

Qualifizierte Geschwindigkeitsüberschreitung in verkehrsberuhigter Zone^{*}

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

Der monatliche Blick in die NZV belegt, daß die dogmatischen Probleme um das Fahrverbot, das jeder Richter bei bestimmten katalogisierten Sünden gem. § 2 BKatV 1991 "in der Regel in Betracht" zu ziehen hat, nicht abnehmen. Der Wille des Verordnungsgebers (inzwischen unterstützt vom BGH¹ und einer Kammer des BVerfG²), entgegen den allgemeinen, immer weiter ausdifferenzierten Grundsätzen des Rechtsfolgenrechts das Fahrverbot so weit wie möglich an die Verwirklichung lediglich des objektiven Tatbestandes zu binden, macht Amtsrichtern und Oberlandesgerichten immer wieder Probleme. Deren Versuch, dem eigenen Gefühl von Einzelfallgerichtigkeit durch die Kreation von Ausnahmen Rechnung zu tragen, führt allerdings manchmal in die falsche Richtung.

Ein Beispiel hierfür ist ein Beschluß des OLG Düsseldorf aus dem vorletzten Jahr³: Ein Autofahrer war nachts kurz vor 3.00 Uhr mit um 33 km/h zu hoher Geschwindigkeit durch einen Ort gerast, in dem als verkehrsberuhigter Zone "Tempo 30" galt. In Höhe eines Kindergartens, auf den durch Verkehrszeichen zusätzlich hingewiesen worden war, wurde er durch eine installierte Geschwindigkeitsüberwachungsanlage "geblitzt". Das OLG Düsseldorf machte sich in seinem Beschluß die Mühe, nicht nur den Einzelfall zu entscheiden, sondern in obiter dicta gleich seiner Ansicht nach abweichende, aber ähnliche Sachverhalte zu klären. Kurz gesagt führte das OLG Düsseldorf aus, daß von einem Fahrverbot unter Umständen dann abgesehen werden könne, wenn die Beschränkung auf "Tempo 30" aus Gründen der Verkehrssicherheit vorgesehen ist, deren Beeinträchtigung im konkreten Fall aber ausgeschlossen erscheint: Nachts seien kaum Verkehrsteilnehmer unterwegs, ein Kindergarten werde um diese Zeit nicht besucht. Dies könne jedoch nur dann gelten, wenn es sich nicht - wie aber im Düsseldorfer Fall - um eine verkehrsberuhigte Zone handele, weil dort die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zur Gefahrvermeidung eingerichtet ist, sondern gerade der Lärmvermeidung zur Nachtzeit dienen soll.

1.

Versuchen wir, diese Argumentation zu überprüfen. § 25 StVG, der nach Inhalt, Zweck und Ausmaß durch die ihn ausfüllende Rechtsverordnung (BKatV) nicht überschritten werden kann, legt fest, daß ein Fahrverbot nur angeordnet werden darf, wenn "grob oder beharrlich" gegen Verkehrsnormen verstoßen wird: Grob besagt letztendlich nichts anderes, als daß objektiv zumindest eine (erhöhte) abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch den Verstoß eingetreten sein muß⁴.

^{*}Zugleich Besprechung von OLG Düsseldorf, Beschluß v. 19. 3. 1996 - 2 Ss (OWi) 46/96 - (OWi) 24/96 II, NZV 1996, 371.

¹BGHSt 38, 106 = NZV 1992, 79; BGHSt 38, 125 = NZV 1992, 117; BGHSt 38, 231 = NZV 1992, 286; s. aber auch BGH, NZV 1997, 525 m. Anm. Hentschel.

²BVerfG (Kammer), NZV 1996, 284.

³Ablehnend auch Deutscher, NZV 1997, 23f.

⁴Vgl. Begr. EGOWiG, BT-Dr V/1319, S. 90; Begr. BKatV, VkBli 1989, 518; Begr. 12. ÄndVO, VkBli 1991, 704; BGH, NZV 1997, 525 (526).

a) Hieraus folgt, daß selbst die heftige nächtliche Übertretung einer Geschwindigkeitsbegrenzung, die nur aufgrund eines nahen Kindergartens angeordnet worden ist, durchaus nicht als "grob" i.S. von § 25 StVG angesehen werden muß: Denkt man sich den Kindergarten weg, wäre also an dieser Stelle ein Tempo-50 km/h-Schild "richtig". Nichts anderes gilt dann nachts kurz vor 3.00 Uhr, wenn ein Kindergarten nicht besucht wird⁵.

