

§ 3 StVO Geschwindigkeit

(Fassung vom 06.03.2013, gültig ab 01.04.2013)

(1) ¹Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. ²Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.

³Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist. ⁴Es darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann.

⁵Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muss jedoch so langsam gefahren werden, dass mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke gehalten werden kann.

(2) Ohne triftigen Grund dürfen Kraftfahrzeuge nicht so langsam fahren, dass sie den Verkehrsfluss behindern.

(2a) Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

(3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen

1. innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h,
2. außerhalb geschlossener Ortschaften
 - a) für
 - aa) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bis 7,5 t, ausgenommen Personenkraftwagen,
 - bb) Personenkraftwagen mit Anhänger,
 - cc) Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t mit Anhänger sowie
 - dd) Kraftomnibusse, auch mit Gepäckanhänger, 80 km/h,
 - b) für
 - aa) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t,
 - bb) alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger, ausgenommen Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t, sowie
 - cc) Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen, 60 km/h,
 - c) für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t

100 km/h.

Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt nicht auf Autobahnen (Zeichen 330.1) sowie auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind.³ Sie gilt ferner nicht auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) oder durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen für jede Richtung haben.

(4) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für Kraftfahrzeuge mit Schneeketten auch unter günstigsten Umständen 50 km/h.

Dokument wurde zuletzt aktualisiert am: 06.12.2019

Gliederung

A. Basisinformation	Rn. 1
I. Textgeschichte/Gesetzgebungsmaterialien	Rn. 1
II. Systematik	Rn. 3
1. Vorgängervorschriften	Rn. 3
2. Parallelvorschriften	Rn. 4
3. Untergesetzliche Normen und Verwaltungsvorschriften	Rn. 5
4. Systematische Zusammenhänge	Rn. 6
III. Ausgewählte Literatur	Rn. 10
B. Bedeutung und Zweck der Norm	Rn. 11
C. Regelungsinhalt	Rn. 12
I. Tatbestandsmerkmale	Rn. 12
1. Grundregel zum Gebot der angepassten Geschwindigkeit in Absatz 1	Rn. 12
a. Allgemeines Sichtfahrgebot in Absatz 1 Sätze 2 und 3	Rn. 14
b. Sichtfahrgebot auf schmalen Straßen (Absatz 1 Satz 5)	Rn. 21
c. Sonstige Geschwindigkeitsbegrenzungen in Absatz 1	Rn. 25
2. Verbot des Langsamfahrens (Absatz 2)	Rn. 27
3. Pflichten gegenüber Schutzbedürftigen (Absatz 2a)	Rn. 29
a. Schutz von Kindern	Rn. 31
b. Schutz von hilfsbedürftigen und älteren Menschen	Rn. 38
4. Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten (Absätze 3 und 4)	Rn. 41
a. Innerorts 50 km/h (Absatz 3 Nr. 1)	Rn. 43
b. Außerhalb geschlossener Ortschaften (Absatz 3 Nr. 2a)	Rn. 46
c. Bei der Benutzung von Schneeketten (Absatz 4)	Rn. 48
5. Höchstgeschwindigkeit aufgrund Verkehrszeichens	Rn. 49
6. Nachweis von Geschwindigkeitsüberschreitungen im Ordnungswidrigkeitenverfahren	Rn. 52
a. Schätzung	Rn. 60
b. Hinterher- und Vorausfahren	Rn. 61
c. Funkstopp- und Spiegelmessverfahren	Rn. 67
d. Radarverfahren	Rn. 69
e. Lasermessverfahren	Rn. 72

f. Lichtschrankenmessung	Rn. 74
g. Piezoelektrische Sensormessanlagen	Rn. 75
h. Diagrammscheibe	Rn. 76
7. Nachweis im Strafverfahren	Rn. 77
8. Nachweis im Zivilprozess	Rn. 81
II. Rechtsfolgen	Rn. 85
1. Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht	Rn. 85
2. Zivilrecht	Rn. 86
III. Verfahrensfragen	Rn. 91
D. Praxishinweise	Rn. 92
E. Reformbestrebungen	Rn. 93

Kurzcharakteristik

Geschwindigkeitsüberschreitungen gehören zu den häufigsten Unfallursachen. Die Grundregeln zur zulässigen Geschwindigkeit hat der Ordnungsgeber in § 3 StVO zusammengefasst. In den Absätzen 3 und 4 sind die höchstzulässigen Geschwindigkeitsgrenzen bestimmt, wobei zwischen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften und den verschiedenen Kraftfahrzeugarten unterschieden wird. Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten gelten ausnahmslos für alle Fahrzeuge ohne Rücksicht auf Verkehrslage und Bauart. Darüber hinaus dürfen Fahrzeugführer nach § 3 Abs. 1 StVO nur so schnell fahren, dass sie ihr Fahrzeug ständig beherrschen. Sie müssen stets in der Lage sein, innerhalb ihrer Sicht ohne Vollbremsung anhalten zu können. Sie dürfen aber auch andererseits gemäß § 3 Abs. 2 StVO nicht ohne triftigen Grund durch langsames Fahren den Verkehr behindern. Sie haben schließlich nach Absatz 2a durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft eine Gefährdung von Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen auszuschließen.

A. Basisinformation

I. Textgeschichte/Gesetzgebungsmaterialien

- 1 Bis 1939 galten im Straßenverkehr in Deutschland **keine absoluten Höchstgeschwindigkeiten**. Sie wurden erstmals durch die Verordnung vom 03.05.1939¹ eingeführt. Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19.12.1952² trat eine rückläufige Entwicklung ein. Personalfahrzeuge wurden von der Beschränkung der höchstzulässigen Geschwindigkeit ausgenommen. Der Bundesverkehrsminister reduzierte sogar den Anwendungsbereich der **absoluten Geschwindigkeitsbegrenzungen** durch Verordnung vom 24.08.1953 auf für die Beförderung

¹ RGBl. I 874.

² BGBl I 1952, 832.

von Gütern bestimmte Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 2.500 kg.³ Seit der Verordnung vom 25.07.1957⁴ gelten wieder für Personen- und Lastkraftwagen absolute Höchstgeschwindigkeiten.

- 2 Die Grundregel zur Geschwindigkeit, dass ein Fahrzeugführer nur so schnell fahren darf, wie er sein Fahrzeug beherrscht, findet sich seit der Neufassung der Straßenverkehrsordnung vom 16.11.1970⁵ in § 3 Abs. 1 Satz 1 StVO. Gleiches gilt für die speziell formulierten Verhaltenspflichten in den Sätzen 2, 4 und 5 desselben Absatzes sowie für das Verbot in Absatz 2, ohne triftigen Grund verkehrsbehindernd zu langsam zu fahren. Absatz 1 Satz 3, bei eingeschränkter Sicht durch Nebel, Schnee oder Regen nicht schneller als 50 km/h fahren zu dürfen, hat der Verordnungsgeber durch Verordnung vom 15.10.1991⁶ eingeführt, um die Gefahr von Massenunfällen bei derartigen Witterungsbedingungen zu verringern. Zur Schonung der Straßen und im Interesse der Verkehrssicherheit hat die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 21.07.1980⁷ in Absatz 4 die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h eingeführt, wenn Schneeketten verwendet werden.

II. Systematik

1. Vorgängervorschriften

- 3 Vgl. Rn. 1.

2. Parallelvorschriften

- 4 [Derzeit nicht belegt.]

3. Untergesetzliche Normen und Verwaltungsvorschriften

- 5 [Derzeit nicht belegt.]

4. Systematische Zusammenhänge

- 6 § 3 StVO enthält die Grundregel über die im Straßenverkehr maßgebliche Geschwindigkeit. Dabei sind die Gebote in § 3 StVO klar systematisch strukturiert. Absatz 1 richtet sich als allgemeines Gebot an **alle Fahrzeugführer**, während die Absätze 2, 3 und 4 spezielle Vorschriften nur für **Kraftfahrer** enthalten. Die Pflicht zur Rücksichtnahme gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen in Absatz 2a wiederum ist an alle Fahrzeugführer, nicht nur an Kraftfahrer adressiert.
- 6.1 Auf **Elektrokleinstfahrzeuge** sind nach § 9 der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr in der Fassung vom 06.06.2019 (BGBl I 2019, 756 – im Folgenden: eKFV) im Grundsatz die Regeln der Straßenverkehrsordnung anzuwenden. § 3 Abs. 1 StVO verpflichtet die Führer aller Fahrzeuge und damit auch die Führer von Elektrokleinstfahrzeugen, nur so schnell zu fahren, dass sie das Fahrzeug ständig beherrschen. Elektrokleinstfahrzeuge (sog. „Elektro-Tretroller“, „E-Scooter“ oder „Elektro-Scooter“) sind im Grundsatz **Kraftfahrzeuge**. Für sie gelten sämtliche allgemeine Regeln in § 3 Abs. 1 StVO. Speziell geregelt ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 20 km/h in § 1 eKFV. Auf **Radverkehrsflächen**, die von Elektrokleinstfahrzeugen zu benutzen sind, haben sie nach § 11 Abs. 4 Satz 1 eKFV auf den Radverkehr

³ Vgl. zur Gesetzgebungsgeschichte *Floegel/Hartung*, Straßenverkehrsrecht, 13. Aufl. 1961, § 9 StVO Rn. 1.

⁴ BGBl I 1957, 780.

⁵ BGBl I 1970, 1565.

⁶ VktBl. 91, 703.

⁷ BGBl I 1980, 1060.

Rücksicht zu nehmen und müssen erforderlichenfalls ihre Geschwindigkeit dem Radverkehr anpassen. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen im Sinne von Zeichen 240 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung wiederum haben gemäß § 11 Abs. 4 Satz 3 eKFV Fußgänger Vorrang und dürfen durch Elektrokleinstfahrzeugen weder behindert noch gefährdet werden. Um diese straßenverkehrsrechtliche **Kardinalpflicht** einzuhalten, müssen Elektrokleinstfahrzeuge erforderlichenfalls ihre Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen, § 11 Abs. 4 Satz 3 eKFV.

Aktualisierung vom 19.07.2019

- 7** Die Norm wird ergänzt durch zahlreiche verdrängende Spezialregeln in den §§ 5 Abs. 6, 8 Abs. 2, 17 Abs. 2 Satz 4, 18 Abs. 1 Sätze 1, 5 und 6, 19 Abs. 1 Satz 2, 20 Abs. 1, 2 und 4, 24 Abs. 2, 26 Abs. 1 Satz 2 StVO.
- 8** Dabei bedeutet **Schrittgeschwindigkeit** nach allgemeiner Auffassung bereits aufgrund des Wortlautes, dass ein Fahrzeug nicht schneller als das Durchschnittstempo eines Fußgängers fahren darf, nicht schneller als 4-7 km/h.⁸
- 9** Demgegenüber finden sich für den Begriff der „mäßigen Geschwindigkeit“ in den §§ 5 Abs. 8, 8 Abs. 2, 19 Abs. 1 Satz 2 und 26 Abs. 1 Satz 2 StVO in der Straßenverkehrsordnung keine allgemeine Definition und auch keine allgemeingültigen Kriterien zur Bestimmung ihrer erlaubten Höhe. Entscheidend sind vielmehr der Zusammenhang der jeweiligen Vorschrift und die Gefahren, die die Einhaltung der mäßigen Geschwindigkeit vermeiden soll.⁹

III. Ausgewählte Literatur

- 10** *Beck/Löhe/Kärger/Schmedding/Siegert*, Fehlerquellen bei polizeilichen Messverfahren, 11. Aufl. 2016; *Beck/Berr*, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 6. Aufl. 2012; *Cierniak*, Prozessuale Anforderungen an den Nachweis von Verkehrsverstößen, ZfS 2012, 664; *Figgner*, Besondere Rücksichtnahme auf „ältere Menschen“ nach § 3 Abs. 2 a StVO, NJW-Spezial 2015, 713 ff.; *Knauf*, Das Sichtfahrgebot im Straßenverkehr, NJW-Spezial 2015, 393 f.; *Krumm*, Geschwindigkeitsmessung und Abstandsfeststellung durch Nach- und Vorfahren ohne weiteres technisches Gerät, NZV 2004, 377 ff.; *Lemcke*, Verkehrsunfälle mit Beteiligung älterer Verkehrsteilnehmer, ZfS 2004, 441 f.; *Löhle*, Genauigkeit polizeilicher Überwachungsmethoden, DAR 1884, 394 ff.; *Sieger*, Der Anscheinsbeweis im Verkehrsunfallprozess, ZfS 2015, 669 ff.
- 10.1** *Cierniak/Niehaus*, Neuere Entwicklungen zum Recht auf Einsichtnahme in Messunterlagen – Zugleich Anmerkung zum Beschl. d. Verfassungsgerichtshofs des Saarlandes v. 27.1.2018 - Lv 1/18, DAR 2018, 541; *Krenberger*, Anmerkung zu einer Entscheidung des VerfGH Saarbrücken, Beschluss vom 27.04.2018 (Lv 1/18) – Zur Pflicht der Zugänglichmachung von Messdaten für eine Untersuchung, NZV 2018, 282.

Aktualisierung vom 18.07.2019

⁸ OLG Köln v. 22.01.1985 - Ss 782/84 - NJW 1989, 600; *Freymann* in: Geigel, Der Haftpflichtprozess, Kap. 27 Rn. 92.

⁹ OLG Karlsruhe v. 07.11.2006 - 2 Ss 24/05 - juris Rn. 4 m.w.N.; *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 26 StVO Rn. 20.

B. Bedeutung und Zweck der Norm

- 11 § 3 StVO ist eine der wichtigsten Vorschriften der StVO und soll - wie die gesamte StVO - die Sicherheit im Straßenverkehr gewährleisten. Geschwindigkeitsüberschreitungen gehören zu den **häufigsten Unfallursachen**.¹⁰ Fast die Hälfte aller durch Kraftfahrzeuge ohne Beteiligung anderer Fahrzeuge verursachten Verkehrsunfälle sind ausweislich des Berichts zur Unterrichtung der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2012 und 2013 auf zu hohe Geschwindigkeit zurückzuführen (vgl. die OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 129). Mit steigender Geschwindigkeit wächst die Gefahr von Verkehrsunfällen.¹¹ Die Beherrschbarkeit der Fahrzeuge sinkt, die Anhalte- und Bremswege werden länger, die höhere Geschwindigkeit erschwert den Fahrzeugführern das Erkennen der Verkehrssituation und die unfallvermeidende Reaktion.¹²

C. Regelungsinhalt

I. Tatbestandsmerkmale

1. Grundregel zum Gebot der angepassten Geschwindigkeit in Absatz 1

- 12 Auch unterhalb der zulässigen absoluten Höchstgeschwindigkeiten nach den Absätzen 3 und 4 darf jeder Fahrzeugführer gemäß Absatz 1 Satz 1 nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Verliert ein Fahrzeugführer die Kontrolle über sein Fahrzeug, drohen ein Verkehrsunfall und damit eine Gefahr für alle übrigen Verkehrsteilnehmer. Die Regeln zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollen anderen Verkehrsteilnehmern einen gefahrlosen Begegnungs- und Kreuzungsverkehr ermöglichen¹³ sowie Fußgänger, die die Fahrbahn überqueren, schützen.
- 13 Die „**goldene Regel**“ der stets der Verkehrssituation angepassten Geschwindigkeit¹⁴ in Satz 1 wird durch konkrete Gebote in den Sätzen 2-5 konkretisiert.

a. Allgemeines Sichtfahrgebot in Absatz 1 Sätze 2 und 3

- 14 Gemäß dem allgemeinen Sichtfahrgebot in Absatz 1 Sätze 2 und 3 hat der Fahrzeugführer die Geschwindigkeit seiner **konkreten Sicht** anzupassen. Er hat die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, dass er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten und dass er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann. Er muss innerhalb der von ihm über- und einsehbaren Strecke halten können. Jeder Fahrzeugführer muss immer damit rechnen, dass sich auf dem nicht für ihn sichtbaren Teil der vor ihm liegenden Fahrbahn Hindernisse befinden. Diese Grundsätze gelten für alle Straßen, auch für Bundesautobahnen.¹⁵

¹⁰ BT-Drs. 18/2420, S. 9; vgl. die OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 129; *Knauf*, NJW-Spezial 2015, 393.

¹¹ BVerfG v. 27.03.1979 - 2 BvL 7/78 - juris Rn. 34.

¹² *Freymann* in: Geigel, Der Haftpflichtprozess, Kap. 27 Rn. 91.

¹³ BGH v. 06.11.1984 - 4 StR 72/84 - juris Rn. 14.

¹⁴ BGH v. 01.07.1961 - VGS 1/60 - NJW 1961, 1588.

¹⁵ BGH v. 15.05.1984 - VI ZR 161/82 - juris Rn. 11; OLG Frankfurt v. 09.04.2015 - 22 U 238/13 - juris Rn. 10.

