

Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht

Das Bußgeldverfahren unterscheidet sich in wesentlicher Hinsicht vom Strafverfahren. Es dient nicht der Ahndung kriminellen Unrechts, sondern der **verwaltungsrechtlichen Pflichtenmahnung**. Es ist im Hinblick auf seine Bedeutung für die Massenverfahren des täglichen Lebens auf eine einfache, schnelle und summarische Erledigung ausgerichtet.

Diesem Zweck dient z. B. die vereinfachte Art der Beweisaufnahme (§ 77 a OWiG), aber auch - abweichend von § 233 StPO - die Möglichkeit, frühere Vernehmungen des Betroffenen und seine schriftlichen oder protokollierten Erklärungen durch Mitteilung ihres wesentlichen Inhalts oder durch Verlesung in die Hauptverhandlung einzuführen (§ 74 Absatz 1 Satz 2 OWiG).

Daraus folgt, dass im Bußgeldverfahren dem Betroffenen **nicht** - wie früher angenommen - **dieselben Rechte** wie dem Angeklagten im Strafprozess eingeräumt sind.

1. Geldbuße

Das Ordnungswidrigkeitenrecht hat keine Bestrafungs-, sondern **Erziehungsfunktion**.

Diesem Grundsatz wird die Bußgeldbehörde nur dann gerecht, wenn sie zuerst einmal die Frage beantwortet, ob in Ansehung der Täterpersönlichkeit und der Tatumstände überhaupt eine Geldbuße verhängt werden muss. Es gilt vor allem der Opportunitätsgrundsatz.

Entsprechend der Regelung des § 60 StGB kann der dort enthaltene Rechtsgedanke auch im Ordnungswidrigkeitenrecht übernommen werden:

demgemäß kann in Fällen eigener Verletzungen oder hohen Eigenschadens ein **Absehen von der Verhängung einer Geldbuße** in Betracht kommen.

§ 24 Abs. 2 StVG nennt keinen eigenen Bußgeldrahmen. Es kommt § 17 OWiG zur Anwendung, das heißt Geldbuße in Höhe von bis zu 250 EUR für fahrlässige und höchstens 500 EUR für vorsätzliche Begehungsweise.

Grundlage für die Bemessung der Geldbuße ist in erster Linie die **Bedeutung der Ordnungswidrigkeit** und der **Grad des Verschuldens**. Daneben spielen auch Voreintragungen und in bestimmten Fällen die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters eine Rolle. Im Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht kommt i. d. R. der Bußgeldkatalog zur Anwendung. Die Regelsätze dieses Bußgeldkatalogs sind für die Gerichte nicht verbindlich, müssen jedoch als Zumessungsregel beachtet werden.

Die Regelsätze des Bußgeldkatalogs gehen von einer fahrlässigen Begehungsweise und einer „mittleren Fahrlässigkeit“ aus. Dies bedeutet, dass in Fällen leichter Fahrlässigkeit eine niedrigere Geldbuße und in Fällen höherer (grober) Fahrlässigkeit eine erhöhte Geldbuße zu verhängen sein wird.

Ist im Bußgeldbescheid die Schuldform nicht angegeben - somit von Fahrlässigkeit auszugehen - und will das Gericht im Ergebnis der Hauptverhandlung wegen Vorsatzes verurteilen, ist ein Hinweis gem. § 265 StPO erforderlich.

Enthält der Bußgeldbescheid **keine Angaben zur Schuldform** und lässt sich auch den Verwaltungsvorgängen nicht eindeutig entnehmen, dass die den Bußgeldbescheid erlassende Behörde dem Betroffenen den Vorwurf vorsätzlichen Handelns macht, so ist zu seinen Gunsten davon auszugehen, dass ihm **fahrlässiges Handeln** zur Last gelegt wird/.

Der Tatrichter hat nicht die Angemessenheit der im Bußgeldbescheid verhängten Geldbuße zu überprüfen, sondern in eigener Entscheidung die tat- und schuldangemessene Geldbuße festzusetzen.

Bei geringfügigen Geldbußen sind die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen ohne Bedeutung. Üblicherweise müssen die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen bei Geldbußen bis zu 100 EUR nicht ermittelt werden.

Bei der Festsetzung von Geldbußen, die 100 EUR übersteigen, hat der Tatrichter auch dann **die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen** in Betracht zu ziehen und dazu im Urteil Feststellungen zutreffen, wenn es sich um die im Bußgeldkatalog vorgesehene Regelgeldbuße handelt.

2. Das Fahrverbot im Ordnungswidrigkeitenrecht

Man kann es eigentlich (rational) kaum verstehen: Selbst Autofahrer, die ihr Auto die Woche über kaum bewegen (es überhaupt nicht brauchen), scheinen zu verzweifeln, wenn ein Fahrverbot droht.

Während die bußgeldrechtlichen Sanktionen verschärft wurden, hat die obergerichtliche Rechtsprechung den Spielraum der Richter immer weiter eingeeengt. Die Zeiten, in denen einfach die Geldbuße verdoppelt wurde und das Fahrverbot dagegen wegfiel, sind längst vorbei.

Nach § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG kann ein Fahrverbot verhängt werden, wenn der Betroffene **unter grober Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers** eine Ordnungswidrigkeit nach § 24 StVG begangen hat.

Grobe Pflichtverletzungen sind solche, die (objektiv) immer wieder Ursache schwerer Unfälle sind und (subjektiv) auf besonders grobem Leichtsinne, grober Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit beruhen. Diese Rechtslage wird durch § 2 Absatz 1 BKatV nicht berührt. Die dort und in den Anlagen aufgeführten Tatbestände - z. B. der sogenannte „qualifizierte“ Rotlichtverstoß nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BKatV - indizieren **als Regelbeispiel** zwar eine grobe Pflichtverletzung, ein Regelfall ist aber dennoch zu verneinen, wenn die gesamten Tatumstände so weit von dem typischen, vom Ordnungsgeber ins Auge gefassten Fall des Verkehrsverstößes abweichen, dass eine grobe Pflichtverletzung i. S. v. § 25 Abs. 1 StVG im Ergebnis nicht festgestellt werden kann. So hat der BGH in seiner Entscheidung vom 11.09.1997 (für den Fall der „qualifizierten“ Geschwindigkeitsüberschreitung) klargestellt, dass dem Betroffenen eine grobe Pflichtverletzung nur dann vorgehalten werden könnte, wenn seine wegen ihrer (abstrakten) Gefährlichkeit objektiv schwerwiegende Zuwiderhandlung auch **subjektiv in erhöhtem Maße vorwerfbar** ist.

Von der Anwendung der BKatV kann nur in Einzelfällen abgesehen werden, in denen der Sachverhalt zugunsten des Betroffenen **in objektiver und subjektiver Hinsicht** so erhebliche Abweichungen vom Durchschnitt der erfahrungsgemäß vorkommenden Fälle aufweist, dass ein Fahrverbot bei der gebotenen Gesamtschau eine unverhältnismäßigen Reaktion darstellen und zu einer **unangemessenen Sanktion** führen würde.

Liegen dem Tatrichter Anhaltspunkte für eine außergewöhnliche Härte der Fahrverbots-Anordnung vor, hat er zu prüfen, ob noch durch eine Erhöhung der Geldbuße auf den Betroffenen eingewirkt werden kann.

Die Indizwirkung der Regelbeispiele der BKatV bedeutet, dass der Tatrichter an sie nicht zwingend gebunden ist. Er hat im Rahmen einer **Gesamtwürdigung** das Gewicht **des Fehlverhaltens** in objektiver und subjektiver Hinsicht einerseits und die für den Betroffenen durch ein Fahrverbot verbundenen Härten andererseits gegeneinander abzuwägen, falls Anhaltspunkte für eine **außergewöhnliche Härte** vorliegen.

Dem Richter steht hier ein Ermessensspielraum zu, um Verstöße im Straßenverkehr mit der im Einzelfall angemessenen Sanktion begegnen und unangemessene, weil **übermäßige Rechtsfolgen** zu vermeiden.

Der BGH hat aus diesem Grund in seiner Entscheidung in dem Sinne Stellung bezogen, dass unter Berücksichtigung des verfassungsrechtlichen Übermaßverbotes und des Schuldgrundsatzes für eine Denkwortel - und Besinnungsmaßnahme wie das Fahrverbot bei einem „**Augenblicksversagen**“ kein Raum ist.

2.1 Grundsatz: Der Regelfall

Bei der Entscheidung über die Verhängung eines Fahrverbotes dürfen die Bußgeldstellen und Gerichte **grundsätzlich von dem Regelfall** ausgehen, dass der Betroffene z.B. eine durch Verkehrszeichen angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung wahrgenommen hat, mit der Folge, dass die qualifizierte Überschreitung den **Vorwurf grober Pflichtwidrigkeit** begründet. Die Möglichkeit, dass der Betroffene das die Geschwindigkeit begrenzende Verkehrszeichen übersehen hat, brauchen sie nur dann in Rechnung zu stellen, wenn sich hierfür Anhaltspunkte ergeben oder der Betroffene dies im Verfahren geltend macht. Auch wenn er dies tut und ihm diese Einlassung nicht widerlegt werden kann, zwingt das noch nicht, von der Verhängung eines Fahrverbotes abzusehen.

2.2 Die grobe Pflichtverletzung

Waren die die Geschwindigkeit begrenzenden Zeichen auf der Fahrtstrecke des Betroffenen wiederholt aufgestellt, drängte sich aufgrund der ohne weiteres erkennbaren örtlichen Situation wie insbesondere Art der Bebauung oder des Straßenausbaus jedermann auf, dass die Mess-Stelle innerhalb einer geschlossenen Ortschaft lag, oder hatte der Betroffene eine geschlossene Ortschaft durchfahren, ohne ein Ortsausgangsschild passiert zu haben, so hat er - wenn der Tatrichter seine Einlassung nicht schon aufgrund diese Umstände als widerlegt ansieht, was

regelmäßig nahe liegt - die gebotene Aufmerksamkeit in grob pflichtwidriger Weise außer acht gelassen.

Bei Feststellung solcher äußeren Umstände wird sich die für die Anordnung eines Fahrverbots erforderliche grobe Pflichtverletzung auch bei Unkenntnis der konkreten Geschwindigkeitsbeschränkung infolge Übersehens eines Zeichens allenfalls bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände verneinen lassen.

2.3 Ausnahmen von der Regel

a) „Einfache“ Fahrlässigkeit

Die Anordnungen eines Fahrverbots nach § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG wegen grober Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers kommt allerdings bei einer die Voraussetzung des § 2 Abs. 1 Nr. 1 BKatV erfüllenden

Geschwindigkeitsüberschreitung nicht in Betracht, wenn die Ordnungswidrigkeit darauf beruht, dass der Betroffene infolge **einfacher Fahrlässigkeit** ein die Geschwindigkeit begrenzendes Zeichen übersehen hat und keine weiteren Anhaltspunkte vorliegen, aufgrund derer sich die Geschwindigkeitsbeschränkung **aufdrängen** musste.

Es müssen Umstände, die **die Tat** des Betroffenen aus der Mehrzahl der sonstigen Fälle, die dem Regelfall unterliegen, **herausheben** könnten, ersichtlich sein.

Bei einer im Sinne der Regelatbestände der BKatV qualifizierten Überschreitung der durch Verkehrszeichen beschränkten Höchstgeschwindigkeit kommt die indizielle Wirkung der Verwirklichung des Regelbeispiels für die Verhängung eines Fahrverbots nur mit Einschränkung zum Tragen.

Nach der Rechtsprechung sind im Urteil dann nähere tatrichterliche Feststellungen zu den äußeren Umständen der Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich. Nur in einem solchen Fall ist dann nach der Rechtsprechung des BGH i. d. R. von einer auch subjektiv grob pflichtwidrigen Geschwindigkeitsüberschreitung auszugehen.

d) Außergewöhnliche Härte

Eine außergewöhnliche Härte, die es rechtfertigen würde, von der Verhängung des Regelfahrverbotes abzusehen, ist nicht bereits dann anzunehmen, wenn diese Sanktion **mit beruflichen und/oder wirtschaftlichen Nachteilen** für den Täter verbunden ist. Denn solche sind im allgemeinen, zumindest aber häufig die **zwangsläufige Folge** eines Fahrverbots und reichen deshalb zur Begründung einer Ausnahme grundsätzlich nicht aus.

Einem Betroffenen, der geltend macht, aus gesundheitlichen Gründen auf die Fahrerlaubnis angewiesen zu sein, kann zugemutet werden, für den verhältnismäßig kurzen Zeitraum von einem Monat, in dem er wegen des angeordneten Fahrverbots sein Kraftfahrzeug entbehren muss, für Arztbesuche auf öffentliche Verkehrsmittel auszuweichen.

Auch haben Umstände wie eine hohe jährliche Fahrleistung, eine jahrelange unfallfreie Fahrpraxis sowie das Fehlen von Voreintragungen im VZR weder ein jeder für sich allein noch in ihrem Zusammentreffen und i. V. m. beruflichen und/oder wirtschaftlichen Nachteilen des Fahrverbots ein ausreichendes Gewicht, um von der Regel des § 25 StVG abzuweichen.

Anders kann es jedoch sein, wenn dem Betroffenen infolge des Fahrverbots Arbeitsplatz- oder Existenzverlust droht und diese Konsequenz nicht durch zumutbare Vorkehrungen abgewendet bzw. vermieden werden kann.

Wird der Betroffene wegen der Auswirkungen des Fahrverbots darauf verwiesen, er könne dieses in seinen Jahresurlaub verlegen, wird das in der Regel ausreichen, wenn feststeht, dass der Betroffene tatsächlich über **einen ausreichend langen Jahresurlaub** verfügt, den er innerhalb der Frist des § 25 Abs. 2a StVG auch „an einem Stück“ abwickeln kann.

Die Frage der außergewöhnlichen Härte unterliegt in erster Linie **tatrichterlicher Würdigung**. Auf jeden Fall aber bedarf ein Abweichen von der gesetzlichen Regelfolge des § 25 Abs. 1 S. 2 StVG einer eingehenden, mit Tatsachen belegten Begründung.

Zur Begründung des Absehens von dem gesetzlichen Regelfahrverbot dürfen nur solche Umstände herangezogen werden, die das Gericht für erwiesen halten darf (weil sie eben entsprechend belegt sind - also: **Nachweise führen!**). Deshalb muss das Urteil die Gründe anführen, aus denen sich ergibt, dass diese den Ausnahmefall begründenden Umstände zutreffen .

Wenn die BKatV wegen einer erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitung ein Fahrverbot vorsieht, so kann hiervon nicht ohne weiteres aufgrund einer unkritischen Übernahme der - nicht näher konkretisierten - Einlassung des Betroffenen abgewichen werden, er sei beruflich auf seinen Führerschein angewiesen und müsse mit dem Verlust seines Arbeitsplatzes rechnen.

Diese Grundsätze bedeuten nichts anderes, als dass in solchen Fällen die Mitarbeit und Mithilfe des Verteidigers gefordert ist: Es gilt zu belegen, was nur möglich ist.

- *.Liegt ein Arbeitsvertrag vor, nach dem - wie mittlerweile üblich - ein Führerscheinverlust (oder Fahrverbot) die Kündigung zur Folge haben soll, muss dieser vorgelegt werden.*
- *Eine Bestätigung/Erklärung des Arbeitgebers, dass diese Folge droht, sollte zu beschaffen sein.*
- *Eine Bestätigung über den verbleibenden (nicht ausreichenden) Jahresurlaub oder die Existenz von (bindenden) Betriebsferien gibt es vom Arbeitgeber.*

- Etc.

e) Ausnahme Existenzgefährdung

In Fällen, in denen der Bußgeldkatalog ein Regelfahrverbot vorsieht, bedarf es bei vom Betroffenen vorgetragene Anknüpfungstatsachen zur **drohenden Existenzgefährdung** umfassender Aufklärung durch das Tatgericht.

Behauptet der Betroffene, eine vorhandene Büroangestellte sei zu vorübergehendem Fahrdienst nicht in der Lage oder nicht dazu bereit, so muss die in Betracht kommende Person als Zeuge vernommen werden.

Geständnis und Schuldeinsicht sind allein keine besonderen Umstände, die ein Abweichen vom Regelfahrverbot begründen könnten. Die Regelahndung hat auch nicht zur Voraussetzung, dass der Betroffene bereits einschlägig vorbelastet ist.

Ein Fahrverbot ist dann nicht unverhältnismäßig, wenn zur Überbrückung des Zeitraums die Einbringung von Jahresurlaub in Frage kommt. Die Regelung des § 25 Abs. 2a StVG führt dazu, dass bei der Frage, ob und wie weit wirtschaftliche Nachteile bei der Prüfung der Angemessenheit und Vertretbarkeit eines Fahrverbots überhaupt noch von Bedeutung sind, ein noch strengerer Maßstab als in der Vergangenheit anzulegen ist.

Dem Tatgericht nachweislich vorgetragene Anknüpfungstatsachen, die auf eine drohende Existenzgefährdung durch Fahrverbotsverhängung hinweisen, muss dieses näher - erschöpfend - aufklären. Für die Verteidigung bedeutet dies weiterhin das dringende Erfordernis, in Betracht kommende Beweismittel namhaft zu machen bzw. substantiiert in das Verfahren einzuführen, um die Aufklärungspflicht des Tatgerichtes hervorzurufen. Die Stellung von Beweisanträgen als eines der effizientesten Mittel der Verteidigung wird daher zunehmend auch in fälschlicherweise häufig unterschätzten Ordnungswidrigkeitenverfahren unerlässlich sein.

2.7 Die 4-Monats-Frist des § 25 Abs. 2a StVG

Durch die neu in das StVG aufgenommene Regelung des § 25 Abs. 2a StVG werden nach dem Willen des Gesetzgebers **wirtschaftliche Nachteile**, die einem Betroffenen durch die Verhängung eines Fahrverbots entstehen können, **abgemildert**, indem nämlich der Betroffene den Zeitraum, indem das Fahrverbot wirksam werden soll, in gewissen Grenzen frei wählen kann.

Die Dispositionsmöglichkeit nach § 25 Abs. 2a StVG hat zu einer weiteren **Einengung** der Verhältnismäßigkeitsprüfung geführt. Ausnahme Gesichtspunkte, wie z. B. drohende Existenzgefährdung oder -vernichtung verlieren daher potentiell an Argumentationsgewicht.

Mit der (neben der Einlegung von Rechtsmitteln weiteren) gesetzlichen Möglichkeit der Einflussnahme auf den Fahrverbotsbeginn stehe dem Betroffenen ein Instrumentarium zur Verfügung, dass seinen individuellen Lebensverhältnissen ausreichend Rechnung tragen kann. Es steht zu erwarten, dass aus Sicht der Rechtsprechung in sehr vielen Fällen eine Überbrückung des Fahrverbotszeitraums möglich und die Verbüßung eines Fahrverbots somit zumutbar sein wird. Das häufigste **Verteidigungsziel**, nämlich der Wegfall des Fahrverbots gegen angemessene Erhöhung der Geldbuße, wird vermutlich noch seltener als bisher erreicht werden können.

Bei der Begründung der Verhängung des Fahrverbots hat der Tatrichter sich mit der Frage auseinanderzusetzen, ob nicht **bei gleichzeitiger Erhöhung** der festgesetzten Geldbuße von der Verhängung des Fahrverbotes abgesehen werden kann, weil bei dem Betroffenen der mit dem Fahrverbot erstrebte Besinnungs- und Erziehungseffekt auch auf diese Weise erreicht werden kann.

Der Entscheidung des Tatrichters muss sich entnehmen lassen, dass er sich dieser Möglichkeit, bewusst gewesen ist. Ein Eingehen darauf kann sich im Einzelfall aufdrängen.

Das Absehen von der Verhängung des Regelfahrverbots unterliegt der tatrichterlichen Würdigung und ist vom Rechtsbeschwerdegericht „bis zur Grenze des Vertretbaren“ hinzunehmen.

2.5 Sonderfall Zeitablauf

Damit ein Fahrverbot seine „Denkzettelfunktion“ überhaupt erfüllen kann, muss es (einigermaßen) **zeitnah zur Tat** verhängt werden. Diesen Anforderungen wird das Fahrverbot im Ordnungswidrigkeitenrecht - wie auch im Strafrecht - nicht mehr gerecht, wenn seit der Tat längere Zeit verstrichen ist und der Betroffene seither unbeanstandet am Straßenverkehr teilgenommen hat.

Denn gerade dadurch zeigt der Betroffene, dass er genügend besonnen und ausreichend gewarnt ist, so dass es eines Fahrverbots nicht mehr bedarf, um ihn an seine Pflichten zu erinnern.

Die entsprechende zeitliche Grenze dürfte zur Zeit bei etwa 2 Jahren liegen.

Dabei gilt eine Besonderheit:

- sind 2 Jahre seit der Tat verstrichen, kommt die Verhängung eines Fahrverbots nur in seltenen Ausnahmefällen in Betracht;
- sind seit der Tat 1 - 2 Jahre verstrichen, ist zumindest eine Ausnahme vom Regelfahrverbot möglich.

Vergeht also bis zu einer Hauptverhandlung allein schon - aus welchen Gründen auch immer - so viel Zeit, kann der erkennende Richter eigentlich die Verhängung eines Fahrverbotes nicht mehr bestandskräftig begründen.

Findet die Hauptverhandlung zu einem Zeitpunkt statt, in dem die Tat noch nicht so lange zurückliegt, dass der erkennende Richter von einem Fahrverbot absehen kann oder will, macht es zumindest Sinn, gegen das Urteil eine Rechtsbeschwerde einzulegen.

Bis die Akten dem zuständigen OLG vorliegen und dieses in der Sache entscheidet, vergehen nochmals einige Monate. Es besteht also durchaus die Möglichkeit, dass das OLG dann das Urteil des Amtsgerichts aufhebt und in der Sache selbst entscheidet, nämlich die Geldbuße (maßvoll) erhöht und von der Verhängung eines Fahrverbotes absieht.

Der Gesetzgeber geht i.Ü. davon aus, dass die beabsichtigte Wirkung eines Fahrverbots **grundsätzlich bereits bei einer Dauer von einem Monat** zu erzielen ist. Eine längere Dauer kommt nur in Betracht, wenn **gewichtige Umstände** zu Ungunsten des Täters bei der Tatschwere oder/und - schuld erkennen lassen, dass ein Fahrverbot von einem Monat nicht ausreicht, um den Betroffenen nachhaltig zu beeinflussen.

Dabei lässt sich noch nicht einmal aus 4 Voreintragungen, von denen 3 sich auf der untersten Stufe der vom Bußgeldkatalog erfassten Geschwindigkeitsverstöße bewegen, die Notwendigkeit eines zweimonatigen Fahrverbots ableiten.

2.6 Urteilsbesprechung:

FALL 1:

OBERLANDESGERICHT HAMM
BESCHLUSS

1 Ss OWi 772/2000 OLG Hamm v. 17.08.00
93 OWi 281 Js 255/2000 K 20/2000 AG Siegen

Geschwindigkeitsbeschränkende Verkehrszeichen, die noch mit dem Zusatz „km“ versehen sind, behalten ihre Gültigkeit weiterhin.

Die Grundsätze zum Augenblicksversagen bei groben Pflichtwidrigkeiten finden auch bei beharrlichen Pflichtwidrigkeiten Anwendung.

Ein Fall einfacher Fahrlässigkeit wegen Übersehens eines Verkehrszeichens liegt nicht vor, wenn der Betroffene aufgrund der örtlichen Verkehrssituation mit einer entsprechenden Verkehrsregelung rechnen muss, sich diese gleichsam aufdrängt.

Macht der Betroffene geltend, die aufgestellte Beschilderung sei verwirrend und können von einem vorbeifahrenden Autofahrer unmöglich vollständig aufgenommen und dann beachtet werden, so muss er sich auch darauf berufen, zu dem Verkehrsverstoß sei es genau aus diesem Grund gekommen.

(Leitsatz des Bearbeiters)

FALL 2:

OBERLANDESGERICHT HAMM
BESCHLUSS v. 09.05.00

3 Ss OWi 115/00 OLG Hamm
15 OWi 63 Js 1275/99 AG Minden

Angriffe gegen die tatrichterlichen Feststellungen des amtsgerichtlichen Urteils können nicht mit der materiellen Rüge geltend gemacht werden, insoweit bedarf es einer Aufklärungsrüge.

Das Absehen vom Regelfahrverbot des §2 Abs. 1 Ziff.1 BKATV aufgrund eines Härtefalls i.S.d. § 2 Abs. 4 BKATV unter Erhöhung der Regelgeldbuße unterliegt der Nachprüfung durch das Beschwerdegericht.

Gewisse wirtschaftliche Einschränkungen und Einbußen sind einem Betroffenen als Folge eines Fahrverbots durchaus zuzumuten

(Leitsatz des Bearbeiters)

FALL 3:

OBERLANDESGERICHT HAMM
BESCHLUSS v. 01.08.00

4 Ss OWi 695/00 OLG Hamm
21 OWi 36 Js 129/00 (23/00) AG Lemgo

1. Tilgungsreife Voreintragungen des Betroffenen dürfen im Urteil bei der Rechtsfolgenfindung nicht berücksichtigt werden. Dabei spricht schon der Umstand, dass die Voreintragungen trotz Tilgungsreife in den Urteilsgründen aufgeführt worden sind dafür, dass die Voreintragungen auch zu Lasten des Betroffenen berücksichtigt wurden.
2. Die pauschale, offenbar im wesentlichen an § 17 Abs. 2 OWiG angelehnte Verdoppelung der nach Ifd. Nr. 5.3.3 der Tabelle 1 a im Anhang zu Nr. 5 der Anlage zur Bußgeldkatalogverordnung vorgesehenen Rechtsfolgen hält einer rechtlichen Überprüfung nicht stand.
3. Bei Verhängung einer 100 EUR übersteigenden Geldbuße hat sich das Amtsgericht näher mit den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen auseinandersetzen und diese in seine Überlegungen einfließen zu lassen.
4. Die BKATV sieht die Verhängung eines Regelfahrverbotes von 1 Monat vor. Die Überschreitung dieser Regeldauer des Fahrverbots ist zwar im Einzelfall möglich, setzt jedoch eine ungünstige Prognose dahin voraus, dass das Regelfahrverbot - selbst bei (weiterer) Erhöhung der Geldbuße - nicht ausreichen wird, den Betroffenen von erneuten Verkehrsverstößen abzuhalten.

(Leitsatz des Bearbeiters)

Anmerkung

Die Oberlandesgerichte vertreten bei der Frage der Verhängung des Regelfahrverbotes nach der BKATV eigentlich eine recht eindeutige Haltung:

Sieht die BKATV die Verhängung eines Regelfahrverbotes vor, dann **ist** dieses auch zu verhängen.

Die Haltung gegenüber den Tatrichtern am Amtsgericht ist dabei zumindest als bigott zu bezeichnen. Einerseits wird die Wichtigkeit und Entscheidungskompetenz des Tatrichters immer wieder betont und besonders hervorgehoben, die Frage, ob ein Fahrverbot zu verhängen ist oder nicht, soll von den Beschwerdegerichten „bis zur Grenze des noch Vertretbaren“ hinzunehmen sein, andererseits werden immer wieder Fälle, in denen der Tatrichter von der Verhängung des Regelfahrverbotes abgesehen hat, ohne Weiteres aufgehoben und zurückverwiesen, teilweise versehen mit der Anmerkung „Es wird ein Fahrverbot zu verhängen sein“.

Dies wird verbunden mit **hohen Anforderungen an die tatrichterliche Überzeugung**, es liege ein Fall einfacher Fahrlässigkeit oder ein Härtefall vor.

So soll der Tatrichter überprüfen (müssen), ob tatsächlich im Falle der Verhängung eines Fahrverbotes mit einer Kündigung zu rechnen ist (z.B. durch Vernehmung des Chefs), oder prüfen, ob sich nicht doch jemand findet, der den Betroffenen während der Zeit des Fahrverbotes fahren kann (durch Vernehmung aller anderen Mitarbeiter, der Sekretärin, der Ehefrau usw.).

Die beabsichtigte **Signalwirkung an die Tatrichter** ist dabei leicht zu durchschauen:

Wird das Fahrverbot verhängt, gibt es (bei einigermaßen vernünftiger Begründung des Urteils) kaum einen Fall, in dem die Rechtsbeschwerde begründet wäre, wird von der Verhängung eines Fahrverbotes abgesehen, gibt es gerade dafür eigentlich keine haltbare Begründung, es sei denn, der Tatrichter will einen unverhältnismäßigen Aufwand betreiben (wofür ihm regelmäßig die Zeit fehlt).

Hieraus erklärt sich zwanglos, warum das begehrte Ziel „**Wegfall des Fahrverbotes**“ für den Rechtsanwalt als Verteidiger zwischenzeitlich **kaum mehr zu erreichen** ist.

Was allerdings nicht bedeutet, dass dies nunmehr gänzlich unmöglich geworden wäre, schon die oben genannten Urteile geben hierfür Ansatzpunkte.

Fall 1:

Seit der Bundesgerichtshof in einer Entscheidung festgestellt hat, dass die Verhängung eines Fahrverbotes im Falle „einfacher Fahrlässigkeit“ unverhältnismäßig erscheint, versuchen die Oberlandesgerichte Ausnahmen von dieser Regel zu finden.

Schon der BGH hat in seiner Entscheidung „**nähere tatrichterliche Feststellungen**“ zu den äußeren Umständen der Geschwindigkeitsbeschränkung verlangt, es muss also schlichtweg festgestellt werden, ob das entsprechende Schild vom Betroffenen tatsächlich übersehen werden konnte und ob es aufgrund einfacher Fahrlässigkeit auch übersehen werden durfte.

Dies schränkt das OLG Hamm in seiner Entscheidung nun noch weiter ein: Drängt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auf (z.B. bei einer Spurverengung, Zusammenführung mehrerer Fahrstreifen o.ä.), dann liegt gerade **kein Fall einfacher Fahrlässigkeit** vor (**Ziff. 3**).

Weiter soll es nicht genügen, dass der Betroffene geltend macht, die Beschilderung sei unübersichtlich und verwirrend, er muss sich vielmehr darauf berufen, dass es zu dem Verstoß eben genau aus diesem Grund gekommen sei (**Ziff. 4**).

Dies bedeutet für den Rechtsanwalt als Verteidiger nichts anderes, als dass er in einem solchen Fall also **sehr genau und wohlformuliert** vortragen muss.

Es erstaunt im übrigen, dass die betr. Geschwindigkeitsmessung im vorliegenden Fall mit einer Laserpistole vorgenommen wurde und sich schon das Amtsgericht Siegen in seinem Urteil nicht dazu verhält, ob eine ordnungsgemäße, sichere und fehlerfreie Messung vorliegt. Konsequenterweise hat sich in der Folge dann auch das OLG Hamm mit dieser Frage nicht auseinandersetzen müssen.

Dies bedeutet in der Sache nichts anderes, als dass in erster Instanz beim Amtsgericht keine diesbezügliche Rüge erhoben wurde, die das AG Veranlassung zu einer Überprüfung ergeben hätte.

Sofern der Betroffene in diesem Fall einen Rechtsanwalt als Beistand hatte, wurde damit sicherlich Boden verschenkt.

Fall 2:

Aus **Ziff. 1** des Leitsatzes ergibt sich, dass der Rechtsanwalt als Verteidiger gut beraten ist, sich über die Formulierung „Ich rüge die Verletzung materiellen Rechts“ hinaus gut beraten ist, sich die **Art und Formulierung seiner Rüge** gut zu überlegen.

Im vorliegenden Fall hatte die Staatsanwaltschaft mit der materiellen Rüge geltend machen wollen, der Betroffene habe deutlich bessere finanzielle Verhältnisse als vom AG angenommen, das OLG verlangte hierzu die Erhebung einer Aufklärungsrüge und war damit an die Feststellungen des AG gebunden.

Hieraus ergibt sich, dass im umgekehrten Fall (schlechtere Verhältnisse - in vielen Fällen werden die persönlichen Verhältnisse überhaupt nicht festgestellt, obwohl das erforderlich wäre) auch der Verteidiger die Aufklärungsrüge zu erheben hat.

Die **Erhebung einer Aufklärungsrüge** bedeutet für den Verteidiger (Fleiß- und Schreib-) Arbeit:

Die Oberlandesgerichte verlangen, dass der Sachverhalt in der Beschwerdebegründung so umfassend und erschöpfend dargestellt wird, dass das Beschwerdegericht über die Rüge **ohne Kenntnis der Akten** entscheiden kann.

Zu **Ziff. 2** hat das OLG Hamm ausgeführt:

„Die Entscheidung, ob trotz Vorliegens eines Regelfalls i.S.d. § 2 Abs. 1 BKatV der konkrete Sachverhalt Ausnahmecharakter hat, unterliegt in erster Linie der Würdigung des Tatrichters. Der Richter ist an die Indizwirkung des Regelbeispiels nicht gebunden. Er hat vielmehr im Rahmen einer Gesamtwürdigung unter Abwägung der Umstände des Einzelfalls in objektiver und subjektiver Hinsicht zu prüfen, ob das gesamte Tatbild vom Durchschnitt der erfahrungsgemäß vorkommenden Fälle in einem solchen Maße abweicht, dass das Fahrverbot unangemessen wäre, mithin eine unverhältnismäßige Reaktion auf objektiv verwirklichtes Unrecht und subjektiv vorwerfbares Verhalten darstellt.

Die damit erforderliche Abwägung nach Verhältnismäßigkeitsgrundsätzen ist Rechtsanwendung und unterliegt der Überprüfung durch das Rechtsbeschwerdegericht. Insoweit hat der Senat in ständiger Rechtsprechung ausgeführt, dass die Entscheidung, ob trotz der Verwirklichung des Regeltatbestandes der konkrete Einzelfall Ausnahmecharakter hat, in erster Linie der Würdigung des Tatrichters unterliegt, dass diesem insoweit jedoch kein rechtlich ungebundenes freies Ermessen eingeräumt ist.

Vielmehr ist der dem Tatrichter so verbleibende Entscheidungsspielraum durch die gesetzlich niedergelegten oder von der Rechtsprechung herausgearbeiteten Zumessungskriterien eingeengt und unterliegt insofern hinsichtlich der Angemessenheit der verhängten Rechtsfolge in gewissen Grenzen der Kontrolle durch das Rechtsbeschwerdegericht, und zwar insbesondere hinsichtlich der Annahme der Voraussetzungen eines Durchschnittsfalls oder Regelfalls, zu der auch die Frage der Verhängung bzw. des Absehens von der Verhängung eines Regelfahrverbots nach der BKatV zu zählen ist.“

Auch hier wird also dem Tatrichter (einmal mehr) deutlich gemacht, dass er in seiner Entscheidung **gerade nicht frei** ist.

In diesem Fall führte es unter anderem auch zur Aufhebung und Zurückverweisung, dass der Tatrichter die Ehefrau des Betroffenen nicht dazu befragt hatte, ob sie ihren Ehemann während des Laufs eines Fahrverbotes nicht mit dem Pkw würde fahren können oder ob nicht die Sekretärin den Betroffenen fahren kann, während die Ehefrau für die Sekretärin einspringt.

Ein Kommentar zu diesem „Einfall“ des OLG Hamm erübrigt sich sicherlich.

Es zeigt sich also, dass in den Fällen, in denen eine „außergewöhnliche Härte“ geltend gemacht werden soll, der **Fantasie und Einfallsreichtum** des Verteidigers keine Grenzen gesetzt sind.

Je mehr „Material“ der Verteidiger dem Tatrichter zur Verfügung stellt, desto einfacher und leichter kann dieser eine außergewöhnliche Härte bejahen, wobei er nach den Grundsätzen der Oberlandesgerichte nicht nur den „**schlichten Erklärungen**“ des Betroffenen und seines Verteidigers vertrauen darf, sondern die **sichere Überzeugung** gewinnen muss, es als gesichert ansehen darf.

Was also an Bescheinigungen (z.B. Arbeitsvertrag, zur Verfügung stehender Resturlaub, Kündigungsdrohung des Arbeitgebers usw.) oder Erklärungen (z.B. eidesstattliche Versicherung der Ehefrau, der Sekretärin usw.) beschafft werden kann, sollte auch vorgelegt werden.

Ziff. 3 betrifft eigentlich eine **banale Weisheit**:

Ein Fahrverbot ist üblicherweise mit Unannehmlichkeiten verbunden, es soll ja eine (Neben-)Strafe sein. Dies ist gerade Sinn und Zweck der Verhängung eines Fahrverbotes („eindringliches Erziehungsmittel“), so dass allein der Umstand, dass der Betroffene durch das Fahrverbot **berufliche und wirtschaftliche Nachteile** erleidet, in der Sache gerade kein Grund sein kann, von der Verhängung des Fahrverbotes abzusehen.

Aus der Formulierung „außergewöhnliche Härte“ ergibt sich somit, dass Umstände vorliegen (und vorgetragen werden) müssen, die über die üblichen und zu erwartenden Nachteile weit hinaus gehen.

Fall 3:

Ziff. 1 könnte in der Praxis durchaus relevant sein. Oftmals wird ein Auszug aus dem VZR schon von der Verwaltungsbehörde oder frühzeitig vom Gericht eingeholt. Bis zu einer dann später stattfindenden Hauptverhandlung kann somit durchaus schon Tilgungsreife der Voreintragungen eingetreten sein, dies wird nicht in jedem Fall vom Tatrichter in der Verhandlung neu überprüft. Nach dem vom OLG Hamm aufgestellten Grundsatz macht dann schon allein die Erwähnung der Voreintragungen im Urteil dieses angreifbar (selbst wenn der Umstand, dass Tilgungsreife eingetreten ist, ausdrücklich erwähnt wird!).

Ziff. 2 betrifft den von den Amtsgerichten vielfach angewendeten Grundsatz „Bei Vorsatz wird verdoppelt“. Es versteht sich von selbst, dass dies keine tragfähige Begründung ist, vielmehr ist die tat- und schuldangemessene Geldbuße festzusetzen und dies auch entsprechend zu begründen.

Bei **Ziff. 3** geht es wiederum um die wirtschaftlichen Verhältnisse, die zu ermitteln sind.

Aus **Ziff. 4** ergibt sich, dass der Tatrichter zwar ein Fahrverbot zu verhängen hat, dass aber immerhin die Verhängung eines 1 Monat übersteigenden Fahrverbotes so einfach auch nicht ist.

Auch in diesem Fall erfolgte die Geschwindigkeitsmessung mit einer Laserpistole, ohne dass dies Gegenstand von Ausführungen im Urteil war.

Einzelne Verkehrsordnungswidrigkeiten

I. Lastkraftwagen im Straßenverkehr

1. Ladungssicherung

Etwa 30 Prozent aller Unfälle, in die LKWs verwickelt sind, sollen auf unzureichende Ladungssicherung zurückzuführen sein. Sollte diese Zahl zutreffend sein, ist dies nicht nur bedauerlich, sondern belegt die hohe Gefährlichkeit. Die Gefährlichkeit besteht dabei nicht nur für die übrigen Verkehrsteilnehmer, viele Fahrer, die in dem (sicheren) Glauben sind die Ladung könne überhaupt nicht rutschen, erfahren das Gegenteil als Erste, allerdings ohne hieraus noch einen Nutzen ziehen zu können. Die Ahndung entsprechender Verstöße macht also durchaus einen Sinn!

Wie die Ladung auf bzw. an einem LKW (oder aber auch Pkw) zu sichern ist, gibt es viele (komplizierte) Vorschriften. Die umfangreichen Regelungs- Werke wollen aber nichts anderes zum Ausdruck bringen als: **Ladung ist so zu sichern, dass sie in keiner denkbaren Situation verrutschen oder vom LKW fallen kann.**

Für den Transport von Ladegut, das aus vielen kleinen Einzelteilen besteht (Sand, Kies, Holzspäne, Abfall u. ä.) muss also darauf geachtet werden, dass die Ladung nicht wesentlich über die Bordwand hinausragt, ggf. muss eine Plane oder ein Netz zur Abdeckung verwendet werden.

Soweit einzelne große Güter oder gar Maschinen/Fahrzeuge befördert werden, müssen sie insbesondere gegen ein Verrutschen gesichert werden. Zweckmäßigerweise und üblicherweise geschieht dies mit Gurten oder Ketten. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Gurte oder Ketten in ausreichender Zahl richtig und vorschriftsmäßig an den richtigen Stellen befestigt werden. Dies ist eigentlich eine Wissenschaft für sich und sollte dem Fahrer in entsprechenden Fach-Lehrgängen beigebracht worden sein. Es ist allerdings eine bedenkliche Entwicklung unserer Zeit, dass hierfür offensichtlich keine Zeit und kein Geld mehr vorhanden ist. Auch wenn in vielen Fällen eigentlich der gesunde Menschenverstand ausreichen sollte, sollte ggf. deutlich herausgestellt werden, dass der Fahrer einfach nicht über die notwendigen Fachkenntnisse verfügt.

2. Überladung

Der Regelfall einer Überladung betrifft nicht Pkws, sondern vielmehr Lkws. Sofern ein Fall vorstellbar sein könnte, dass einmal die Überladung eines Pkws moniert wird, gelten die folgenden Ausführungen sinngemäß auch für diesen Fall.

Die Überladung eines LKWs wird in der Regel bei Polizeikontrollen festgestellt. Üblicherweise werden die entsprechenden Fahrzeuge dann von Polizei zu einer geeichten Waage begleitet, wo dann eine Wiegung durchgeführt wird.

Bei der Akte sollte sich somit ein offizieller Wiegeschein und eine Eich-Urkunde befinden. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass die Waage überhaupt für eine entsprechende Wiegung zugelassen ist.

Ist das tatsächliche Fahrzeuggewicht somit ordnungsgemäß überprüft und festgestellt, steht damit auch fest, ob und um wie viel der betreffende LKW das zulässige Gesamtgewicht überschritten hat. Die Überladung wird in der Regel in Kilogramm und in Prozent mitgeteilt.

Bei der Überladung von LKWs kann man differenzieren zwischen einer „formellen“ (= das zulässige Gesamtgewicht ist überschritten, ohne dass dies zwangsläufig zu einer Gefährdung führt) und einer „materiellen“ (= tatsächlich gefährlichen) Überladung.

In der Regel wird davon ausgegangen, dass eine Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes deswegen sanktioniert werden muss, weil die entsprechenden Fahrzeuge nun einmal technisch darauf ausgelegt sind, eine Ladung mit einem bestimmten höchstens zulässigen Gewicht zu transportieren und die Überschreitung dieses höchsten Gewichts zu einem nachteiligen Fahrverhalten (schlechtere Fahreigenschaften, insbesondere Verlängerung des Bremsweges) führt. Dies gilt jedoch für die „formelle Überladung“ gerade nicht.

Selbstverständlich wäre auch eine „formelle Überladung“ grundsätzlich strafbar und damit bußgeldbewehrt. Es versteht sich allerdings von selbst, dass in einem solchen Fall ein milderer Verstoß vorliegen würde, der dann auch zu einer geringeren Geldbuße, möglicherweise aber auch zu einer Einstellung des Verfahrens führen könnte.

2.1 Subjektive Seite

Die Sachverständigen gehen in der Regel von der folgenden „Faustformel“ aus:

- o eine Überladung bis zu 20 Prozent bemerkt der Fahrer i. d. R. nicht;
- o eine Überladung zwischen 20 Prozent und 30 Prozent kann der Fahrer bemerken, er muss es aber nicht;
- o eine Überladung von 30 Prozent oder mehr bemerkt der Fahrer.

Vor diesem Hintergrund erscheint es durchaus zweifelhaft, dass Lkw-Fahrern in Bußgeldbescheiden immer wieder Überladungen von weniger als 10% vorgeworfen wird.

Für diese Frage der subjektiven Vorwerfbarkeit kommt es aber - zusätzlich - auf die folgenden Punkte an:

- Fahrerfahrung generell,
- Fahrerfahrung auf dem speziellen Fahrzeug,
- Fahrerfahrung mit der speziellen Ladung,
- außergewöhnliche Umstände (z. B. Ladung sonst trocken, jetzt ausnahmsweise feucht/nass, Beladung bei Nacht oder im Wald, fertig beladenes Fahrzeug übernommen),
- Wegstrecke/Fahrzeit bis zur Kontrolle.

