

NJ · Neue Justiz

Zeitschrift für Rechtsentwicklung und Rechtsprechung
in den Neuen Ländern

Herausgeber:

Prof. Dr. Marianne Andrae
Prof. Dr. Ekkehard Becker-Eberhard
Dr. Michael Burmann
Dr. Bernhard Dombek
Dr. Frank Engelmann
Dr. Margarete von Galen
Lothar Haferkorn
Georg Herbert
Dr. Gerhard Hückstädt
Dr. Günter Kröber
Prof. Dr. Martin Posch
Dr. Erardo Cristoforo Rautenberg
Dr. Axel Schöwe
Karin Schubert
Prof. Dr. Horst Sandler
Manfred Walther
Dr. Friedrich Wolff

Aus dem Inhalt:

L. M. Peschel-Gutzeit: Die Entwicklung des Sorge-
und Umgangsrechts (Teil 1) S. 193

R. Gottwald: Die Zusatzversorgung im öffentlichen
Dienst S. 199

H. Trimbach/St. Beilke: Die Ratifizierung der
Europäischen Verfassung S. 206

Ch. Kropp: Quo vadis, iustitia? S. 208

Aus dem Rechtsprechungsteil:

BGH: Teilung einer LPG und Abfindungsansprüche
nach dem LwAnpG S. 216

Kammergericht: Zahlungsansprüche von Mieter und
Vermieter nach unvollständiger Sanierung des Miet-
objekts S. 221

BGH: Tatbestandsvoraussetzungen der Volksverhet-
zung S. 223

OVG Frankfurt (Oder): Naturschutzrechtliches Betre-
tungsrecht durch die Allgemeinheit S. 231

BGH: Nutzungsentschädigungsansprüche des Bundes
bei Reichsvermögen S. 233

BGH: Unzureichende haushaltsmäßige Ausstattung
der Justiz und richterliche Unabhängigkeit S. 239

505

bzgl. des Massakers in Katyn steht in Deutschland seit Jahrzehnten nicht mehr im Streit. Tatsächlich dürfte sich die Zahl der Toten in Auschwitz auf 1,2 bis 1,3 Mio. belaufen (Bastian, Auschwitz und die »Auschwitz-Lüge«, 5. Aufl. 1997, S. 25).

Die bloße Behauptung, in Auschwitz seien 930.000 Opfer nachgewiesen, ist demnach keinesfalls ein Verharmlosen im Sinne eines Teilleugnens durch Nennen einer falschen Größenordnung. Zum Verharmlosen wird sie erst durch die Verbindung mit der Unterstellung, es werde einseitige Kollektivschuldzuweisung betrieben und über Opferzahlen gelogen.

3. Einer Erwähnung bedarf noch das Tatbestandsmerkmal der Eignung zur Störung des öffentlichen Friedens. Der BGH sieht zwar iSd gängigen Definition den öffentlichen Frieden als gestört an, wenn das Vertrauen in die öffentliche Rechtssicherheit erschüttert wird, aber auch wenn die Äußerung auf die Betroffenen als Ausdruck unerträglicher Missachtung wirkt. Auf eine exakte Subsumtion verzichtet das Gericht, es begnügt sich mit der Darstellung der empörten Reaktionen in der Öffentlichkeit.

Unter stillschweigender Aufgabe des üblichen Begriffsverständnisses nähert sich der 2. Strafsenat damit für § 130 Abs. 3 StGB wie zuvor schon der 1. (BGHSt 46, 36, 42 f.) und der 5. Senat (BGHSt 47, 278, 282) einer Deutung des öffentlichen Friedens als allgemeiner Wertkonsens (vgl. hierzu Fischer, NStZ 1988, 159, 163). Dieser wird indes – unabhängig von der grundsätzlichen Frage der Legitimität eines solchen Tatbestandsmerkmals – bei der zusätzlich geforderten Begehung in der Öffentlichkeit oder einer Versammlung immer gestört. Welche eigenständige Funktion die Eignungsklausel unter diesen Umständen noch haben könnte, ist nicht ersichtlich. Sie stellt einen gesetzgeberischen Missgriff dar. Gravierende Probleme ergeben sich daraus für die Praxis allerdings nicht, da das Tatbestandsmerkmal letztlich leer läuft und die Anwendung der Vorschrift somit nicht hindert.

