E 10934

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 Sendler
Manfred Walther
Dr. Friedrich Wolff

Aus dem Inhalt:

G. Hückstädt: **Gerichtliche Mediation beim Landgericht Rostock – ein Erfahrungsbericht** S. 289

E. Röper: **Die Bodenreformen in allen vier Besatzungszonen** S. 296

F. Selbmann: **Die Rechtsfigur der »Rettungsfolter« und das Völkerrecht** S. 300

Düsseldorfer und Berliner Tabelle ab 1.7.2005 S. 301

Aus dem Rechtsprechungsteil:

BGH: Anrechnung des Kindergeldes auf Unterhalt im Beitrittsgebiet S. 309

BGH: Rechtsnachfolge nach dem VKSK S. 313

OLG Rostock: Umlegung von Kosten für Center-Management auf Geschäftsraummieter S. 315

OLG Jena: Einordnung eines »Mercedes Sprinter« als Lkw und vermeidbarer Verbotsirrtum S. 319

OVG Berlin: Nutzungsuntersagung eines Diskothekbetriebs im Mischgebiet S. 322

EGMR: Unzulässige Beschwerden von Alteigentümern bei Enteignungen in der SBZ und DDR S. 325

BAG: Betriebsbedingte Kündigung im öffentlichen Dienst aufgrund von Stellenstreichungen S. 333

7 05

59. Jahrgang Seiten 289-336

Nomos

03 STRAF-/ORDNUNGSWIDRIGKEITENRECHT

▶ 03.1 – 7/05

Einordnung eines »Mercedes Sprinter« als Lkw und vermeidbarer Verbotsirrtum

OLG Jena, Beschluss vom 12. Oktober 2004 – 1 Ss 208/04 (AG Gotha) (rechtskräftig)

StVO § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1; OWiG § 11 Abs. 2

1. Zum Begriff des Pkw iSd Verhaltensvorschriften der StVO, hier: § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 StVO (Mercedes Sprinter).
2. Zur Vermeidbarkeit eines Verbotsirrtums aufgrund der Eintragung in den Fahrzeugpapieren als »Pkw«.

Gegen den Betroffenen wurde wegen einer am 11.9.2003 als Führer eines Kfz des Herstellers Daimler-Chrysler, Typ S., mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t, begangenen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 54 km/h ein Bußgeld von 275 € festgesetzt und ein Fahrverbot von zwei Monaten angeordnet.

Auf den Einspruch des Betroffenen verurteilte ihn das AG wegen fahrlässiger tateinheitlich begangener Ordnungswidrigkeit nach § 24 StVG iVm § 41 Abs. 2 Nr. 7 (Zeichen 274) StVO zu einer Geldbuße von 550 €. Von der Anordnung eines Fahrverbots wurde abgesehen.

Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen hatte lediglich bzgl. der Höhe der Sanktion Erfolg.

Aus den Entscheidungsgründen:

1. Die vom AG getroffenen tatsächlichen Feststellungen tragen den Schuldspruch wegen fahrlässiger Überschreitung der durch Verkehrszeichen 274 angeordneten Beschränkung der höchstzulässigen Geschwindigkeit nicht.

In dem angefochtenen Urteil heißt es:

»Der Betroffene befuhr am 11.9.2003 um 1.15 Uhr die A 4 in Richtung Frankfurt/M. mit dem Kfz über 3,5 t. In Höhe der Kilometrierung 248 überschritt er die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaft um 54 km/h. Die zulässige Geschwindigkeit betrug 80 km/h. Es waren lediglich die Sitzbank für Fahrer und Beifahrer vorhanden. Andere Sitzgelegenheiten befanden sich nicht im Fahrzeug. Das Fahrzeug war mit Kartons beladen und dienten der Güterbeförderung. Die Sitzbank vorne war durch eine Trennwand von der Ladefläche getrennt.«

Ferner stellt das AG fest, dass das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs 4,6 t betrug und in den Zulassungspapieren als »Pkw geschlossen« bezeichnet war.

Ein Verstoß gegen eine durch Verkehrszeichen angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung lässt sich dem nicht entnehmen.

2. Stattdessen ergibt der festgestellte Sachverhalt jedoch – wie auch das AG ... angenommen hat – eine Ordnungswidrigkeit nach § 24 StVG iVm § 49 Abs. 1 Nr. 18, § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 StVO, d.h. einen Verstoß gegen das Verbot, mit Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die nicht Personenkraftwagen sind, auf Autobahnen schneller als 80 km/h zu fahren.

