

In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Anwaltsinstitut e.V. und dem ACE Auto Club Europa

herausgegeben von Dr. jur. **Frank Albrecht**, Regierungsdirektor im Bundesverkehrsministerium, Berlin; **Hans Buschbell**, Rechtsanwalt, Düren/Köln; **Wolfgang Ferner**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Strafrecht, Koblenz/Heidelberg; Dr. **Christian Grüneberg**, Richter am BGH, Karlsruhe; Prof. Dr. **Christian Huber**, Technische Hochschule, Aachen; **Ottheinz Kääh**, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Versicherungsrecht und Fachanwalt für Verkehrsrecht, München; Prof. Dr. **Jürgen-Detlef Kuckein**, Richter am BGH, Karlsruhe; **Ulf D. Lemor**, Rechtsanwalt, Verkehrsofferhilfe, Bad Honnef; **Volker Lempp**, Rechtsanwalt, Justiziar des ACE, Stuttgart; Dr.-Ing. **Werner Möhler**, Aachen; Ass. jur. **Joachim Otting**, Hünxe/Berlin; Prof. Dr. **Michael Ronellenfitsch**, Universität Tübingen.

Schriftleitung: **Wolfgang Ferner**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Strafrecht, Koblenz/Heidelberg; Ass. jur. **Rüdiger Balke**, Koblenz; Prof. Dr. **Helmut Janker**, Fachhochschule für Verwaltung und Rechtspflege, Berlin; Dr. **Matthias Quarch**, Richter am Amtsgericht, Aachen.

AUFSÄTZE

Geschwindigkeit als Unfallursache

Prof. Dr. Dieter Müller*, Bautzen

Die anwaltliche Praxis begegnet der Unfallursache Geschwindigkeit in verschiedenen Bereichen ihrer Tätigkeit. Ob nun im Rahmen der Unfallregulierung, eines Bußgeldverfahrens oder der Verteidigung im Strafverfahren kann das zentrale Thema der anwaltlichen Tätigkeit die gemessene oder durch Sachverständigengutachten ermittelte Geschwindigkeit des Mandanten sein. Rechtsanwälten mag in diesen Fällen ein wissenschaftlich fundierter Orientierungsrahmen für die Beantwortung der Frage dienen, welche Bedeutung der Faktor Geschwindigkeit im Gesamtgeschehen hatte. Gleichzeitig mögen die gewonnenen Daten auch eine statistisch gesicherte Grundlage für die Einschätzung des Wahrheitsgehalts von Zeugenaussagen, Sachverständigengutachten und nicht zuletzt für die Unfallschilderungen des eigenen Mandanten geben. Nicht zuletzt lohnt zur Abrundung des anwaltlichen Wissensschatzes auch ein Blick auf die verschiedenen Ansätze, diese Unfallursache erfolgreich zu bekämpfen.

1. Empirische Grundlagen

Grundlage der amtlichen Unfallstatistik ist als Datenbasis die Masse der durch die Polizei erstatteten Verkehrsunfallanzeigen, und zwar auf jeder staatlichen Ebene, sei es im Bund, in den Ländern oder in den Kommunen. Polizeibeamte haben für die Verkehrsunfallanzeige u.a. die Hauptunfallursache zu ermitteln und können insgesamt drei Unfallursachen angeben, die kumulativ zu dem Unfall geführt haben (z. B. nicht angepasste Geschwindigkeit und Straßenglätte durch Schnee/Eis).

Die inhaltliche Qualität der Anzeigen schwankt je nach der Sorgfalt, die der Polizeibeamte in die Ermittlung der aus seiner Sicht entscheidenden Unfallursache investiert hat.¹ In dieser Datenbasis rangiert – wie die nachfolgende Tabelle beweist – die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“, wenn auch mit deutlich fallender Tendenz, seit vielen Jahren an erster Stelle.

Hauptunfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Unfallursachen	Einheit	2002	2003	2004	2005
Unfallursachen insgesamt	Anzahl	451.399	443.293	417.923	413.942
Nicht angepasste Geschwindigkeit	Anzahl	80.790	78.728	72.372	69.447
Nichtbeachten der Vorfahrt	Anzahl	65.768	63.896	61.521	60.355
Ungenügender Abstand	Anzahl	54.243	50.771	47.697	48.086

Quelle: Statistisches Bundesamt²

* Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten.
 1 Rechtsgrundlage für die statistische Erfassung der relevanten Daten ist das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz vom 15.6.1990, BGBl I, S. 1078. Der stark reformbedürftige Katalog der von den Polizeibeamten abzuarbeitenden Fragen wird seit einigen Jahren überarbeitet, ohne allerdings bislang zu einem länderübergreifenden Konsens zu gelangen.
 2 Fundstelle: www.destatis.de.

Die Hauptunfallursache der nicht angepassten Geschwindigkeit wird in zahlreichen Einzeluntersuchungen immer wieder überprüft und in deren Ergebnissen bestätigt.