► 03.2 – 5/05

Fahrradrikscha ist kein Fahrrad iSd § 21 Abs. 3 StVO

OLG Dresden, Beschluss vom 11. Oktober 2004 – Ss (OWi) 460/04 (AG Leipzig) (rechtskräftig)

StVO §§ 2 Abs. 1 u. 4, 21 Abs. 3

§ 21 Abs. 3 StVO kann nicht dahingehend ausgelegt werden, dass hierunter auch eine dreirädrige, mehrspurige und durch Muskelkraft angetriebene Fahrradrikscha fällt.

Das AG hat den Betroffenen wegen eines fahrlässig begangenen Verstoßes gegen die Vorschrift über die Personenbeförderung gem. § 21 Abs. 3 StVO zu einer Geldbuße von 5 € verurteilt.

Nach den Feststellungen des AG befuhr der Betroffene am 12.6.2003 mit einer sog. Fahrradrikscha in Leipzig den Thomaskirchhof. Hinten saßen zwei erwachsene Personen unterhalb eines Verdecks. Diese Personen hatten bauartbedingt keine Möglichkeit, selber zu treten.

Mit seinem Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde strebte der Betroffene eine Überprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts an. Er meint, eine Fahrradrikscha stelle kein Fahrrad iSd § 21 Abs. 3 StVO dar.

Die Rechtsbeschwerde führte zum Freispruch des Betroffenen.

Aus den Entscheidungsgründen:

Die entscheidungserhebliche Frage, ob eine Fahrradrikscha der Vorschrift des § 21 Abs. 3 StVO unterfällt, ist – soweit ersichtlich – noch nicht Gegenstand gerichtlicher Entscheidungen gewesen. ...

Die Bestimmung des § 21 Abs. 3 StVO kann nicht dahingehend ausgelegt werden, dass ihr auch eine mehrspurige, dreirädrige Fahrradrikscha unterfällt.

1. Der Gesetzgeber hat dem Begriff »Fahrrad« bisher keinen speziellen Sinn gegeben. Die StVO definiert den Begriff »Fahrrad« nicht. Auch andere gesetzliche Bestimmungen geben keine Erläuterung.

Art. 1 Buchst. 1 des Übereinkommens v. 8.11.1968 über den Straßenverkehr (BGBl. II 1977 S. 811) bezeichnet als »Fahrrad« zwar jedes Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbes. mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln, angetrieben wird. Der Gesetzgeber hat jedoch bei der ... Ratifizierung des Übereinkommens in Art. 1 Abs. 2 des VertragsG v. 21.9.1977 (BGBl. II S. 809) dem Übereinkommen mit der Maßgabe zugestimmt, dass ... mit Ausnahme hier nicht einschlägiger Regelungen – die Bestimmungen des Übereinkommens innerstaatlich keine unmittelbare Anwendung finden. ...

2. Die grammatische Auslegung des Begriffes »Fahrrad« lässt die Subsumtion einer mehrspurigen Fahrradrikscha unter diesen Begriff noch zu. ...

3. Die systematische Auslegung von § 21 Abs. 3 StVO begründet allerdings Zweifel, ob auch die mehrspurige Fahrradrikscha von der Vorschrift umfasst wird.

Aus der Verwendung des Begriffes »Radfahrer« in § 2 Abs. 4 StVO lässt sich entnehmen, dass Fahrräder Fahrzeuge iSv § 2 Abs. 1 StVO sind. Als Kraftfahrzeuge gelten dagegen Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (§ 1 Abs. 2 StVG). Daraus folgt zunächst, dass ein Fahrrad iSd StVO ein Fahrzeug ist, das nicht durch Maschinenkraft bewegt wird und sich gerade durch seine Antriebsart Muskelkraft von anderen Fahrzeugen unterscheidet.