Das AG hat zutreffend angenommen, dass es sich bei dem von dem Betroffenen gesteuerten Fahrzeug nicht um einen Pkw iSd § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 StVO (»ausgenommen Personenkraftwagen«) handelt.

Allerdings verkennt das AG, dass die rechtliche Eigenschaft als Pkw im Sinne dieser Vorschrift nicht (allein) danach beurteilt werden kann, ob die in § 23 Abs. 6a StVZO genannten Voraussetzungen erfüllt sind (OLG Karlsruhe, Beschl. v. 25.8.2004, 2 Ss 80/04; Blümel, DAR 2004, 39). Nach § 23 Abs. 6a StVZO sind auch Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,8 t als Pkw zu bezeichnen, die nach ihrer Bauart und Einrichtung geeignet und bestimmt sind, wahlweise vorwiegend der Beförderung von Personen oder vorwiegend der Beförderung von Gütern zu dienen, und die außer dem Führersitz Plätze für nicht mehr als acht Personen haben. § 23 Abs. 1 Nr. 6a StVZO stellt eine Spezialregelung für sog. Kombinationskraftwagen dar; diese sollen unter den in der Vorschrift genannten Bedingungen den Pkw zugeordnet werden (vgl. Blümel, aaO).

Die Vorschrift besagt indes nicht, dass auch Fahrzeuge, die nach ihrem äußeren Erscheinungsbild, der Konstruktion und der technischen Gestaltung einem typischen Pkw gleichen, nur deshalb den Lkw zuzurechnen sind, weil ihr zulässiges Gesamtgewicht – wie das des vom Betroffenen gesteuerten Mercedes S. – 2,8 t überschreitet. Auf die grundsätzliche Frage, ob die in § 23 Abs. 1 Nr. 6a StVZO erfolgte Zuordnung bestimmt gearteter Kombinationskraftwagen zur Gruppe der Pkw auch für die Verhaltensvorschriften der StVO maßgeblich ist, braucht der Senat daher nicht einzugehen. Im Übrigen macht bereits der Wortlaut des § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 StVO deutlich, dass auch Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t Pkw sein können. Andernfalls wäre die ausdrückliche Ausnahme von Pkw (»ausgenommen Personenkraftwagen«) unverständlich.

Die StVO selbst erhält trotz mehrfacher Verwendung der Begriffe »Lastkraftwagen« und »Personenkraftwagen« keine gesetzliche Definition dieser Fahrzeugarten. Die Bestimmung der für die Zuordnung zu den Pkw oder zu den Lkw iSd Verhaltensvorschriften der StVO maßgeblichen Kriterien ist deshalb am Leitgedanken der StVO, der Verhinderung von Verkehrsunfällen, auszurichten. Diesem Regelungszweck der StVO kann nur dadurch Rechnung getragen werden, dass für die Einordnung eines Fahrzeugs iSd StVO auf dessen konkrete Bauart, Ausstattung und Einrichtung abgestellt wird. Denn für die Beherrschung eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr sind neben den persönlichen Fähigkeiten des Fahrzeugführers die Eigenschaften des Fahrzeugs und dessen Ladung relevant (OLG Karlsruhe, aaO).

Da die Legaldefinitionen des § 4 Abs. 4 PBefG für Personen- und Lastkraftwagen an die Bauart, die Ausstattung und die Einrichtung des Fahrzeugs anknüpfen, erscheint es sachgerecht, diese Begriffsbestimmungen auch bei der Anwendung der StVO zugrunde zu legen (ebenso OLG Karlsruhe, aaO, mwN). Nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG sind Pkw Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschl. Fahrzeugführer) geeignet und bestimmt sind. Lkw sind gem. § 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Gütern bestimmt sind. ...

In Anwendung der Begriffsbestimmungen des § 4 Abs. 4 PBefG handelt es sich bei dem vom Betroffenen gesteuerten Kfz um einen Lkw. Nach den Feststellungen des AG war das Tatfahrzeug nach Bauart und Einrichtung nicht zur Personenbeförderung, sondern zum Gütertransport bestimmt. Außer der Sitzbank für Fahrer und Beifahrer befanden sich keine Sitzgelegenheiten im Fahrzeug. Das Kfz war mit Kartons beladen. Die Ladefläche war durch eine Wand von der Sitzbank getrennt. Dies alles sind typische Merkmale eines zum Gütertransport bestimmten und geeigneten Lkw.