In einer von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Auftrag gegebenen statistischen Untersuchung der verhaltensbezogenen Ursachen schwerer LKW-Unfälle stellten z.B. Evers/Auerbach unlängst fest, dass bei Verkehrsunfällen zwischen LKW über 7,5 t und anderen Verkehrsteilnehmern die Unfälle zu 42% durch die nicht angepasste Geschwindigkeit des LKW-Fahrers verursacht wurden.³

In einer weiteren Untersuchung der BASt stellten Lerner/Albrecht/Evers im Rahmen ihrer Untersuchung des Unfallgeschehens bei Nacht fest, dass die beiden Faktoren Alkohol und Geschwindigkeit als „besonders nachttypische Unfallursachen“⁴ angesehen werden können. Unter den im Jahr 2002 analysierten Nachtunfällen rangierte die nicht angepasste Geschwindigkeit mit 37,3% auf Rang 1 deutlich vor der Unfallursache Vorfahrt/Vorrang mit 24,6%.

Im Rahmen einer Betrachtung der Charakteristika von 1.575 Unfällen auf Landstraßen mit Personenschaden konnte auch Otte nachweisen, dass bei Unfällen zwischen zwei PKW die Unfallursachen überschrittene Höchstgeschwindigkeit und nicht angepasste Geschwindigkeit zusammen mit 28,4% der ersten Rang einnahmen und damit vor Fehlern beim Überholen (21,6%) rangieren.⁵

Auch Assing kann mit seiner Untersuchung des Unfallgeschehens von Motorradfahrern nachweisen, dass Verkehrsunfälle, die von ihnen verursacht wurden und in die kein anderer Verkehrsteilnehmer involviert war (Alleinunfälle), zu 59,8% als Ursache die gefahrene Geschwindigkeit aufweisen.⁶ Sämtliche anderen ermittelten Fahrfehler kommen dem gegenüber zusammen auf einen Anteil von gerade einmal 32%.

Schließlich zeichnen sich insbesondere die jungen Fahrer, die das absolut höchste Unfallrisiko tragen, seit vielen Jahren negativ durch ihre bei nicht angepassten Geschwindigkeiten verursachten Verkehrsunfälle aus. Mit 22% rangiert diese Unfallursache vor den Abstandsfehlern mit 11%.⁷ Besonders schwer wiegt in diesem Zusammenhang, dass die Mortalitätsrate junger Fahrer in Deutschland im internationalen Vergleich deutlich vor den Vergleichszahlen von Staaten wie Schweden, Großbritannien und den Niederlanden rangiert.⁸

Betrachtet man gegenüber der statistisch fundierten Unfallursachenforschung allerdings den Forschungsbereich der strategischen Unfallbekämpfung, so wird die Ergebnislage schon dünner.

Mit der Verkehrsüberwachung in der EU hat sich das European Transport Safety Council (ETSC) bereits seit längerer Zeit in vergleichenden Studien und Situationsberichten intensiv beschäftigt.⁹ Unter dem plakativen Begriff des „Traffic Law Enforcement“ werden die Überwachungsstrategien der einzelnen EU-Staaten miteinander verglichen und in Richtung eines best-practise durchforstet.¹⁰ Mit der Betrachtung in Deutschland haben EU und auch das ETSC regelmäßig Probleme, weil in Deutschland, dem föderalen Ansatz folgend, 16 unterschiedliche Strategien voneinander zu unterscheiden sind.

Vollkommen fehlen aktuelle Untersuchungen, die auf interdisziplinärer und interbehördlicher Grundlage Verkehrssicherheitsstrategien untersuchen. Bei einem derartigen Untersuchungsansatz sollte die zusammenwirkende Arbeit sämtlicher Verkehrssicherheitspartner isoliert und im Zusammenhang betrachtet werden, wobei folgende Behörden zu dem engeren Kreis der Verkehrssicherheitspartner zählen:

- Straßenverkehrsbehörde,
- Straßenbaubehörde,
- Polizei,
- Bußgeldbehörde,
- Fahrerlaubnisbehörde.

Hinzu treten auf öffentlicher Seite das Amtsgericht, die Jugendgerichtshilfe und die Staatsanwaltschaft. Aber auch die freiwilligen Partner der regionalen Verkehrssicherheitsarbeit wie z.B. Verkehrswacht und Automobilclubs könnten durchaus in Wirksamkeitsstudien einbezogen werden. Durchgreifende Erfolge in der Bekämpfung der Unfallursache nicht angepasster Geschwindigkeit sind nur noch bei einem geplanten Zusammenwirken sämtlicher genannter Sicherheitspartner zu erwarten. Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, warum dieses Gebiet weiterhin als Forschungsdesiderat angesehen werden muss.

2. Erlaubte und unerlaubte Geschwindigkeit

Die gefahrene Geschwindigkeit muss sich in den Grenzen der Geschwindigkeitsvorschriften der StVO bewegen. Werden diese nicht beachtet, steigt dadurch das persönliche Unfallrisiko. Das Risiko realisiert sich in einem Verkehrsunfall, wenn der Fahrer wegen fehlerhaft gewählter Geschwindigkeit die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert und dadurch einen Sach- oder Personenschaden bei anderen Menschen oder sich selbst verursacht. Die Fahrverhaltensbeobachtung ist ein weiterer Forschungszweig, der zukünftig näher betrachtet werden sollte. Hier liegt einer der Schlüssel für das Erkennen der unbewussten Fahrmotivationen verborgen, der zur Begrenzung von Unfallrisiken durch nicht angepasste Geschwindigkeit führen könnte.