- 15** Er muss in der Lage sein, innerhalb der Sicht verkehrsgerecht - **ohne Vollbremsung** - anhalten zu können.¹⁶ Vor **Bergkuppen** muss er damit rechnen, dass er auf oder hinter der Kuppe anhalten muss, weil sich dort ein Hindernis nach einem Verkehrsunfall befindet.¹⁷ Derart bremsbereit ist auch in Parkhäusern zu fahren.¹⁸ Dort ist die Sicht zumeist aufgrund der Baulichkeiten eingeschränkt.
- 16** Das **Sichtfahrgebot** ist bei Tag, Dunkelheit und unter allen Witterungsverhältnissen zu beachten.¹⁹ Dunkelheit schränkt die Sicht ein. Es kommt auf die Sicht des Fahrzeugführers auf seinem Fahrweg an. Bei - wie heute üblich - asymmetrischen Scheinwerfern ist deswegen die linke und kürzere Reichweite des Lichtkegels maßgeblich.²⁰
- 17** **Nebel, Schneefall** oder **Regen** beeinträchtigen ebenfalls die freie Sicht. Bei durch diese Wetterphänomene verursachter Sicht von weniger als 50 m ordnet die spezielle Vorschrift in § 3 Abs. 1 Satz 3 StVO an, dass nicht schneller als 50 km/h gefahren werden darf. Hierbei handelt es sich um eine normierte Höchstgeschwindigkeit, so dass bei extrem schlechter Sicht eine noch geringere Geschwindigkeit im Hinblick auf das allgemeine Sichtgebot in § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO geboten sein kann.²¹ Der Gegenschluss zu § 3 Abs. 1 Satz 3 StVO ist nicht statthaft. Verursachen Wetterphänomene wie Nebel keine Sichtbeeinträchtigung von weniger als 50 m, bleibt es bei dem allgemeinen Sichtfahrgebot von Absatz 1 Satz 2.
- 18** Das Sichtfahrgebot gilt für alle Fahrzeugführer, also insbesondere auch für **Radfahrer**²² und **Straßenbahnen**²³, und betrifft alle Straßen.
- 18.1** Bezogen auf **Radfahrer** bedeutet das **Sichtfahrgebot** Folgendes: Sie haben zwar im Grundsatz auf Radwegen ihre Geschwindigkeit ohne das Hinzutreten weiterer Besonderheiten nicht so zu wählen, dass sie jederzeit vor plötzlich den Radweg betretenden Fußgängern anhalten könnten. Radfahrer können im Hinblick auf § 25 Abs. 3 Satz 1 StVO auf Radwegen grundsätzlich auf ihren Vorrang gegenüber Fußgängern vertrauen (OLG Hamm v. 19.01.2018 - I-26 U 53/17 - juris Rn. 33 f.; mit zustimmender Anmerkung von *Burmann*, jurisPR-VerkR 14/2018 Anm. 2). Auf **Bahnhofsvorplätzen** haben Radfahrer aber beispielsweise häufig mit regem Verkehr von Fußgängern zu rechnen, wobei hinzukommt, dass diese gerade dort in Eile und daher unaufmerksam sind. Hieraus folgt, wie das OLG Hamm zu Recht geurteilt hat, eine Pflicht zur Rücksichtnahme und Anpassung der Geschwindigkeit (OLG Hamm v. 19.01.2018 - I-26 U 53/17 - juris Rn. 36 f.; LG Heidelberg v. 15.05.2002 - 7 O 19/02), was im Falle einer Kollision zu einer hälftigen Haftungsführung führen kann.

Aktualisierung vom 11.07.2018

¹⁶ BGH v. 18.11.1966 - 4 StR 363/66 - VRS 32, 209, 210; OLG Hamm v. 07.07.1981 - 9 U 65/81 - VersR 82, 171, 172: auf glatter Straße vor Bergkuppe; KG v. 22.11.1982 - 12 N 19/82 - DAR 1983, 80, 81: im Parkhaus höchstens 10 km/h und stets bremsbereit.

¹⁷ OLG Hamm v. 07.07.1981 - 9 U 65/81.

¹⁸ KG v. 22.11.1982 - 12 U 1819/82 - juris - VRS 64, 103, 105.

¹⁹ BGH v. 23.06.1987 - VI ZR 188/86 - NJW-RR 1987, 1235 f. Auch auf Autobahnen, BGH v. 15.05.1984 - VI ZR 161/82; *Burmann* in: *Burmann/Heß* u.a., Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 7 f.

²⁰ *Freymann* in: Geigel, Der Haftpflichtprozess, Kap. 27 Rn. 100.

²¹ OLG Celle v. 16.05.1966 - 2 Ss 104/66 - VRS 31, 383 f. zu § 9 Abs. 1 StVO a. F., der eine dem heutigen § 3 Abs. 1 Satz 3 StVO entsprechende Spezialregel nicht enthielt.

²² OLG Nürnberg v. 07.04.2004 - 4 U 644/04 - NZV 2004, 358; OLG Saarbrücken v. 17.04.2014 - 4 U 406/12 - juris; LG Hannover v. 15.03.2006 - 11 S 84/05 - NZV 2006, 418.

²³ BGH v. 30.10.1990 - VI ZR 340/89.

- 19** Da die konkret statthafte Geschwindigkeit von der Sicht abhängt, verringert sich die zulässige Geschwindigkeit bei Einschränkungen der Sicht. Der Fahrzeugführer muss innerhalb der Sicht anhalten können. Der hierfür erforderliche Anhalteweg ist die Strecke, die das Fahrzeug unter Berücksichtigung der Reaktionszeit und des Bremsweges bis zum Stillstand benötigt.
- 20** Das Gebot des Fahrens auf Sicht wird begrenzt durch den **Vertrauensgrundsatz**. Einem Kraftfahrer kann und muss zugemutet werden, seine Geschwindigkeit seinem vorausberechenbaren Anhalteweg anzupassen. Er muss etwaige Hindernisse in seinem Fahrweg einkalkulieren. An dieser Möglichkeit fehlt es aber, wenn sich der geschätzte Anhalteweg durch nicht voraussehbare und damit nicht einkalkulierbare Umstände verkürzt. Plötzlich von der Seite oder von oben her völlig unvermittelt in die Fahrbahn gelangte Hindernisse sind nicht einzukalkulieren.²⁴ Entsprechendes gilt, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer sich in verkehrswidriger Weise mit einer ins Gewicht fallenden Geschwindigkeit auf ihn zubewegt.²⁵
- 20.1** Die Begrenzung des **allgemeinen Sichtfahrgebots** durch den **Vertrauensgrundsatz** ist auch der Grund dafür, dass ein Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit nicht bereits dann zu verringern hat, wenn ein **Fußgänger** sich in der Nähe der Fahrbahn befindet. Der Fahrzeugführer darf darauf vertrauen, dass der Fußgänger sich verkehrsordnungsgemäß verhält und insbesondere § 25 Abs. 3 StVO und den Vorrang des Fahrzeugs beachtet (OLG Hamm v. 10.04.2018 - I-9 U 131/16 - juris Rn. 8).

Aktualisierung vom 23.07.2018

b. Sichtfahrgebot auf schmalen Straßen (Absatz 1 Satz 5)

- 21** Das Fahren auf halbe Sichtweite gebietet gem. Satz 5 von Absatz 1 innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke anhalten zu können. Hierbei handelt es sich um eine konsequente Fortführung des allgemeinen Sichtfahrgebots in den Sätzen 2 und 3. Auf schmalen Straßen müssen Fahrzeugführer beider Fahrrichtungen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen den jeweiligen Gegenverkehr einkalkulieren. Das Sichtfahrgebot auf halbe Sicht bezweckt den Schutz des Gegenverkehrs.²⁶
- 22** **Schmal** ist eine Fahrbahn, wenn ihre Breite unter Berücksichtigung eines ausreichenden Sicherheitsabstands Begegnungen zweier 2,55 m breiter Fahrzeuge nicht erlaubt. Im Hinblick auf § 32 Abs. 1 StVZO ist von der allgemeinen höchst zulässigen Breite von 2,55 m pro Fahrzeug auszugehen. Beide haben unter Beachtung des Rechtsfahrgebots (§ 2 Abs. 2 StVO) einen seitlichen Abstand zum rechten Fahrbahnrand von in der Regel 0,5 m²⁷ sowie zum Gegenverkehr von 1 m einzuhalten (vgl. die Kommentierung zu § 2 StVO Rn. 36). Mithin muss man damit rechnen, dass der Gegenverkehr etwa 4,05 m zum gefahrlosen Passieren benötigt. Steht ihm weniger Raum zur Verfügung, ist die Fahrbahn schmal. Fahren auf halber Sicht ist geboten.
- 23** Die für den Gegenverkehr erforderliche Breite ist bezogen auf die konkreten Begebenheiten zu bestimmen. Eine an sich ausreichend breite Fahrbahn wird zur schmalen im Sinne von Absatz 1 Satz 5, wenn die Breite durch parkende Fahrzeuge eingeengt wird.²⁸ Dies gilt aber nicht, wenn

²⁴ BGH v. 14.05.1974 - VI ZR 106/73 - juris Rn. 12; BGH v. 19.03.1968 - VI ZR 4/67 - juris Rn. 10; OLG Nürnberg v. 07.02.1966 - 5 U 122/65 - VersR 1968, 78; KG v. 03.07.1989 - 12 U 4151/88 - juris Rn. 27. *Burmman* in: *Burmman/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 6.

²⁵ BGH v. 09.11.1982 - VI ZR 151/81 - juris Rn. 11.

²⁶ BayObLG v. 14.12.1979 - 2 St 318/79 - VRS 58, 366, 367.

²⁷ *König* in: *Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht*, § 2 StVO Rn. 41; nach Ansicht des OLG Düsseldorf (v. 12.11.1990 - 1 U 139/89 - NZV 1992, 323) ist zum rechten Fahrbahnrand sogar ein Abstand von 1 m geboten.

²⁸ BayObLG v. 14.12.1979 - 2 St 318/79 - VRS 58, 366, 367; OLG Koblenz v. 07.01.1985 - 12 U 166/84 - VRS 68, 179, 181.

ein einzelnes Fahrzeug die Fahrbahn verengt.²⁹ In diesen Fällen ist nach § 6 Satz 1 StVO das Fahrzeug wartepflichtig, das links an dem hindernden Fahrzeug vorbeifahren will (vgl. die Kommentierung zu § 6 StVO Rn. 11).

- 24** Zu dem Sichtfahrgebot auf schmalen Straßen gilt der **Vertrauensgrundsatz** ebenfalls. Ein Kraftfahrer muss nicht damit rechnen, dass ein entgegenkommendes, für ihn nicht sichtbares Fahrzeug grob verkehrswidrig fährt. Er darf sich darauf verlassen, dass auf einer schmalen Straße der Gegenverkehr das **Rechtsfahrgebot** einhält.³⁰ Auch muss er nicht einkalkulieren, dass bei Dunkelheit ein Fahrzeug ohne Licht entgegenkommt³¹ oder dass der Gegenverkehr unter Missachtung von Absatz 1 Satz 5 nicht in der Lage ist, innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke anzuhalten.³²

c. Sonstige Geschwindigkeitsbegrenzungen in Absatz 1

- 25** Die Geschwindigkeit ist nach Absatz 1 Satz 2 nicht nur den Licht-, sondern darüber hinaus auch den Straßen-, Verkehrs- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.
- 26** Der **Zustand der Straße** (Schlaglöcher, loser Schotterbelag oder Verunreinigungen) kann den Bremsweg verlängern, weswegen ein Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit zu verringern hat. Regen und Schneefall beeinträchtigen nicht nur die Sicht, sondern auch die Griffigkeit der Fahrbahn. Der verlängerte Bremsweg ist bereits dann zu berücksichtigen, wenn eine **Vereisung** der Fahrbahn aufgrund geringer Temperaturen **droht**.³³ Diese Gefahr hängt auch von baulichen Begebenheiten ab. Beispielsweise auf Brücken oder stark beschatteten Straßenteilen besteht die Vereisungsgefahr früher. Starker Regen kann zur Bildung von Pfützen auf Straßen führen, was wiederum das Steuerungsverhalten von Fahrzeugen verändert und den Bremsweg verlängert. Die Fahrsicherheit ist schon dann beeinträchtigt, wenn die Fahrbahn nass ist. Bei unveränderter Geschwindigkeit sind die Gefahren erhöht, auch wenn es zu dem gefürchteten Aquaplaning, dem Verlust der Haftung der Räder auf der Fahrbahn, noch nicht gekommen ist. Beim Durchfahren großer Pfützen kann ein Fahrzeugführer neben der Gefahr des Aquaplanings die Tiefe der Wasseransammlung nicht verlässlich beurteilen. All dies haben Fahrzeugführer zu berücksichtigen

2. Verbot des Langsamfahrens (Absatz 2)

- 27** Mit Zeichen 275 zu § 41 StVO kann die Straßenverkehrsbehörde auf einer bestimmten Straße eine Mindestgeschwindigkeit anordnen. Ansonsten schreibt die StVO den Kraftfahrern keine einzuhaltende Mindestgeschwindigkeit vor. Diese Feststellung gilt auch für Autobahnen und Kraftfahrstraßen. Denn § 18 Abs. 1 StVO sieht lediglich vor, dass Autobahnen und Kraftfahrstraßen nur von Kraftfahrzeugen benutzt werden dürfen, die bauartbedingt mehr als 60 km/h fahren können. Eine Mindestgeschwindigkeit ist damit nicht bestimmt (vgl. die Kommentierung zu § 18 StVO). Demgegenüber verbietet § 3 Abs. 2 StVO allgemein für alle Führer von Kraftfahrzeugen auf allen Straßen das grundlose Langsamfahren.³⁴ Die Hürden für die Annahme eines Verstoßes gegen dieses Gebot sind jedoch hoch.

²⁹ OLG Bamberg v. 07.04.1981 - 5 U 1/81 - VersR 1982, 583, 584.

³⁰ BGH v. 09.07.1965 - 4 StR 303/65 - VRS 29, 188, 189.

³¹ BayObLG v. 23.12.1952 - RevReg. 2 St 592/52 - VRS 5, 316 f.

³² BayObLG v. 28.10.1958 - 2 St 461/58 - VRS 16, 385 f.; BayObLG v. 11.01.1967 - 1 a St 73/66 - VRS 33, 138, 141.

³³ BGH v. 06.07.1976 - VI ZR 18/76 - juris Rn. 9 m.w.N.

³⁴ *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 47.

28 Zum einen muss der Kraftfahrer langsam fahren. Hierzu ist **erhebliches Unterschreiten** der auf der konkreten Straße gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeit erforderlich. Jeder Kraftfahrer hat sich dem jeweiligen Verkehr durch Einhalten einer sachgerechten Geschwindigkeit³⁵ innerhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anzupassen. Zum anderen verlangt ein Verstoß gegen § 3 Abs. 2 StVO eine durch das langsame Fahren verursachte **Beeinträchtigung des Verkehrsflusses**. Er darf durch seine geringe Geschwindigkeit die Mehrheit der anderen Verkehrsteilnehmer nicht behindern.³⁶ Es kommen mithin nur Straßen in Betracht, auf denen die nachfolgenden Kraftfahrer den Langsamfahrenden rechtlich wegen eines Überholverbotes oder tatsächlich wegen Kurven oder anders verursachter Unübersichtlichkeit oder Gegenverkehrs nicht überholen können. Kann nämlich überholt werden, fehlt es an einer beachtlichen Behinderung des Verkehrsflusses.³⁷ Zum dritten schließlich darf die langsame Fahrt nicht auf einem **triftigen Grund** beruhen. Ein Grund ist triftig im Sinne von § 3 Abs. 2 StVO, wenn Gründe in der Person („subjektiv“) oder objektiv nach der Verkehrslage das Langsamfahren rechtfertigen.³⁸ Die subjektive oder objektive Rechtfertigung zum behindernden Langsamfahren entfällt indes, wenn dem Fahrzeugführer ein anderer, möglicherweise auch längerer Weg ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer zur Verfügung gestanden hätte. So hat beispielsweise ein Transporteur sensibler Pferde die schnellere Autobahn zu meiden, weil er dort aus objektiven Gründen zum Schutze der Pferde nicht so schnell fahren kann, dass die übrigen Verkehrsteilnehmer nicht behindert werden.³⁹

3. Pflichten gegenüber Schutzbedürftigen (Absatz 2a)

29 Der in Absatz 2a genannte Personenkreis bedarf im heutigen Straßenverkehr des besonderen Schutzes, weil er häufig und typischerweise mit der jeweiligen Verkehrssituation überfordert und deswegen im besonderen Maße gefährdet ist. Aus diesem Grunde verlangt der Ordnungsgeber ein Höchstmaß an Umsicht, um eine Gefährdung von Kindern und hilfsbedürftigen sowie älteren Menschen auszuschließen.⁴⁰

30 Die Norm richtet sich an sämtliche Fahrzeugführer, wie bereits dem Wortlaut der Vorschrift zu entnehmen ist. Das sind vor allem Kraftfahrzeuge (PKW, LKW, Motorräder und andere Krafträder), aber auch Straßenbahnen, Fuhrwerke und Fahrräder.⁴¹

a. Schutz von Kindern

31 Kinder im Sinne dieser Vorschrift sind alle diejenigen, die das 14. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.⁴² Ersichtlich knüpft der Ordnungsgeber damit an die Legaldefinition in § 176 Abs. 1 StGB an.⁴³

³⁵ BayObLG v. 30.05.1967 - 1a St 75/67 - NJW 1967, 42 f.

³⁶ Freymann in: Geigel, Der Haftpflichtprozess, Kap. 27 Rn. 118.

³⁷ OLG Koblenz v. 30.05.1967 - (2) Ss 171/67 - NJW 1967, 2074 f.; OLG Schleswig v. 25.05.1962 - 3 Ss 273/62 - VerKMitt 1962, 90 f.; AG Gemünden v. 03.02.1997 - Owi 372/59889/96 - DAR 1997, 251.

³⁸ OLG Köln v. 15.01.1974 - Ss (OWi) 235/73 - VerKMitt 1974, 23 f.; OLG Düsseldorf v. 22.05.1992 - 22 U 176/91 - NJW-RR 1993, 94 f.; Burmann in: Burmann/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 48.

³⁹ OLG Düsseldorf v. 22.05.1992 - 22 U 176/91 - NJW-RR 1993, 94 f.

⁴⁰ Figgener, NJW-Spezial 2015, 713 ff.

⁴¹ OLG Düsseldorf v. 30.08.2013 - I-1 U 68/12, 1 U 68/12 - juris Rn. 54; Burmann in: Burmann/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 50; a.A. („nur Kraftfahrzeuge“ ohne nähere Begründung) Gutt in: Nomos Kommentar zum gesamten Verkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 31.

⁴² Herrschende Meinung, BGH v. 01.07.1997 - VI ZR 205/96 - juris Rn. 10 m.w.N.; OLG München v. 11.04.2014 - 10 U 4757/13 - juris Rn. 32; Freymann in: Geigel, Der Haftpflichtprozess, Kap. 27 Rn. 121.

⁴³ A.A. Hentschel, NJW 1987, 995, 996; König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 29c.

