

"Grober Verkehrsverstoß" bei Nichtbeachtung einer aus Lärmschutzgründen angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung*

Professor Dr. Dr. Uwe Scheffler, Frankfurt (Oder)

I. Vorbemerkung

Die 1990 eingeführten Regelfahrverbote gem. § 2 BKatV, durch die eine "gewisse Umkehr" der bis dahin doch relativ zurückhaltenden Praxis bei der Verhängung von Fahrverboten vom Ordnungsgeber angestrebt worden ist¹, haben, wie ein Blick auf die veröffentlichten oberlandesgerichtlichen Entscheidungen zeigt, einiges in Bewegung gebracht: Zunächst einmal stand im Mittelpunkt der Diskussion, ob ein Fahrverbot beim Vorliegen der Voraussetzungen von § 2 BKatV quasi automatisch ohne besondere Begründung verhängt werden dürfe. Seitdem der BGH weitgehend in diesem Sinne entschieden hat², ist das Problem zu der Frage hin verschoben, wann denn nun dennoch eine Ausnahme in Betracht kommt. Im großen und ganzen kann man hier drei verschiedene Fallgruppen unterscheiden: Zunächst einmal die, daß das Fahrverbot den Betroffenen unzumutbar hart treffen würde oder, strafrechtsdogmatisch gesprochen, eine besondere Strafempfindlichkeit und -empfänglichkeit zu berücksichtigen ist (etwa bei Berufskraftfahrern)³. Sodann die Fälle, in denen ein besonders geringes Handlungsunrecht vorliegt, beispielsweise, wenn ein Rotlicht durch Ablenkung oder andere Lichtzeichen an Teilam-

*Zugleich Besprechung von BayObLG, NZV 1994, 370 Nr. 19.

¹Begr. BKatV, VkBf 1989, 518.

²BGHSt 38, 106 (110) = NZV 1992, 79; BGHSt 38, 125 (129 ff.) = NZV 1992, 117; BGHSt 38, 231 (235 ff.) = NZV 1992, 286.

³Vgl. etwa OLG Stuttgart, NZV 1994, 371.

peln übersehen wird⁴, und schließlich die Fälle, in denen es am besonderen Erfolgsunrecht fehlt, weil nämlich aufgrund der Einzelumstände selbst eine abstrakte Gefährdung anderer ausgeschlossen ist.

Bei der Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit kann die letztere Fallgruppe insbesondere dann relevant werden, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht wegen der Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnisse angeordnet worden ist (vgl. § 3 I StVO), sondern aus anderen Gründen. Solche kommen insbesondere dort in Betracht, wo Tempolimits aufgrund von § 45 StVO eingerichtet sind.

II. Die Entscheidung des BayObLG

Mit einer solchen Konstellation hatte sich vor kurzem das BayObLG zu beschäftigen⁵. Der Betroffene hatte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf einer außerstädtischen Autobahn um "mindestens" (?) 43 km/h überschritten. Die Geschwindigkeitsbeschränkung war ausschließlich aus Lärmschutzgründen angeordnet und auf die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr begrenzt. Das AG verhängte gegen den Betroffenen wegen fahrlässiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften eine (gegenüber dem Regelsatz erhöhte) Geldbuße von 450 DM, sah aber von der Verhängung eines Fahrverbotes ab. Zur Begründung führte das AG insbesondere aus, es läge deshalb ein Ausnahmefall vor, weil die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes nach § 45 I 2 Nr. 3 StVO angeordnet war.

Auf die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft hob das BayObLG dieses Urteil auf. Der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen umfasse Grundrechte wie körperliche Unversehrtheit und Eigentum sowie bereits im Vorfeld dieser Grundrechte den Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen. Der hohe Rang, den das verfassungsrechtlich geschützte Rechtsgut der psychischen und physischen Gesundheit der Bevölkerung besitzt, lasse es daher grundsätzlich nicht zu, einen Geschwindigkeitsverstoß allein deshalb geringere zu gewichten, weil die mißachtete Verkehrsbeschränkung "nur" aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet wurde.