3 Evers, Claudia/Auerbach, Kerstin, Verhaltensbezogene Ursachen schwerer LKW-Unfälle, Heft M 174 der Reihe Mensch und Sicherheit in den Berichten der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 2005, S. 25. Erst an zweiter Stelle rangierten mit 16% die Übermüdung des Fahrers und der mangelnde Sicherheitsabstand auf gleicher Höhe.

4 Lerner, Markus/Albrecht, Martina/Evers, Claudia, Das Unfallgeschehen bei Nacht, Heft M 172 der Reihe Mensch und Sicherheit in den Berichten der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 2005, S. 3.

5 Otte, Dietmar, Charakteristika von Unfällen auf Landstraßen, Heft M 122 der Reihe Mensch und Sicherheit in den Berichten der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 2000, S. 43.

6 Assing, Kai, Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahrern, Heft M 137 der Reihe Mensch und Sicherheit in den Berichten der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 2002, S. 63.

7 Statistisches Bundesamt, Unfälle von 18- bis 24-jährigen im Straßenverkehr, Wiesbaden 2006, S. 9.

8 Statistisches Bundesamt, a.a.O., S. 10.

9 Nähere Informationen finden sich auf der Website des ETSC unter <http://www.etsc.be> sowie im dort als pdf-Dokument eingestellten Bericht des ETSC „Traffic Law Enforcement across the EU – an overview“ von Townsend, Ellen/Achterberg, Franziska/Janitzek, Timmo, Brüssel 2006.

10 Dazu näher Janitzek, Timmo, Verkehrsüberwachung in der EU – Das „Traffic Law Enforcement“-Programm des ETSC, in: ZVS 52 (2006), S. 174 ff.

Die StVO unterscheidet, ohne dies ausdrücklich zu benennen, zwischen Geschwindigkeitsvorschriften mit absolutem und mit relativem Charakter, die nachfolgend zur Vereinfachung als absolute und relative Geschwindigkeitsvorschriften bezeichnet werden.

a) Absolute Geschwindigkeitsvorschriften

Absolute Geschwindigkeitsvorschriften beinhalten eine für den betreffenden Teil des Verkehrsraumes geltende erlaubte Höchstgeschwindigkeit, die auch unter günstigsten Umständen nicht überschritten werden darf.

Diese Vorschriften finden sich in:

- § 3 Abs. 1 Satz 3 (Höchstgeschwindigkeit bei Sichtweite von weniger als 50 m durch Nebel, Regen oder Schneefall),
- § 3 Abs. 3 (Geschwindigkeit innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften),
- § 18 Abs. 5 (Geschwindigkeit auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen),
- § 20 Abs. 2 Satz 1, Abs. 4 Satz 1 (Schrittgeschwindigkeit bei öffentlichen Verkehrsmitteln und Schulbussen),
- § 24 Abs. 2 (Schrittgeschwindigkeit für Rollstuhlfahrer),
- § 41 Abs. 2 Nr. 5 Zeichen 239 mit Zusatzschild „Fahrzeugverkehr zugelassen“ (Schrittgeschwindigkeit auf Sonderwegen für Fußgänger),
- § 41 Abs. 2 Nr. 5 Zeichen 242 (Schrittgeschwindigkeit in Fußgängerbereichen),
- § 41 Abs. 2 Nr. 7 Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit),
- § 41 Abs. 2 Nr. 7 Zeichen 274.1 (zulässige Höchstgeschwindigkeit in Zonen = Zonengeschwindigkeit),
- § 41 Abs. 2 Nr. 7 Zeichen 275 (Mindestgeschwindigkeit),
- § 42 Abs. 4a Zeichen 325 (Schrittgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen).¹¹

b) Relative Geschwindigkeitsvorschriften

Die wichtigste relative Geschwindigkeitsvorschrift findet sich in § 3 Abs. 1 Satz 1, wonach der Fahrzeugführer nur so schnell fahren darf, dass er sein Fahrzeug ständig beherrschen kann. Diese Regelung wird mittels einer beispielhaften Aufzählung konkretisiert durch den Satz 2, der in den nachfolgend genannten 7 Fallgruppen besondere Einflussfaktoren auf die zu wählende Geschwindigkeit umschreibt:

- Straßenverhältnisse,
- Verkehrsverhältnisse,
- Sichtverhältnisse,
- Wetterverhältnisse,
- persönliche Fähigkeiten,
- Eigenschaften des Fahrzeugs,
- Eigenschaften der Ladung.

