

61. Zum Begriff der Kraftfahrlinie im Sinne des Ges. über Kraftfahrlinien v. 26. August 1925. Bedeutung der im § 1 der Kraftfahrlinienverordnung v. 20. Oktober 1928 enthaltenen Begriffsbestimmungen.

I. Straffenat. Ur. v. 11. März 1932 g. S. u. Gen. I 735/31.

I. Schöffengericht Offenburg.

II. Landgericht daselbst.

Auß den Gründen:

Nach den Feststellungen fuhrten die Angeklagten, die in Sch. einen Fuhrbetrieb mit mehreren Kraftwagen ausübten, vom Juli bis Oktober 1930 und Januar 1931, in den Saisonmonaten, nahezu täglich, etwa um 11 $\frac{1}{2}$ und 6 $\frac{1}{2}$ Uhr, an den Bahnhof L. zu den Zügen und von dort zurück und beförderten hierbei außer Personen, von denen sie bestellt waren, auch alle übrigen Personen, die von der Einrichtung Gebrauch machen wollten, gegen ein dem Postfahrpreis angeglichenes Entgelt; sie richteten ihre Fahrten so ein, daß sie jeweils kurz vor oder nach den Postkraftwagen abfuhrten und in der Nähe der Posthaltestellen mit ihren Wagen hielten. Sie fuhrten mit solcher Regelmäßigkeit, daß die Bevölkerung sich darauf eingerichtet hatte und wiederholt Leute am Marktplatz in L. auf die Angeklagten warteten.

Die Angeklagten haben damit alle Merkmale eines Kraftfahrlinienbetriebs im Sinne des KraftfahrlinienG. v. 26. August 1925 (RGBl. I S. 319) erfüllt.

Nach § 1 KraftfahrlinienG. in Verbindung mit § 1 Abs. 1 KraftfahrlinienBD. v. 20. Oktober 1928 (RGBl. I S. 380) sind „Kraftfahrlinien“ dem öffentlichen Verkehr dienende Unternehmen, die durch Kraftfahrzeuge Personen oder Sachen (Güter) über die Grenzen eines Gemeindebezirkes hinaus auf bestimmten Strecken mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit gegen Entgelt befördern, mit Ausnahme der Rundfahrten. Nach § 1 Abs. 6 BD. ist „eine gewisse Regelmäßigkeit und Häufigkeit“ einem für einen längeren Zeitraum berechneten Verkehr zuzusprechen, auf den sich die Öffentlichkeit einrichten kann, auch wenn kein Fahrplan mit genau bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten im voraus festgelegt ist. Die Reichsregierung ist auf Grund der im § 5 KraftfahrlinienG. erteilten Ermächtigung, mit Zustimmung des Reichsrats die zur Durchführung der §§ 1 bis 5 erforderlichen Vorschriften zu erlassen, allerdings nicht befugt, die Regelung des Gesetzes einengend oder erweiternd abzuändern, insbesondere auch nicht durch eine „authentische Interpretation“ eines im Gesetz verwendeten Begriffs, die eine Einengung oder Erweiterung der vom Gesetz durch ihn abgesteckten Grenzen bedeuten würde. Die in den Durchführungsvorschriften enthaltenen Begriffsbestimmungen können nur wichtige Anhaltspunkte für den gesetzgeberischen Willen geben.¹ Allein die im § 1 Abs. 1 und 6 KraftfahrlinienBD. hervorgehobenen Merkmale entsprechen, auch soweit sie nicht schon im Gesetz genannt sind, dem Sinne des Gesetzes, sind also in diesem in Wirklichkeit schon enthalten. Dies gilt nach der Auffassung des erkennenden Senats auch von dem Erfordernis, daß der Verkehr für einen längeren Zeitraum berechnet sein müsse; doch bedarf diese vom 6. Zivilsenat in RGZ. Bd. 119 S. 435 [436] abweichend entschiedene Frage keiner weiteren Erörterung; denn als ein „für einen längeren Zeitraum berechneter Verkehr“ ist jedenfalls auch ein solcher zu erachten, der, wie im gegebenen Fall, nur „in den Saisonmonaten“ stattfinden soll. Im übrigen herrscht in der Rechtsprechung Einigkeit darüber, daß die Beförderung „mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit“ geschehen muß, daß dieses Erfordernis aber auch ohne das Vorhandensein und die Bekanntgabe eines Fahrplans mit genau bestimmten

¹ Vgl. Schneidewin in Stengleins Komm. z. d. strafr. Nebenges., 5. Aufl., Bd. 1 S. 333 Num. 2 zu § 5 KraftfahrlinienG., Bd. 2 S. 477 Vorbem. und Num. 1 zu § 1 KraftfahrlinienBD. — Vgl. auch RGSt. Bd. 62 S. 369 [382]. D. C.

Abfahrts- und Ankunftszeiten erfüllt sein kann, daß es genügt, wenn die Bevölkerung von vornherein, ohne besondere Bestellung, mit der Beförderungsmöglichkeit rechnen kann und diese Kenntnis der Bevölkerung nur auf der Erfahrung beruht.¹ Daß diese Voraussetzungen bei dem von den Angeklagten eingerichteten Betrieb gegeben waren, ist ausreichend nachgewiesen. Eine „gewisse“ Regelmäßigkeit und Häufigkeit ist auch dann anzunehmen, wenn nur „nahezu“ täglich gefahren wird, wenn also aus irgendwelchen Gründen — vielleicht wegen voraussichtlichen Mangels eines Bedürfnisses — die eine oder andere Fahrt ausfällt. Würde die Bestimmung nicht in diesem Sinn ausgelegt, so wäre der Umgehung des Gesetzes Tür und Tor geöffnet. Eine Betriebspflicht gehört — entgegen der Annahme der Revision — nicht zu den wesentlichen Merkmalen des Kraftfahr-
linienbetriebs im Sinne des Gesetzes. Dem entspricht die Bestimmung in § 20 KraftfahrlinienVO., wonach dem Unternehmer einer Kraftfahr-
linie von der zuständigen Behörde eine Verpflichtung zum Betrieb in bestimmtem Umfang auferlegt werden kann, soweit es im öffentlichen Interesse geboten ist.