Da ferner das zulässige Gesamtgewicht des vom Betroffenen geführten Lkw nach den Feststellungen des AG den in § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 StVO genannten Grenzwert von 3,5 t überstieg, betrug die höchstzulässige Geschwindigkeit auf Autobahnen somit 80 km/h. Diese Geschwindigkeit überschritt der Betroffene um 54 km/h.

Der Betroffene handelte fahrlässig.

Ein Verschulden hinsichtlich der Geschwindigkeitsüberschreitung als solcher ist trotz des Fehlens näherer Ausführungen im Urteil hierzu angesichts des Umfangs der Überschreitung von 54 km/h nicht zweifelhaft. Zugunsten des Betroffenen ist insoweit

jedoch lediglich von Fahrlässigkeit auszugehen, da Feststellungen zur Kenntnis oder Inkaufnahme der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit nicht getroffen worden sind. ...

Die Vorwerfbarkeit des Verkehrsverstoßes scheitert nicht an dem vom AG der Sache nach festgestellten Verbotsirrtum iSd § 11 Abs. 2 OWiG.

Der Betroffene ging offensichtlich aufgrund der Bezeichnung des von ihm gesteuerten Kfz in den Fahrzeugpapieren als »Pkw« davon aus, dass dieses Fahrzeug nicht den für Lkw geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen unterliege. Das Fehlen der Einsicht, etwas Unerlaubtes zu tun, namentlich weil der Täter das Bestehen oder die Anwendbarkeit einer Rechtsvorschrift nicht kennt, lässt gem. § 11 Abs. 2 OWiG die Schuld nur dann entfallen, wenn der Täter diesen Irrtum nicht vermeiden konnte.

Mit dem AG erachtet der Senat den Verbotsirrtum des Betroffenen jedoch als vermeidbar.

Zwar bestünden erhebliche Bedenken dagegen, einen Verbotsirrtum für die Tatzeit (Sept. 2003) dann als vermeidbar anzusehen, wenn die Geschwindigkeitsüberschreitung mit einem Fahrzeug begangen worden wäre, dass in den Fahrzeugpapieren als Pkw bezeichnet ist, bei dem es sich jedoch um einen Lkw iSd StVO handelt, obwohl der tatsächliche Zustand (z.B. Sitzplätze) den diesbezüglichen Angaben in den Zulassungspapieren entspricht, also insbes. keine nachträglichen Veränderungen vorgenommen wurden. Für einen juristischen Laien liegt die Annahme durchaus nahe, dass die in den Zulassungspapieren angegebene Bauart des Fahrzeugs auch im übrigen Straßenverkehrsrecht, insbes. also auch für die StVO, maßgeblich ist, vorausgesetzt der tatsächliche Zustand des Fahrzeug entspricht (noch) den Zulassungspapieren.

Dieses Vertrauen erscheint dem Senat bis zu dem Zeitpunkt, in dem die erste obergerichtliche Entscheidung zu dieser Frage ergangen und durch entsprechende Veröffentlichungen bekannt gemacht worden war, schutzwürdig (vgl. etwa Göhler, OWiG, 13. Aufl., § 11 Rn 27 a). Die erste obergerichtliche Entscheidung, die das hier in Rede stehende Problem behandelt, ist, soweit ersichtlich, der Beschluss des BayObLG v. 23.7.2003 (NJW 2004, 306).

Ausweislich der vom AG getroffenen Feststellungen befand sich das von dem Betroffenen geführte Tatfahrzeug jedoch nicht mehr in seinem ursprünglichen Zustand, sondern war »als Lkw umgebaut«. Im Tatzeitpunkt verfügte es nur noch über eine Sitzbank für Fahrer und Beifahrer. Der gesamte Bereich hinter Sitzbank und Trennwand diente als Ladefläche zum Gütertransport. Dass ein für den überwiegenden Gütertransport umgebauter Kraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4,6 t anderen Regelungen hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterliegen könnte als ein zum überwiegenden Personentransport bestimmtes vergleichbares Fahrzeug, lag selbst im Sept. 2003 auch für einen juristischen Laien so nahe, dass eine Erkundigung bei einer mit der Anwendung der StVO vertrauten Stelle oder Person angezeigt war und die dadurch erhaltene Auskunft – die Entscheidung des BayObLG war bereits ergangen und in Fachkreisen bekannt – das Vertrauen in die Maßgeblichkeit der Angaben zur Fahrzeugart in den Fahrzeugpapieren zerstört hätte. ...