Weitere relative Geschwindigkeitsvorschriften, die dem Fahrzeugführer ein bestimmtes, von staatlicher Seite erwünschtes Verhalten bei der Wahl seiner Geschwindigkeit auferlegen, finden sich in:

- § 3 Abs. 1 Satz 4 mit dem Sichtfahrgebot, das dem Fahrzeugführer die Pflicht auferlegt, seine Geschwindigkeit an die Fähigkeit zu koppeln, innerhalb der übersehbaren Strecke anhalten zu können,¹²
- § 3 Abs. 2a mit dem Gebot zur Verminderung der Fahrgeschwindigkeit gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen,
- § 5 Abs. 2 Satz 1 mit dem Gebot, ein anderes Fahrzeug nur mit wesentlich höherer Geschwindigkeit zu überholen,
- § 5 Abs. 6 Satz 1 mit dem Verbot, während des Überholvorganges durch ein anderes Fahrzeug die Geschwindigkeit zu erhöhen,
- § 8 Abs. 2 Satz 1 mit dem Gebot, nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren, wenn die Vorfahrt eines anderen zu beachten ist,
- § 19 Abs. 1 Satz 2 mit dem Gebot, sich Bahnübergängen nur mit mäßiger Geschwindigkeit zu nähern,
- § 26 Abs. 1 Satz 2 mit dem Gebot, an Fußgängerüberwege nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren, wenn Fußgänger diesen Überweg nutzen möchten,
- § 41 Abs. 2 Nr. 5 Zeichen 237 mit dem Gebot, nur mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren, wenn auf Sonderwegen für Radfahrer mit Zusatzschild anderer Fahrzeugverkehr zugelassen ist,
- § 41 Abs. 2 Nr. 5 Zeichen 244 mit dem Gebot für alle Fahrzeugführer, auf Fahrradstraßen nur mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren,
- § 42 Abs. 7 Zeichen 380 mit der Empfehlung, eine angegebene Richtgeschwindigkeit nicht zu überschreiten.

Ist die Geschwindigkeit durch Verkehrszeichen abweichend von § 3 geregelt (z.B. durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit gem. Zeichen 274), so gehen die besonderen Geschwindigkeitsbeschränkungen den allgemeinen Regeln gemäß § 39 Abs. 3 stets vor.

Kraftfahrer dürfen innerhalb geschlossener Ortschaft (i.g.O.) ihre Fahrgeschwindigkeit an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausrichten. Sie müssen nicht von vornherein damit rechnen, dass sie durch ein plötzlich von der Seite her auftauchendes Hindernis von einem Augenblick auf den anderen zum Anhalten gezwungen werden.¹³ Befinden sich Fahrzeugführer allerdings auf einer stark frequentierten Fahrbahn und sind ortskundig, so kann eine Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h, die zu einer Kollision mit einem Fußgänger führt, entgegen § 3 Abs. 1 grundsätzlich zu hoch gewählt worden sein.¹⁴ Demnach gilt im Einklang mit dem BGH der Grundsatz, dass ohne entsprechende verwaltungsbehördliche Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen überall dort ohne Reduzierung der Geschwindigkeit gefahren werden darf, wo eine solche nicht durch konkrete örtliche Gefahrenmomente veranlasst ist.¹⁵

¹¹ Nicht näher bezeichnete Paragraphen sind solche der StVO.

¹² Das Sichtfahrgebot ist eingeschränkt für schmale Fahrbahnen gemäß § 3 Abs. 1 Satz 5 und ausgeweitet auf Autobahnen gemäß § 18 Abs. 6.

¹³ KG VRS 83, S. 98 ff.

¹⁴ OLG Köln VRS 92, S. 241 ff.

¹⁵ BGH VRS 95, S. 161 ff.

3. Strategien zur Bekämpfung der Unfallursache Geschwindigkeit

Im Grunde bezeichnet der Begriff „Unfallursache nicht angepasster Geschwindigkeit“ ein komplexes Verkehrsgeschehen und greift, isoliert betrachtet, zu kurz, um die Unfallursache Erfolg versprechend bekämpfen zu können.¹⁶ Vor der Wahl der Geschwindigkeit steht immer die persönliche Entscheidung des betreffenden Fahrzeugführers, die nach subjektiven Elementen (z.B. Stimmungslage, Gesundheitszustand) und objektiven Elementen (z.B. Leistungsfähigkeit des Motors) getroffen wird. Zu dieser Entscheidung des Fahrers tritt die unterschiedliche Beschaffenheit des Verkehrsraumes hinzu, die teils hohe Geschwindigkeiten begünstigt (z. B. auf Autobahnen), teils unterbindet (z.B. auf unbefestigten Feld- und Waldwegen).¹⁷

In jedem Fall müssen Strategien zur Bekämpfung der Unfallursache Geschwindigkeit sämtliche genannten subjektiven und objektiven Faktoren berücksichtigen, um erfolgreich praktiziert werden zu können. Eine monokausale Betrachtungsweise verbietet sich damit bei der Bekämpfung der Unfallursache ebenso wie bei der Erforschung ihrer Wirkungen.