2.2 Formelle Überladung

Moderne LKWs sollen auf der ganzen Welt verkauft werden. Da in anderen Ländern andere (höhere) zulässige Gesamtgewichte gelten, sind die Lkws in der Regel dann auch - selbst wenn sie in Deutschland verkauft und eingesetzt werden - auf ein höheres zulässiges Gesamtgewicht ausgelegt.

Einige Fahrzeughersteller tragen dem Umstand der geringeren Zuladung bei deutschen LKWs zwar dadurch Rechnung, dass die Fahrzeug-Technik auch entsprechend (geringer) dimensioniert ausgelegt wird, dies variiert jedoch von Fall zu Fall.

In der Regel kann somit ein entsprechender LKW durchaus mehr Ladung transportieren, als ihm nach den deutschen Gesetzen erlaubt ist.

Im Einzelfall kommt es auch vor, dass ein LKW unterhalb seines eigentlich möglichen zulässigen Gesamtgewichtes zugelassen wird (Fachbegriff: "ablasten"), z. B. um so zu erreichen, dass er mit der alten Führerscheinklasse 3 gefahren werden kann. Auch dies kann zwar mit technischen Eingriffen einhergehen, i. d. R. erfolgt jedoch nur eine entsprechend (geringere) Zulassung.

Diese Möglichkeit ist zwischenzeitlich durch die neuen Führerscheinklassen und die neue Einteilung nur noch für die Besitzer „alter Führerscheine“ relevant und wird zukünftig weniger benutzt werden.

Hieraus ergibt sich zwanglos, dass ein entsprechender LKW zwar formell überladen sein kann, dass also bei einem solchen LKW das zulässige Gesamtgewicht überschritten ist, dies jedoch nicht zu den gefürchteten nachteiligen Fahreigenschaften führt, weil dieser LKW eben ganz unproblematisch auch deutlich mehr Zuladung befördern kann.

Die Klärung der entsprechenden technischen Fragen erfordert oftmals eine umfangreiche Recherche bei den jeweiligen Fahrzeugherstellern. Aus diesem Grund sollte zu einer entsprechenden Verhandlung nicht nur ein technischer Sachverständiger hinzugezogen werden, dieser sollte vielmehr bereits im Vorfeld vom Gericht eingeschaltet und entsprechend mit der Klärung beauftragt werden, um so eine Vertagung zu vermeiden - entsprechendes kann der Verteidiger auch anregen.

2.3. Materielle Überladung

Ein wenig anders sieht die Sachlage bei einer materiellen Überladung aus. Die entsprechenden LKWs fallen Polizei-Beamten in der Regel allein schon deshalb auf, weil man den Fahrzeugen die Überladung „ansieht“.

Lässt sich der Grund der vorgenommenen Kontrolle und Überprüfung der Akte nicht entnehmen (i. d. R. beschreiben die Polizei-Beamten den Fahrzeugzustand in einem Vermerk, wenn nicht gar Fotos gefertigt werden), sollte dies Gegenstand der Erörterung und Zeugenbefragung in einer Hauptverhandlung sein.

Oftmals stützen sich die Beamten auch auf bloßer Erfahrungswerte („LKWs, die so hoch beladen sind, sind meistens überladen“), aber auch hier kann man sich manchmal täuschen.

Es versteht sich von selbst, dass allein schon zu der Frage, ob die Überladung im vorliegenden Fall zu einer nachteiligen Veränderung der Fahreigenschaften führt, ein Sachverständiger zu hören sein wird. Dieser Sachverständige wird sich dann auch dazu äußern müssen, die Überladung von dem jeweiligen Fahrer unter Berücksichtigung aller Umstände tatsächlich bemerkt werden konnte.

Gerade in solchen Fällen kann es entscheidend sein, ob der Fahrer aufgrund seiner Fahrerfahrung auf dem speziellen Fahrzeug und der zurückgelegten Wegstrecke überhaupt bemerken konnte, dass sich das Fahrverhalten nachteilig verändert hat, dass also z. B. der Bremsweg deutlich länger, das Fahr- und Lenkverhalten ein anderes ist.

Denn schließlich ist es ja so, dass nur der Fahrer, der dieses Fahrzeug schon einige Male „normal“ beladen gefahren hat, eine Vergleichsmöglichkeit hat, um so zu erkennen, dass sich das Fahrzeug ihm konkreten Fall anders - langsamer, schwerfälliger - fährt und daher überladen sein könnte.

Voraussetzung hierfür ist natürlich das Zurücklegen einer **mehr als geringfügigen Wegstrecke**.

Liegen sichtbare **äußere Anzeichen** für eine Überladung vor, können diese dem Betroffenen in der Regel nicht verborgen bleiben.

Liegt damit ein Indiz für eine Überladung vor, so wird dessen Beweiskraft in aller Regel nicht dadurch entkräftet, dass weitere (zusätzliche) Indizien für Überladung nicht feststellbar sind, wie z. B. Veränderung des Lenkverhaltens u.ä.

Sind Anzeichen für eine Überladung vorhanden, ist der Betroffene verpflichtet, sich zuverlässig zu vergewissern, dass das zulässige Gesamtgewicht nicht überschritten ist. Darauf, dass „schon korrekt“ verladen sei, darf er sich dann nicht mehr verlassen. Dem strengen Maßstab, der an seine Sorgfaltspflicht in diesem Fall anzulegen ist, wird eine einfache Überprüfung von Federn, Bremsvermögen und Lenkverhalten nicht gerecht.

Dabei ist davon auszugehen, dass in der Regel erst Überladung von 30 Prozent und mehr an der Stellung der Federn, der Bremsverzögerung etc. erkennbar sind.

Im **Interesse der Verkehrssicherheit und des Straßenzustands** ist dem LKW-Fahrer in diesen Fällen zuzumuten und auch erforderlich, dass er das Gesamtgewicht des Zuges durch Wiegen auf der nächstgelegenen geeigneten Waage überprüft. Kann er sich hierzu nicht entschließen oder ist eine solche Waage in näherer Umgebung nicht vorhanden, so ist er gehalten, die Ladung entsprechend zu verringern, wobei in Kauf zu nehmen ist, dass das zulässige Gesamtgewicht des Zuges möglicherweise nicht voll ausgenutzt wird.

Das bloße Schätzen des Gewichts der Ladung ist in einem solchen Fall nur dann als zulässig anzusehen, wenn der Betroffene zuvor bei einer Ladung von Holz gleicher Art und Menge von derselben Abholstelle das Gesamtgewicht durch Wiegen ermittelt hat und dann keine Umstände darauf hinwies, dass bei der erneuten Ladung solchen Holz des von einem wesentlich anderen spezifischen Gewicht ausgegangen werden muss.

Die Obergerichte gehen damit bei ihrer Rechtsprechung davon aus, dass ein Fahrer, der nicht sicher weiß, wie viel er lädt, eben nur so viel laden darf, dass er „auf der sicheren Seite“ ist.

Auch wenn dies mit der tatsächlichen Praxis sicher wenig zu tun hat:

Der Fahrer muss also eher mit zu wenig Ladung fahren, als dass er eine Überladung riskiert. Weiter wird von dem Fahrer verlangt, dass er für den Fall, dass er die Ladung überhaupt nicht einschätzen kann, als nächstes zu einer öffentlichen Waage fährt, um so den Beladungszustand zu überprüfen.

Nicht vergessen werden sollte er Fall, dass sich die Ladung bzw. deren Zustand während der Fahrt verändert. So ist es durchaus möglich, dass ein LKW mit nicht abgedeckter Ladung (Holz-Transport, Sand) in ein Gewitter kommt und sich so die Ladung dabei dann mit Regenwasser voll saugt. So ist z. B. nasser Sand selbstverständlich schwerer als trockenes Holz, so dass es durchaus vorkommen kann, dass der LKW dann in diesem Zustand überladen ist. Andere Materialien - z.B. Holz - reagieren auf Regen nicht so empfindlich, dass sich ihr Gewicht dadurch wesentlich verändert.

Einem Fahrer zuzumuten, auch einen solchen Fall - Wolkenbruch während der Fahrt - vorzusehen und dafür Vorsorge zu treffen, hieße sicherlich die Anforderungen überspannen.

3. Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes

Lkws müssen auf deutschen Autobahnen bei einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h einen Mindestabstand von 50m untereinander einhalten, § 4 Abs. 3 StVO. Wer viel auf deutschen Autobahnen unterwegs ist und die Lkws und ihren Abstand untereinander beobachtet, muss sich die Frage stellen, ob den Lkw-Fahrern diese Vorschrift bekannt ist.

Wie auch bei Pkws handelt es sich bei dem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand nicht um eine bloße Formvorschrift, sondern um eine Vorschrift, die wirklich Sinn macht.

Der vorgeschriebene Mindestabstand bedeutet im übrigen nicht, dass dieser Abstand immer ausreichend ist - manchmal ist gar ein größerer Abstand erforderlich!

Es ist dabei sicherlich nicht zu beanstanden, wenn ein Lkw zum Zwecke des Überholens kurzzeitig zu seinem Vordermann aufschließt oder wenn sich bei Verlangsamung des Vordermannes der Abstand verringert - von Lkw-Fahrern wird allerdings verlangt, dass sie den Mindestabstand nötigenfalls auch durch eine (deutliche) Bremsung wieder herstellen (nicht so bei Pkw-Fahrern).

Die Beanstandungen - entweder durch Fahrzeuge der Polizei unter Beobachtung durch Nachfahren oder durch Video-Aufzeichnung im Brücken-Messverfahren - erfolgen i.d.R. erst bei einer deutlichen Abstandsunterschreitung über einen längeren Zeitraum.

II. Allgemeine Verkehrsordnungswidrigkeiten

1. Abgefahrne Reifen

Ein moderner Reifen ist aus einer Vielzahl von Rillen zusammengesetzt

So gibt es:

- Entlastungs-Rillen,
- Wasser-Ablauf-Rillen,
- Stabilisierungs-Rillen,
- Wärmeabfuhr-Rillen und letztlich
- **Profil - Rillen.**

Wer weiß, wo er suchen muss, wird im Hentschel schnell fündig. Dort ist nachzulesen, dass es für die Frage der Strafbarkeit einzig und allein auf die Profil-Rillen ankommt.

Dass dies tatsächlich so ist, scheint sich jedoch noch nicht überall (insbesondere bei Polizei und Verwaltungsbehörden) herumgesprochen zu haben.

So ist in vielen Akten bei den entsprechenden Meldungen zu lesen:

- Reifen abgefahren,
- kein/schlechtes Profil,
- 1./2. Rille Profil unter zwei Millimeter u.s.w.

Soweit ein oder mehrere Reifen ihm jeweiligen Fall tatsächlich nicht soweit (komplett) abgefahren sind, dass man mit diesem Reifen an einem Formel 1 - Rennen teilnehmen könnte, macht es durchaus Sinn, die Sache weiter zu verfolgen.

Kann sich der betreffende Beamte im Rahmen einer Hauptverhandlung nicht mehr daran erinnern, welche Rille denn nun tatsächlich (wie) abgefahren war, vermag ein Sachverständiger sich auch nicht dazu äußern, ob es sich um eine Profil-Rille gehandelt hat. **Alle anderen Rillen** - eben mit Ausnahme der Profil-Rillen - dürfen **straflos** abgefahren sein!

Im Einzelfall kann es auch durchaus Sinn machen, die beanstandeten Reifen von einem Sachverständigen (z. B. TÜV/DEKRA) überprüfen zu lassen. In nicht in wenigen Fällen kommt eine solche Überprüfung zu dem Ergebnis, dass die Reifen zwar „an der Abfahrgrenze“, aber eben (gerade) noch zulässig sind.

Sofern der Betroffene in der Folge der Beanstandung die beanstandeten Reifen ersetzen lässt und sich hierbei ergibt, dass es sich um einen solchen Grenzfall handeln könnte, macht es durchaus Sinn, die ersetzten Reifen aufzubewahren und ggf. zu einem Hauptverhandlungstermin direkt mitzubringen.

Im übrigen: wurde von der Polizei der Sachverhalt nicht ausreichend dokumentiert, wer will überprüfen (können), ob es sich bei dem vorgelegten Reifen tatsächlich um den ursprünglich beanstandeten Reifen handelt? Zu Lasten des Betroffenen kann dies allerdings kaum gehen.

2. Erlöschen der Betriebserlaubnis

Durch die Änderungsverordnung vom 16.12.93 wurde § 19 Abs. 2 StVZO einschneidend geändert.

Die hierfür gegebene amtliche Begründung ist einleuchtend und nachvollziehbar:

Ursache für das Erlöschen der Betriebserlaubnis war nach § 19 Abs. 2 StVZO a.F. entweder die Veränderung von Teilen, deren Beschaffenheit vorgeschrieben ist, oder die Veränderung von Teilen, deren Betrieb eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verursachen kann.

Es erscheint bedenklich - auch unter dem rechtlichen **Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit der Mittel** -, eine so einschneidende Rechtsfolge wie das Erlöschen der Betriebserlaubnis für das Fahrzeug schon dann eintreten zu lassen, wenn durch eine Änderung lediglich **Beschaffenheitsvorschriften der StVZO** berührt werden, ohne dass gleichzeitig auch eine Gefährdung anderer zu erwarten ist. Die bloße Möglichkeit der Gefährdung ist zu weitgehend, die Gefährdung muss konkreter zu erwarten sein.

Ob das Fahrzeug vorschriftsmäßig ist, wird im Rahmen der technischen Überwachung nach § 29 StVZO geprüft. Dies reicht aus. Auf die weitere - sehr einschneidende - Folge des Erlöschens der Betriebserlaubnis kann deshalb verzichtet werden.

Die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs soll erlöschen, wenn eine Beeinflussung des Abgas- oder Geräuschverhaltens eintritt. Dies ist folgerichtig, weil das Zulassungsverfahren nicht nur technische Aspekte, sondern auch Fragen des Umweltschutzes, der steuerlichen Behandlung, der Untersuchungsfristen und der Gewährung von Benutzervorteilen regelt. Hinsichtlich Abgas- und Lärmemissionen aus Kraftfahrzeugen definiert das Zulassungsverfahren den Stand der Technik, der im Laufe der Jahre aufgrund technischer Fortschritte weiterentwickelt wurde.

Gem. § 19 Abs. 2 StVZO n.F. erlischt die Betriebserlaubnis nunmehr, wenn Änderungen vorgenommen werden, durch die

1. Die in der Betriebserlaubnis genehmigte Fahrzeugart geändert wird,
2. Eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist oder
3. Das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird.

Seltsamerweise scheint sich diese Gesetzesänderung bzw. die (nicht mehr ganz) neue Rechtslage längst noch nicht überall herumgesprochen zu haben. Immer noch werden Bußgeldbescheide erlassen, weil eine nachträglich (ordnungsgemäß / vorschriftsmäßig) angebaute Anhänger-Kupplung, Auspuff-Anlage o.ä. nicht eingetragen bzw. vom TÜV abgenommen wurde - Tatvorwurf: Betriebserlaubnis erloschen!

Dies ist regelmäßig tatsächlich nicht der Fall, weil die Voraussetzungen gem. Ziff. 1 - 3 nicht vorliegen.

2.1 Sonderfall: Chip-Tuning

Die heutige Juristen-Generation ist überwiegend mit Fahrzeugen wie Opel Manta, Golf GTI oder vergleichbaren Fahrzeugen aufgewachsen. Entsprechend ist auch die Vorstellung, wie das „Tuning“ eines Fahrzeugs aussieht:

- breite Reifen,
- Tieferlegung,
- Spoiler,
- andere Auspuff-Anlage,
- Eingriffe (Basteleien) in Motor, insbesondere Vergaser,
- und vieles mehr.

In der heutigen Zeit sieht dies alles jedoch gänzlich anders aus. Zunehmend werden moderne Fahrzeuge mit immer mehr Elektronik ausgerüstet, insbesondere einer elektronischen Motorsteuerung, die die Kraftstoffeinspritzung in die Zylinder des Motors und den Zündzeitpunkt steuert und damit ein einfaches „Schrauben“ überhaupt nicht mehr zulässt.

Diese Motorsteuerung („Motor-Management“) besteht hauptsächlich aus einem Computerbauteil, dieses wiederum versehen mit einem oder mehreren Chips. Die Automobilhersteller rüsten die Fahrzeuge dabei dergestalt aus, dass sie von allen Autofahrern vernünftig und sicher bewegt werden können.

Es wird dabei also ein Kompromiss eingegangen, nicht größtmögliche Leistung, höchste Beschleunigung und höchste Endgeschwindigkeit stehen im Vordergrund, es geht vielmehr in erster Linie um eine harmonische Gesamtabstimmung, im Vordergrund steht dabei u.a. Sicherheit, Fahrkomfort und Verbrauch. Auch die Vernunft spielt hierbei eine Rolle, nicht umsonst werden hochwertige (schnelle) Fahrzeuge von Seiten des Herstellers bei einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h „abgeriegelt“.

Es versteht sich von selbst, dass insoweit der Phantasie bzgl. möglicher Manipulationen/Veränderungen keine Grenzen gesetzt sind: selbstverständlich kann die elektronische Motorsteuerung durch einen Eingriff in die auf einem Chip vorhandene Programmierung verändert werden, es kann auch gleich ein veränderter Chip eingebaut (ausgetauscht) werden.

Durch ein solches „Chip-Tuning“ kann die Leistung moderner Motoren erheblich gesteigert werden, es sollen dabei Leistungssteigerungen von 30 Prozent und mehr möglich sein.

Eben weil der Hersteller um eine harmonische Abstimmung bemüht ist, entfällt bei einer entsprechenden Veränderung nach den AGBs der Hersteller die Garantie.

Chips werden zwischenzeitlich nicht nur in Fachzeitschriften, sondern auch schon über das Internet angeboten. Auch wenn die entsprechenden Eingriffe im Gegensatz zu früheren Zeiten und Fahrzeugen (s.o.) nicht mehr ohne weiteres erkennbar sind, sind die rechtlichen Probleme dadurch nicht geringer geworden.

Es ist eher zu befürchten, dass gerade diejenigen (jungen) Autofahrer, denen ein entsprechendes handwerkliches Geschick zum Tuning früherer Zeiten nicht gegeben

ist, ohne weiteres zum viel einfacheren Eingriff „Chip-Tuning“ greifen - dies kann fatale Folgen haben.

Keine Probleme entstehen, wenn nach einem erfolgten Eingriff eine Begutachtung des Fahrzeuges durch eine entsprechende Organisation (TÜV, DEKRA) erfolgt („Vollabnahme“). Möglich ist auch, dass für den Tuning-Bausatz bereits ein Teilegutachten vorliegt, dann muss nur eine Abnahme des Einbaus erfolgen, das Gutachten muss mitgeführt und auf Verlangen ausgehändigt werden. Ohne eine (Voll- oder Teil-)Abnahme kann es zu einem Erlöschen der Betriebserlaubnis kommen.

Es stellt sich nunmehr die Frage, inwieweit die Vorschrift des § 19 StVZO durch ein Chip-Tuning betroffen ist.

Eine Veränderung der Fahrzeugart tritt hierdurch nicht ein, möglich wäre jedoch die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer oder eine Verschlechterung des Abgas- oder Geräuschverhaltens.

In einem Beispielkatalog des Bundesministeriums findet sich als Beispiel für das Erlöschen der Betriebserlaubnis der Fall, dass die Gemischaufbereitungsanlage (=Vergaser) oder Ansauganlage verändert wird - dies dürfte auch für den Fall gelten, dass in eine elektronische Einspritzanlage eingegriffen wird.

Die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer setzt eine gewisse Wahrscheinlichkeit voraus, dass durch die Veränderung eine Gefahrenlage für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen wird.

Es ist dabei davon auszugehen, dass moderate Leistungssteigerungen (z.B. um 10%) nicht die Anpassung sicherheitsrelevanter Fahrzeugteile (Bremsen, Reifen o.ä.) voraussetzt, so dass dann insoweit hierdurch keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer entsteht - bei hohen Leistungssteigerungen ist dies sicher anders zu beurteilen!

Da eine Leistungssteigerung beim Chip-Tuning im Wesentlichen durch eine erhöhte Kraftstoffzufuhr und -verbrennung erreicht wird, in einzelnen Fällen auch durch eine mögliche höhere Drehzahl (Ausschalten des Drehzahlbegrenzers), ist allerdings davon auszugehen, dass durch diese Maßnahme in der Tat das Abgas- und Geräuschverhalten (erheblich) verschlechtert wird.

In einzelnen Fällen führt ein Chip-Tuning so auch dazu, dass die fällige Abgas-Untersuchung nicht bestanden wird - dies ist ein dann zweifelsfreier Beweis, die Betriebserlaubnis ist erloschen.

Das Führen eines Kraftfahrzeugs mit erloschener Betriebserlaubnis stellt eine Ordnungswidrigkeit gem. §§ 69a StVZO, 24 StVG, 18 Abs. 1 StVO dar (Regelgeldbuße EUR 50,-, 3 Punkte).

2.2 Versicherungsrechtliche Fragen

Aber auch versicherungsrechtliche Fragen sind zu bedenken.

Die Versicherer haben nunmehr für die Prämienbemessung Gefahrenklassen gebildet, die neben sonstigen Umständen insbesondere auf die allgemeinen Eigenschaften des zu versichernden Fahrzeugs (Typ, Motor, Leistung, Verwendungszweck) abstellen und diese berücksichtigen.

Dabei sind die Eintragungen im Fahrzeugschein maßgeblich für die so vorgenommene Zuordnung der Wagnisse nach objektiven Gefahrenmerkmalen. Der Versicherer versichert also das Risiko des „im Vertrag bezeichneten Fahrzeugs“ und richtet sich bei der Zuordnung der Wagnisse und somit bei der Prämienbemessung hinsichtlich der Eigenschaft „Leistung“ nach den Angaben im Fahrzeugschein. Eine Veränderung der Leistung des Motors durch ein Chip-Tuning (Leistungssteigerung) verändert die für die Zuordnung der Wagnisse im Versicherungsverhältnis maßgeblichen objektiven Gefahrenmerkmale. Es bedarf eigentlich keiner weiteren Diskussion, dass eine Leistungssteigerung zu einer Gefahrerhöhung im Versicherungsverhältnis führt, wobei es bzgl. der Folgen gemäß §§ 23 ff VVG sicherlich auf die Umstände des Einzelfalls ankommt.

Der Versicherer legt bei der Begründung und Durchführung des Versicherungsverhältnisses diejenigen Angaben über das Risiko zugrunde, die ihm vom Versicherungsnehmer, in der Regel durch Vorlage des Fahrzeugscheins, gemacht werden. Der Versicherer darf davon ausgehen, dass das ihm gegenüber als zugelassen nachgewiesene Fahrzeug den zulassungsrechtlichen Vorschriften entspricht, und dass für das Fahrzeug eine Betriebserlaubnis besteht. Ist durch eine Veränderung des Fahrzeugs eine Leistungssteigerung eingetreten und wegen einer Verschlechterung des Abgas- oder Geräuschverhaltens die Betriebserlaubnis erloschen, liegt darin grundsätzlich auch eine Änderung der für das Versicherungsverhältnis maßgeblichen Gefahrenumstände, die die Rechtsfolgen der §§ 23 ff VVG auslöst.

Eine Gefahrerhöhung i. S. d. §§ 23 ff VVG liegt jedoch nur bei solchen Gefährdungsvorgängen vor, die einen neuen Zustand erhöhter Gefahr schaffen, wobei dieser mindestens von der Dauer sein muss, dass er die Grundlage eines neuen, natürlichen Gefahrenverlaufs bilden kann und damit geeignet ist, den Eintritt des Versicherungsfalls generell zu fördern.

Der Tatbestand des § 23 VVG ist insoweit nur verwirklicht, wenn der Versicherungsnehmer die Gefahrenlage durch eigenes Eingreifen ändert. Dies ist zweifelsfrei gegeben, wenn der Versicherungsnehmer die Tuningmaßnahme selbst durchgeführt hat und anschließend in Kenntnis dieses Umstandes das Fahrzeug auch benutzt.

Für eine Leistungsfreiheit des Versicherers gemäß §§ 25 Abs. 1 i. V. m. 23 Abs. 1 VVG ist es schließlich erforderlich, dass die Gefahrerhöhung kausal für den Eintritt des Versicherungsfalls war.

Dies ergibt sich aus § 25 Abs. 3 VVG, wonach die Verpflichtung des Versicherers zur Leistung bestehen bleibt, wenn die Erhöhung der Gefahr keinen Einfluss auf den Eintritt des Versicherungsfalls und auf den Umfang der Leistung des Versicherers gehabt hat. Dies führt in der Praxis regelmäßig dazu, dass im Schadensfall mit außergewöhnlich hohem Aufwand untersucht wird, ob aufgrund eines Chip-Tunings eine Gefahrerhöhung erfolgte.

I. d. R. stellt ein im laufenden Versicherungsverhältnis vorgenommenes Chip-Tuning in Gestalt eines entsprechenden Eingriffs eine Gefahrerhöhung dar, die den Versicherer nach § 24 Abs. 1 VVG zur fristlosen Kündigung des Versicherungsverhältnisses berechtigt und die gemäß § 25 Absatz 1 VVG zur Leistungsfreiheit des Versicherers führt, sofern sie für den Eintritt des Versicherungsfalls kausal war. Die Leistungsfreiheit des Versicherers bei Gefahrerhöhung ist dabei auf höchstens 5000 EUR beschränkt.

Zeigt der Versicherungsnehmer nach einem ordnungsgemäßen Eingriff der Versicherung die veränderten Umstände an und wird das Vertragsverhältnis entsprechend angepasst, treten keine Probleme auf.

Ob die Probleme des Chip-Tunings zur Zeit schon besonders relevant sind, kann - vorläufig - dahingestellt bleiben: bei einem besonders hohen Schaden wird die Versicherung sicherlich den Versuch einer Überprüfung wagen, insbesondere mit zunehmender Sensibilisierung der zuständigen Sachbearbeiter für dieses Problem und die entsprechenden Möglichkeiten.

Es ist sicherlich davon auszugehen, dass zukünftig auch die Polizei und die hinzugezogenen Sachverständigen die Möglichkeit des Chip-Tunings berücksichtigen werden, dann wird es sich insoweit um ein durchaus gängiges Problem handeln.

3. Rotlichtverstöße - Qualifizierter Rotlichtverstoß

Ein sogenannter „qualifizierter Rotlichtverstoß“ liegt dann vor, wenn die Ampel schon mehr als eine Sekunde Rotlicht zeigt, wenn der Autofahrer die Haltelinie überfährt. Ein qualifizierter Verstoß hat regelmäßig die Verhängung eines Fahrverbots zur Folge.

Für die Anordnung eines einmonatigen Fahrverbotes wegen eines solchen Verstoßes ist § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG Rechtsgrundlage. Nach dieser Bestimmung kann ein Fahrverbot u. a. dann verhängt werden, wenn der Betroffene eine Ordnungswidrigkeit nach § 24 StVG unter grober Verletzung seiner Pflichten als Kraftfahrzeugführer begangen hat.

Dies setzt im Hinblick auf die subjektive Tatseite einen **groben Leichtsinns, grobe Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit** gegen die Verkehrsregeln voraus.

Eine solche auch subjektiv vorwerfbare grobe Pflichtverletzung stellt das Überfahren des schon länger als eine Sekunde andauernden Rotlichts, die anschließende Gefährdung des Querverkehrs sowie die Herbeiführung eines Unfalls dar.

Ist in solchen Fällen nach der BKatV ein Fahrverbot als (Regel-)Sanktion vorgesehen, kommt es auf die weiteren Einzelheiten der Verkehrssituation regelmäßig nicht mehr an.

Die Beispiele der BKatV entfalten jedoch auch im Hinblick auf das subjektive Element der groben Pflichtverletzung eine gewichtige - nur ausnahmsweise auszuräumende - Indizwirkung.

Der Bußgeldrichter hat sich daher mit der Frage, ob der Verkehrsverstoß auch subjektiv eine grobe Pflichtverletzung darstellt, nur dann auseinandersetzen, wenn **aufgrund der Einlassung des Betroffenen dazu Anlass besteht**.

Allerdings liegt nicht jedem Rotlichtverstoß bei schon länger als eine Sekunde andauernder Rotlichtphase ein so schwerwiegendes Fehlverhalten zugrunde, dass eine Ahndung mit den verschärften Rechtsfolgen der Nr. 34.2 BKat gerechtfertigt ist. Die durch die 12. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in den BKat eingeführte Nr. 34.2 soll eine schärfere Ahndung besonders schwerwiegender Rotlichtverstöße erlauben. In Fällen der Missachtung eines Wechsellichtzeichens, obwohl die Rotphase bereits länger als eine Sekunde andauert, ist nach der amtlichen Begründung des Bundesrats eine abstrakte Gefährdung zu unterstellen, weil sich der Querverkehr - insbesondere auch Fußgänger - nach dieser Zeit bereits im Bereich der durch Rotlicht gesperrten Fahrbahn befinden kann.

Der durch die 12. Verordnung zur Änderung Straßenverkehrs rechtlicher Vorschriften vom 15. 10. 91 eingeführten Regelungen, nach der der „qualifizierte Rotlichtverstoß“ i. d. R. mit einem Fahrverbot geahndet werden soll, liegt ausweislich der amtlichen Begründung zugrunde, dass das Rotlicht von Lichtzeichenanlagen von einer nicht unerheblichen Zahl von Fahrzeugführern - häufig im Zusammenhang mit überhöhter Geschwindigkeit - missachtet wird.

Diese Art der Vorrangverletzung im Straßenverkehr sei unter anderem deshalb besonders gefährlich, weil andere Verkehrsteilnehmer, und zwar insbesondere Kinder sowie Fußgänger und Radfahrer, in verstärktem Maße auf das Grünlicht für den Querverkehr vertrauen. Es sei deshalb geboten, besonders schwerwiegende Rotlichtverstöße schärfer zu ahnden als beispielsweise einfache Vorfahrtsverletzungen. Insbesondere sei bei grobem Fehlverhalten die Verhängung eines Fahrverbots erforderlich.

Eine abstrakte Gefährdung sei zu unterstellen, wenn ein Wechsellichtzeichen missachtet werde, obwohl die Rotphase bereits länger als eine Sekunde andauere.

Der Querverkehr könne sich nach dieser Zeit bereits im Bereich der durch Rotlicht gesperrten Fahrbahn befinden.

Aus dieser amtlichen Begründung folgt, dass der Rotlichtverstoß regelmäßig dann als - objektiv - grobes Fehlverhalten zu werten ist, wenn der Verkehrsteilnehmer über mehrere Sekunden hinweg unaufmerksam auf eine Rotlicht zeigende Lichtzeichenanlage zufährt, diese passiert und dadurch den Querverkehr abstrakt gefährdet.

Die Angabe eines kontrollierenden Polizeibeamten, die Verkehrsampel habe „bereits ca. 2 Sekunden“ oder „bereits ziemlich lange“ rotes Licht gezeigt, genügt zur Feststellung eines qualifizierten Rotlichtverstoßes durch den Tatrichter nicht, da die Schätzung von Zeitabläufen allgemein mit einem hohen Unsicherheitsrisiko behaftet ist.

Bei einem Rotlichtverstoß ist deshalb **stets zu prüfen**, ob der konkrete Fall **Besonderheiten in objektiver oder subjektiver Hinsicht** aufweist, die ihn - gemessen an den vom Ordnungsgeber ins Auge gefassten typischen Begehungsweisen - als Ausnahme erscheinen lassen, so dass es nicht angezeigt ist, mit der Besinnungs- und Denkkettelmaßnahme des Fahrverbots auf den Fahrzeugführer einzuwirken.

Eine beliebte Einlassung ist die, das Rotlicht sei durch Sonneneinstrahlung schlecht erkennbar gewesen - sie ist **gefährlich**:

Die Einstrahlung von Sonnenlicht auf eine Lichtzeichenanlage begründet wegen der damit häufig verbundenen schwierigen oder missverständlichen Erkennung der jeweiligen Farbphase eine **besondere Sorgfaltspflicht** des Kraftfahrzeugführers.

In Anbetracht der erkennbaren Sichtbehinderung muss der Kraftfahrer in einem solchen Fall gleichwohl mit der Möglichkeit eines Irrtums rechnen. Unter diesen Umständen stellt es daher schon im Hinblick auf die möglichen besonders schwerwiegenden Folgen eines Rotlichts Verstoßes einer auch subjektiv grobe Pflichtverletzung dar, wenn der Kraftfahrer ohne weitere Vorsichtsmaßnahmen - wie etwa die sorgfältige Beobachtung des Querverkehrs - in den Kreuzungsbereich einfährt.

Die falsche Wahrnehmung der Farbphase angesichts solcher Lichtverhältnisse führt dann zu einer groben Pflichtverletzung auch in subjektiver Hinsicht, wenn der Kraftfahrzeugführer trotz solcher

Lichtverhältnisse ohne weitere Vorsichtsmaßnahmen in einen Kreuzungsbereich einfährt und dort einen Unfall verursacht.

In einem solchen Fall muss der Kraftfahrzeugführer besondere Aufmerksamkeit und Vorsicht walten lassen.

Die hieraus sich ergebenden besonderen Sorgfaltsanforderungen, deren Verletzung die Verhängung eines Fahrverbotes begründen kann, gelten aber nicht für den Kraftfahrer, der die für sein Fahrverhalten bestimmte Farbphase schon nach dem eigenen Empfinden nicht oder nur unsicher erkannt hat.

Sie gelten nur für denjenigen, der trotz ersichtlich ungünstiger Lichtverhältnisse unkontrolliert auf eine von ihm nur so eingeschätzte Farbphase vertraut.

Nach einer neuen Entscheidung des BGH liegt ein qualifizierter Rotlichtverstoß schon dann vor, wenn ein Autofahrer die Ampel zwar bei Grünlicht überfahren hat, dann aber im Kreuzungsbereich warten muss, während die Ampel auf Rot umspringt. Wenn der Autofahrer nun weiter in die Kreuzung einfährt, ist ihm ein (qualifizierter) Rotlichtverstoß vorzuwerfen.

Dieser Entscheidung ist zumindest diskussionswürdig. Es bleibt abzuwarten, wie sie von den Amtsgerichten umgesetzt wird.

Im übrigen gilt, dass einem Autofahrer jedenfalls dann kein Rotlichtverstoß zur Last gelegt werden kann, wenn er - nach Überfahren der Haltelinie - noch vor dem eigentlichen Schutzbereich anhält.

Wer an einer Kreuzung bei Rotlicht zunächst anhält und anschließend aufgrund eines Wahrnehmungsfehlers (sog. Mitziehen) noch vor Umschalten des für ihn geltenden Wechsellichtzeichens auf Grün in die Kreuzung einfährt, handelt unter Umständen grob fahrlässig, so dass die Anordnung eines Fahrverbotes gerechtfertigt sein kann.

3.1 Messbereich

Höchst umstritten ist, welche **Wegstrecke** zur Messung der Zeit zugrunde zu legen ist. Teilweise wird die Zeit bis zum Erreichen des geschützten Bereiches, also bis zum Einfahren in den Kreuzungsbereich, gemessen.

Die mehrheitliche Auffassung unter den Oberlandesgerichten geht jedoch zwischenzeitlich davon aus, dass die Zeit gemessen wird, die **bis zum Erreichen der Haltelinie** vergeht.

Aber auch hier muss die (uneinheitlich beantwortete) Frage gestellt werden, wie das betreffende Fahrzeug die Haltelinie erreicht bzw. überfahren haben muss - mit der Fahrzeugfront, mit den Vorderrädern, mit dem gesamten Fahrzeug?

Hierbei ist zu beachten, dass die Foto-Ampeln mit Induktionsschleifen ausgerüstet sind. Diese befinden sich regelmäßig nicht auf der Haltelinie, sondern ein (gutes) Stück davor (in Fahrtrichtung gesehen). Der Pkw hat die Haltelinie somit zu einem früheren Zeitpunkt überfahren, als auf dem Lichtbild angezeigt wird, da die Induktionsschleife später überfahren wird. Dies kann eine Fehlmessung von 0, 3 bis 0,5 Sekunden bedeuten!

Darüber hinaus ist zu prüfen, auf welche Empfindlichkeit die Induktionsschleife eingestellt ist. Die Empfindlichkeit kann dabei so hoch eingestellt werden, dass die Induktionsschleife bereits auf einen Radfahrer reagiert, oder aber so niedrig, dass erst größere Metallmassen, z.B. Pkws, zur Auslösung führen.

Bei hoher Empfindlichkeit mögen schon vorbeifahrende metallische Großfahrzeuge (Straßenbahn, Bus) zu einer Auslösung führen. Insoweit ist der gesamte Film durch einen Sachverständigen auszuwerten, wenn dafür Anhaltspunkte vorliegen.

4. Massenkarambolagen

Besonders auf Autobahnen kommen sie immer wieder vor:

Unfälle, in die mehr als zwei Fahrzeuge verwickelt sind. Hier ist der strafrechtliche Aspekt nur Beiwerk, in erster Linie geht es um die zivilrechtliche Abwicklung. Wer hier sogleich das Verwarnungsgeld bezahlt bzw. einen Bußgeldbescheid rechtskräftig werden lässt, muss damit rechnen, dass er auf seinem Schaden sitzen bleibt. Gleichwohl versuchen die den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten immer wieder, diejenigen, die sie für „offenkundig schuldig“ halten, gebührenpflichtig zu verwarnen. Wird eine entsprechende Verwarnung nicht akzeptiert, schickt die Verwaltungsbehörde dann die entsprechenden Bußgeldbescheide heraus. Gegen solche Bußgeldbescheide muss in jedem Fall zumindest bis zur Klärung der zivilrechtlichen Seite Einspruch eingelegt werden.

Die Klärung solcher Massenunfälle stellt hohe Anforderungen an die Unfallaufnahme, die in der Regel jedoch nicht erfüllt werden bzw. erfüllt sind. Sofern bei dem Unfall niemand zumindest schwer verletzt wurde, führt die Polizei i. d. R. nur eine oberflächliche Unfallaufnahme durch, hierbei werden oftmals noch nicht einmal Lichtbilder gefertigt. In einer Hauptverhandlung lässt sich dann der Unfallhergang auch nach einer umfangreichen Beweisaufnahme (Einvernahme aller Zeugen, insbesondere der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge) und selbst mit Hilfe eines technischen Sachverständigen kaum rekonstruieren.

Ist sich der Mandant sicher, den Unfall nicht schuldhaft (mit-)verursacht zu haben, ist eine weitere Klärung i. d. R. über die Haftpflicht-Versicherungen möglich. Bei stärkeren Beschädigungen wird von diesen üblicherweise ein Gutachter beauftragt, der das entsprechende Fahrzeug besichtigt und Lichtbilder von den Beschädigungen fertigt. Aufgrund der Beschädigungen, wie sie sich aus den Lichtbildern ergeben, vermag ein Sachverständiger einigen Aufschluss über den Unfallhergang zu gewinnen.

Auch wenn die Unfallspuren möglicherweise nicht mehr (vollständig) rekonstruierbar sind, können die entsprechenden Gutachten mit den Lichtbildern bei den verschiedenen Versicherungen angefordert werden, so dass ein Sachverständiger zumindest auf dieser Basis tätig werden kann.

4.1 Streitfragen

a) Aufgefahren oder aufgeschoben?

Oftmals bringt ein Fahrer sein Fahrzeug bei der Annäherung an einen Stau oder an einen schon vorher stattgefundenen Auffahrunfall gerade noch rechtzeitig zum Stehen, wird dann aber von seinem Hintermann, der selbst nicht mehr rechtzeitig bremsen kann, auf das vor ihm befindliche Fahrzeug aufgeschoben.

Während er natürlich dann, wenn er selbst nicht mehr rechtzeitig anhalten kann und auffährt, für den von ihm verursachten Schaden verantwortlich ist, entfällt die Verantwortlichkeit in diesem Fall (wenn er also aufgeschoben wurde).

Eine Klärung wird immer wieder dadurch (recht erfolglos) versucht, dass man den Vordermann fragt, wie viele Schläge er verspürt hat.

Theoretisch ist es nämlich so, dass der Vordermann in dem Fall, dass sein Hintermann rechtzeitig anhalten konnte, dann aber aufgeschoben wird, nur einen Schlag verspürt. Fährt der Hintermann auf und auf den Hintermann fährt wiederum ein drittes Fahrzeug, muss der Vordermann zwei Schläge verspüren.

Es versteht sich von selbst, dass der Vordermann in einer solchen Unfallsituation etwas Besseres zu tun hat, als Schläge zu zählen. Der entsprechende Nachweis gelingt somit eher selten.

b) Bremsweg-Verkürzung

Wer zu seinem Vordermann den richtigen Sicherheitsabstand einhält, kann normalerweise in dem Fall, dass es zu einem Unfall des Vordermannes kommt (dieser fährt z. B. auf ein Stauende auf) ohne weiteres rechtzeitig anhalten, ohne selbst auf den Vordermann aufzufahren.

Dies gilt jedoch nur in den Fall, dass die Bremswirkung, die der Hintermann erzielt, der Bremswirkung des Vordermannes entspricht. Bremst jedoch der Vordermann „im Kofferraum“ seines Vordermannes, erreicht er hier durch eine Bremswirkung, die man mit den normalen Fahrzeugbremsen keinesfalls erreichen kann.

Das Fahrzeug des Vordermannes wird somit durch das Auffahren auf den weiteren Vordermann so stark abgebremst, dass der Hintermann, der diese Bremswirkung mit seinen Bremsen nicht erzielen kann, zwangsläufig auf seinen Vordermann auffahren muss.

Dieser Umstand wird aus technischer Sicht mit „Bremsweg-Verkürzung“ umschrieben. Es versteht sich von selbst, dass den auffahrenden Hintermann in einem solchen Fall keine Schuld trifft.

Anhaltspunkte für eine solche Bremsweg-Verkürzung sind insbesondere starke Schäden am Heck bzw. an der Front der beiden Vordermänner.

5. Die Unterschreitung des Sicherheitsabstandes bei Pkws

Gemäß § 4 Abs. 1 StVO muss der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter ihm gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird.

Ordnungswidrig ist der vorsätzliche oder fahrlässige Verstoß gegen eine Vorschrift über den Abstand in § 4 StVO, also z. B. zu dichtes Auffahren ohne Belästigung, bei Gefährdung oder Belästigung Tateinheit mit § 1 StVO.

Die Unterschreitung des Sicherheitsabstandes im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 1 ist ordnungswidrig, wenn sie **nicht nur ganz vorübergehend** geschieht, es müssen somit die teilweise sehr strengen Anforderungen der Rechtsprechung an die Feststellung eines gefährdenden Abstandes hinsichtlich der Mindeststrecke zu dichtem Auffahren erfüllt sein.

Das OLG Köln hält die Unterschreitung auf mindestens 150 Meter für erforderlich, aber auch ausreichend, wenn auf den vorausgegangenen 150 Metern keine den Vorwurf zu dichtem Auffahren ausschließende Veränderung (z. B. Bremsen des Vorausfahrenden) eingetreten ist und die Unterschreitung mindestens 25 Prozent beträgt.

Dreimaliges Unterschreiten des Sicherheitsabstandes für jeweils mehr als eine Sekunde auf knapp 1 km ist ordnungswidrig.

Der Abstand muss in der Regel ausreichen, um auch bei plötzlichem Bremsen des Vordermannes noch anhalten zu können. Jedoch braucht der Nachfolgende nicht mit ruckartigem Stehenbleiben des Vorfahrenden zu rechnen .

Der Abstand muss nicht die Möglichkeit einbeziehen, der Vorfahrende könnte auf ein weiteres Fahrzeug auffahren, also ohne vollen Bremsweg zum Stehen kommen. Etwas anderes gilt nur dann, wenn der Nachfahrende nach den erkennbaren Umständen des Einzelfalles ein Auffahren seines Vordermannes immerhin für möglich halten kann, z. B. wenn der Vordermann auf andere Fahrzeuge erkennbar dicht auffährt.

5.1 Sicherheitsabstand

Der Abstand richtet sich nach Örtlichkeit und Lage sowie der Fahrgeschwindigkeit. Ausreichender Abstand (Sicherheitsabstand) ist bei normalen Verhältnissen die in 1,5 Sekunden durchfahrene Strecke.

Auch auf der Autobahn beträgt der nötige Abstand in der Regel, je nach

- Streckenverhältnissen,
- Wetter und
- individueller Bremsverzögerung,

mindestens 1,5 Sekunden.