- 32** Dem Wortlaut von Absatz 2a sind keinerlei Einschränkungen des Schutzzumfanges zu entnehmen. Gleichwohl entspricht es allgemeiner Ansicht, dass zugunsten der Fahrzeugführer der **straßenverkehrsrechtliche Vertrauensgrundsatz** gilt,⁴⁴ er mithin den Schutzzumfang des genannten Personenkreises einschränkt. Der Ordnungsgeber wollte mit Absatz 2a keinen besonderen Fall der Gefährdungshaftung einführen. Diese Interpretation wird bestätigt durch die amtliche Begründung. Sie sah als Voraussetzung zur Anwendbarkeit vor, dass „der Fahrzeugführer die geschützten Personen sieht oder bei dem hier zu fordernden Maß an Sorgfalt hätte sehen oder nach den Umständen mit ihnen hätte rechnen müssen.“⁴⁵ Der Ordnungsgeber ging mithin davon aus, dass bei einer Verletzung von Absatz 2a dem Fahrzeugführer über den Wortlaut hinaus subjektiv eine Sorgfaltswidrigkeit vorzuwerfen ist.
- 33** Bezogen auf die durch Absatz 2a besonders zu schützenden Kinder begründen **Erkennbarkeit** und Vertrauensgrundsatz, dass das vom Fahrzeugführer zu erwartende Maß an Umsicht von der sichtbaren Verkehrsgewandtheit des Kindes abhängt. Je weniger erwartet werden kann, dass das konkrete Kind sachgerecht im Verkehr agiert, desto umsichtiger muss sich der Fahrzeugführer zur Vermeidung eines Unfalls verhalten.⁴⁶ Im Ergebnis sind die Voraussetzungen von Absatz 2a zugunsten von Kindern wie folgt zu prüfen:
- 34** Zunächst muss einem Fahrzeugführer der begründete Vorwurf gemacht werden können, er habe das Kind gesehen oder hätte es bei gehöriger Sorgfalt sehen müssen oder nach den Umständen mit dem Kind rechnen müssen. Ohne Erkennen oder Erkennbarkeit wird die höchste Umsicht nicht geschuldet. Der Fahrzeugführer muss einen triftigen Anlass haben, um mit einem Kind in der Nähe des Straßenverkehrs zu rechnen.⁴⁷ Der Einwand, ein Kind nicht bemerkt zu haben, hilft nicht, wenn ein Fahrzeugführer mit einem Kind in Verkehrsnähe hätte rechnen müssen. Insoweit gelten im Anwendungsbereich von Absatz 2a hohe Anforderungen an alle Fahrzeugführer. Mit Kindern in der Nähe einer Straße ist zu rechnen, wenn die Straßenverkehrsbehörde durch Anordnung des **Zeichens Nr. 136** zu § 40 StVO auf die Gefahr für Kinder ausdrücklich hingewiesen hat.⁴⁸ Auch ohne Schild ist mit Kindern in unmittelbarer Umgebung von **Kindergärten**⁴⁹, **Schulen** oder **Freibädern** im Sommer stets zu rechnen. Besondere Umsicht ist von einem Fahrzeugführer beispielsweise auch zu verlangen, wenn er lediglich den Vorderreifen eines **Kinderrades** sehen kann und das dazugehörige Kind (noch) nicht sichtbar ist, weil es verdeckt wird.⁵⁰ Allein die Möglichkeit, es hätte sich auch um ein Klapprad eines Erwachsenen handeln können, entlastet nicht. Vielmehr obliegt es dem Fahrzeugführer sich zu vergewissern, dass kein Kind in Gefahr ist.⁵¹ Unklarheiten gehen zu Lasten des Fahrzeugführers. Ihm obliegt nach der Wertung von Absatz 2a in erster Linie, die aus der Eigenart der schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer folgenden Gefährdungen zu beherrschen.⁵² Gleiches gilt, wenn **Spielgeräte** auf die Fahrbahn gelangen, auch wenn die dazugehörenden Kinder noch nicht wahrzunehmen sind. Fahrzeugführer haben im Allgemeinen

⁴⁴ OLG Düsseldorf v. 30.08.2013 - I-1 U 68/12, 1 U 68/12 - juris Rn. 54; BayObLG v. 15.07.1988 - RReg 1 St 108/88 - juris Rn. 8; vgl. die Kommentierung zu § 25 StVO Rn. 169; *Freymann* in: Geigel, Der Haftpflichtprozess, Kap. 27 Rn. 120.

⁴⁵ Amtliche Begründung zitiert nach *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 6.

⁴⁶ *Freymann* in: Geigel, Der Haftpflichtprozess, Kap. 27 Rn. 121.

⁴⁷ OLG Oldenburg v. 14.02.1989 - 12 U 87/88 - juris.

⁴⁸ BGH v. 21.12.1993 - VI ZR 246/92 - NJW 1994, 941 f.

⁴⁹ OLG Karlsruhe v. 09.10.1987 - 14 U 229/85 - juris.

⁵⁰ BGH v. 16.06.1981 - VI ZR 3/80 - juris Rn. 7.

⁵¹ BGH v. 16.06.1981 - VI ZR 3/80 - juris Rn. 8.

⁵² OLG Hamm v. 09.02.1999 - 9 U 160/98 - juris Rn. 43.

nicht nur die vor ihnen befindliche Fahrbahn, sondern darüber hinaus auch angrenzende Straßenteile zu beobachten.⁵³ Stets sind aber zur Begründung eines Sorgfaltsverstößes nach Absatz 2a konkrete Anhaltspunkte für Kinder in Fahrbahnnähe notwendig.⁵⁴

- 35** Wenn ein Fahrzeugführer **ein Kind** im Straßenverkehr **sieht** oder bei gehöriger Sorgfalt **hätte sehen müssen**, hat er sich im Grundsatz nach Absatz 2a insbesondere durch **Verminderung der Geschwindigkeit** und durch **Bremsbereitschaft** so zu verhalten, dass eine Gefährdung des Kindes ausgeschlossen ist. Ob und inwieweit der straßenverkehrsrechtliche Vertrauensgrundsatz zu seinen Gunsten anzuwenden ist, hängt im Wesentlichen vom erkennbaren Alter des Kindes und davon ab, ob Anzeichen nicht verkehrsgerechten Verhaltens des Kindes zu bemerken sind.⁵⁵ Je jünger ein Kind, desto weniger ist mit einem verkehrsgerechten Verhalten zu rechnen. Sog. Kleinkindern mangelt es zumeist am Verständnis der Gefahren im Straßenverkehr. Ihnen schuldet jeder Fahrzeugführer die höchstmögliche Sorgfalt. Das gilt schon dann nicht uneingeschränkt, wenn der Fahrzeugführer aufgrund der konkreten Umstände darauf vertrauen darf, dass andere, insbesondere Eltern oder Aufsichtspersonen, das konkrete Kind vor den verkehrsbedingten Gefahren bewahren werden. Bemerkt er indes, dass ein Kind sich der Aufsicht entzogen hat oder die an sich Aufsichtspflichtigen die Aufsicht nicht ausüben, lebt die uneingeschränkte aus Absatz 2a folgende Umsichtspflicht wieder auf.⁵⁶
- 36** Sachgerecht ist die **Altersgrenze** für sog. Kleinkinder, denen nach den dargestellten Maßstäben umfassend die Unfallvermeidung geschuldet wird, bis zu einem Alter von 10 Jahren zu ziehen. Es ist insoweit auf die gesetzliche Wertung von § 828 Abs. 2 BGB abzustellen.⁵⁷ Erst bei Kindern ab 10 Jahren darf danach widerleglich vermutet werden, dass sie den geltenden Verkehrsregeln Beachtung schenken können. Hierauf dürfen Fahrzeugführer vertrauen, wenn sie nicht ein konkretes Verhalten des Kindes wahrnehmen können, dass es sich nicht verkehrsgerecht verhält.
- 37** Zulasten von **älteren Kindern** lebt der verkehrsrechtliche Vertrauensgrundsatz im stärkeren Umfang wieder auf. Sie sind weniger umfangreich geschützt, da bei schulpflichtigen Kindern von 10 bis 14 Jahren nicht stets mit unbesonnenem verkehrswidrigem Verhalten gerechnet werden muss. Verhalten sich aber ältere Kinder nicht verkehrsgerecht, schuldet der Fahrzeugführer ihnen die sich aus Absatz 2a herleitende Umsicht.⁵⁸ Wer ein nach dem Aussehen älteres Kind auf der falschen Fahrbahnseite radfahrend bemerkt, muss mit weiterem altersbedingtem Fehlverhalten rechnen und seine Geschwindigkeit so weit herabsetzen, dass er einen Zusammenstoß vermeiden kann.⁵⁹ Bemerkt ein Fahrzeugführer, dass ein Kind verkehrswidrig die Fahrbahn überquert, so hat er seine Fahrweise darauf einzustellen, dass ein in der Begleitung des Kindes befindliches zweites Kind die Straße ebenfalls verkehrswidrig überqueren wird.⁶⁰ Gleiches gilt, wenn ältere Kinder gemeinsam in Straßennähe spielen. Gerade von spielenden Kindern ist verkehrsgerechtes Verhalten nicht zu erwarten, weil sie häufig in Verkennung der mit dem Straßenverkehr verbundenen Gefahren

⁵³ BGH v. 24.02.1987 - VI ZR 19/86 - juris Rn. 36; KG Berlin v. 23.11.1987 - 12 U 2544/87 - juris Rn. 19 m.w.N.; vgl. die Kommentierung zu § 1 StVO Rn. 38.

⁵⁴ OLG Hamm v. 11.04.2005 - 13 U 133/04 - juris Rn. 16.

⁵⁵ OLG Hamm v. 11.04.2005 - 13 U 133/04 - juris Rn. 16 f.; *Burmans* in: *Burmans/Heß* u.a., *Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 51.

⁵⁶ BGH v. 10.10.2000 - VI ZR 268/99 - juris Rn. 7.

⁵⁷ *Burmans* in: *Burmans/Heß* u.a., *Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 52.

⁵⁸ BGH v. 10.10.2000 - VI ZR 268/99 - NZV 2001, 35; BayObLG v. 15.07.1988 - RReg 1 St 108/88 - juris Rn. 8.

⁵⁹ OLG Hamm v. 09.02.1999 - 9 U 160/98 - NZV 2000, 167, 168; BayObLG v. 16.03.1984 - RReg 1 St 47/84 - juris.

⁶⁰ OLG Hamburg v. 03.01.1989 - 7 U 39/88 - juris.

sich ausschließlich auf das Spiel und ihre Mitspieler konzentrieren. Umgekehrt wird von Fahrzeugführern die gleiche Umsicht nicht verlangt, wenn ein objektiv 13-jähriges Kind erwachsen wirkt und das Verhalten nicht auf Unzulänglichkeiten im Verkehr schließen lässt.⁶¹

b. Schutz von hilfsbedürftigen und älteren Menschen

- 38** Erhöhten Schutzes im Straßenverkehr bedürfen auch hilfsbedürftige und ältere Menschen. Fahrzeugführer sind zu ihren Gunsten gemäß § 3 Abs. 2a StVO ebenfalls gehalten, insbesondere durch Verringerung der Geschwindigkeit und durch erhöhte Bremsbereitschaft, die Gefährdung dieses Personenkreises auszuschließen.
- 39** Gesetzlich ist nicht definiert, wann ein Mensch hilfsbedürftig oder älter ist. Die **Altersgrenze** wird man mit etwa 65 Jahren bestimmen müssen.⁶² Die Schutzpflicht gegenüber Älteren verlangt nicht, dass diese erkennbar nicht in der Lage seien, sich verkehrsgerecht zu verhalten.⁶³ Hierfür spricht, dass Absatz 2a Hilfsbedürftige und Ältere schützen will. Beide Gruppen stehen selbstständig nebeneinander in der Norm. Die erhöhten Sorgfaltspflichten nur auf die hilfsbedürftigen Älteren zu verkürzen, ließe sich mit dem Wortlaut der Vorschrift und dem Zweck, den Schutz des genannten Personenkreises zu erhöhen, nicht vereinbaren. Entscheidend ist mithin lediglich, dass es sich um eine ältere Person handelt und der Fahrzeugführer dies erkennen kann. Weswegen eine Person nach der zweiten Alternative von Absatz 2a hilfsbedürftig ist, hat keine Bedeutung. Auch der Betrunkene ist hilfsbedürftig.⁶⁴
- 39.1** Hilfsbedürftig sind selbstverständlich des Weiteren **blinde Fußgänger** (OLG Hamm v. 19.01.2018 - I-26 U 53/17 - juris Rn. 31; mit zustimmender Anmerkung von *Burmann*, jurisPR-VerkR 14/2018 Anm. 2). Voraussetzung ist wegen des Vertrauensgrundsatzes, dass die Hilfsbedürftigkeit Blinder von außen durch Blindenarmbinde oder Blindenstock deutlich erkennbar ist (OLG Hamm v. 19.01.2018 - I-26 U 53/17 - juris Rn. 31).
Aktualisierung vom 11.07.2018
- 40** Wiederum gilt der **verkehrsrechtliche Vertrauensgrundsatz** zugunsten des Fahrzeugführers. Er muss aufgrund äußerer Merkmale erkennen können, dass er einen Älteren insbesondere durch Verringerung der Geschwindigkeit schützen muss.⁶⁵ Bei Hilfsbedürftigen muss die Verkehrsuntüchtigkeit des genannten Personenkreises zu sehen sein.⁶⁶
- 40.1** Der **verkehrsrechtliche Vertrauensgrundsatz** begrenzt den Schutz **älterer Menschen** im Sinne von § 3 Abs. 2a StVO. Ältere sind demnach nur dann besonders zu schützen, wenn sie sich in einer Verkehrssituation befinden, in der nach der Lebenserfahrung damit zu rechnen ist, dass sie „das Geschehen voll würdigen und meistern können“ (OLG Hamm v. 10.04.2018 - I-9 U 131/16 - juris Rn. 31; *Lang*, jurisPR-VerkR 21/2018 Anm. 2). Das Höchstmaß an Sorgfalt wird mithin nicht verlangt, wenn in der konkreten Verkehrssituation keine Gefährdung älterer Menschen zu erwarten ist (BGH v. 19.04.1994 - VI ZR 219/93 - juris Rn. 12; vgl. auch die Kommentierung zu § 1 StVO Rn. 38 m.w.N.).
Aktualisierung vom 30.10.2018

⁶¹ OLG Schleswig v. 16.01.1986 - 7 U 82/84 - juris; offen gelassen von OLG Karlsruhe v. 16.06.1993 - 1 U 210/92 - juris.

⁶² Gegen eine formelle Altersgrenze, *Lemcke*, ZfSch 2004, 441, 443.

⁶³ BGH v. 19.04.1994 - VI ZR 219/93 - NJW 1994, 2829, 2830.

⁶⁴ BGH v. 26.10.1999 - VI ZR 20/99 - NJW 2000, 1040, 1041.

⁶⁵ OLG Hamm v. 16.09.1998 - 13 U 76/98 - NZV 1999, 418, 419.

⁶⁶ BGH v. 26.10.1999 - VI ZR 20/99 - NJW 2000, 1040, 1041.

4. Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten (Absätze 3 und 4)

- 41** Die **allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten** gelten ausnahmslos für alle Fahrzeuge ohne Rücksicht auf **Verkehrslage** und **Bauart** der einzelnen Fahrzeuge⁶⁷, auch für Fahrzeuge mit besten Brems- und unfallverhütenden elektronischen **Assistenzsystemen**. Sie darf auch unter günstigsten Bedingungen nicht überschritten⁶⁸, aber ausgeschöpft werden⁶⁹. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auch einzuhalten, wenn ein Fahrzeug überholt wird.⁷⁰ Erhöht das Fahrzeug, das überholt wird, entgegen § 5 Abs. 6 Satz 1 StVO seine Geschwindigkeit, hat das überholende Fahrzeug den Überholvorgang abubrechen. Falls der Abbruch für den Überholenden oder andere gefährlich ist, kann die Rechtswidrigkeit der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach den Regeln des rechtfertigenden Notstands entfallen, § 18 OWiG, § 34 StGB und § 228 BGB.
- 42** Auf Autobahnen und Kraffahrstraßen enthält § 18 Abs. 5 StVO spezielle Regeln zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- a. Innerorts 50 km/h (Absatz 3 Nr. 1)**
- 43** Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die höchstzulässige Geschwindigkeit allgemein auf 50 km/h begrenzt.
- 44** Die **geschlossene Ortschaft** und damit die Geschwindigkeitsbegrenzung beginnt mit dem **Ortseingangsschild** gemäß Zeichen 310 der Anlage 2 zu § 41 StVO und endet mit dem **Ortsausgangsschild**, wenn nichts Abweichendes angeordnet ist. Den Wortlaut könnte man in dem Sinne missverstehen, dass es lediglich auf die objektive Feststellung der „geschlossenen Ortschaft“, auf die geschlossene Bebauung und nicht auf die Beschilderung ankommt. Diese Auslegung widerspricht jedoch den amtlichen Erläuterungen zu Zeichen 310 zur Anlage 3 der StVO. Danach gelten ab der Ortstafel die jeweils für den Verkehr in geschlossenen Ortschaften bestehenden Vorschriften. Entscheidend ist der Standort des Ortsschildes, nicht die mehr oder minder lockere Bebauung. Der Ordnungsgeber hat bei der Festlegung des Regelfalles gerade nicht auf die Umstände wie etwa die mehr oder weniger dichte Bebauung abgestellt.⁷¹ Fehler in der Beschilderung sind dem Fahrzeugführer nicht anzulasten.⁷²
- 45** Alle Verkehrsteilnehmer dürfen darauf **vertrauen**, dass die anderen Teilnehmer die Höchstgeschwindigkeiten einhalten.⁷³ Dieser Grundsatz kommt indes denen nicht zugute, die sich selbst über Verkehrsregeln hinwegsetzen, die auch dem Schutz des unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmers dienen.⁷⁴ Die übrigen Verkehrsteilnehmer müssen allenfalls mit geringfügigen Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit rechnen.⁷⁵ Dies gilt innerhalb von Ortschaften **ab Passieren der Ortseingangstafel**.⁷⁶ Anerkannt hat die Rechtsprechung in diesem Zusammenhang, dass im Hinblick auf Verwaltungsvorschriften der Polizei, wonach der Messabstand zu einer Ortseingangs-

⁶⁷ *Burmann* in: *Burmann/Heß* u.a., *Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 55.