Das ausgeklügelte System des Straßenverkehrs funktioniert nur so lange reibungslos, wie die grundsätzlich in genügendem Umfang vorhandenen Sicherheitsreserven genutzt werden. Sind die für eine bestimmte Verkehrssituation (z.B. schnelle Kurvendurchfahrt) vorhandenen Sicherheitsreserven aufgebraucht, führt jede weitere Erhöhung des Risikos durch menschliches (Fehl-)Verhalten (z.B. bei der schnellen Kurvenfahrt das Überschreiten der Grenzgeschwindigkeit) zum Verkehrsunfall.

Es ist allerdings eine Pflichtaufgabe des gesamten Staates, seine Bürger durch geeignete Maßnahmen vor Verkehrsunfällen durch überhöhte Geschwindigkeit zu schützen.¹⁸ Der Staat nimmt diese Aufgabe auf verschiedene Weise wahr, wobei die praktische Hauptlast durch die Polizei der Bundesländer getragen wird. Deren wichtigste Aufgabenbestandteile sind im Zusammenhang mit dieser Unfallursache die Verkehrsüberwachung, Verkehrsunfallaufnahme sowie die Aufbereitung der Verkehrsunfallstatistik.¹⁹ Leider konnte die Bundespolizei bislang noch nicht in die Aufgaben der Verkehrsüberwachung auf Länderebene integriert werden. Würde dieser Ansatz von Bund und Ländern konsequent verfolgt, wäre durch den Zuwachs an qualifiziertem Überwachungspersonal ein weiterer deutlicher Schub in Richtung ansteigender Verkehrssicherheit zu verzeichnen.

Technische Maßnahmen der Verkehrsraumgestaltung bzw. einer verkehrsbehördlichen Anordnung passender Geschwindigkeitsobergrenzen sind in weiten Bereichen bereits ausgeschöpft und bilden nur noch in den Bereichen Verbesserungspotenziale, in denen von engagierten Unfallkommissionen ein Veränderungsbedarf festgestellt und eingefordert worden ist.²⁰ Dabei dürfen die Umsetzungen der Empfehlungen dieser wichtigen Querschnittsinstitutionen nicht an der Haushaltslage scheitern. Wäre dies z.B. bei einem bekannten Unfallschwerpunkt nachweisbar der Fall, würden sich die Institutionen nach den Grundsätzen der Amtshaftung verantworten müssen.

Auf der Bundesebene fördert der Bund die Erforschung der komplexen Zusammenhänge im Straßenverkehr durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, die alljährlich mehrere Forschungsaufträge nach außen vergibt und daneben im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten auch selbst Verkehrsforschung betreibt.

Für den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit fördert der Bund den Deutschen Verkehrssicherheitsrat, die Bundesländer fördern ihre Landesverkehrswachten. Beide Institutionen sind aus einer modernen Verkehrssicherheitsarbeit nicht wegzudenken und wirken mit ihren Mitarbeitern als wertvolle Multiplikatoren.

Schließlich wird auch mit der Ausbildung von Fahrschülern bzw. der Nachschulung von verkehrsauffällig gewordenen Kraftfahrzeugführern großer Wert auf die Vermittlung sicherheitsbezogener Unterrichtsinhalte gelegt, die von verantwortungsbewussten Fahrlehrern auf eine pädagogisch nachhaltig wirkende Weise vermittelt werden sollen.²¹

a) Verkehrsüberwachung

Die Überwachung der Geschwindigkeit erfolgt mobil oder mit ortsfesten Überwachungsanlagen. Es ist eine Pflichtaufgabe des Staates, die auf den Straßen tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zu kontrollieren.²² Die Kontrollaufgaben werden durch fachlich besonders qualifiziertes Personal von Polizei und Kommunen wahrgenommen.

Die Gemeinsamkeiten der beiden praktizierten Überwachungsmethoden sind nachfolgend aufgeführt:²³

- Geschwindigkeitsüberwachung ist nur als dauerhafter Prozess sinnvoll. Wenn nicht (mehr) überwacht wird, gehen die positiven Effekte wieder verloren, d. h. die permanente Sanktionsandrohung ist dort nötig, wo unangemessene Geschwindigkeiten zu Gefahren geführt haben.
- Das Geschwindigkeitsniveau sinkt mit der Zeit immer weiter ab. Maß und Schnelligkeit der Geschwindigkeitsabnahme hängen von der Erkennbarkeit der Überwachung und dem Maß der Geschwindigkeitsüberschreitung ab, das vor Beginn der Kontrollen vorhanden war.

16 Die nachfolgende Betrachtung kann infolge der Komplexität der Thematik nur kursorisch sein und muss auf eine nähere Darstellung ebenso wichtiger Aspekte wie z.B. der Überwachungstechnik notgedrungen verzichten.

17 Die Bedeutung dieser begleitenden Faktoren wird betont von Knoflacher, Hermann, Eine Kosten-Nutzen-Analyse der Verkehrsüberwachung, in: ZVS 44 (1998), S. 12 ff.

18 Dieser staatliche Auftrag resultiert aus der staatlichen Schutzpflicht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, wonach jeder in Deutschland lebende Mensch das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit besitzt. Der Schutzauftrag setzt sich fort durch die entsprechenden Grundrechte in den Grundrechtskataloge der Bundesländer.