III. Grober Verkehrsverstoß ohne abstrakte Gefahr?

Prüft man diese Argumentation genauer, so hat Ausgangspunkt der Überlegungen zu sein, daß nach § 25 I 1 StVG ein Fahrverbot nur dann angeordnet werden darf, wenn der Verkehrsteilnehmer Pflichtverletzungen "grob" oder "beharrlich" begangen hat.

§ 2 I Nr. 1 BKatV indiziert das Vorliegen eines solchen groben Verstoßes dann, wenn außerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 40 km/h überschritten wird. Diese Voraussetzung ist im Fall des BayObLG, in dem der Fahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn um mindestens 43 km/h überschritten hatte, erfüllt. Fraglich kann also nur sein, ob die Indizwirkung der genannten Norm ("kommt ... in der Regel in Betracht") im konkreten Fall widerlegt ist. Das AG, das eine Ausnahme bejahte, weil die Geschwindigkeitsbeschränkung hier lediglich aus Lärmschutzgründen eingerichtet war, konnte sich dabei auf eine frühere Entscheidung des BayObLG berufen⁶, das sich andeutungsweise in diese Richtung geäußert hatte, was in der

Literatur des öfteren sogar zustimmend dahingehend wiedergegeben wurde, bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen scheidet ein Fahrverbot aus⁷.

Gegen diese Interpretation seiner früheren Entscheidung wendet sich das BayObLG nunmehr mit dem Hinweis auf das verfassungsrechtlich geschützte Rechtsgut der psychischen und physischen Gesundheit der Bevölkerung. So sehr dem Gericht in seinen Ausführungen zum Stellenwert des Lärmschutzes zugestimmt werden muß, so problematisch sind dennoch die daraus gezogenen Konsequenzen, denn es kommt einzig und allein darauf an, ob der hier geschehene Verstoß "grob" i.S. von § 25 StVG war; nur im Rahmen dieser Norm können - trotz § 2 BKatV - Fahrverbote verhängt werden.

Nach den Gesetzesmaterialien zu § 25 StVG sind grobe Pflichtverletzungen solche "von besonderem Gewicht, namentlich abstrakt oder konkret gefährliche Ordnungswidrigkeiten"⁸. Hentschel spricht von Pflichtverletzungen, "die (objektiv) immer wieder Ursache schwerer Unfälle sind"⁹. Auch in der Diskussion um die noch weitergehenden Entscheidungen, eine grobe Pflichtverletzung setze sogar eine konkrete Gefährdung voraus¹⁰, ist regelmäßig betont worden, stattdessen sei hinreichend, aber auch notwendig eine erhöhte abstrakte Gefahr¹¹. Diese Interpretation scheint mir richtig zu sein; während § 315c StGB eine konkrete Gefahr voraussetzt und dann in der Regel sogar die Entziehung der Fahrerlaubnis vorgeschrieben ist, regeln § 2 BKatV und § 25 StVG gewissermaßen das "Vorfeld": Sind die groben Pflichtverletzungen lediglich abstrakt gefährlich, folgt "nur" ein Fahrverbot.