Dass die StVO jedoch nur das einspurige, durch Muskelkraft bewegte Fahrrad meinen könnte, lässt sich aus § 2 Abs. 4 Satz 5 StVO schließen. Danach werden bei der Frage der Radweg- oder Seitenstreifenbenutzung die Fahrer von Mofas den Radfahrern dann gleichgestellt, wenn das Mofa durch Treten fortbewegt wird. Dass der Ordnungsgeber Mofas bei einem Antrieb mit Maschinenkraft die Benutzung der Straße gestattet, liegt darin begründet, dass mit Muskelkraft bewegte Fahrzeuge regelmäßig – bezogen auf eine gedachte Ideallinie – deutlichere seitliche Ausschläge aufweisen als Mofas (BVerwG, NZV 2001, 493 – für den Fall des Liegefahrrades). Diese schwankende Fahrlinie kann bauart- und antriebsbedingt jedoch nur bei einspurigen, durch Muskelkraft bewegten Fahrzeugen festgestellt werden.

4. Die Entstehungsgeschichte der Vorschrift ... sowie der Wille des (historischen) Ordnungsgebers bestärken die Zweifel, dass die mehrspurige Fahrradrikscha von § 21 Abs. 3 StVO erfasst sein könnte. § 21 Abs. 3 StVO gilt in der aktuellen Fassung bereits seit Inkrafttreten der StVO v. 16.11.1970 (BGBl. I S. 1565). In der Begründung zur StVO (VkB. 1970 S. 797 [811]) heißt es dazu:

»Zu Abs. 3:

Der in § 30 Abs. 1 StVO (alt) verwendete Begriff des Erwachsenen steht, wie Müller, Anm. 3 zu § 30, zutreffend sagt, im Rechtsleben nicht fest. Es lässt sich verantworten, schon 16-jährigen die Mitnahme eines Kindes zu gestatten. Auf welche Weise Kinder, die auf Fahrrädern mitgenommen werden, zu sichern sind, darüber gibt es bereits Vorschriften in § 30 StVO (alt). Sie genügen ersichtlich nicht. Die VO verschärft daher die Anforderungen erheblich. Der Vorschrift, es müsse gewährleistet sein, dass (die) Füße (der Kinder) nicht in die Speichen geraten, kann nur entsprochen werden, wenn »besondere Vorrichtungen« vorhanden sind. Die VO verlangt das daher ausdrücklich. Dazu wird aber auch noch das Anbringen eines »besonderen Sitzes« verlangt.«

Der Ordnungsgeber nahm damit Bezug auf die VO über das Verhalten im Straßenverkehr v. 13.11.1937 (RGBl. I S. 1179), die ... Bundesrecht geworden war. § 30 Abs. 1 StVO 1937 lautete:

»Auf einsitzigen Fahrrädern dürfen Radfahrer Personen nicht mitnehmen. Kinder unter sieben Jahren dürfen nur von Erwachsenen

mitgenommen werden, falls für sie eine geeignete Sitzgelegenheit auf dem Fahrrad vorhanden ist und der Fahrer dadurch nicht behindert wird.«

Es kann davon ausgegangen werden, dass der Verordnungsgeber im Jahr 1937 nicht an die mehrspurige Fahrradrickscha gedacht hat. Die Motive des Verordnungsgebers für die Änderung in der StVO 1970 bestanden in einer veränderten Ansicht über die notwendige Reife eines Fahrradfahrers, der Kinder mitnehmen will und der Notwendigkeit einer Verschärfung der Mitnahmevoraussetzungen. Daraus kann nur der Schluss gezogen werden, dass auch 1970 nur die Personenbeförderung auf herkömmlichen einsitzigen, einspurigen Fahrrädern geregelt werden sollte und an die Personenbeförderung mit einer Fahrradrickscha nicht gedacht worden ist.

5. Diese Entstehungsgeschichte macht aber den Sinn und Zweck der Vorschrift deutlich und bietet eine tragfähige Grundlage für die teleologische Auslegung.