19 Näher dazu Müller, Dieter, Systematische polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit – Versuch einer Bestandsaufnahme, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 48 (2002), S. 150 ff.

20 Zur wichtigen Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen vgl. näher Müller, Dieter, Ein neuer Stellenwert für die Unfallkommission, in: ZVS 47 (2001), S. 63 ff.

21 Zu der dazu erforderlichen Qualitätssicherung in Fahrschulen vgl. näher den gleichnamigen Beitrag von Heilig, Bruno, in: ZVS 51 (2005), S. 70 ff. sowie Müller, Dieter, Die Reform des Fahrlehrerrechts, in: SVR 2006, S. 13 ff.

22 Vgl. dazu Müller, Dieter, Zur Legitimität von Geschwindigkeitskontrollen, in: Die Bayerische Polizei 2002, S. 11 ff.

23 Nach Meewes, Volker, Mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung, Heft Nr. 34 in der Reihe Mitteilungen des Instituts für Straßenverkehr, Köln 1993, S. 6.

- Die Überwachung kann sehr positive Effekte bezüglich des Unfallgeschehens haben: Die Unfallrückgänge sind umso größer, je mehr unangemessen hohe Geschwindigkeiten zu hohen Verkehrsfahren geführt haben.
- Geschwindigkeitsüberwachung muss flankiert werden durch eine umfassende integrative Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, eine möglichst hohe Akzeptanz der Kontrollen zu erreichen:
 - zentrale Öffentlichkeitsarbeit von Politik, Verwaltung (und Polizei) und
 - Öffentlichkeitsarbeit „vor Ort“ durch polizeiliche Kontrollen mit Anhalten und intensivem Gespräch über die Gefahren zu hoher Geschwindigkeit.

Eine effektive Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten funktioniert also lediglich als ein interaktiver Prozess zwischen Überwachenden und Überwachten. Schon von der Grundtendenz als potenziell störend ist dabei jedoch das hierarchische Verhältnis zwischen den Überwachungsbehörden und den Fahrzeugführern zu betrachten. Eine dauerhaft erfolgreiche Bekämpfung der Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ wird nur dann erreicht werden können, wenn auf der Fahrerseite Verständnis für eine konsequente Kontrollpraxis und somit ein gesellschaftlicher Konsens besteht.

Grundsätzlich ist von behördlicher Seite (Polizei und Kommunen) auf eine weitgehende inhaltliche Akzeptanz der Kontrollmaßnahmen zu achten, unbelehrbare Raser, bei denen eine Akzeptanz niemals erreicht werden kann, wird es jedoch immer geben. Eine solche Akzeptanz setzt aber voraus, dass sich die Kontrollpraxis ausschließlich an dem Ziel orientiert, die Verkehrssicherheit nicht allein aufrecht zu erhalten, sondern zu erhöhen.

Die Ausführung der Geschwindigkeitsüberwachung durch Polizei und Kommunen wird in allen Bundesländern über Verwaltungsvorschriften geregelt. Diese Richtlinien über die Geschwindigkeitsmessung haben Bedeutung nicht nur für das entsprechende Verwaltungshandeln, sondern auch für nachfolgende Rechtsstreitigkeiten. Sie sollen eine Gleichbehandlung der Geschwindigkeitsmessung von Kraftfahrern innerhalb ihres räumlichen Geltungsbereiches erreichen.²⁴

Wenn der Verkehr staatlich überwacht wird, haben die Bürger vor dem Hintergrund des Art. 3 Abs. 1 GG ein Recht darauf, dass staatliche Mitarbeiter nicht willkürlich, sondern planvoll und verhältnismäßig handeln. Dies bedeutet auch, dass die Rechtsanwendung von Bußgeldtatbeständen und bundeseinheitlichem Tatbestandskatalog durch die Polizeibeamten und Mitarbeiter der Bußgeldbehörden stets berechenbar und transparent erfolgt.²⁵

Die beiden Gruppen der Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit und der nicht angepassten Geschwindigkeit sind allerdings nicht deckungsgleich. Es ist bislang nicht klar erforscht, ob zwischen der Verkehrsüberwachung absoluter Höchstgeschwindigkeiten und der Bekämpfung der Unfallursache nicht angepasster Geschwindigkeit überhaupt ein Wirkungszusammenhang besteht. Einen vielversprechenden neuen Forschungsansatz publizierten Stern/Schlag im vergangenen Jahr, ohne allerdings dabei ins Detail dieser Haupt-

tunfallursache zu gehen.²⁶ Das konstatierte Forschungsdefizit besteht bundesweit und zudem auch regional. Einschlägige Forschungsaufträge, die regionale Besonderheit berücksichtigen, wurden bislang – vermutlich aus Kostengründen – nicht erteilt.

b) Verkehrspädagogik und Verkehrspsychologie

Nicht nur Aktionen wie der im Jahr 2005 europaweit durchgeführte ADAC-PISA-Test zeigen, dass die deutschen Kraftfahrzeugführer zahlreiche Wissenslücken rund um die Beantwortung einfacher Fragen zur StVO aufweisen.²⁷ Auch der DVR und die gewerblichen Berufsgenossenschaften, die ihre Kräfte in der Verkehrsprävention sinnvoll bündeln und zunehmend gemeinsam tätig sind, arbeiten vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Risikogruppen unter den Verkehrsteilnehmern nur schwer erreichbar sind, mit neuen und modernen Ansätzen.²⁸