Dem Fahrzeugführer kann als Anhaltspunkt etwa der halbe Tachowert dienen. Da dieser auch der BKatV - allerdings nur bei erheblicher Unterschreitung - als Bemessungsmaßstab für die Bußgeldhöhe dient, stellt sich die Frage, ob die Rechtsprechung zum 1,5-Sekunden-Abstand nicht überholt ist.

5.2 Gefährdungsabstand

Vom Sicherheitsabstand zu unterscheiden ist der Gefährdungsabstand. Dieser ist erreicht, wenn der Abstand zum vorausfahrenden Pkw geringer ist als die in 0,8 Sekunden durchfahrene Strecke.

Berechnungen

Die gefahrene Geschwindigkeit in km/h : 3,6 ergibt die gefahrene Geschwindigkeit in m/sec.

Die sich hieraus ergebende Zahl stellt denjenigen Wert dar, den das Fahrzeug in einer Sekunde in Metern zurückgelegt.

Die zum Durchfahren des festgestellten Abstandes benötigte Zeit ergibt sich, wenn der Abstand in Metern durch die so ermittelte Geschwindigkeit (in Metern/sec) dividiert wird.

Abstand in m

----- = (benötigte) **Zeit** (zum Durchfahren der
Abstandsstrecke)
Geschw. (M/sec)

Die Rechtsprechung verlangt für die Annahme einer Gefährdung eine Mindestnachfahrstrecke in dem dichten (Gefährdungs-)Abstand von mindestens 250 - 300 Meter .

5.3 Halber Tachowert

Das in der BKatV enthaltene Kriterium des halben Tachowertes (= 1,8 Sekunden-Abstand) ist Berechnungsmaßstab für die Regelgeldbuße, nicht Definition des „Sicherheitsabstandes“, zumal die BKatV erst bei ganz erheblichen Unterschreitungen dieses Wertes Regelbußen vorsieht und im übrigen Ordnungswidrigkeiten-Tatbestände voraussetzt, nicht aber selbst solche begründet.

Für die Bußgeldbehörde und im Regelfall gilt jedenfalls die in der BKatV vorgeschriebene Berechnungsweise.

5.4 Feststellungen im Urteil

Das Urteil muss feststellen, auf welcher tatsächlichen Grundlage die Geschwindigkeitsfeststellung bei der Abstandsmessung beruht. Es muss nachprüfbar darlegen, warum der Abstand zu gering gewesen ist. Es muss insbesondere mitteilen, nach welchem Verfahren Abstand und Geschwindigkeit gemessen wurden.

Bei Anwendung anerkannter technischer Verfahren braucht das Urteil ohne konkrete Anhaltspunkte keine Einzelheiten zur

- Durchführung von Funktionsprüfungen,
- Beachtung der Richtlinien für die Bedienung,
- ordnungsgemäßen Aufstellung des Gerätes,
- usw.
-

mitzuteilen.

Der Abstand hintereinander fahrender Kraftfahrzeuge kann dabei **nach der Lebenserfahrung** durch eine **Schätzung darin geübter Personen** jedenfalls dann hinreichend verlässlich festgestellt werden, wenn die beteiligten Fahrzeuge aus nicht zu großer Entfernung über eine genügend lange Fahrstrecke ungehindert beobachtet werden können und es sich nicht um einen Grenzfall, sondern um ein beträchtliches Unterschreiten des notwendigen Sicherheitsabstandes handelt.

Bei der Beurteilung dieser Frage hat der Tatrichter dem Umstand Rechnung zu tragen, dass eine hinreichend genaue Abstandsschätzung **ungeübten Personen** i. d. R. nicht möglich ist. Hierbei handelt es sich um einen allgemeinen Erfahrungssatz, dessen Nichtbeachtung der Nichtanwendung einer Rechtsnorm gleichkommt und deshalb zu einer Verletzung sachlichen Rechts führt.

Das Gericht hat somit in seinem Urteil **mitzuteilen**, ob und inwieweit die Zeugen - sei es aufgrund ihrer beruflichen Ausbildung oder aufgrund anderer Umstände - im Schätzen räumlicher Abstände geübt

sind. Nähere Ausführungen sind dazu insbesondere bei einer schwierigen Schätzungssituation unverzichtbar, wenn also z. B. die Zeugen zu keinem Zeitpunkt aus seitlich versetzter Position ungehinderte Sicht auf die beiden Fahrzeuge und den zwischen ihnen bestehenden Abstand hatten. Es genügt dabei nicht, wenn das Gericht einen „großzügigen“ Sicherheitsabschlag zugunsten des Betroffenen vornimmt, da nicht auszuschließen ist, dass sich der Tatrichter bei ausreichender Berücksichtigung der allgemeinen verbindlichen Erfahrungssätze zur **Beurteilung der Beweiskraft einer Abstandsschätzung** schon von der grundsätzlichen Verwertbarkeit der im vorliegenden Messverfahren gewordenen Ergebnisse nicht hätte überzeugen lassen können.

Die unterschiedlichen Verfahren zur Abstandsmessung von Autobahn-Brücken werden von der Rechtsprechung überwiegend als zuverlässig anerkannt

Zur Feststellungen des gefährdenden Abstandes ist ein Geräteabzug von 15 % von der in 0,8 Sekunden zurückgelegten Fahrstrecke der Kraftfahrzeuge zu machen. Ein solcher Abschlag ist jedoch nicht grundsätzlich geboten, vielmehr unterliegt eine etwaige Fehlerbeurteilung des Messvorganges **der freien Beweiswürdigung des Gerichts**.

5.5 Abstandsmessung durch hinterherfahrende Polizeifahrzeuge (Schätzung)

Bei längerer - gleichbleibender - Mess-Strecke werden erfahrene Polizeibeamte, die dem kontrollierten Fahrzeug auf einem anderen Fahrstreifen folgen, einen auffällig verkürzten Abstand des Vorausfahrenden zu dessen Vordermann ausreichend schätzen können. Dies gilt nicht ohne weiteres auch für ungeübte Polizeibeamte.

Messung durch Hinterherfahren unter Verwendung eines Systems mit Video-Aufnahme werden unter Abzug einer Mess-Toleranz von 5% hinsichtlich der gemessenen Geschwindigkeit als zuverlässig anerkannt.

5.6 Abstandsmessung durch vorausfahrende Polizeifahrzeuge

Inwieweit die Feststellung einer Geschwindigkeitsüberschreitung oder eines zu geringen Abstandes durch ein vorausfahrendes Polizeifahrzeug möglich ist, begegnet Bedenken.

Eine solche Methode, insbesondere durch vorausfahrende Zivilfahrzeuge der Polizei, ist eigentlich schon aus dem Grund abzulehnen, weil das Verhalten eines vorausfahrenden Fahrzeugs geeignet ist, das Verhalten des Nachfahrenden **(nachteilig) zu beeinflussen** und zu fördern.

Zur Abstandsmessungen eignet sich auch ein Video-Mess-Verfahren von Autobahn-Brücken aus.

III. Geschwindigkeitsverstöße

1. Allgemeines

Der Streit, ob Geschwindigkeitsmessungen nur von der Polizei oder auch vom Vollzugsdienst der Kommunen durchgeführt werden dürfen, ist zwischenzeitlich ausdiskutiert: Auch die Kommunen dürfen, zumindest im Bereich der Kommune auf den entsprechenden Straßen derselben.

Ein starker Meinungsstreit gestellt allerdings derzeit noch zu der Frage, ob die Kommunen wiederum die Geschwindigkeitsmessungen an private Unternehmen übertragen dürfen. Die derzeitige Tendenz dürfte dahingehen, dass dies unzulässig ist.

Insbesondere bei Geschwindigkeitsüberschreitungen gilt der Grundsatz, dass die Höhe der Geldbuße (und die mögliche Verhängung eines Fahrverbots) **in Relation zum Maß des Verschuldens** stehen muss bzw. stehen sollte.

Die Bußgeldbehörden nehmen hierauf jedoch in der Regel keinerlei Rücksicht: hier geht alles streng nach dem Bußgeldkatalog (ob es passt oder nicht).

Da der Bußgeldkatalog von einem fahrlässigen Verschulden „mittlerer Art und Güte“ ausgeht, gilt es also, ein unterdurchschnittliches Verschulden nachzuweisen, um so zu einer milderer Sanktionen zu gelangen. Nur so erklärt es sich, dass sich die Entscheidungen der Obergerichte überwiegend damit beschäftigen, wann ein Fall leichter Fahrlässigkeit vorliegt.

2. Einzelfälle

Auch wenn die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit theoretisch ab dem ersten beschränkenden Verkehrszeichen gilt, schreiben Polizeirichtlinien **unterschiedliche Toleranzstrecken** vor, innerhalb denen keine Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden sollen. So wird in der Regel eine Geschwindigkeitsmessung nicht unmittelbar hinter dem Ortseingangsschild durchgeführt, sondern erst 200 Meter danach (sofern keine besondere Gefahrenstelle vorliegt, die eine frühere Messung rechtfertigt). Eine Geschwindigkeitsüberschreitung bis zu 50 Meter nach dem beschränkenden Schild stellt dann jedoch nur eine geringe Pflichtwidrigkeit dar.

Bei einer deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitung (insbesondere innerorts) liegt es nahe, sich mit der Frage des Vorsatzes auseinanderzusetzen. Ist die Differenz zwischen erlaubter und tatsächlich gefahrener Geschwindigkeit so erheblich, dass jeder Autofahrer, insbesondere wenn er über erhebliche Erfahrung verfügt, bemerken muss, dass er wesentlich zu schnell fährt, liegt eine vorsätzliche Begehungsweise nahe. Dann müssen Anhaltspunkte dafür vorliegen, die gleichwohl für ein fahrlässiges Verhalten sprechen können.

Lässt der Betroffene sich gegenüber dem Vorwurf der Geschwindigkeitsüberschreitung dahingehend ein, er habe die Straße, auf der die Geschwindigkeit innerorts auf 30 km/h beschränkt war, erstmals befahren und das die Geschwindigkeit beschränkende Verkehrsschild übersehen, kann im Hinblick auf die Rechtsprechung des BGH ein **Entfallen des ggf. verwirkten Regelfahrverbots** in Betracht kommen.

Das Urteil hat Feststellungen dazu zu enthalten, ob die festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitung dem Betroffenen (auch) subjektiv vorwerfbar war. Hat sich der Betroffene dahin eingelassen, er habe die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht gesehen, sind **derartige Feststellungen notwendig**.

Ein Fahrverbot ist dann nicht zu verhängen, wenn der Fahrzeugführer trotz objektiv erheblicher Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen **infolge einfacher Fahrlässigkeit** nicht wahrgenommen hat.

Damit hat das Gericht zur Art und Weise der Einrichtung der Geschwindigkeitsbeschränkung, in der der Betroffene den ihm zur Last gelegten Geschwindigkeit Verstoß begangen hat, nähere Feststellungen zutreffen. Hierbei kommt es insbesondere auf die Art und Weise der entsprechenden Beschilderung an.

Voraussetzung der Anwendung der neuen Rechtsprechung des BGH:

- das Schild muss übersehen werden können (bedarf einer näheren Feststellung),
- der Autofahrer muss sich darauf berufen, das Schild übersehen zu haben,
- kein Geschwindigkeitstrichter.

Befinden sich das Ortseingangsschild und das die Geschwindigkeit auf (30 km/h) begrenzende Zeichen jeweils nur einmal auf gleicher Höhe oder in unmittelbarem räumlichen Abstand hintereinander, lässt sich ein sogenanntes Augenblicksversagen im Sinn der Rechtsprechung des BGH nur schwerlich widerlegen.

Wird der Autofahrer von einer Geschwindigkeitsbeschränkung überrascht (insbesondere auf Autobahnen), so ist von ihm nicht zu verlangen, dass er seine Geschwindigkeit durch eine Vollbremsung reduziert und anpasst.

Ausnahme: Geschwindigkeitsbeschränkung wird mehrfach angezeigt und die Messung erfolgt erst am 2. oder 3. Verkehrszeichen (sog. Geschwindigkeitstrichter).

Ein Tachodefekt entschuldigt nicht bei erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Wer sich darauf berufen will, sollte zumindest in der Lage sein, ein Messprotokoll einer entsprechenden Prüf-Stelle oder einer Werkstatt vorzulegen, aus dem Protokoll sollte sich dann auch eine tatsächliche Differenz ergeben.

II. Messverfahren

1. Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren

Während aufgrund der Arbeitsüberlastung der Polizei die Fälle der Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren mit geeichten oder nicht geeichtem Tacho (Tachometer werden nicht „geeicht“, richtig muss es „justiert“ heißen) gesunken sind, führte die Ausrüstung der Polizei mit sogenannten „Video-Fahrzeugen“ zu einem Ansteigen der Fälle in diesem Bereich.

Grundsätzlich gilt jedoch:

- 1) es muss eine Mindest-Messstrecke eingehalten werden, 300 Meter sind dabei eher zu wenig;
- 2) der Abstand zwischen den Fahrzeugen muss im Laufe der Messung weitgehend konstant bleiben.

Aufgrund der möglichen Fehlerquellen sind die Gerichte mit Sicherheitsabzügen bei Messungen durch Hinterherfahren mit justiertem oder nichtjustiertem Tacho sehr großzügig (bis zu 25 Prozent).

Bei der Geschwindigkeitsmessung durch Hinterherfahren sind zum **Ausgleich von Messungenauigkeiten** und sonstigen Fehlerquellen Sicherheitsabzüge von der mit dem Tachometer des nachfahrenden Fahrzeugs gemessenen Geschwindigkeit vorzunehmen. Die Höhe dieses Abschlags ist Tat- und nicht Rechtsfrage, wie überhaupt die Beurteilung der Frage, ob und inwieweit die Messergebnisse zum Beweis einer Geschwindigkeitsüberschreitung geeignet sind, Sache des Tatrichters ist.

Bei den **auszugleichenden Messungenauigkeiten** handelt es sich grundsätzlich um solche, die durch Ablesefehler, Tachometerfehler, wechselnden Reifenluftdruck, Verschleiß des Reifenprofils, Dicke der Reifen, Fahrzeuggewicht, Schlupf an Antriebsrädern und durch Abstandsschwankungen entstehen können.

Bei nicht justiertem Tachometer des Messfahrzeugs werden in der Gerichtspraxis verschiedene Methoden zur Bemessung des Sicherheitsabzugs angewendet. So werden beispielsweise 15 Prozent der abgelesenen Geschwindigkeit und zusätzlich sieben Prozent des Skalenendwertes des Tachometers des Messfahrzeugs abgezogen oder ein Gesamtabzug von 20 Prozent des abgelesenen Wertes vorgenommen.

Die oben genannten Fehlermöglichkeiten, die den beschriebenen Berechnungen des Sicherheitsabzugs zugrunde liegen, stammen sämtlich aus dem Bereich des Messfahrzeugs. Wenn sich bei der Ermittlung der Geschwindigkeit ein zusätzlicher Unsicherheitsfaktor aus dem Bereich des überwachten Fahrzeugs ergibt, der für die Berechnung des Sicherheitsabschlags erheblich ist, so hat der Tatrichter dies zu berücksichtigen.

Bei der Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren handelt es sich **nicht** um eine **standardisierte Messmethode** unter weitgehender Ausschaltung möglicher Fehlerquellen, bei der sich der Tatrichter nur dann von der Zuverlässigkeit der Messung überzeugen muss, wenn konkrete Anhaltspunkte für Messfehler gegeben sind.

Es handelt sich hierbei vielmehr um eine Messmethode, die die Gefahr einer Ungenauigkeit aufweist, bei der sich der Tatrichter in jedem Einzelfall von deren Zuverlässigkeit überzeugen muss. Die Zuverlässigkeit der Geschwindigkeitsmessung durch Tachometer-Vergleich hängt entscheidend von der Zuverlässigkeit ab, mit der das Abstandsverhalten über längere Zeit mit bloßem Auge, ohne technische Hilfsmittel beobachtet worden ist. Diese wird zum Beispiel umso geringer, je größer der Abstand zu dem vorausfahrenden Fahrzeug ist.

Kann bei einer Geschwindigkeitsmessung durch Hinterherfahren das überwachte Fahrzeug die Geschwindigkeit der abgelesenen Höhe nach fahrzeugtechnisch nicht erreichen und ist der Unterschied zwischen dem abgelesenen Wert und der Höchstgeschwindigkeit des überwachten Fahrzeugs erheblich, so folgt daraus, dass ein oder mehrere Messfehler vorliegen, die beträchtlich größer sind als die möglichen Fehler, die den üblichen - auf dem Bereich des Messfahrzeugs beruhenden - Abzugsberechnungen zugrunde liegen. Zum Ausgleich solcher Messfehler ist, falls sie nicht generell zur Unbrauchbarkeit des Messergebnisses führen - was nahe liegen dürfte -, ein höherer Sicherheitsabschlag vorzunehmen als zum Ausgleich durchschnittlicher Messfehler.

Den zu stellenden Anforderungen an die Urteilsgründe wird ein Urteil nur gerecht, wenn es bei einer Geschwindigkeitsmessung am Tage die Länge der Mess-Strecke, den (ungefähren) Abstand zum

vorausfahrenden Fahrzeug, die Justierung des Tachometers binnen Jahresfrist und die Höhe des Sicherheitsabschlages feststellt.

Bei einer Messung zur Nachtzeit genügen diese Feststellungen nicht. Bei den i. d. R. schlechten Sichtverhältnissen zur Nachtzeit bedarf es näherer Angaben dazu, wie die Beleuchtungsverhältnisse waren und ob bei den zur Nachtzeit regelmäßig schlechten Lichtverhältnissen der Abstand zu dem vorausfahrenden Fahrzeug durch Scheinwerfer des nachfahrenden Fahrzeugs oder durch andere Lichtquellen aufgehellt war und damit ausreichend sicher erfasst und geschätzt werden konnte, ferner ist festzustellen, ob die Umrisse des vorausfahrenden Pkws und nicht nur dessen Rücklichter erkennbar waren.

Der Tachometer wird mit einer bestimmten Fahrzeug-Konstellation justiert. Wird diese Konstellation verändert, kann die Justierung naturgemäß so auch nicht mehr gelten. Bei den Fahrzeugen gilt dies insbesondere im Falle eines Reifenwechsels. Wird das Fahrzeug z. B. mit Sommer-Bereifung „geeicht“ und sodann - zu einem späteren Zeitpunkt - auf Winterreifen umgerüstet, sind erhöhte Toleranzen zu berücksichtigen.

Ein Augenmerk ist hier auch auf die Lauffleistung zu richten. Werden an dem Fahrzeug neue Reifen montiert und der Tachometer neu justiert, findet die betreffende Messungen jedoch zu einem Zeitpunkt statt, an dem das Fahrzeug z. B. mit diesen Reifen schon 50000 Kilometer zurückgelegt hat (sind die Reifen also entsprechend abgefahren), müssen auch hier erhöhte Toleranzen berücksichtigt werden. Über entsprechende Maßnahmen an dem Fahrzeug gibt es Protokolle („Lebensakte“ des Fahrzeugs/Gerätes). Sind diese der Akte nicht schon beigelegt, kann der Verteidiger die Beiziehung verlangen.

2. Fahrzeuge mit Video-Ausrüstung

Etwas anders sieht die Lage bei Messungen mit den „Video-Fahrzeugen“ aus: Hier gibt es ein Videoband, das von einem Sachverständigen ausgewertet werden kann. Dieser berücksichtigt dann nur noch Geräte-Toleranzen, darüber hinaus allenfalls von ihm festgestellte Abstandsschwankungen im Laufe der Messung, sofern sie relevant sind.

Üblicherweise werden die Video-Bänder von der Polizei schon äußerst großzügig ausgewertet, so dass die Sachverständigen in der Regel eher zu für den Betroffenen ungünstigeren Ergebnissen kommen.

Die vom Gerätehersteller festgelegten Richtlinien und die im Prüfschein der PTB enthaltenen Hinweise sind zu beachten. Es ist daher in aller Regel gewährleistet, dass die vom Messfahrzeug ausgehende Verkehrsfehlergrenze bei Geschwindigkeiten über 100 km/h, also

- Tachometerabweichung,
- Reifenverschleiß,
- Reifenluftdruck,
- Reifenfertigkeitstoleranz

5% nicht überschreitet.

Wird z.B. zugunsten des Betroffenen bei einer Geschwindigkeit von 135 km/h wegen des Schlupfes der Antriebsräder gegenüber der Fahrbahn ein weiterer Fehler von maximal 1% angesetzt und bleibt

zugunsten des Betroffenen der Fehler wegen der Reifenaufweitung durch die hohe Fahrgeschwindigkeit außer Betracht, dann verbleibt für den möglichen Fehler bei der Schätzung des Abstandes, der aufgrund der Videoaufzeichnung hier gering gehalten werden kann, eine Toleranz von 4 %.

Dies bedeutet, dass sich der Abstand des Messfahrzeuges zum verfolgten Fahrzeug auf der Messstrecke von 1000m um mehr als 40m verringert haben müsste, um einen üblicherweise vorgenommenen Sicherheitsabschlag von 10% zu überschreiten.

Ist nach den Feststellungen der Abstand jedoch während der Nachfahrstrecke von über 1000 Metern etwa gleich geblieben, sind demnach sind alle hier in Betracht kommenden Fehlerquellen, insbesondere auch der Reifenverschleiß, bei der Messung durch Nachfahren mit dem Abschlag von 10% ausreichend berücksichtigt.

Technische Einzelheiten

Hinter Fahrer- und Beifahrersitz ist in der Fahrzeugmitte eine Video-Kamera fest installiert. Diese kann gedreht, in der Höhe verfahren und gekippt werden.

Die fahrzeugbezogene Position ist nicht zu verändern.

Das Zoom-Objektiv ist mechanisch gegen Veränderungen blockiert.

Über einen Impulsgeber, welcher am Fahrzeuggetriebe angebracht ist, wird die Umdrehungs-Anzahl abgenommen und einem Kleincomputer zugeführt. Dieser errechnet die Geschwindigkeit und Wegstrecke und führt diese Daten dem Videobild untrennbar zu.

Außerdem werden im Videobild noch ein fortlaufender Zeitwert und die Fahrzeugkennung eingeblendet. Mit einem stationären Auswert-Gerät können sodann Abstände und Geschwindigkeiten von Fahrzeugen ermittelt werden, es ist aber auch möglich, eine Nötigung, einen Rotlicht-Verstoß, ein Rechtsüberholen oder das Nichtbeachten des Rechtsfahrgebotes zu dokumentieren.

Das Aufzeichnungsgerät ist am Fahrzeug mit den bekannten Eichfehler-Grenzen zu eichen. Da diese Eichung nicht die Fahrzeugteile betrifft, welche sich außerhalb des geschlossenen Systems befinden, sind noch zusätzliche Toleranzen zu berücksichtigen.

Die Auswertung erfolgt an einer dafür eingerichteten Station, welche über einen Auswert-Rekorder verfügt, der in der Lage ist, genaue Video-Bilder darzustellen, einem digitalen Messlinien-Generator, mit dem sich Linien in das Bild einblenden lassen, und einer Rechneinheit zum Berechnen von Geschwindigkeit und Abstand nach Werteeingabe und unter der Berücksichtigung von Toleranzen.

Checkliste

- 1) Ist eine gültige Eichung vorhanden;
- 2) Entsprach das Fahrzeug dem Eichzustand;
- 3) Ist der Einfluss von Reifen und Beladung berücksichtigt;
- 4) Sind zusätzliche Toleranzen wegen möglicherweise auftretenden Objektiv-Verzerrungen zu berücksichtigen;
- 5) Sind die Geometrien der auszuwertenden Fahrzeuge richtig angesetzt;
- 6) Liegen Fehler bei der Vermessung der fahrzeugspezifischen Bezugsmaße vor;
- 7) Wurde bei der Abstandsbestimmung der Kamera-Aufstellungsort und Vermessungsfehler berücksichtigt.

Wurden die Toleranzen berücksichtigt und die Auswertung bzw. Berechnung sorgfältig durchgeführt, sind in der Regel keine zusätzlichen Toleranzen in Ansatz zu bringen. Im Einzelfall ist es sinnvoll, den Sachbearbeiter intensiv darüber zu befragen, wie die Messung vorgenommen wurde.

Zusätzliche Toleranzen sind zum Beispiel bei einer Nachmessung durch Vorausfahren möglich, wenn die Abstandsbestimmung nur über die Fahrzeugspiegel vorgenommen wurde und der Abstand dazu noch groß gewesen sein soll.

Ein häufig im Einsatz befindliches und daher für alle Fälle typisches Video-Aufzeichnungsgerät bei Verkehrsüberwachungen ist das

2.1 Proof Speed Messgerät

Bei dem Proof Speed Messgerät handelt es sich um eine Video-Anlage mit Datengenerator, die das Fahrverhalten des verfolgten Fahrzeugs während der Messung aufzeichnet, wobei in die Aufzeichnung insbesondere auch die vom nachfolgenden Polizeifahrzeug eingehaltene Geschwindigkeit eingeblendet wird.

Das Messverfahren wird zum einen bestimmt durch die rein technischen Bedienungsvorschriften des Herstellers für das Messgerät und zum anderen durch die Vorgaben der internen Richtlinien für die polizeiliche Verkehrsüberwachung (von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich). So sieht z. B. die Anlage 2a der Richtlinien für die polizeiliche Verkehrsüberwachung des Bayerischen Staatsministerium des Innern bei einer Geschwindigkeit von über 90 km/h eine Mess-Strecke vor, die nicht kürzer als fünfhundert Meter sein soll bei möglichst gleichbleibendem Abstand zwischen den Fahrzeugen.

Die Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren unter Verwendung eines sogenannten Proof Speed Messgerätes ist ein standardisiertes Messverfahren.

2.2 Standardisiertes Messverfahren

Dieser Begriff bedeutet nicht, dass die Messung in einem vollautomatisierten, menschliche Handhabungsfehler praktisch ausschließenden Verfahren stattfinden muss. Vielmehr ist hierunter ein durch Normen vereinheitlichtes (technisches) Verfahren zu verstehen, bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und sein Ablauf so festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind.

Bei einem standardisierten Messverfahren genügt es in der Regel, wenn sich die Verurteilung auf die Mitteilung des Messverfahrens und der nach Abzug der Messtoleranz ermittelten Geschwindigkeit stützt.

Unter Zugrundelegung dieser Anforderungen sind die Voraussetzungen des „standardisierten Messverfahrens“ auch bei dem Proof Speed Messgerät gegeben, obgleich die Messung nur teilweise auf automatischen Abläufen (Geschwindigkeitsmessung des Polizeifahrzeuges), im wesentlichen aber darauf beruht, dass die Polizeibeamten die Vorgaben hinsichtlich Nachfahrstrecke und Abstand einhalten. Die Video-Aufzeichnung ermöglicht dabei eine Kontrolle der Einhaltung der Vorgaben.

Einwendungen gegen die Richtigkeit der vorgenommenen Messung wegen Nichteinhaltung der für das Messverfahren vorgeschriebenen Richtlinien oder Bedienungsvorschriften des Herstellers müssen in der Hauptverhandlung mit einem Beweisantrag erhoben werden, im Rechtsbeschwerdeverfahren mit einer Verfahrensrüge.

Die Behauptung, dass das Messgerät entgegen der Aussage des Messbeamten für die Tatzeit nicht geeicht war, kann nur mit einer Verfahrensrüge vorgetragen werden.

Ob eine Video-Aufzeichnung vorliegt, ergibt sich in der Regel schon daraus, dass diese sodann in Bußgeldbescheid als Beweismittel aufgeführt ist. Wer nun als Verteidiger bestreitet, dass die Messung ordnungsgemäß erfolgte oder ordnungsgemäß ausgewertet wurde, muss damit rechnen, dass das Gericht einen Sachverständigen mit der Auswertung beauftragt. Nicht alle Gerichte geben vor der Beauftragung eines Sachverständigen einen entsprechenden Hinweis.

Für das entsprechende Gutachten entstehen in der Regel Kosten von mehr als 500 EUR, die im Falle einer Verurteilung als Kosten des Verfahrens von dem Betroffenen zu tragen sind (Rechtsschutzversicherung?).

Ob der Verteidiger einen Anspruch auf Übersendung einer Kopie der Videoaufzeichnung hat, ist streitig. Übersendet der Verteidiger eine Leer-Kassette mit der Bitte, ihm eine Kopie zu fertigen und diese dann zurückzusenden, wird dieser Bitte jedoch üblicherweise entsprochen. Diese Videokassette sollte der Verteidiger dann - zweckmäßigerweise - mit seinem Mandanten ansehen.

:

3. Radar-Geräte

Radar-Messungen sind grundsätzlich anerkannt. Bei einem Einsatz unter Beachtung der entsprechenden Vorschriften ist von einem zuverlässigen Messergebnis auszugehen.

3.1 Multanova- Geräte

Die Geschwindigkeitsmessung mit dem Verkehrsrادargerät der Firma Multanova Typ MU VR 6F-2 beruht auf dem Dopplereffekt. Ein Radarstrahl wird von der Radarsonde unter einem Winkel von 22 Grad zur Fahrbahn Längsrichtung ausgestrahlt. Durchfährt ein Fahrzeug das Strahlungsfeld der Sonde, so werden die Radarstrahlen an diesem reflektiert und von der Sonde wieder empfangen. Bei der Reflektion wird die Frequenz des Radarstrahls abhängig von den gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeuges verändert (Dopplereffekt). Dieser Frequenzunterschied zwischen der ausgesendeten und der empfangenen Strahlung wird als Maß für die Geschwindigkeitsmessungen herangezogen. Beim Durchfahren des Radarstrahls werden die einzelnen Messwerte miteinander verglichen und bei größeren Abweichungen als

- + -3 km/h bei Messwerten unter 100 km/h bzw.
- + -3 Prozent bei Messwerten über 100 km/h

wird die Messung verworfen. Bei Übereinstimmung der Messwerte kommt es bei entsprechender Höhe der Geschwindigkeit (Überschreitung des eingestellten Grenzwertes) zum Auslösen des Registriefotos.

Bei dem Radargerät MU VR 6F-2 beträgt die betriebliche Fehlergrenze

- + -3 km/h bei Messwerten unter 100 km/h bzw.
- + -3 Prozent bei Messwerten über 100 km/h.

Durch die bei der Eichung vorgenommene messtechnische Prüfung ist gewährleistet, dass diese für den Betrieb des Messgerätes zulässigen Fehlergrenzen eingehalten werden.

Diese Fehlergrenzen decken mögliche Fehler ab, die zustandekommen können durch

- Ungenauigkeiten in der Geräteelektronik
- die Halbwertsbreite des Radarstrahls

- geringfügige Aufstell- und Justierfehler.

Eine Kalibrierung erfolgt automatisch vor jeder einzelnen Messung, wobei keine fotografischen Dokumentation erfolgt. Der Quarztest wird ebenfalls automatisch bei jedem Einschalten des Gerätes und während jedes Messablaufes kurz nach dem Zustandekommen des Messwertes durchgeführt. Während der Messung erscheinen keine Hinweise über die Ergebnisse des Quarztestes, solange dieser erfolgreich abläuft.

Dieses Radargerät lässt sich durch Fremdsender nicht stören. Eine Verfälschung der gemessenen Geschwindigkeit durch externen Funk oder externe Radarsender kann somit ausgeschlossen werden.

Das Fototeil des Radargerätes ist mit einer Dateneinblendung ausgerüstet. Jede der beiden Datenfeldzeilen enthält am Ende ein zusätzliches Zeichen mit dessen Hilfe die Vollständigkeit der Einblendung überprüft werden kann.

3.2 Messwinkel

Bei einer Radarmessung ist der Messwinkel von Bedeutung, da dieser die gemessene Geschwindigkeit beeinflusst. Ist der Messwinkel kleiner als die vorgeschriebenen 22 Grad, so wird eine zu hohe Geschwindigkeit gemessen. Ist der Messwinkel dagegen größer als 22 Grad, so wird eine zu niedrige Geschwindigkeit gemessen.

Aus diesem Grund muss das Verkehrsradargerät entsprechend aufgestellt werden.

Aus diesem Grund muss nach Messprotokoll und Aufstellungsskizze sichergestellt sein, dass der Messwinkel von 22 Grad eingehalten wurde.

3.3 Reflektionsfehlmessungen

Bei Radargeräten kann es unter Umständen zu Reflektionsfehlmessungen kommen.

Hierbei sind die folgenden Möglichkeiten denkbar:

- Reflektion des Radarstrahls an einer größeren Metallfläche oder an einem Metallgitter (Leitplanken, Verkehrsschilder, geparkter Pkw, Garagentore o.ä.).
- Bei einer Reflektionsfehlmessung wird der Radarstrahl an einer Metallfläche reflektiert und es kann dann ein Fahrzeug außerhalb des direkten Radarstrahls erfasst werden. Durchfährt nun gleichzeitig ein anderes Fahrzeug dem Bildbereich (wobei dieses Fahrzeug den direkten Radarstrahl jedoch noch nicht erreicht haben darf oder den direkten Radarstrahl bereits wieder verlassen haben muss), so kann es zu einer Fehlzurordnung der gemessenen Geschwindigkeit kommen.
- Reflektion des Radarstrahls an einem anderen Fahrzeug im abfließenden Verkehr (Gegenverkehr).
- Reflektion des Radarstrahls an einem „Tripelspiegel“. Darunter versteht man das Zusammenlaufen von drei zueinander senkrechten, reflektionsfähigen Flächen, wie z. B. unter einer Brücke o.ä.

Check-Liste

Bei der Auswertung des Negativfilmes ist zu überprüfen:

- 1) Weist der Negativfilm am Beginn und am Ende der Messung die erforderlichen Testaufnahmen auf?
- 2) Befinden sich auf dem Negativfilm sämtliche fotografisch registrierten Fahrzeuge in der für eine korrekte Geschwindigkeitsmessung zu erwartenden Fotoposition?
- 3) Befinden sich Fahrzeuge mit einer ähnlichen Geschwindigkeit wie das Fahrzeug des Betroffenen in einer vergleichbaren Fotoposition?
- 4) Sind die angezeigten Geschwindigkeitswerte bauartbedingt von den fotografisch registrierten Fahrzeugen erreichbar?
- 5) Befinden sich Leernegative, d. h. Aufnahmen ohne Fahrzeug im Messbereich, jedoch mit eingblendeter Geschwindigkeit auf dem Messfilm?
Derartige Aufnahmen kommen durch Reflektion des Radarstrahls zustande, wobei dann Fahrzeuge außerhalb des Messbereiches erfasst werden)
- 6) Befinden sich außer dem Fahrzeug des Betroffenen noch weitere Fahrzeuge im Bereich des Radarstrahls, d. h. liegt möglicherweise ein Zuordnungsfehler vor?
- 7) Befinden sich im Bereich des Radarstrahls Hindernisse (Hecken, Büsche, Bäume o.ä.)?
- 8) War das Fahrzeug des Betroffenen annähernd parallel zum überwachten Fahrstreifen unterwegs?
- 9) Gibt es Anhaltspunkte für Übertragungsfehler (sind nur reale Zahlenfiguren in den jeweiligen Datenfeldern eingblendet)?
- 10) Wie wurde das Fahrzeug gemessen - im ankommenden oder abfahrenden Verkehr?

Dass Messprotokoll und die Aufstellungsskizze sind auf Beanstandungen zu überprüfen. Aus dem Eichschein muss sich ergeben, dass die Messeinrichtung zum Tatzeitpunkt noch gültig geeicht war.

4. Lichtschranken

Bei den Lichtschranken-Geräten haben sich im wesentlichen die vom Typ ESO durchgesetzt. Mittlerweile sind Geräte mit vier Lichtschranken, bei älteren Geräten noch mit 3 Lichtschranken im Einsatz.

Die Geräte und damit die Messergebnisse sind im wesentlichen i. d. R. zuverlässig.

4.1 ESO-Lichtschranke

Vom Lichtwerfer verlaufen infrarote und damit nicht sichtbare Lichtstrahlen quer über die Straße zum Lichtempfänger. Die Lichtstrahlen sind in einem festgelegten Abstand voneinander entfernt, es wird dann die Zeit gemessen, die das Fahrzeug für das Durchfahren des Abstandes zwischen den Lichtstrahlen benötigt. Die Unterbrechung der vom Licht dafür ausgehenden Strahlen beim Lichtempfänger führt zur Unterbrechung des Stromflusses.

Die Zeitmessung erfolgt durch Impulzzählung von separaten Schwingquarzen mit definierten Schwingungsverhalten von 100 kHz. Nach der Gleichung „Geschwindigkeit ist Weg geteilt durch Zeit“ berechnet das Gerät die Geschwindigkeit des Fahrzeuges.

Bei dem Dreifach-Lichtschrankengerät wurde ein dritter Lichtstrahl in die Mitte der beiden vorhandenen Lichtstrahlen angebracht. Es verlaufen so im Abstand von 25 cm drei Lichtstrahlen über die Fahrbahn. Wird der erste Lichtstrahl durch das Fahrzeug unterbrochen, laufen 2 Uhren an; die erste Uhr endet,

wenn der zweite Lichtstrahl unterbrochen wird; die zweite Uhr endet, wenn der dritte Lichtstrahl unterbrochen wird.

Da die Abstände zwischen den Lichtstrahlen festgelegt sind, lassen sich mit den gemessenen Zeiten zwei voneinander unabhängige Geschwindigkeiten ermitteln (Haupt - und Kontrollmessung). Diese werden geräteintern miteinander verglichen. Bei Abweichen dieser Messungen um mehr als $\pm 3\%$ wird die gesamte Messung geräteintern annulliert.

Diese geräteimmanente Kontrolle galt als sicher, bis Ende 1991 in einem Großversuch festgestellt wurde, dass Abtastfehler möglich sind und von den Gerät gegebenenfalls nicht erkannt werden. Seit 1992 erfolgte daher eine Umrüstung der Geräte auf die sog. Einfahrt-/ Ausfahrtmessung, auch 4-fach Messung genannt. Es soll so die Möglichkeit des Auftretens von Messfehlern bei einer unkorrekt aufgestellten Lichtschranke verhindert werden.

4.2 Funktionsweise

Die Messung funktioniert dabei wie folgt:

Es findet zunächst eine Einfahrtmessung statt, das heißt, die Fahrzeugfront durchbricht die Lichtstrahlen, es findet eine Messung zwischen den Lichtstrahlen 1 und 2 und 1 und 3 statt. Diese wird geräteintern verglichen, der Messwertevergleich muss innerhalb der Toleranzgrenze von $\pm 3\%$ übereinstimmen. Bei Einhaltung der Toleranz erfolgt nun die Fotoauslösung. Dann wird die Ausfahrtmessung eingeleitet, d.h. das Fahrzeugheck gibt die Lichtstrahlen frei. Die Ausfahrtmessung läuft nach dem gleichen Prinzip ab, mit dem Unterschied, dass jeweils das Freischalten der bis dahin unterbrochenen Lichtstrahlen zur Zeitmessung herangezogen wird. Auch die hier ermittelten Werte werden geräteintern miteinander verglichen, sie dürfen die Toleranzgrenzen von $\pm 3\%$ nicht übersteigen.

Weiter wird dann ein Toleranzvergleich zwischen Einfahrt- und Ausfahrtmessung vorgenommen. Liegen beide Messergebnisse von Einfahrt - und Ausfahrtmessung bei Messwerten bis 100 km/h innerhalb einer Toleranz von 6 km/h, bzw. bei Messwerten über 100 km/h bei einer Toleranz von 6 %, dann wird aus allen bis dahin getätigten Messwertvergleichen der tiefste Messwert ermittelt.

Dieses Messergebnis wird auf das Foto nun nachträglich eingeblendet. Eine Außer - Toleranzmessung an der Frontseite des gemessenen Fahrzeugs erscheint mit der Bezeichnung " 1EE " km/h im Anzeigenbedienteil. Ein Messfoto mit der Dateneinspiegelung " 0EE km/h " gibt den Hinweis auf eine annullierte Ausfahrtmessung.

Checkliste

1. Vorliegen eines gültigen Eichscheinnes

2. Messprotokoll

Hieraus muss sich ergeben, ob die vorgeschriebenen Funktionstests durchgeführt wurden, sofern diese nicht bereits fotografisch dokumentiert werden.

- Am Beginn und am Ende der Messung der „000“ und „ 3 FF“- Test (fotografische Dokumentation Test 1)
- Leuchtdiodentest (Messprotokoll bzw. Aussage des Messbeamten, Test 2)
- Es muss die exakte Höhe der Lichtstrahlen über Fahrbahnniveau angegeben sein.

Anhaltspunkte für Übertragungsfehler sind:

- nichtreale Zahlenfiguren;
- Fehlen von bestimmten Ziffern;
- größere Anzahl von Leernegativen, d.h. Negative mit eingeblendeten Messwerten ohne Vorhandensein eines Fahrzeuges oder eines Fahrzeuges außerhalb der für eine korrekte Geschwindigkeitsmessung zu erwartenden Fotoposition;
- fotografische Registrierung von bauartbedingt durch das Fahrzeug nicht erreichbaren Geschwindigkeiten;
- Beim Hineinfahren von drei Fahrzeugen in sehr kurzen Zeitabständen in den Messbereich kann es zu einer fehlerhaften Zuordnung der Geschwindigkeit kommen, da das Gerät schneller arbeitet als die Fotoanlage; es könnte so die Geschwindigkeit des zweiten Fahrzeuges dem dritten Kraftfahrzeug zugeordnet werden, der Film ist dahingehend zu überprüfen;
- Es dürfen sich nicht gleichzeitig zwei Fahrzeuge in gleicher Fahrtrichtung im messwirksamen Bereich befinden;
- gehäuftes Auftauchen der Fehleranzeige „12“ (Verwerfung des Messergebnisses wegen erkannter Geschwindigkeitsdifferenzen von mehr als + -3%) können einen begründeten Anhaltspunkt dafür geben, dass es an dieser Stelle auch zu nicht erkannten Abtastfehlern gekommen sein könnte.

Es fällt auf, dass geeichte Geräte zum Ende der Eichgültigkeits-Dauer dazu neigen, erhöhte Toleranzen aufzuweisen. Dies kann dazu führen, dass eine ESO-Lichtschranke vermehrt OEE-Messungen aufweist.

Bei fehlender oder ungültiger Eichung ist die Messung zwar nicht grundsätzlich unverwertbar, dann müssen jedoch (deutlich) höhere Toleranzen veranschlagt werden (bis zu 20 Prozent).

Nach einer Reparatur des Gerätes erlischt die Eichung, das Gerät muss also neu geeicht werden.

Neu: Einseiten-ESO

Die Firma ESO hat ein neues Geschwindigkeitsmessgerät auf den Markt gebracht, das nicht mehr mit Lichtschranken funktioniert, also keinen Lichtwerfer und -empfänger, sondern nur noch ein Messgerät benötigt. Damit werden Helligkeitsunterschiede gemessen, die Messung funktioniert wie bisher (Einfahrts-/Ausfahrtmessung). Das Gerät ist nur vereinzelt im Einsatz, so dass noch keine abschließenden Erfahrungswerte vorliegen.

5. Laser-Pistole

5.1 Allgemeines zu Laser-Geschwindigkeitsmesssystemen

Am 2.11.1992 wurde erstmals in Deutschland eine „Laser-Pistole“ von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) für die polizeiliche Verkehrsüberwachung zugelassen.

Bundesweit sind seit ca. 1994 drei vom Prinzip her ähnlich arbeitende Hand-Laser-Messgeräte zur polizeilichen Geschwindigkeitsüberwachung im Einsatz.

Es handelt sich hierbei um die Geräte

- Riegl LR 90-235/P (der Firma Dr. Riegl aus Österreich)
- LTI 20.20 TS/KM (der Firma Per-Electronic, importiert aus Amerika)

- LAVEG (der Firma Jenoptik aus Deutschland)

Alle drei Geräte arbeiten (noch) ohne fotografische Dokumentation, für die Geräte LTI 20.20 TS/KM und LAVEG besteht aus technischer Sicht die Möglichkeit, ein entsprechendes Zusatzgerät anzuschließen. Das Gerät LAVEG ist in der Schweiz bereits so ausgerüstet im Einsatz. In Deutschland wird eine derartige Handhabung bisher abgelehnt.