3. Auch der Rechtsfolgenausspruch des angefochtenen Urteils kann keinen Bestand haben.

Das AG ist davon ausgegangen, dass ein Regelfall für die Verhängung eines zweimonatigen Fahrverbots vorliege, hat jedoch zur Vermeidung einer unbilligen Härte von der Anordnung eines Fahrverbots abgesehen und stattdessen gem. § 4 Abs. 4 BKatV den Regelsatz der Geldbuße von 275 € auf 550 € verdoppelt.

Das Vorliegen eines Regelfalls iSd § 4 Abs. 1 BKatV entbindet den Richter nicht von der Prüfung, ob der festgestellte Verkehrsverstoß eine »grobe Verletzung« der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers iSd § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG darstellt. Es bedarf jedoch im Normalfall keiner Ausführungen hierzu im Urteil, wenn nicht besondere Umstände vorliegen. Hier sind solche besonderen Umstände in Gestalt eines Verbotsirrtums, von dem ersichtlich auch das AG ausgegangen ist, gegeben.

Der oben behandelte vermeidbare Verbotsirrtum iSd § 11 Abs. 2 OWiG steht einer Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitung als grobe Pflichtverletzung iSd § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG entgegen ... Als ein ... besonders verantwortungsloses Verhalten ist die dem Betroffenen vorzuwerfende unterbliebene Erkundigung in Bezug auf die Maßgeblichkeit der Angaben in den Fahrzeugpapieren für die Anwendbarkeit der Vorschriften der StVO nicht zu bewerten. Es ist deshalb nicht geboten, mit der Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme eines Fahrverbots auf den Betroffenen erzieherisch einzuwirken (vgl. BayObLG, aaO).

Da somit die Voraussetzungen der Verhängung eines Fahrverbots nicht vorlagen, besteht keine Rechtfertigung dafür, die Geldbuße gem. § 4 Abs. 4 BKatV im Hinblick auf das Unterbleiben der Anordnung eines Fahrverbots zu erhöhen.

Anmerkung:

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

Das OLG widmet sich in seinem Beschluss der seit zwei Jahren im Rampenlicht stehenden sog. Sprinterklasse und steht mit seiner Entscheidung am Ende einer Kette von drei aktuellen Beschlüssen zu dieser Thematik. In der Sache ging es in allen drei Entscheidungen stets um die Problematik der Umgehung der Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw, die durch den extensiven Gebrauch von Kleintransportern für den Gütertransport offenkundig wurde.

Der Beschluss ist auch gerade deswegen aktuell, weil ein Teilaspekt des behandelten Problems inzwischen zu einer Änderung der Rechtsgrundlagen geführt hat, die im Frühj. 2005 wirksam wurde. Ab dem 1.5.2005 gilt nämlich die Vorschrift des § 23 Abs. 6a StVZO nicht mehr, da sie inzwischen mittels Art. 1 Nr. 1 iVm Art. 2 Satz 1 der 27. VO zur Änderung der StVZO v. 2.11.2004 (BGBl. I S. 2712) aufgehoben worden ist. Grundlage für diese Aufhebung war die Anpassung des deutschen Zulassungsrechts an das höherrangige EG-Recht, das mit der RL 70/156/EWG (ABl. EG 1970 Nr. L 42 S. 1) die Begriffsbestimmungen für Fahrzeugklassen und -typen verbindlich vereinbarte und den Fortbestand der deutschen Ausnahmevorschrift nicht mehr zuließ.

Bereits im Jahr 2003 hatte das BayObLG als erstes Obergericht mit einem viel beachteten Beschluss v. 23.7.2003 (aaO) klargestellt, dass Kleintransporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t auf der Grundlage der Vorschrift des § 23 Abs. 6a StVZO zulassungsrechtlich nicht rechtmäßig als Pkw klassifiziert werden können.

Als Konsequenz aus diesem Beschluss gilt für Fahrzeuge aus diesem Fahrzeugsegment bei einer tatsächlichen Nutzung als Lkw auf Autobahnen seither gem. § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 StVO faktisch die für Lkw erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Problematisch ist allerdings seit dieser Entscheidung die praktische polizeiliche Kontrolle dieser Rechtsfolge, weil es in den Autobahnpolizeien der 16 Bundesländer bundesweit allenthalben an der für einen nennenswerten Kontrolldruck erforderlichen Personalstärke und vielfach auch an dem dazu notwendigen modernen Equipment mangelt.