An der Tatsache, dass die Anzahl der im Verkehrszentralregister (VZR) mit Punkten eingetragenen Fahrzeugführer seit vielen Jahren beständig ansteigt, kann die Bereitschaft von Millionen Bürgern abgelesen werden, insbesondere die Verhaltensnormen der StVO bewusst oder unbewusst zu ignorieren.²⁹ Der stetige Anstieg ist umso bemerkenswerter, als dieser im Rahmen der Verkehrsüberwachung trotz deutlich reduzierter Personalstärken in der Polizei der Bundesländer verzeichnet werden musste. Weniger Polizeibeamte stellen mehr schwerwiegende Verstöße fest.

Eine sinnvolle Verkehrssicherheitsarbeit funktioniert vor diesem Hintergrund nicht statisch, sondern setzt dort an, wo Erfolge notwendig sind, namentlich bei den betroffenen Kraftfahrzeugführern. Wenn die Risikogruppen unter diesen Verkehrsteilnehmern aber mit freiwilligen Angeboten nicht erreicht werden können, muss der Staat, will er die Unfallzahlen weiterhin senken, andere gangbare Wege gehen.

Auch in der anwaltlichen Beratung könnte ungeachtet der ohnehin notwendigen Verfahrenshandlungen zukünftig ein besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, die betroffenen Mandanten zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung zu bewegen, um ihnen dadurch weitere Punkte im VZR und nachfolgende verkehrsbehördliche Maßnahmen gemäß § 4 Abs. 3 StVG (Verwarnung, Anordnung eines Aufbau-seminars, Entzug der Fahrerlaubnis) zu ersparen.

Neben diesen staatlichen Korrekturmaßnahmen bietet auch das Instrument der freiwillig zu absolvierenden verkehrspsychologischen Beratung gemäß § 4 Abs. 9 StVG einige Möglich-

24 Im Ergebnis ebenso OLG Oldenburg VRS 91, S. 478 ff.

25 Zu den zahlreichen Schwächen in der Anwendung des Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs jetzt näher Müller, Dieter, BTKat-OWi – Leitfaden für Rechtsanwender, Kirschbaum Verlag, S. 28 ff.

26 Stern, Jan/Schlag, Bernhard/Rößger, Lars/Fischer, Thomas/Schade, Jens, Wirkungen und Akzeptanz polizeilicher Verkehrsüberwachung, Frankfurt, 2006.

27 Zu den interessanten Ergebnissen der ADAC-Befragung des Jahres 2005 vgl. näher den Download auf der Website http://www.adac.de/Tests/Mobilitaet_und_Reise/pisa_test_05/default.asp?TL=2 sowie die Einzelergebnisse der jeweiligen Staaten.

28 Vgl. dazu die Website der aktuellen Sicherheitsaktion <http://www.raser-kommen-nicht-an.de/>, die mit zahlreichen Informationsangeboten unterlegt ist.

29 Vgl. dazu näher die aktuellen Informationen des Kraftfahrt-Bundesamtes auf der Website <http://www.kba.de>.

keiten, auf verhaltensauffällige Kraftfahrzeugführer mit verkehrspsychologischen Methoden individuell einzuwirken, um auf diesem Weg eine nicht nur vorübergehend wirkende Verhaltensänderung zu erreichen.³⁰ Allerdings ist vorab auf Seiten des punktebelasteten Kraftfahrzeugführers ein selbstkritischer Erkenntnisprozess zu durchlaufen, der, charakterlich bedingt, nur von wenigen Verkehrsteilnehmern geleistet wird.

Auch die beiden verkehrspädagogischen Angebote des Verkehrsunterrichts gemäß § 48 StVO sowie – gegenüber delinquenten jungen Fahrern – des erzieherischen Verkehrsunterrichts gemäß § 10 JGG bieten weitere Ansätze, mit individuellen Angeboten auf betroffene Verkehrsteilnehmer direkt einzuwirken.³¹

Noch besser, als später kurativ wirken zu müssen, wäre allerdings eine Konditionierung zukünftiger Kraftfahrzeugführer auf Belange der Verkehrssicherheit im Rahmen ihrer Fahrschulung. Diese verläuft allerdings nach wie vor nach einem weitgehend statischen Muster, das nicht dazu geeignet ist, potenzielle Risikofahrer frühzeitig erkennen zu können und dementsprechend besonders zu schulen.³² Wer ein Kraftfahrzeug manuell beherrscht und seine theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung besteht, gelangt auch mit den größten charakterlichen Schwächen nach wie vor in den Besitz einer Fahrerlaubnis. Erst im Rahmen der Regelungen zur Fahrerlaubnis auf Probe gemäß § 2a StVG kann der Staat in diesen Fällen korrigierend eingreifen und damit gerade gegenüber der Risikogruppe der jungen Fahrer erst in einem Stadium, wenn erste Verkehrsverstöße festgestellt wurden. Es bleibt abzuwarten, ob der „Führerschein mit 17“ und die zweiphasige Fahrschulung geeignet sind, die Risiken für Fahranfänger nachhaltig zu minimieren. Vielleicht könnte ein besonderes für Fahranfänger konzipiertes Fahrsicherheitstraining als obligatorischer Bestandteil des Ausbildungsprogramms während der Fahrschulung einen weiteren Sicherheitsgewinn bewirken.³³