Die Zulassung der Laser-Pistole war lange umstritten. Besonderes Unbehagen bereitet wohl auch der Umstand, dass es bei der Laser-Pistole üblicherweise nicht die bisher bekannten „klassischen“ Beweismittel gibt, insbesondere also die altbekannten Fotos, auf denen Fahrzeug, Fahrer, Tatzeit und Geschwindigkeit jederzeit überprüft und nachvollzogen werden konnte.

Neu bei der Laser-Pistole ist, dass es insoweit nur ein „Beweismittel“ gibt, nämlich den messenden Beamten, der die Laser-Pistole verwendet.

Dies führte frühzeitig zu Meinungsverschiedenheiten unter den Oberlandesgerichten.

Das OLG Frankfurt/Main hat in seiner Entscheidung vom 5. 7. 95 und dem Beschluss vom 4. 7. 95 für Geschwindigkeitsmessungen mit dem Lasermessgerät LTI 20.20 die Ansicht vertreten, dass der Tatrichter in jedem Fall die Zuordnung der Messung zum Fahrzeug des Betroffenen und die Beschaffenheit (Größe) der vom Laserstrahl erfassten Fläche darzulegen habe - ebenso das OLG Naumburg in zwei Beschlüssen für Messungen mit den Lasermeßsystemen LTI 20.20 und LAVEG. Eine andere Ansicht vertraten das OLG Oldenburg, das OLG Saarbrücken und das OLG Hamm. Das OLG Frankfurt und das OLG Naumburg stützten ihre Gegenansicht in erster Linie darauf, dass bei den genannten Lasermessgeräten eine fotografische Dokumentation nicht erfolgt. Hieraus resultiere die Gefahr, dass die die Messung durchführenden Polizeibeamten insbesondere bei höherer Verkehrsdichte oder bei schlechten Sichtverhältnissen die ermittelte Geschwindigkeit einem falschen Fahrzeug zuordneten.

Technische Untersuchungen von Löhle und Löhle/Beck hätten zudem ergeben, dass Fehlmessungen zum Nachteil des Betroffenen auftreten könnten, wenn der Laserstrahl nicht - wie vorgeschrieben - auf ein senkrecht stehendes Fahrzeugteil (etwa das Nummernschild) gerichtet werde, sondern auf ein nahezu horizontales Fahrzeugteil (beispielsweise die Motorhaube) auftreffe.

Der BGH vertritt die Auffassung, diese Erwägungen seien jedoch nicht geeignet, generell eine erweiterte tatrichterliche Darlegungspflicht bei Geschwindigkeitsmessungen mit Lasermeßsystemen zu rechtfertigen. Sie würden vielmehr die hiervon zu trennende Frage betreffen, ob der Tatrichter sich **im Einzelfall die Überzeugung** verschaffen durfte, dass das durchgeführte Messverfahren **zutreffende Ergebnisse** geliefert hat.

Insoweit gelte, dass der Tatrichter nur dann gehalten ist, die Zuverlässigkeit von Messungen, die mit einem anerkannten und weitgehend standardisierten Messverfahren gewonnen worden sind, zu überprüfen, wenn konkrete Anhaltspunkte für Messfehler bestehen.

Ob solche Anhaltspunkte im Einzelfall gegeben sind, kann hierbei u. a. auch von technischen Besonderheiten des angewandten Messverfahrens abhängen. Bei den hier angesprochenen Lasermeßsystemen können daher Bedenken gegen die gewonnenen Ergebnisse auch daraus resultieren, dass unter bestimmten Bedingungen - schlechte Sichtverhältnisse und/oder hohe

Verkehrsdichte - die Zuordnung des Messergebnisses zu einem bestimmten Fahrzeug besonderer Überprüfung bedarf.

Kommt der Tatrichter in diesen Fällen seiner Pflicht zur Aufklärung - **etwa nach einem Beweisantrag** - nicht nach, so kann, wenn die tatsächlichen Grundlagen, aus denen die Zweifel an der Zuverlässigkeit der Messung resultieren, in den Urteilsfeststellungen keinen Niederschlag gefunden haben, dies im Rechtsbeschwerdeverfahren nicht mit der Sachrüge, sondern nur mit einer Verfahrensrüge beanstandet werden.

TECHNISCHE DATEN

- Riegl LR 90-235/P

Zugelassener Geschwindigkeitsmessbereich: km/h	0 km/h bis 250
Zugelassener Entfernungsbereich:	30 m bis 500 m
Umgebungstemperatur (Betrieb): Celsius	- 10 bis + 50 Grad
Messzeit ((Geschwindigkeitsmessung): 1,0 s)	typ. 0,5 s (max.)
Mess-Strahldurchmesser:	je 100 m Entfernung ca. 0,3 m
Sichtoptik:	keine Vergrößerung, roter Leuchtpunkt, einstellbare Helligkeit
Fehlergrenzen:	+/- 3 km/h bis 100 km/h +/- 3% über 100 km/h

- LTI 20.20 TS/KM

Zugelassener Geschwindigkeitsmessbereich: km/h	0 km/h bis 250
Zugelassener Entfernungsbereich:	20 m bis 400 m
Umgebungstemperatur (Betrieb): Celsius	- 10 bis + 50 Grad
Messzeit (Geschwindigkeitsmessung):	0,3 s
Messstrahldurchmesser:	keine Angaben
Sichtoptik:	roter Leuchtpunkt
Fehlergrenzen:	+/- 3km/h bis 100 km/h +/- 3 % über 100km/h

- LAVEG

Zugelassener Geschwindigkeitsmessbereich:	0 km/h - 250 km/h
Zugelassener Entfernungsbereich:	30m - 350m
Umgebungstemperatur: Celsius	-10 bis + 50 Grad
Messzeit (Geschwindigkeitsmessung):	0,36 s bis 1 s
Messstrahldurchmesser:	35cm bei 100m Entfernung

	65 cm bei 200 m Entfernung
	95 cm bei 300 m Entfernung
Sichtoptik:	Visierkreuz, Zieloptik mit 7facher Vergrößerung
Fehlergrenzen: km/h	+ - 3 km/h bis 100 + - 3 % über 100 km/h

Viele mögen sich (hämisch) gefreut haben, als die ersten Fehlmessungen der überwiegend eingesetzten Laser-Pistole Typ Riegl bekannt und in den einschlägigen Zeitschriften publiziert wurden. Die Freude war allerdings nur von kurzer Dauer - die eingesetzte Software wurde vom Hersteller überarbeitet und verbessert, nunmehr sollen Fehlmessungen ausgeschlossen sein.

So entschieden die verschiedenen Oberlandesgerichte dann auch, dass die Messung mit einer ordnungsgemäß eingesetzten und verwendeten Laser-Pistole sicher und fehlerfrei ist und das entsprechende Messergebnis dann auch in einem Verfahren verwertet werden darf.

5. 2 Voraussetzungen des Einsatzes

Eine ordnungsgemäße Messung, die dann auch verwertet werden darf, hat zunächst die folgenden Voraussetzungen:

1. Der Beamte, der die Laser-Pistole einsetzt, hat an einer entsprechenden Schulung teilgenommen (darüber gibt es einen schriftlichen Nachweis),
2. Die vorgeschriebenen Eingangstests (Selbsttest, Displaytest, Test der Visiereinrichtung, Nulltest) wurden vor Beginn der Messungen (am Messort!) durchgeführt,
3. Die Vorschriften über den Einsatz der Laser-Pistole (Entfernung, Zielpunkt, verwacklungsfreie Handhabung etc.) wurden bei der Messung eingehalten.

5.3 Der Messvorgang

Der entsprechende Messvorgang soll sich dann - jedenfalls in der Theorie - wie folgt abspielen:

- 1) Der messende Beamte sucht sich ein heranfahrendes (oder im Ausnahmefall wegfahrendes) Fahrzeug heraus,
- 2) Das Fahrzeug wird anvisiert, üblicherweise mit Zielpunkt Mitte des Nummernschildes,

- 3) Kommt eine Messung zustande, zeigt das Gerät die gemessene Geschwindigkeit an (wobei ein Plus-Zeichen vor der angezeigten Geschwindigkeit zeigt, dass sich das Fahrzeug annähert, ein Minus-Zeichen zeigt an, dass sich das gemessene Fahrzeug entfernt),
- 4) Kommt aus irgendwelchen Gründen keine oder eine falsche Messung zustande, verwirft das Gerät die Messung, es ertönt ein Piep-Ton, eine Geschwindigkeit wird nicht angezeigt,
- 5) Wird eine Geschwindigkeit angezeigt, liest der messende Beamte die angezeigte Geschwindigkeit laut vor und zeigt die Anzeige einem zweiten Beamten. Dieser liest die Anzeige selbst ab und notiert diese zusammen mit dem Fahrzeugkennzeichen des gemessenen Fahrzeugs. Der messende Beamte schaut dem zweiten Beamten hierbei über die Schulter und überprüft die Richtigkeit dieses Aufschriebs.
- 6) Üblicherweise wird ein beanstandetes Fahrzeug im weiteren Verlauf bei einer Kontrollstelle angehalten und kontrolliert, der Fahrer mit der gemessenen Geschwindigkeit konfrontiert.

Die Messung aus einem geschlossenen Polizeifahrzeug durch die Windschutzscheibe ist nach der Betriebsanleitung und dem Zulassungsschein der PTB zulässig.

Letztlich bedeutet dies zusammengefasst, dass es entweder zu einer Messung kommt (also eine Geschwindigkeit angezeigt wird) und dies der Beweis sein soll, dass die Messung ordnungsgemäß ist - oder es wird eben keine Geschwindigkeit angezeigt, weil das Gerät eine nicht ordnungsgemäße Messung erkannt und selbständig verworfen hat.

Es versteht sich allerdings eigentlich von selbst, dass es bei Einhaltung des obengenannten Ablaufs kaum möglich wäre, mit einer Laser-Pistole eine nennenswerte Zahl von Fahrzeugen zu kontrollieren, dies gilt insbesondere für Punkt 5. Dass es hier zu Fehlern aufgrund menschlichen Versagens kommen kann, liegt auf der Hand.

Probleme bei dieser Art „Massen-Kontrolle“ haben zwischenzeitlich dazu geführt, dass die zunächst so beabsichtigte Praxis verworfen wurde. Verschiedentlich wird jetzt nach einer Messung das Ergebnis gespeichert, der Betroffene verfolgt und mit dem Ergebnis konfrontiert. Die so resultierende Messfrequenz von 2-3 Fahrzeugen in der Stunde führt - nachvollziehbar - zu einer immer geringen Relevanz der Laser-Messungen.

Zahlreiche Sachverständige und entsprechende Organisationen haben die Laser-Pistolen zwischenzeitlich auf ihre Sicherheit und Fehlerfreiheit in umfangreichen Praxistests überprüft.

So wurde dann auch tatsächlich im Rahmen eines solchen Versuchs mit zahlreichen Messungen mit der Laser-Pistole Typ Riegl von der DEKRA ein Fehler festgestellt. Da die näheren Umstände der Versuche unglücklicherweise nicht weiter dokumentiert worden waren, kam die DEKRA zu dem Ergebnis, dass die Laser-Pistole (wohl) sicher sein müsse, da sie in zahlreichen Fällen sehr genau gemessen habe und bei rund dreihundert Versuchen nur ein Fehler festgestellt worden sei. Dabei könne es sich folglich nicht um einen Messfehler handeln, es müsse vielmehr ein Fehler des Aufschriebs als Ursache genannt werden.

Die DEKRA argumentierte in ihrem Bericht weiter so, dass der Fehler am Ende einer langen Versuchsreihe festgestellt worden sei und man sich so erklären können, dass bei dem Messenden eben

die Konzentration nachgelassen habe und es bei entsprechender Ermüdung auch nicht so einfach sei, eine digitale „3“ von einer digitalen „9“ zu unterscheiden.

„(...) Es zeigt sich, dass ein Messfehler des Laser-Gerätes extrem unwahrscheinlich ist, wenngleich vor allem unter Zugrundelegung strafprozessualer Beweisgrundsätze nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann.

Aus technischer Sicht plausibel, aber eben nicht als 100% gesichert anzusehen ist die Möglichkeit eines Ablese- oder Übertragungsfehlers. (...)”

Dieses Ergebnis „die Laser-Pistole ist sicher, Unsicherheitsfaktor ist der Mensch“ kann eigentlich kaum dazu beitragen, den skeptischen Juristen zu beruhigen. Was kann es bringen, wenn die Geschwindigkeiten tatsächlich genau gemessen werden, diese Genauigkeit jedoch dann wieder durch die Ungenauigkeit und mangelnde Konzentration eines Menschen relativiert wird? Dies gilt insbesondere dann, wenn es eben dieser Mensch ist, der als einziges Beweismittel zur Verfügung steht.

Aber selbst dieses Problem hat sich zwischenzeitlich schon wieder relativiert: Bei einer erneuten Versuchsreihe mit der Laser-Pistole Riegl hat die DEKRA im November 1998 gravierende Messfehler feststellen können.

Die DEKRA hat dabei bei Laser-Pistolen des Typs Riegl Abweichungen/Fehlmessungen von ± 6 km/h feststellen können - ungewiss ist dabei, ob nicht auch größere Abweichungen - zumindest theoretisch - denkbar sind.

Damit steht fest: die Laser-Pistole ist nicht fehlerfrei und damit eben auch nicht sicher.

Bei dieser Versuchsreihe wurde zwar der Versuch unternommen, Messfehler zu provozieren, aber immerhin: dies ist gelungen! Während die Ergebnisse der ersten Versuchsreihe relativ schnell veröffentlicht wurden, liegt eine Veröffentlichung über die 2. Versuchsreihe bislang noch nicht vor.

Nicht unberücksichtigt bleiben sollte auch, dass den Sachverständigen durch die **Vorenthaltung von Geräteinterna** durch die Herstellerfirmen vertiefte Erkenntnismöglichkeiten verschlossen bleiben.

Gerade bei Messungen mit der Laser-Pistole muss es daher die Aufgabe des Verteidigers sein, den Argwohn des Gerichtes wachzurufen. Vermag das Gericht im Einzelfall - auch nach sachverständiger Beratung - nicht auszuschließen, dass es im vorliegenden (Einzel-)Fall zu einer Fehlmessung/Fehlzuordnung/Falschnotierung gekommen ist, kann es nicht zu einer Verurteilung kommen.

Geht das Gericht den entsprechenden Möglichkeiten nicht ausreichend nach und verurteilt gleichwohl, kann das Urteil keinen Bestand haben.

6. Geschwindigkeitsmessung mit Kontaktschleifen

Die Geschwindigkeitsmessung mittels Kontaktschleifen im Fahrbahnbelag funktioniert im Prinzip wie eine Messung mittels ESO-Lichtschranke, die Lichtstrahlen werden allerdings durch die Kontaktschleifen ersetzt.

Eine korrekte Messung ist allerdings nur zu erwarten, wenn die Anbringung der Kontaktschleifen den technischen Vorgaben entspricht, insbesondere die entsprechenden Abstände genauestens eingehalten werden.

Aus diesem Grund muss nicht nur das technische Gerät, sondern auch der Mess-Ort abgenommen und geeicht sein. Hierüber muss es eigentlich eine Dokumentation oder Urkunde geben, die sich erfahrungsgemäss jedoch nie bei den Akten befindet (weil sie nicht vorgelegt wird und es niemand - mangels Kenntnis - moniert).

7. Geschwindigkeitsmessung von Brücken

Früher mit Fotoapparaten und Stopp-Uhren, heute mit moderner Video-Technik. Die Polizei fertigt von Brücken aus Video-Aufzeichnungen, die dann mit moderner Computertechnik ausgewertet werden.

In einzelnen Fällen wird am Ende der Mess-Strecke zusätzlich ein Fahrer-Foto gefertigt.

Die Auswertung erfolgt als einfache Weg-Zeit-Berechnung. Zum Zwecke der Wegbetrachtung sind auf der Fahrbahn Markierungen angebracht, i.d.R. in einem Abstand von 50m.

Da eine Aufzeichnung vorliegt, kann ein Sachverständiger die entsprechende polizeiliche Auswertung unproblematisch überprüfen.

Die Auswertung kann aber nur dann zu einem richtigen Ergebnis kommen, wenn die Fahrbahnmarkierungen ordnungsgemäss angebracht sind. Dies muss mittels eines geeichten Gerätes geschehen.

Auch dieser **Mess-Ort** muss somit abgenommen und „geeicht“ sein.

Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Alkohol und Drogen verbinden das Ordnungswidrigkeitenrecht mit dem Strafrecht.

Wer unter Drogen mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilnimmt, begeht (nur) eine Ordnungswidrigkeit. Ist jedoch der Nachweis möglich, dass die Teilnahme am Straßenverkehr drogenbedingt im Zustand absoluter Fahrunsicherheit erfolgte, liegt ein Vergehen gemäß § 316 StGB oder möglicherweise sogar nach § 315c StGB vor.

Die Berechnung der Blutalkoholkonzentration

Es mag nur menschlich verständlich sein, dass niemand eingestehen will, 10 Gläser Wein oder zehn Flaschen Bier in kurzer Zeit getrunken zu haben, es könnte dann der Verdacht entstehen, man sei Alkoholiker.

Gleichwohl grenzt es an Lächerlichkeit, bei Vorliegen einer BAK von beispielsweise 1,3 Promille nur „ein Glas Weinschorle“ getrunken haben zu wollen.

Der Anwalt sollte also in der Lage sein, die Angaben seines Mandanten zu den Trinkmengen und der hieraus resultierenden BAK zu überprüfen und so frühzeitig zu erkennen, wie stichhaltig (und ehrlich) die Angaben tatsächlich sind. Ergibt eine einfache überschlägige Berechnung und Überprüfung, dass die Angaben des Mandanten nicht zutreffen können, wird er entsprechend zu beraten sein - wiederholt er seine Angaben vor Gericht, kann dies auch nachteilige Folgen haben (wer seinen eigenen Alkoholkonsum so sehr unterschätzt, wird sicherlich längere Zeit benötigen, bis wieder eine „Eignung“ festzustellen sein wird).

Immer wieder werden (blinde) Beschwerden gegen die Beschlagnahme des Führerscheins oder gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis z.B. mit der Begründung eingelegt, zu dem (hohen) Ergebnis bei der Atem-Alkohol-Überprüfung sei es nur gekommen, weil der Beschuldigte wegen Zahnschmerzen den Mund mit Alkohol ausgespült habe - liegt das Ergebnis der Blutalkohol-Untersuchung vor und weist dieses einen deutlichen Wert aus, ist nicht nur der Rechtsanwalt der Lächerlichkeit preisgegeben.

Der Ablauf im Körper

Wenn Alkohol getrunken wird, befindet er sich zunächst im Magen. Abhängig vom Trinkverhalten und von der genossenen Menge geht der Alkohol vom Magen aus mehr oder weniger schnell in das Blut über.

Über den Blutkreislauf wird der Alkohol dann auch zum Gehirn transportiert, wo die (bekannte) Wirkung des Alkohols eintritt.

Resorptionsphase

Die Zeit, in der der Alkohol vom Magen in das Blut übergeht, wird Resorptionsphase genannt. Sie kann bis zu zwei Stunden andauern.

In dieser Resorptionsphase geht ein Teil des Alkohol verloren, dieser geht nicht in das Blut über. Dieser verlorene Teil wird Resorptionsdefizit genannt. Das Resorptionsdefizit beträgt in der Regel 10 - 15 Prozent, kann aber in einzelnen Fällen auch darüber liegen.

Eliminationsphase

Sobald der Alkohol im Blut ist, wird er auch schon wieder abgebaut. Diese Zeit, in der der Alkohol abgebaut wird, wird Eliminationsphase genannt.

Die Höhe des Abbaus des Alkohols ist von Mensch zum Mensch unterschiedlich und u. a. abhängig von der Alkoholgewöhnung und der derzeitigen persönlichen Befindlichkeit. Es wird davon ausgegangen, dass der Alkoholabbau mindestens 0,1 Promille und max. zwischen 0,2 und 0,25 Promille beträgt. Realistisch ist zumindest von einem durchschnittlichen Wert von 0,15 Promille auszugehen.

Mit den heutigen technischen/medizinischen Geräten, mit denen die Blutproben untersucht und ausgewertet werden, lässt sich die jeweilige BAK recht genau bestimmen.

Unabhängig davon lässt sich es einer mögliche Blutalkoholkonzentration auch nach der Formel von Widmark bestimmen.

Die Formel nach Widmark

Zu Beginn der Berechnung ist zunächst das „reduzierte Körpergewicht“ zu bestimmen. Hierbei ist das jeweilige Körpergewicht mit dem Reduktionsfaktor zu multiplizieren.

Dieser Reduktionsfaktor ist abhängig vom Verhältnis zwischen Körpermasse und Blutanteil. Der Reduktionsfaktor beträgt bei Männern 0,7, bei Frauen (die einen höheren Fettanteil haben) 0,6.

Weiter ist der genossene Alkohol gewichtsmäßig zu errechnen. Kennt man die Alkoholkonzentration des genossenen Getränkes, kann man den Alkoholanteil gewichtsmäßig errechnen.

Hierbei muss berücksichtigt werden, dass Alkohol etwa 80 Prozent des Gewichtes von Wasser hat.

Somit ist die in Prozent angegebene Alkoholkonzentration mit dem Faktor 8 zu multiplizieren, so erhält man das in einem Liter des Getränkes enthaltene Alkoholgewicht.

Die so errechnete Alkoholmenge in Gramm ist sodann durch das reduzierte Körpergewicht zu dividieren, das Ergebnis ist die Blutalkoholkonzentration.

Die Blutalkoholkonzentration, die man aufgrund dieser Berechnung erhält, stellt allerdings nur einen (maximalen) Annäherungswert dar.

Zu einer genaueren Berechnung müsste darüber hinaus zunächst das Resorptionsdefizit abgezogen und sodann der stündliche Abbau berücksichtigt werden.

Gleichwohl ist die Formel nach Widmark geeignet, um die Angaben zum genossenen Alkohol unter Berücksichtigung der festgestellten BAK zu überprüfen.

I. Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum

Der Nachweis von Drogenwirkstoffen im Blut eines Fahrzeugführers rechtfertigt für sich allein noch nicht die Annahme der Fahruntüchtigkeit. Hierfür bedarf es vielmehr regelmäßig der Feststellung weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen; die Beeinträchtigung der Sehfähigkeit auf Grund einer drogenbedingten Pupillenstarre genügt hierfür noch nicht ohne weiteres.

Die Annahme der Fahruntüchtigkeit aufgrund des Genusses „anderer berauschender Mittel“ im Sinne des

§ 316 StGB muss an die selben Voraussetzungen anknüpfen, die die Rechtsprechung für die Anwendung dieser Strafvorschrift auf das Führen von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluss entwickelt hat.

Die inhaltliche Bestimmung der Fahruntüchtigkeit („nicht in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen“) kann zwar nicht losgelöst von Erkenntnissen der Medizin und der Toxikologie getroffen werden, sie unterfällt aber nicht allein rechts- bzw.

verkehrsmedizinischer oder auch toxikologischer Beurteilung, sondern ist eine Rechtsfrage, deren normative Bewertung in erster Linie richterliche Aufgabe ist.

1. Fahruntüchtigkeit

Fahruntüchtigkeit setzt danach voraus, dass die **gesamte Leistungsfähigkeit des Fahrzeugführers**, namentlich infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher Ausfälle soweit **herabgesetzt**

ist, dass er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Eintritt schwieriger Verkehrslage, sicher zu steuern.

Beim Alkohol haben gute Quantifizierbarkeit, bekanntes Stoffwechselverhalten sowie überprüfbare und bedingt reproduzierbare Wirkungsweise der Rechtsprechung ermöglicht, auf der Grundlage der gleichzeitig und gleichrangig zu würdigenden Ergebnisse sowohl der biologisch-medizinischen als auch der statistischen Alkoholforschung und unter besonderer Berücksichtigung der Ergebnisse von Versuchen die BAK festzulegen, bei der der Betreffende in seiner Leistungsfähigkeit so vermindert und in seiner Gesamtpersönlichkeit so wesentlich verändert ist, dass er den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr durch rasches, angemessenes und zielbewusstes Handeln zu genügen vermag.

Bei Erreichen dieser BAK ist ein Kraftfahrer „absolut fahruntüchtig“, weiterer Beweiszeichen für die Annahme der Fahruntüchtigkeit bedarf es dann nicht.

Gesicherte Erfahrungswerte, die es erlauben, der BAK von 1,1 ‰ entsprechende Grenzwerte der Blut-Wirkstoff-Konzentration für die Annahme „absoluter“ Fahruntüchtigkeit bei Drogenkonsum zu bestimmen, liegen bisher nicht vor.

Es kann derzeit jedenfalls **nicht als wissenschaftlich gesichert angesehen** werden, dass jeglicher Konsum sogenannter „harter“ Drogen (insbesondere Heroin oder Kokain), der durch einen positiven Blut-Wirkstoff-Konzentrationsbefund belegt ist, generell-abstrakt geeignet ist, die aktuelle Fahrtüchtigkeit aufzuheben. Eine solche Annahme muss konkret unter Ausschluss jeden vernünftigen Zweifels gerechtfertigt sein.

Dies gilt unabhängig von der Höhe der festgestellten Blut-Wirkstoff-Konzentration.

Um zu gesicherten Erkenntnissen zu gelangen, die unabhängig von rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen im Einzelfall den allgemeinen Grad der Gefährlichkeit einer Intoxikation in Bezug auf die Fahrtüchtigkeit belegen, bedarf es verkehrsunfallstatistischer Untersuchungen über die dosisabhängige Steigerung des Unfallrisikos.

Für derartige objektivierbare medizinisch- und verkehrsunfallstatistische Daten fehlt es aber gegenwärtig noch an einer ausreichenden Grundlage.

Deshalb gestattet der positive Nachweis von psychotropen Substanzen im Blut - ungeachtet dessen, dass aus medizinisch-toxikologischer Sicht die Fahrsicherheit nach Konsum von Heroin und Kokain generell in Frage gestellt wird - für sich genommen nur einer Aussage über die aktuelle Wirkung eines Rauschmittels bei dem Betreffenden. Der Nachweis akuten Missbrauch ist aber nicht mit (absoluter) Fahruntüchtigkeit gleichzusetzen.

2. Die Neufassung des § 24a Abs. 2 S. 2 StVG

Dass eine absolute Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum nicht zu begründen ist, wird durch die am 1. 8. 98 in Kraft getretene Neufassung von § 24a Abs. 2 S. 2 StVG bestätigt. Der Gesetzgeber hat damit nunmehr das Führen von Kraftfahrzeugen „**unter der Wirkung**“ bestimmter, in einer Anlage besonders aufgeführter **Rauschdrogen** (u. a. Heroin und Kokain) als Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld (und Fahrverbot) bewehrt.

Mit diesem Gesetz sollte zur Bekämpfung der durch Drogen für die Verkehrssicherheit entstehenden Gefahren die **Ahndungslücke beseitigt** werden, die sich nach der bisherigen Gesetzeslage daraus ergab, dass „eine Verurteilung nach den strafrechtlichen Bestimmungen nur möglich ist, wenn die

Fahruntüchtigkeit festgestellt und nachgewiesen werden kann, weil es Grenzwerte für die Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit bei Drogen bis er nicht gibt“.

Der Gesetzgeber hat mit dieser gesetzlichen Regelung für die Fahrten nach Drogenkonsum einen - abgestuften, weiteren - abstrakten Gefährdungstatbestand als **Vorfeld- oder Auffangtatbestand** gegenüber dem an engere Voraussetzungen geknüpften § 316 StGB geschaffen.

Daraus ergibt sich im Umkehrschluss, dass für eine Verurteilung einer Straftat nach den §§ 315c, 316 StGB der Nachweis der Fahruntüchtigkeit nicht allein schon aufgrund des positiven Blut-Wirkstoff-Befundes erbracht ist.

Die Einführung eines strafbewehrten „**absoluten Drogenverbots**“, das die Teilnahme am Verkehr nach Rauschgiftgenuss unabhängig von der individuellen Wirkung der Droge unter Strafe stellt, ist dem Gesetzgeber vorbehalten.

Der für die Erfüllung des geltenden § 316 StGB vorausgesetzte Nachweis der (relativen) Fahruntüchtigkeit kann bei der gegenwärtigen Gesetzeslage nur aufgrund des konkreten rauschmittelbedingten Leistungsbildes des Betroffenen im Einzelfall geführt werden. Dazu bedarf es außer dem positiven Blut-Wirkstoff-Befundes regelmäßig **weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen**.

Dabei können die Anforderungen an Art und Ausmaß drogenbedingter Ausfallerscheinungen um so geringer sein, je höher die in Blut festgestellte Wirkstoff-Konzentration ist.

Unter Umständen können auch Auffälligkeiten im Verhalten in der konkreten Kontroll-Situation genügen, die konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben.

II. Fahren unter Alkoholeinfluss, § 24a StVG

Das Fahren nach Alkoholenuss, der zur Fahrzeit oder danach zu einer BAK von mindestens 0,5 ‰, aber weniger als 1,1 ‰ führt, stellt eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG dar.

Voraussetzung ist dabei zunächst, dass im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug geführt wird. Weiteres Tatbestandsmerkmal ist eine BAK zwischen 0,5 ‰ und 1,09 ‰, und zwar ohne Rücksicht auf die Fahrtüchtigkeit.

1.Grundsatz: fahrlässige Begehungsweise

Fahrlässiges Handeln reicht aus. Im Bereich des § 24a StVG genügt eine **verhältnismäßig geringe Trinkmenge** zur Erfüllung der äußeren Tatseite, also Mengen, welche die Leistungsfähigkeit bereits erheblich vermindern können, dies jedoch durch den **Anschein erhöhter Leistungsfähigkeit** anfänglich verdecken. Alkoholwirkungen relativ geringen Grades sind durch Selbstbeobachtung schwer kontrollierbar.

I. d. R. dürfte somit eine Verurteilung wegen einer vorsätzlichen Begehungsweise nur in absoluten Ausnahmefällen (und bei ungeschickter Einlassung des Betroffenen) in Betracht kommen.

Dabei begründet jedoch gerade jedes „Herantrinken“ an die Gefahrgrenze den Vorwurf bewusster Fahrlässigkeit, sofern diese Grenze dabei erreicht oder überschritten wird, zumal die Beurteilung der Leistungsfähigkeit nicht zum Tatbestand gehört.

Deshalb räumt die naturwissenschaftlich gesicherte Erkenntnis, dass niemand vor dem, während des oder nach dem Trinken genau voraussehen kann, welche BAK er später haben wird, den Fahrlässigkeitsvorwurf nicht aus.

Etwas anderes mag nur bei **unbemerkt beigebrachtem Alkohol** gelten.

Eine vorsätzliche Begehungsweise liegt somit nur vor, wenn der Betroffene eine entsprechende BAK während des Trinkens in Kauf nahm bzw. mit einer entsprechenden BAK rechnen musste (und dies auch erkennen konnte). Vorsatz liegt auch vor, wenn es dem Täter beim Trinken gleichgültig war, welche BAK er später erreichen würde.

Schon im Bereich der Ordnungswidrigkeiten gilt (erst recht), dass allein aus der Höhe der erreichten BAK nicht auf eine vorsätzliche Begehungsweise geschlossen werden kann.

2. Fahrverbot nach § 24a StVG

Üblicherweise wird gegen einen Täter eine Geldbuße in Höhe von 250 EUR sowie ein Fahrverbot von einem Monat verhängt, gegen Wiederholungstäter 500 EUR und bis zu drei Monaten Fahrverbot.

Ein Absehen von dem Regelfahrverbot kommt nur bei Vorliegen ganz besonderer Ausnahmestände in Betracht. Praktisch ist kein Fall vorstellbar, in dem bei einem Verstoß gegen § 24a StVG von einem Fahrverbot abgesehen werden könnte (und müsste).

Eine Rechtsbeschwerde, die einen Ausnahmefall gleichwohl geltend machen will, muss die hierfür anzuführenden Gründe **detailliert wiedergeben**.

Wegen der Wechselwirkung zwischen Fahrverbot und Geldbuße ist die Beschränkung eines Rechtsmittels auf das Fahrverbot alleine unzulässig. Eine insgesamt Beschränkung „auf den Rechtsfolgenausspruch“ ist jedoch möglich.

3. Alcotest- Geräte - gibt es eine beweissichere Atemalkoholanalyse?

Durch die Änderung des § 24 a StVG vom 27.04.1998 wurde in Deutschland die Atemalkoholkonzentration (AAK) gegenüber der Blutalkoholkonzentration (BAK) zumindest für den Ordnungswidrigkeitenbereich **als gleichwertiges Beweismittel** definiert. Begründet wurde die Anerkennung der Atemalkoholanalyse als gerichtsverwertbares Verfahren zum Nachweis der Alkoholisierung bei Ordnungswidrigkeiten auf der Basis eines Gutachtens aus dem Bundesgesundheitsamt .

Bei der Atemalkoholmessung dürfen nur Messgeräte eingesetzt werden, die den im Gutachten gestellten Anforderungen genügen - bislang soll nur das Alcotest 7110 Evidential MK III der Fa. Dräger diese Anforderungen erfüllen. Zwischenzeitlich wurden Polizeidienststellen im ganzen Bundesgebiet flächendeckend mit diesen Messgeräten ausgerüstet.

In der Neufassung des § 24 a StVG wurden für die Atemalkoholkonzentration mit 0,4 mg/l bzw. 0,25 mg/l **eigene Grenzwerte** festgelegt. In den Rechtsfolgen sind diese Werte äquivalent zu 0,8 ‰ zu 0,50 ‰.

Die parlamentarische Entscheidung, die Ergebnisse von Atemalkoholmessung mit Alcotestgeräten als gleichwertig zur Blutalkoholbestimmung zu bezeichnen, muss aus mehrfachen Gründen **Bedenken** begegnen.

Hier stellt sich primär die Frage, ob die Atemalkoholmessung den **Anforderungen an Zuverlässigkeit und Genauigkeit** genügt, die bisher in der Rechtsprechung für die Feststellung der Alkoholisierung gültig waren. Die allein zur Frage der Atemalkoholmessung im Jahr 2000 ergangenen amtsgerichtlichen Entscheidungen sind unzählig, unübersehbar und widersprechen sich teilweise. Zu der Problematik gibt es zusätzlich eine Vielzahl von Aufsätzen, was die Probleme jedoch nicht einfacher macht.

Die **Hilflosigkeit der Amtsgerichte** bei der Lösung dieser Problematik offenbart sich zwischenzeitlich dadurch, dass die Amtsgerichte neuerdings überwiegend medizinische und technische Sachverständige hinzuziehen und hierbei die Lösung der Problematik durch die Gutachten der Sachverständigen erhoffen - das Ergebnis ist in der Regel nur ein **Streit der Sachverständigen**, was nicht verwundert. Die Antwort auf die Problematik verbleibt damit einzig und alleine bei der richterlichen Überzeugungsbildung!

In der Sache sollte eigentlich zu erwarten sein, dass eine ausreichende Beschäftigung mit dem Problem der Atemalkoholanalyse zu einer besseren Kenntnis der Problematik und zu einem tiefen Verständnis für die Probleme führen sollte. Tatsächlich verbleibt es bei einer **Sensibilisierung für die Probleme und Fragen** - eine Lösung liegt derzeit in weiter Ferne. Dies aus vielerlei Gründen.

1. Die medizinische Problematik

Genossener **Alkohol wirkt im Gehirn** und führt aufgrund dieser Wirkung zu den hinlänglich bekannten **Ausfallerscheinungen**, die letztlich dann, wenn sie ein bestimmtes Ausmass annehmen, zu einer **Fahrunsicherheit** führen. Um somit zu einem ganz sicheren Ergebnis zu kommen, wäre es eigentlich erforderlich, die Blutalkoholkonzentration **direkt im Gehirn** zu messen. Da eine solche Messung mit einem sicherlich unverhältnismäßigen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit verbunden wäre, verbietet sich eine solche Messung aus nachvollziehbaren Gründen.

Da jedoch der Alkohol durch den **Blutkreislauf** ins Gehirn transportiert wird, wo dann die bekannte Wirkung des Alkohols einsetzt, erscheint es nachvollziehbar und vertretbar, aus der Blutalkoholkonzentration **Rückschlüsse auf die wirkende Alkoholkonzentration** im Gehirn zu ziehen. Die Zusammenhänge zwischen der Blutalkoholkonzentration und der Wirkung dieses Alkohols im Gehirn und die hieraus resultierenden Ausfallerscheinungen sind über viele Jahre **hinweg hinreichend und ausreichend erforscht**, was den Gesetzgeber in die Lage versetzt hat, mit 0,5/0,8 ‰ Gefahrgrenzwerte und mit 1,1 ‰ einen Grenzwert für die absolute Fahruntauglichkeit festzulegen.

Der Weg der Alkoholmessung in der Ausatemluft bedeutet nun, sich von den eigentlichen Wirkungsstätte des Alkohols - dem Gehirn - ohne Not weiter zu

entfernen, diese Messung bedeutet eine solche im „dritten System“. Abgesehen von den insoweit bestehenden Unsicherheiten sind die **Zusammenhänge zwischen Atemalkohol / Blutalkohol / Fahrunsicherheit** derzeit allenfalls **ansatzweise erforscht**, die wissenschaftliche Diskussion ist noch nicht abgeschlossen, es besteht ein hoher Meinungsstreit.

Wann die wissenschaftliche Forschung abgeschlossen und der Meinungsstreit unter den Sachverständigen beigelegt sein wird, vor allem aber mit welchem Ergebnis, ist derzeit noch nicht abzusehen.

Die Sachverständigen der rechtsmedizinischen Institutionen werden nicht müde zu betonen, dass ein **Rückschluss aus einer gemessenen Atemalkoholkonzentration** auf eine zur gleichen Zeit vorliegende Blutalkoholkonzentration mit der erforderlichen Sicherheit nicht möglich sei, sich verbiete. Genau diesen Rückschluss will der Gesetzgeber durch die Neufassung des § 24 a StVG jedoch gerade treffen.

Zu welchen neuen Ergebnissen die beständig weiter geführte medizinische Forschung führt, ergibt sich beispielhaft schon daraus, dass Schoknecht in seinem für das Bundesgesundheitsamt erstatteten Gutachten noch von einem Umrechnungsfaktor BAK: AAK von 1:2100 ausging (dies entsprach dem Stand der wissenschaftlichen Forschung im Jahre 1991), was letztlich dazu führte, dass sich in den Köpfen aller mit der Atemalkoholmessung befassten Personen ein **Umrechnungsfaktor** zugunsten des Probanden von 1:2000 (oder aber auch verkürzt 1:2) festgesetzt hat.

Zwischenzeitlich wurden in weiteren Versuchen Umrechnungsfaktoren von (vereinfacht) 0,74 bis 3,29 festgestellt /.

Dieser Umrechnungsfaktor ist nicht nur **von Mensch zu Mensch verschieden**, er ist vielmehr auch beim einzelnen Menschen von Tag zu Tag unterschiedlich („von der Tagesform abhängig“).

Weiter liegt derzeit noch **keine befriedigende Antwort** der medizinischen Sachverständigen auf die Frage vor, wieso die AAK in der Anflutungsphase gegenüber der BAK **signifikant überhöht** ist.

Während bei der Blutalkoholbestimmung eben wegen einer möglichen Alkoholanflutung eine Rückrechnung während der ersten 2 Stunden nach Trinkende zu unterbleiben hat, so dass es insoweit auf den festgestellten Wert der Blutalkoholkonzentration alleine ankommt, ist eine Atemalkoholmessung schon 20 Minuten nach dem möglichen Trinkende zulässig.

Zahlreiche medizinische Sachverständige mussten allerdings feststellen, dass in den Fällen, in denen zunächst eine Atemalkoholprobe und im Anschluss hieran eine Blutprobe durchgeführt wurde, in den Fällen, in denen vom Bestehen der Anflutungsphase auszugehen war, die festgestellte Atemalkoholkonzentration tatsächlich deutlich höher ausfiel als die letztlich festgestellte Blutalkoholkonzentration. Eine mögliche Erklärung hierfür mag zwar die Alkoholdiffusion aus dem Magen in die Lunge sein, wissenschaftlich untersucht und sicher festgestellt ist dies derzeit jedenfalls noch nicht.

Dies bedeutet letztlich nichts anderes, dass es dazu führen kann, dass derjenige, der in eine Alkoholkontrolle kommt, zu überlegen hat, wann er den letzten Schluck

Alkohol zu sich genommen hat. Liegt der letzte Alkoholgenuss weniger als 2 Stunden vor der Kontrolle, ist er gut beraten, die Atemalkoholprobe abzulehnen und die Durchführung einer Blutprobe abzuwarten. Liegt der letzte Alkoholgenuss länger als 2 Stunden zurück, wird der sachkundige Proband sich mit einer Atemalkoholprobe einverstanden erklären - ist der Alkohol vollständig resorbiert und wird nun abgebaut, fallen die Werte der Atemalkoholprobe nämlich regelmäßig geringer aus als die der Blutprobe.

Das dies in Einzelfällen zu einer **unerträglichen Ungleichbehandlung** führen kann und wird, bedarf eigentlich keiner weiteren Diskussion.

2. Grundsätzliche Fragen der gesetzlichen Regelung

Weiter ist die Frage zu stellen, ob der Gesetzgeber in § 24 a StVG mit 0,4 mg/l und 0,25 mg/l **eigenständige Grenzwerte für die Atemalkoholmessung** festgelegt hat, oder ob diese Grenzwerte nur aus den BAK-Werten 0,8 ‰ und 0,5 ‰ abgeleitet wurden. Dabei spricht allein schon der Umstand, dass aufgrund des Gutachtens von Schoknecht ursprünglich von einem Umrechnungsfaktor von 1:2000 ausgegangen wurde, allein schon dafür, dass auf dieser Basis 0,8 ‰ nunmehr 0,4 mg/l und 0,5 ‰ 0,25 mg/l entsprechen.

Das BayObLG geht zwar in seinem Beschluss vom 12.05.2000 zunächst davon aus, dass der Gesetzgeber eigenständige (nicht abgeleitete) Grenzwerte für die Atemalkoholmessung festgelegt hat , führt dann aber in der Folge aus:

„ (...) durchgreifende rechtliche Bedenken gegen die in § 24 a StVG getroffene Regelung ergeben sich auch nicht darauf, dass - soweit ersichtlich - bisher keine umfangreichen wissenschaftlichen Untersuchungen zu der Beziehung zwischen gemessener AAK und Ausmaß der Leistungsminderung vorliegen, die in § 24 a StVG festgelegten Grenzwerte vielmehr aus den BAK-Grenzwerten abgeleitet wurden, der allgemein gebräuchliche Umrechnungsfaktor von 1:2100 jedoch nur einen Durchschnittswert darstellt und Abweichungen nach oben oder unten möglich sind (...) .“

Diese Argumentation des BayObLG geht sichtlich fehl: Entweder handelt es sich bei den Grenzwerten für die Atemalkoholkonzentration in § 24 a StVG um eigenständige Grenzwerte, dann fehlt es an jeder **wissenschaftlichen Grundlage und Untersuchung** für die Festlegung dieser Grundgrenzwerte (was das BayObLG immerhin bestätigt), oder aber es handelt sich um abgeleitete Grenzwerte, dann ist der hierfür zugrunde gelegte Umrechnungsfaktor von 1:2100 zwischenzeitlich wissenschaftlich überholt und damit falsch.

Darüber hinaus ist zwischenzeitlich auch zwischen den Obergerichten ein Meinungsstreit darüber entstanden, ob bei der Atemalkoholmessung **Sicherheitszuschläge zu berücksichtigen** sind. Während das BayObLG in seiner Entscheidung noch davon ausgeht, dass bei der Alkoholmessung kein Sicherheitszuschlag erforderlich ist, möchte das OLG Hamm einen Sicherheitszuschlag zugrunde legen. Das OLG Hamm hat hierbei für seine Ansicht gute Gründe gefunden, so dass davon auszugehen ist, dass zukünftig

Sicherheitszuschläge zu berücksichtigen sein werden, in welcher Höhe, insbesondere ob insoweit dem Vorschlag von Bode zu folgen ist, die für die Blutalkoholbestimmung geltenden Sicherheitszuschläge schlicht zu verdoppeln, ist derzeit nicht abzusehen.