Das OLG Karlsruhe, das unlängst mit Beschl. v. 25.8.2004 (Zeitschr. f. Verkehrsrecht [ZVS] 2005, 44) die Indifferenz des Begriffs »Sprinter« als Bewertungskriterium verdienstvoll herausstellte, ergänzte die Rechtsauslegung um den wertvollen Aspekt, dass die zulassungsrechtliche Einklassifizierung eines Kfz mit einem zuläs-

sigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t als Pkw ohne Belang für die Anwendung der Geschwindigkeitsvorschrift des § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 StVO sei (zu den Unfallrisiken für Lkw und Kleintransportern vgl. die aktuelle Untersuchung von Echterhoff/Kraft/Rabe, in: ZVS 2004, 66 ff.). Vielmehr komme es für die im Einzelfall erlaubte Geschwindigkeit auf die konkrete Bauart und Ausstattung des einzelnen Kfz an, nicht jedoch auf die zulassungsrechtlich bescheinigte allgemeine Bauart. Wichtig an der Entscheidung des OLG Karlsruhe war neben der Bestätigung des BayObLG insbes. die wertvolle Herausstellung der unterschiedlichen Regelungszwecke von Zulassungsvorschriften der StVZO und dem Verhaltensrecht der StVO (vgl. dazu näher die Anm. Müller, in: ZVS 2005, 45).

Das OLG Jena schließt sich mit seiner Rechtsauslegung dem OLG Karlsruhe an, indem es auf verdienstvolle Weise an den Leitgedanken der StVO, Verkehrsunfälle zu verhindern, anknüpft. Damit betonen beide Obergerichte vollkommen zu Recht die Schutzfunktion der StVO und wenden konsequent die Definition des § 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG, wonach als Lkw diejenigen Kfz angesehen werden, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, ungeachtet der zulassungsrechtlichen Einordnung des Fahrzeugs als »Pkw, geschlossen« direkt auf die Fahrzeuge der Sprinterklasse an. Auf dieser Basis sind die zum Transport von Gütern eingerichteten und genutzten Sprinter bei Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts von 3,5 t eben als Lkw einzuordnen und dürfen auf Autobahnen gem. § 18 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVO nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bewegt werden.

Ein besonderer Verdienst des Jenaer Senats ist die Beleuchtung der Problematik des Verbotsirrtums. Regelmäßig beriefen sich die Fahrer von Fahrzeugen der Bauart Sprinter, die Zulassungspapiere mit der Eintragung »Pkw, geschlossen« vorweisen konnten, auf das Argument, sie hätten aufgrund dieser Einordnung als juristische Laien zwangsläufig auf die mögliche Rechtsfolge schließen müssen, dass damit auch gleichzeitig eine Befreiung von der Geschwindigkeitsgrenze des § 18 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVO (80 km/h) verbunden sei. Der Fahrer hätte damit nicht gewusst, dass er, indem er schneller gefahren sei, unrecht handelte. Würde man dieser Argumentation folgen, läge gem. § 11 Abs. 2 OWiG ein unvermeidbarer Verbotsirrtum vor, der, je nach vorliegendem Zeitpunkt des Bußgeldverfahrens, zu einer Einstellung bzw. einem Freispruch führen müsste.

Genau das Problem der Vermeidbarkeit des tatsächlich vorliegenden Verbotsirrtums wird nun vom Senat beleuchtet. Zu Recht verortet er zunächst die Schlagzeilen machende Entscheidung des BayObLG als Meilenstein, nach deren taggenauer Publikation in sämtlichen Medien für betroffene Sprinterfahrer kein schützenswertes Vertrauen mehr vorhanden war. Sprich: Wer nach dieser Entscheidung mit einem Kleintransporter, der ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t aufwies, auf Autobahnen unterwegs war, konnte sich bei Überschreiten der 80 km/h-Grenze nicht mehr auf einen vermeidbaren Verbotsirrtum berufen.

Eine Unvermeidbarkeit des Verbotsirrtums wäre demnach in der Sprinter-Problematik nur noch in den Fällen gegeben, die sich vor der Veröffentlichung des Sprinter-Beschlusses des BayObLG ereignet hatten. In diesem Sinne macht der Senat des OLG Jena auf einen nahe liegenden Denkansatz aufmerksam. Die an sich schützenswerte Vorstellung des Fahrers, »nur« einen Pkw und gerade keinen Lkw zu führen, ist nämlich davon abhängig, dass das betreffende Fahrzeug auch genau zu diesem Zweck des Personentransports eingerichtet ist und genutzt wird. Das Vertrauen ist in dem Sinne dann nicht mehr schützenswert, wenn das Fahrzeug inzwischen derart umgerüstet worden ist, dass der Zweck des Gütertransports – wie hier – deutlich im Vordergrund steht. In diesem Fall hätte es auf Seiten des Fahrers (und nebenbei gesagt auch seines Chefs) nahe liegen müssen, sich Gedanken darüber zu machen, ob die Klassifizierung als Pkw überhaupt noch haltbar ist.

