

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

Geschwindigkeitsverstoß auf innerstädtischer Autobahn*

Das KG wendet auch hinsichtlich Geschwindigkeitsverstößen auf innerörtlichen Autobahnen die für die Tatbegehung innerhalb geschlossener Ortschaften geltenden Regelungen des § 2 I Nr. 1 BKatV "grundsätzlich" an, "wenn eine entsprechende Gefährdungslage i.S. des § 25 I 1 StVG gegeben ist"¹. Konkret bedeutet dies, daß es der Auffassung ist, ein Regelfahrverbot sei wegen "groben" Geschwindigkeitsverstoßes nicht erst bei einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit um 41 km/h, wie außerorts gefordert, sondern schon bei einer Überschreitung von 31 km/h zu verhängen.

Die Begründung vermag so nicht zu tragen. Bekanntermaßen hat der Verordnungsgeber mit der Einführung der Regelfahrverbote 1989 in der BKatV eine "gewisse Umkehr"² in der Praxis der Fahrverbotsverhängung dadurch erreichen wollen, daß er (regelmäßig) grobe und beharrliche Verstöße exakt bezeichnete. Für grobe Geschwindigkeitsverstöße differenzierte er schon damals danach, ob innerorts oder außerorts gerast wurde.

In der Begründung der BKatV 1989 sucht man hierzu vergeblich eine Erklärung; erst in den Ausschuß-Empfehlungen an den Bundesrat trifft man zu dem Vorschlag, in einem bestimmten Fall den Regelsatz für innerörtliche Geschwindigkeitsverstöße hochzusetzen, auf die Formulierung, daß "bei Geschwindigkeitsverstößen innerorts ... wegen des besonderen Gefahrenpotentials eine höhere Geldbuße geboten" sei³.

Eine explizite Erklärung hierfür findet sich anlässlich der Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 26. 1. 1993. Zur Begründung dieser Verordnung, in der u.a. Geschwindigkeitsüberschreitungen bei Nebel stärker und nach der Begehung innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften differenziert pönalisiert worden ist, wird ausgeführt:

"Die gesetzlichen Vorschriften über Höchstgeschwindigkeiten werden von Fahrzeugführern in nicht unerheblichem Umfang mißachtet. Nichtangepaßte Geschwindigkeit, oftmals in Verbindung mit Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, ist eine der Hauptunfallursachen.

Maßgeblich für die vielfach eintretenden gravierenden Unfallfolgen ist nicht allein die Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit. Diese liegt außerhalb geschlossener Ortschaften idR höher als innerorts. Das Gefährdungspotential von Geschwindigkeitsverstößen innerhalb geschlossener Ortschaften ist jedoch höher einzustufen als auf freier Strecke. Insbesondere ist zu beachten, daß nicht nur die Verkehrssituation komplexer und die Zahl der zu verarbeitenden Reize höher ist, sondern daß auch die Zahl besonders schützenswerter, schwächerer Verkehrsteilnehmer innerorts weitaus höher liegt als außerhalb geschlossener Ortschaften.

Es ist deshalb geboten, innerhalb geschlossener Ortschaften begangene Geschwindigkeitsverstöße schärfer zu ahnden als Geschwindigkeitsverstöße, die außerorts begangen wurden.

Eine solche Differenzierung in der Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen ist ... schon lange üblich⁴."

Hieraus folgt, daß der Verordnungsgeber sehr wohl mit der Unterscheidung zwischen innerorts und außerorts danach differenzieren wollte, ob es sich um "freie Strecke" oder um "komplexe Verkehrssituationen" mit der Teilnahme "schwächerer Verkehrsteilnehmer" - also Fußgänger, Radfahrer, Mo-

* Zugleich Besprechung von KG, Beschl. v. 8. 8. 1994 - 3 Ws (B) 313/94, NZV 1995, 37.

1) BR-Dr 572/92, S. 13 f.

2) S. auch KG, Beschl. v. 26. 7. 1993-3 Ws (B) 299/93; v. 7. 7. 1994 - 3 Ws (B) 226/94 (unveröffentlicht).

3) Begr. BKatV, VkB1 1989, 518.

4) BR-Dr 140/1/89, S. 6.

pedfahrer usw. - handelt. Selbst eine Stadtautobahn ist nun aber eine solche "freie Strecke"; Verkehrsteilnehmern außer Auto- und Motorradfahrern ist auch hier die Benutzung untersagt. Daraus folgt, daß die Regelvermutung des § 2 I Nr. 1 BKatV für innerorts in dieser Konstellation widerlegt ist. Zur Anwendung kommen kann erst die für außerörtliche Verstöße geltende Regelvermutung.