Der Große Senat des BGH hat nunmehr hierüber auf Vorlage des OLG Hamm befunden, es sollen keine Sicherheitszuschläge zu berücksichtigen sein - die Begründung überzeugt jedoch kaum.

3. Probleme bei der Messung mit dem Dräger-Alcotest

Die Atemalkoholbestimmung mit dem Gerät Dräger-Alcotest 7110 funktioniert dergestalt, dass dieses bei der ersten vorgenommenen Alkoholmessung den Atemalkoholwert mit seinen **zwei verschiedenen Messsystemen** (elektrochemisch/Infrarot) feststellt.

Die beiden Messwerte werden verglichen und müssen innerhalb der nach der Eichverordnung festgelegten Toleranzen übereinstimmen, ausgedruckt wird im Anschluss hieran jedoch **nur der elektrochemisch festgestellte AAK-Wert**.

Bei der 2. Messung wird **nur noch mit dem Infrarotsensor** gemessen, der gemessene Wert wird sodann ausgedruckt, aus den beiden festgestellten Werten sodann der **Mittelwert** gebildet.

Unabhängig davon, ob Schoknecht in seinem Gutachten für das Bundesgesundheitsamt tatsächlich die Bestimmung und Mitteilung von **4 einzelnen Messwerten** gefordert hat, ist es jedenfalls so, dass der BGH für die **Qualitätssicherung bei Blutalkoholbestimmungen** festgelegt hat, dass ein Mittelwert aus 4 Messwerten, je 2 nach verschiedenen Methoden, zu bilden ist und dass alle 4 **Einzelwerte der unterschiedlichen Messverfahren** mitzuteilen sind .

Die Forderung nach 4 Messwerten beruht dabei erkennbar auf Erkenntnissen aus der **Gauß'schen Wahrscheinlichkeitstheorie**, nach der gilt, dass der aus Einzelwerten gebildete Mittelwert dem tatsächlichen Wert mit größerer Wahrscheinlichkeit nahekommt, je mehr Einzelwerte vorliegen.

Bislang liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass die Gauß'sche Wahrscheinlichkeitstheorie für das Dräger-Alcotest 7110 keine Geltung hat, darüber hinaus kann eigentlich für die Atemalkoholbestimmung nichts anderes gelten als auch für die Blutalkoholbestimmung, so dass eine Doppelmessung mit 2 unabhängigen Mess-Systemen zu fordern ist, mithin somit die Feststellung und Mitteilung von 4 Einzelwerten, wobei dann aus diesen 4 Einzelwerten ein Mittelwert gebildet werden muss.

Die Forderung nach Mitteilung von zumindest 4 Einzelwerten ist im Übrigen **auch von praktischer Bedeutung** auch schon bei der jetzigen Gerätekonfiguration. Sofern bei der 1. Messung das elektrochemische Messsystem eine AAK von 0,40 mg/l feststellt, kann das Infrarotsystem unter Zugrundelegung der größtmöglichen Toleranz eine AAK von 0,37 mg/l feststellen, ohne dass eine Fehlmessung angezeigt wird. Falls nun der Infrarotsensor bei der 2. Atemprobe eine AAK von 0,40 mg/l misst, wird derzeit der elektrochemische und der Infrarotmesswert mitgeteilt und hieraus zwangsläufig ein Mittelwert von 0,40 mg/l gebildet. Würden alle 3

gemessenen Messwerte mitgeteilt, ergäbe sich ein Mittelwert von 0,39 mg/l, was für den Betroffenen schlichtweg den Unterschied zwischen einer Geldbuße von 250 EUR und 1 Monat Fahrverbot oder „nur“ einer Geldbuße von 100 EUR ausmacht.

Schon hieraus ergibt sich, dass der derzeitige Messablauf im Dräger-Alcotest 7110 schon nach den Anforderungen des BGH nicht hingenommen werden kann und darf.

Eine weitere derzeit ungeklärte Frage ist, wie das Dräger-Alcotest 7110 mit dem **Einfluss von Fremdstoffen** umgeht.

Nach dem Gutachten von Schoknecht muss bei der Infrarotmessung im Interesse der **analytischen Spezifität**, nämlich zum Ethanolnachweis und zur Erkennung von Fremdgasen eine Messung in 2 Wellenlängenbereichen erfolgen, wobei beispielhaft auf Messungen von Wellenlängen von 3 Mikrometern und 9 Mikrometern verwiesen wird.

Die dazu durchgeführten Untersuchungen beschränken sich jedoch nur auf Methanol, Isopropanol und Aceton, weil diese Stoffe nach der im Gutachten dargelegten Ansicht auch **im Zusammenhang mit der Alkoholproblematik** von allgemeiner Bedeutung sein sollen.

In dem dazu im Gutachten zitierten Beitrag von Iffland et al wird dargelegt, dass solche Fremdstoffe unter Umständen **in erheblichem Umfang** im Körper produziert werden.

Ob die **Verwendung einer Brennstoffzelle** als 2. Mess-System anstelle eines 2. Infrarotsensors insoweit eine Weiterentwicklung und deutliche Verbesserung gegenüber den im Gutachten gestellten Anforderungen darstellt, muss derzeit offenbleiben, da die entsprechenden Forschungen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen sind. Da das Dräger-Alcotest 7110 die **Bauartzulassung** aufgrund der Norm DIN VDE 0405 erhalten hat, ist jedenfalls davon auszugehen, dass es die in Teil 2 dieser Norm unter 5.1.8 vorgeschriebenen Voraussetzungen erfüllt, wonach der Einfluss von Fremdstoffen Methanol, Isopropanol, Aceton, Äthylacetat und Toluol auf das Messergebnis bei gleichzeitiger Anwesenheit von Ethanol folgende Werte nicht überschreiten darf:

- 0,1 mg/l bei einer Ethanolkonzentration bis 0,40 mg/l,
- 25 % des Messergebnisses bei einer Ethanolkonzentration über 0,40 mg/l

und bei einem größeren Einfluss eine Fehlmeldung erfolgen muss.

Solange nicht nachgewiesen ist, dass das Dräger-Gerät den Einfluss von Fremdstoffen **wirksamer auszuschließen** in der Lage ist, als die Norm DIN VDE 0405 in Teil 2 unter 5.1.8 erlaubt, wird dies mit **ausgleichenden Sicherheitszuschlägen** entsprechend dem in der Norm DIN VDE 0405 erlaubten Rahmen zu berücksichtigen sein.

Da danach bei einer Ethanolkonzentration bis 0,4 mg/l Fremdstoffen bis zu 0,1 mg/l nicht durch Fehlermeldungen angezeigt werden müssen, kann das Messergebnis von 0,50 mg/l zurückzuführen sein auf eine Ethanolkonzentration von 0,40 mg/l und auf Fremdstoffen von 0,10 mg/l.

Die Norm DIN VDE 0405 bestimmt in Teil 2 unter 5.1.8 **sehr großzügige Grenzen** für die Erkennung des Einflusses von Fremdstoffen. So großzügige Grenzen

wären nicht nötig, wenn sie nach dem gegenwärtigen Stand der Technik ohne weiteres unterschritten werden könnten.

Die **Identifizierung von Fremdsubstanzen** ist von besonderer Bedeutung gerade bei jungen Menschen. Denn Iffland et al. stellten fest, dass nach körperlicher Belastung (30 Min. Dauerlauf) ohne Alkoholkonsum bei fast allen Versuchen die Acetonspiegel zum Teil erheblich anstiegen und auch noch die Isopropanolkonzentration parallel zu den Acetonspiegeln zunahm. Danach ist damit zu rechnen, dass etwa vom Joggen oder Diskothekenbesuch heimkehrende junge Kraftfahrer **erhebliche Aceton- und Isopropanolkonzentrationen** im Körper haben.

Möglicherweise können dem bisher zur Messung des Atemalkoholgehaltes allein zugelassenen Dräger-Alcotest 7110 solche **in der Atemluft enthaltene Fremdsubstanzen** trotz Fehlens von Alkohol in der Atemluft dessen Vorhandensein vortäuschen.

Ob die beim Dräger-Gerät **angeblich herbeigeführte Verbesserung** soweit reicht, dass Fremdsubstanzen bei Fehlen von Alkohol in der Atemluft dessen Vorhandensein nicht vortäuschen können, ist bisher nicht dargelegt und bewiesen. Die Norm DIN VDE 0405, nach der das Dräger-Gerät die Bauartzulassung erhalten hat, schreibt übrigens unter 5.1.8 nur vor, dass der Einfluss der Fremdsubstanzen Methanol, Isopropanol, Aceton, Äthylacetan und Tholuhol auf das Messergebnis „**bei gleichzeitiger Anwesenheit von Ethanol**“ bestimmte Werte nicht überschreiten darf.

Ob das auch für den Fall der Abwesenheit von Ethanol gilt, ist unklar und bedarf noch weiterer Forschung und Aufklärung.

Das Dräger-Gerät berechnet anhand des Henry-Gesetzes die Atemalkoholkonzentration **bezogen auf eine Atemtemperatur** (Basistemperatur) von 34 °C. Hierfür besteht in der Sache bislang keine fundierte gesetzliche Grundlage. Der Gesetzgeber lässt offen, anhand welcher Basistemperatur die Atemalkoholkonzentration in mg/l zu bestimmen ist, also bei welcher Atemtemperatur die Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr betragen muss, um den Tatbestand zu erfüllen. Eine entsprechende Festlegung ist jedoch gerade entscheidend, denn die Atemalkoholkonzentration ist **abhängig von der Atemtemperatur**.

Die DIN VDE 0405 fordert zwar, dass die Konzentration bezogen auf 34 °C festgestellt wird, der Gesetzgeber kann jedoch - ohne ausdrückliche Ermächtigung - es nicht in das Ermessen einer Behörde stellen, wann der Tatbestand des § 24 a StVG bei Atemalkohol erfüllt wird, je nach dem, ob diese Behörde die Temperatur für das Prüfgas auf 34°C oder beispielsweise auch auf 30° C festlegt .

Im Übrigen ist die Frage aufzuwerfen, ob es sich bei einer Messung mit dem Dräger-Gerät überhaupt um ein „**standardisiertes Messverfahren**“ handelt. Ein solches würde nur vorliegen, wenn die Atemalkoholanalyse unter gleichartigen Bedingungen (innerhalb festgelegter Toleranzgrenzen) immer zu gleichen Ergebnissen führen würde und weder durch den Probanden - absichtlich oder unwissentlich - noch durch sonstige Faktoren beeinflussbar wäre. Wilske hat dem gegenüber zwischenzeitlich berichten können, dass bei von ihm durchgeführten Versuchen die Probanden **bei unterschiedlicher Atemtechnik** (Hyperventilation und Pressatmung/Hypoventilation) Abweichungen bis zu 25 % erreichen konnten und bei

Hyperventilation und Pressatmung in einigen Fällen von dem Gerät Mundrestalkohol nicht erkannt wurde. Allein schon aus diesem Grund erscheint es daher fraglich, ob ein standardisiertes Messverfahren vorliegt.

Zusammenfassend gilt daher, dass jedenfalls solange sich die medizinischen Wissenschaftler noch über die Korrektheit der Methode streiten, der Jurist eine solche Methode nicht als hinreichend sicher betrachten kann und somit eine gerichtliche Verurteilung auf diese Methode nicht gestützt werden kann. Denn wenn sich die Rechtsprechung an naturwissenschaftlichen Erkenntnissen zu orientieren hat, wie dies zuletzt der BGH in seinem Grundsatzbeschluss zur 1,1 ‰-Entscheidung wiederholt hat, dann stellt sich die Frage, wie der Gesetzgeber - ohne Not - eine solche Methode einführen und Grenzwerte festlegen konnte, wenn es dagegen derart **gewichtige wissenschaftlich begründete Bedenken** gibt.

D. Strafverfahren

Bei Strafverfahren geht es zumindest in Verkehrsstrafsachen in erster Linie nicht um das materielle Wissen, **entscheidend ist** in den meisten Fällen vielmehr **die Taktik**.

Das erforderliche Wissen, insbesondere das um die einzelnen Tatbestandsmerkmale, lässt sich ohne weiteres den einschlägigen Hand-Kommentaren entnehmen, diese sollten allerdings auf aktuellem Stand sein. Insoweit kann es im Folgenden nur noch um (ausgesuchte) Einzelfälle und Besonderheiten gehen.

Vollkommen unabhängig davon kann der Verteidiger das Ziel „möglichst günstiges Ergebnis für den Mandanten“ schon durch Anwendung einer angemessenen Verteidigung und damit einer entsprechenden Verteidigungs-Strategie/Taktik erreichen.

Wie diese Taktik zu bestimmen und festzulegen ist, hängt vom Einzelfall ab. Hierbei muss zunächst differenziert werden, ob es sich um Straftaten im Zusammenhang mit Alkohol im Straßenverkehr (§ § 316,315c Abs. 1 Nr. 1 StGB) handelt oder um eine sonstige Straftat im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr (§§ 142, 240, 315c Absatz 1 Nr. 2 StGB).

Einzelne Straftaten

I. Straftaten im Verkehr im Zusammenhang mit Alkohol , §§ 316, 315c StGB

Wurde der Mandant „auf frischer Tat“ beim Führen eines Kraftfahrzeugs mit einer BAK von mehr als 1,1 ‰ angetroffen und steht die BAK zweifelsfrei fest, kann an der gesetzlichen Folge (eigentlich) kein Zweifel bestehen.

Bei den Delikten im Zusammenhang mit Alkohol im Straßenverkehr muss zunächst danach unterschieden werden, ob sich der Führerschein des Mandanten bereits in amtlichem Gewahrsam befindet oder nicht.

Sofern eine Alkoholisierung von mehr als 1,1 ‰ festgestellt wurde, wurde der Führerschein normalerweise sogleich einbehalten, bei Widerspruch wurde möglicherweise bereits gemäß § 111a StPO die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen.

Da die Alkoholisierung vor Ort durch die Polizei im Normalfall (bei Bereitschaft des Beschuldigten) mit einem Atemalkohol-Gerät festgestellt wird und erst im Anschluss hieran dann eine Blutentnahme erfolgt, besteht bei einer festgestellten Atemalkohol-Konzentration von nur wenig mehr als 1,1 ‰ zumindest die - theoretische - Möglichkeit, dass die durch die Blutentnahme festgestellte Blutalkoholkonzentration unter 1,1 ‰ liegt.

Üblicherweise werden „Führerschein-Sachen“ von Polizei und Staatsanwaltschaft bevorzugt und beschleunigt behandelt. Dies bedeutet, dass die Polizei der Staatsanwaltschaft eine „Führerschein-Vorausmeldung“ vorlegt und nach Eingang dieser Akte bei der Staatsanwaltschaft unmittelbar das Ergebnis der Blutalkohol-Bestimmung telefonisch vorab erfragt wird. In solchen Fällen mag es also Sinn machen, bei Polizei und Staatsanwaltschaft anzufragen, wo sich die Akte derzeit befindet und ob eine entsprechende Nachfrage bereits erfolgt ist. Im Falle einer festgestellten Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,1 ‰ ist der Führerschein herauszugeben.

Etwas anderes kann nur für den Fall gelten, dass der Staatsanwalt der Auffassung ist, eine „relative Fahrunsicherheit“ nachweisen zu können.

Bei dem Grundsatz der Beschleunigung des Verfahrens in „Führerschein-Sachen“ mag es manchmal auch zu Fehlern kommen, eine Akte bleibt länger als notwendig liegen, gerät vielleicht sogar in Vergessenheit. Auch hier kann der Rechtsanwalt sich Verdienste erwerben, wenn er „am Ball bleibt“, also in regelmäßigen (kurzen) Zeitabständen nach dem Stand des Verfahrens nachfragt.

1. Absolute Fahrunsicherheit

Ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille ist jeder Kraftfahrer - unwiderlegbar - absolut fahrunsicher. Bei einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 1,1 Promille kommt es somit nicht mehr auf (etwaige) Fahrfehler an, ein Gegenbeweis ist genauso wenig möglich (und zulässig).

Hierbei besteht die Möglichkeit, dass der Täter entweder eine (schon vorhandene) Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille (oder mehr) aufweist oder aber eine Alkoholmenge im Magen hat, die (wenn auch erst später) zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt bzw. führen würde.

Auch wenn die entsprechende Alkoholmenge (gerade noch) resorbiert wird, also noch nicht ins Blut übergegangen ist, reicht dies zur Verwirklichung des Tatbestandes aus. Dies aus dem Grund, da die alkoholbedingten Ausfallerscheinungen während der dann vorliegenden „Anflutungsphase“ regelmäßig besonders gravierend sind.

Für Fahrradfahrer hat die Rechtsprechung insoweit einen Grenzwert von 1,6 Promille entwickelt, für die übrigen Fahrzeugführer gilt der Grenzwert von 1,1 Promille (auch für Mofa-Fahrer).

2. Relative Fahrunsicherheit

Relative Fahrunsicherheit liegt bei einer festgestellten Blutalkoholkonzentration von 0,3 - 1,1 ‰ vor, wenn noch weitere Beweisanzeichen vorliegen, die eine Fahrunsicherheit belegen.

Aus diesem Grund ist es immer wieder zu lesen:

Schon ab 0,3 Promille ist der Führerschein in Gefahr!

Dies bedeutet nichts anderes, dass ab einem Grenzwert von 0,3 Promille eine Straftat gemäß den §§ 316, 315 c StGB vorliegen kann, wenn bestimmte Ausfallerscheinungen auf eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit schließen lassen.

In diesem Zusammenhang erwähnenswert ist, dass es insoweit auch auf die aktuelle körperliche Leistungsfähigkeit ankommt.

So befindet sich der Körper in den späten Nacht- und frühen Morgenstunden in einem „**physiologischen Leistungstief**“.

Der dann vorliegende Zustand wird von medizinischen Sachverständigen mit einer Alkoholisierung von 0,5 ‰ (oder mehr) gleichgesetzt.

Letztlich bedeutet dies nichts anderes, als dass sich in den Nachtstunden schon eine geringere Alkoholisierung gravierender auswirkt und zu (deutlichen) Ausfallerscheinungen führen kann (und damit zu relativer Fahrunsicherheit), als z.B. während der „normalen“ Tageszeit.

2.1 Ausfallerscheinungen

Üblicherweise sind es die typischen alkoholbedingten Ausfallerscheinungen, die ein alkoholisierter Kraftfahrer aufweist, also

- schwankender Gang (bis zur Unfähigkeit zum selbständigen Gehen),
- verwaschene Sprache (Lallen),
- Orientierungsstörungen (erkennt die Polizeibeamten nicht, weiß nicht, wo er sich befindet, was überhaupt passiert ist),
- Koordinationsstörungen (sucht lange und umständlich nach der Brieftasche, kann diese nicht aus der Hosentasche nehmen, findet seinen Führerschein in der Brieftasche nicht),
- andere signifikante Störungen, die auf eine deutliche Alkoholisierung hindeuten (schläft bei der Kontrolle ein).

Eine entsprechende Überprüfung auf diese Störungen soll üblicherweise im Rahmen der Blutentnahme durch den blutentnehmenden Arzt erfolgen, sofern der Beschuldigte hieran mitwirken will oder kann. Die Durchführung der entsprechenden Tests kann nicht erzwungen werden. Die entsprechenden Feststellungen werden von dem Arzt dann im Blutentnahme-Protokoll festgehalten.

Die Aussagekraft dieses Blutentnahme-Protokolls hängt in jedem Fall von der Erfahrung und den entsprechenden Kenntnissen des blutentnehmenden Arztes ab.

So erstaunt es in vielen Fällen, dass dieser einerseits keine markanten Ausfallerscheinungen festgestellt haben will, andererseits zu dem abschließenden Ergebnis „deutlich unter Alkoholeinfluss“ kommt, umgekehrt folgt der Feststellungen von deutlichen Ausfallerscheinungen das abschließende Ergebnis „äußerlich nicht bemerkbar“ oder „leicht“ unter Alkoholeinfluss.

Dass dies zweifellos dazu führen kann und muss, die Feststellungen des blutentnehmenden Arztes anzuzweifeln, bedarf keiner weiteren Ausführung.

Dazu bedürfen viele der (auch schon von den Polizeibeamten) gemachten Feststellungen eigentlich zu einer ordnungsgemäßen Bewertung einer Kenntnis vom Verhalten und Zustand des Beschuldigten in nüchternem Zustand. So ist die Bewertung der Feststellung „der Beschuldigte hatte eine undeutliche Aussprache“ davon abhängig, wie der Beschuldigte in nüchternem Zustand spricht.

Spricht er auch sonst sehr schnell (insbesondere, wenn er aufgeregt ist), verschluckt er dabei Buchstaben, Silben und Worte, hat er einen Sprachfehler, so ist die Feststellung „undeutliche Aussprache“ für die Frage der Alkoholisierung und damit der Fahrunsicherheit nichtssagend. Unsicherheiten beim Gang mögen auf eine Behinderung, Verletzung o.ä. zurückzuführen sein.

Nicht vergessen werden sollte auch, dass der „normale Bürger“ normalerweise nichts oder kaum mit der Polizei zu tun hat, da mag es schon verständlich erscheinen, dass in der jeweiligen Kontroll-Situation Unbehagen oder Aufregung besteht, was sich in mangelnder Kooperationsbereitschaft bis hin zu auffälliger Aggressivität/Gereiztheit äußern kann, aber auch darin, dass in der Aufregung der Hausschlüssel/die Brieftasche/der Führerschein etc. nicht gleich gefunden wird.

2.2 Fahrfehler

Weitere Anzeichen für das Vorliegen einer Fahrunsicherheit sind typische alkoholbedingte Fahrfehler, also

- das Fahren in Schlangenlinien
(leicht = innerhalb der eigenen Fahrspur, stark = unter Benutzung der Gegenfahrbahn),
- überhöhte, unangepasste Geschwindigkeit
(oder auch das Gegenteil davon: übertrieben langsame, vorsichtige Fahrweise),
- das Abkommen von der Fahrbahn (i.d.R. nach rechts) auf gerader Strecke,
- das Abkommen (Geradeausfahren) von der Fahrbahn in einer Kurve,
- das (ungebremste) Auffahren auf langsam vorausfahrende oder haltende Fahrzeuge,
- falsche oder unangemessene Reaktion auf eine schwierige Verkehrssituation,
- sonstige typische Fahrfehler (Halten vor einer grünen Ampel, Befahren einer Einbahnstraße entgegen der Fahrtrichtung).

Insoweit ist in diesen Fällen nicht die Frage zu stellen, ob vergleichbare Fahrfehler auch anderen Verkehrsteilnehmern passieren können und würden, es ist vielmehr zu fragen, ob dem konkreten Beschuldigten der gleiche Fahrfehler in der gleichen Situationen **auch in nüchternem Zustand** unterlaufen wäre.

Die Beurteilung der in solchen Fällen heranzuziehenden medizinischen Sachverständigen ist uneinheitlich und kann daher nur auf den Einzelfall abgestellt werden. Es muss jedoch eine gewisse Tendenz festgestellt werden, dass bei vielen Gutachten zur Beurteilung der Fahrunsicherheit bei Vorliegen eines Fahrfehlers am Ende das schnelle (und leichte) Ergebnis „**typisch alkoholbedingt**“ steht.

Auch bei den insoweit festgestellten Fahrfehlern ist jedoch darauf hinzuweisen, dass diese letztlich nicht ausschließbar auch andere Ursachen haben können. So können erkennbare Unsicherheiten/Unregelmäßigkeiten der Fahrweise auch darauf beruhen, dass der Fahrer mit dem Fahrzeug nicht ausreichend vertraut ist. Das Fahrzeug kann neu oder geliehen sein, es handelt sich um das nur ausnahmsweise benutzte Fahrzeug des Ehepartners, insgesamt kann dies zu Problemen mit der Bedienung des Fahrzeugs (z. B. Schaltung/Automatik) führen, die auch einem Außenstehenden erkennbar werden.

Zu Fahrfehlern kann es auch deshalb kommen, weil sich der Fahrer in der Gegend nicht auskennt (fremder Ortsteil, fremde Stadt), möglicherweise hat sich der Fahrer verfahren oder sucht eine bestimmte Straße (die er aber nicht findet).

Schließlich können auch technische Störungen an dem Fahrzeug vorliegen, ein Versagen der Bremsen, ein Ausfall der Servo-Lenkung o.ä.

Vorsicht: wurde dieser Einwand durch den beschuldigten bereits bei der Kontrolle erhoben, wird das Fahrzeug i. d. R. von einem technischen Sachverständigen eingehend untersucht. Ausreden lassen sich somit leicht überprüfen oder gar widerlegen.

3 .Vorsatz oder Fahrlässigkeit

Sowohl die Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB als auch die Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c StGB sind vorsätzlich oder fahrlässig begehrbar.

Während die Gerichte bei den übrigen Straftaten bei der Entscheidung, ob eine vorsätzliche oder fahrlässige Begehungsweise vorliegt, überhaupt keine Probleme haben (jedenfalls i. d. R. nicht), gilt dies bei den Straftaten im Zusammenhang mit Alkohol und Straßenverkehr keinesfalls. Hier ist vielfach die Entscheidung über diese Frage der eigentliche und einzige Streitpunkt im Verfahren.

Dabei ist zu beachten, dass zwischenzeitlich die Frage, ob eine Verurteilung wegen einer fahrlässigen oder vorsätzlichen Begehungsweise auf die Höhe der festzusetzenden Strafe keinerlei Einfluss hat, bei der Frage der (möglichen) Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis ist allenfalls die Höhe der im Urteil festgestellten BAK, nicht jedoch die Begehungsform entscheidend.

Damit käme es somit auf die Frage „Vorsatz oder Fahrlässigkeit“ überhaupt nicht an, wären da nicht die für den Angeklagten **nachteiligen Folgen im Falle einer Verurteilung wegen Vorsatzes**, da er in einem solchen Fall einerseits die Deckung der Rechtsschutzversicherung verliert und andererseits ggf. mit Rückgriffsansprüchen der Versicherer rechnen muss.

Wer nach Ablauf einer festgesetzten Sperrfrist eine neue Fahrerlaubnis beantragt, hat bis zu einer im Strafbefehl oder Urteil festgestellten Tatzeit-BAK von weniger als 1,6 ‰ keine Probleme. Bei einer BAK von mehr als 1,6 ‰ wird eine Fahrerlaubnis nur nach einer erfolgreich absolvierten medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU, im Volksmund auch „Idioten-Test“ genannt) erteilt. Eine solche MPU ist nicht nur einigermaßen schwierig zu bestehen und erfolgreich zu absolvieren, dafür wird auch sehr viel Zeit benötigt (bis zu einem Jahr).

Bei einer festgestellten BAK, die sich nahe dieser kritischen Grenze bewegt, besteht somit zumindest die Möglichkeit, dass ein zu einer Hauptverhandlung hinzugezogener medizinischer Sachverständiger auf Grund einer Rückrechnung zu dem Ergebnis kommt, es habe eine 1,6 ‰ übersteigende BAK vorgelegen. Eine entsprechende Feststellung im Urteil hätte somit fatale Folgen für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis.

In allen Fällen, in denen die zunächst festgestellte BAK somit geringfügig unter 1,6 ‰ liegt oder zwischen Tat und Blutentnahme mehrere Stunden vergangen sind, muss der Verteidiger dieses Problem ständig im Auge haben.

Bei Vorliegen einer BAK von weniger als 1,6 ‰ kann der Täter noch an einer Nachschulung für alkoholauffällige Kraftfahrer teilnehmen (z. B. nach dem „Modell Mainz 77“). Bei Vorlage einer entsprechenden Teilnahmebescheinigung wird die im Urteil festgesetzte Sperrfrist i.d.R. - soweit möglich - um drei Monate verkürzt (beachte § 69a Abs. 7 StGB).

Die Handhabung dieser 1,6 ‰-Grenze ist offensichtlich in den verschiedenen Bundesländern höchst unterschiedlich. Teilweise wird zwischen 1,6‰ und 1,99‰

nach einer erfolgreichen medizinischen Voruntersuchung (die die zwischenzeitlich eingehaltene Abstinenz belegt), die Möglichkeit einer Nachschulung eröffnet. Teilweise wird aber auch bei einem solchen Wert eine erfolgreiche MPU verlangt, um danach eine Nachschulung zur Sperrfristverkürzung durchführen zu können. Letzteres dürfte regelmäßig durch Zeitablauf überflüssig werden. Auch hier ist es also ratsam, sich rechtzeitig mit den zuständigen Stellen ins Benehmen zu setzen, um die örtlichen Gepflogenheiten zu erfahren.

Eine Teilnahme an einer entsprechenden Nachschulung ist übrigens schon im Vorfeld einer Hauptverhandlung ratsam. Kann in der Hauptverhandlung eine entsprechende Teilnahme-Bescheinigung vorgelegt werden, macht dies zumindest einen guten Eindruck - was sich auf die Strafe und Nebenfolgen auswirken kann:

Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis von sieben Monaten und damit verbundenen wirtschaftlichen Nachteile im Zusammenhang mit der Teilnahme an einem Nachschulungskurs nach dem Modell " Mainz 77 " erfüllt die Maßregelzwecke; es genügt die Verhängung eines Fahrverbotes von drei Monaten .

3.2 Grundsätzliches

Aus medizinischer Sicht ist die Wirkung des Alkohol insbesondere von folgenden Umständen abhängig:

- Alkoholgewöhnung,
- Geschlecht,
- körperliche Konstitution,
- Alkoholmenge,
- Alkoholart (hochprozentig/niedriger Alkoholgehalt),
- Trinkzeit.

Aus diesem Grund haben die Obergerichte (zu recht) hohe Anforderungen an die Feststellungen im Urteil bei der Verurteilung wegen einer vorsätzlichen Begehungsweise gestellt. Diese Anforderungen haben unter den Amtsrichtern zu einer nicht geringen Frustration geführt.

Nach den Obergerichten soll es für die Frage der Begehungsform auf folgende Umstände ankommen:

- Trinkzeit,
- Trinkmenge,
- Trinkverhalten,
- Getränk,
- Ort des Trinkens,
- Gesamtsituation,
- Alkoholgewöhnung,
- Intelligenz,
- Sensibilisierung durch einschlägige Vorverurteilungen.

Letztlich kann aber nur festgestellt werden, dass eben diese Anforderungen auf der Basis der medizinischen Grundlagen und Feststellungen durchaus Sinn machen. Es

ist eben tatsächlich so, dass unterschiedliche Mengen an Alkohol in unterschiedlicher Zeit genossen auf unterschiedliche Menschen auch unterschiedlich wirken.

Die Anforderungen der Obergerichte haben allerdings auch dazu geführt, dass eine Verurteilung wegen einer vorsätzlichen Begehungsweise tatsächlich nur noch in dem Fall denkbar ist, dass der Angeklagte ein volles und umfassendes Geständnis ablegt, der also erklärt „ich wusste, dass ich (zu viel) Alkohol getrunken habe, dass ich betrunken war und eigentlich nicht mehr hätte fahren dürfen - es war mir aber egal“.

Erfolgt eine solche Erklärung nicht, macht der Angeklagte zu seinem Alkoholkonsum und überhaupt zu den Stunden vor der Tat (bzw. ihrer Feststellung) keinerlei Angaben, sind dem Gericht insoweit zu Trinkzeit, Trinkverhalten und den weiteren Umständen keine Feststellungen möglich, ist eine bestandskräftige Verurteilung wegen einer vorsätzlichen Begehungsweise überhaupt nicht denkbar.

Eine Bestrafung wegen vorsätzlichen Vergehens setzt voraus, dass der Fahrzeugführer seine rauschbedingte Fahruntüchtigkeit kennt oder zumindest mit ihr rechnet und sie billigend in Kauf nimmt, gleichwohl aber am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt.

Die Feststellung der Kenntnis der Fahruntüchtigkeit als innere Tatsache hat der Tatrichter auf der Grundlage des Ergebnisses der Hauptverhandlung und unter Heranziehung und Würdigung aller Umstände zu treffen.

Wenn der Angeklagte zu den insoweit erheblichen Tatsachen von seinem Schweigerecht Gebrauch macht, kann der Schluss auf die innere Tatseite nur aus Beweiszeichen abgeleitet werden, wobei der Schuldbeweis und damit der Beweis der Schuldform (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) nur erbracht ist, wenn auch alle gleich nahe liegenden Deutungsmöglichkeiten für und gegen den Angeklagten geprüft worden sind.

Allenfalls, wenn es Zeugen geben sollte, die mit dem Angeklagten getrunken haben und die dem Gericht bekanntgeworden sind (eher seltener Ausnahmefall), wäre dem Gericht eine Feststellung zu den äußeren Umständen möglich - Feststellungen zur Intelligenz, Alkoholgewöhnung etc. des Angeklagten, also zur subjektiven Seite, sind nach wie vor nicht möglich.

Da zumindest für den Fall, dass sich der Angeklagte teilweise einlässt, aber zur Frage des Alkoholkonsums keine Angaben macht, eine Teileinlassung vorliegen würde, aus der dann negative Rückschlüsse gezogen werden könnten, ist es sinnvoll, wenn sich der Angeklagte zur Sache überhaupt nicht einlässt bzw. von seinem Verteidiger erklären lässt " Die Tat wird eingeräumt, zu weiteren Angaben ist der Angeklagte nicht bereit ".

Ein Strafbefehl, indem eine vorsätzliche Begehungsweise angenommen wird bzw. ein entsprechendes Urteil sollte somit nur akzeptiert und damit rechtskräftig werden, wenn die übrigen Rahmenbedingungen, z. B. also die Höhe der festgesetzten Geldstrafe oder die Länge der festgesetzten Sperrfrist, so günstig sind, dass jedes weitere Rechtsmittel nur zu einer (deutlichen) Verschlechterung führen würde.

Im übrigen gilt, dass die Tatsache, dass sich der Fahrzeugführer eines alkoholbedingten Fahrfehlers bewusst wird, nicht zur Feststellung vorsätzlichen Handelns bzgl. der Fahrunsicherheit bei Fahrtantritt führt.

4. Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr / alkoholbedingter Gefährdung des Straßenverkehrs bei Fehlen einer Blutprobe

Eine Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr/alkoholbedingter Gefährdung des Straßenverkehrs setzt die Ermittlung eines konkreten Blutalkoholwertes für die Tatzeit nicht voraus, falls die sonstigen Umstände zweifelsfrei ergeben, dass der Angeklagte aufgrund alkoholischer Enthemmung und Leistungsminderung nicht in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen.

In einem solchen Fall erfordert die Feststellung des komplexen Tatbestandsmerkmals der alkoholbedingten Fahruntauglichkeit zunächst den Beweis, dass der Angeklagte zur Tatzeit unter alkoholischer Beeinflussung stand; dies kommt dem Nachweis einer Blutalkoholkonzentration unterhalb des Grenzwertes von 1,1 ‰ gleich, so dass die Fahruntüchtigkeit nicht vermutet werden darf (absolute Fahruntauglichkeit), sondern erst durch alkoholtypische Ausfallerscheinungen indiziert wird (sog. relative Fahruntauglichkeit).

Bei dieser Beweisführung gelten die allgemeinen Grundsätze richterlicher Überzeugungsbildung. Abzulehnen ist dagegen die Auffassung, es sei wegen der Ungewissheit über die exakte Tatzeit-BAK ein besonders strenger Maßstab an die alkoholtypischen Beweisanzeichen zu stellen bzw. nur in Ausnahmefällen der Rückschluss auf das Tatmerkmal der Fahruntauglichkeit zulässig.

Einen rechtlichen Grund oder eine gesetzliche Handhabe, die freie Beweiswürdigung in solcher Weise einzuengen, gibt es nicht.

Es trifft zwar zu, dass die Anforderungen an die Beweiskraft der Untauglichkeitsindizien ansteigen bzw. um so geringer sind, je niedriger bzw. höher die BAK zur Tatzeit ist.

Dies steht mit dem Vermutungscharakter des Alkoholgrenzwertes in Verbindung: wird dieser mit 1,1 ‰ erreicht, so wird ohne weitere Prüfung oder die Möglichkeit des Gegenbeweises Fahruntüchtigkeit angenommen; ist der Alkoholwert dagegen ausgesprochen gering, so liegt die Annahme einer verkehrsgefährdenden Leistungsminderung außerhalb der medizinischen Erfahrung und bedarf deshalb außergewöhnlicher Indizien.

Ist die Höhe der BAK unbekannt, so tritt weder in der einen noch in der anderen Richtung die Vermutungswirkung ein. In diesem Falle ist auch kein Raum für den Zweifelssatz. An diesen Grundsätzen hat sich die Beweiswürdigung zu orientieren.

Eine Verurteilung ist somit in soweit auch ohne Vorhandensein einer Blutprobe möglich, das Gericht muss jedoch eindeutige Feststellungen treffen, wieso es zudem Ergebnis kommt „alkoholbedingt fahrunsicher“.

Gibt es für die entsprechenden Feststellungen (z. B. Gang, Verhalten, Fahrfehler und ähnliches) auch andere mögliche Erklärungen, die dem Angeklagten nicht widerlegt werden können, ist eine entsprechende Verurteilung nicht möglich bzw. kann ein entsprechendes Urteil keinen Bestand haben.

II. Trunkenheit im Verkehr, § 316 StGB

Gemäß § 316 StGB macht sich strafbar, wer „im Verkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er in Folge des Genuss es alkoholische Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen“.

Geschütztes Rechtsgut ist hierbei die Sicherheit des Verkehrs. Da weder die Verletzung noch die Gefährdung eines Angriff Objektes zum Tatbestand gehört, ist die Zuwiderhandlung abstraktes Gefährdungsdelikt.

1. Fahrzeug

Von § 316 StGB werden nicht nur „Kraftfahrzeuge“, also motorisierte Fahrzeuge, erfasst, vielmehr sind Fahrzeuge aller Art, z. B. also auch Fahrräder, betroffen.

2. Führen

Das Fahrzeug führt, wer damit fährt. Voraussetzung für ein „Führen“ ist somit, dass sich die Räder des Fahrzeugs drehen . Wer also betrunken im Auto sitzt und den Motor laufen lässt (z. B., damit die Heizung funktioniert), führt das Fahrzeug (noch) nicht.

Keine Voraussetzung ist allerdings, dass der Motor tatsächlich läuft, das Fahrzeug muss sich also nicht aufgrund der (eigenen) Motorkraft bewegen. Es reicht also z. B. aus, dass das Fahrzeug eine Neigungsstrecke (ohne Motor) hinunter rollt.

Wer sein Fahrzeug schiebt, führt es demgegenüber nicht.

3. Im Verkehr

Das Fahrzeug muss in einem öffentlichen Verkehrsraum bewegt werden. Öffentlich ist jeder Verkehrsraum, der ohne weiteres von einem unbestimmten Personenkreis betreten oder befahren werden kann. Somit ist also auch ein privater Parkplatz, der nicht durch eine Schranke oder eine sonstige Absperrungen gesichert ist, ein „öffentlicher Verkehrsraum“.

Somit sind nur ganz wenige Ausnahmen vorstellbar, in denen es sich nicht um einen „öffentlichen Verkehrsraum“ handelt.

Kommt es zu einem Verkehrsunfall, zur Schädigung eines Anderen oder werden Andere zumindest entsprechend gefährdet, wird aus dem Vergehen der Trunkenheit im Verkehr ohne weiteres eine „Gefährdung des Straßenverkehrs“ gem. § 315c StGB.

III. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, § 142 StGB

Bei der Aufnahme der Vorschrift in das StGB wurde als Strafgrund vor allem das öffentliche Interesse an der Strafverfolgung und an der „Ausmerzung ungeeigneter Fahrzeugführer“ angeführt (die Aufnahme erfolgte 1940!). Dieser „Strafgrund“ wurde letztlich in das „private Feststellungsinteresse der Unfallbeteiligten“ abgemildert.

Damit wurde auch eine Kollision mit dem Grundsatz der Strafflosigkeit der Selbstbegünstigung vermieden, weil der Schutz anderweitiger Rechtsgüter gegenüber diesem Grundsatz den Vorrang genießt.

Das ursprünglich in § 142 StGB konstituierte „Fluchtverbot“ wurde in der Folge zunächst durch eine „Rückkehrpflicht“, dann eine „nachträgliche Meldepflicht“, schließlich durch eine „Vorstellungspflicht“ ergänzt.

Diese Konstruktion bedeutet letztlich nichts anderes, als dass § 142 StGB einen aktiven Beitrag des Unfallbeteiligten zu seiner eigenen Überführung verlangt.

1. Unfall im Straßenverkehr

Voraussetzung für eine Strafbarkeit ist zunächst ein Unfall im Straßenverkehr.

1.1 Unfall

Dies ist laut Definition ein künstliches Ereignis im öffentlichen Verkehr auf Wegen oder Plätzen, das mit dessen Gefahren in ursächlichem Zusammenhang steht und zu einem nicht völlig belanglosen Personen- oder Sachschaden führt.

1.2 Straßenverkehr

Straßenverkehr ist nur der öffentliche Verkehr, d.h. der auf Wegen und Plätzen, die jedermann oder allgemein bestimmten Gruppen von Verkehrsteilnehmern dauernd oder vorübergehend zur Benutzung offen stehen.

Öffentlicher Verkehrsraum sind auch Kaufhaus- oder Wirtshausparkplätze, Parkplätze bei Supermärkten, Parkhäuser, Tankstellen etc., dagegen nicht der zum Wohnhaus gehörende Stellplatz, der Straßengraben und das an die Straße angrenzende Feld.

1.3 Personenschaden oder Sachschaden

Der Personenschaden muss im Tod oder einer nicht ganz unerheblichen Körperverletzung bestehen.

Ein Sachschaden ist völlig belanglos, wenn deswegen üblicherweise (d. h. unabhängig von den Verhältnissen des Geschädigten) keine Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden. Das ist nach objektiven Maßstäben und nach dem Eindruck zu beurteilen, der zur Tatzeit im Hinblick auf den unter gewöhnlichen Umständen zu erwartenden Wiederherstellungsaufwand zu gewinnen ist. Die Grenze wird heute nach dem Maßstab der fortschreitenden Geldwertminderung etwa bei 25 EUR gezogen.

1.4 Die Höhe des Schadens

Welche Schadenshöhe tatsächlich entstanden ist, ist bei Vergehen des unerlaubten Entfernens vom Unfallort in mehrfacher Hinsicht entscheidend.

Zunächst entscheidet die Höhe des Schadens über die mögliche Rechtsfolge. Nicht nur, dass von der Schadenshöhe üblicherweise die Höhe der festzusetzenden Geldstrafe abhängig ist, ist bei einem „nicht bedeutendem Schaden an fremden Sachen“ (also einem solchen von weniger als 1000 EUR) mit einem Fahrverbot (von einem Monat bis zu drei Monaten), bei einem bedeutenden Schaden (also einem solchen von mehr als 1000 EUR) dagegen mit einer Entziehung der Fahrerlaubnis zu rechnen, vgl. § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB.

Wird dem Angeklagten ein Vergehen der Unfallflucht gemäß § 142 StGB zur Last gelegt, betragen aber die voraussichtlichen Kosten für die Instandsetzung des beschädigten Fahrzeugs knapp unter 1000 EUR, zu bestehen keine dringenden Gründe für die Annahme, dem Angeklagten werde in der Hauptverhandlung die Fahrerlaubnis entzogen.

Etwas geringer ist der Begriff des „bedeutenden Schadens“ derzeit wohl (noch) in den neuen Bundesländern definiert:

Ein Regelfall der Entziehung der Fahrerlaubnis wegen eines bedeutenden Schadens an fremden Sachen liegt in den neuen Bundesländern im Hinblick auf die gegenwärtig noch bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse jedenfalls bei einem über 600 EUR liegenden Schaden vor.

In den alten Bundesländern gilt demgegenüber:

Bei einer festgestellten Schadenshöhe von rund 615 EUR liegt kein „bedeutender Schaden“ im Sinne von

§ 69 Abs. 1 Abs. 2 Nr. 3 StGB vor, bei dem an sich eine Fahrerlaubnisentziehung erforderlich würde. Ein Fahrverbot muss in solchen Fällen nicht ohne weiteres als Ersatzsanktion verhängt werden.

Bei der Berechnung des „bedeutenden Sachschadens“ ist eine Nutzungsausfallsentschädigung nicht zu berücksichtigen.

Darüber hinaus hängt von der Höhe des Schadens auch die Möglichkeit ab, ob die Möglichkeiten des § 142 Abs. 4 StGB bestehen (s.d.).