Danach wird die Personenbeförderung auf einer mehrspurigen Fahrradrickscha von § 21 Abs. 3 StVO nicht erfasst. Denn der Begründung zu § 21 Abs. 3 StVO lässt sich nur entnehmen, dass der Verordnungsgeber statt Erwachsenen nunmehr bereits 16-Jährigen die Einsicht zubilligte, die erforderlich ist, um die Gefahren richtig zu werten, die aus der Mitnahme von Kindern auf Fahrrädern für den Mitgenommenen und den Verkehr entstehen, und dass das Rad zu Lasten der Verkehrssicherheit überlastet wird (Kettler, NZV 2004, 61 [63] mwN). Diese Gefahren bestehen nur bei einspurigen durch Muskelkraft angetriebenen Fahrrädern, nicht jedoch bei einer Fahrradrickscha.

6. Nicht entscheidend bei der Gesetzesauslegung ist dagegen die subjektive Vorstellung der am Gesetzgebungsverfahren beteiligten Organe oder einzelner ihrer Mitglieder über die Bedeutung der Bestimmung (...), wie sie in den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bekannt gegebenen »Empfehlungen für die Entscheidung über Anträge auf Zulassung des Betriebes von Fahrradtaxen« (VkB1. 2003 S. 429) zum Ausdruck kommt. Darin meint das BMVBW ohne nähere Begründung, § 21 Abs. 3 StVO stünde dem Betrieb von Fahrradtaxen entgegen; ein rechtmäßiger Betrieb sei nur möglich, wenn Ausnahmegenehmigungen erteilt würden (so auch Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., § 24 StVO Rn 14).

Die Empfehlungen wurden von den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder unter Mitwirkung des BMVBW erarbeitet. Bei Beratungen ... bestand Einvernehmen, dass die Regelung des § 21 Abs. 3 StVO auf das typische einspurige Fahrrad abzielt, weil nur kleine Kinder in einem speziellen Kindersitz ausreichend sicher befördert werden können, ohne durch ihr Gewicht das Fahrverhalten des Fahrrades übermäßig zu beeinträchtigen (Kramer, VD 2002, 143 [145]). Diese Begründung könne für den Personentransport auf dreirädrigen Fahrrädern zwar nicht gleichermaßen herangezogen werden. Gleichwohl habe sich eine sehr deutliche Mehrheit der obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder gegen eine Ergänzung der Regelung durch eine gesetzliche Ausnahme von dreirädrigen Fahrrädern allgemein oder Fahrradtaxen im Speziellen ausgesprochen. Nur durch eine mit Auflagen und Bedingungen versehene Ausnahmegenehmigung sei es möglich, die für einen sicheren und verkehrsverträglichen Betrieb von Fahrradtaxen erforderlichen Regelungen zu treffen. Auf schmalen Straßen mit hoher Verkehrsdichte erscheine der Betrieb von Fahrradtaxen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h unter dem Blickwinkel der Sicherheit zumindest bedenklich, auf jeden Fall aber dem Verkehrsfluss abträglich (Kramer, aaO).

Diese Ansicht verkennt, dass Schutzzweck des § 21 Abs. 3 StVO die Sicherheit des Radfahrers und der mitgenommenen Personen ist, nicht jedoch der Verkehrsfluss. Das folgt im Übrigen schon aus der Erwägung heraus, dass mit einer Fahrradrickscha ohne Mitnahme von Personen die Fahrbahn unstreitig auch ohne eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5a StVO benutzt werden dürfte.

Anmerkung:

Prof. Dr. Dieter Müller, Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Die Richter des OLG machen durch ihre Entscheidung auf eine definitorische Lücke im geltenden Recht aufmerksam, die nur auf der verkehrspolitischen Schiene wirksam geschlossen werden kann.

Es ist bereits erstaunlich, dass ein in seiner alltäglichen Bedeutung für die Verkehrssicherheit so unbedeutender Fall, bei dem es um einen Einspruch gegen ein verhängtes Verwarnungsgeld von ganzen 5 € geht (Ifd. Nr. 97 des BKatV bzw. Nr. 121160 des bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs [TBKat]), seinen Weg in die Hauptverhandlung eines AG findet. Noch bemerkenswerter ist es, dass dieser Fall dann über die Zulassung der Rechtsbeschwerde sogar den Weg zum Senat eines OLG genommen hat.

