

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

Leider nichts Neues zum Regelfahrverbot*

Nach § 4 I BKatV kommt die Anordnung eines Fahrverbots „in der Kegel in Betracht“ - eine Formulierung, die man sich immer wieder in Erinnerung rufen muss: Bei den dort genannten Verkehrsverstößen braucht ein Fahrverbot lediglich „in Betracht“ gezogen zu werden - und selbst das nur „in der Regel“. Die Rechtsprechung vor allem der Oberlandesgerichte lässt diesem klaren Wortlaut demgegenüber viel zu wenig Raum: Rechtsausführungen wie jüngst wieder die des *OLG Celle*¹, wonach „das Absehen von der Verhängung eines Fahrverbotes trotz Vorliegens eines Regelfalls nach der Bußgeldverordnung ... nur bei Härten ganz außergewöhnlicher Art, sonstiger das Tatbild beherrschender außergewöhnlicher Umstände oder einer Vielzahl zusammentreffender durchschnittlicher Umstände in Betracht kommt“, sind, deutlich gesagt, wegen Unvereinbarkeit mit dem Wortlaut von § 4 I BKatV schlichtweg unvertretbar. Eher das Gegenteil ist richtig: Bei Vorliegen solcher Umstände kommt ein Fahrverbot wohl nicht einmal mehr in Betracht - und ansonsten (*Regelfall*) genügt der Richter dem Normbefehl, wenn er ein Fahrverbot ausweislich seiner Urteilsgründe wenigstens *in Betracht* gezogen hat.

I. Nun hat in einem besonderen Fall das *KG*² unter verschiedensten Gesichtspunkten Gelegenheit zu einem wenigstens vorsichtigen Kurswechsel gehabt - und es leider versäumt:

Einer Rechtsbeschwerde lag der Sachverhalt zugrunde, dass ein Autofahrer in Berlin auf der „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße“, besser bekannt als ehemalige Rennstrecke „Avus“, eine aus Lärmschutzgründen aufgestellte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h, die inzwischen aufgehoben war, um 34 km/h überschritt. Für das *KG* alles kein Grund, einen Regelfall zu verneinen, von der Verhängung eines Fahrverbotes abzusehen:

1. Dass das *KG* auf seine „ständige Rechtsprechung“ verweist, wonach Geschwindigkeitsüberschreitungen auf den innerstädtischen Berliner Autobahnen als innerörtliche Verstöße zu behandeln sind, so dass schon die Fahrverbots-Grenze der BKatV (mehr als 30 km/h zu schnell) überschritten ist, macht seine Auffassung nicht richtiger. Denn die - vom *KG* zutreffend hervorgehobene - Inten-

* Zugleich eine Besprechung von *KG*, NZV 2005, 160.

1) *ZfS* 2005, 314 (315).

2) NZV 2005, 160.

tion des VO-Gebers³, dass im Bereich geschlossener Ortschaften Tempoverstöße eine höhere abstrakte Gefährlichkeit aufweisen, ist bei Autobahnen, für „schwächere Verkehrsteilnehmer“ wie Fußgänger, Radler oder Mopedfahrer gesperrt, nun gerade widerlegt. Ich habe das schon näher in NZV 1996, 180 f. ausgeführt. Wer dem entgegenhalten will, dass Stadtautobahnen im Vergleich zu „normalen“ Autobahnen befahrener und kurviger seien, kann dies für den durch den Grunewald führenden schnurgeraden ehemaligen Hochgeschwindigkeitskurs nun sicher nicht mehr behaupten. Hier ist die Vermutung, dass schon eine Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 30 km/h immer als „grob“ i. S. v. § 25 StVG, weil innerörtlich, einzustufen ist, widerlegt. (Jeder Ortskundige weiß übrigens zudem, dass die Avus, wenn sie als BAB 115 unvermittelt das Berliner Stadtgebiet verlässt, fahrerisch deutlich anspruchsvoller wird!)

2. Ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung nur aus Gründen des **Lärmschutzes** angeordnet, so ist die Regelvermutung des § 4 I BKatV ebenfalls widerlegt. Dies folgt ebenfalls daraus, dass § 4 I BKatV in Inhalt, Zweck und Ausmaß an seine Ermächtigungsnorm § 25 StVG gebunden ist. Ein „grober“ Verkehrsverstoß liegt aber nur bei einer (abstrakten) Gefährdung, aber noch nicht bei einer bloßen *Lärmbelästigung* vor⁴. Die Gesundheitsgefährdung der Anwohner entsteht nicht durch *diesen* lärmenden Raser, sondern durch den Verkehrslärm überhaupt, der durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung allgemein gedämpft werden soll.

3. Dass die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h offenbar inzwischen **aufgehoben** worden war, spielt grundsätzlich zwar - da ist dem *KG* zuzustimmen - für die Ahndbarkeit der zuvor begangenen Zuwiderhandlung keine Rolle. Die Aufhebung ist aber insofern relevant, als sie die Einschätzung der Schwere des Tempoverstoßes relativiert: Die gefahrene Geschwindigkeit von 94 km/h würde nunmehr (erlaubt: 80km/h) nur noch mit einem Verwarnungsgeld geahndet, also als Bagatelld Ordnungswidrigkeit angesehen werden. Das indiziert nochmal, dass auch bei der vormaligen strengerer Geschwindigkeitsbegrenzung noch kein „grober“ Verstoß i. S. v. § 25 StVG vorgelegen hat. Denn der Vorwurf reduziert sich nun weitgehend auf den bloßen Ungehorsam gegenüber dem Normbefehl, höchstens die jeweils ausgeschilderte Geschwindigkeit zu fahren. Das ist nun aber gerade ein Fall, wo - § 4 I BKatV wieder beim Worte genommen - die Verhängung eines Fahrverbotes wohl nicht einmal mehr „in *Betracht*“ gezogen werden muss!

4. Offenbar war der *Generalstaatsanwaltschaft Berlin*, deren „zutreffende Ausführungen . . . sich der Senat zu eigen“ machte, auch nicht so ganz wohl bei ihrer Stellungnahme, betonte sie doch, dass der Betroffene die erlaubte Höchstgeschwindigkeit um **„mehr als 56%“ überschritten** hatte - ein Argument, dass nur außerhalb von § 4 I BKatV, nämlich direkt für § 25 StVG Bedeutung haben kann. Nun verzerrt diese Betrachtungsweise bei (relativ) niedrigen Geschwindigkeiten ohnehin; wohl niemand wird ein Fahrverbot aus § 25 StVG befürworten, fährt jemand etwa statt vorgeschriebener Schrittgeschwindigkeit mit ca. 11 km/h. Und auch auf einer Autobahn wie der Avus ist es wohl kaum zutreffend, mit dem *KG* anzunehmen, andere Kraftfahrer seien erfahrungsgemäß nicht darauf eingestellt, dass die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit „in einem derart hohen Maße“ überschritten würde. Vielmehr ist der - inzwischen wegen der BKatV selten gewordenen - Rechtsprechung (direkt) zu § 25 StVG zu entnehmen, dass ein Fahrverbot ohne (weitere) gefahrerhöhende Umstände erst bei Überschreitung

der zulässigen Höchstgeschwindigkeit etwa um das Doppelte nahe liegt⁵ - so dass auch dieses Argument im vorliegenden Fall nicht greift.

II. Was macht diese Rechtsprechung nun über die ständige Ignoranz der ausdrücklichen Vorgaben der BKatV hinaus so ärgerlich? Es ist die Sorge, dass sie mit dazu beiträgt, das Fahrverbot, eigentlich eine wunderbare Waffe gegen Verkehrssünder, stumpf zu machen.

Das gilt zunächst einmal für die relativ neue „Urlaubsregelung“ in § 2 Abs. 2 a StVG - eigentlich ein Kuriosum. Sie ist letztlich die gesetzgeberische Reaktion darauf, dass die Oberlandesgerichte kaum bereit sind, Fahrverbote nur wortlautentsprechend „in *Betracht*“ zu ziehen und einzelfallbezogen die besondere Strafempfindlichkeit etwa von Berufskraftfahrern in Rechnung zu stellen; nunmehr dürfte das Fahrverbot Schrecken eher unter den Autovermietern auf Gran Canaria verbreiten.

