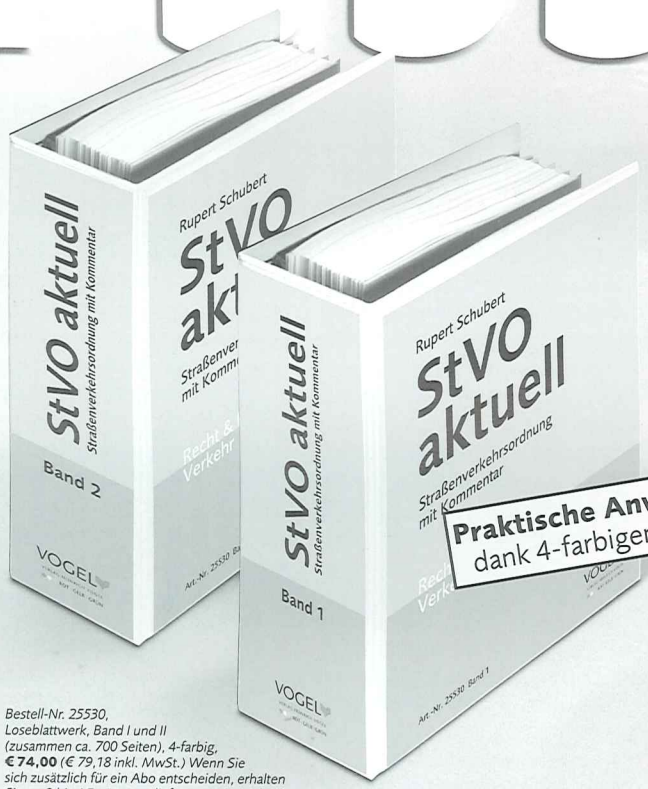
PSSST:



NICHT DIE NEUE
StVO AKTUELL
VERSCHLAFEN!

Praktische Anwendung
dank 4-farbigem Aufbau

Bestell-Nr. 25530,
Loseblattwerk, Band I und II
(zusammen ca. 700 Seiten), 4-farbig,
***€ 74,00** (€ 79,18 inkl. MwSt.) Wenn Sie sich zusätzlich für ein Abo entscheiden, erhalten Sie ca. 3 bis 4 Ergänzungslieferungen pro Jahr (Preis nach Seitenumfang).*

So finden Sie sich schnell zurecht:

- **Amtlicher Text StVO** (Allgemeine Verkehrsregeln, Zeichen und Verkehrseinrichtungen) (schwarze Schrift)
- **Zur Vorschrift gehörende Ordnungswidrigkeit** (blaue Schrift mit roten Balken)
- **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu StVO** (sachlich zur jeweiligen Vorschrift zugeordnet) (gelb hinterlegt)
- **Auszug aus dem Verwarnungs- und Bußgeldkatalog** (schwarz eingerahmt)
- **Kommentierung der jeweiligen Paragrafen** (blaue Schrift)
- **Neu:** Ausblick auf kommende Änderungen der StVO

Demoversion unter **www.heinrich-vogel-shop.de**

Die Straßenverkehrsordnung mit Kommentar ist das kompakte und praktische Nachschlagewerk für Fahrlehrer, Verkehrspädagogen, Straßenverkehrsbehörden und Polizei.

Einfach bestellen.
Über Ihre Service-Nummer:
Tel. 0180 / 5 26 26 18 (€0,12/Min.)
Fax 0180 / 5 99 11 55

Neumarkter Straße 18
81664 München
www.heinrich-vogel-shop.de

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

VD verkehrsdienst

Zeitschrift für die Rechtspraxis im Straßenverkehr 6/2005

143 **Müller**
Fahrradrikscha

146 **Liebermann**
Straßenverkehrsgesetz

150 **Huppertz**
Segway Human Transporters

156 **Ternig**
Kinderhaftung

Beirat:
Christine Kramer, Bremen
Andreas Marquardt, Bonn
Prof. Dr. Dieter Müller, Rothenburg
Christian Weibrecht, Bonn

Im Internet: www.verkehrsdienst.de

Inhalt 6/05

Im Internet:
www.verkehrsdienst.de
Neuer Zugangscode auf Seite 167

Fokus

Dieter Müller
Die Fahrradrikscha – doch kein Fahrrad? 143
Frank Liebermann
Zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze 146
Bernd Huppertz
Die rechtliche Einordnung des "Segway Human Transporters" 150
Ewald Ternig
Zur Kinderhaftung im Straßenverkehr 156

Aktuell

OLG Bayern: Atemalkoholmessung (Az.: 2 ObOWi 471/04) 158
LG Potsdam: Fahruntüchtigkeit (Az.: 24 Qs 37/05) 162
OLG Celle: Beifahrer haftet mit (Az.: 14 U 132/04) 163