Im Ergebnis gehen jedoch beide Instanzen des Bußgeldprozesses einen Weg, der rein praktisch gesehen gar nicht erst hätte begangen werden müssen. Es hätte nämlich weder zu einer Verwarnung des Verkehrsteilnehmers noch zu einem über zwei Instanzen laufenden Prozess kommen dürfen, weil der TBKat als die den BKatV auf Landesebene als *lex specialis* verdrängende Ahndungsregelung keinen auf den Fall passenden Tatbestand vorsieht.

Der TBKat, der die Grundlage für die Verwarnung des Betroffenen bildete, sieht unter der Nr. 121160 lediglich den einen, überhaupt auf eine Beförderung von Personen mit Fahrrädern passenden Tatvorwurf (»Sie beförderten auf einem einsitzigen Fahrrad eine über 7 Jahre alte Person«) vor, der mit einem Verwarnungsgeld i.H.v. 5 € verknüpft ist. Einen anderen Ordnungsverstoß für die Beförderung von Personen auf Fahrrädern gibt es weder im TBKat noch im BKatV.

Der erhobene Tatvorwurf passt jedoch von seinem Wortlaut her schon nicht, weil eine Fahrradrickscha über mehr als einen Sitz, nämlich über drei Sitze verfügt. Bereits das AG hätte somit den Fall gem. § 47 Abs. 2 OWiG einstellen müssen, weil ein solcher Fall einer unklaren Rechtslage (kein passender Tatbestand vorhanden) aus Gründen der Opportunität dazu hätte führen müssen, die Sanktionsmöglichkeiten nicht bis ins Letzte auszuschöpfen (vgl. dazu Göhler, OWiG, 13. Aufl., § 47 Rn 4a). Davon abgesehen hätte die Sache aber schon von der Bußgeldstelle im Leipziger Ordnungsamts nach § 47 Abs. 1 Satz 2 OWiG aus Gründen der Zweckmäßigkeit des Verfahrens eingestellt werden müssen.

Das Verfahren liefert dennoch auch über diese Erwägungen hinaus zumindest Stoff für eine juristische Randglosse. Das OLG wendet immerhin für einen Fall dieser praktisch eher geringen Bedeutung vier juristische Auslegungsmethoden (grammatische, systematische, historische und teleologische Auslegung) an, um zu dem von ihm gewünschten Ergebnis zu gelangen, dass es sich bei einer Fahrradrickscha entgegen dem Wortlaut der Fahrzeugbezeichnung nicht um ein Fahrrad iSd § 21 Abs. 3 StVO handelt. Diesem Auslegungsergebnis kann, auch wenn es juristisch tief schürfend begründet wird, im Ergebnis nicht beigespflichtet werden.

Es ist zunächst einmal bemerkenswert, dass das OLG das Wiener internationale Übereinkommen über den Straßenverkehr v. 8.11.1968 (ÜbStrV), in dessen Begriffsbestimmungen (Kap. I, Art. 1 Buchst. 1) das Fahrrad eindeutig definiert wird als »jedes Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird«, nicht als Auslegungsrichtlinie für geltendes Recht anerkennt. Das OLG beruft sich bei seiner das internationale Recht beiseite schiebenden Auslegung auf eine in der sachlichen Geltung des ÜbStrV auf

den ersten Blick beschränkte Ratifizierung durch den Deutschen Bundestag, wonach »die Bestimmungen des Übereinkommens innerstaatlich keine unmittelbare Anwendung finden« (VertragsG v. 21.9.1977, BGBl. II S. 809).