⁶⁸ OLG Oldenburg v. 05.06.1990 - 12 U 24/90 - NZV 1990, 473; bedenklich BayObLG v. 05.11.1976 - RReg 1 St 392/76 - juris Rn. 4.

⁶⁹ KG Berlin v. 20.06.1991 - 12 U 785/90 - VRS 83, 98, 100.

⁷⁰ OLG Schleswig v. 29.11.1995 - 9 U 50/95 - juris Rn. 8 m.w.N.

⁷¹ BayObLG v. 16.07.1996 - 2 ObOWi 513/96 - juris Rn. 11; *Burmann* in: *Burmann/Heß* u.a., *Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 60.

⁷² Vgl. die Kommentierung zu § 39 StVO Rn. 13 zum Sichtbarkeitsgrundsatz als Voraussetzung für die Wirksamkeit von Verkehrszeichen.

⁷³ BGB v. 21.07.1961 - 4 StR 164/61 - VRS 21, 277 f.

⁷⁴ BGH v. 25.03.2003 - VI ZR 161/02 - juris Rn. 17.

⁷⁵ OLG Karlsruhe v. 29.03.1972 - 1 Ss (b) 52/72 - VRS 44, 66 f.

⁷⁶ OLG Oldenburg v. 15.03.1994 - Ss 114/94 - juris Rn. 5.

tafel zumindest 150 m betragen soll, ein Fahrzeugführer grundsätzlich mit einer Messtoleranz rechnen darf⁷⁷ und von ihm an der Ortseingangstafel keine „Gewaltbremsung“ erwartet wird.⁷⁸ Mit dieser Messtoleranz sei nur dann nicht zu rechnen, wenn die Verkehrsbehörden die außerhalb geschlossener Ortschaften zulässige höhere Geschwindigkeit durch einen sog. Trichter in Stufen durch Beschilderung bis zum Ortsbeginn reduziert haben.⁷⁹ In dieser Allgemeinheit kann die Auffassung zur Messtoleranz nicht geteilt werden. Der Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer steht im Vordergrund. Sie müssen nicht die zudem sehr unterschiedlichen verwaltungsinternen Richtlinien kennen. Während einige Bundesländer für Geschwindigkeitskontrollen keine internen Vorgaben zum Abstand von Geschwindigkeitskontrollen zur beschilderten Geschwindigkeitsbeschränkung vorsehen, reicht bei anderen der Abstand von 75 m bis 250 m.⁸⁰ Eine Einschränkung ist lediglich geboten. Im Hinblick auf den Grundsatz, dass Verkehrszeichen zur Verbindlichkeit sichtbar sein müssen, haben Fahrzeugführer sich durch Verringerung der Geschwindigkeit erst ab Erkennbarkeit der Ortseingangstafel einzustellen. Ansonsten bleibt es dabei, dass ab der Ortseingangstafel allenfalls geringfügige Überschreitungen der Geschwindigkeit zu tolerieren sind.

b. Außerhalb geschlossener Ortschaften (Absatz 3 Nr. 2a)

46 Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bis 7,5 t, ausgenommen Personenkraftwagen, Personenkraftwagen mit Anhänger, Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t mit Anhänger sowie Kraftomnibusse, auch mit Gepäckanhänger, dürfen **außerhalb geschlossener Ortschaften** höchstens 80 km/h fahren. Für die schwereren Lastkraftwagen⁸¹ und bestimmte Kraftfahrzeuge mit Anhänger⁸² hat der Ordnungsgeber die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts auf 60 km/h verringert.

47 Absatz 3 Nr. 2 unterscheidet zwischen Lastkraft- und Personenkraftwagen. Maßgeblich ist nicht die Klassifizierung der Zulassungsbehörde, sondern die konkrete Bauart, Ausstattung, Einrichtung und Zweckbestimmung.⁸³ Hinsichtlich der strafrechtlichen und der Verantwortung nach dem OWiG kommt zugunsten des Fahrzeugführers ein Verbotsirrtum nach § 17 StGB und § 11 Abs. 2 OWiG in Betracht (vgl. die Einleitung - Grundlagen des Straßenverkehrsrechts Rn. 126).

c. Bei der Benutzung von Schneeketten (Absatz 4)

48 Die in Absatz 4 verordnete Geschwindigkeitsbegrenzung bei der Benutzung von Schneeketten verdrängt als spezielle Regelung alle anderen höheren Höchstgeschwindigkeiten. Hierdurch sollen alle Straßen geschont und der Verkehrssicherheit gedient werden.⁸⁴

5. Höchstgeschwindigkeit aufgrund Verkehrszeichens

49 Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten in Absatz 3 können durch Anordnungen nach **Zeichen 274** zu Anlage 2 StVO erhöht und verringert werden. Insoweit handelt es sich bei den durch Beschilderung der Straßenverkehrsbehörden angeordneten Höchstgeschwindigkeiten um verdrängende Spezialregeln. Innerhalb geschlossener Ortschaften betrifft die Veränderung der zulässigen

⁷⁷ OLG Oldenburg v. 15.03.1994 - Ss 114/94 - juris Rn. 6 f.; BayObLG v. 04.09.1995 - 1 ObOWi 375/95 - juris Rn. 7; König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 51 m.w.N.

⁷⁸ OLG Hamm v. 03.05.1978 - 4 Ss OWi 672/78 - juris Rn. 5.

⁷⁹ OLG Oldenburg v. 15.03.1994 - Ss 114/94 - juris Rn. 7.

⁸⁰ Sobisch, DAR 2013, 100 ff.

⁸¹ Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t.

⁸² Alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger, ausgenommen Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t, sowie Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen.

⁸³ OLG Hamm v. 22.08.2005 - 1 Ss OWi 272/05 - juris Rn. 3; OLG Thüringen v. 12.10.2004 - 1 Ss 208/04 - juris Rn. 11.

⁸⁴ BGBl I 1980, 1060.

Höchstgeschwindigkeit Fahrzeuge aller Art.⁸⁵ Außerhalb geschlossener Ortschaften hat der Verordnungsgeber die in Absatz 3 Nr. 2 lit. a und b genannten Kraftfahrzeuge von den durch die Straßenverkehrsbehörden angeordneten Erhöhungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgenommen.⁸⁶

50 Gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1 StVO sind Vorschriftszeichen wie das Zeichen 274 ab ihrem Standort zu befolgen (vgl. die Kommentierung zu § 41 StVO Rn. 228 m.w.N.), wenn nicht durch Zusatzzeichen ein späterer Beginn angeordnet ist. Ein Fahrzeugführer hat seine Geschwindigkeit so einzurichten, dass er ab dem Passieren die höchstzulässige Höchstgeschwindigkeit einhält. Dies ist eine Folge des Grundsatzes, dass Vorschriftenzeichen zu ihrer Wirksamkeit die Sichtbarkeit erfordern (vgl. die Kommentierung zu § 41 StVO Rn. 35 m.w.N.). Bevor ein Fahrzeugführer die durch Zeichen 274 angeordnete Geschwindigkeit nicht wahrnehmen kann, muss er sie folglich auch nicht einhalten.

51 Die durch Zeichen 274 angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit endet mit **Aufhebung durch Zeichen 278 oder 282** zu Anlage 2 zu § 41 StVO. Allgemein anerkannt ist, dass es keiner Aufhebung durch die genannten Zeichen bedarf, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung zusammen mit einem Gefahrenzeichen angeordnet ist. Dann hört die Geschwindigkeitsbeschränkung mit dem eindeutigen Ende der Gefahrenstelle auf.⁸⁷ Außerhalb geschlossener Ortschaften angeordnete Höchstgeschwindigkeiten enden mit dem Passieren der Ortstafel (Zeichen 310),⁸⁸ wenn sie dort nicht erneut durch Beschilderung angeordnet werden. Strittig ist, ob durch Zeichen 274 angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen weitergelten, wenn sie nach einer Einmündung einer anderen Straße nicht wiederholt werden. Das Landgericht Bonn hat die Weitergeltung verneint, weil anderenfalls unterschiedliche Geschwindigkeitsregeln für den einbiegenden Verkehr und den Durchgangsverkehr bestünden.⁸⁹ Gleichwohl ist der herrschenden Auffassung⁹⁰ zu folgen, dass die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung bis zur ausdrücklichen Aufhebung durch die Zeichen 278 oder 282 fortgilt. Für eine Beendigung von Streckengeboten sieht die StVO ausdrücklich nur die erwähnten Aufhebungszeichen vor. Einmündungen als Aufhebungstatbestände erwähnt die StVO nicht. Anderes gilt, wenn eine Straße mit einer durch Beschilderung angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung in einen Kreisverkehr mündet und nach Verlassen des Kreisverkehrs das Zeichen 274 nicht wiederholt wird. Der Kreisverkehr stellt einen eigenen Verkehrsbereich dar und ist eine hinreichend deutliche Zäsur, weswegen die auf einer seiner Zufahrtsstraßen angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung nicht weitergilt.⁹¹

⁸⁵ Amtliche Erläuterung Nr. 2 zu Zeichen 274 Anlage 2 zu § 41 StVO.

⁸⁶ Amtliche Erläuterung Nr. 3 zu Zeichen 274 Anlage 2 zu § 41 StVO.

⁸⁷ KG v. 26.09.1988 - 12 U 582/88 - juris Rn. 19; vgl. die Kommentierung zu § 41 StVO Rn. 230 m.w.N.; *Burmman* in: *Burmman/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 66.

⁸⁸ OLG Hamm v. 18.04.1963 - 2 Ss 1698/62 - VRS 25, 219 f.

⁸⁹ LG Bonn v. 19.05.2003 - 2 O 567/02 - NZV 2004, 98.

⁹⁰ OLG Hamm v. 05.07.2001 - 2 Ss OWi 524/01 - juris Rn. 9; OLG Hamm v. 08.01.1996 - 2 Ss OWi 1422/95 - NZV 1996, 247 f.; OLG Düsseldorf v. 18.03.1988 - 5 Ss (OWi) 96/88 - 72/88 I - juris Rn. 8 f.; *Burmman* in: *Burmman/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 65; *König* in: *Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 45b.

⁹¹ OLG München v. 03.08.2009 - 24 U 252/09 - juris Rn. 6 f.

6. Nachweis von Geschwindigkeitsüberschreitungen im Ordnungswidrigkeitenverfahren

52 Da Geschwindigkeitsüberschreitungen zu den häufigsten Unfallursachen gehören, kontrollieren Polizei und Ordnungsbehörden im erheblichen Umfang im alltäglichen Straßenverkehr die Einhaltung der nach § 3 StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Allein in dem Stadtstaat Berlin wurden beispielsweise im Jahr 2011 fast 900.000 Geschwindigkeitsverstöße festgestellt. Die aus diesem Grunde veranlassten Geschwindigkeitsmessungen führen zu einer großen Zahl von Verwarnungen und Bußgeldbescheiden, die ihrerseits zum Teil durch die erstinstanzlichen Amtsgerichte kontrolliert werden. Diese Verfahren einschließlich der zum Oberlandesgericht zulässigen Rechtsbeschwerde gehören zum Standardrepertoire der auf Verkehrsrecht spezialisierten Anwälte. Für die Betroffenen geht es häufig um viel, weil unter bestimmten Voraussetzungen nach § 25 StVG ein Fahrverbot (vgl. die Kommentierung zu § 25 StVO Rn. 11 ff.) droht.

52.1 Die **Geschwindigkeitsüberwachung** des öffentlichen Straßenverkehrs ist **Kernaufgabe des Staates**, die er ohne gesetzliche Ermächtigungsgrundlage nicht auf **private Dienstleister** übertragen darf (OLG Frankfurt v. 06.11.2019 - 2 Ss-OWi 942/19 - juris Rn. 16 ff.; im Anschluss an OLG Frankfurt v. 26.04.2017 - 2 Ss-OWi 295/17 - juris Rn. 12 ff.; OLG Hamm v. 18.04.2016 - III-2 RBs 40/16 - juris Rn. 1). Die Übertragung von Aufgaben zur Überwachung des fließenden Verkehrs an private Dienstleister oder Personen, die nicht in einem Dienst- und Treueverhältnis zum Staat stehen, ist mithin ausgeschlossen (OLG Frankfurt v. 06.11.2019 - 2 Ss-OWi 942/19 - juris Rn. 23). Die zuständige Behörde darf sich lediglich technischer Hilfe durch Privatpersonen bedienen, solange sie Herrin des Verfahrens bleibt (OLG Frankfurt v. 26.04.2017 - 2 Ss-OWi 295/17 - juris Rn. 12; OLG Stuttgart v. 25.08.2016 - 4 Ss 577/16 - juris Rn. 6; OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 69.1). Die Behörde muss bei der Beteiligung von Privaten sicherstellen, dass die Integrität und Authentizität der ermittelten Daten gewährleistet ist (Kommentierung zu § 26 StVG Rn. 18).

Aktualisierung vom 06.12.2019

53 Zum gerichtsfesten Nachweis unterscheidet der Bundesgerichtshof danach, ob ein **standardisiertes Messverfahren** angewendet wurde.⁹² Es handelt sich um ein durch Normen vereinheitlichtes technisches Messverfahren, bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und sein Ablauf so festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind.⁹³

54 Der Nachweis einer Geschwindigkeitsüberschreitung auf der Grundlage eines standardisierten Messverfahrens setzt voraus, dass das Bedienungspersonal das Messgerät gemäß den Standards verwendet, in geeichtem Zustand und in Übereinstimmung mit der Betriebsanleitung des Geräteherstellers und den Zulassungsbedingungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt.⁹⁴ Die Anforderungen an die Anerkennung eines standardisierten Messverfahrens dürfen freilich nicht überspannt werden. Voll automatisierte, Bedienungsfehler des Personals ausschließende Verfahren sind nicht erforderlich. Vielmehr genügen technische Messsysteme zur Geschwindigkeitsfeststellung, deren Bauart durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt zur Eichung zugelassen

⁹² Seit BGH v. 19.08.1993 - 4 Str 627/92 - NJW 1993, 3081 ff.

⁹³ BGH v. 30.10.1997 - 4 StR 24/97 - juris Rn. 27; *Cierniak*, ZfS 2012, 664.

⁹⁴ OLG Koblenz v. 16.10.2009 - 1 SsRs 71/09 - juris Rn. 2; *Cierniak*, ZfS 2012, 664, 667.

sind (vgl. die OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 146 f.). Nicht erforderlich für standardisierte Messverfahren ist ferner, ob der durch das zugelassene Gerät ermittelte Messwert nachträglich kontrolliert werden kann.⁹⁵

54.1 Soweit Geräte, deren Einsatz im standardisierten Messverfahren anerkannt sind, in verschiedenen Modi eingesetzt werden, haben die amtsgerichtlichen Entscheidungen im Bußgeldverfahren Feststellungen oder Ausführungen im Rahmen der Beweiswürdigung zu enthalten, welche Einsatzart der konkreten Messung zugrunde lag (wie hier: OLG Jena v. 08.05.2006 - 1 Ss 60/06 - juris Rn. 21 f.; OLG Schleswig v. 06.01.2011 - 1 Ss OWi 209/10 (214/10) - juris Rn. 6 ff.; OLG Hamm v. 09.12.2009 - 3 Ss OWi 948/09 - juris Rn. 7 f.; *Weigel*, DAR 2016, 536 f. Anmerkung zu OLG Saarbrücken v. 02.06.2016 - Ss (BS) 8/2016 (7/16 OWi)).

Aktualisierung vom 19.09.2016

54.2 Diese Rechtsfrage hat das Oberlandesgericht Saarbrücken zum ProViDa-Messsystem anders gesehen (OLG Saarbrücken v. 02.06.2016 - Ss (BS) 8/2016 (7/16 OWi)). Diese Technik ist als standardisiertes Messverfahren anerkannt und kann unter bestimmten Voraussetzungen sowohl im sog. Automatikmodus als Standgerät und im manuellen Modus im Nachfahr- und Vorfahrverfahren eingesetzt werden. Allein der Information, dass das ProViDa-Messsystem verwendet worden war, kann man mithin nicht entnehmen, ob das Amtsgericht der Überprüfung der Messung die zutreffenden und sich unterscheidenden Maßstäbe zugrunde gelegt hat. Das Bedienungspersonal darf nämlich das Gerät nur in Übereinstimmung mit der Betriebsanleitung des Geräteherstellers und den Zulassungsbedingungen verwenden, die sich abhängig von der Betriebsart unterscheiden. Gegenteiliges folgt entgegen der Ansicht des Oberlandesgerichts Saarbrücken nicht aus der Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH v. 30.10.1997 - 4 StR 24/97 - BGHSt 43, 277-284). Der Bundesgerichtshof hat sich mit einem Messsystem, das in unterschiedlichen Modi betrieben werden kann, nicht befasst.

Aktualisierung vom 19.09.2016

54.3 Soweit bisher in der Rn. 54 gestützt auf mehrere Oberlandesgerichte (OLG Frankfurt v. 01.03.2010 - 2 Ss-OWi 577/09 2 Ss OWi 577/09 - juris Rn. 6; OLG Köln v. 06.03.2013 - III-1 RBs 63/13, 1 RBs 63/13 - juris Rn. 20; OLG Hamm v. 21.02.2014 - 3 RBs 25/14 - juris Rn. 3; vgl. auch OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 146) die Ansicht vertreten wurde, dass für ein **standardisiertes Messverfahren** die Ermöglichung einer **nachträglichen Kontrolle** der ermittelten Messwerte nicht erforderlich sei, wird daran nicht mehr festgehalten.

