz. 327; BGHSt. 14, 185; OLG Hamburg VM 67, 46; abw. P. Hentschel, a.a.O., Rz. 203.

ankommt, daß die Motorkraft eingesetzt werden kann und soll<sup>28</sup>.

Oben wurde bereits ausgeführt, daß das Leichtmofa auch dann seine Eigenschaft als Kraftfahrzeug nicht verliert, wenn es als Fahrrad geführt wird<sup>29</sup>. Der Täter führt dann ein Fahrzeug i.S.d. § 316 StGB; ein Kraftfahrzeug i.S.d. § 24a StVG, aber auch i.S.d. § 69 StGB<sup>30</sup>.

Zu den Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis gehört das Führen eines Kraftfahrzeuges. Erst dann besteht die dem motorgetriebenen Fahrzeug eigene typische Verkehrsfährlichkeit i.V.m. der Fahrzeugführung<sup>31</sup>. Zu den Kfz i.S.d. § 69 StGB zählen auch fahrscheinfreie nach § 4 Abs. I StVZO. Für das Mofa ist dies bereits seit langem anerkannt, gleiches muß auch für das Leichtmofa gelten. *Grohmann* sieht allerdings wegen der »Fahrradnähe« ein fahrzeugbedingt ungefährlicheres Tatverhalten. Der Normzweck des § 69 StGB gebietet jedoch eine extensive Auslegung, will man dem Ziel gerecht werden, damit einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Der Fahrerlaubnisentzug ist nämlich nach allen kriminologischen Erkenntnissen das einzig wirklich wirksame Reaktionsmittel in unserem Sanktionensystem<sup>32</sup>. Hiermit wäre es auch nicht in Einklang zu bringen, wenn dem Täter, der durch eine im Zusammenhang mit dem Führen eines Mofas (Leichtmofas) begangenen Straftat erhebliche charakterliche Mängel offenbart hat, die Möglichkeit erhalten bliebe, wesentlich gefährlichere Führerscheinpflichtige Kfz zu führen<sup>33</sup>. Auch aus diesem Grunde ist der von *Grohmann* vorgeschlagenen engeren Auslegung entgegenzutreten.

#### c) Besonderheiten beim Mofa und Leichtmofa

Durch die wahlweise Benutzung als Fahrrad oder motorbetriebenen Zweirad ergeben sich besondere Schwierigkeiten. Bei entsprechender Benutzung als Fahrrad kann eine bestehende Fahrerlaubnis nicht nach § 69 StGB entzogen werden<sup>34</sup>. Hier kommt es weitgehend auf die (subjektive) Benutzungsabsicht des Täters an. In der polizeilichen Überwachungspraxis hingegen bestehen Schwierigkeiten den Nachweis darüber zu führen, ob der Täter das (Leicht-)Mofa als Kraftfahrzeug führen oder nur als Fahrzeugführer lenken wollte. Diese Schwierigkeiten können wirksam nicht wirklich behoben werden. Allein der Hinweis, der Motor sei noch warm gewesen, verfängt i.d.R. nicht. Wird das Leichtmofa vom Täter als Fahrrad geführt, so bedarf es neben der BAK weiterer Beweisanzeichen, soweit nicht ohnehin der Beweisgrenzwert für Radfahrer von 1,7 ‰ erreicht ist. Für die Grauzone zwischen 1,3 ‰ und 1,7 ‰ wird es entscheidend auf die Beobachtungen des einschreitenden Beamten hinsichtlich der sog. Ausfallerscheinungen (hier sei nur an den Zwang zum Gleichgewicht halten erinnert) und deren Beschreibung in der Anzeige ankommen. Bei letzterem mangelt es bei den zumeist standardisierten Anzeigen leider allzu oft.