Forum

Nachrichten 168
Internet: www.verkehrsdienst.de im Juni 168

IMPRESSUM

Verlag Heinrich Vogel GmbH
Neumarkter Straße 18, 81664 München
Telefon (Zentrale) 0 89 / 43 72-0
Telefax 0 89 / 4 31-28 38
Zeitschrift für die Rechtspraxis im Straßenverkehr ISSN: 0341-4388
Geschäftsführer
Andreas Kösters
Verlagsleitung
Katrin Geißler
Chefredakteurin
Judith Finke (verantwortlich)
Skandinavische Straße 24, 10317 Berlin
Telefon 0 30 / 51 06 29 64
Fax 0 30 / 51 06 46 25
E-Mail judith.finke@planetbus.de
Assistenz
Theresia Gläser
Lektorat
Ulrike Neumeister

Beirat
Christine Kramer, Staatsrätin beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Bremen
Andreas Marquardt, Regierungsdirektor im Bundesverkehrsministerium, Bonn
Prof. Dr. Dieter Müller, Rothenburg
Christian Weibrecht, Regierungsdirektor im Bundesverkehrsministerium, Bonn

Herstellung und Grafik
Sabine Spanner
Gesamtvertriebsleitung
Jutta Rethmann
Anzeigenleitung
Christian Rosner (verantwortlich)
Erfüllungsort und Gerichtsstand ist München.
Druck
F & W Mediencenter
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg
Bezugspreise Verkehrsdienst
Einzelheft: a 9,20 inkl. Versand u. MwSt.
Abo Inland: a 106,90 inkl. Versand u. MwSt.
Abo Ausland: a 110,90 inkl. Versand u. MwSt.
Ausbildungsabo: a 59,40 inkl. Versand u. MwSt. (gegen Vorlage eines gültigen Ausbildungsnachweises)

Abobezugsmöglichkeiten
Bestellungen per Telefax oder schriftlich über den Aboservice (siehe unten). Das Abonnement gilt zunächst für 1 Jahr. Es verlängert sich, wenn es nicht 3 Monate vor Ablauf dieses Jahres schriftlich beim Verlag gekündigt wird. Darüber hinaus sind Kündigungen jeweils 3 Monate vor Ende des folgenden Quartals dem Verlag schriftlich mitzuteilen. Die Abonnementsgebühren werden jährlich im Voraus in Rechnung gestellt oder bei Teilnahme am Lastschriftverfahren über die Postbanken oder Bankinstitute abgebucht. Bei Bestellung aus dem Ausland erfolgt die Lieferung gegen Euroscheck. Bei Nichtbelieferung durch höhere Gewalt besteht kein Anspruch auf Ersatz. Aufnahme im Lesezirkel nur mit Genehmigung des Verlages.

Unsere Konten:
Postbank München
(BLZ 700 100 80, Konto Nr. 401 08 04),
Commerzbank München
(BLZ 700 400 41, Konto Nr. 590 38 93)

Anzeigenpreise
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr.33 vom 1. 10. 2004

Nachdruck, Vervielfältigungen, Manuskripte
Der VD und alle in ihm enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar. Mit dem Autorenhonorar gehen die Verwertungs-, Nutzungs- und Vervielfältigungsrechte an den Verlag über, insbesondere auch für elektronische Medien (Internet, Datenbanken, CD-ROM).

Für die Herstellung des Verkehrsdienst verwenden wir chlorfreies Papier.

Ihre Ansprechpartner
Telefon 01 80 / 5 26 26 18*
Telefax 01 80 / 5 99 11 55
E-Mail servicecenter.vogel@verlag-heinrich-vogel.de
* gebührenpflichtig, 0,12 / Minute
Anzeigenverwaltung
Elisabeth Leibmann
Telefon 0 89 / 43 72-23 52
Telefax 0 89 / 43 72-23 98

Die Fahrradrikscha – doch kein Fahrrad?

In Heft 12 des Verkehrsdienstes Jahrgang 2004 äußerte sich das OLG Dresden in einem Beschluss zu der Rechtsfrage, ob eine Fahrradrikscha unter den Anwendungsbereich von § 21 Abs. 3 StVO fällt[1]. Im Ergebnis verneinte der Senat die Anwendbarkeit. *Von Dieter Müller*

Der Grund: Das Gericht kam über die Anwendung verschiedener juristischer Auslegungsmethoden zu dem Schluss, dass eine Fahrradrikscha kein Fahrrad im Sinne der Schutzvorschrift des § 21 Abs. 3 StVO sei. Diese einengende Auslegung ist nicht haltbar und führt im Ergebnis zu einem Mehr an Unsicherheit auf den Straßen.