Diese Schlußfolgerung wird auch durch einen Blick auf § 3 III Nr. 1 StVO gedeckt, wo innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Fahrzeuge 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit angeordnet wird - was nicht auf der Autobahn gilt, § 18 V 1 StVO. Innerstädtische Autobahnen werden also nicht gesondert gegenüber anderen Autobahnen behandelt. Gleiches ergibt sich aus § 1 RichtgeschwindigkeitsVO, der (sämtliche) Autobahnen sowie Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften betrifft.

Daß dieses Ergebnis richtig ist, zeigt sich auch, wenn man einmal den Bereich der (Berliner) Stadtautobahn verläßt und bedenkt, daß Autobahnen auch sonst so manches Mal Ortsgebiete tangieren. Soll dann jedesmal auf einer "normalen" Bundesautobahn eine andere, strengere Regelung gelten? Soll die Nichtanwendung der Regelvermutung für innerörtliche Straßen dann, wenn vielleicht etwa das Durchqueren von Ortsgebieten auf der Autobahn nicht einmal angezeigt wird, erst durch die (entsprechende) Heranziehung der Tatbestandsirrtumsregeln entfallen? Eine Appellfunktion durch die orangen Ortstafeln (Zeichen 310), die jedem Kraftfahrer auf Landstraßen anzeigen, daß nunmehr die Geschwindigkeit auf 50 km/h zu drosseln ist, besteht auf der Autobahn jedenfalls nicht.

Freilich scheint auch dem KG bei seinem Ergebnis offenbar nicht ganz wohl zu sein, wenn es etwas nebulös davon spricht, die für die Tatbegehung innerhalb geschlossener Ortschaften geltenden Regelungen seien hier "grundsätzlich anzuwenden, wenn eine entsprechende Gefährdungslage i.S. des § 25 I 1 StVG gegeben ist". Dieser Satz beinhaltet an sich schon die Lösung des Problems: Nach ganz herrschender Ansicht kann ein Fahrverbot auch dann verhängt werden, wenn die Voraussetzungen des § 2 I BKatV nicht vorliegen, nämlich, wenn der Verstoß dennoch entsprechend grob oder beharrlich gewesen ist; § 25 StVG bleibt die alleinige Rechtsgrundlage für die Verhängung eines Fahrverbots⁵. Auf dieser Grundlage hätte das KG prüfen müssen und argumentieren können, inwiefern die Berliner Stadtautobahn - wie zumeist - zur Tatzeit (vormittags) außerordentlich befahren war und daß in dieser Situation ein Verstoß, der bei der relativ geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) auf der Berliner Stadtautobahn fast 37 km/h betrug, als "grob" i.S. des § 25 I 1 StVG einzustufen sei. Der insoweit einzige einschlägige Satz des KG, es stellten sich "erfahrungsgemäß ... andere Verkehrsteilnehmer nicht darauf ein, daß die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit von einem einzelnen Fahrzeugführer um nahezu 50 % überschritten wird", und dieser Gesichtspunkt bereits ausreiche, "um eine abstrakte Gefährdung anzunehmen", genügt in Ansehung der großzügigeren Regelung in § 2 I BKatV für außerörtliche Geschwindigkeitsüberschreitungen gerade nicht.

Selbst bei tragfähiger Begründung aber bleibt bei einem Fahrverbot, das direkt auf § 25 I StVG gestützt wird, weil es durch § 2 I BKatV nicht indiziert ist, nach der Rechtsprechung die Anordnung eines Fahrverbotes nur zulässig nach näherer Prüfung, ob der durch das Fahrverbot angestrebte Erfolg nicht auch mit einer höheren Geldbuße erreicht werden könnte. Der Tatrichter muß dies in den Urteilsgründen näher darlegen⁶. Auch dies hätte das KG fordern müssen.

5) Zuletzt *OLG Düsseldorf*, NZV 1996,78 (79); s. *BGHSt* S. 125 (128) = NZV 1992, 117(118).

6) St. Rspr. seit *BGHSt* 38, 125 = NZV 1992, 117; *BGHSt* 38, 231 = NZV 1992, 286; s. auch *Hentschel*, Fahrverbot - Führerscheinentzug, Bd. 1, 8. Aufl. (1995), Rdnm. 334, 340a.