Ergibt sich somit ein Schaden in einer bestimmten (ungünstigen) Höhe aus der Akte, sollte dies nicht ohne weiteres hingenommen werden, hier ist durchaus eine kritische Überprüfung angesagt!

In vielen Fällen wird dabei der Schaden zunächst nur von den den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten grob geschätzt. Dies kann sich für den Täter günstig auswirken, wenn die Polizeibeamten sich (deutlich) verschätzen, weil sie zum Beispiel einen versteckten Schaden nicht erkennen oder aber den Umfang der erforderlichen Reparatur falsch einschätzen.

Findet sich in der Akte als Anhaltspunkt für die Höhe des Schadens nur eine solche „Schätzung“ durch die Polizeibeamten, mag es daher für den Verteidiger durchaus Sinn machen, bei einem technischen Sachverständigen anzufragen, ihm die Beschädigungen zu schildern und so eine überschlägige Schätzung auf einem viel höheren Niveau zu erhalten.

Gleiches gilt für den Fall, dass nicht andere Fahrzeuge, sondern z.B. Verkehrseinrichtungen beschädigt werden. In solchen Fällen finden sich bei der Akte nur in Ausnahmefällen entsprechende Rechnungen, es wird vielmehr „aus der Erfahrung“ geschätzt (z.B. ein Meter Leitplanke kostet 400 EUR, drei Meter sind beschädigt = Schaden 1200 EUR). Auch hier mag es Sinn machen, den Schaden genauer beziffern zu lassen.

In vielen Fällen befindet sich bei der Akte (jedenfalls, wenn fremde Fahrzeuge beschädigt wurden) ein Schadensgutachten eines (freien) Sachverständigen oder aber ein Kostenvoranschlag einer Werkstatt.

Hierbei ist zu beachten, dass sich das Honorar eines Sachverständigen nach der Höhe des von ihm festgestellten Schadens bemisst, so dass dieser durchaus ein Interesse haben mag, einen möglichst hohen Schaden festzustellen, darüber hinaus möchte der Sachverständige natürlich seinen Auftraggeber zufrieden stellen und gibt sich daher nicht mit der „einfachsten“ (und billigsten) Reparatur zufrieden.

Gleiches gilt für eine Werkstatt, die natürlich auch Geld verdienen will.

Jedenfalls in den Fällen, in denen die „magische Grenze“ von 1000 EUR nur geringfügig überschritten ist, macht es daher Sinn, das entsprechende Gutachten oder den Kostenvoranschlag von einem eigenen Sachverständigen überprüfen zu lassen oder zumindest bei Staatsanwaltschaft oder Gericht zu beantragen, dass eine entsprechende Überprüfung durchgeführt wird. In den meisten Fällen führt eine entsprechende Überprüfung zu einer (deutlichen) Reduzierung des Schadensbetrages.

1.5 Sich-Entfernen

Tathandlung nach § 142 Absatz 1 StGB ist das „Sich-Entfernen vom Unfallort“ vor Erfüllung der Voraussetzungen der Nr. 1 oder 2.

Sich-Entfernen erfordert eine Ortsveränderung, die eine für die Durchführung sofortiger Feststellungen beeinträchtigende räumliche Trennung des Unfallbeteiligten vom Unfallort bewirkt. Der Unfallbeteiligte muss somit nicht mehr uneingeschränkt zu Feststellungen an Ort und Stelle zur Verfügung stehen, da er den Bereich verlassen hat, in dem der Zusammenhang mit dem Unfall noch ohne weiteres erkennbar ist, das heißt in dem feststellungsbereite Personen ihn vermuten und gegebenenfalls durch Befragen ermitteln würden.

Somit entfernt sich nicht, wer mit Wissen der anderen Unfallbeteiligten nur einen vom Verkehr ungefährdeten Platz in unmittelbarer Nähe des Unfallorts aufsucht.

Feststellungen zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten sind nur solche, die nach den Umständen im Interesse der in dieser Eigenschaft Beteiligten zur Sicherung oder Abwehr zivilrechtlicher Ansprüche objektiv hilfreich erscheinen.

Danach ist entweder schon der Tatbestand nicht erfüllt, weil solche Feststellungen nicht im Spiel oder im Sinne der Nr. 1 bereits ermöglicht sind, oder es ist wenigstens die Tat durch Einwilligung oder mutmaßliche Einwilligung gerechtfertigt

- a) wenn der Täter allein durch den Unfall geschädigt ist und dabei Ersatzansprüche Dritter (mit Ausnahme des Versicherers, nicht jedoch des Eigentümers des Unfallwagens) ausscheiden, z. B. bei Unfällen infolge Wildwechsels,
- b) wenn die im Interesse der Berechtigten geforderten Feststellungen vollständig getroffen sind, auch wenn noch Feststellungen zur Strafverfolgung oder zur Entziehung der Fahrerlaubnis möglich sind,
- c) wenn die Berechtigten auf Feststellungen am Unfallort ausdrücklich oder stillschweigend verzichtet haben oder nach den Umständen - zum Beispiel bei bestehend enger verwandtschaftlicher oder freundschaftlicher Beziehungen - mutmaßlich an solchen Feststellungen uninteressiert sind,
- d) wenn der neben dem Täter allein geschädigte Unfallbeteiligte sich selbst den Feststellungen durch Flucht entzogen hat.

1.6 Wartepflicht

Die Wartepflicht dauert so lange, wie für die Feststellungen notwendig ist, wird allerdings durch das Regulativ der Zumutbarkeit begrenzt.

Solange die im Interesse der Berechtigten angezeigten Feststellungen noch nicht vollständig getroffen sind, ist auf Verlangen die polizeiliche Unfallaufnahme abzuwarten. Bei dieser darf sich der Unfallbeteiligte nicht entfernen, bevor die Beamten ihm dies gestatten, es sei denn, dass nur noch Feststellungen zur Strafverfolgung oder zur Entziehung der Fahrerlaubnis in Frage kommen. Hat der Unfallbeteiligte das Einverständnis zum Verlassen des Unfallorts durch falsche Angaben erschlichen, so ist sein Entfernen tatbestandsmäßig und wegen Unwirksamkeit des Verzichts auf seiner Anwesenheit auch nicht durch Einwilligung gerechtfertigt.

Die Wartepflicht begründet nur eine „passive Feststellungsduldungspflicht“. Wer nur seine Mitwirkung durch positives Tun versagt oder wer durch Verdunklungsmaßnahmen, namentlich Spurenbeseitigung oder Nachtrunk zur Verschleierung der BAK die Feststellungen beeinträchtigt, wird von § 142 StGB nicht erfasst.

Die Vorstellungspflicht begründet nur die Verpflichtung zur Angabe, dass sich ein Unfall ereignet hat und eine eigene (Mit-)Verursachung in Frage kommt. Soweit dies den anderem Beteiligten bereits bekannt ist, bedarf es dieser Angabe nicht, auch schlüssiges Verhalten kann genügen.

Der Sinn der Feststellungsduldungs- und Vorstellungspflicht erschöpft sich darin, die Unfallbeteiligten als solche erkennbar zu machen und sie an den Unfallort zu binden. Ob und welche Feststellungen alsdann getroffen werden, ist Sache der feststellungsbereiten Personen. Der Täter darf sich nur nicht ohne Erfüllung der Vorstellungspflicht entfernen. Damit ist der Schutzzweck hinreichend gewährleistet.

1.7 Wartefrist

§ 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB betrifft den Fall, dass keine feststellungsbereiten Personen am Unfallort erschienen sind.

Die Länge der Wartefrist bestimmt sich nach dem Grad des Feststellungsbedürfnisses und der Zumutbarkeit.

Dafür sind namentlich

- Art und Schwere des Unfalls,
- die Verkehrsdichte,
- die Tageszeit,
- die Witterung,
- alle sonstigen Chancen wirksamer Aufklärung am Unfallort und
- die entgegenstehenden Interessen des Täters bedeutsam.

Auch positive Maßnahmen zur Förderung oder Sicherung der Feststellungen, etwa durch Hinterlassen der Personalien (Visitenkarte) wirken sich auf die Länge der Wartefrist aus.

Genügt der Beschuldigte bereits der Wartepflicht nicht, vermag ihn allerdings das Zurücklassen eines Zettels an der Windschutzscheibe auch nicht zu entlasten .

Bei unbedeutenden Unfallfolgen mit einfacher Sach- und Rechtslage kann das Hinterlassen von Namen und Anschrift am Unfallort unter Umständen genügen, um die Wartefrist auf die für die Ausführung dieser Maßnahme erforderliche Zeit abzukürzen.

Dabei reicht zwar das Anbringen einer Visitenkarte regelmäßig nicht aus, um so alle erforderlichen Feststellungen getroffen zu haben (eine Visitenkarte oder ein Zettel kann verloren gehen, übersehen werden), ein Täter darf sich somit nach entsprechenden Maßnahmen entfernen, muss die erforderlichen Feststellungen aber nachholen (lassen), also z.B. das nächstgelegene Polizeirevier verständigen.

Ist dem Täter aber nicht zu widerlegen, dass er eine entsprechende Nachricht hinterlassen hat (gibt es hierfür z.B. sogar Zeugen), auch wenn diese Nachricht nicht aufgefunden wurde oder ging er irrtümlich davon aus, das Hinterlassen einer Nachricht würde ausreichen, besteht zumindest die Möglichkeit, dass der Täter sich nicht als ungeeignet zur Teilnahme am Straßenverkehr erwiesen hat, so dass die Verhängung eines Fahrverbotes ausreicht.

1.8 Nachträgliches Ermöglichen

§ 142 Abs. 2 StGB begründet eine Pflicht zur unverzüglichen nachträglichen Ermöglichung der Feststellungen im Sinne des Abs. 1. Sie trifft nur den Unfallbeteiligten, der die Feststellungen nicht ermöglicht, sich aber ohne Verstoß gegen Abs. 1 vom Unfallort entfernt hat.

1.9 Voraussetzung der Strafbarkeit

Da die Verwirklichung des Tatbestandes des § 142 StGB allerdings nur vorsätzlich möglich ist, setzt eine Strafbarkeit zunächst einmal überhaupt erst voraus, dass der Täter bemerkt hat, dass er einen Unfall verursacht hat.

Die Frage der „Bemerkbarkeit“ wird immer wieder höchst kontrovers diskutiert. Hier lassen sich eigentlich keine Grundsätze aufstellen, letztlich kommt es immer wieder auf den genauen Einzelfall an.

Ein Anhaltspunkt für eine fehlende Bemerkbarkeit ist zunächst einmal sicherlich die Verursachung eines nur geringen Schadens, weiter kommt es auch noch auf die konkreten Umstände im Fahrzeug des Täters an (altes Fahrzeug mit lautem Motorengeräusch, lautes Autoradio, Gespräch mit Beifahrer etc.), die zu dem Ergebnis „fehlende Bemerkbarkeit“ führen können.

Hier ist mit Sicherheit im Einzelfall das Gutachten eines technischen Sachverständigen spätestens im Rahmen einer Hauptverhandlung erforderlich.

Fall 1

Autofahrer A parkt rückwärts in eine Parklücke ein. Dabei stößt er mit der Anhängerkupplung seines Fahrzeugs an einem dahinter geparkten Pkw Porsche vorne an. Hierdurch entsteht ein deutlicher Kratzer auf dem Kofferraumdeckel des Porsche. A bemerkt den Schaden und entfernt sich unerlaubt von der Unfallstelle, wird jedoch beobachtet und später festgestellt.

Durch die Beschädigung muß der Kofferraumdeckel neu lackiert werden, zur Herstellung eines einheitlichen Gesamtbildes (= ordnungsgemäße Reparatur) müssen darüber hinaus beide Kotflügel mitlackiert werden. Die Lackierung des Kofferraumdeckels schlägt mit 900 EUR zu Buche, die gesamte Reparatur kostet 1500 EUR.

Fall 2

Autofahrer B stößt beim Rangieren rückwärts gegen einen Kleinwagen. Die Tür des Kleinwagens wird komplett eingedellt. B entfernt sich unerlaubt von der Unfallstelle und wird später festgestellt. An dem Kleinwagen muss die Tür ersetzt und lackiert werden. Hierfür entstehen Kosten in Höhe von 850 EUR.

Fall 3

Autofahrer C fährt frontal gegen einen geparkten Pkw und entfernt sich unerlaubt von Unfallstelle, wird später festgestellt. Der andere Pkw ist erheblich beschädigt. Bei einem Zeitwert von 750 EUR würden die Reparaturkosten 4000 EUR betragen.

Folgen:

A hat das andere Fahrzeug zwar nur leicht beschädigt, aber einen „bedeutenden Schaden“ verursacht und muss um seinen Führerschein bangen, B hat ein anderes Fahrzeug erheblich beschädigt, aber keinen „bedeutenden Schaden“ verursacht, ihm droht allenfalls ein Fahrverbot.

C hat zwar eigentlich einen hohen Schaden verursacht, aber nur theoretisch - tatsächlich wird ihm nur ein Schaden in Höhe von 750 EUR vorzuwerfen sein. Auch ihm droht somit allenfalls ein Fahrverbot.

Liegt ein Vergehen des unerlaubten Entfernens vom Unfallort vor, so bestimmt § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB, dass dem Täter die Fahrerlaubnis i. d. R. zu entziehen ist, wenn er bei der Erfüllung der tatbestandlichen Voraussetzungen des §§ 142 StGB weiß oder wissen kann, dass bei dem Unfall ein Mensch getötet oder nicht unerheblich verletzt worden oder **an fremden Sachen ein bedeutender Schaden entstanden ist**.

*Der Begriff des „bedeutenden Sachschadens“ wird **von den Gerichten unterschiedlich ausgefüllt**. Geht man davon aus, dass damit der Schaden gemeint ist, **den der Täter erkannt hat oder erkennen musste**, dann geht die Auffassung, dieser Schaden umfasse neben den eigentlichen Reparaturkosten auch den merkantilen Minderwert, Bergungskosten, Abschleppkosten, Mietwagenkosten einschließlich Nutzungsausfall sicher zu weit.*

So wird zum Teil dann auch die Ansicht vertreten, für die Berechnung des „bedeutenden Schadens“ seien nur Reparatur- und Abschleppkosten sowie bei nicht vorsteuerabzugsberechtigten Geschädigten die Mehrwertsteuer von Bedeutung.

Diese Einschränkung ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, zumindest die Frage, warum es einen Unterschied machen soll, ob der Geschädigte zum Vorsteuerabzug berechtigt ist oder nicht, wäre jedoch einer Diskussion würdig.

Die **Wertgrenze für die Bestimmung** eines „bedeutenden Schadens“ hat sich im Lauf der Jahre von 600 EUR über 650 EUR, 750 EUR und 900 EUR auf 1000 EUR erhöht.

Die gestiegenen Reparaturkosten ließen nun eigentlich eine Diskussion zu, ob die Grenze von 1000 EUR zwischenzeitlich weiter erhöht werden müsste - dadurch würde jedoch offenkundig das Grundproblem der oben aufgeführten Fälle Ziff. 1 bis 3 nicht gelöst.

Vorab ist jedoch festzustellen, dass sich zunächst einmal die **Vorstellung des Täters** im Rahmen des § 142 StGB bzw. § 69 StGB darauf beziehen muss, sich unerlaubt von Unfallstelle zu entfernen, obwohl er einen „bedeutenden Schaden“ verursacht hat.

Entscheidend ist dabei die Vorstellung des Täters **zum Zeitpunkt des Unfallgeschehens**. Liegt äußerlich ein nur belangloser Schaden vor, obwohl ein

versteckter/ verborgener Schaden, der erst in einer Werkstatt oder durch einen Sachverständigen entdeckt wird, zum Vorliegen eines „bedeutenden Schadens“ führt, ist dies dem Täter nicht in jedem Fall zuzurechnen, so dass dieser „bedeutende Schaden“ dann auch nicht vom Vorsatz des Täters umfasst wäre.

Ein Indiz hierfür kann zum Beispiel die Schätzung des Schadens durch einen Polizeibeamten sein - geht selbst dieser von einem viel geringeren Schaden aus, schätzt dieser den Schaden viel niedriger (nicht bedeutend) ein, so kann wohl kaum davon ausgegangen werden, dass der Täter den **tatsächlichen Schadensumfang** erkannte.

*So ist es gerade ein „Verdienst“ der modernen Technik, dass sich zum Beispiel oftmals Plastikstoßfänger nach einem Anstoß wieder elastisch rückverformen, so dass eine Beschädigung kaum zu erkennen ist, obwohl an den **darunter liegenden Blechteilen** eine erhebliche Beschädigung entstanden ist (die dann auch einen „bedeutenden Schaden“ darstellt).*

Die oben aufgeführten Fälle Ziff. 1 bis 3 machen jedoch mehr als deutlich, wie fragwürdig es sein kann, die Frage der „charakterlichen Nichteignung“ bzw. die Frage, ob die Fahrerlaubnis zu entziehen ist, an der **Höhe des angerichteten Schadens** festzumachen. Letztlich bedeutet dies nichts anderes, als dass eben derjenige Autofahrer „Pech“ hat, der ein teures und damit auch in der Reparatur kostenintensives Fahrzeug (wenn auch nur leicht) beschädigt und der Autofahrer „Glück“ hat, der gegen ein billiges oder altes Fahrzeug stößt. Nicht vergessen werden darf dabei auch, dass (natürlich) bei der Reparatur eines teureren Fahrzeugs viel höhere Anforderungen an eine „ordnungsgemäße Reparatur“ gestellt werden, als dies bei einem einfachen, billigen Fahrzeug der Fall ist (vgl. Fall 1). Berücksichtigt werden muss dabei auch, dass die Werkstattpreise für hochwertige Fahrzeuge (zwangsläufig) höher sind, als dies bei einfachen Fahrzeugen entsprechender Hersteller der Fall ist (was auch immer wieder Gegenstand zivilrechtlicher Auseinandersetzungen ist).

Auf den Punkt gebracht: Die in § 69 StGB aufgeführte Regelung geht in der Sache eigentlich nur davon aus, dass es eben schwerwiegender (krimineller) ist, einen großen Schaden anzurichten, der somit auch für den Täter deutlich zu erkennen war, und sich dann „aus dem Staub zu machen“ (was einer besonderen Ahndung - Maßregel - bedarf), als eben nur einen geringen Schaden anzurichten.

Das erkennbare Maß der kriminellen Energie (und die daran knüpfende Folge der Entziehung der Fahrerlaubnis) einzig und allein an der Höhe des angerichteten Schadens festzumachen mag zu einer Zeit **zutreffend und richtig gewesen sein**, als die Fahrzeuge im Wesentlichen mehr oder weniger vergleichbar und auch einfach zu reparieren waren. So mag es eine höchst banale Erkenntnis gewesen sein, dass ein VW Käfer für 1000 EUR deutlich mehr und erheblicher beschädigt war als für 500 EUR - dies ist mittlerweile **so jedenfalls nicht mehr gültig**.

Allein schon aus diesem Grund muss es doch jedem Rechtsgefühl widersprechen und zu einem **unerträglich falschen Ergebnis** führen, dass die Autofahrer B und C allenfalls - wenn überhaupt - mit einem Fahrverbot rechnen müssen, wogegen Autofahrer A mit einer Entziehung der Fahrerlaubnis zu rechnen hat.

Dabei versteht es sich sicherlich von selbst, dass gerade die Autofahrer B und C bei ihrem unerlaubten Entfernen vom Unfallort eine deutlich **höhere kriminelle Energie** und damit auch eine deutlich höhere charakterliche Ungeeignetheit gezeigt haben.

Es ergibt sich somit, dass die in § 69 StGB getroffene Regelung des „bedeutenden Schadens“ als in der heutigen Zeit **bei weitem überholt, ungerecht und damit unhaltbar** bezeichnet werden muss.

Es stellt sich somit die Frage, ob es **eine gerechtere Regelung** geben kann.

Diese gibt es sicherlich und sie kann eigentlich nur lauten, das System der Festlegung eines starren Geldbetrages als Grenze für den „bedeutenden Schaden“ (in welcher Höhe auch immer) aufzugeben und eine flexible Grenze zu suchen.

Ein **denkbarer Lösungsansatz** ist zum Beispiel darin zu sehen, an Stelle der absoluten Schadensgrenze (von derzeit 1000 EUR) einen Betrag anzunehmen, der prozentual vom Neuwert des beschädigten Fahrzeuges (Grundpreis ohne besonderes Zubehör) abhängt.

Durch eine solche Regelung würden die Unterschiede bei der Beschädigung eines teuren oder billigen Fahrzeuges begradigt. Geht man so z. B. davon aus, dass der gängigste Mittelklasse-Wagen VW Golf zwischenzeitlich kaum mehr unter 15000 EUR zu haben ist, könnte somit beispielhaft die Grenze für einen „bedeutenden Schaden“ auf zehn Prozent des Anschaffungs-Preises festgelegt werden (was gleichzeitig auch die längst fällige Anhebung der bislang gültigen Grenze von 1000 EUR bedeuten würde). Bei einem Fahrzeug mit einem Anschaffungs-(Grund-)Preis von 25000 EUR müsste dann schon ein Schaden in Höhe von 2500 EUR entstanden sein, bevor die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis droht.

Sicherlich würde es auch bei Zugrundelegung eines solchen Bemessungssystems im einen oder anderen Fall zu Ungerechtigkeiten kommen können - die allerdings hinnehmbarer erscheinen, als es bei der jetzigen Verfahrensweise ist.

Wer unbedingt an einer starren (betragsmäßig fixierten) Wertgrenze festhalten will, kann auch daran denken, von Sachverständigen-Organisationen **typische Standardfahrzeuge** abstrakt festlegen zu lassen (Kleinwagen, Mittelklasse-Wagen, Oberklasse-Fahrzeug, Nutzfahrzeuge). Die Frage wäre dann nicht, was die Reparatur des Porsche kostet, sondern was eine entsprechende Reparatur bei Fahrzeugen dieser Klasse im Durchschnitt kostet.

Dieser Weg ist sicherlich schwieriger und setzt eine entsprechende Vorarbeit der sachverständigen Kreise voraus, wäre aber auch gangbar. Eine betragsmäßige Festlegung der Grenze des bedeutenden Schadens müsste dann für jede Fahrzeugklasse erfolgen.

Wer dem entgegenhalten will, dass damit für eine Hauptverhandlung wegen eines Vergehens des unerlaubten Entfernens vom Unfallort in jedem Fall die Hinzuziehung eines technischen Sachverständigen erforderlich werden wird, muss sich darauf hinweisen lassen, dass dies bislang in der Regel auch schon für die Frage der Bemerkbarkeit der Fall ist - der (sowieso schon anwesende) Sachverständige wird sich somit nur noch zusätzlich zur Schadenshöhe äußern müssen (was er im Einzelfall auch jetzt schon macht).

Darüber, ob der § 142 StGB an sich „systemwidrig“ ist und ob er in das übrige strafrechtliche Sanktionensystem passt, sollte mittlerweile nicht mehr gestritten werden - die Strafbarkeit macht sicherlich Sinn - die Reaktion der

Strafverfolgungsbehörden, also die zu treffende Sanktion sollte allerdings dann genauso sinnvoll sein!

2. Strafmilderung, § 142 Abs. 4 StGB

Seit 1.4.98 kann unerlaubtes Entfernen vom Unfallort milder bestraft werden oder es kann sogar von Strafe abgesehen werden, wenn der Täter

- nach einem Unfall **außerhalb des fließenden** Verkehrs,
- mit ausschließlich nicht bedeutenden Fremdschadens,
- innerhalb von 24 Stunden nach dem Unfall,
- freiwillig,
- die Feststellung nachträglich ermöglicht (§ 142 Abs. 4 StGB).

§ 142 Abs. 4 StGB beinhaltet einen persönlichen Strafmilderungs- bzw. Strafaufhebungsgrund.

Ein Irrtum über das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen, zum Beispiel über die Höhe des unfallbedingten Fremdschadens, ist unerheblich.

Es kommt insoweit nur darauf an, welcher Schadensbetrag objektiv entstanden ist. Hierzu Tateinheitlich begangene Verstöße oder eine tatmehrheitlich begangene Verkehrsordnungswidrigkeit werden hiervon nicht erfasst.

Die Anwendung des § 142 Abs. 4 StGB setzt zunächst eine tatbestandsmäßige, rechtswidrige und schuldhaft Unfallsflucht voraus. Kann dem Täter nicht widerlegt werden, dass er in Zeitpunkt des Sichentfernens vom unfallbedingten Fremdschaden keine Kenntnis hatte oder, dass er den Unfallort gerechtfertigt oder entschuldigt vorzeitig verlassen hat, liegt schon gar keine Unfallsflucht vor.

2.1 Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs

Damit sind Verkehrsunfälle gemeint, bei denen sich der beschädigte Gegenstand nicht in Bewegung befindet. § 142 Abs. 4 StGB bezieht sich auf den „ruhenden Verkehr“, aus dem Unterschied zum „fließenden Verkehr“ ergibt sich, dass der Verkehr im Halten und Parken i.S.d. § 12 Abs. 1 u. 2 StVO gemeint ist (unglückliche gesetzliche Formulierung).

Fraglich ist in solchen Fällen allerdings, ob mangels eines möglichen Mitverschuldens des Geschädigten in diesen Fällen überhaupt ein Beweissicherungsinteresse besteht und damit sofort umfangreiche Feststellungen zum Unfallhergang direkt am Unfallort erforderlich sind.

Verschiedene Entscheidungen haben gerade in der letzten Zeit die Anwendbarkeit des § 142 Abs. 4 StGB erheblich (unvertretbar und vom eigentlichen Wortlaut der Vorschrift nicht gedeckt) eingeschränkt, insbesondere was „außerhalb des fließenden Verkehrs“ betrifft.

2.2 Nicht bedeutender Fremdsachs Schaden

In Anlehnung an die für eine Entziehung der Fahrerlaubnis gültige Rechtsprechung ist von einem bedeutenden Fremdsachs Schaden bei einem solchen von 900 - 1000 EUR auszugehen.

2.3 Innerhalb von 24 Stunden nach dem Unfall

Die Frist von 24 Stunden muss dem Täter voll zur Verfügung stehen. Diese Frist beginnt somit von dem Zeitpunkt an, in dem der Täter nachweisbar vom Unfall und seiner Unfallbeteiligung Kenntnis hatte.

Verlässt der Täter den Unfallort, ohne seine Unfallbeteiligung zu kennen, erlangt aber noch innerhalb eines zeitlichen und räumlichen Zusammenhangs von seiner Unfallbeteiligung Kenntnis, beginnt die 24-Stunden Frist im Zeitpunkt der Kenntnisnahme.

Die Frist beginnt nicht mit dem Ablauf der fiktiven Wartefrist.

Kann der Geschädigte als Unfallzeit nur einen längeren Zeitraum angeben, z. B. den Zeitpunkt, indem er selbst zu seinem Fahrzeug gelangte und den Schaden erkannte, kommt es für den Beginn der Frist auf die tatsächliche Unfallzeit an, wie sie der Täter selbst angibt. Hier kann der Täter somit noch etwas Zeit gewinnen.

2.4 Freiwilliges nachträgliches Ermöglichen der Feststellungen

Die Meldung ist freiwillig, wenn der Täter nach seiner Kenntnis und Vorstellung als Unfallbeteiligter einer Unfallflucht noch nicht entdeckt ist und auch keine Entdeckung konkret droht. Auf die Befürchtung, entdeckt oder beobachtet worden zu sein, kommt es jedenfalls nicht an, solange diese Befürchtungen (zunächst noch) grundlos sind.

Eine „freiwillige Meldung“ liegt auch dann vor, wenn der Unfall und der Täter als Unfallbeteiligter der Polizei bereits gemeldet worden sind, solange dem Täter nicht zu widerlegen ist, dass er von dieser Meldung noch nichts wusste.

2.5 Nachträgliche Feststellungen

Nachträgliche Feststellungen sind solche, die zur vollständigen Schadensabwicklung notwendig sind, vgl. § 142 Abs. 3 StGB.

Der Täter muss somit dem Unfallgeschädigten (oder der nächsten Polizeidienststelle) mitteilen,

- dass er am Unfall beteiligt gewesen ist,
- wie seine vollständigen und richtigen Personalien lauten,
- wo es sich zur Zeit auffällt (wenn dies für die Schadensabwicklung von Bedeutung ist).

Hat der Unfallbeteiligter selbst ein Fahrzeug geführt, muss er mitteilen

- wie das gültige Kennzeichen des schädigenden Fahrzeugs lautet (oder das Fahrzeug genau beschreiben),
- den derzeitigen Standort des Fahrzeugs genau angeben,
- das schädigende Fahrzeug zu unverzüglichen Feststellungen für eine zumutbare Zeit zur Verfügung halten.

Hat der Täter schon Unfallspuren verändert (z. B. Reparaturen vorgenommen) muss er dies sofort mitteilen.

Angaben zur Unfallursache muss der Täter nicht machen.

2.6 Absehen von Strafe oder Strafmilderung

Das Vorliegen der Voraussetzungen des § 142 Abs. 4 StGB führt zur Möglichkeit der Strafmilderung im Sinne des § 49 StGB. Es sind also die jeweiligen Umstände der einzelnen Tat und die Täterpersönlichkeit für die Art der Rechtsfolge maßgebend.

b. Absehen von Strafe

Für das Absehen von Strafe sprechen die Erfüllung der Feststellungspflichten, das Fehlen einschlägiger Vorbelastungen und eine Täterpersönlichkeit, die eine Wiederholung der Tat unwahrscheinlich erscheinen lässt.

c. Strafmilderung

Im Fall der Strafmilderung muss sich die tätige Reue auch auf die Entscheidung ob und ggf. für welche Zeit ein Fahrverbot zu verhängen ist, günstig auswirken. Im Verkehrszentralregister werden nun seit der Neuregelung im Mai 2000 5 Punkte eingetragen statt 7 Punkten im Fall nicht milder Bestrafung.

Zwischen Strafmilderung und Absehen von Strafe sind die Möglichkeiten der Einstellung nach §§ 153, 153a StPO angesiedelt, die zu keiner punktebewehrten Eintragung führen.

III. Fahrlässige Körperverletzung und Fahrlässige Tötung

1. Problemstellung

Beschuldigter eines Strafverfahrens wegen Fahrlässiger Körperverletzung oder Fahrlässiger Tötung zu sein, kann praktisch jederzeit jedem zustoßen, der am Straßenverkehr teilnimmt, der überhaupt sein Haus verlässt.

Erleidet dabei ein Unfallbeteiligter schwere Verletzungen bis hin zu tödlichen Folgen, ist der Grad der Fahrlässigkeit hoch, können letztlich auch dem Unfallverursacher schlimme Folgen drohen:

Dann steht eine - nicht immer geringe - Geldstrafe, möglicherweise aber auch eine Freiheitsstrafe im Raum (die nicht in jedem Fall zur Bewährung ausgesetzt werden muss), auch an eine Entziehung der Fahrerlaubnis ist zu denken (mit oftmals noch schlimmeren Folgen).

Nicht ganz unbeachtlich ist in diesem Zusammenhang, dass viele Versicherer ihre (zivilrechtliche) Einstandspflicht von der Klärung durch ein Strafverfahren abhängig machen. Auch wenn die Zivilgerichte rein theoretisch an eine strafrechtliche Entscheidung nicht gebunden sind, wird durch das Strafverfahren faktisch doch ein gewaltiges Präjudiz geschaffen, so dass auch Zivilgerichte den Ausgang des Strafverfahrens abwarten (wollen). Letztlich bedeutet dies allerdings, dass auf das Strafverfahren eigentlich nicht zu diesem Verfahrenszweig gehörende und damit sachfremde Motive - Bedeutung für den Ausgang des Zivilverfahrens - Einfluss nehmen.

Insoweit besteht also ein Spannungsfeld - das Strafverfahren letztlich allerdings gänzlich dem Zivilverfahren unterzuordnen, kann ein fataler Fehler sein: das zivilrechtlich erstrittene Geld wird durch die Geldstrafe aufgebraucht, die Fahrerlaubnis geht verloren und - ein Aspekt, der nicht übersehen werden sollte - eine Verurteilung führt zu einer Vorstrafe!

Dies sollte nicht aus den Augen verloren werden, so dass - in Absprache mit dem Mandanten - oberstes Ziel sein sollte, das Strafverfahren so gut, so schnell und so „billig“ wie möglich für den Mandanten zu erledigen - dies gilt auch und erst recht, wenn die fahrlässige Körperverletzung nur einer von mehreren Tatvorwürfen, also Teil eines ganzen Tatkomplexes ist.

2. Der Tatbestand der fahrlässigen Körperverletzung

Wegen fahrlässiger Körperverletzung gem. § 229 StGB wird bestraft, „wer durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung eines anderen verursacht“.

Damit ist die fahrlässige Körperverletzung ein allein durch den Erfolg qualifiziertes Delikt der Verletzung der körperlichen Integrität eines Menschen. Der Straftatbestand ist bereits bei einer nicht ganz unerheblichen Beeinträchtigung des körperlichen Wohlbefindens und der geringsten Fahrlässigkeit erfüllt.

Da mittlerweile bei fast jedem Verkehrsunfall zumindest ein HWS-Trauma geltend gemacht wird, wofür es dann ja auch regelmäßig ein entsprechendes Schmerzensgeld gibt, werden die Strafverfolgungsbehörden mit einer entsprechenden Zahl von Strafverfahren beschäftigt. Nicht umsonst gibt es inzwischen diverse Publikationen in denen höchst kontrovers diskutiert wird, ab welcher Aufprallgeschwindigkeit ein HWS-Trauma tatsächlich hervorgerufen werden kann (oder nicht).

Sobald ein Unfallbeteiligter Verletzungen gegenüber der Polizei geltend macht, wird der Unfall nicht mehr als „Kleinstunfall“ behandelt, was u.a bedeutet, dass eine umfassende Unfallaufnahme (einschließlich Lichtbilder) durchgeführt wird. Die Polizei legt die Akten der Staatsanwaltschaft vor, die über die Art der weiteren Bearbeitung entscheidet.

Bei der ersten Vorsprache des Mandanten sollte vom Rechtsanwalt zunächst der Sachverhalt / Unfallhergang so objektiv wie möglich geklärt werden, wobei insbesondere das Augenmerk auf die Unfallfolgen, also die Verletzungen des Unfallgegners, gelegt werden sollte. Je schwerer diese Verletzungen sind, desto drohender ist das Strafverfahren. Dann ist in jedem Falle Eile geboten!

Problematisch ist nämlich hierbei, dass bei schweren Verletzungen die Verfahren oftmals eine ganz eigene Dynamik entwickeln, weil von der Staatsanwaltschaft der (falsche) Schluss gezogen wird, die Schwere der Verletzungen stünden in einem Verhältnis zum Maß der persönlichen Schuld. Tatsächlich lässt allenfalls eine besonders grobe Leichtfertigkeit den Schluss auf eine entsprechende charakterliche Haltung des Täters zu.

Sofern der Mandant von sich aus schwere Verletzungen schildert (oder auch nur von einem Abtransport des Unfallgegners mit Krankenwagen berichtet), bietet sich eine telefonische Nachfrage bei der bearbeitenden Polizeidienststelle an (dem Mandanten sollte die entsprechende Tagebuch-Nr. mitgeteilt worden sein). Hierbei kann sich der Verteidiger auch über die bislang ergriffenen Maßnahmen der Polizei informieren.

Dies ist insbesondere in Fällen schwerer Verletzungsfolgen durchaus von Bedeutung, denn:

Im Rahmen der verschiedenen Polizeireformen wurden in vielen Ländern die Verkehrsunfall-Dienste (VUD) der Polizei aufgelöst. Dies kann dazu führen, dass Verkehrsunfälle von der Polizei ohne ausreichende Sachkunde - unvollständig - aufgenommen und vielleicht entscheidende Spuren nicht erkannt oder gesichert werden.

Liegt das Unfallgeschehen erst kurze Zeit zurück und haben Polizei oder Staatsanwaltschaft nicht schon von sich aus reagiert und einen Sachverständigen mit der Unfallaufnahme /-rekonstruktion beauftragt, sollte dies schnellstmöglich von Seiten des Verteidigers bei der Staatsanwaltschaft angeregt werden (die Polizei scheut sich meist, dies selbständig zu tun und so die Verantwortung für die entstehenden Kosten zu übernehmen), bevor die Spuren (z.B. Bremsspuren, Splitterfelder) verwischt sind. Kommt die Staatsanwaltschaft dieser Anregung nicht nach, bleibt nur die Möglichkeit der eigenen Beauftragung eines Sachverständigen (leider mit dem Risiko, auf dessen Kosten sitzenzubleiben).

Bei Dunkelheitsunfällen besteht die Möglichkeit durch einen technischen Sachverständigen die Beleuchtungssituation rekonstruieren zu lassen. Die entsprechenden technischen Geräte stehen inzwischen zur Verfügung.

Bei Dunkelheitsunfällen ist häufiger Streitpunkt, ob des Fahrzeuglicht in Funktion war. Ein technischer Sachverständiger kann - selbst bei beschädigten / zerstörten Glühbirnen - anhand der Verformung oder Deformation der Glühwendel hierzu relativ sichere Aussagen machen. Voraussetzung ist allerdings, dass die entsprechenden Glühbirnen gesichert werden und dem Sachverständigen sodann zur Verfügung stehen!

Sind die wesentlichen Vorfragen geklärt oder ist der Fall aus anderen Gründen (leichte Verletzungen, liegt länger zurück) nicht mehr eilig, so hat der Verteidiger im Ermittlungsverfahren noch viele Steuerungsmöglichkeiten.

Bei Übernahme des Mandats sollte - zweckmäßigerweise nach Einsicht in die Ermittlungsakte - zunächst geprüft werden, ob dem Mandanten - aus juristischer Sicht und unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsprechung - überhaupt ein Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden kann und falls dies zu bejahen ist, in welchem Umfang.

Man mag es als falsch empfinden, aber die Obergerichte haben die Anforderungen an die Sorgfaltspflichten eines Autofahrers über die Jahre hinweg praktisch unerfüllbar hochgeschraubt. So wurden Grundsätze aufgestellt wie z.B. dass ein Autofahrer, der nicht dahin sieht, wo er hinfahren will, sich eben einweisen lassen muss, oder dass ein Autofahrer, der länger als 3 Minuten hält, vor der Weiterfahrt um sein Auto herumlaufen muss, um sich so zu überzeugen, dass sich z.B. keine spielenden Kinder vor oder hinter dem Auto befinden. Die Anwendung dieser Grundsätze führt zwangsläufig dazu, dass jeder Autofahrer ständig damit rechnen muss, sich als Beschuldigter einer fahrlässigen Körperverletzung wiederzufinden.

Sollten - unter Beachtung dieser strengen Grundsätze - gleichwohl Zweifel am Verschulden des Mandanten bestehen, muss zunächst an die Beweissicherung gedacht werden: vor Reparatur des eigenen Fahrzeugs sollte ein Gutachten über die Beschädigungen erstellt, zumindest aber (deutliche) Fotografien der Beschädigungen gefertigt werden. Sind die Beschädigungen einigermaßen erträglich, sollte man überdenken, ob sie erst nach Abschluss des Strafverfahrens beseitigt werden (so steht das Fahrzeug für eine Rekonstruktion oder Gegenüberstellung zur Verfügung).

Bevor sodann eine Beschuldigtenklärung ggü. der StA abgegeben wird, bietet es sich an, zunächst ein kurzes Telefongespräch mit dem ermittelnden Staatsanwalt zu führen. Zumindest in leichteren Fällen mag sich in einem solchen Gespräch eine Erledigungsmöglichkeit ergeben, in jedem Fall bestimmt der Verlauf dieses Gespräches das weitere Vorgehen des Verteidigers (bzw. weiterer Aufwand erübrigt sich möglicherweise).

Bei schweren Verletzungen, gravierenden Folgen und bestimmten Unfallopfern (Alte, Kinder) befällt manchen Staatsanwalt ein gewisses „Pietätsdenken“. Hier als Verteidiger auf der völligen Unschuld des eigenen Mandanten oder einem überwiegenden Verschulden des „armen Opfers“ zu beharren, kann fatale Folgen haben - hier ist eine salomonische Ausdrucksweise der bessere Weg (also nicht eine Einstellung wegen erwiesener Unschuld oder überwiegendem Verschulden der Gegenseite verlangen, sondern vielmehr z.B. um Prüfung bitten, ob nicht unter Berücksichtigung eines möglichen Mitverschuldens eine Einstellung des Verfahrens in Betracht kommen könnte).

Gegen eine Einstellung gem. § 170 II StPO oder § 153 StPO steht dem Geschädigten das Rechtsmittel der Beschwerde zu, was unweigerlich zu einer Vorlage der Akten an die Generalstaatsanwaltschaft

führt - dies bereitet keinem Staatsanwalt Vergnügen, zumal von der Beschwerde und damit von dem Verfahren überhaupt der Leitende Oberstaatsanwalt erfährt und durchaus die Möglichkeit besteht, dass die Staatsanwaltschaft von der GenStA angewiesen wird, das Verfahren wiederaufzunehmen (aus welchen Gründen auch immer).

Eine Einstellung gem. § 170 II StPO hätte darüber hinaus die Folge, dass die Staatskasse die notwendigen Auslagen des Beschuldigten zu ersetzen hätte.

Vielen Staatsanwälten ist es daher viel sympathischer, das Verfahren gem. § 153a StPO gegen eine - wenn auch geringe - Geldauflage einzustellen.

Zumindest der rechtsschutzversicherte Mandant sollte (unter Abwägung des weiteren Verfahrens- und Prozessrisikos) ein entsprechendes Angebot überdenken (nicht vergessen werden darf allerdings die - mögliche - zivilrechtliche Konsequenz).

Die Reaktion der Staatsanwaltschaft wird i.ü. eindeutig durch das Opportunitätsprinzip bestimmt.

Üblicherweise wird weder das öffentliche Interesse gem. § 376 StPO, noch, wenn kein Strafantrag des Verletzten vorliegt, das besondere öffentliche Interesse angenommen, das Verfahren wird dann eingestellt und zur Verfolgung der sicherlich gleichzeitig vorliegenden Ordnungswidrigkeit an die Verwaltungsbehörde abgegeben.

Die Staatsanwaltschaft lässt sich hierbei in der Regel von folgenden Gesichtspunkten leiten:

Verletzungsfolgen (schwer / leicht, Krankenhausaufenthalt, Dauer der Arbeitsunfähigkeit, Folgen für das Opfer, bleibende Schäden);

Grad der Fahrlässigkeit (Leicht / mittel / grob), also des Verschuldens;

Etwaiges Mitverschulden des Geschädigten;

Schaden beim Opfer ausgeglichen, d.h. letztlich: Zivilrechtliche Regulierung abgeschlossen / nicht abgeschlossen;

Eigene Folgen beim Beschuldigten;

Nachtatverhalten (Hat der Beschuldigte sich um das Opfer gekümmert?).

Insoweit kann Nr. 86 RiStBV i.V.m. Nr. 243 III RiStBV herangezogen werden: Demgemäss hat der Staatsanwalt zu prüfen „ob die Strafverfolgung ein gegenwärtiges Anliegen der Allgemeinheit ist“ und soll bei fahrlässigen Körperverletzungen ein besonderes öffentliches Interesse vor allem dann angenommen werden, wenn der Täter besonders leichtfertig gehandelt hat oder wenn der Unfall nicht unerhebliche Folgen für andere gehabt hat.

Die Bejahung des besonderen öffentlichen Interesses durch die Staatsanwaltschaft ist nicht mit Rechtsmitteln anzufechten und muss daher hingenommen werden.

Mögliche Entscheidungen sind also:

Eine Einstellung des Verfahrens mangels Verschuldens/Fahrlässigkeit gem. § 170 II StPO;

Eine Verweisung auf den Privatklageweg und Abgabe an die Verwaltungsbehörde zur Ahndung der Ordnungswidrigkeit;

Eine Einstellung bei sehr geringem Verschulden gem. § 153 StPO;

Eine Einstellung gem. § 153 a StPO gegen Zahlung einer Geldauflage;

Die Beantragung eines Strafbefehls beim zuständigen Amtsgericht;

Die Anklageerhebung.