Zu Recht hat hierzu nämlich der Verfassungsgerichtshof des Saarlandes (VerfGH des Saarlandes v. 05.07.2019 - Lv 7/17 - juris Rn. 85 ff.) aus dem verfassungsrechtlich geschützten fair-trial-Grundsatz abgeleitet, dass auch im standardisierten Messverfahren der Betroffene die Möglichkeit haben muss, die tatsächlichen Grundlagen seiner Verurteilung zu überprüfen. Die grundsätzliche Nachvollziehbarkeit technischer Prozesse, die zu belastenden Erkenntnissen und ihre staatsferne Prüfbarkeit gehören zu den Grundvoraussetzungen freiheitlich-rechtsstaatlichen Verfahrens.

Aktualisierung vom 18.07.2019

55 Bis Ende 2014 prüfte die Physikalisch-Technische Bundesanstalt auf der Grundlage von § 2 EichG und §§ 14a, 16 EichO die von Polizei- und Ordnungsbehörden zur Geschwindigkeitsüberwachung vorgesehenen Geräte. Die genannten Vorschriften sind zum 31.12.2014 außer Kraft getreten. Seither gelten das **Mess- und Eichgesetz** vom 25.07.2013 (MessEG)⁹⁶ und die **Mess- und**

⁹⁵ OLG Frankfurt v. 01.03.2010 - 2 Ss-OWi 577/09 2 Ss OWi 577/09 - juris Rn. 6; OLG Köln v. 06.03.2013 - III-1 RBs 63/13, 1 RBs 63/13 - juris Rn. 20; OLG Hamm v. 21.02.2014 - 3 RBs 25/14 - juris Rn. 3; vgl. die OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 146.

⁹⁶ BGBl I 2013, 2722, 2723 durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.04.2016 (BGBl I 2016, 718) geändert.

Eichverordnung vom 11.12.2014 (MessEV)⁹⁷. Gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 12 a) MessEV sind MessEG und MessEV auf Messgeräte anzuwenden, die der Überwachung des öffentlichen Verkehrs dienen.⁹⁸

Die bisher verwendeten und zugelassenen Messgeräte haben nach § 62 Abs. 2 MessEG Bestandschutz bis 31.12.2024. Neue Messgeräte dürfen nur unter den Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 MessEG in Verkehr gebracht werden. Die **Konformität** des Geräts mit den wesentlichen Anforderungen an das Messgerät muss in einem in der MessEV im Einzelnen geregelten Verfahren bestätigt werden.

56 Im Ergebnis bleiben des gesetzlichen Mess- und Eichwesens Verfolgungsbehörden und Gerichte von der sachverständigen Begutachtung und Erörterung des Regelfalles befreit.⁹⁹ Es genügt im Grundsatz Feststellungen zu treffen, die Rückschlüsse auf das Messverfahren und die Beurteilung seiner allgemeinen Anerkennung zulassen, wenn zugleich möglichen Fehlerquellen durch den Abzug von Messtoleranzen im je nach Messverfahren gebotenen Umfang Rechnung getragen wird. Nur wenn es im Einzelfall konkreten Anlass gibt, sind etwaige Fehlerquellen zu erörtern.¹⁰⁰

Die Grundsätze zum standardisierten Messverfahren gelten auch für die nach neuem Recht untersuchten Messgeräte. Allein der Umstand, dass nach dem MessEG auch private Konformitätsbewertungsstellen die Messgeräte prüfen, steht der Anwendung der Grundsätze des standardisierten Messverfahrens nicht entgegen. Die in § 13 MessEG vorgesehene behördliche Anerkennung und Aufsicht wird die Qualität der zu bestellenden Konformitätsbewertungsstellen sicherzustellen haben.¹⁰¹

57 Auch auf der Grundlage standardisierter Messverfahren sind die Betroffenen nicht schutzlos gestellt. Das Bedienungspersonal muss nämlich geschult sein. Das Gerät entspricht nur geeicht den Bedingungen des Standards. Die Bedienungsanleitung des Herstellers und die Zulassungsbedingungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt sind einzuhalten.¹⁰² Im Ergebnis trifft die Betroffenen aufgrund der Anerkennung standardisierter Messverfahren eine gewisse **Beibringungslast**.¹⁰³

58 Um die Rechte der Betroffenen nicht unzulässig zu verkürzen, steht ihnen im Vorverfahren und im Gerichtsverfahren gemäß Art. 6 Abs. 1 EMRK, dem **Recht auf ein faires Verfahren**, ein umfassendes Akteneinsichts- und Offenlegungsrecht zur Seite.¹⁰⁴ Dieses umfasst die Einsicht in sämtliche Messunterlagen, in die Nachweise der Schulung des Personals der konkreten Geschwindigkeitsmessung, einschließlich der Vorgaben des Herstellers zur Schulung des Personals,¹⁰⁵ in die Bedienungsanleitung des Messgeräts, sowie der sog. **Lebensakte** des Messgeräts¹⁰⁶ und sonstiger Unterlagen zur Reparatur, Wartung, Instandhaltung und Eichung.¹⁰⁷ § 31 Abs. 2 Nr. 4 MessEG verpflichtet die Verwender von Messgeräten „Nachweise über erfolgte Wartungen, Re-

⁹⁷ BGBl I 2014, 2010, 2011 durch Artikel 1 der Verordnung vom 22.06.2016 (BGBl I 2016, 1478) geändert.

⁹⁸ Schade/Hollinger, DAR 2016, 50.

⁹⁹ KG v. 30.06.2010 - 3 Ws (B) 213/10, 3 Ws (B) 213/10 - 2 Ss 99/10 - juris Rn. 9.

¹⁰⁰ KG v. 26.01.2001 - 2 Ss 316/00 - juris Rn. 3.

¹⁰¹ Kritisch zur Anwendung der Grundsätze zum standardisierten Messverfahren auf die neue Rechtslage die Empfehlungen des Arbeitskreises V des 54. Deutschen Verkehrsgerichtstag und Kräger, Veröffentlichungen der auf dem 54. Deutschen Verkehrsgerichtstag gehaltenen Vorträge pp., 2016, S. 138.

¹⁰² Cierniak, ZfS 2012, 664, 667; OLG Naumburg v. 03.09.2015 - 2 Ws 174/15 - juris Rn. 12 zur Einhaltung der Gebrauchsanweisung.

¹⁰³ So ausdrücklich Cierniak, ZfS 2012, 664, 669.

¹⁰⁴ Vgl. im Einzelnen Cierniak/Niehaus, DAR 2014, 2 ff.; OLG Oldenburg v. 06.05.2015 - 2 Ss (OWi) 65/15; a.A. OLG Bamberg v. 04.04.2016 - 3 Ss OWi 1444/15 - juris Rn. 12 ff.

¹⁰⁵ Cierniak, ZfS 2012, 664, 673.

¹⁰⁶ OLG Jena v. 01.03.2016 - 2 OLG 101 Ss Rs 131/15 - juris Rn. 16 f.

¹⁰⁷ Cierniak, ZfS 2012, 664, 678.

paraturen oder sonstige Eingriffe am Messgerät“ drei Monate über die Eichfristen aufzubewahren. Damit soll sichergestellt werden, dass das konkrete Gerät im Zeitpunkt der Anwendung noch den Anforderungen der Eichung entsprach.¹⁰⁸ Die Vorschrift will zwar lediglich der zuständigen Behörde ermöglichen, sich Nachweise über Eingriffe in die Messgeräte zu verschaffen.¹⁰⁹ Die gemäß §§ 52, 53 MessEG dienen aber letztlich der Gewährleistung der Messrichtigkeit und Messbeständigkeit. In diese Unterlagen hat daher auch der Betroffene ein Einsichtsrecht.

- 58.1** Ob Betroffene im Ordnungswidrigkeitenverfahren ein Recht auf Einsicht in die Unterlagen haben, die Nachweise über erfolgte Wartungen, Reparaturen und sonstige Eingriffe des konkreten Messgeräts enthalten, beantworteten Oberlandesgerichte unterschiedlich. Das Oberlandesgericht Frankfurt (OLG Frankfurt v. 26.08.2016 - 2 Ss-OWi 589/16 - juris) verneint ein derartiges Einsichtsrecht mit der Erwägung, dass § 31 MessEG sich lediglich auf Reparaturen und Wartungen nicht geeichter Geräte beziehe. Demgemäß hätten Verwender keine darauf gerichteten Aufbewahrungspflichten. Auch seien Reparaturen ohne Brechung des Eichsiegels nicht denkbar. !

Aktualisierung vom 02.03.2017

- 58.2** Demgegenüber leitet das Brandenburgische Oberlandesgericht (OLG Brandenburg v. 08.09.2016 - (2 Z) 53 Ss-OWi 343/16 (163/16) - juris Rn. 12 ff.) überzeugend aus dem verfassungsrechtlichen Grundsatz des fairen Verfahrens die Verpflichtung der Verwaltungsbehörde ab, gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 MessEG Nachweise über erfolgte Wartungen, Reparaturen und sonstige Eingriffe am Messgerät aufzubewahren und diese Unterlagen dem Betroffenen zugänglich zu machen (gleicher Ansicht: OLG Jena v. 01.03.2016 - 2 OLG 101 Ss Rs 131/15 - juris Rn. 15 ff.). Bereits der Ausgangspunkt des Oberlandesgerichts Frankfurt, dass § 31 MessEG nur nicht geeichte Geräte erfasse und lediglich der Marktüberwachung diene, überzeugt nicht. Aus dem Wortlaut der Vorschrift und der Systematik folgt Gegenteiliges. § 31 Abs. 2 Nr. 4 MessEG bezieht sich zur Dauer der Aufbewahrungspflicht auf einen Zeitraum von bis zu drei Monaten nach Ablauf der Eichfrist, erfasst mithin entgegen dem OLG Frankfurt gerade geeichte Geräte. Auch dient die Vorschrift nicht der Marktüberwachung. Sie befindet sich nicht im zweiten, sondern im dritten Abschnitt des MessEG, in dem die Verwendung und nicht die Marktüberwachung von Messgeräten geregelt ist (*Hollinger*, Anmerkung zum Beschluss des OLG Frankfurt vom 26.08.2016, DAR 2017, 47). Zudem überzeugt das Argument des OLG Frankfurt - Reparaturen seien ohne Brechung des Eichsiegels nicht denkbar - nicht. Messgeräte zur Geschwindigkeitsüberwachung enthalten empfindsame Elemente der Optik und der elektronischen Steuerung. Deswegen sind verfälschende Funktionsstörungen vorstellbar, die mit einer Beschädigung des Eichsiegels nicht einhergehen. !

Aktualisierung vom 02.03.2017

- 58.3** Das OLG Bamberg ist mit grundsätzlichen Erwägungen der Auffassung entgegengetreten, Betroffene, denen gestützt auf ein standardisiertes Messverfahren eine Ordnungswidrigkeit vorgeworfen wird, hätten ein **Recht auf Einsicht in die sog. Lebensakte** (OLG Bamberg v. 04.10.2017 - 3 Ss OWi 1232/17 - juris Rn. 16 ff.; mit kritischer Anmerkung von *Krug*, FD-StrafR 2017, 395633). Das OLG Bamberg sieht den **fair-trial-Grundsatz** schon deswegen nicht verletzt, weil die sog. Lebensakte nicht Bestandteil der Gerichtsakte sei und die Beiziehung von Unterlagen, die sich nicht bei den Gerichtsakten befinden, den genannten Grundsatz nicht berühre. Es handele sich vielmehr bei einem Antrag auf Beiziehung der Lebensakte um einen Beweisermittlungsantrag, dessen Ablehnung nur unter Aufklärungsgesichtspunkten gerügt werden könne. Der aus Art. 6 !

¹⁰⁸ *Schade/Hollinger*, DAR 2016, 50, 53.

¹⁰⁹ *Schade* in: *Hollinger/Schade*, Kommentar zum MessEG und zur MessEV, 2015, § 31 MessEG Rn. 11.

Abs. 1 EMRK positivrechtlich normierte Grundsatz des fairen Verfahrens sei ein Auffangrecht, auf das nur dann zurückgegriffen werden könne, wenn im Einzelfall die einschlägige Verfahrensordnung Lücken aufweise, aufgrund derer ein faires Verfahren nicht mehr gewährleistet sei. Dies sei bei der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten aufgrund von Ergebnissen im standardisierten Messverfahren nicht der Fall. Dem Betroffenen stünde nämlich – so das OLG Bamberg – frei, mit sachdienlichen Anträgen sowie mit Fragen an Sachverständige und Zeugen aktiv gestaltend an der Sachaufklärung mitzuwirken.

Aktualisierung vom 13.12.2017

58.4 Die grundsätzliche Kritik des OLG Bamberg an dem Recht eines Betroffenen auf Einsicht in die sog. Lebensakte überzeugt nicht in dieser Allgemeinheit. Richtig ist, dass der aus Art. 6 Abs. 1 EMRK abzuleitende Grundsatz des fairen Verfahrens ein Auffangrecht ist, auf das man nur bei Lücken in der jeweiligen Verfahrensordnung zurückgreifen kann. Das OLG Bamberg berücksichtigt jedoch nicht, dass mit der Anerkennung des Rechtsinstituts des standardisierten Messverfahrens die Rechte der Betroffenen verkürzt worden sind. Die Verfolgungsbehörden und Gerichte können sich in aller Regel auf die Messergebnisse im standardisierten Verfahren verlassen. Die Ermittlungsbehörden und Gerichte sind im Regelfall von einer sachverständigen Prüfung freigestellt, es sei denn der konkrete Einzelfall gibt dazu Veranlassung (BGH v. 19.08.1993 - 4 StR 627/92 - BGHSt 39, 291-305; KG v. 30.06.2010 - 3 Ws (B) 213/10, 3 Ws (B) 213/10 - 2 Ss 99/10 - juris Rn. 9). Die dadurch entstandene Rechtsschutzlücke schließt das umfassende Recht des Betroffenen auf Einsicht in alle Unterlagen und damit auch in die sog. Lebensakte ein. Art. 6 Abs. 1 EMRK verpflichtet die Verfolgungsbehörden sämtliches Beweismaterial offen zu legen (EGMR v. 22.07.2003 - Beschwerden Nr. 39647/98 und 40461/98, StrFo 2003, 360 (362) Tz. 52; *Cierniak/Niehaus*, DAR 2014, 2, 4).

Aktualisierung vom 13.12.2017

58.5 Die sog. Lebensakte ist, weil sie nicht Bestandteil der Gerichtsakte ist, nicht vom Einsichtsrecht in die Gerichtsakte umfasst. Mithin muss der Betroffene sein Recht auf Einsicht frühzeitig gegenüber der Verwaltungsbehörde geltend machen und im Falle der Verweigerung durch die Verwaltungsbehörde beim zuständigen Amtsgericht einen Antrag nach § 62 OWiG stellen (*Cierniak/Niehaus*, DAR 2014, 2, 6; KG v. 15.05.2017 - 3 Ws (B) 96/17; OLG Düsseldorf v. 22.07.2015 - IV-2 RBs 63/15 - juris Rn. 24 zur Zurverfügungstellung von Messdaten; a.A. OLG Brandenburg v. 08.09.2016 - (2 Z) 53 Ss-OWi 343/16 (163/16) - juris Rn. 14). In der **Rechtsbeschwerde** kann die Versagung der Einsicht in die sog. Lebensakte nur erfolgreich gerügt werden, wenn die Verteidigung im Hinblick auf § 338 Nr. 8 StPO, § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG zuvor vor dem Amtsgericht einen Gerichtsbeschluss herbeigeführt hat und diese Rüge der unzulässigen Beschränkung ordnungsgemäß in der Rechtsbeschwerde ausführt, wozu auch die Darlegung der Anstrengungen gegenüber der Verwaltungsbehörde auf Einsicht in die sog. Lebensakte gehört (KG v. 15.05.2017 - 3 Ws (B) 96/17).

Aktualisierung vom 13.12.2017

58.6 Nach zutreffender Ansicht des Verfassungsgerichtshofs des Saarlandes verlangen der **fair-trial-Grundsatz** und der Anspruch auf rechtliches Gehör, dass einem Betroffenen im Rahmen eines Bußgeldverfahrens die **Messdaten** (lesbare Falldatei mit Token-Datei und Passwort) zur Verfügung gestellt werden (VerfGH des Saarlandes v. 27.04.2018 - Lv 1/18 - NZV 2018, 275 ff.; dem Verfassungsgerichtshof zustimmend: *Cierniak/Niehaus*, DAR 2018, 544 ff.; *Krenberger*, NZV 2018, 282 f.; OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 152.2 m.w.N.). Nur so sei die Waffengleichheit für den Betroffenen wiederherzustellen (VerfGH des Saarlandes v. 27.04.2018 - Lv 1/18 - NZV 2018, 275 ff.). Demgegenüber sehen die Oberlandesgerichte Bamberg (OLG Bamberg v. 13.06.2018 -

3 Ss OWi 626/18 - juris Rn. 5 ff.), Oldenburg (OLG Oldenburg v. 23.07.2018 - 2 Ss (OWi) 197/18 - juris Rn. 13 ff.) und Koblenz (OLG Koblenz v. 17.07.2018 - 1 OWi 6 SsBs 19/18) bei Verweigerung der Einsichtnahme in Messdaten weder den fair-trial-Grundsatz noch den Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt. Zuzustimmen ist den genannten Oberlandesgerichten lediglich darin, dass eine Verletzung des durch Art. 103 Abs. 1 GG nicht in Betracht kommt, weil dem Gericht die Messdaten ebenfalls nicht vorlägen (wie hier: *Cierniak/Niehaus*, DAR 2018, 541, 543). Verletzt ist aber der Grundsatz des fairen Verfahrens, wenn im standardisierten Messverfahren die Informationsparität nicht gewährleistet ist (*Cierniak/Niehaus*, DAR 2018, 541).