In vergleichbaren Fällen somit ungeklärter Rechtslagen empfiehlt *Göhler* (aaO) und ihm folgend nun auch das OLG Jena, sich bei der zuständigen Verkehrsbehörde nach der geltenden Rechtslage zu erkundigen und fortan danach zu handeln. Damit liegt es für Verkehrsteilnehmer nahe, sich für Fragen rund um die Vorschriften der StVO bei der örtlichen Polizeidienststelle nach der für ihren Fall geltenden Rechtslage zu erkundigen.

Auch juristische Laien dürfen in Folge der Argumentation des OLG Jena nicht nur einseitig in ihrem Sinne denken und die bestehenden Verhaltensvorschriften ganz danach auslegen, sondern sie müssen als verantwortungsbewusste Verkehrsteilnehmer auch den Schutzzweck der Vorschriften kennen und beachten. In möglichen Zweifelsfällen der Auslegung von Verkehrsvorschriften, und das macht den besonderen Wert der Entscheidung des OLG aus, besteht eine Erkundigungspflicht des Verkehrsteilnehmers. Nimmt er diese nicht wahr, kann er sich später nicht darauf berufen, in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum gehandelt zu haben.

Diese Erwägungen gelten nicht nur für die Vorschriften der StVO und StVZO, sondern durchaus auch für sämtliche andere Verkehrsvorschriften. Bestehen bei Fahrzeugführern Zweifel über die Reichweite oder die Rechtsfolgen bestimmter Normen, so obliegt ihnen eine Erkundigungspflicht bei der betreffenden Verkehrsbehörde. Diese Erkundigungspflicht kann für Fragen um die Geltung von Verhaltensnormen der StVO aus der Grundregel des § 1 Abs. 1 StVO herausgelesen werden. Dabei ist jedoch zu Gunsten des Verkehrsteilnehmers davon auszugehen, dass er nicht die Pflicht hat, die zuständige Fachbehörde selbst zu ermitteln. Der Anlaufpunkt sollte die örtliche Polizeidienststelle sein, die in aller Regel über die notwendigen Informationen verfügen sollte.

Mit dieser persönlichen Erkundigungspflicht korrespondiert jedoch auch eine staatliche Informationspflicht, die in der heutigen Zeit aus vielerlei Gründen nur unvollkommen wahrgenommen wird. Verkehrsministerien in Bund und Ländern obliegt es daher, die Verkehrsteilnehmer in effektiver und verständlicher Weise insbes. über neue Verkehrsvorschriften, aber auch über bedeutende Änderungen in der Rspr. angemessen zu informieren. Es darf von staatlicher Seite wegen des hohen Gewichts der Verkehrssicherheit nicht der Zufälligkeit und dem Belieben der Medien überlassen bleiben, die Öffentlichkeit z.B. über die allgemeine rechtliche Bedeutung eines Sprinter-Beschlusses angemessen aufzuklären. Dieser Aspekt könnte von Verkehrsrechtsanwälten auch in der Zukunft durchaus entlastend für so manchen verunsicherten Verkehrsteilnehmer in die juristische Waagschale der Vermeidbarkeitsbetrachtung beim Verbotsirrtum geworfen werden.

▶ **03.2 – 7/05**

Vergütung des Pflichtverteidigers in Strafvollstreckungssachen

Kammergericht, Beschluss vom 31. Januar 2005 – 1 AR 1490/04 – 5 Ws 4/05 (LG Berlin)

StGB § 67e; VV RVG Nr. 4200 ff.

In Verfahren nach § 67e StGB bemisst sich die Vergütung des Pflichtverteidigers nach den Gebührentatbeständen Nr. 4200 ff. VV RVG, nicht hingegen nach den Gebührentatbeständen für Einzeltätigkeiten. *(Leitsatz der Redaktion)*

Anm. d. Redaktion: *Zur Vergütung der anwaltlichen Tätigkeit in Strafsachen siehe H.-J. Mayer, NJ 2005, 17 ff., 58 ff.*