Ein Rechtsanwalt als Verteidiger kann durch geschickten Einsatz der verschiedenen Steuerungsmöglichkeiten erheblichen Einfluss darauf nehmen, durch welche Möglichkeiten der Ziff. 1-6 das Verfahren erledigt wird.

Ohne dass es eigentlich eines größeren Aufwandes seitens des Verteidigers bedarf, kann der nicht einschlägig vorbelastete Beschuldigte in den einfachen Fällen, also bei leichten Verletzungen und maximal mittlerer Fahrlässigkeit (oder aber auch Mitverschulden des Geschädigten) damit rechnen, dass ein gegen ihn gerichtetes Ermittlungsverfahren eingestellt, auf den Privatklageweg verwiesen und das Verfahren an die Verwaltungsbehörde zur Ahndung der gleichzeitig verwirklichten Ordnungswidrigkeit abgegeben wird. Diese erlässt dann in eigener Zuständigkeit einen Bußgeldbescheid (sofern noch keine Verjährung eingetreten ist).

Wird gegen den Bußgeldbescheid Einspruch eingelegt, werden die Akten von der Verwaltungsbehörde über die Staatsanwaltschaft dem zuständigen Gericht vorgelegt. Die Staatsanwaltschaft kann das besondere öffentliche Interesse an der Strafverfolgung nun wieder bejahen und im Rahmen der Aktenvorlage an das Gericht die Überleitung in das Strafverfahren beantragen.

Hält die Staatsanwaltschaft eine (strafrechtliche) Ahndung für geboten (oder ist die Ordnungswidrigkeit zwischenzeitlich verjährt), ergeht in leichteren Fällen das Angebot, das Verfahren gegen Zahlung einer Geldauflage einzustellen. Das Angebot ergeht in der Regel schriftlich.

Handeln um die Höhe der Geldauflage wie auf einem orientalischen Basar ist in diesen Fällen verpönt. Oftmals überschätzt der Staatsanwalt aus Unkenntnis der persönlichen Verhältnisse des Beschuldigten allerdings dessen Leistungsfähigkeit. In einem solchen Fall lohnt sich dann durchaus eine Reklamation, und sei es auch nur, um eine Ratenzahlung zu erreichen (wobei der auferlegte Betrag allerdings innerhalb von 6 Monaten gezahlt sein muss).

Bevor die Zustimmung zu einer solchen Verfahrensweise erteilt wird, sollte dem Mandanten deutlich gemacht werden, dass der Geldbetrag dann auch in jedem Fall und auch vollständig bezahlt werden muss. Nichtzahlung führt zur Wiederaufnahme des Verfahrens, sollten Teilbeträge schon bezahlt worden sein, sind diese dann verfallen.

Wer im Ermittlungsverfahren ein solches Einstellungsangebot ausschlägt, kann und darf im dann folgenden Strafverfahren nicht damit rechnen, dass vor Gericht dieses Angebot wiederholt wird (zumindest nicht in gleicher Höhe). Oftmals lehnt die Staatsanwaltschaft dann ein erneutes Angebot ab.

Um die Staatsanwaltschaft grundsätzlich „milde“ zu stimmen, lohnt es sich, den Mandanten - sofern er nicht selbständig darauf kommt - dazu anzuhalten, sich um das Opfer zu kümmern. Ein Anruf, ein Besuch im Krankenhaus, ein Blumenstrauß können hier durchaus den entscheidenden Unterschied ausmachen, und zwar schon im Ermittlungsverfahren, aber auch (und erst recht) im gerichtlichen Verfahren.

Sofern das Verschulden nicht bestritten werden kann, ist es auch sinnvoll, die zivilrechtliche Regulierung voranzutreiben, um so dem Staatsanwalt signalisieren zu können, dass Schaden (und u.U. auch ein Schmerzensgeld) schon bezahlt ist.

Sofern die Staatsanwaltschaft keine Möglichkeit zu einer Verfahrenseinstellung sieht, beantragt sie üblicherweise den Erlass eines Strafbefehles.

Neben einer Geldstrafe ist als Sanktion zwar nur in absoluten Ausnahmefällen an eine Entziehung der Fahrerlaubnis zu denken (kaum vorstellbar und - viel wichtiger - kaum rechtskräftig unanfechtbar zu begründen!), immerhin aber an ein Fahrverbot von 1- 3 Monaten gem. § 44 StGB.

Bei der Überlegung, ob gegen diesen Strafbefehl ein unbeschränkter oder (auf einzelne Beschwerdepunkte) beschränkter Einspruch eingelegt wird, sollte beachtet werden:

Ein unbeschränkter Einspruch macht nur Sinn, wenn wirklich auszuschließen ist, dass dem Mandanten auch nur die geringste Fahrlässigkeit (eine solche würde genügen!) vorzuwerfen ist, denn

bei einem unbeschränkten Einspruch wird die Hauptverhandlung in vollem Umfang durchgeführt, es werden also Zeugen und Sachverständige geladen,

hierbei kann es sich ergeben, dass sich das Maß des Verschuldens als größer herausstellt, oftmals aber auch, dass die Verletzungen und die Folgen tatsächlich schlimmer sind, als bislang bekannt war (das Gericht sieht das arme, immer noch von den Folgen gezeichnete Opfer!), damit droht eine weit höhere Strafe, als zunächst im Strafbefehl veranschlagt war.

Somit ist es durchaus sinnvoll, zunächst (unbeschränkten) Einspruch einzulegen und dann mit dem zuständigen Richter zu telefonieren. Die Ankündigung, den Einspruch ggf. beschränken zu wollen und damit dem Richter eine umfangreiche und lange Beweisaufnahme zu ersparen, löst oftmals Begeisterung aus und macht eine Verständigung möglich.

Hierbei lässt sich auch klären, ob der Richter bereit ist, von einem im Strafbefehl festgesetzten Fahrverbot abzusehen.

Eine Beschränkung des Einspruches allein auf die Frage des Fahrverbots ist unzulässig, da Hauptstrafe und Nebenstrafe untrennbar miteinander korrespondieren.

Oftmals lohnt es sich, den Richter an die - oftmals vergessene - Möglichkeit einer Verwarnung mit Strafvorbehalt (Geldstrafe auf Bewährung) zu erinnern. Zu diesem Mittel greift ein Richter manchmal auch, wenn er selbst eine Einstellung des Verfahrens für angebracht hält, die Staatsanwaltschaft sich aber verweigert.

Nur in ganz seltenen Fällen wird die Staatsanwaltschaft wegen einer fahrlässigen Körperverletzung Anklage erheben, z.B. wenn die Frage, ob überhaupt ein Verschulden oder Kausalität und in welchem Umfang streitig ist.

Auch hier sollte zunächst geprüft werden, ob es nicht sinnvoller ist, mit dem Gericht zusammenzuarbeiten und so ein günstiges Ergebnis zu erzielen oder nach dem Prinzip „Alles oder Nichts“ zu verfahren.

Im Rahmen eines Telefonats mit dem Richter sollten hier die Eckdaten abgesteckt werden.

Der Richter muss schließlich zunächst prüfen, ob das Hauptverfahren eröffnet und die Anklage zugelassen wird.

Hierbei hat er zu prüfen, ob überhaupt ein „hinreichender Tatverdacht“ besteht.

Die Hauptverhandlung ist somit nicht dazu da, um überhaupt erst herauszufinden, wem man was vorwerfen kann, dafür müssen nach dem Ergebnis der Ermittlungen der StA zumindest Anhaltspunkte vorliegen. Bei verworrenen, unklaren oder kontroversen Sachverhalten mag es da im Einzelfall schon einmal Sinn machen, nach Zustellung der Anklageschrift - mit guter Begründung! - zu beantragen, die Eröffnung des Hauptverfahrens abzulehnen.

Fahrlässige Tötung

Den Ausführungen zur Fahrlässigen Körperverletzung ist insoweit nichts hinzuzufügen, diese gelten auch für den Tatbestand der Fahrlässigen Tötung. Beachtet werden muss hierbei natürlich, dass die beteiligten Personen (Gericht, Staatsanwaltschaft, evtl Hinterbliebene) weit betroffener und sensibler sind.

Nicht vergessen werden darf, dass bei einer Fahrlässigen Tötung (natürlich) bedeutende Strafen im Raum stehen, hier ist erst recht Vorsicht und Schadensbegrenzung gefordert.

IV. Reflektierende Kennzeichen - Urkundenfälschung gem. § 267 StGB

Die im Zubehörhandel erhältlichen Mittel, um in dem Fall, dass ein Autofahrer „geblitzt“ wird, gleichwohl straffrei davon zu kommen, sind vielfältig. So gibt es mittlerweile zahlreiche Anhänger für den Rückspiegel, die den Fahrer verdecken sollen, von den altbekannten Würfeln (gibt es mittlerweile sogar reflektierend) bis zur CD.

Die Strafverfolgungsbehörden haben diese Versuche so lange nicht interessiert, bis jemand auf die Idee verfiel, das Kennzeichen bzw. die Buchstaben-Zahlen-Kombination mit reflektierender Folie zu bekleben oder mit einem reflektierenden Lack zu besprühen (was im übrigen vollkommen sinnlos ist, da die Kennzeichen durch entsprechende Foto-Bearbeitung gleichwohl sichtbar gemacht werden können).

Es folgten Strafverfahren wegen Urkundenfälschung gem. § 267 StGB, die auch mit Verurteilungen endeten.

Letztlich hatte über die Frage, ob in solchen Fällen eine Urkundenfälschung vorliegt, der BGH zu entscheiden, der zum folgenden Ergebnis kam:

Wird das amtliche Kennzeichen eines Kraftfahrzeugs mit einem reflektierenden Mittel versehen wird, so dass die Erkennbarkeit der Buchstaben und Ziffern bei Blitzlichtaufnahmen beeinträchtigt ist, liegt keine Urkundenfälschung vor. Bei den mit einer Stempelplakette der Zulassungsstelle versehenen, an dem Kraftfahrzeug, für das es zugeteilt ist, angebrachten Kraftfahrzeugkennzeichen handelt es sich um eine (zusammengesetzte) Urkunde i. S. des § 267 Abs. 1 StGB. Das Kennzeichen verkörpert die Erklärung der Zulassungsstelle als Ausstellerin, dass das Fahrzeug unter diesem Kennzeichen für einen bestimmten, im Fahrzeugregister eingetragenen Halter (§ 33 StVG) zum öffentlichen Verkehr zugelassen ist.

Es enthält - entgegen der Auffassung des OLG Düsseldorf - jedoch nicht die zusätzliche beweisbestimmte und beweisgeeignete Erklärung, dass das Kennzeichen fortwährend - uneingeschränkt - ablesbar ist, denn: Bei der Abstempelung des amtlichen Kennzeichens prüft die Zulassungsstelle die nach § 23 StVZO erforderlichen Zulassungsvoraussetzungen. Danach müssen Kennzeichen normgerecht und so ausgestaltet sein, dass nur der Kennzeichenhintergrund, nicht jedoch die Buchstaben-Ziffern-Kombination reflektiert. Außerdem dürfen sie nicht spiegeln, „weder verdeckt noch verschmutzt“ noch „mit Glas, Folien oder ähnlichen Abdeckungen“ versehen seien (§ 60 Abs. 1 Satz 4 StVZO). Diese Prüfung erfolgt durch Inaugenscheinnahme der Kennzeichen. Es erscheint bereits zweifelhaft, ob das Anbringen der Stempelplakette auf den Kennzeichen beweist, dass ein ordnungsgemäßes Kennzeichen verwendet wurde, soweit es dessen Ablesbarkeit unter besonderen Voraussetzungen betrifft. Jedenfalls soll und kann das abgestempelte Kennzeichen keinen Beweis über seine fortdauernde Ablesbarkeit nach der Zulassung des Fahrzeugs erbringen. Das ergibt sich schon daraus, dass etwa die nach § 23 Abs. 4 Satz i. V. m. § 60 Abs. 1 Satz 4

StVZO durch die Zulassungsstelle bei der Abstempelung vorzunehmende Prüfung, dass das Kennzeichen nicht verschmutzt ist, naturgemäß keine weitergehende Bedeutung haben kann als die, dass das Kennzeichen bei der Zulassung nicht verunreinigt war.

Die Voraussetzungen der - hier in allein Betracht kommenden Tatbestandsalternative des Verfälschens einer echten Urkunde liegen nicht vor:

Eine echte Urkunde wird verfälscht, wenn unbefugt nachträglich ihr Gedankeninhalt verändert wird, so dass sie etwas anderes als zuvor zum Ausdruck bringt.

Entscheidend ist, dass die Urkunde infolge der Verfälschung einen irreführenden Beweisgehalt vermittelt der vom angeblichen Urheber herzurühren scheint.

Der Erklärungsinhalt der Urkunde wird durch das Besprühen des Kennzeichens mit einem farblosen Speziallack nicht verändert. Das Kennzeichen entspricht danach zwar nicht mehr den Anforderungen des § 60 StVZO, der Erklärungsinhalt bleibt aber derselbe. Durch die Maßnahme des Aufsprühens wurde lediglich die Lesbarkeit des Kennzeichens unter bestimmten Voraussetzungen (Blitzlichtaufnahmen) - also der Beweisinhalt der Urkunde in seiner Erkennbarkeit - beeinträchtigt.

Darin liegt kein Verfälschen eine Urkunde. Das gilt auch dann, wenn die Abstempelung des Kennzeichens durch die Zulassungsstelle den Beweis dafür erbrächte, dass zu diesem Zeitpunkt das Kennzeichen den Vorschriften entsprach; denn in diesen Aussagegehalt wurde durch die spätere Manipulation nicht eingegriffen.

Die Frage, ob neben der möglichen Strafbarkeit wegen einer Urkundenfälschung zumindest eine Ordnungswidrigkeit (Kennzeichen-Missbrauch) verwirklicht wurde, hat der BGH bislang nicht entschieden.

V. Verwendung einer Gegenblitzanlage - Fälschung technischer Aufzeichnungen, § 268 StGB

Angeblich „schlaue“ Autofahrer kommen immer wieder auf die Idee, ihr Fahrzeug mit einer „Gegenblitzanlage“ zu versehen, die im Falle einer Geschwindigkeitsmessung verhindern soll, das auf dem gefertigten Lichtbild etwas zu erkennen ist.

In einem solchen Fall liegen die objektiven Voraussetzungen des § 268 Abs. 3 StGB nicht vor. Mit einer Lichtbildaufnahme liegt eine technische Aufzeichnung im Sinne des § 268 StGB vor. Die erforderliche Einwirkungen auf den Aufzeichnungsvorgang liegt dagegen nur vor, wenn durch gerätefremde Eingriffe auf den ungestörten selbsttätigen Ablauf des Geräte-Mechanismus Einfluss genommen wird. Die Verwendung einer Gegenblitzanlage stellt keine Einwirkungen auf den selbsttätigen Ablauf der Fotokamera dar.

Die auf dem Kamerafilm belichtete Situation gibt exakt jene Situation wieder, die zum Zeitpunkt der Aufnahme-Auslösung vorgelegen hat. Die Aufnahme entspricht dem bestimmungsgemäßen Programmablauf der Kamera mit der Folge, dass die vorgenommene Aufzeichnung mit der zu erfassenden Situation übereinstimmt. Sie ist nicht unrichtig.

Der fehlende Beweiswert des Aufzeichnungsergebnisses beruht nicht auf einer - durch Manipulation des Täters verursachten - Fehlerhaftigkeit des Gerätes, sondern auf der Herbeiführung einer Situation, bei der den zur Beweisermittlung verwendeten Maschinen technische Grenzen gesetzt sind.

Für eine Strafbarkeit gemäß § 268 StGB ist es nicht ausreichend, dass dem Gerät unrichtige Arbeitsvoraussetzungen eingegeben werden, denn der allgemeine Beweiswert der Aufzeichnung beruht nur auf der Unbestechlichkeit der Maschine.

Zu diesen Arbeitsvoraussetzungen sind auch die der Maschine präsentierten Umfeldbedingungen zu zählen. Ist die Maschine daher nur bei bestimmten Lichtverhältnissen in der Lage, die erstrebte Aufzeichnung herzustellen, so liegt bei Herstellung abweichender Bedingungen mangels Manipulation an der Maschine nicht etwa eine Fälschung einer technischen Aufzeichnung, sondern allein das Ergebnis der technischen Begrenztheit des Gerätes vor.

Diese Eingrenzung auf die Fälschung technischer Aufzeichnungen im Sinne der Maschinenmanipulation entspricht auch dem vom Gesetzgeber beabsichtigten Schutzzweck der Norm. Bezugspunkt des geschützten Vertrauens ist der von menschlicher Einwirkungen unberührte, in Übereinstimmung mit der Programmierung ablaufende Herstellungsvorgang des Gerätes .

VI. Die Deutschen - ein Volk der Drängler und Raser?

Wer die entsprechenden Strafverfahren vor deutschen (Amts-)Gerichten verfolgt, könnte manchmal den Eindruck gewinnen, auf den deutschen Straßen, insbesondere den Autobahnen, herrscht Krieg. Da wird gedrängelt, ausgebremst, geschnitten und beleidigt.

Fast könnte man meinen, es seien nur Kriminelle, Verrückte, Lebensmüde und Selbstmörder unterwegs.

Tatsächlich ist dies jedoch (so) nicht der Fall.

In einigen (wenigen) Fällen mag es tatsächlich so sein, dass ein Autofahrer aus selbstsüchtigen Motiven gegen sein eigenes (falsches) Verhalten überhaupt keine Bedenken aufkommen lässt und er alles unternimmt, nur um selbst schneller voran zukommen, um eben „Spaß am Autofahren“ zu haben, und er dabei andere, letztlich aber auch sich selbst, erheblich gefährdet.

In einem solchen Fall verhält sich somit ein Autofahrer von sich aus „aggressiv“ gegen andere, ohne dass es hierzu eines näheren Anlasses bedarf. Der Regelfall ist dies allerdings nicht.

Ein besonders häufiger Fall ist dabei z.B. der folgende:

Ein Autofahrer fährt auf der linken Fahrspur einer Autobahn mit mäßiger Geschwindigkeit, wobei es ihm durchaus möglich wäre, auf die rechte Fahrspur überzuwechseln. Mag sein, der Fahrer träumt einfach nur, es kann aber auch sein, dass er der Auffassung ist, er könne nicht auf die rechte Fahrspur überwechseln, da ja auf dieser (am Horizont) ein anderes Fahrzeug fährt, das er überholen möchte. Es mag aber auch sei, er sich der Fahrer dieses Fahrzeugs sagt „Hier ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h, ich fahre 120 km/h, wieso soll ich die rechte Fahrspur benutzen?“.

Nun nähert sich von hinten ein Fahrzeug mit höherer Geschwindigkeit. Der Fahrer dieses Fahrzeugs würde gerne weiterhin schnell(er) fahren, wird aber von dem Vordermann, der trotz Annäherung des schnelleren Fahrzeugs nicht nach rechts wechselt, daran gehindert („Geh mir aus dem Weg, ich möchte vorbei!“).

Es folgt das sicherlich allseits bekannte Verhalten des Hintermannes: dichtes Auffahren, Betätigung der Lichthupe, des linken Blinkers. Der Vordermann „antwortet“ hierauf seinerseits mit Bremsen, zumindest mit einem Antippen des Bremspedals (so, dass die Bremsleuchten aufleuchten), Betätigung der Warnblink-Anlage - er bleibt allerdings weiterhin auf der linken Fahrspur.

Über dieses Verhalten ist der Hintermann (zu Recht?) äußerst verärgert und erbost, so dass er seinen Vordermann zuletzt unter Benutzung der rechten Fahrspur überholt, nach links knapp vor diesem wieder auf die linke Fahrspur wechselt und nun gleichfalls bremst („damit der mal sieht, wie das ist!“). Gegebenenfalls werden da noch die üblichen „Höflichkeiten“ unter Autofahrern ausgetauscht, und zwar durch entsprechende Hand - und Fingerzeichen. Im Anschluss hieran suchen beide Autofahrer ein Polizeirevier auf, um das „kriminelle Verhalten“ des anderen anzuzeigen.

Hier hängt es nunmehr nur davon ab, wer von den beiden Autofahrern seine Strafanzeige zuerst erstattet, die zweite Anzeige ist automatisch die „Gegenanzeige des Beschuldigten“. Von der jeweiligen Schnelligkeit in diesem Fall hängt es somit davon ab, wer von den beiden Autofahrern der Beschuldigte eines Strafverfahrens ist und wer in den Akten als „der Geschädigte“ erscheint. Tatsache ist jedoch, dass sich in einem solchen Fall sicherlich beide Autofahrer nicht richtig verhalten haben, so dass eigentlich beide gut damit beraten wären, die Sache auf sich beruhen zulassen und jedenfalls keine Strafanzeige zu erstatten. An diesen Ratschlag halten sich jedoch die meisten Autofahrer nicht, und sei es auch nur, weil oftmals der Hintermann in seiner Wut und Verärgerung „über das Ziel hinaus schießt“ und es so zu wirklich lebensbedrohlichen Situationen kommt.

Gefährlich wird es, wenn einer der Autofahrer die Nerven verliert und es im Anschluss sogar zu körperlichen Auseinandersetzungen kommt:

Tätlichkeiten eines Verkehrsteilnehmer gegenüber anderen Personen aus Anlass des vorherigen Fahrverhalten offenbaren i. d. R. ein beträchtliches Maß an charakterlicher Unzuverlässigkeit des Täters, das zumeist die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigt.

Die oben gestellte Frage müsste somit richtig **„Die Deutschen - ein Volk von Linksfahrern, Rechthabern und Besserwissern?“** gestellt werden, dann könnte man sie möglicherweise sogar bejahen.

Kommt es auf der Basis eines solchen Sachverhalts zu einer Hauptverhandlung vor Gericht, sollte der Verteidiger bemüht sein, den tatsächlichen Geschehensablauf umfassend darzustellen und zu klären.

Hierzu bedarf es auch einer umfassenden Befragung des angeblich vollkommen unschuldigen Geschädigten.

Eine große Hilfe ist hierbei die Anwesenheit eines technischen Sachverständigen. Dieser ist i.d.R. in der Lage, die (meist überzogenen) Angaben des Geschädigten (z.B. „Er fuhr mir in einem Abstand von noch nicht einmal 0,5 Metern hinterher“) zu überprüfen, zu bereinigen und vor allem richtigzustellen.

Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass der eigene Mandant, also in diesem Fall der Angeklagte, bereit ist, seinen eigenen Tatbeitrag ohne Beschönigungen einzugestehen (und vor allem: zuzugeben, dass er sich selbst - nicht ganz - richtig verhalten hat).

Immer wieder wenn in solchen Verfahren von Angeklagten Beifahrer und Mitfahrer (Ehepartner, Eltern, Verwandte, Freunde) als Zeugen dafür benannt, dass alles ganz anders gewesen sei, dass eigentlich überhaupt nichts passiert sei.

Das Bestreben, dem Angeklagten, der für die ganze Sache ja eigentlich überhaupt nichts kann, aus dem Verfahren heraus zu helfen und so eben eine entsprechend positive Aussage „abzuliefern“, führt in regelmäßig zu einem Verfahren wegen Falschaussage oder gar Meineid gegen den Zeugen (wobei diese Verfahren immer wieder mit Verurteilungen enden!).

Ist das Verfahren in einem solchen Stadium angelangt, ist in der Regel mit einer Einstellung des Verfahrens nicht mehr zu rechnen, da dann die Staatsanwaltschaft in jedem Fall einer (gerichtliche) Klärung und Entscheidung verlangt, um so entscheiden zu können, ob gegen den betreffenden Zeugen wegen eines Aussagedelikttes ermittelt werden muss.

Der Rechtsanwalt als Verteidiger ist in solchen Fällen also gut beraten, wenn er seinen Mandanten eingehend darüber belehrt, dass er sich gegebenenfalls mit der Benennung solcher Zeugen selbst keinen Gefallen tut, von den möglichen Folgen für die entsprechenden Zeugen ganz zu schweigen.

Von der Psychologie des Autofahrens

Es gibt sie wirklich, bevorzugt auf den Autobahnen: die Drängler, Raser, Verkehrsrowdies. Ihre Spezialität: rücksichtsloses Fahrverhalten, gefährliche Fahrweise, dichtes Auffahren, rechts Überholen, Schneiden, Ausbremsen und vieles mehr. Nicht immer geht dieses Fahrverhalten folgenlos ab, dann kommt es zu schweren Unfällen, oft auch mit Verletzten und Toten. Spätestens dann müssen sich die Gerichte mit diesen Autofahrern beschäftigen. Oft geschieht dies aber auch auf Grund einer Strafanzeige eines anderen Autofahrers, der sich über die Maßen belästigt oder gar gefährdet fühlte. Der Staatsanwalt subsumiert das gezeigte Fahrverhalten dann regelmäßig unter die §§ 315c, 240 StGB und überlegt sich eine Maßnahme nach den §§ 69, 69a StGB.

Alles weiterer liegt dann in den Händen des Strafrichters am Amtsgericht, der den wahren Geschehensablauf ermitteln soll (und muss).

Dieser Geschehensablauf wird im Rahmen einer Hauptverhandlung ermittelt, überwiegend durch die Vernehmung von Zeugen, wobei es oftmals nur den Geschädigten und Anzeigerstatter als Zeugen gibt.

Ein (gutes) Hilfsmittel ist auch die Hinzuziehung eines technischen Sachverständigen, der die Aussagen des/der Zeugen und die des Angeklagten auf ihre grundsätzliche technische Machbarkeit überprüft.

Typischerweise finden sich bei den Schilderungen des Anzeigerstatters, aber auch des Angeklagten und der Zeugen immer wieder die gleichen Formulierungen - so unterschiedlich die Fälle jeweils auch sein mögen!

- "Als ich von der rechten auf die linke Fahrspur wechselte, war hinter mir alles frei, auf mindestens 3 km kein Fahrzeug zu sehen - wenige Sekunden später fuhr mir der Angeklagte dicht auf, betätigte Hupe und Lichthupe!"

Es ist eigentlich nur ein einfaches mathematisches Problem, die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs auszurechnen, dass in einigen Sekunden 3000m zurücklegt - nur wenige Fahrzeuge erreichen derzeit eine solche Geschwindigkeit.

- "...wäre ich ohne ABS aufgefahren."

Wer hat den Autofahrern eigentlich erzählt, dass ABS den Bremsweg verkürzt, dass man somit mit ABS einen geringeren Sicherheitsabstand einhalten kann? Dies ist selbstverständlich nicht so, u.U. kann ABS den Bremsweg sogar verlängern.

- "Ich konnte nicht von der linken auf die rechte Fahrspur wechseln, die Lücken zwischen den LKWs auf der rechten Fahrspur waren zu klein - kurze Zeit später wurde ich vom Angeklagten rechts überholt!"

Ist die Lücke groß genug, dass es für ein Rechtsüberholen ausreicht, dann ist die Lücke selbstverständlich auch für einen Spurwechsel ausreichend.

Spätestens mit dem Zeitpunkt der Ladung zu einem Hauptverhandlungstermin sollte bei dem betreffenden Autofahrer wieder Vernunft eingekehrt sein, so dass er sich dann der Hilfe und Unterstützung eines Rechtsanwalts als Verteidiger bedient.

Der Rechtsanwalt als Verteidiger steht nun bei solchen Verfahren vor einem großen Problem:

Selbstverständlich ist sich sein (neuer) Mandant keiner Schuld bewusst, er hat sich doch ganz richtig verhalten.

Schon an dieser Stelle werden nun die Weichen für das weitere Verfahren gestellt.

Den gesamten Fall, insbesondere dem Geschehensablauf, richtig verstehen kann man nämlich nicht ausschließlich mit technischen Kenntnissen und einer technischen Rekonstruktion - dies wäre viel zu kurz gegriffen.

Eine Aufklärung erreicht nur, wer sich ein wenig mit der Psychologie beschäftigt hat, die - gerade in Deutschland - beim Autofahren eine große Rolle spielt.

Dabei gibt es natürlich immer wieder Ausreißer in die eine oder andere Richtung - die folgenden Ausführungen können somit nur den Regelfall betreffen.

Grundsätzliches

In wenigen Ländern auf unserer Erde, vielleicht sogar nur in Deutschland, werden Menschen so sehr über das Fahrzeug definiert, das sie ihr Eigentum nennen, mit dem sie fahren.

"Zeige mir dein Auto und ich sage dir, wer du bist", das scheint das Motto zu sein, dass in Deutschland regiert. Wer ein großes schnelles (und teures) Auto fährt, der ist wichtig, der "hat es zu etwas gebracht" (und wer nicht, der nicht).

Die Autoindustrie ist natürlich froh darüber, nur so erklären sich die Verkaufszahlen exklusiver Fahrzeuge, die ständigen Neuentwicklungen noch größerer, schneller und teurerer Fahrzeuge (wer braucht eigentlich einen "kleinen Zwölfzylinder"?).

Während selbst vor zehn Jahren die Einstiegs-Motorisierung eines normalen Mittelklasse-Fahrzeugs noch eine PS-Leistung von 60 - 90 PS aufwies, sind heutzutage 100 PS und mehr üblich (normal) geworden, gleichzeitig hat die Höchstgeschwindigkeit die 200 km/h weit überschritten.

Die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge wird somit beständig gesteigert, ohne dass die Fähigkeiten der Menschen, insbesondere ihres Gehirns, aber auch ihres Charakters, damit Schritt halten kann.

Ein schnelles Auto verleitet dazu, auch schnell gefahren zu werden, ein (angeblich) besonders sicheres Auto (mit zahlreichen Sicherungs-Systemen als Zubehör versehen) gibt ein trügerisches Gefühl der Sicherheit.

Nur so erklärt sich, dass doch einige Audi TT-Fahrer den Versuch unternahmen, eine Kurve, die selbst ein Michael Schumacher allenfalls mit 100 km/h durchfahren hätte, mit 200 km/h zu durchfahren - das Ergebnis (ein folgenschwerer Unfall) sollte eigentlich niemand überraschen.

Da ist es doch eigentlich Paradox (und sollte uns alle nachdenklich machen), das Audi seinen TT in der Folge "entschärfen" musste, also eigentlich zu einem schlechteren Fahrzeug gemacht hat, um so den Fahrer frühzeitig vorzuwarnen.

Wenn aber ein teures (und damit in der Regel auch zwangsläufig schnelles) Fahrzeug ein Zeichen für Erfolg ist, dann spricht doch eigentlich alles dafür, dass gerade die Menschen, denen dieser Erfolg eigentlich nicht beschieden ist, durch das Fahren eines entsprechenden Fahrzeug diesen Erfolg zumindest vortäuschen möchten.

Wer dann aber ein solches Fahrzeug endlich hat, der möchte einmal am Tag "der Chef" sein - und sei es auf dem Weg zur oder von der Arbeit.

Wehe dem, der es wagt, zu einem solchen Zeitpunkt den Weg dieses Autofahrers zu kreuzen und ihn z.B. am schnellen Fahren - seinem einzigen Lustgewinn - zu hindern.

Es ist also durchaus wert, sich die Kontrahenten einer Auseinandersetzung auf den Straßen einmal genau anzuschauen.

Dabei kann man sich z.B. die folgenden Fragen stellen:

1. Wie alt sind die Kontrahenten?

Eigentlich ist es eine ganz normale Entwicklung, dass man mit kleineren Fahrzeugen beginnt und sich im Laufe seines Lebens zu immer größeren und schnelleren Fahrzeugen "hochdient". Diese Fahrzeuge sind dann auch durchaus angemessen und werden beherrscht, man kann sie ruhig und gelassen benutzen. Wird diese Entwicklung unangemessen beschleunigt, entsteht ein Problem. Wer also einem Autofahrer mit 25 Jahren einen Porsche an die Hand gibt, muss damit rechnen, dass die Lebenserfahrung, der Weitblick, der Ruhe und Gelassenheit gibt, einfach fehlt. Folge: unangemessen schnelle, riskante und gefährliche Fahrmanöver.

Und es ist eigentlich nur eine ganz banale Erfahrung, die jeder von uns im Lauf des Älterwerdens macht oder machen wird: Alter macht ein wenig schlauer und erfahrener, bringt eine gewisse Ruhe und Gelassenheit - gerade, wenn es (auch) um eine Gefährdung der eigenen Existenz und des eigenen Lebens geht.

2. Was sind sie von Beruf?

Immer noch gibt es berufstypische Fahrzeuge. Der bärtige Student fährt VW-Bus, der Handelsvertreter einen Diesel, der Familienvater einen Kombi, der erfolgreiche Manager einen BMW oder Mercedes, der Arzt einen Porsche. Für diese jeweiligen Berufsgruppen sind aber auch ganz bestimmte Verhaltensweisen im Straßenverkehr besonders typisch. Der Student fährt mit 120 km/h auf der linken Spur und kann es überhaupt nicht begreifen, dass es jemand eilig(er) hat, der Handelsvertreter steht unter Termindruck und ist deshalb genervt und muss schnell durchkommen, der Familienvater hätte viel lieber ein besseres und schnelleres Auto, das er sich aber nicht leisten kann usw.

3. Wie lange wird das jeweilige Fahrzeug schon gefahren?

Wer zum 1. Mal, jedenfalls aber noch nicht sehr lange Zeit, in einem teuren und schnellen Fahrzeug sitzt, will ausprobieren, was dieses Fahrzeug alles kann. Wer diese Versuchsphase schon überwunden hat, unter Umständen Fahrzeuge dieser Art schon seit vielen Jahren fährt, muss nicht probieren, der weiß, was alles geht, muss das aber nicht in jedem Fall ausnutzen.

4. Ist dieses Fahrzeug dem Fahrer angemessen?

Seien wir doch ehrlich: nicht jedes Fahrzeug ist - zumindest theoretisch - für jeden Autofahrer allein schon nach seinem Einkommen finanzierbar. Ein einfacher Fabrikarbeiter sollte somit eigentlich nicht in einem Porsche zu erwarten sein. Die vielfachen Finanzierungs- und Leasingmodelle der Autohersteller und der Banken haben dies jedoch schon längst geändert, es geht heute nahezu alles. Die Menschen an sich haben sich dabei jedoch nicht geändert.

Nicht minder ehrlich muss jedoch festgestellt werden, dass das Fahren eines schnellen und damit auch nicht ungefährlichen Fahrzeugs dem Fahrer eine Verantwortung auch für die anderen Autofahrer auferlegt. Dieser Verantwortung nachzukommen erfordert eine gewisse intellektuelle Leistungsfähigkeit, die leider nicht bei allen Autofahrern gegeben ist.

5. Um welche Fahrzeuge geht es überhaupt?

Was früher der Opel Manta oder der Golf GTi war, sind heute andere Fahrzeuge. Aber immer noch gibt es relativ kleine und günstige Fahrzeuge mit hoher Motorleistung, die man durch entsprechende Maßnahmen noch vergrößern und verbessern kann. Bei den Fahrern solcher Fahrzeuge besteht aus (nicht nachvollziehbaren?) Gründen eine Aversion gegen ganz bestimmte andere Fahrzeuge, z.B. BMW oder Mercedes. Wenn diese gegensätzlichen Typen aufeinandertreffen, ist der Konflikt vorprogrammiert.

6. Was ist der Anlass der Fahrt?

Fahrt zu einem Termin unter Zeitdruck oder Fahrt in den Urlaub - es versteht sich von selbst, dass derjenige, der Zeit hat, sich im Straßenverkehr anders verhält als derjenige, der einen Termin einhalten muss.

Die Beantwortung dieser Fragen ist nicht unbedingt die Lösung - aber sie verschafft zumindest einen deutlichen Überblick und gibt eine Erklärung für ein ansonsten unverständliches (Fahr-)Verhalten.

In jedem Fall steht fest, dass ein Gericht, das auf solche Fragen/Probleme nicht eingeht, eindeutig „zu kurz greift“, sich Erkenntnismöglichkeiten verweigert.

Es mag also durchaus **Aufgabe des Verteidigers** sein, diese Fragen zu stellen und dem Gericht bei der Lösung des Falles „behilflich“ zu sein.

VII. Nötigung, § 240 StGB

Nötigung setzt als Tathandlung gemäß § 240 Abs. 1 StGB die Anwendung von Gewalt oder die Drohung mit einem empfindlichen Übel voraus, um eine Handlung, Duldung oder Unterlassung zu erzwingen. Im Straßenverkehr kommt als Nötigungsmittel in der Regel allein Gewaltanwendung in Betracht. Darunter ist der physisch vermittelte Zwang zur Überwindung eines geleisteten oder erwarteten Widerstands zu verstehen.

Sie kann selbst bei einer im wesentlichen psychisch vermittelten Zwangswirkung gegeben sein, sofern der Täter mit nur geringem Kraftaufwand einen psychisch determinierten Prozess in Gang setzt und dadurch einen unwiderstehlichen, den Bereich des rein Psychischen verlassenden und der körperlichen Einwirkung vergleichbaren Zwang auf das Opfer ausübt.

Nötigung in Form der so verstandenen Gewaltanwendung ist auch bei missbräuchlichem Einsatz eines Kraftfahrzeugs im fließenden Verkehr möglich.

Das gilt zunächst für alle Fälle behindernder und bedrängender Fahrweise, sofern durch dieses Fahrverhalten eine Gefahrenlage geschaffen wird, die geeignet ist, einen besonnenen Autofahrer in Sorge und Furcht zu versetzen, und von ihm als körperlicher (nicht bloß seelischer) Zwang empfunden wird, seinen Willen dem des Täters unterzuordnen.

Nötigung liegt somit auch vor, wenn das Gesamtverhalten den Vorausfahrenden erschrecken und zu unfallträchtiger Reaktion veranlassen kann.

In der Rechtsprechung sind davon ausgehend Fallgestaltungen des dichten Auffahrens zur Erzwingung des Überholens und des Schneidens eines anderen Fahrzeugführers beim Fahrbahnwechsel nach einem Überholvorgang als Nötigung durch Gewalt beurteilt worden, ohne dass insoweit verfassungsrechtliche Bedenken begründet wären.

Nötigende Gewalt kann ferner durch Schaffung eines nicht oder allenfalls unter Inkaufnahme erheblicher Schäden überwindbaren Hindernisses unter Benutzung eines Fahrzeugs ausgeübt werden.

Denn auch dabei beschränkt sich das Verhalten des Täters nicht auf die bloße Anwesenheit. Von seinem Fahrzeug, dass er in eine entsprechende Position bringt, geht zudem nicht nur eine psychische Zwangswirkung aus, vielmehr wird eine physische Barriere errichtet. Der Täter wirkt auf die Entschlussfreiheit des nachfolgenden Fahrers durch die Errichtung eines unüberwindbaren physischen Hindernisses ein, durch das die beabsichtigte Fortbewegung unterbunden wird.

Unter diesem Gesichtspunkt kann Nötigung insbesondere durch willkürliches Abbremsen aus verkehrsfremden Gründen mit dem Ziel, den nachfolgenden Fahrzeugführer zu einer Vollbremsung zu zwingen, begangen werden .

Das bewusste Versperren des Weges durch Schaffung eines Hindernisses kann auch über die Fälle des „Ausbremssens“ hinaus nötigende Gewalt sein. Dies setzt allerdings voraus, dass die beabsichtigte Weiterfahrt eines Fahrzeugs während einer nicht ganz geringfügigen Zeitspanne verhindert wird. Nicht jede Verkehrsordnungswidrigkeit, die zu einer geringfügigen Beschränkung der Fortbewegungsmöglichkeit führt, wird nämlich bereits als zwanghafter Eingriff in das selbstbestimmte Verhalten empfunden und hat als Gewaltanwendung zu gelten.

Ähnlich wie in den Fällen der bedrängenden Fahrweise, in denen für die Annahme von Gewalt eine gewisse Intensität und Dauer des gefährlichen Täterverhaltens gefordert wird, ist der Tatbestand der Gewalteinwirkung auch in den hier fraglichen Fallkonstellationen erst erfüllt, wenn das Versperren des Weges über einen einmaligen, kurzzeitigen Vorgang hinaus geht.

Nach der ständigen obergerichtlichen Rechtsprechung erfüllt bereits dichtes Hinterherfahren über längere Strecken bei erheblicher Geschwindigkeit auf der Autobahnüberholspur mit Ansätzen zum links Vorbeidrängen am Vorausfahrenden den Tatbestand der Nötigung. Für die Beurteilung derartigen Verhaltens als Nötigung gemäß § 240 StGB sind die Dauer und die Intensität der Zwangseinwirkung und das Maß der dadurch belegten Gefährdung des Vorausfahrenden von entscheidender Bedeutung.

Bei besonders drängendem Verhalten (dichtes Auffahren, Betätigen der Lichthupe, Pendeln nach links und rechts) liegt auch ein Vergehen der Gefährdung des Straßenverkehrs durch falsches Fahren bei einem Überholvorgang gemäß § 315 c Abs. 1 Nr. 2 b StGB nahe.

Dichtes Hinterherfahren über längere Strecke bei erheblicher Geschwindigkeit auf der Autobahn-Überholspur mit Ansätzen zum Linksvorbeidrängen am Vorausfahrenden verletzt die §§ 240, 315c Abs. 1 Nr. 2 b StGB.

Bei dem auf der Autobahn leider weit verbreiteten Phänomen des Abdrängens von langsam fahrenden Fahrzeugen kann das gezeigte kriminelle Verhalten im Hinblick auf general- und spezialpräventive Aspekte nicht mehr als Bagatelle angesehen werden.

Wer über mehrere km bei hoher Geschwindigkeit auf der Autobahn-Überholspur bis auf zwei Meter an das vorausfahrende Fahrzeug heranfährt und dessen Fahrer durch Hupen und Blinken so verunsichert, dass dieser die eigene Überholabsicht aufgibt und die Überholspur verlässt, begeht eine Nötigung.

Versuchte Nötigung auch bei Auffahren auf fünf Meter bei 120 km/h auf einer Strecke von 500 Meter der Autobahn-Überholspur unter Betätigung von Hupe und Lichthupe, nicht aber ohne weiteres auch ohne Abgabe solcher Zeichen.

Auch auf einer Bundesstraße kann dichtes Aufrücken über mehrere 100 Meter hin unter ständigem Hupen und Blinken nötigend wirken.

Einmaliges kurzes Nahekommen auf der Autobahn bei hoher Geschwindigkeit nötigt nur unter besonderen Umständen.

Überhaupt sind für die Beurteilung derartigen Verhaltens als Nötigung die Dauer und Intensität der Zwangseinwirkung und das Maß der dadurch bewirkten Gefährdung des Vorausfahrenden von entscheidender Bedeutung.

Entscheidend sind immer die Umstände des Einzelfalles, namentlich

- Örtlichkeit,
- Annäherung,
- Geschwindigkeit und
- die Einwirkung auf den Willen des Vorausfahrenden, also
- Kürze des Abstandes, Betätigen von Hupe, Lichthupe, Fahrtrichtungsanzeiger usw.

Aber auch kurzfristiges dichtes Auffahren kann, wenn es wiederholt geschieht, Nötigung sein. Selbst einmaliges dichtes Auffahren auf weniger als einen Meter auf der Autobahn bei 100 km/h kann Nötigung sein, wenn die Annäherungsgeschwindigkeit hoch ist und Hupe, Lichthupe sowie linker Fahrtrichtungsanzeiger betätigt werden.

Wer als Vorausfahrender ohne sachlich gerechtfertigten Grund scharf bremst, um den Nachfolgenden ebenfalls zu scharfem Bremsen zu zwingen, nötigt.

VIII. Gefährdung des Straßenverkehrs, § 315c Absatz 1 Nr. 2 StGB

In § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB sind unter den Buchstaben a - g die „7 Todsünden“ aufgeführt, die ein Autofahrer begehen kann bzw. besser nicht begehen sollte.

§ 315c Absatz 1 Nr. 2 StGB greift die gefährlichsten Verhaltensweisen im Straßenverkehr heraus und gestaltet sie zu Vergehen aus, wenn durch sie eine Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert herbeigeführt wurde. In § 315c Absatz 1 Nr. 2 StGB sind dabei die Fälle des grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Verstoßes gegen elementare Verkehrspflichten geregelt.

Entscheidend ist dabei, dass nicht nur eine der in den Buchstaben a - g aufgeführten Taten verwirklicht werden muss, sondern dass durch diese Taten „Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet“ werden müssen.

Demnach wäre zunächst für die Verwirklichung dieses Tatbestands erforderlich, dass sowohl bezüglich der Verwirklichung des Tatbestandes, aber auch bezüglich der Gefährdung Vorsatz vorliegt.