4. Fazit

Die Unfallursache nicht angepasster Geschwindigkeit ist nicht nur ein Problem der Verkehrssicherheit, sondern in ihren komplexen Ursachen insbesondere der Fahrermotivation der Unfallverursacher auch ein gesellschaftliches Problem. Abgesehen von den zahlreichen Fällen, in denen eine bloße Unaufmerksamkeit oder mangelhafte fahrerische Kenntnisse zu dem Verkehrsunfall geführt haben, bilden die vorwiegend männlichen Risikofahrer, die fahrerische Grenzbereiche bewusst angesteuert haben, einen grundsätzlichen Problemfall auf dem Weg zur Bekämpfung dieser Hauptunfallursache.

Eine konsequent praktizierte Verkehrsüberwachung ist kein Allheilmittel, sondern kann nur im Verbund mit einer kritischen Bestandsaufnahme der Schwachpunkte des Verkehrsraumes sowie begleitenden verkehrspädagogischen und verkehrspsychologischen Maßnahmen spezialpräventiv wirken und zu sinkenden Unfallzahlen führen.

Einhergehend mit der praktischen Bekämpfung der Unfallursache wären neue, interdisziplinär angelegte Forschungsprojekte zu den Wirkungsmöglichkeiten der verschiedenen, regionalen Bekämpfungsansätze sowie eine vergleichende Betrachtung möglicher Handlungsalternativen der darin involvierten Sicherheitspartner sehr wertvoll.

30 Vgl. dazu den Leitfaden zur verkehrspsychologischen Beratung der Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen, in: ZVS 47 (2001), S. 145 ff.

31 Zu dem Verkehrsunterricht gem. § 48 StVO näher Müller, Dieter, Der Verkehrsunterricht gem. § 48 StVO in seiner praktischen Anwendung, in: ZVS 51 (2005), S. 86 ff.; zum erzieherischen Verkehrsunterricht gem. § 10 JGG näher Müller, Dieter, Neue Ansätze der Prävention bei Jugenddelinquenz im Verkehrsstrafrecht, in: Die Kriminalprävention 2001, S. 189 ff.

32 Dazu näher Mienert, Malte, Merkmale potenzieller Risikofahrer vor dem Führerscheinerwerb, in: ZVS 48 (2002), S. 145 ff.

33 Auch eine Rabattregelung für ein nach der Fahrerlaubnisprüfung erfolgreich absolviertes Fahrsicherheitstraining im Rahmen der Haftpflichtversicherung von Fahranfängern wäre hier als Anreizsystem alternativ denkbar.

Rechtliche Aspekte zu (neuen) Strategien der Geschwindigkeitsbeeinflussung

Rechtsassessor Tom M. Gasser*, Dr. rer. nat. Anne E. Bauer*

1. Aufgabenstellung

Bereits der 33. Deutsche Verkehrsgerichtstag (1995) befasste sich mit „Geschwindigkeit als Unfallursache“ – der nunmehr unmittelbar bevorstehende 45. Deutsche Verkehrsgerichtstag sieht erneut einen Arbeitskreis (AK III) mit diesem Thema vor. In der Zwischenzeit ist jedoch einiges erreicht worden: Wurden in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1995 noch 9.454 Personen im Straßenverkehr getötet, waren es im Jahr 2005 noch 5.361,¹ also deutlich weniger Getötete als im Einführungsjahr der amtlichen Straßenverkehrs-Unfallstatistik, 1953 (12.631 Personen). Ein Vergleich der Zahl der Getöteten aus 2005 mit der aus dem Jahr 2004 zeigt einen Rückgang um 8,2 %, gemessen an den Zahlen des Jahres 2000 bedeutet dies sogar einen Rückgang von fast 29%. Diese Zahlen müssen vor

dem Hintergrund einer Zunahme im Bestand motorisierter Fahrzeuge in Höhe von nahezu 6% im Zeitraum 2000 bis 2005 gesehen werden, wobei die durchschnittlichen Fahrleistungen nicht gesunken sind.

2. Geschwindigkeit als Unfallursache

Trotz dieser erfreulichen Entwicklung bleibt unangepasste Geschwindigkeit² eine der Hauptursachen für tödliche Ver-

* Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.

1 Zahlen des Statistischen Bundesamtes.

2 Köppel/Meewes, 'Geschwindigkeitsbegrenzer in Kraftfahrzeugen – Mögliche Auswirkungen auf Geschwindigkeiten und Verkehrssicherheit' in ZVS 2003, 57 (57/58) behaupten, es handle sich tatsächlich um eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.