

# Der nichtarische Führerschein

## I

Im Januar 1939 hatte ein Fuhrunternehmer einen jüdischen Fahrer, der ihm einen Führerschein der Klasse II vorgelegt hatte, für eine Fahrt von Hamburg nach Leipzig eingestellt. Auf der Rückfahrt kam es zu einem vom Fahrer verschuldeten Unfall mit hohem Sachschaden an einem anderen Fahrzeug. Die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung versagte dem Fuhrunternehmer den Versicherungsschutz mit dem Hinweis auf einen Verstoß gegen die sogenannte Führerscheinklausel. Nach ihr besteht in der Kraftfahrtversicherung nur dann Versicherungsschutz, wenn der Fahrer des Unfallfahrzeuges eine gültige Fahrerlaubnis hatte, oder wenn dem Halter das Fehlen der Fahrerlaubnis nicht bekannt war. Obwohl der Fuhrunternehmer darauf hinwies, dass er auf das Führerscheindokument vertraut habe, half ihm das vor Gericht nicht weiter; er musste für den von seinem Fahrer angerichteten Schaden voll aufkommen.

Mit einer in der Tagespresse am 4.12.1938 bekanntgegebenen vorläufigen polizeilichen Anordnung über die Entziehung von Führerschein- und Zulassungspapieren von Juden durch den Reichsführer SS und Chef der deutschen Polizei hatten nämlich alle Juden in Deutschland mit einem Schlag die Fahrerlaubnis verloren. Begründet wurde dies damit, dass die »feige Mordtat des Juden Grünspan« (die Ermordung des Botschaftsangehörigen Ernst vom Rath am 7.11.1938), die sich gegen das ganze deutsche Volk gerichtet habe, Juden als unzuverlässig und ungeeignet zum Führen und Halten von Kraftfahrzeugen erscheinen lasse.

## II

Es war ein Kabinettsstück nachhastender Rechtfertigungsjurisprudenz, das die Reichsrichter im Urteil vom 25.2.1941 (VII 65/40) zur Begründung der Abweisung der Revision des Fuhrunternehmers aufboten. Um sie herum fiel die Welt in einem großen Krieg in Trümmer, längst hatte die Gestapo einen Teil der Aufgaben der Justiz an

sich gerissen, da kämpften sie für den schönen Schein einer heilen Welt der Legalität.

Dass eine so einschneidende Maßnahme wie die Entziehung der Fahrerlaubnis aller Juden so ganz ohne gesetzgeberisches Verfahren, also insbesondere ohne Verkündung im Reichsgesetzblatt, wirksam sein sollte, beleidigte die handwerkliche Tradition der obersten deutschen Richter doch etwas. Diese Skrupel galten der Form, nicht den Betroffenen!

Letztlich wusste man sich aber durch einen sophistischen Zaubertrick zu helfen: Es hatte sich gar nicht um eine gesetzgeberische Maßnahme und um keine Verordnung, sondern um die Regelung eines Einzelfalles mit mehreren Betroffenen (modern gesprochen: um eine Allgemeinverfügung) gehandelt. Die Anordnung habe sich ja nur gegen einen beschränkten Personenkreis, nämlich die in Deutschland lebenden Juden gerichtet, also gegen einen »verhältnismäßig kleinen, in sich abgeschlossenen, volksfremden und infolge zahlreicher Ereignisse für politisch unzuverlässig und verdächtig befundenen Teil der in Deutschland lebenden Einwohner«.

Noch ein kleines Stirnrunzeln in der Zuständigkeitsfrage, noch eine submisseste Anfrage beim Reichsmarschall, und die Sache war endgültig abgeschmettert.

### III

»Auf dem Weg zu einem nationalsozialistischen Straßenverkehrsrecht«, das war das Thema eines im Januar 1935 vor dem Bund Nationalsozialistischer Juristen gehaltenen Vortrags. Rechtsanwalt Gülde aus Dresden beschwor die Abkehr von individualistischen und liberalistischen Fehlhaltungen der »Systemzeit« auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts. Jeder Einzelne müsse erfüllt sein von dem Bewusstsein, nur das Glied einer großen Gemeinschaft zu bilden. Straßenverkehrsrecht müsse als ausgesprochenes Gemeinschaftsrecht ein Recht der »zuchtvoll geordneten Gemeinschaft« sein. Nur der taugliche Verkehrsteilnehmer könne als vollberechtigt anerkannt gelten. All das in der »beglückenden Überzeugung, daß das neue Recht eine Abkehr von artfremden Rechtsgedanken und eine Rückkehr zum deutschen Gemeinschaftsrecht bedeutet«.

### IV

Dr. Erich R. Prölss, eine unbestrittene Kapazität der Versicherungswissenschaft, Begründer der heute noch gängigsten Kommen-