Aktualisierung vom 18.07.2019

59 Im Ordnungswidrigkeitenverfahren obliegt es der zuständigen Behörde, dem Betroffenen die konkrete Ordnungswidrigkeit und mithin die Geschwindigkeitsüberschreitung nachzuweisen. Die Polizeibehörden verwenden hierzu unterschiedliche Messmethoden zur Geschwindigkeitsüberwachung, die nachfolgend dargestellt werden.

a. Schätzung

60 Die unzuverlässigste Methode zur Feststellung einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die **Schätzung**. Sie ist grundsätzlich statthaft. Für Geschwindigkeitsschätzungen existiert kein anerkanntes standardisiertes Messverfahren. Auch wenn kein Erfahrungssatz des Inhalts besteht, dass Geschwindigkeitsschätzungen stets und ausnahmslos unzuverlässig seien,¹¹⁰ ist allgemein anerkannt, Geschwindigkeitsschätzungen durch Zeugen wegen möglicher Fehlerquellen mit großer Vorsicht zu verwenden.¹¹¹ Dies gilt insbesondere, wenn es sich um eine in der Überwachung des fließenden Verkehrs unerfahrene Person handelt, die für diese Aufgabe zudem nicht geschult ist.¹¹² Es kommt auch bei erfahrenen und geschulten Personen auf die Bezugstat-sachen an, aus denen der Zeuge auf die Geschwindigkeit hat schließen können. Dies gilt insbesondere für die konkrete Örtlichkeit, die Schilderung der Lichtverhältnisse, den Blickwinkel des Zeugen sowie die gefahrene Wegstrecke und die Dauer des Verstoßes, um mittels einer Weg-Zeit-Berechnung die Bekundungen des Zeugen auf ihre Schlüssigkeit nachzuprüfen zu können.¹¹³

b. Hinterher- und Vorausfahren

61 Zu den anerkannten Methoden der Messungen von Geschwindigkeiten gehört das **Nachfahren**. Zu unterscheiden sind Geschwindigkeitsmessungen durch Nachfahren mit standardisierten Messverfahren und solche, die ohne weiteres technisches Gerät erfolgen.

62 Als standardisiertes Verfahren zur Feststellung einer Geschwindigkeitsüberschreitung durch Nachfahren ist das **ProVida-System** - auch **Police-Pilot-System** bezeichnet -¹¹⁴ sowie das **Vidista VDM-R System**¹¹⁵ anerkannt. Hierbei verfolgt ein mit dem ProVida-System ausgestattetes Einsatzfahrzeug das zu messende Fahrzeug über eine bestimmte Distanz mit einem festen Abstand. Durch Knopfdruck veranlasst der Messbeamte die Messung, die zu Beweis-zwecken als Video

¹¹⁰ OLG Hamm v. 14.09.1979 - 1 Ss 1443/79 - juris Rn. 9 m.w.N.

¹¹¹ *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 63; zu möglichen weiteren Fehlerquellen bei Geschwindigkeitsschätzungen *Kärger* in: Beck/Berr, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 6. Aufl. 2012, Rn. 679 ff.

¹¹² OLG Karlsruhe v. 19.06.2008 - 1 Ss 25/08 - juris Rn. 5.

¹¹³ OLG Karlsruhe v. 19.06.2008 - 1 Ss 25/08 - juris Rn. 5 f.

¹¹⁴ OLG Saarbrücken v. 02.06.2016 - Ss (BS) 8/16 (7/16 OWi), Ss (BS) 8/2016 (7/16 OWi) - juris Rn. 9; OLG Frankfurt v. 13.03.2013 - 2 Ss-OWi 1003/12, 2 Ss OWi 1003/12 - juris Rn. 5 f.; OLG Bamberg v. 25.10.2011 - 3 Ss OWi 1194/11 - juris Rn. 17 f.; OLG Düsseldorf v. 13.06.2000 - 2b Ss (OWi) 125/00 - (OWi) 52/00 I - juris Rn. 20 f.; OLG Köln v. 30.07.1999 - Ss 343/99 B - juris; OLG Celle v. 06.09.1989 - 1 Ss (OWi) 180/89 - juris; OLG Braunschweig v. 24.02.1995 - Ss (B) 198/94 - juris; OLG Celle v. 27.09.1996 - 3 Ss (OWi) 192/96 - juris; Thüringer OLG v. 08.05.2006 - 1 Ss 60/06 - juris Rn. 19.

¹¹⁵ OLG Brandenburg v. 13.09.2004 - 1 Ss (OWi) 188 B/04 - VRS 108, 121 f.

aufgezeichnet wird. Das Messgerät berechnet, wobei es von der Geschwindigkeit des Einsatzfahrzeugs ausgeht, aus den Daten von Wegstrecke und Zeit die Geschwindigkeit des überprüften Fahrzeugs (vgl. die OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 137). Für dieses Verfahren gelten die vom Bundesgerichtshof für standardisierte Messverfahren entwickelten Grundsätze.¹¹⁶

Von der nach dieser Methode ermittelten Geschwindigkeit des Messfahrzeugs ist wegen des standardisierten Messverfahrens lediglich ein Sicherheitsabschlag von 5% zur Begründung der dem vorausfahrenden Fahrer vorzuwerfenden Geschwindigkeit erforderlich.¹¹⁷

63 Außerhalb des Anwendungsbereichs standardisierter Verfahren wird die Geschwindigkeit des Messfahrzeugs vom Tachografen abgelesen und durch Abstandsbetrachtung auf das vorausfahrende Fahrzeug übertragen.¹¹⁸ Voraussetzung für die Verwertbarkeit der auf diese Weise gewonnenen Ergebnisse ist in der Regel eine **genügend lange Messstrecke**, ein gleichbleibender nicht zu großer Abstand des nachfolgenden Fahrzeugs zum vorausfahrenden, möglichst die Verwendung eines geeichten Tachometers und eine so erhebliche Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit, dass trotz **Fehlerquellen** und Ungenauigkeiten des Messverfahrens der Vorwurf der Geschwindigkeitsüberschreitung mit Sicherheit gerechtfertigt ist.¹¹⁹

64 Die **Mindestmessstrecke** ist schon deswegen abhängig von der Geschwindigkeit des Kontrollfahrzeugs, weil der gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 StVO einzuhaltende Abstand des vorausfahrenden Fahrzeugs sich ebenfalls aus dem gefahrenen Tempo ergibt und bei größerem Abstand sich die Gefahr der Ungenauigkeit des einzuhaltenden Abstands zwischen beiden Fahrzeugen erhöht. Verkürzt das Messfahrzeug den Abstand, fährt es schneller als das vorausfahrende Fahrzeug. Je kürzer die Strecke, desto größer die Auswirkung des Fehlers.¹²⁰ Anerkannt ist, dass bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h die Messstrecken mindestens 150 m, bis zu 90 km/h mindestens 250 m und über 90 km/h mindestens 500 m einzuhalten sind.¹²¹ Umgekehrt darf das Messfahrzeug einen wiederum von der Geschwindigkeit abhängigen Höchstabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug nicht überschreiten. Orientiert an dem sog. halben Tachowert darf bei einer Geschwindigkeit des Messfahrzeugs von bis zu 60 km/h ein Abstand von 30 m, von 61 km/h bis zu 90 km/h ein Abstand von 50 m und von über 90 km/h ein Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug von 100 m nicht überschritten werden.¹²² Der konkrete Beamte, der das Messfahrzeug steuert, muss zudem geschult sein, zuverlässig Geschwindigkeit und Abstand einhalten zu können.¹²³ Da die Methode darauf beruht, dass die Geschwindigkeit des vom Betroffenen gesteuerten Fahrzeugs auf der Grundlage der Geschwindigkeit des Messfahrzeugs bestimmt wird, muss dessen Tachordnungsgemäß geeicht sein. Wenn alle dargestellten Parameter zutreffend ermittelt wurden, genügt ein Sicherheitsabschlag von 10%, um zu der Geschwindigkeit zu gelangen, die dem Fahrer des vorausfahrenden Fahrzeugs vorzuwerfen ist.

¹¹⁶ Seit BGH v. 19.08.1993 - 4 Str 627/92 - NJW 1993, 3081 ff.; vgl. Rn. 53 f.

¹¹⁷ BayObLG v. 23.07.2003 - 1 ObOWi 246/03, 1 ObOWi 246/2003 - juris Rn. 8; KG v. 17.10.2014 - 3 Ws (B) 550/14, 3 Ws (B) 550/14 - 162 Ss 153/14 - juris; Thüringer OLG v. 08.05.2006 - 1 Ss 60/06 - juris Rn. 22; dem OLG Brandenburg v. 13.09.2004 - 1 Ss (OWi) 188 B/04 - VRS 108, 121 f. genügen für das standardisierte Messverfahren mit dem Vidista VDM-R System 4% Sicherheitsabschlag.

¹¹⁸ H.-P. Grün/Schäfer in: Burhoff/Grün, Messungen im Straßenverkehr, 3. Aufl. 2013, Teil I Rn. 1113.

¹¹⁹ OLG Düsseldorf v. 15.03.1994 - 5 Ss (OWi) 64/94 - (OWi) 47/94 I - NZV 1994, 239; vgl. zu möglichen Fehlerquellen bei der Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren *Kärger* in: Beck/Berr, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 6. Aufl. 2012, Rn. 638 ff.

¹²⁰ Löhle, DAR 1884, 394, 402 f.

¹²¹ OLG Bamberg v. 02.12.2005 - 3 Ss OWi 1556/05 - juris Rn. 6; *Krumm*, NZV 2004, 377, 378; *Burmann* in: Burmann/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 90; *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 45b.

¹²² *Krumm*, NZV 2004, 377, 378; *Burmann* in: Burmann/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 90 f.

¹²³ OLG Rostock v. 28.03.2007 - 3 Ss (OWi) 311/06 I 171/06 - juris Rn. 22; *Krumm*, NZV 2004, 377, 378.

65 Ansonsten hat der Tatrichter bei einigen Abweichungen zu Lasten des Betroffenen den **Sicherheitsabschlag** angemessen zu erhöhen, wenn auf diese Weise mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass sich die Unzulänglichkeiten zu Lasten des Betroffenen auswirken.¹²⁴ Eine Erhöhung des Sicherheitsabschlags bei beispielsweise einem nicht geeichten Tacho des Messfahrzeugs auf 20% durch den Tatrichter akzeptiert die obergerichtliche Rechtsprechung.¹²⁵ Wird in der Nacht durch Hinterherfahren die Geschwindigkeitsüberschreitung ermittelt, ist ebenfalls eine Erhöhung des Sicherheitsabschlags durch den Tatrichter geboten,¹²⁶ wenn nicht das vorausfahrende Fahrzeug die gesamte Zeit sich im Lichtkegel des Messfahrzeugs befand.¹²⁷

65.1 Ordnungswidrigkeiten wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen können mithin außerhalb standardisierter Messverfahren durch Nachfahren auch dann festgestellt werden, wenn die nachfahrenden Fahrzeuge weder über justierte noch **geeichte Tachometer** verfügen (so jüngst KG Berlin v. 22.08.2017 - 3 Ws (B) 232/17 - juris Rn. 2 mit weiteren Nachweisen). Sollten derartige Messungen jedoch zur **Nachtzeit** und mit einem Verfolgungsabstand von etwa 300 Metern erfolgen, hat der Tatrichter in seiner Entscheidung zu erörtern, weswegen der nachfahrende Beamte trotz der eingeschränkten Sichtverhältnisse und des beachtlichen Abstandes zuverlässig einschätzen konnte, dass der Abstand über die Messstrecke ungefähr gleich geblieben ist (KG Berlin v. 22.08.2017 - 3 Ws (B) 232/17 - juris Rn. 3).

Aktualisierung vom 26.09.2017

66 Nach den gleichen Prinzipien erfolgt das Messen einer Geschwindigkeit durch **Vorausfahren** des Messfahrzeugs. Diese Methode zur Feststellung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit ist zwar an sich anerkannt, hat aber eine weitere potentielle Fehlerquelle.¹²⁸ Da verlässlich nur die Geschwindigkeit des Messfahrzeugs erfasst wird, muss auch beim Messen durch Vorausfahren der Abstand zwischen Mess- und kontrolliertem Fahrzeug möglichst genau eingehalten werden, was aus der Position eines vorausfahrenden Fahrzeugs schwieriger ist.

c. Funkstopp- und Spiegelmessverfahren

67 Mit **Funkstopp- und Spiegelmessverfahren** werden die mittlere Geschwindigkeit eines Fahrzeugs auf einer bestimmten Messstrecke dadurch ermittelt, dass die Zeit gestoppt und daraus die Geschwindigkeit errechnet wird.¹²⁹ Beim Funkstoppverfahren teilt der Beamte am Anfang per Funk dem Beamten am Ende mit, dass die Hinterachse eines bestimmten Fahrzeugs den Beginn der Messstrecke passiert hat und der Beamte am hinteren Messpunkt teilt gleiches über Funk seinem Kollegen mit, wenn die hintere Achse des Fahrzeugs das Ende der Strecke erreicht hat. Beide nehmen durch geeichte Stoppuhren die Zeit, die im Verhältnis zur gefahrenen Strecke das Errech-

¹²⁴ OLG Düsseldorf v. 15.03.1994 - 5 Ss (OWi) 64/94 - (OWi) 47/94 I - juris - NZV 1994, 239 f.; OLG Braunschweig v. 21.11.1988 - Ss (BZ) 103/88 - DAR 1989, 110.

¹²⁵ Thüringer OLG v. 26.05.2009 - 1 Ss 124/09 - juris Rn. 15; OLG Rostock v. 28.03.2007 - 3 Ss (OWi) 311/06 I 171/06 - juris Rn. 24; KG v. 11.05.1998 - 2 Ss 100/98 - juris Rn. 7; OLG Sachsen-Anhalt v. 06.08.1997 - 1 Ss (B) 179/97 - juris; OLG Stuttgart v. 20.12.2004 - 4 Ss 490/04 - juris Rn. 18 f., wobei der Bußgeldsenat des OLG einen Sicherheitsabschlag von lediglich 16% als sachgerecht hinnimmt, weil ein Abschlag wegen eines möglichen Ablesefehlers aufgrund des digitalen Tachometers des Messfahrzeuges ausscheidet; OLG Celle v. 25.10.2004 - 222 Ss 81/04 - juris Rn. 12 f.; OLG Hamm v. 07.02.2013 - III - 1 RBs 5/13 - juris Rn. 10, dass zudem verlangt, dass die Nachfahrstrecke mindestens den fünffachen Abstand erreicht; OLG Koblenz v. 25.03.1993 - 1 Ss 55/93 - juris, wobei der Senat 15% für ausreichend hält.

¹²⁶ OLG Hamm v. 15.12.2005 - 2 Ss OWi 844/05 - juris Rn. 11 f.; OLG Celle v. 16.03.2004 - 211 Ss 34/04 - juris Rn. 12.

¹²⁷ OLG Celle v. 11.03.2013 - 322 SsBs 69/13 - juris Rn. 10.

¹²⁸ BayObLG v. 26.01.2001 - 2 ObOWi 17/2001 - NZV 2001, 271; BayObLG v. 20.08.1997 - 2 ObOWi 409/96 - VRS 97, 364 f.; OLG Düsseldorf v. 17.02.1978 - 5 Ss OWi 56/78 I - VRS 55, 375 f.; *Benderin*: MünchKomm-StrVerkR, Bd. 1, § 3 StVO Rn. 26; *Krumm*, NZV 2004, 377, 379.

¹²⁹ Nach der Formel Messstrecke (m) * 3,6 / Zeit (sek) = km/h. Zum Funkstoppmessverfahren *Löhe*, DAR 1984, 394, 401 f.

nen der Geschwindigkeit ermöglicht.¹³⁰ Demgegenüber wird im sog. Spiegelmessverfahren der die Messung auslösende Beamte am Beginn der Strecke durch einen Reflexspiegel ersetzt, der zwei Beamten am Ende Messstrecke ermöglicht, durch Reflexion (sog. Dunkelblitz) wahrzunehmen, dass ein zu messendes Fahrzeug den Anfang passiert hat, und die Zeit der Passage zu ermitteln.¹³¹

Beide Verfahren sind rechtlich zulässig und hinreichend zuverlässig, wenn insbesondere die Messstrecke genügend lang und die Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit so hoch ist, dass die Fehler sich auf das Ergebnis nicht wesentlich auswirken.¹³²

- 68** Mögliche **Fehlerquellen** beider Verfahren sind, eine fehlerhaft, zu kurze, nicht mit einem geeichten Maßband vermessene Messstrecke, Ungenauigkeiten bei der Zeitaufnahme und Zuordnungsfehler.¹³³ Im Regelfall soll die Messstrecke nicht kürzer als 300 m sein¹³⁴, um den nachteiligen Einfluss auf das Messergebnis zugunsten des Betroffenen zu begrenzen. Bei kürzeren Messstrecken sind Zuschläge zur ermittelten Zeit geboten¹³⁵ oder der pauschale Ausgleich für etwaige Messfehler auf 6% zu erhöhen.¹³⁶ Es sind geeichte Stoppuhren¹³⁷ von geschulten Beamten zu verwenden. Von den beiden gemessenen Zeiten ist zugunsten des Betroffenen die längere der Geschwindigkeitsberechnung zugrunde zu legen.¹³⁸ Von der ermittelten Geschwindigkeit sind als Messfehlertoleranz 3 km/h in Abzug zu bringen¹³⁹ oder 0,5 Sekunden zur ermittelten Zeit hinzuzurechnen.¹⁴⁰

d. Radarverfahren

- 69** **Radargeräte** senden gebündelt im Gigahertz-Bereich elektromagnetische Hochfrequenzstrahlen, die von vorbeifahrenden Fahrzeugen reflektiert werden, wodurch die Strahlen sich abhängig von der Geschwindigkeit verändern und vom Radargerät wieder empfangen werden. Dieses errechnet aus der Frequenzänderung die Geschwindigkeit und hält Messdaten, Zeit und die Verkehrssituation fotografisch fest.¹⁴¹
- 70** In aller Regel verwenden Polizei- und Ordnungsbehörden zur Geschwindigkeitskontrolle Radargeräte, die von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt geprüft und zugelassen sind oder für die nach neuem Recht eine Konformitätserklärung gemäß § 6 Abs. 3 MessEG vorliegt. Wenn diese Geräte durch das Bedienungspersonal in geeichtem Zustand und in Übereinstimmung mit der Betriebsanleitung des Geräteherstellers und den Zulassungsbedingungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt verwendet werden, sind die oben dargestellten Grundsätze zum standardisierten Messverfahren anzuwenden (vgl. Rn. 53 f.).