Nicht weniger wichtig erscheint mir aber ein völlig anderer Aspekt zu sein: *Hentschel* hat mehrfach gewarnt, dass die nahezu automatische Verhängung von Fahrverboten ab einer bestimmten Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung unbeschadet der näheren Umstände „einer Bagatellisierung der schwerwiegenden und gefährlichen Ordnungswidrigkeit nach § 24 a StVG gleichkommt“⁶. In der Folge „schämt“ sich kaum jemand mehr in seinem sozialen Umfeld wegen eines Fahrverbots; dessen Ubiquität lässt den Fahrer weniger als Rowdy denn als Pechvogel erscheinen. Schon *Popitz*⁷ wies darauf hin: „Wenn auch der Nachbar zur Rechten und zur Linken bestraft wird, verliert die Strafe ihr moralisches Gewicht ... Auch die Strafe kann sich verbrauchen. Wenn die Norm nicht mehr oder zu selten sanktioniert wird, verliert sie ihre Zähne, - muss sie dauernd zubeißen, werden die Zähne stumpf ... Werden allzu viele an den Pranger gestellt, verliert nicht nur der Pranger seine Schrecken, sondern auch der Normbruch seinen Ausnahmecharakter und damit den Charakter einer Tat, in der etwas ‚gebrochen‘, zerbrochen wird.“

Sollte zudem an der gelegentlich geäußerten Vermutung etwas dran sein, dass einerseits gerade auf Autobahnen in Geschwindigkeitsbeschränkungen häufig schon „eingerechnet“ wird, dass sie ohnehin um rund 20 km/h von vielen überschritten würden⁸, und dass andererseits bei der Auswahl von Kontrollstellen die verbreitete Nichtbeachtung eines Tempolimits als Indiz für besonderen Handlungsbedarf gilt⁹, wäre zu besorgen, dass die gewünschte Abschreckung einem verhängnisvollen Fatalismus Platz machen muss: „Da kann man nichts machen; Pech gehabt.“ - Viel hilft eben längst nicht immer viel!

3) Vgl. BR-DrS 572/92, S. 13f.

4) Näher *Scheffler*, NZV 1995, 214 ff. gegen *BayObLG*, NZV 1994, 370; a. A. auch *BayObLG*, NZV 1994, 487; *OLG Karlsruhe*, NJW 2004, 1749; s. auch *OLG Düsseldorf*, NZV 1996, 371 m. Bespr. *Scheffler* NZV 1998, 142.

5) Näher *Scheffler*, NZV 1995, 216 m.w.N., in Fn. 19.

6) *Hentschel*, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, Vorwort S. VI; s. auch 32. Aufl. 1993, Vorwort S. VII: „Verharmlosung“.

7) *Popitz*, Über die Präventivwirkung des Nichtwissens (1968), neu hrsg. 2003, S. 19 f.

8) Siehe hierzu die Äußerung von Generalbundesanwalt *Nehm* in seiner Eröffnungsansprache auf dem 43. VGT: „Die Angst vor einer Ahndung, die sich nicht mehr mit dem Griff in den Geldbeutel abtun lässt, diktiert das Verhalten. So sind Geschwindigkeitsüberschreitungen bis knapp unterhalb der Eintragungsgrenzen des Verkehrszentralregisters schon fast programmiert.“

9) Vgl. die Ankündigung eines Polizeipräsidenten, trotz des Rückgangs von Verkehrsunfällen in seinem Präsidialbereich den „Druck auf Raser“ zu erhöhen: „Gemessen werden solle aber nicht mehr nur an Unfallsschwerpunkten, sondern überall. Es ginge nicht mehr allein um die Senkung der Unfallzahlen, sondern generell um die ‚Durchsetzung der Rechtsordnung‘. Er räumte aber auch ein, dass nicht alle Geschwindigkeitsbegrenzungen immer schlüssig seien.“ (Märkische Oderzeitung vom 6. 6. 2005, S. 10).