Das bedeutet nun aber, daß die Überschreitung einer aus Lärmschutzgründen angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung an sich noch keine "grobe" Pflichtverletzung ist, weil für die Anwohner keine Gefahr, auch keine abstrakte, hervorgerufen wird, sondern eine bloße Belästigung. Dies zeigt schon ein Blick auf § 30 I 3 StVO, der das unnütze Hin- und Herfahren innerhalb einer geschlossenen Ortschaft reglementiert: Hierfür wird lediglich ein Verwarnungsgeld (Regelsatz) von 40 DM angedroht (Nr. 75 Verwarnungsgeldkatalog), sofern es zu einer (konkreten¹²) Belästigung kommt. Dieser Unterschied läßt sich lediglich damit erklären, daß die pure Belästigung eben eine minderschwere Pflichtverletzung gegenüber der Gefährdung darstellt. Zu dieser Interpretation steht auch nicht im Widerspruch, daß Lärm selbst zu schweren Gesundheitsstörungen führen kann: Ursächlich hierfür wäre aber ständiger, im Laufe eines größeren Zeitraums und von ungezählten Autos hervorgerufener Lärm und nicht eine einzelne Geschwindigkeitsüberschreitung. Wer dies bestreitet, müßte konsequenterweise dem Betroffenen auch den Entlastungsbeweis zubilligen, sein Auto hätte baubedingt weniger Lärm verursacht als andere bei korrekter Fahrweise.

Diese Interpretation steht im übrigen auch in Einklang mit der sonstigen Rechtsprechung zur Widerlegung der Regelvermutung in § 2 I BKatV: So hat das OLG Saarbrücken eine "grobe" Pflichtverletzung trotz einer Geschwindigkeitsüberschreitung außerorts von mehr als 50 km/h mit der Begründung verneint, das Tempolimit sei "nur" wegen einer Baustelle angeordnet worden, an der zum Tatzeitpunkt - Sonntag mittag - nicht gearbeitet wurde¹³. Mehrere Oberlandesgerichte haben einen Regelfall bei der Mißachtung des Rotlichts einer Baustellenampel verneint, weil eine auch nur abstrakte Gefährdung ausgeschlossen gewesen sei¹⁴.

⁴Vgl. etwa BayObLG, NZV 1994, 370 Nr. 18; OLG Hamm, NZV 1995, 82; AG Aachen, NZV 1995, 41.

⁵BayObLG, NZV 1994, 370 Nr. 19.

⁶BayObLG, NZV 1990, 401.

⁷S. etwa Hentschel, in: Himmelreich/Hentschel, Fahrverbot - Führerscheinenzug, Bd. I, 7. Aufl., Rdnr. 334; Jagusch/Hentschel, StraßenverkehrsR, 32. Aufl., § 25 StVG Rdnr. 14 (vorsichtiger jetzt in der 33. Aufl.); Hillmann, VGT 1991, 56.

⁸Begr. EGOWiG, BT-Dr V/1319, S. 90; ähnlich Begr. BKatV, VkB I 1989, 518; s. auch Begr. 12. ÄndVO, VkB I 1991, 704.

⁹Jagusch/Hentschel, StraßenverkehrsR, 33. Aufl., § 25 StVG Rdnr. 14; unklar Mühlhaus/Janiszewski, StVO, 13. Aufl., § 25 StVG Rdnr. 8.

¹⁰Beispielsweise OLG Frankfurt, NZV 1988, 75.

¹¹S. etwa Anm. Berz, NZV 1988, 75; OLG Köln, NZV 1989, 362 m.w. Nachw.; s. auch OLG Stuttgart, VRS 71, 297 (298 f.).

¹²OLG Stuttgart, VRS 43, 311 (str.).

¹³OLG Saarbrücken, NZV 1993, 38 = VRS 84, 109 (110).

¹⁴OLG Köln, NZV 1994, 41; OLG Hamm, NZV 1994, 369; OLG Düsseldorf, NZV 1995, 35; weitere Beispiele b. Jagusch/Hentschel (o. Fußn. 9), § 25 StVG Rdnr. 14 a.E.

IV. Grober Verkehrsverstoß bei "ungewöhnlich hoher" Geschwindigkeitsüberschreitung?

Allerdings bleibt noch die Zusatzerwägung des BayObLG zu prüfen, daß auch dann, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen angeordnet ist, "eine Gefahrenlage begründet werden kann, weil es möglich ist, daß Verkehrsteilnehmer, die eine derartige Beschränkung beachten, durch erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen anderer in Gefahr gebracht werden"¹⁵.