¹³⁰ Löhe, DAR 1984, 394, 401 f.

¹³¹ OLG Karlsruhe v. 26.02.1970 - 3 Ss (B) 65/69 - DAR 1970, 137 f.; Löhe, DAR 1984, 394, 400.

¹³² Zum Funkstoppverfahren: OLG Düsseldorf v. 05.01.1987 - 5 Ss (OWi) 305/86 - VRS 73, 69; OLG Hamm v. 24.05.1972 - 1 Ss OWi 469/72 - DAR 1972, 52 f.; KG v. 28.09.1992 - 2 Ss 115/92 - 3 Ws (B) 188/92 - VRS 73, 62 f.; OLG Hamburg v. 07.03.1978 - 1a Ss 246/76 OWi - VRS 55, 373 f.; zum Spiegelmessverfahren OLG Koblenz v. 02.07.1985 - 1 Ss 267/85 - VRS 69, 302 ff.; OLG Koblenz v. 28.10.1984 - 1 Ss 408/84 - VRS 69, 302 ff.; zu beiden Messverfahren *Burmann* in: *Burmann/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 102 ff.*; *König* in: *Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 45b.*

¹³³ OLG Hamburg v. 07.03.1978 - 1a Ss 246/76 OWi - VRS 55, 373 f.; Löhe, DAR 1984, 401 f.

¹³⁴ OLG Düsseldorf v. 05.01.1987 - 5 Ss (OWi) 305/86 - VRS 73, 69.

¹³⁵ OLG Hamburg v. 11.06.1987 - 1 Ss 6/87 OWi - VRS 74, 62 f. bei einer Messstrecke von lediglich 150 m ist Zuschlag von 0,7 Sekunden geboten.

¹³⁶ OLG Koblenz v. 02.07.1985 - 1 Ss 267/85 - VRS 69, 302 ff.

¹³⁷ Anderenfalls ist das Messergebnis zugunsten des Betroffenen um den Wert von 1 Sekunde zu erhöhen, OLG Köln v. 09.05.1958 - Ss 103/58.

¹³⁸ OLG Hamburg v. 07.03.1978 - 1a Ss 246/76 OWi - VRS 55, 373 f.

¹³⁹ OLG Karlsruhe v. 26.02.1970 - 3 Ss (B) 65/69 - DAR 1970, 137 f.; KG v. 28.09.1992 - 2 Ss 115/92 - 3 Ws (B) 188/92 - VRS 73, 62 f.

¹⁴⁰ OLG Hamburg v. 07.03.1978 - 1a Ss 246/76 OWi - VRS 55, 373 f.

¹⁴¹ *Löhe/Schmedding* in: *Beck u.a., Fehlerquellen bei polizeilichen Messverfahren*, 11. Aufl. 2016, Rn. 41 ff.; *H.-P. Grün/M. Grün* in: *Burhoff/Grün, Messungen im Straßenverkehr*, 3. Aufl. 2013, Teil 1 Rn. 1229; vgl. die OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 131.

71 Die Rechtsprechung hat folgende Radargeräte für standardisierte Messverfahren anerkannt: **ESO ES 3.0**¹⁴², **Multanova 6 F**¹⁴³, **Multanova VR6F**¹⁴⁴, **Radarmessgerät Marke N2**¹⁴⁵, **TraffiStar S 330**¹⁴⁶, **Traffipax „speedophot“**¹⁴⁷ und die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage des Typs **ES1.o**¹⁴⁸. Die Geräte Multanova VR6F, TRAFFIPAX SpeedoPhot und TRAFFIPAX Micro-Speed 09 sind zur Geschwindigkeitsmessung zugelassen und werden derzeit verwendet.¹⁴⁹ Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen mit den genannten Geräten sind mithin durch standardisierte Messverfahren entstanden und unterliegen den oben dargestellten Grundsätzen (vgl. Rn. 53 ff.). Entsprechendes gilt für das **Lasermessgerät „RiegI FG21-P“**, wenn es entsprechend der Bauartzulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt eingesetzt wird.¹⁵⁰

71.1 Bisher war das Messgerät **TraffiStar S 350**, das die Physikalisch-Technische Bundesanstalt geprüft hatte, für die Herstellung von Geschwindigkeitsmessungen im **standardisierten Messverfahren** anerkannt. An dieser Auffassung wird nicht mehr festgehalten, wenn und soweit diese Messgeräte die Rohmessdaten nicht speichern. Denn der Verfassungsgerichtshof des Saarlandes (VerfGH des Saarlandes v. 05.07.2019 - Lv 7/17 - juris Rn. 85 ff.) hat zu Recht aus dem verfassungsrechtlich geschützten fair-trial-Grundsatz abgeleitet, dass auch im standardisierten Messverfahren der Betroffene die Möglichkeit haben muss, die tatsächlichen Grundlagen seiner Verurteilung zu überprüfen (siehe Rn. 54.3).

Aktualisierung vom 18.07.2019

e. Lasermessverfahren

72 Bei der Geschwindigkeitsmessung durch Laser senden die Geräte eine Folge von kurzen Laserimpulsen aus und messen die Zeit, die die vom zu messenden Fahrzeug reflektierten Impulse bis zum Messgerät benötigen. Hieraus errechnet das Gerät die Geschwindigkeit des Fahrzeugs.¹⁵¹ Es gibt Handgeräte, bei denen der Beamte das zu messende Fahrzeug anvisiert, und Lasergeschwindigkeitsmessanlagen, die im Messbereich selbstständig die Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge messen.¹⁵²

¹⁴² OLG Düsseldorf v. 08.01.2016 - IV-3 RBs 132/15, 3 RBs 132/15 - juris Rn. 2; OLG Dresden v. 26.10.2015 - OLG 21 Ss 651/15 (Z) - juris Rn. 6.

¹⁴³ OLG Oldenburg v. 10.05.2011 - 2 SsBs 35/11 - juris Rn. 12; OLG Hamm v. 14.10.2003 - 2 Ss OWi 219/03 - juris Rn. 16; OLG Köln v. 12.06.2001 - Ss 72/01 Z, Ss 72/01 - juris Rn. 3; KG v. 26.01.2001 - 2 Ss 316/00 - 3 Ws (B) 18/01, 2 Ss 316/00, 3 Ws (B) 18/01 - juris Rn. 4.

¹⁴⁴ OLG Hamm v. 30.11.1999 - 2 Ss OWi 1196/99 - juris Rn. 13.

¹⁴⁵ OLG Köln v. 29.10.2001 - Ss 437/01 Z, Ss 437/01 - juris Rn. 17 f.

¹⁴⁶ Thüringer OLG v. 14.04.2008 - 1 Ss 281/07 - juris Rn. 20.

¹⁴⁷ OLG Hamm v. 17.06.2004 - 3 Ss OWi 315/04 - juris Rn. 12.

¹⁴⁸ OLG Brandenburg v. 15.12.2003 - 1 Ss (OWi) 234 B/03 - juris Rn. 9.

¹⁴⁹ *Löhe/Schmedding* in: Beck u.a., Fehlerquellen bei polizeilichen Messverfahren, 11. Aufl. 2016, Rn. 41, Rn. 85 ff., 193 ff. und Rn. 203.

¹⁵⁰ OLG Bamberg v. 22.10.2015 - 2 Ss OWi 641/15 - juris.

¹⁵¹ Vgl. die OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 133; *H.-P. Grün/M. Grün* in: Burhoff/Grün, Messungen im Straßenverkehr, 3. Aufl. 2013, Teil 1 Rn. 769 ff.

¹⁵² *Löhe/Schmedding* in: Beck u.a., Fehlerquellen bei polizeilichen Messverfahren, 11. Aufl. 2016, Rn. 204.

73 Die Rechtsprechung hat bisher als standardisierte Messverfahren den Einsatz der Geräte **Police-Pilot-Gerät**¹⁵³, **Lasermessgerät LAVEG**¹⁵⁴, **PoliScan Speed**¹⁵⁵ und **Proof Speed**¹⁵⁶ anerkannt. Darüber hinaus sind diverse weitere Lasergeräte in Deutschland zugelassen,¹⁵⁷ auf die ebenfalls die Grundsätze des standardisierten Messverfahrens anzuwenden sind.

f. Lichtschrankenmessung

74 Die Geschwindigkeit passierender Fahrzeuge kann ferner durch parallele rechtwinklig auf die Fahrbahn gerichtete und nicht sichtbare **Infrarotlichtstrahlen** gemessen werden.¹⁵⁸ Bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fertigt die Anlage ein Foto zum Nachweis. Gängig ist die Verwendung der Messsysteme **ESO mP 80**¹⁵⁹ und der **Einseitensensoren ES 1.0**¹⁶⁰ und **ES 3.0**¹⁶¹, die als zuverlässig bekannt sind¹⁶². Es handelt sich um standardisierte Messverfahren¹⁶³, auf die im Einzelfall die dafür entwickelten Grundsätze anzuwenden sind.¹⁶⁴

g. Piezoelektrische Sensormessanlagen

75 Zur Geschwindigkeitsmessung setzen des Weiteren die Polizei- und Ordnungsbehörden Überwachungsgeräte ein, die mittels drei Piezo-Sensoren, die parallel zueinander im Abstand von jeweils 1 m rechtwinklig im Straßenverlauf in der Fahrbahndecke verlegt sind, die Zeit des Passierens der Fahrzeuge messen und daraus die Geschwindigkeit errechnen.¹⁶⁵ Bei Überschreiten der höchstzulässigen Geschwindigkeit wird ein digitales Foto gefertigt und gespeichert. Bei den Geräten **Traffistar S 330** und **Traffiphot S Digital** handelt es sich um anerkannte standardisierte Messverfahren im Sinne der oben dargestellten Grundsätze.¹⁶⁶ Sollte die Zulassung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt und zukünftig die Konformitätserklärung nach § 6 Abs. 2 MessEG eine halbjährige Wartung durch eine Fachfirma vorsehen, kann nach Unterlassen dieser Wartung nicht nach den oben dargestellten Grundsätzen zum standardisierten Messverfahren ein Geschwindigkeitsverstoß festgestellt werden.¹⁶⁷

¹⁵³ KG v. 16.03.2005 - 2 Ss 214/04 - 3 Ws (B) 499/04, 2 Ss 214/04, 3 Ws (B) 499/04 - juris Rn. 6.

¹⁵⁴ KG v. 04.02.1998 - 2 Ss 283/97 - 3 Ws (B) 768/97, 2 Ss 283/97, 3 Ws (B) 768/97 - juris Rn. 2; OLG Hamm v. 27.11.1995 - 2 Ss OWi 1009/95 - juris.

¹⁵⁵ OLG Karlsruhe v. 17.07.2015 - 2 (7) SsBs 212/15, 2 (7) SsBs 212/15 - AK 108/15 - juris Rn. 6 f.; OLG Karlsruhe v. 24.10.2014 - 2 (7) SsBs 454/14, 2 (7) SsBs 454/14 - AK 138/14 - juris Rn. 16; OLG Hamm v. 11.08.2014 - 1 RBs 84/14 - juris; OLG Bamberg v. 26.04.2013 - 2 Ss OWi 349/13 - juris.

¹⁵⁶ BayObLG v. 29.06.1998 - 2 ObOWi 266/98 - juris.

¹⁵⁷ *Löhe/Schmedding* in: Beck u.a., Fehlerquellen bei polizeilichen Messverfahren, 11. Aufl. 2016, Rn. 204 ff.

¹⁵⁸ Vgl. die OWiG - Bezüge zum Straßenverkehrsrecht Rn. 135; *Burmann* in: Burmann/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 118.

¹⁵⁹ OLG Jena v. 09.08.2005 - 1 Ss 40/05 - juris Rn. 13 - VRS 110, 49; zur Zuverlässigkeit des Messsystems ESO mP 80 bereits BayObLG v. 30.11.1987 - 2 Ob OWi 260/87 - juris Rn. 7 ff.; zu möglichen Fehlerquellen bei der Anwendung, *Kärger* in: Beck/Berr, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 6. Aufl. 2012, Rn. 606 ff.

¹⁶⁰ Zum standardisierten Messverfahren durch das Überwachungsgerät Typ ES 1.0 der Firma ESO, OLG Stuttgart v. 24.10.2007 - 4 Ss 264/07 - juris Rn. 11 f.

¹⁶¹ Zur Darstellung der Messtechnik und möglichen Fehlbedienungen des Messsystems ES 3.0, *Löhe/Schmedding/Reuß* in: Beck u.a., Fehlerquellen bei polizeilichen Messverfahren, 11. Aufl. 2016, Rn. 732 ff.; zum standardisierten Messverfahren des Messgeräts ES 3.0, AG Lüdinghausen v. 23.01.2009 - 19 OWi 146/08, 19 OWi - 89 Js 1585/08 - 146/08 - juris Rn. 14 f.; kritisch zur Standardisierung des Messgeräts ES 3.0, *Schmuck/Steinbach*, SVR 2010, 46.

¹⁶² *Kärger* in: Beck/Berr, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 6. Aufl. 2012, Rn. 602; *Burmann* in: Burmann/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 118.

¹⁶³ *Krumm*, SVR 2011, 91 ff.; *Kärger* in: Beck/Berr, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 6. Aufl. 2012, Rn. 602 ff.

¹⁶⁴ *Krumm*, SVR 2011, 91 ff.; vgl. Rn. 53 ff.

¹⁶⁵ Zum technischen Messprinzip, OLG Jena v. 14.04.2008 - 1 Ss 281/07 - juris Rn. 27; *Löhe/Schmedding/Reuß* in: Beck u. a., Fehlerquellen bei polizeilichen Messverfahren, 11. Aufl. 2016, Rn. 835 ff.

¹⁶⁶ OLG Jena v. 14.04.2008 - 1 Ss 281/07 - juris Rn. 27 ff. zum Gerät Traffistar S 330.

¹⁶⁷ OLG Hamm v. 24.01.2006 - 3 Ss OWi 582/05 - juris Rn. 13 ff.; zu weiteren möglichen Fehlerquellen bei piezoelektrischen Sensormessanlagen *Kärger* in: Beck/Berr, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 6. Aufl. 2012, Rn. 625.

75.1 Auf einer vergleichbaren Technik beruht die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage M5 Speed der Firma VDS, bei der durch zwei quer über der Fahrbahn liegende Kabel die Geschwindigkeit des Verkehrsteilnehmers erfasst und gemessen wird. Gestützt auf die Zulassung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) hat kürzlich das Oberlandesgericht Düsseldorf (OLG Düsseldorf v. 25.01.2017 - IV-2 RBs 10/17 - juris Rn. 16 ff.; zustimmend *Deutscher*, ZAP 2017, 523, 531) diese Überwachungstechnik als geeignet beurteilt, als standardisiertes Messverfahren eine Geschwindigkeitsüberschreitung zu beweisen, wenn konkrete Zweifel hinsichtlich der Richtigkeit des Messergebnisses nicht vorgebracht werden.

Aktualisierung vom 24.07.2017

h. Diagrammscheibe

76 Gemäß § 57a Abs. 1 StVZO und Art. 3 I Verordnung 3821/83/EWG sind insbesondere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t und darüber sowie Busse mit **Fahrtsschreiber** und Kontrollgerät auszustatten. Die Auswertung des Schaublattes gehört zu den zuverlässigsten Mitteln zur Ermittlung der Geschwindigkeit.¹⁶⁸ Im Regelfall bedarf es zur Auswertung des Schaublattes keines Sachverständigen.¹⁶⁹ Wird das Schaublatt ohne Sachverständigen ausgewertet, ist zum Ausgleich von möglichen Fehlerquellen ein Abzug von bis zu 6 km/h zugunsten des Betroffenen erforderlich.¹⁷⁰

7. Nachweis im Strafverfahren

77 Die Fahrlässigkeitsdelikte im Strafrecht setzen voraus, dass dem Angeklagten der Vorwurf der Verletzung einer Sorgfaltspflicht zu machen ist.¹⁷¹ Die Verkehrspflichten in der StVO im Allgemeinen und in § 3 StVO im Besonderen konkretisieren die Sorgfaltspflichten.¹⁷² Insoweit sind die aus § 3 StVO im Einzelnen folgenden Pflichten im Straßenverkehr für die fahrlässig begehbaren Straftaten von Bedeutung wie fahrlässige Tötung (§ 222 StGB) und fahrlässige Körperverletzung (§ 229 StGB).

78 Wegen der im Strafrecht im Hinblick auf Art. 6 Abs. 2 EMRK geltenden **Unschuldsvermutung** sind Angeklagten, denen eine fahrlässige Straftat vorgeworfen wird, Sorgfaltsverstöße zweifelsfrei nachzuweisen. Können keine eindeutigen Feststellungen getroffen werden, muss zugunsten des Angeklagten von dem für ihn günstigsten Sachverhalt ausgegangen werden.¹⁷³ Der Vorwurf, entgegen dem Sichtfahrgebot aus § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO zu schnell gefahren zu sein, erfordert mithin klare Feststellungen im Urteil, welche konkreten Sichtverhältnisse zur Tatzeit herrschten, wie die Straßen-, Verkehrs- und Wetterverhältnisse waren, welche Eigenschaften des Fahrzeugs und welche subjektiven Fähigkeiten des Angeklagten welche höchstzulässige Geschwindigkeit begründete.¹⁷⁴ Erleichtert sind erforderliche Feststellungen bei offensichtlichen Geschwindigkeitsüber-

¹⁶⁸ OLG Düsseldorf v. 23.04.1990 - 5 Ss (OWi) 136/90 - (OWi) 67/90 I - juris Rn. 3; *Burmann* in: *Burmann/Heß* u.a., *Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 74.