Diese Überlegung deckt sich mit der, die schon zahlreiche Oberlandesgerichte dazu angestellt haben, daß ein Fahrverbot nicht indiziert sei, wenn ein qualifizierter Rotlichtverstoß an einer sog. Baustellenampel stattfindet⁶, wobei zu bemerken ist, daß diese Urteile nur von der Argumentationsstruktur, nicht aber von der Sache richtig sein dürften: Es ist zu formalistisch zu sagen, das Verbot von Rotlichtverstößen schütze den Querverkehr, der an Lichtzeichenanlagen dieser Art nicht vorhanden ist. Hier muß selbstverständlich auf den Gegenverkehr abgestellt werden, der durch einen "Nachzügler" durchaus (abstrakt) gefährdet wird, selbst wenn der sich an eine Kolonne "anhängen" will⁷.

b) Die zweite Frage betrifft die, ob das OLG Düsseldorf Recht hat zu sagen, im Hinblick auf die Anordnung eines Fahrverbotes wiege ein Geschwindigkeitsverstoß dann nicht so schwer, wenn er sich nachts abspielt, weil dann nicht so viele Verkehrsteilnehmer unterwegs seien. Dem kann man grundsätzlich sofort entgegenhalten, daß diese wenigen dann aber eher höher gefährdet werden, sind doch nachts die Sichtverhältnisse eingeschränkt. Es wäre auch darauf hinzuweisen, daß jedenfalls bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung außerorts von mehr als 40 km/h laut BKatV überall ein Fahrverbot in Betracht zu ziehen ist, obwohl sich auch hier die Verkehrsverhältnisse anders als in Örtlichkeiten darstellen können (einsame Landstraße).

Insoweit scheinen mir hier nur Ausnahmen unter zwei Gesichtspunkten denkbar: Die eine betrifft die, daß die Tempobeschränkung gerade im Hinblick auf die besondere Verkehrssituation am Tag eingerichtet worden ist, etwa wegen eines angrenzenden Marktplatzes. Strukturell nähert man sich dann der Argumentation im "Kindergarten-Fall". Die zweite Ausnahme mag den Fall betreffen, daß innerorts "Tempo 50" nur deshalb gilt, weil aus kommunalpolitischen Gründen ein Gebiet "zufällig" noch zu einer Gemeinde gehört, "eigentlich" aber schon längst der geschlossene Siedlungsverband verlassen worden ist. Hier wären die gleichen Argumentationen möglich, die meiner Ansicht nach für die Frage eines Fahrverbotes auf einer innerörtlichen Autobahn zu gebrauchen sind⁸: Fahrverbot entsprechend der Regelung für "außerorts".

2. a) Nun hat das OLG Düsseldorf aber vor allem danach differenziert, ob es sich um eine Geschwindigkeitsbegrenzung aufgrund einer Verkehrsberuhigung handelt und gesagt, dann sei keine Ausnahme vom Fahrverbot denkbar. Denn hier diene das Tempolimit dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (vgl. § 45 I Nr. 3 StVO), was nicht zuletzt nachts bedeutsam sei. Vor allem dem scheint mir, jedenfalls im Grundsatz, zu widersprechen zu sein. Es sind hier die gleichen Überlegungen anzustellen wie zur Frage, ob die Überschreitung einer nur aus Gründen des Lärmschutzes angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung zu einem Fahrverbot führen kann. Dies hat das BayObLG, nachdem es sich zunächst etwas anders geäußert hatte⁹, mit Hinweis auf das verfassungsrechtlich geschützte Rechtsgut der psychischen und physischen Gesundheit der Bevölkerung bejaht¹⁰. Ich halte dies für falsch, liegt in einem

solchen Fall doch keine Gefährdung, wie vorausgesetzt, vor, sondern "nur" eine - wenn auch höchst ungehörige - Belästigung, die für sich allein betrachtet gem. § 30 I 3 StVO i.V. mit Nr. 75 VerwarnVwV lediglich mit einem Verwarnungsgeld von 40 DM (Regelsatz) geahndet wird¹¹. Grundsätzlich gilt also meiner Ansicht nach in dieser Konstellation: So sehr den Anwohnern ihre Nachtruhe zu wünschen und die Raserei zu verurteilen ist, so ist doch die Verhängung eines (Regel-)Fahrverbotes mangels gesetzlicher Grundlage nicht möglich.