Diese Auffassung ist umso erstaunlicher, als das BVerwG in der vorgenommenen Art der Ratifizierung kein Hindernis sah, die Bestimmungen des ÜStRV in einem durchaus vergleichbaren Fall ohne Abstriche als Auslegungsmaßstab anzuerkennen und in direkter Anwendung der dortigen Definition des Fahrrads sowie unter ausdrücklichem Hinweis auf das BGBl. ein Liegefahrrad als ein Fahrrad zu definieren (Beschl. v. 31.5.2001, VRS 101, 310). Definitionen zum Fahrradbegriff fehlen nämlich sowohl in der StVO als auch in der StVZO, so dass es logisch ist, auf die international gültige Definition des ÜStRV zurückzugehen.

Das OLG stellt sich mit der Nichtanwendung der Definition des Wiener Übereinkommens ohne Not gegen geltendes Recht und die h.M. (vgl. dazu auch Hentschel, aaO, § 2 StVO Rn 66, der dreirädrige Fahrzeuge ebenfalls als Fahrräder ansieht). Auch wenn die Bestimmungen des Übereinkommens nach dem Willen des Gesetzgebers innerstaatlich keine unmittelbare Anwendung finden sollen, so definieren sie doch die Begriffe auf einer allgemein verständlichen Basis, die nicht anders als eine Auslegung nach dem Wortsinn des Begriffs »Fahrrad« zu verstehen ist. Es geht in der Definition des Übereinkommens im Kern um die Antriebsart und den Antriebsmechanismus des Fahrrades.

Auch nach der Auslegung des BVerwG ist das entscheidende Kriterium für die Eigenschaft eines Fahrrades die Tatsache, dass es im Gegensatz zu mittels Maschinenkraft betriebenen Fahrzeugen in erster Linie gerade »ein Fahrzeug ist, das nicht durch Maschinenkraft bewegt wird« und darüber hinaus »die spezielle Antriebsart ist, die das Fahrrad kennzeichnet und die es von anderen Fahrzeugen abhebt, nämlich dem Einsatz der menschlichen Muskelkraft« (BVerwG, aaO). Damit hat das BVerwG die Weltdefinition des Fahrrads antizipiert, ohne den Ratifizierungszusatz des Bundesgesetzgebers zu ignorieren.

Unstreitig wird nun auch eine Fahrradrikscha, was gerade den orientalischen Reiz dieses Beförderungsmittels ausmacht, als Fahrzeug ausschließlich durch Muskelkraft bewegt; und auch die Tatsache, dass eine Fahrradrikscha über drei Räder verfügt, liegt innerhalb des Definitionsrahmens des Wiener Übereinkommens (»wenigstens zwei Räder«).

Auch die Auslegung nach dem Wortsinn drängt zu einer Einordnung von Fahrradrikschas in die Kategorie der Fahrräder. Zieht man zu dem Begriff »Fahrrad« den Begriff »Rikscha« hinzu, wird das Bild nämlich klarer. Der Duden definiert die Rikscha als einen »der Beförderung von Personen dienenden zweirädrigen Wagen, der von einem Menschen (häufig mit Hilfe eines Fahrrads oder Motorrads) gezogen wird«. Leider hat das OLG auf die Spezialdefinition einer Rikscha gerade nicht abgehoben und einen im Ergebnis zu engen Auslegungsansatz gewählt. Tatsächlich handelt es sich nämlich bei einer Rikscha technisch um einen doppelsitzigen Anhänger, der allerdings seiner Bauart nach im Rahmen direkt und untrennbar mit einem Zugfahrzeug verkoppelt ist. Das Zugfahrzeug der Fahrradrikscha aus Leipzig war jedoch unbestritten ein Fahrrad und kein Motorrad, das per Definitionem als einzige Alternative zum Fahrrad denkbar ist. Demnach handelt es sich aber bei einer Rikscha auch insgesamt um ein Fahrrad.