Dieser Ausgangspunkt ist zunächst einmal richtig. Eine abstrakte Gefahr kann auch bei optimalen Straßenverhältnissen durch die Geschwindigkeitsüberschreitung per se ausgelöst werden. Sollte man hierfür jedoch die gleichen Maßstäbe anlegen wie für Geschwindigkeitsbegrenzungen, die wegen Gefahrenstellen eingerichtet worden sind, argumentierte man nicht nur widersprüchlich, sondern angesichts der tatsächlichen Verhältnisse auf den Straßen auch blauäugig: Selbst schon deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen sind keine seltene Ausnahme, die irgendjemanden noch überraschen. In diesem Sinne argumentiert etwa ebenfalls Hentschel, der ausnahmsweise auch ohne abstrakte Gefährdung (nur) bei "ungewöhnlich hoher Überschreitung" der Höchstgeschwindigkeit einen groben Pflichtverstoß annehmen will¹⁶. Das Ergebnis ist richtig, doch die Begründung ist zu präzisieren: Es liegt hier keine - systemfremde - "Ausnahme" vor, sondern, wie schon das OLG Stuttgart es erkannt hat, nur ein konsequentes Weiterdenken der Regel¹⁷. Eine "ungewöhnlich hohe Geschwindigkeitsüberschreitung" stellt eine abstrakte Gefahr dar, weil hiermit nun wirklich niemand mehr zu rechnen braucht.

Auf den Fall des BayObLG zurückkommend, bedeutet dies, daß zu prüfen bleibt, ob die Geschwindigkeitsüberschreitung von "mindestens 43 km/h" bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf

100 km/h eine solche "ungewöhnlich hohe Überschreitung" darstellt. Dies dürfte wohl eher zu verneinen sein: Hinzuweisen ist zunächst einmal darauf, daß erst bei einer Überschreitung von 41 km/h gem. § 2 I BKatV an einer zur Gefahrenbekämpfung angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung ein Fahrverbot "in Betracht kommt". Vor allem aber scheint es mir konsequent zu sein, für diese Fragestellung auf die - an sich "weitgehend überholte"¹⁸ - Rechtsprechung vor Einführung der Regelfahrverbote durch die BKatV zurückzugreifen: Hier hatten Gerichte im allgemeinen ein Fahrverbot bei Geschwindigkeitsüberschreitungen ohne gefahrerhöhende Umstände erst dann verhängt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit etwa um das Doppelte überschritten wurde¹⁹.

V. Schlußbemerkung

Regelfahrverbote sind - wie alle Regelbeispiele - gesetzestechnische Zwitterwesen. Mit ihnen will der Gesetz- bzw. Ordnungsgeber einerseits den Spielraum der Judikative einschränken, leistet sich aber andererseits gerade im Hinblick auf die verbleibenden Korrekturmöglichkeiten der Rechtsprechung die Bequemlichkeit der Pauschalierung der Anordnungsvoraussetzungen. Die Gerichte kommen nicht umhin, sich den so neu entstehenden Auslegungsfragen bei aller Überlastung auch noch zu stellen.

¹⁵So auch VGH Mannheim, NZV 1991, 328.

¹⁶Jagusch/Hentschel (o. Fußn. 9), § 25 StVG Rdnr. 14.

¹⁷OLG Stuttgart, VRS 71, 297 (298 f.).

¹⁸Jagusch/Hentschel (o. Fußn. 9), § 25 StVG Rdnr. 15b.

¹⁹S. etwa BGHSt 38, 106 = NZV 1992, 79; Jagusch/Hentschel (o. Fußn. 9), § 25 StVG Rdnr. 14; Mühlhaus/Janiszewski (o. Fußn. 9), § 25 StVG Rdnr. 8a; dazu auch Berz, ZRP 1988, 206; s. aber auch OLG Hamm, VRS 51, 66.