¹⁶⁹ OLG Bamberg v. 26.10.2007 - 2 Ss OWi 843/07 - juris Rn. 13; OLG Jena v. 27.09.2004 - 1 Ss 112/04 - juris; OLG Düsseldorf v. 13.08.1996 - 2 Ss (OWi) 219/96 - (OWi) 75/96 III - NZV 96, 503 f.; *Kärger* in: *Beck/Berr*, *OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht*, 6. Aufl. 2012, Rn. 671 m.w.N.; kritisch *Zeising*, *NZV* 1994, 383.

¹⁷⁰ OLG Bamberg v. 26.10.2007 - 2 Ss OWi 843/07 - juris Rn. 13; OLG Köln v. 14.01.1997 - Ss 663/96 (B) - juris; *Kärger* in: *Beck/Berr*, *OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht*, 6. Aufl. 2012, Rn. 673 unterscheidet danach, ob ein Fahrtsschreiber nach § 57a StVZO (dann 3 km/h Abzug) oder ein EG-Kontrollgerät (6 km/h Abzug) auszuwerten ist.

¹⁷¹ *Sternberg-Lieben/Schuster* in: *Schönke/Schröder*, *Strafgesetzbuch*, § 15 Rn. 121 m.w.N.; vgl. die Einleitung - Grundlagen des Straßenverkehrsrechts Rn. 120 m.w.N.

¹⁷² *Kudlich* in: v. Heintschel-Heinegg, *Beck'scher Online Kommentar StGB*, § 15 Rn. 39.1.

¹⁷³ *Burmann* in: *Burmann/Heß* u.a., *Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 78.

¹⁷⁴ BGH v. 05.03.1965 - 4 StR 41/65 - VRS 28, 430 f.

schreitungen.¹⁷⁵ Wird zum Beispiel ein Kraftfahrzeug ohne Beteiligung anderer aus einer Kurve herausgetragen und überschlägt sich, kann aus dem Schadensbild auf die entgegen § 3 Abs. 1 StVO überhöhte Geschwindigkeit geschlossen werden.¹⁷⁶ Da ein Fahrzeugführer nach Absatz 1 die Geschwindigkeit auch seinen persönlichen Fähigkeiten anzupassen hat (vgl. Rn. 25), darf ein bedingt fahrtüchtiger Fahrer, dessen Reaktionsfähigkeit deutlich unterdurchschnittlich ist, nicht mit einer Geschwindigkeit fahren, die für einen nüchternen Fahrer noch unbedenklich ist.¹⁷⁷ Strafrechtliche Verantwortung setzt persönliches Fehlverhalten voraus. Versagen der Technik kann einem Angeklagten daher nur vorgeworfen werden, wenn er dafür unmittelbar verantwortlich ist oder gebotene Kontrollen unterlassen hat.¹⁷⁸

79 Die Pflichtwidrigkeit eines Verkehrsteilnehmers begründet nur dann die strafrechtliche Verantwortung, wenn der Verkehrsverstoß für das Schadensereignis **ursächlich** war. Hieran fehlt es, wenn der Erfolg auch bei verkehrsgerechtem Verhalten des Fahrzeugführers eingetreten wäre oder sich dieses nicht ausschließen lässt.¹⁷⁹ Wie im Zivilprozess kommt es auf den Eintritt der **kritischen Verkehrssituation** an.¹⁸⁰

80 Hinzu kommt des Weiteren, dass der Unfall für den Angeklagten und damit die Tötung oder Verletzung des Opfers **vorhersehbar** war. Gänzlich vernunftwidriges oder außerhalb der Lebenserfahrung liegendes Verhalten des Opfers kann die Vorhersehbarkeit entfallen lassen.¹⁸¹

8. Nachweis im Zivilprozess

81 Geschwindigkeitsermittlungen durch Polizei- und Ordnungsbehörden nach den oben dargestellten Messmethoden stehen im Zivilprozess in aller Regel nicht zur Verfügung. Die Vernehmung der häufig angebotenen Zeugen zur Behauptung, ein Unfallbeteiligter sei eine bestimmte Geschwindigkeit gefahren, führen zumeist zu keinem belastbaren Ergebnis. Die oben zum Nachweis von Ordnungswidrigkeiten dargestellten Bedenken gegen Schätzungen von Geschwindigkeiten gelten für den Zivilprozess ebenfalls (vgl. Rn. 60). Es gilt der **Beweismaßstab** des § 286 ZPO. Die volle richterliche Überzeugung ist erforderlich. Von Zeugen ist in der Regel allenfalls zu erwarten, dass sie die Überschreitung der gebotenen Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit verlässlich schätzen können. Ansonsten bleibt nur die Einholung eines Sachverständigengutachtens, wenn unmittelbar nach dem Verkehrsunfall genügend Anknüpfungstatsachen zur Ermittlung der gefahrenen Geschwindigkeit festgehalten wurden.

82 Hinzu kommen im Zivilrecht die Grundsätze des **Anscheinsbeweises**. Er hilft der beweisbelasteten Partei bei der Beweisführung. Der Anscheinsbeweis ist geführt, wenn zur richterlichen Überzeugung ein Sachverhalt feststeht, der nach der Lebenserfahrung typisch für einen bestimmten Geschehensablauf ist und den der durch den Anscheinsbeweis Belastete nicht erschüttert hat.¹⁸²

¹⁷⁵ *Burmann* in: *Burmann/Heß* u.a., *Straßenverkehrsrecht*, § 3 StVO Rn. 71.

¹⁷⁶ KG v. 02.03.1967 - (2) 1 Ss 449/66 - VRS 33, 54 f.

¹⁷⁷ BGH v. 19.05.1967 - 4 StR 36/67 - juris Rn. 9.

¹⁷⁸ OLG Köln v. 23.03.1965 - Ss 621/64 - VRS 29, 118.

¹⁷⁹ BGH v. 06.11.1984 - 4 StR 72/84 - juris Rn. 9 ff. - BGHSt 33, 61-66.

¹⁸⁰ BGH v. 06.11.1984 - 4 StR 72/84 - juris Rn. 12 f. - BGHSt 33, 61-66; kritisch zu der Auffassung des BGH zum Erfordernis der kritischen Verkehrssituation, *Streng*, NJW 85, 2809 ff.

¹⁸¹ OLG Hamm v. 20.08.2015 - III-5 RVs 102/15, 5 RVs 102/15 - juris Rn. 22 f.; KG v. 04.03.2014 - (3) 121 Ss 27/14 (21/14) - juris.

¹⁸² Vgl. die Einleitung - Grundlagen des Straßenverkehrsrechts Rn. 84 ff.; *Sieger*, ZfS 2015, 669 ff.

- 83** Anerkannt ist beispielsweise, dass gegen den Fahrer eines Kraftfahrzeugs der **Anscheinsbeweis** spricht, entgegen § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO mit nicht angepasster Geschwindigkeit gefahren zu sein, wenn er bei glatter Fahrbahn ins Schleudern gerät.¹⁸³ Da ein Fahrzeugführer gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVO sein Fahrzeug ständig zu beherrschen und deswegen die Geschwindigkeit insbesondere seinen Fähigkeiten und seiner Ladung anzupassen hat, spricht der Beweis des ersten Anscheins gegen ihn, wenn er ohne ersichtlich anderen Grund mit seinem Fahrzeug ins Schleudern gerät.¹⁸⁴ Erschüttert ist der Anscheinsbeweis indes dann, wenn ein Beifahrer die Ursache für den Verkehrsunfall gesetzt hat.¹⁸⁵ Ferner ist ein Kraftfahrer durch einen Anscheinsbeweis belastet, das Sichtfahrgebot aus § 3 Abs. 1 StVO verletzt zu haben, wenn er auf einer Bundesautobahn größere Gegenstände¹⁸⁶ oder einen Fußgänger, der auf einer Mittellinie darauf wartet, die Straße überqueren zu können,¹⁸⁷ oder gar einen Panzer¹⁸⁸ übersieht. Generell spricht gegen einen Kraftfahrer, der auf ein Hindernis auffährt, der Beweis des ersten Anscheins, dass entweder der Anhalteweg aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit länger als die Sichtweite oder seine Reaktion auf die rechtzeitig erkennbare Gefahr unzureichend war.¹⁸⁹ Voraussetzung dieses Anscheinsbeweises ist, dass sich das Hindernis bereits bei Annäherung auf der Fahrbahn befand¹⁹⁰ und nicht später auf die Fahrbahn gelangt ist.¹⁹¹ Ein Fahrzeugführer muss seine Geschwindigkeit zudem nicht auf solche Hindernisse einrichten, die gemessen an den jeweiligen Sichtbedingungen erst außergewöhnlich spät erkennbar werden, etwa weil die Erkennbarkeit durch einen fehlenden Kontrast oder eine besondere Lichtabsorption atypisch eingeschränkt ist.¹⁹²
- 84** Der Wortlaut von § 3 Abs. 2a StVO begründet eine Anscheinsbeweislage, die für den älteren Menschen und gegen den Kraftfahrer streitet, wenn der Fahrer das Alter des Unfallopfers erkennen konnte.¹⁹³

II. Rechtsfolgen

1. Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht

- 85** Verstöße gegen § 3 StVO können - wie ausgeführt - für die fahrlässig begehbaren Straftaten wie fahrlässige Tötung (§ 222 StGB) und fahrlässige Körperverletzung (§ 229 StGB) die Sorgfaltswidrigkeiten begründen. Sie sind zudem Ordnungswidrigkeiten gemäß § 49 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 24 StVG. Geschwindigkeitsüberschreitungen um mehr als 40% der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind ein starkes Indiz für eine vorsätzliche Ordnungswidrigkeit.¹⁹⁴

¹⁸³ BGH v. 19.09.1989 - VI ZR 349/88 - juris Rn. 6 - BGHZ 108, 305-319; OLG Hamm v. 04.09.1997 - 6 U 29/97 - juris Rn. 7; OLG Celle v. 21.03.2002 - 14 U 176/01 - VRS 104, 253 ff.; OLG Frankfurt v. 14.07.1992 - 7 U 244/91 - ZfS 1992, 329 f.; OLG Düsseldorf v. 25.05.1976 - 12 U 123/75 - DAR 1977, 186 f.; *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rn. 66.

¹⁸⁴ BGH v. 04.02.1964 - VI ZR 243/62 - VRS 26, 323 f.; OLG Düsseldorf v. 22.05.1992 - 22 U 176/91 - NJW-RR 1993, 94 f.

¹⁸⁵ KG v. 29.10.1984 - 12 U 732/84 - VRS 68, 29 f.

¹⁸⁶ OLG Köln v. 08.01.2014 - I-19 U 158/13, 19 U 158/13 - juris Rn. 3; OLG Celle v. 05.09.2007 - 14 U 71/07 - juris Rn. 10.

¹⁸⁷ OLG Hamburg v. 10.09.1993 - 14 U 147/91 - VRS 87, 249 ff.

¹⁸⁸ BGH v. 23.06.1987 - VI ZR 188/86 - juris Rn. 12.

¹⁸⁹ LG Lübeck v. 22.11.2013 - 6 O 22/13 - juris Rn. 22.

¹⁹⁰ OLG Koblenz v. 14.05.2001 - 12 U 196/00 - DAR 2001, 404.

¹⁹¹ Zum Betreten einer Fahrbahn durch einen Fußgänger, BGH v. 19.03.1968 - VI ZR 4/67 - MDR 1968, 572.

¹⁹² LG Saarbrücken v. 09.04.2010 - 13 S 219/09 - juris Rn. 12.

¹⁹³ OLG München v. 04.09.2015 - 10 U 3814/14 - juris Rn. 44.

¹⁹⁴ OLG Hamm v. 10.05.2016 - III-4 RBs 91/16, 4 RBs 91/16 - juris Rn. 2.

85.1 Überschreitet der Führer eines **Elektrofahrzeugs** die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich, kann dies den Vorwurf des **Vorsatzes** begründen. Auch bei einem Elektrofahrzeug nehmen mit zunehmender Geschwindigkeit Art und Umfang der Fahrgeräusche und die durch das Abrollen der Räder bewirkten Fahrzeugvibrationen zu. Zudem ist die Geschwindigkeit durch die schneller vorbeiziehende Umgebung wahrzunehmen (OLG Zweibrücken v. 05.11.2018 - 1 OWi 2 Ss Bs 75/18; mit zustimmender Anmerkung von *Brandt*, DAR 2019, 218 f.). Eine Differenzierung zum Nachweis des Vorsatzes ist hinsichtlich unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer nicht angezeigt (zutreffend *Brandt*, DAR 2019, 218 f.).

Aktualisierung vom 22.07.2019

2. Zivilrecht

86 § 3 Abs. 1 und Abs. 2a StVO sind Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB¹⁹⁵ und begründen auf diese Weise einen verschuldensabhängigen Schadensersatzanspruch. Geschwindigkeitsverstöße nach § 3 StVO sind ferner für die Haftungsverteilung nach § 17 StVG bedeutsam, wenn sie unstreitig, zugestanden oder bewiesen sind.¹⁹⁶

87 Eine Geschwindigkeitsüberschreitung gemäß § 3 StVO ist dann von Bedeutung, wenn sie zumindest **mitursächlich** für den Verkehrsunfall ist. Entscheidend ist, ob bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Eintritts der kritischen Verkehrssituation der Unfall vermeidbar gewesen wäre.¹⁹⁷ Die kritische Verkehrssituation beginnt dann, wenn die erkennbare Situation konkreten Anhalt dafür bietet, dass eine Gefahrensituation unmittelbar entstehen kann.¹⁹⁸

88 Verletzungen des **Sichtfahrgebotes**¹⁹⁹ und **Geschwindigkeitsüberschreitungen**²⁰⁰ begründen eine Mithaftung. Die konkrete Quote wird stets von den Umständen des Einzelfalles abhängen. So hat die Rechtsprechung eine Mithaftung von einem Drittel angenommen, wenn einem geradeaus fahrenden Motorradfahrer, der um 20% die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten hat, die Vorfahrt von einem entgegenkommenden linksabbiegenden Personenkraftwagen genommen wird.²⁰¹ Bei einem Kreuzungsunfall mit einem zumindest 10 km/h zu schnell fahrenden Krad mit einem linksabbiegenden Personenkraftwagen mit Hänger kam das Oberlandesgericht Brandenburg zu einer hälftigen Schadensteilung.²⁰² Fährt ein Vorfahrtsberechtigter bei nebelbedingter schlechter Sicht zu schnell und verursacht er dadurch einen Verkehrsunfall, ist ebenfalls eine Haftungsteilung sachgerecht.²⁰³ Überschreitet ein vorfahrtsberechtigter Motorradfahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit (121 km/h statt zugelassener 50 km/h) und kollidiert mit einem Personenkraftwagen auf einer Autobahnabfahrt, ist eine Haftungsverteilung von 30% zu 70% zu Lasten des Motorradfahrers sachgerecht.²⁰⁴

¹⁹⁵ BGH v. 21.02.1985 - III ZR 205/83 - juris Rn. 18; BGH v. 11.07.1972 - VI ZR 79/71, VI ZR 80/71 - juris Rn. 17, 23; OLG Düsseldorf v. 22.05.1992 - 22 U 176/91 - NJW-RR 1993, 94 f.; vgl. die Kommentierung zu § 823 BGB Rn. 135 ff.; *Sprau* in: Palandt, BGB, § 823 Rn. 71.

¹⁹⁶ KG v. 09.06.1983 - 12 U 5958/82 - VerkMitt 84, 36; vgl. die Kommentierung zu § 17 StVG Rn. 21.

¹⁹⁷ BGH v. 25.03.2003 - VI ZR 161/02 - juris Rn. 11 f.

¹⁹⁸ BGH v. 25.03.2003 - VI ZR 161/02 - juris Rn. 12 m.w.N.; vgl. die Einleitung - Grundlagen des Straßenverkehrsrechts Rn. 117; kritisch zu der Auffassung des BGH zum Erfordernis der kritischen Verkehrssituation, *Streng*, NJW 85, 2809 ff.

¹⁹⁹ BGH v. 23.06.1987 - VI ZR 188/86 - juris Rn. 13.

²⁰⁰ BGH v. 25.03.2003 - VI ZR 161/02 - juris Rn. 22 f.

²⁰¹ BGH v. 25.03.2003 - VI ZR 161/02 - juris Rn. 23 f.; *Grüneberg*, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, Rn. 230.

²⁰² OLG Brandenburg v. 17.09.2009 - 12 U 26/09 - juris Rn. 26; *Grüneberg*, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, Rn. 230.

²⁰³ OLG Düsseldorf v. 04.03.1972 - 12 U 212/71 - juris; *Grüneberg*, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, Rn. 19.

²⁰⁴ OLG Hamm v. 23.02.2016 - I-9 U 43/15, 9 U 43/15 - juris.

- 89** Kommt es zu einem Verkehrsunfall aufgrund der besonderen Gefahr, der **§ 3 Abs. 2a StVO** begegnen soll, so ist bei der Haftungsquote die Wertung der genannten Vorschrift zu berücksichtigen. Ein Fehlverhalten des geschützten Personenkreises ist zwar zu berücksichtigen, aber milder zu gewichten.²⁰⁵
- 90** Geschwindigkeitsüberschreitungen entgegen § 3 Abs. 3 StVO wirken sich zu Lasten von Fahrer und Halter im Hinblick auf § 17 Abs. 1 StVG nur aus, wenn sie sich ursächlich auf den Verkehrsunfall ausgewirkt haben.²⁰⁶

III. Verfahrensfragen

- 91** [Derzeit nicht belegt.]

D. Praxishinweise

- 92** [Derzeit nicht belegt.]

E. Reformbestrebungen

- 93** [Derzeit nicht belegt.]

²⁰⁵ OLG Frankfurt v. 27.10.1999 - 9 U 13/99 - juris Rn. 25, das eine Quote von 20% zu Lasten des Hilfsbedürftigen annimmt.

²⁰⁶ KG v. 09.06.1983 - 12 U 5958/82 - VerkMitt 84, 36.