Rikschafahrer sind somit Radfahrer und würden in dieser Eigenschaft in vollem Umfang den Verpflichtungen des § 21 Abs. 3 StVO unterfallen. Das Ziel des OLG lag aber genau darin, Rikschafahrer nicht mit den verschiedenen Pflichten aus § 21 Abs. 3 StVO zu belasten. In der Tat wäre es widersinnig, in Rikscha-Fahrrädern nur Kinder unter sieben Jahren als Fahrgäste zu beför-

dern, die noch dazu in besonderen Sitzen und vor Fußverletzungen technisch besonders geschützt werden müssen. Doch diesen Widerspruch zwischen der ausnahmslos für alle Arten von Fahrrädern geltenden Rechtslage und der für die aktuelle Entwicklung der Fahrradrikschas nicht mehr passenden Rechtsvorschrift des § 21 Abs. 3 StVO kann nur der Verordnungsgeber lösen, indem er diese besondere Unterart der Fahrräder in das geltende Recht passgenau einordnet. Ein anderer möglicher Weg wäre es, wenn sich ein Rikschafahrer über die Ausnahmevorschrift des § 46 Abs. 1 Nr. 5a StVO von den entsprechenden Pflichten des § 21 Abs. 3 befreien ließe. Dies ist auch heute schon möglich.

Ein weiterer Aspekt der Entscheidung drängt dennoch zu einem raschen staatlichen Handeln. Gem. § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO sind Rikschafahrer in ihrer Eigenschaft als Radfahrer – entgegen der Auffassung des OLG – auch dazu verpflichtet, vorhandene ausgeschilderte Radwege zu benutzen. Auch diesen Folgeaspekt hatte das OLG bei seiner einengenden, nunmehr systematisch begründeten Auslegung im Blick, wenn es darauf abhebt, dass die StVO nur einspurige, durch Muskelkraft bewegte Gefährte als Fahrräder meinen könne.

Durch diese Auslegung können jedoch künftig sogar Gefahren für die Rikschafahrer und deren Fahrgäste entstehen, da Fahrradrikschas im Freistaat Sachsen nach Auffassung des OLG künftig keine vorhandenen ausgeschilderten Radwege mehr benutzen müssen, sondern die Fahrbahn benutzen dürfen. Die Richter überantworten mit dieser Auffassung die auf und im Rikscha befindlichen Personen dem direkten Kontakt mit dem motorisierten Kraftfahrzeugverkehr, so dass Rikschafahrer künftig keine der zahlreichen Schutzvorschriften für Radfahrer für ihr Gefährt in Anspruch nehmen können. Es bleibt nur zu hoffen, dass sich bis zur Klärung des Rechtsproblems der Einordnung von Rikschas in die Regelungen der StVO im dichten Stadtverkehr kein schwerer Unfall zwischen einer Rikscha und einem Kraftfahrzeug ereignet.

► 03.3 – 5/05

Keine Strafbarkeit bei Führen eines Kfz unter Wirkung des berauschenden Mittels Metamphetamin

OLG Jena, Beschluss vom 26. Januar 2005 – 1 Ss 318/04 (rechtskräftig)

StVG § 24a

Das Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung des berauschenden Mittels Methamphetamin erfüllt nicht den Tatbestand des § 24a Abs. 2, 3 StVG, weil es sich bei Methamphetamin nicht um eine der in der Anlage zu § 24a StVG enumerativ aufgeführten Substanzen handelt. Eine Ahndung nach § 24a Abs. 2, 3 StVG ist jedoch dann möglich, wenn sich das Methamphetamin bereits teilweise zu Amphetamin abgebaut hatte und das Vorhandensein des Abbauprodukts Amphetamin für einen Zeitpunkt während der Fahrt im Blut nachgewiesen werden kann.

Anm. d. Redaktion: Unter Aufhebung des amtsgerichtlichen Urteils hat das OLG den Betroffenen freigesprochen und dazu u.a. ausgeführt:

»Allein der Gesetzgeber ... kann bewirken, dass auch Fälle wie dieser von dem Bußgeldtatbestand des § 24a Abs. 2 u. 3 StVG erfasst werden, indem die in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittel und Substanzen um die Substanz Methamphetamin erweitert werden. Dies erscheint dem Senat angesichts der erwiesenen Wirkungen von Methamphetamin auf das Verhalten von Kraftfahrern (siehe dazu Knecht, Kriminalistik 2002, 402, 403 ff.; BayObLG, NZV 2004, 267) dringend geboten.