Zum Sachverhalt: Der Betroffene befuhr mit seiner Fahrradrikscha und zwei Insassen eine öffentliche Verkehrsfläche. Weil er der Vorschrift über die Personenbeförderung auf Fahrrädern gem. § 21 Abs. 3 StVO zuwidergehandelt habe, wurde er vom Bußgeldrichter des Amtsgerichts Leipzig zur Zahlung von fünf Euro verurteilt. Das der Entscheidung des OLG Dresden zugrunde liegende Verfahren liefert aber mehr als den Stoff für eine juristische Glosse, wendet das Gericht doch für einen Fall dieser praktisch eher geringen Bedeutung vier juristische Auslegungsmethoden an, um zu dem von ihm gewünschten Ergebnis zu gelangen, dass es sich bei einer Fahrradrikscha entgegen dem Wortlaut der Fahrzeugbezeichnung dennoch nicht um ein Fahrrad im Sinne des § 21 Abs. 3 StVO handelt.

Diesem Ergebnis kann jedoch nicht gefolgt werden.

Charakter des Wiener Übereinkommens von 1968

Es ist zunächst bemerkenswert, dass das OLG Dresden das Wiener internationale Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968[2] nicht als Auslegungsrichtlinie für geltendes deutsches Verkehrsrecht anerkennt. Das Fahrrad wird dort definiert 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.

Fraglich ist jedoch bereits, ob die ausgrenzende Sichtweise des OLG Dresden durch die entsprechende Klausel im Vertragsgesetz gestützt wird. Die definitorische Festlegung über die wesentlichen Merkmale eines Fahrrades im Art. 1 Buchst. l ÜbStrV ist nämlich eine Begriffsbestimmung „im Sinne dieses Übereinkommens" vorgenommen worden, die lediglich als eine von vielen definitorischen Voraussetzung für die nachfolgenden Weltregeln im Kapitel I vorangestellt wurde[3]. Der Bundestag

1) OLG Dresden, Beschl. v. 11.10.2004, VD 2004, S. 332 ff.

2) Hier abgekürzt mit ÜbStrV; BGBl. II 1977, S. 811.

3) Laut Präambel des ÜbStrV geht es im Kern um „die Annahme einheitlicher Verkehrsregeln", um die beiden primären Ziele des Übereinkommens zu erreichen, nämlich „den internationalen Straßenverkehr zu erleichtern und die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen".

stellte somit im Vertragsgesetz lediglich deklaratorisch fest, was die Vertragsparteien zuvor bereits völkerrechtlich vereinbart hatten. Der Senat des OLG Dresden hat demnach die Formulierung des Deutschen Bundestages als vollständige Distanzierung des Bundesgesetzgebers von den materiellen Inhalten der ÜbStrV missverstanden.

Die Auffassung des OLG Dresden zur Geltung des Übereinkommens ist auch aus dem Grund umso erstaunlicher, als das Bundesverwaltungsgericht in der Art der Ratifizierung kein Hindernis sah, dieselbe Bestimmung in einem durchaus vergleichbaren Fall ohne Abstriche ausdrücklich als Auslegungsmaßstab anzuerkennen und in direkter Anwendung der dortigen Definition des Fahrrades sowie unter ausdrücklichem Hinweis auf das BGBl. ein Liegefahrrad als ein Fahrrad zu definieren[4].

Definitionen zum Fahrradbegriff fehlen sowohl in der StVO als auch in der StVZO, sodass es nur logisch ist, einen definitorischen Bezugspunkt außerhalb der beiden genannten Verordnungen auf einer höheren Bezugsebene zu wählen und auf die international gültige Definition des ÜbStrV zurück zu gehen. Das OLG Dresden stellt sich mit der Nichtanwendung der Definition des Wiener Übereinkommens gegen geltendes Recht und gegen die h. M.[5].

Auch wenn die Bestimmungen des Übereinkommens 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 Begriffes „Fahrrad" zu verstehen ist. Es geht in der Definition des Übereinkommens um die Antriebsart des Fahrrades. Unstreitig wird auch eine Fahrradrikscha als Fahrzeug ausschließlich mit Muskelkraft bewegt und auch die Tatsache, dass sie drei Räder besitzt, liegt im Definitionsrahmens des Wiener Übereinkommens.

Auch nach der Auslegung des BVerwG ist das entscheidende Kriterium für die Eigenschaft eines Fahrrades, dass es nicht durch Maschinenkraft bewegt wird und darüber hinaus von einer speziellen Antriebsart gekennzeichnet wird.[6]

Mit keiner Silbe hat im Gegensatz zu dem OLG Dresden das OVG Mannheim die Geltung des ÜbStrV als Auslegungsmaßstab für deutsches Verkehrsrecht in Frage gestellt und gefolgert, wenn ein Gefährt über Räder verfüge und mit Hilfe von Pedalen durch Muskelkraft bewegt werde, sei es ein Fahrrad im Sinne der StVO[7].