So sehr die oben beschriebene Rechtsentwicklung aus polizeilicher Sicht zu begrüßen ist, weil sie einen großen Teil potentieller Trunkenheitsfahrer durch Verzicht auf repressives Einschreiben entkriminalisiert (was nicht gleichbedeutend sein darf mit Verzicht auch auf gefahrenabwehrendes Einschreiten zur Verhinderung einer Trunkenheitsfahrt), so wenig nutzt die Formel: Führen ist Fahren<sup>35</sup>, da der (Leicht-)Mofafahrer ja die jederzeitliche Wahlmöglichkeit in der Benutzung mit oder ohne Motorkraft hat. Beim Leichtmofa kommt hinzu, daß jenseits einer Geschwindigkeit von 20 km/h sich der Motor automatisch auskuppelt und so der Kraftfahrer zum Radfahrer wird. Das geht aber einher mit Erreichen einer höheren Geschwindigkeit, und diese impliziert auch eine höhere Gefährdung. Soll er deswegen auch automatisch einer anderen Regelung bezüglich des Beweisgrenzwertes unterfallen?

Der allgemeine Beweisgrenzwert kann (siehe b)) nur eingeschränkt gelten<sup>36</sup>. *Grohmann*<sup>37</sup> schlägt deshalb die Zuweisung des Beweisgrenzwertes 1,7 ‰ allgemein für Leichtmofafahrer vor. Dies ist jedoch abzulehnen. Zwar kann eine deutliche Parallele bereits zwischen Mofa und Fahrrad gezogen werden, worauf die amtliche Begründung zu § 4 I 1. StVZO<sup>38</sup> hinweist. Jedoch gilt demgegenüber unstreitig der Beweisgrenzwert von 1,3 ‰ für motorbetriebene Mofas<sup>39</sup>. Auch ist *Grohmann* zuzustimmen, daß das Leichtmofa wegen seiner gegenüber dem Mofa bestehenden technischen Unterlegenheit mehr dem Fahrrad zuzurechnen ist. Daraus jedoch die Anwendung des Beweisgrenzwertes 1,7 ‰ abzuleiten, ist falsch: das Leichtmofa ist rechtssystematisch ein Mofa und Kraftfahrzeug. Als Kraftfahrzeugführer muß folglich bei entsprechender Benutzung der jeweilige Führer behandelt werden.

28 *Hentschel/Born*, a.a.O., Rz. 128, 335.

29 FN 2.

30 ebd., *Himmelreich/Hentschel*, Fahrverbot und Führerscheinentzug, 5. Aufl. [1986], Rz. 15.

31 *P. Grohmann*, a.a.O., S. 368.

32 *H. Janiszewski*, Sinnvollere Behandlung der Entziehung der Fahrerlaubnis (...), DAR 4/89, 135.

33 *Himmelreich/Hentschel*, a.a.O., Rz. 15.

34 Dem stehen jedoch Anordnungen der Verwaltungsbehörden nach § 15b II StVZO und eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 4 I StVG nicht entgegen: dies wurde zuletzt noch vom *BVG* festgestellt, DAR 5/1989, 193 (Urteil v. 24. 1. 89).

35 *NSStZ* 1984, 113.

36 *Jagusch/Hentschel*, a.a.O., Rz. 17 zu § 316 StGB; *Mühlhaus/Janiszewski*, a.a.O., Rz. 22 zu § 316 StGB; *P. Hentschel*, a.a.O., Rz. 92 und 96 (danach soll der Beweisgrenzwert von 1,7 ‰ gelten, wenn das Leichtmofa durch Treten der Pedale fortbewegt wird, ohne daß dadurch der Motor in Gang gebracht werden soll).

37 *Grohmann*, a.a.O., S. 368.

38 *VkBl.* 65, 29.

39 *Hentschel/Born*, a.a.O., Rz. 153: Über Mofafahrer liegen Untersuchungsergebnisse vor; nicht jedoch über Führer von Leichtmofas.

*Zeichen der Zeit – gefährlich für uns alle!*

**Kein Respekt vor dem Alter und Eigentum –  
Vandalismus im 20. Jahrhundert!**



*Der zunehmende Vandalismus bringt viele Unannehmlichkeiten und Beeinträchtigungen für uns alle mit sich. Und doch wird eine große Zahl dieser Gewalttaten nicht einmal angezeigt. Das erschwert nicht nur die Strafverfolgung, sondern ermuntert häufig auch die Täter, ihrer Zerstörungswut freien Lauf zu lassen. Deswegen bittet die Polizei alle Bürger, sich sofort zu melden, wenn sie Zeuge oder Opfer von Sachbeschädigungen werden.*