b) Freilich mag das OLG Düsseldorf im Ergebnis doch richtig entschieden haben: Verkehrsberuhigte Zonen sollen so eingerichtet werden, daß sich bei dem Autofahrer das sog. Zonenbewußtsein einstellen kann¹². Gem. Nr. X VwV zu § 45 I bis Id StVO sollen hierzu "straßenbauliche Gestaltungselemente (z.B. Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen)" angewandt werden; die "Fläche für den ein- und ausfahrenden Verkehr sollte dabei so klein wie möglich bemessen werden". Die Straße hat ferner hinsichtlich der Straßenbreite, der Straßenraumaufteilung und Randbebauung möglichst so gebaut zu sein, daß sie "von ihrem Gesamteindruck her eine niedrige Geschwindigkeit" nahelegt: Die Fahrbahn für den fließenden Verkehr soll 6 m nicht überschreiten, die Vorfahrtsregel "Rechts vor Links" ist zu bevorzugen und auf Leitlinien soll verzichtet werden oder, zusammengefaßt: "Bauliche Maßnahmen sollen ... die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung unterstreichen ..." Mit anderen Worten: Die Akzeptanz einer "Tempo 30-Zone" will man dadurch erreichen, daß die Straße so gebaut wird, daß schon das Fahren mit dieser Geschwindigkeit so anspruchsvoll wird wie ansonsten das Fahren mit 50 km/h. Die baulichen Maßnahmen zielen also darauf ab, daß der Autofahrer nicht mehr "Tempo 50" fährt, weil ihm dann diese Geschwindigkeit zu schnell und zu gefährlich erscheint¹³. Lassen wir einmal außer Betracht, ob diese Verkehrspolitik sinnvoll ist oder ob sie vielleicht Ursache dafür ist, daß in verkehrsberuhigten Zonen die Unfallhäufigkeit doch eher enttäuschend wenig zurückgegangen ist, ob es also richtig sein kann, künstliche Gefährdung als Mittel zur Geschwindigkeitsbegrenzung einzusetzen, so ergibt sich daraus doch folgendes: Sollte die verkehrsberuhigte Zone im Fall des OLG Düsseldorf entsprechende Merkmale aufgewiesen haben, so war der Verstoß des Autofahrers doch "grob", weil nunmehr auch die Straßenbeschaffenheit und nicht nur das Ruhebedürfnis der Anwohner eine Geschwindigkeit von lediglich 30 km/h zuließ. In diesem Fall wäre also die Regelvermutung des § 2 I BKatV in Ansehung von § 25 StVG erfüllt und das Fahrverbot zu Recht angeordnet worden.

⁵Vgl. OLG Saarbrücken, NZV 1993, 38 (Baustelle am Sonntag).

⁶OLG Köln, NZV 1994, 41; OLG Hamm, NZV 1994, 369; OLG Düsseldorf, NZV 1995, 35; OLG Oldenburg, NZV 1995, 119; BayObLG, NSiZ-RR 1996, 117; OLG Celle, VerkMitt 1996, 67.

⁷A. A. Deutscher, NZV 1997, 24.

⁸Scheffler, NZV 1996, 180f. gegen KG, NZV 1995, 37.

⁹BayObLG, NZV 1990, 401.

¹⁰BayObLG, NZV 1994, 370; 487.

¹¹S. näher Scheffler, NZV 1995, 214ff.

¹²Vgl. BVerwG, NZV 1995, 165; Hentschel, NJW 1990, 681ff.; Bouska, DAR 1989, 441ff.

¹³Näher dazu Landscheidt/Götter, NZV 1995, 91ff.