Bedenklich ist aber nicht nur die Tatsache, dass ein OLG eine völkerrechtliche Rechtsgrundlage als Auslegungsmaßstab ignoriert, sondern sich zudem in seiner Auslegungspraxis von der Anwendung des höchsten bundesdeutschen Verwaltungsgerichts sowie eines dem OLG auf vergleichbarer Ebene befindlichen obersten Landesgerichts einer anderen Gerichtsbarkeit distanziert. Mit dieser insulären Auslegung geht das OLG Dresden einen bedenklichen Weg.

Weitere sinnvolle Maßstäbe der Rechtsauslegung

Auch aus der Sicht einer an den Schutzzwecken der StVO orientierten Rechtsauslegung bedeutet die Entscheidung des OLG Dresden einen deutlichen Rückschritt.

In der Konsequenz dieser Entscheidung sind Fahrradrikschas nicht als Fahrräder im Sinne der StVO anzusehen, sodass für diese Fahrzeuge bei angeordneten Zeichen 237, 240 oder 241 auch die Radwegebenutzungspflicht aus § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO entfiele. Fahrradrikschas dürften demnach überall die Fahrbahn benutzen. Durch diese Auslegung des Senates können jedoch künftig sogar Gefahren für die Rikschafahrer und deren Fahrgäste entstehen.

Die Richter überantworten mit dieser Auffassung die auf und im Riksch befindlichen Personen dem direkten Kontakt mit dem motorisierten Kraftfahrzeugverkehr, insbesondere bei Vorgängen des Linksabbiegens, Vorbeifahrens und Entgegenkommens, sodass Rikschafahrer künftig keine der zahlreichen Schutzvorschriften für Radfahrer für ihr Gefährt in Anspruch nehmen können.

Rikschafahrer sind jedoch in Übereinstimmung mit der h. M. Radfahrer und würden in dieser Eigenschaft in vollem Umfang den Verpflichtungen des § 21 Abs. 3 StVO unterfallen. Das Ziel des OLG Dresden lag aber – wie in seiner teleologischen Auslegung deutlich wird – genau darin, Rikschafahrer nicht mit den verschiedenen Pflichten aus § 21 Abs. 3 StVO zu belasten.

In der Tat wäre es widersinnig, in Rikschafahrrädern nur Kinder unter sieben Jahren als Fahrgäste zu befördern. 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 selbst lösen. Dafür stehen ihm zwei Möglichkeiten zur Verfügung, nämlich erstens, indem er nun diese besondere Unterart der Fahrräder in das geltende Recht passgenau einordnet.

Ein weiterer möglicher Weg wäre es, wenn sich ein Rikschafahrer über die Ausnahmevorschrift des § 46 Abs. 1 Nr. 5 a StVO von den entsprechenden Pflichten des § 21 Abs. 3 befreien ließe. Dies ist auch heute schon nicht nur möglich, sondern sogar ausdrücklich erwünscht. Mit der Veröffentlichung der Empfehlungen für die Entscheidung über Anträge auf Zulassung des Betriebs von Fahrradtaxen[8] sprechen sich die obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder gemeinsam mit dem BMVBW dafür aus, einen Betrieb mit Fahrradtaxen über Ausnahmegenehmigungen unter bestimmten Bedingungen und definierten Auflagen zu genehmigen.

Überdies definieren die genannten Verkehrsbehörden Fahrradtaxen als dreirädrige, überwiegend mit Trethilfen ausgestattete Fahrräder, mit denen Personenbeförderung vorrangig erwachsener Fahrgäste im öffentlichen Straßenverkehr gegen Entgelt angeboten und durchgeführt wird.[9] Warum sich das OLG Dresden in seiner Entscheidung auch von dieser ausführlichen Definition ausdrücklich distanziert[10], kann mit rationalen Argumenten nicht mehr nachvollzogen werden.

DER AUTOR: Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Fachbereichsleiter Verkehrswissenschaften an der Fachhochschule für Polizei Sachsen, Rothenburg

4) BVerwG, Beschluss vom 31.5.2001, VRS 101, 310 ff.; ebenso wie die Vorinstanz, der VGH Mannheim, VM 2001, Nr. 16 S. 13 ff.

5) Vgl. dazu auch Hentschel, Straßenverkehrsrecht, § 2 StVO Rn. 66, der dreirädrige Fahrzeuge ebenfalls als Fahrräder ansieht.

6) BVerwG, a.a.O., ebd.

7) OVG Mannheim, a.a.O., S. 14.

8) VkBl 2003, S. 429 f.

9) VkBl, a.a.O., S. 429.

10) OLG Dresden, a.a.O., S. 334.