In § 315c Abs. 3 wird aber auch die fahrlässige Verursachung der Gefahr (Nr. 1) oder die fahrlässige Tatbegehung und die fahrlässige Verursachung der Gefahr (Nr. 2) unter Strafe gestellt.

Es sind daher die folgenden Kombinationen denkbar:

Vorsatz - Vorsatz

Vorsatz - Fahrlässigkeit

Fahrlässigkeit - Fahrlässigkeit

Da § 315c Absatz 1 Nr. 2 StGB verlangt, dass der Täter „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ handelt, wird die juristische Fähigkeit insbesondere in der Kombination „Fahrlässigkeit - Fahrlässigkeit“ (über-) strapaziert, da eigentlich kaum vorstellbar sein kann, wie jemand „fahrlässig grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ handeln soll.

Unproblematisch ist eigentlich der Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 2f StGB (Wenden oder Rückwärtsfahren auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen), da es für den Fall, dass ein entsprechendes Verhalten festgestellt wird, kaum eine Ausrede oder eine andere Erklärung geben kann. Dies ist in allen anderen Fällen des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB allerdings nicht der Fall.

So kann man natürlich davon ausgehen, dass ein Autofahrer, der das Rotlicht einer Ampel nicht beachtet und auf der Kreuzung einen Unfall mit dem Querverkehr (der Grünlicht hat) verursacht, „die Vorfahrt nicht beachtet“ hat, es müssen jedoch deutliche Bedenken bestehen, ob dies in jedem Fall „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ gewesen sein kann (und muss).

Allein dieses Beispiel begründet, warum es gerade für die einzelnen Tatbestandsmerkmale des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB zahlreiche (unterschiedliche) Definitionen gibt.

Die aufgeführten Verstöße müssen ein grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten darstellen. Dadurch soll erreicht werden, dass nur solche Verkehrsverstöße vergehen sind, die sowohl im objektiven wie auch im subjektiven Bereich aus der Menge der Zuwiderhandlungen herausragen.

Die grobe Verkehrswidrigkeit bezeichnet die objektiv besonders verkehrsgefährdende Bedeutung des Verhaltens, die Rücksichtslosigkeit einen besonderen Grad subjektiver Pflichtwidrigkeit.

Grobe Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit müssen nebeneinander vorliegen.

Objektiv muss somit ein besonders schwerer Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften vorliegen. Ob dies der Fall ist, kann nur in jedem Einzelfall entschieden werden.

Dabei darf allein aus dem Eintritt einer konkreten Gefahr für andere nicht auf einen besonders gefährlichen und damit besonders schwerwiegenden Verkehrsverstoß geschlossen werden.

Es kommt also darauf an, ob in der konkreten Verkehrssituation der Verkehrsverstoß die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt hat. So kann es bei Verletzung des Vorfahrtsrechts darauf ankommen, ob es sich um übersichtliche Straßenverhältnisse gehandelt hat, ob ein Vorfahrtsschild angebracht ist, oder ob es sich bei der bevorrechtigte Straße um eine Schnellstraße gehandelt hat.

Die doppelte Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit muss nicht immer grob verkehrswidrig sein.

Das Merkmal der Rücksichtslosigkeit bezeichnet die gesteigerte subjektive Vorwerfbarkeit. Im wesentlichen durch diese Einstellung wird das Verhalten zu einem mit Strafe zu ahndendem Vergehen. Rücksichtslos handelt, wie es sich im Straßenverkehr aus eigensüchtigen Gründen über seine ihm bekannten Pflichten hinweggesetzt oder aus Gleichgültigkeit von vornherein Bedenken gegen sein Verhalten nicht aufkommen lässt .

Damit ist klargestellt, dass rücksichtslos nicht nur ein vorsätzliches, sondern auch ein fahrlässiges Verhalten sein kann.

Das Urteil, das Täterverhalten lasse die Berücksichtigung fremder Verkehrsinteressen in besonders schwerwiegender Weise vermissen, kann damit auch getroffen werden, wenn der Täter nur unbewusst seine Verkehrspflichten vernachlässigt hat.

1. Dies bedeutet im Einzelnen:

Hat der Täter vorsätzlich andere Verkehrsteilnehmer gefährdet, so wird regelmäßig auch Rücksichtslosigkeit vorliegen .

Beschränkt sich der Vorsatz auf den Verkehrsverstoß, so kommt der Motivation des Täters Bedeutung zu.

Eigensüchtig handelt, wird die Interessen seiner Mitmenschen gründlich missachtet und ohne das Gefühl einer Verantwortung für andere seine eigenen Ziele durchsetzen will.

Grobe Nachlässigkeit allein genügt jedoch nicht.

Bei fahrlässigen Verstößen kann Rücksichtslosigkeit vor allem in Fällen menschlichen Versagens entfallen oder bei irriger Beurteilung der Verkehrssituation.

Der Vorsatz setzt nicht voraus, dass der Täter sein Verhaltens selbst als grob verkehrswidrig und rücksichtslos wertet.

Er muss nur die Tatsachen kennen, aus denen sich diese Wertung ergibt.

Durch die aufgeführten Verhaltensweisen muss eine konkrete Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert bestehen. Die Gefährdung des vom Täter genutzten Fahrzeugs reicht dabei nicht aus, auch wenn es in fremdem Eigentum steht.

Der Eintritt der Gefahr muss im konkreten Falle nachgewiesen werden. Sie kann mit der Übertretung einer der Vorschriften des § 315c StGB allein nicht begründet werden.

So fehlt es an einer konkreten Gefahr z. B., wenn der Täter nachts auf einer menschenleeren Straße fährt.

Der Nachweis einer konkreten Gefahren kann somit nicht allein dadurch geführt werden, dass sich Menschen oder Sachen in der „Gefahrenzone“ befunden haben, die der unvorschriftsmäßig fahrende Täter bildet.

In diesem Fall wäre es nicht erforderlich gewesen, das zusätzliche Tatbestandsmerkmal der Verursachung einer konkreten Gefahr aufzunehmen.

Für den Eintritt einer konkreten Gefahr reicht es auch nicht immer aus, dass es ohne eine Reaktion des Gefährdeten zu einem Schaden gekommen wäre, da mit verkehrsüblichen Reaktionen des Betroffenen gerechnet werden kann.

Der Begriff der konkreten Gefahr setzt daher die Verwertung aller bekannten Umstände des Einzelfalles voraus.

Letztlich bedeutet dies nichts anderes, dass in den meisten Fällen, die einer Strafbarkeit gemäß § 315c Absatz 1 Nr. 2 StGB unterfallen sollen, der Nachweis der Herbeiführung einer konkreten Gefahr nur dann möglich ist, wenn es tatsächlich zu einem Unfall gekommen ist. Dies gilt insbesondere für die Fälle bedrängender Fahrweise oder falschen Überholens (insbesondere auf Autobahnen).

Bei der Behandlung des Einzelfalles und insbesondere der Verhandlung ist besonderes technisches Verständnis gefragt, nötigenfalls vermittelt durch einen technischen Sachverständigen.

6.1 Beispiel:

Wer ein vorausfahrendes Fahrzeug unter Benutzung der rechten Fahrspur rechts überholt, um anschließend vor diesem Fahrzeug (knapp) nach links einzuscheren, ruft bei dem so überholten Fahrzeugführer regelmäßig eine (nachvollziehbare, meist aber auch überzogene) Bremsreaktion hervor.

Durch dieses Fahrmanöver, insbesondere das Wiedereinscheren nach links (und sei es auch knapp), ist jedoch tatsächlich eine Reaktion, insbesondere eine Bremsung, des so Überholten regelmäßig nicht notwendig und damit überflüssig, da das überholende Fahrzeug eine (deutlich) höhere Geschwindigkeit haben muss (sonst könnte es nicht überholen), es entfernt sich also beim Wiedereinscheren vom überholten Fahrzeug.

Dies wiederum bedeutet: eine konkrete Gefahr lag zu keinem Zeitpunkt vor, damit scheidet eine Strafbarkeit gemäß § 315c StGB regelmäßig aus!

Aber selbst wenn es zu einem Unfall gekommen sein sollte, wird im einzelnen genau zu prüfen sein, ob der betreffende Täter tatsächlich „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ gehandelt hat.

Die von den Staatsanwaltschaften und in der Folge von den Gerichten hierzu gefundenen Lehrformeln helfen dabei i. d. R. nicht weiter (und halten somit einer genauen Überprüfung auch nicht stand).

So wird den Tätern immer wieder vorgeworfen, sie hätten „allein um ihres schnelleren Fortkommens willen“ gehandelt - hier muss die Frage erlaubt sein: wozu wird ein Fahrzeug benutzt, wenn nicht um des schnelleren Fortkommens willen? Im Ergebnis bedeutet dies also, dass eine rechtskräftig begründbare Verurteilung wegen einer Straftat gemäß § 315c Absatz 1 Nr. 2 StGB eigentlich nur die absolute Ausnahme sein kann.

IX. Fahrverbot, § 44StGB

Ein Fahrverbot nach § 44 StGB hat den Charakter einer Nebenstrafe, für die das Erfordernis der Schuldangemessenheit gilt. Ein Eignungsmangel ist - im Gegensatz zu § 69 StGB - nicht Voraussetzung des Fahrverbots. Als Nebenstrafe darf das Fahrverbot nur verhängt werden, wenn der mit ihm angestrebte spezialpräventive Zweck mit der Hauptstrafe allein nicht erreicht werden kann.

Voraussetzung für die Verhängung eines Fahrverbots ist eine rechtswidrige und schuldhaft Tat. Weiterhin muss dessen Ausspruch dem Verschulden des Täters und dem „Maß der Pflichtverletzung“ entsprechen und neben der Hauptstrafe (Geld- und/oder Freiheitsstrafe) zwingend erforderlich sein, um den Strafzweck zu erreichen.

Hierbei gehören vor allem die „verschuldeten Auswirkungen der Tat“ zu denjenigen Umständen, die bei der Strafzumessung, auch der Nebenstrafe, von besonderer Bedeutung sind. Im Gegensatz zur Entziehung der Fahrerlaubnis soll das Fahrverbot bei Verkehrsverstößen, die noch nicht die mangelnde Eignung des Betroffenen indizieren, der Repression und Warnung dienen, wobei die spezialpräventive Einwirkung auf den Täter im Vordergrund steht (sogenannte "Denkzettelfunktion").

Das Fahrverbot hat demnach Strafcharakter, was sich auch aus einer rechtssystematischen Stellung als Nebenstrafe ergibt.

Der Tatrichter hat hinsichtlich der Verhängung eines (zusätzlichen) Fahrverbots mit einer Dauer von 1 bis zu 3 Monaten nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden. Reicht die Hauptstrafe aus, um den Täter nachhaltig zu beeindrucken und zu verhindern, dass er zukünftig wiederum negativ im Straßenverkehr auffällig wird, so darf ein Fahrverbot unter keinen Umständen ausgesprochen werden.

Im Falle einer Geldstrafe ist hinsichtlich der Frage der Verhängung eines Fahrverbotes die nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gebotene Prüfung, ob nicht im Einzelfall eine Erhöhung der Geldstrafe ausreicht, um den Kraftfahrer zu warnen, selbst dann vorzunehmen, wenn die Entziehung der Fahrerlaubnis nur deshalb zu unterbleiben hatte, weil kein „bedeutender Schaden“ entstanden ist .

Die Grundsätze zum Regelfahrverbot nach § 25 StVG können nicht ohne weiteres auf das Fahrverbot gemäß § 44 StGB angewendet werden .

Entscheidend: Der Zeitablauf

Der Zeitablauf spielt bei der Notwendigkeit eines Fahrverbots eine entscheidende Rolle. Trifft den Angeklagten an der Verfahrensverzögerung keine Schuld, dann erscheint es nicht mehr haltbar, ein Fahrverbot fast drei Jahren nach der Tat unter dem zu berücksichtigenden Gebot der Verhältnismäßigkeit als Nebenstrafe zu verhängen.

Aber es müssen noch nicht einmal 3 Jahre vergehen. Vergeht eine ausreichende Zeit (i.d.R. zumindest 1 Jahr) bis zu einer Hauptverhandlung und der Täter ist in der Zwischenzeit nicht mehr im Straßenverkehr auffällig geworden, so bedarf es offensichtlich keines „Denkzettels“ mehr, um den Täter zu einer besonneneren Fahrweise anzuhalten - das Fahrverbot ist daher entbehrlich.

Eine Beschränkung eines Rechtsmittels auf ein in der Vorinstanz angeordnetes Fahrverbot nach § 44 StGB ist nicht möglich .

X. Die Entziehung der Fahrerlaubnis

1. Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis

1.1 Die Beschlagnahme / Inverwahrnehmung

Wird jemand bei einer Trunkenheitsfahrt mit einer AAK von mehr als 1,1 Promille betroffen oder hält die Polizei bei einer anderen Straftat im Verkehr die spätere

Entziehung der Fahrerlaubnis für wahrscheinlich, wird der Führerschein zunächst in Verwahrung genommen. Gibt der Beschuldigte den Führerschein nicht freiwillig heraus oder widerspricht er der Inverwahrungnahme, so wird der Führerschein i. d. R. polizeilich beschlagnahmt.

Wird der Führerschein zunächst freiwillig in Verwahrung gegeben und dann später (möglicherweise auch durch den Anwalt) der Inverwahrungnahme widersprochen oder liegt von Beginn an kein freiwilliges Verhalten vor, muss die Polizei der Staatsanwaltschaft unverzüglich eine „Vorausmeldung“ vorlegen.

Die Staatsanwaltschaft beantragt dann beim zuständigen Gericht eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO samt einer Bestätigung der Beschlagnahme des Führerscheins. Hält das zuständige Gericht einen hinreichenden Tatverdacht für gegeben, erlässt es einen entsprechenden Beschluss.

Gründe für die bei der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO erforderliche dringende Annahme, dass die Fahrerlaubnis nach § 69 StGB entzogen wird, können nicht aus Angaben von Beschuldigten hergeleitet werden, die sie ohne vorherige Belehrung über das Schweigerecht - die bei Mitbeschuldigung des Ehegatten auch darauf bezogen sein muss - gemacht haben.

Eine etwaige Belehrung muss protokolliert sein .

Bei der nach § 111a StPO zu treffenden Entscheidung kommt es auch auf die zwischenzeitlich vergangene Zeit an. Diese wird auch bei einer folgenden Hauptverhandlung zu berücksichtigen sein, selbst wenn das Gericht unterstellt, dass der Beschuldigte die ihm vorgeworfenen Taten tatsächlich begangen hat, müssen immer noch dringende Gründe dafür sprechen, dass er (immer noch) charakterlich ungeeignet ist und dass ihm im Rahmen des weiteren Verfahrens die Fahrerlaubnis entzogen werden wird.

Eine durch Übermüdung verursachte Straßenverkehrsgefährdung rechtfertigt fünf Monate nach der Tat die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nicht, wenn der Täter in der Zwischenzeit mit einer hohen Fahrleistung unauffällig am Straßenverkehr teilgenommen hat .

Liegt die zu beurteilende Tat schon über ein Jahr zurück, kann nicht mehr festgestellt werden, dass der Täter noch ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist .

Sobald der Beschluss dem Beschuldigten bekanntgegeben (zugestellt oder aktenkundig ausgehändigt) worden ist, ist ihm das Führen aller führerscheinpflichtigen Fahrzeuge (vorläufig) verboten.

Die Zustellung des Beschlusses an den Verteidiger reicht nicht aus.

Gegen den Beschluss gemäß § 111a StPO ist das Rechtsmittel der (einfachen) Beschwerde gegeben. Dies bedeutet, dass das zuständige Amtsgericht zunächst die Möglichkeit der Abhilfe hat. In der Regel wird einer entsprechenden Beschwerde jedoch (formularmäßig) nicht abgeholfen und die Akte zur Entscheidung dem zuständigen Landgericht vorgelegt.

Bei den Landgerichten besteht eine Tendenz, entsprechende Beschwerden grundsätzlich zurückzuweisen.

Dies gilt jedenfalls für die Fälle, in denen Alkohol im Spiel ist, bei den übrigen Straftaten im Straßenverkehr, zumindest in den Fällen, in denen Aussage gegen Aussage steht (Beschuldigter/Geschädigter = Zeuge) und es eigentlich auf das Ergebnis der Hauptverhandlung ankommt, besteht in Einzelfällen eine Tendenz , die Beschlüsse gemäß § 111a StPO aufzuheben (sollte sich der Tatvorwurf im Rahmen einer Hauptverhandlung bestätigen, kann dann noch immer die Fahrerlaubnis - vorläufig - entzogen werden).

In jedem Fall ist der Ausgang einer Beschwerde zumindest ungewiss, aber mit einem Zeitverlust verbunden. Im Einzelfall mag es da eher Sinn machen, mit dem für die Hauptsache zuständigen Richter

(telefonischen) Kontakt aufzunehmen und einen frühest möglichen Termin für eine Hauptverhandlung abzusprechen (im Einzelfall führt dies zu einem schnelleren Ergebnis).

Gegen die Entscheidung des Landgerichts ist keine weitere Beschwerde zulässig.

Ist die Fahrerlaubnis gemäß § 111 StPO vorläufig entzogen, muss das Gericht (und die Staatsanwaltschaft) in der Folge ständig überprüfen, ob die Voraussetzungen für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis (immer noch) vorliegen.

Bei dem Beschluss nach § 111a StPO handelt es sich um eine Maßnahme zum Schutz der Allgemeinheit, so dass das Verfahren zügig vorangetrieben werden muss. Dem Charakter einer eiligen Sicherungsmaßnahme wird eine Verfahrensweise nicht gerecht, wenn zwischen Vorfall und Erlass des Beschlusses fast fünf Monate liegen.

Dem Charakter einer einstweiligen Sicherungsmaßnahme wird jedenfalls eine Verfahrensweise nicht mehr gerecht, bei der das Verfahren fast acht Monate lang von den Justizbehörden nicht gefördert wird. Die Voraussetzungen für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis sind nicht mehr gegeben, wenn seit der Tat bereits längere Zeit verstrichen ist und während dieses Zeitraums weder neue Anhaltspunkte für weitere Straftaten im Straßenverkehr noch neue Erkenntnisse im anhängigen Ermittlungsverfahren erlangt werden.

So ist ein entsprechender Beschluss zwar nicht grundsätzlich wegen Zeitablaufs aufzuheben, vergeht jedoch bis zu einer Hauptverhandlung oder einer Berufungsverhandlung deutlich mehr Zeit, als die eigentlich für die Tat festzusetzende Sperrfrist, so ist zumindest ernsthaft zu prüfen, ob die vorläufige Maßnahme nicht aufzuheben ist, weil durch Zeitablauf überholt.

Denn:

Ist dem Angeklagten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen, so hat das Gericht für die beschleunigte Durchführung der Hauptverhandlung zu sorgen. Geschieht dies nicht, so kann die Aufhebung dieser vorläufigen Maßnahme wegen und Verhältnismäßigkeit geboten sein.

Ermittlungsverfahren, in denen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet wurde, sind mit besonderer Beschleunigung zu führen. Die Aufrechterhaltung der einstweiligen Entziehung der Fahrerlaubnis wird aber nur bei groben Verstößen gegen das Beschleunigungsgebot und erheblichen Verzögerungen unzulässig sein.

In der Praxis dürfte sich die Orientierung an einer „Sechs-Monats-Frist“ anbieten, womit für die Beurteilung des jeweiligen Einzelfalles hierdurch ein zeitliches Kriterium hinzukommt, das es erlaubt, eine feste Größe zu bestimmen.

Ein entsprechender Antrag des Verteidigers - wenn auch eigentlich nicht erforderlich -, hilft dem Gericht und der Staatsanwaltschaft, sich an diese Verpflichtung zu erinnern.

Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO, die als Präventivmaßnahme der Allgemeinheit Schutz vor weiteren Verkehrsstraftaten gewähren soll, ist angesichts der Gefahren, die durch die Teilnahme ungeeigneter Kraftfahrer am Straßenverkehr drohen, verfassungsrechtlich unbedenklich. Es müssen daher Nachteile, die Angeschuldigten in beruflicher oder in privater Hinsicht entstehen, in Kauf genommen werden.

1.2 Entschädigung

Stellt sich in einer Hauptverhandlung heraus, dass die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ungerechtfertigt erfolgte oder wird nur ein Fahrverbot verhängt, dass die Zeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nicht übersteigt, ist der Beschuldigte für die (übersteigende) Zeit der vorläufigen Entziehung zu entschädigen, es sei denn, der Beschuldigte hat die vorläufige Maßnahme zumindest grob fahrlässig herbeigeführt, § 5 StrEG.

Zumindest in den Fällen, in denen Beschuldigte unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilgenommen hat (auch wenn dieser letztlich strafrechtlich nicht relevant war), dürfte eine Entschädigung nicht in Betracht kommen.

Den Schaden, der durch die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis entstanden ist, muss der Beschuldigte konkret nachweisen (Rechenaufgabe für den Verteidiger!).

Die meisten Staatsanwaltschaften (und Gerichte) haben einen höllischen Respekt davor, dass eine entsprechende Entschädigungspflicht im Urteil festgestellt wird.

Die Möglichkeit einer entsprechenden Feststellung verhindert so in manchem Fall eine einfache Lösung (z. B. eine Einstellung des Verfahrens). Ist abzusehen, dass der Beschuldigte große Probleme hat, seinen konkreten Schaden nachzuweisen, oder ist der auf die (mögliche) Entschädigung tatsächlich nicht unbedingt angewiesen, verschafft die zu Protokoll abgegebene oder schriftlich vorgetragene Erklärung „Der Angeklagte verzichtet auf eine Entschädigung“ der Staatsanwaltschaft und dem Gericht nicht nur große Erleichterung, sondern ermöglicht vielmehr erst eine sachgerechte (und einfache) Lösung.

2. Die Entziehung der Fahrerlaubnis

Entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis, so bestimmt es zugleich, dass von 6 Monaten bis fünf Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf (unter Anrechnung der Zeit der Beschlagnahme des Führerscheins oder einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis beträgt die Mindest-Sperrfrist im Urteil 3 Monate).

Für die Bemessung gelten die gleichen Gesichtspunkte wie für die Anordnung. Bei der Anordnung, d.h. der Entziehung der Fahrerlaubnis, handelt es sich um eine Maßregel der Sicherung und Besserung. Das bedeutet, dass es nicht um Strafe geht, die als Grundlage an die Schuld des Angeklagten anknüpft. Die Maßregel ist unabhängig von der Schuld und soll den gefährlichen Täter bessern oder die Allgemeinheit vor ihm schützen.

Art und Größe der Schuld bestimmen danach nicht die Dauer der Sperre. Eine vorsätzliche Begehungsweise darf deshalb nicht strafscharfend berücksichtigt werden.

Entsprechend kann sich auch die Höhe der Blutalkoholkonzentration eigentlich nicht auf die Länge der Sperre auswirken. Allgemeine Strafzumessungsregeln sind nämlich nicht für die Beurteilung heranzuziehen. Dennoch bleibt das Ausmaß des Verschuldens nicht gänzlich außer Betracht. Es darf insoweit berücksichtigt werden, als es der Beurteilung des Angeklagten dient und Schlüsse auf Art und voraussichtliche Dauer des konkreten Eignungsmangels zulässt.

Demnach kann hier zum Beispiel nachteilhaft verwertet werden, dass der Angeklagte noch am Morgen des Tattages eine beachtliche Blutalkoholkonzentration aufwies und offenbar nicht alkoholungewohnt erscheint, wie z.B. fehlende Ausfallerscheinungen vermuten lassen. Dies zeichnet eine Täterpersönlichkeit, die einige Zeit brauchen wird, um zu einer Änderung des (charakterlichen) Fehlverhaltens zu gelangen.

Ob aus der beruflichen Stellung eine sperrfristverlängernde Verantwortungslosigkeit abgeleitet werden kann, ist umstritten.

In der Literatur wird dies für eine unzulässige Anwendung eines Strafzumessungsgrundes und Benachteiligung gegenüber anderen Berufsträgern gehalten.

Die Rechtsprechung lastet Berufskraftfahrern, die ein erhöhtes Verantwortungsbewusstsein gegenüber der Allgemeinheit haben, ein derartiges Fehlverhalten mit Auswirkungen im Straßenverkehr nachteilig an.

Folgt man der Rechtsprechung, ist zugunsten des Angeklagten aber zu beachten, dass ihn als Berufskraftfahrer die Maßregel härter trifft als andere, die Fahrzeuge nur im Privatleben benutzen. Er wird regelmäßig von deren Wirkung nachhaltiger und somit rascher beeindruckt, zumal ihn häufiger wirtschaftliche Nachteile treffen.

Generalpräventive Überlegungen sind bei der Sperrfristbemessung unzulässig. Die Abschreckung anderer Verkehrsteilnehmer darf ebenso wenig eine Rolle spielen wie die Zunahme von Trunkenheitsfahrten im Gerichtsbezirk. Denn maßgeblich ist allein die Ungeeignetheit des Angeklagten. Diese hebt auf in der Persönlichkeit liegende Umstände ab. Es sind mithin nur spezialpräventive Betrachtungen erlaubt.

Die Folgen der Tat sind ohne Bedeutung bei der Sperrfristbemessung. Sie geben nichts für die Länge der charakterlichen Ungeeignetheit her. Lediglich bei der Strafzumessung spielen sie eine Rolle.

Zur Persönlichkeit des Angeklagten zählt seine bisherige Lebensführung, sein Verhalten im Straßenverkehr sowie etwaige Vorstrafen. Es begegnet daher keinen Bedenken, wenn die tadellose Führung vornehmlich im Straßenverkehr dem Angeklagten zugute gehalten wird. Mit dem einmaligen Fehlverhalten ohne jegliche Vorbelastung lässt sich eine kürzere Sperre rechtfertigen, um eine bessernde Wirkung zu erzielen.

Anzumerken ist, dass ein freiwilliges Bemühen des Angeklagten um eine Verhaltensänderung sich positiv auswirken kann. Dazu zählt insbesondere die erfolgreiche Teilnahme an einem Nachschulungskurs für alkoholauffällige Kraftfahrer.

3. Die Ausnahme vom Regelfall der Entziehung der Fahrerlaubnis

Fällt ein Verstoß derart aus dem Rahmen der vom Gesetzgeber als typisch und indiziell angesehenen Begehungsweisen, dass die Tat nicht mehr als Regelfall eingestuft werden kann und muss der Täter z. B. im Zustand der letzten Nüchternheit nicht mehr mit einer Teilnahme am allgemeinen Straßenverkehr rechnen (z.B. weil er eine entsprechende Vorsorge getroffen hat), so ist die Tat in Ansehung des zuvor gezeigten Verhaltens allein auf den genossenen Alkohol und die damit verbundene Enthemmung zurückzuführen.

Die Indizwirkung der Regelbeispiele kann entfallen, wenn im Einzelfall wegen Vorliegens besonderer Umstände, die das Gewicht der Tat und die den Täter treffende Schuld betreffen, der Verstoß des Angeklagten als eine gegenüber dem Regelfall vergleichsweise harmlose Bagatelltat erscheint, für die die Anwendung der Regelahndung unangemessen wäre.

Nur solche Taten sollen unter die Regel des § 69 Abs. 2 StGB fallen, die ohne weiteres auf ein gefährliches Maß an Versagen und Verantwortungslosigkeit des Täters im Straßenverkehr schließen lassen. Die Indizwirkung einer in § 69 Abs. 2 StGB genannten Tat entfällt, wenn sie im Einzelfall diesem Bewertungsmaßstab nicht entspricht.

Ein solcher Ausnahmefall, der die Anordnung der Maßregel entbehrlich macht, ist gegeben, wenn besondere Umstände vorliegen, die den an sich formell zur Entziehung der Fahrerlaubnis ausreichenden und seiner allgemeinen Natur nach schweren und gefährlichen Verstoß doch noch in einem günstigeren Licht erscheinen lassen als den Regelfall, wobei allerdings ein strenger Prüfungsmaßstab anzulegen ist.

Zu solchen Ausnahmefällen, die die Anordnung der Maßregel entbehrlich machen können, gehören vor allem folgenlos gebliebenen Trunkenheitsfahrten, bei denen der volltrunkene Fahrer sein Fahrzeug mit geringer Geschwindigkeit nur ein kurzes Stück bewegt.

Allein die Möglichkeit, dass sich in Gefahrenbereich des Angeklagten ersichtlich nicht vorhandene Verkehrsteilnehmer hätten aufhalten können, vermag eine von dem Angeklagten geschaffene konkrete Gefahrenlage nicht aufzuzeigen.

Wenn die vom Angeklagten begangene Tat unter § 69 Abs. 2 Nr. 4 StGB fällt, kann in Ausnahmefällen von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen werden.

Zu solchen Ausnahmefällen, die die Anordnung der Maßregel entbehrlich machen können, gehören auch hier die folgenlos gebliebene Trunkenheitsfahrt, bei denen der volltrunkene Fahrer sein Fahrzeug mit geringer Geschwindigkeit nur ein kurzes Stück bewegt.

Einzelfälle:

- Wer im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit ein Auto innerhalb eines öffentlichen Parkplatzes lediglich 15 - 20 Meter vor- oder zurückbewegt, um einen parkverbotswidrigen Zustand zu beseitigen, erweist sich hierdurch regelmäßig nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen .
- Bei einer Trunkenheitsfahrt eines nicht vorbelasteten Berufskraftfahrers mit 1,35 Promille bei einer geringen Fahrstrecke von ca. 15 Metern liegt regelmäßig kein Regelfall der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen vor .

Erforderlich ist hierbei allerdings, dass die tatsächlich beabsichtigte Fahrstrecke nur kurz war - wer schon nach wenigen Metern Fahrt von einer Polizeistreife gestoppt wird oder nach nur kurzer Strecke einen Unfall verursacht, obwohl er eigentlich eine längere Strecke zurücklegen wollte, rechtfertigt keine Ausnahme.

In einem Falle des Vollrausches ist es regelmäßig zulässig und geboten, bei der Frage, ob die Fahrerlaubnis zu entziehen ist, neben der Täterpersönlichkeit namentlich die tatbezogenen Merkmale der im Vollrausch begangene Bußgeldstellen Tat zu berücksichtigen.

Danach sind Art, Umfang und Gefährlichkeit oder Folgen einer Trunkenheitsfahrt wie bei einem noch schuldfähigen Täter so auch bei dem Vollberauschten beachtlich, weil sie ein Indiz für den Umfang der vom Täter zu verantwortenden Gefährlichkeit sind.

In solchen Fällen reicht es i. d. R. aus, dem Angeklagten durch ein Fahrverbot nach § 44 StGB einen Denkkettel zu geben. Solch ein Fahrverbot ist i. d. R. anzuordnen, wenn in einem Falle des Vollrausches, der sich auf eine Trunkenheit in Verkehr bezieht, die Entziehung der Fahrerlaubnis unterbleibt.

Keine Ausnahme vom Regelfall nach § 69 Abs. 2 StGB auch bei besonders verantwortungslosem Verhalten während eines Überholvorganges .

Dass die Trunkenheitsfahrt ein einmaliges Versagen war, der Angeklagte in der Hauptverhandlung einen günstigen Eindruck gemacht hat und den Führerschein schon elf Monate entbehrt, rechtfertigt es im allgemeinen nicht, von der in § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB vorgeschriebenen Entziehung der Fahrerlaubnis abzusehen.

Will der Richter eine Ausnahme machen, werden an ihn hohe Anforderungen gestellt:

Will der Richter für die Frage der Entziehung der Fahrerlaubnis von dem Regelfall nach § 69 Abs. 2 StGB abweichen, muss er dies im schriftlichen Urteil im Einzelnen darlegen und begründen.

Der reine Zeitablauf ist grundsätzlich kein Grund (jedenfalls bei Alkoholdelikten) wieder von einer „Geeignetheit“ auszugehen und von einer Entziehung der Fahrerlaubnis abzusehen, es gibt aber auch Ausnahmen, z.B.:

Im Hinblick auf den langen Zeitabstand zwischen der Tat unter Hauptverhandlung, insbesondere aber auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Angeklagte bereits mehr als 25 Jahre Beanstandung frei am Straßenverkehr teilgenommen hat, kommt eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 StGB trotz Fahrens eines Pkws mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,52 Promille nicht mehr in Betracht.

Vorsicht ist allerdings geboten, wenn der Richter im Urteil nicht ausdrücklich feststellt, dass der Angeklagte wieder geeignet zur Teilnahme am Straßenverkehr erscheint, sondern dies nur mit dem Zeitablauf begründet. Hier könnte die Verwaltungsbehörde tätig werden:

Begründet der Strafrichter das Absehen von einer Entziehung der Fahrerlaubnis ausschließlich mit einem Hinweis auf die seit der Tatbegehung verstrichene Zeit, so liegt darin regelmäßig keine Beurteilung der Kraftfahreignung. Die Verwaltungsbehörde ist dadurch gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 StVG nicht an einer eigenständigen Beurteilung der Fahreignung gehindert.

4. Die Ausnahme von der Sperre, § 69a Abs. 2 StGB

Die Obergerichte gingen früher davon aus, zumindest bei Trunkenheitsdelikten sei die Eignung nicht teilbar, die Fahrerlaubnis sei daher umfassend zu entziehen. Diese Haltung resultierte aus der Überlegung, dass zum Beispiel bei einem LKW-Fahrer, der mit seinem Privat-Pkw betrunken am Straßenverkehr teilgenommen hat, keine Gewähr dafür besteht, dass er nicht in einem ähnlichen Zustand mit seinem LKW am Straßenverkehr teilnimmt.

Diese rigorose Haltung führte letztlich dazu, dass insbesondere die Berufskraftfahrer unter Verfehlungen im privaten Bereich, die zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führten, ganz besonders zu leiden hatten. Immerhin bedeutet für viele Berufskraftfahrer eine Entziehung der Fahrerlaubnis nichts anderes als ein Berufsverbot.

Mittlerweile besteht allerdings eine **Tendenz** dahin, von dieser sehr **strengen Haltung abzuweichen** und Ausnahmen zu gestatten.

Die Gerichte haben somit tatsächlich (und nicht nur theoretisch) die Möglichkeit, bestimmte Fahrzeugarten von der Sperre auszunehmen, § 69a Abs. 2 StGB.

Dabei wird allerdings die bestehende Fahrerlaubnis im Urteil nicht nur teilweise entzogen, die Entziehung erfolgt vielmehr im ganzen, von der Sperre werden nur Ausnahmen gemacht. Der

(rechtskräftig Verurteilte) Angeklagte muss sodann bei der zuständigen Verwaltungsbehörde eine neue - entsprechend beschränkte - Fahrerlaubnis beantragen.

Gerade aus den oben genannten Sicherungsgründen erfolgt regelmäßig einer Ausnahme nur für solche Fahrzeugarten, mit denen der Angeklagte (jedenfalls gewöhnlicherweise) keine gleich gelagerten Straftaten begehen oder aber auch keine Privatfahrten (dann möglicherweise unter Alkoholeinfluss) unternehmen wird. Je genauer daher die Möglichkeit der Ausnahme bzw. der Beschränkung ist, desto eher ist damit zu rechnen, dass auch tatsächlich eine Ausnahme gemacht werden wird.

Eine Ausnahme, dass ein bestimmtes Fahrzeug nur für bestimmte Fahrten, z. B. Dienstfahrten, benutzt werden darf, ist nicht möglich.

Einzelfälle:

- Das Gericht kann bei der vorläufigen Entziehung, Entziehung der Fahrerlaubnis und beim Fahrverbot sowohl für eine Fahrzeugart innerhalb einer Klasse als auch für mehrere Fahrzeugarten (somit auch für eine ganze Klasse) Ausnahmen gestatten, wenn dadurch der Zweck der Maßnahme nicht gefährdet wird .
- Zur Ausnahme bestimmter Fahrzeugarten von der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis bei einer Katalogtat nach § 69a Abs. 2 StGB .
- Auch bei charakterlichen Eignungsmängeln kann es unter besonderen Umständen zulässig sein, die Entziehung der Fahrerlaubnis auf eine Fahrzeugklasse zu beschränken.
- Bei einer einmaligen Entgleisung eines Berufskraftfahrer im privaten Bereich wird der Zweck der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auch bei Zulassung der Ausnahme von LKWs von der Entziehung erreicht .
- Kraftfahrzeuge der Klasse 2 können nur ausnahmsweise von der vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung ausgenommen werden .
- Unter besonderen Umständen können bei einem Vergehen der Trunkenheit im Verkehr LKWs bis zu 7,5 Tonnen bei Entziehung der Fahrerlaubnis von der Festsetzung einer Sperrfrist ausgenommen werden .
- Hat sich die Trunkenheitsfahrt im privaten Bereich ereignet und trifft die Entziehung der Fahrerlaubnis den Beschuldigten wirtschaftlich außergewöhnlich schwer und treten weitere Umstände hinzu, erscheint es verantwortlich, die Fahrten mit dem LKW des Arbeitgebers des Beschuldigten zu gestatten.
- Falls der Beschuldigte mit einem Privat-Pkw in alkoholbedingt fahrunsicherem Zustand gefahren ist, können (trotz Vorstrafen wegen gleichartigen Vorgangs) von der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge der Klasse 2 ausgenommen werden, wenn der Beschuldigte nicht alkoholgefährdet, sondern lediglich Gelegenheitstrinker außerhalb der Arbeitssphäre mit Blutalkoholkonzentrationswerten im unteren Bereich absoluter Fahrunsicherheit ist und eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass er nur bei seinem Arbeitgeber Container- und Müllfahrzeuge führen wird, und zwar schon wegen sonst drohender Entlassung nicht unter Alkoholeinfluss .
- Ausnahme von Lastkraftwagen eines ehrenamtlichen THW-Fahrers von der Fahrerlaubnisperre.
- Straßenwacht-Fahrzeuge des ADAC sind „bestimmte Kraftfahrzeugarten“ i. S. d. Vorschriften über die beschränkte Entziehung der Fahrerlaubnis.
- Zu den Voraussetzungen für die Ausnahme von um mit Bussen von der Entziehung der Fahrerlaubnis bei einer Trunkenheitsfahrt mit dem privaten Pkw .

- Rettungswagen der Feuerwehr bis zu 7,5 Tonnen zGG sind „besondere Fahrzeugarten“ i. S. d. Vorschriften über die Beschränkung einer Fahrerlaubnis .
- Zur Ausnahme von landwirtschaftlichen Zugmaschinen und Lastkraftwagen von der Fahrerlaubnissperre .
- Von Fahrzeugen der Klasse 4 geht eine erheblich geringere Gefahr für die Allgemeinheit aus als von den Fahrzeugen der Klassen 1 - 3, so dass es vertretbar erscheint, eine Ausnahme für Fahrzeuge dieser Klasse von der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zu machen, zumal, wenn der Kraftfahrer über viele Jahre unbeanstandet am Straßenverkehr teilgenommen hat .
- Kraftfahrzeuge der Klasse 5 können von der vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung ausgenommen werden, wenn der Täter eine Trunkenheitsfahrt mit seinem privaten Pkw erstmals begangen hat und nicht zu befürchten ist, dass er auch mit einem Traktor eine private Fahrt unternimmt .

Macht das Gericht bei einem wegen Trunkenheit im Straßenverkehr verurteilten Täter der von der durch § 69a Abs. 2 StGB eingeräumten Möglichkeit Gebrauch, so muss ausführlich dargelegt werden, warum von der Benutzung der freigegebenen Fahrzeugart für die Allgemeinheit eine wesentlich geringere Gefahr zu erwarten ist.

Ein entsprechender Antrag auf Bewilligung einer Ausnahme muss rechtzeitig gestellt werden. So ist eine Ausnahme schon im Rahmen der vorläufigen Entziehung möglich (dann muss kein neuer Führerschein beantragt werden).

Nach Rechtskraft einer Entscheidung, in der die Fahrerlaubnis insgesamt entzogen wurde, kann eine Ausnahme nur noch auf dem Gnadenwege bewilligt werden.

5. Die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis

Eine durch Strafbefehl oder Urteil entzogene Fahrerlaubnis erlischt, mit Ablauf der Sperrfrist wird die alte Fahrerlaubnis nicht wieder wirksam, es muss vielmehr eine neue Fahrerlaubnis beantragt werden.

Dies hat in den letzten Jahren besondere Bedeutung gewonnen, da durch die Reform der Führerschein-Regelungen immer wieder Ausnahmen für Führerschein-Inhaber gemacht wurden, die ihre Fahrerlaubnis vor einem bestimmten Zeitpunkt erworben haben.

Wer nunmehr seine Fahrerlaubnis verliert und nach Ablauf der Sperrfrist eine neue Fahrerlaubnis erteilt bekommt, wird so behandelt, als habe er seine Fahrerlaubnis (erst jetzt) neu erworben, so dass für ihn die Ausnahme-Regelungen nicht mehr gelten.

Im Rahmen des Wiedererteilungs-Verfahrens wird dem Mandanten in jedem Fall anzuraten sein, sich frühzeitig an die entsprechenden Behörden zu wenden.

Für die entsprechenden bürokratischen Maßnahmen im Rahmen einer Wiedererteilung wird einige Zeit benötigt, so dass man sich nicht erst am Tage des Ablaufs der Sperrfrist bei der zuständigen Führerschein-Stelle melden sollte, dies würde nur dazu führen, dass man dem Führerschein noch einige weitere Wochen (wenn nicht Monate) entbehren muss.

Nach dem Grundsatz „Fragen kostet nichts“ ist es daher ratsam, sich schon einige Zeit vor dem tatsächlichen Ende der festgesetzten Sperrfrist bei den Behörden zu

melden und dort nachzufragen, die entsprechenden Maßnahmen also rechtzeitig in die Wege zu leiten.

4.1 Vorsicht Falle: im Ausland erworbene Fahrerlaubnis

In vielen Zeitungsanzeigen wird Autofahrern, die in Deutschland (aus welchen Gründen auch immer, möglicherweise wegen Nichtbestehens einer MPU) keine Fahrerlaubnis erhalten, angeboten, eine solche im Ausland zu erwerben.

Nach den entsprechenden internationalen Regelungen ist es für einen deutschen Staatsbürger zwar grundsätzlich möglich, auch im Ausland eine Fahrerlaubnis zu erwerben und diese dann ggf. im Inland (also in Deutschland) auch rechtmäßig zu benutzen.

Dies gilt zunächst aber nicht für die Autofahrer, denen in Deutschland überhaupt keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf, weil z. B. noch eine entsprechende Sperrfrist läuft.

Diese Autofahrer dürfen ihre ausländische Fahrerlaubnis keinesfalls in Deutschland nutzen.

Nach Ablauf einer Sperrfrist muss die ausländische Fahrerlaubnis gem. § 4 Abs. 4 IntKVO anerkannt bzw. legalisiert werden - dies geschieht unter den gleichen Voraussetzungen wie bei der Neuerteilung einer deutschen Fahrerlaubnis, ggf. also auch nach Bestehen einer MPU.

In den meisten Fällen scheitert die (rechtmäßige) Nutzung einer ausländischen Fahrerlaubnis allerdings schon einfach daran, dass sie nur von solchen Autofahrern genutzt werden dürfte, die zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ständigen Aufenthalt in dem entsprechenden Land hatten.

Ein ständiger Aufenthalt liegt dabei nur dann vor, wenn sich der Autofahrer bei der Erteilung der Fahrerlaubnis mindestens 185 Tage in diesem Land aufgehalten hat.

Die Möglichkeit, im Rahmen eines kurzen Urlaubsaufenthaltes eine Fahrerlaubnis zu erwerben und diese dann in Deutschland zu nutzen, besteht also nicht.

Wie so oft gilt auch in diesen Fällen, wenn es sich um einen Zweifelsfall handeln könnte:

Vorher Fragen!

Wer glaubt, mit seiner ausländischen Fahrerlaubnis in Deutschland ein Kraftfahrzeug führen zu dürfen, sollte eigentlich kein Problem damit haben, bei der Führerscheinstelle diese vorzulegen und nachzufragen. Wer dies nicht tut und sich im Rahmen einer Polizeikontrolle sagen lassen muss, dass er sich eines Vergehens des (wenn auch möglicherweise fahrlässigen) Fahrens ohne Fahrerlaubnis strafbar gemacht hat, hat eigentlich kein Mitleid verdient.