

# Gefahrentatbestände als Fehlerquellen in Bußgeldanzeigen

Prof. Dr. jur. Dieter Müller und Burkhard Köhler

## Einleitung

Bei der Anwendung der Tatbestände des Bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges (BTKat-OWi) kann es durch Auslegungsfehler des Gefahrenbegriffes durch die Rechtsanwender in Polizei und Bußgeldbehörden zu fehlerhaften Bußgeldbescheiden kommen. Der Erfolg eines durch einen Rechtsanwalt eingelegten Einspruchs kann davon abhängen, ob den Sachbearbeitern die Fehlerquelle deutlich genug dargestellt werden kann. Eine einheitliche Auslegung an Hand der vorgegebenen Kriterien der Rechtsprechung kann andererseits zukünftigen Fehlern in Polizei und Bußgeldbehörde vorbeugen.

## Problematische Gefahrentatbestände im BTKat-OWi

Im BTKat-OWi finden sich in zahlreichen Tatbeständen mit den folgenden Formulierungen:

- „... und gefährdeten dadurch andere.“<sup>1</sup>
- „... Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt ...“<sup>2</sup>
- „... sie verhielten sich nicht so, ... dass eine Gefährdung ausgeschlossen war.“<sup>3</sup>

Bußgeldbescheide, die ohne eine ausführliche tatsächliche Begründung der tatbestandlichen Voraussetzungen erlassen werden, sind zumeist rechtsfehlerhaft und können bei einer an die Tatsachenlage angepassten Argumentation im Einspruchsverfahren zur Einstellung führen.

Die Beantwortung der Frage, ob nun eine **wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit** oder eine **Gefährdung anderer** vorliegt, soll im Folgenden anhand der geltenden, von der Rechtsprechung entwickelten Gefahrenbegriffe im Verkehrsrecht erläutert werden.

## BTKat-OWi Wortlaut „... und gefährdeten dadurch andere.“

Die Norm des § 1 Abs. 2 StVO ordnet verbindlich an, dass sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten hat, dass kein **Anderer** geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Der Gefahrenbegriff i. S. d. § 1 Abs. 2 StVO fordert zur Erfüllung des Tatbestands **immer** eine **konkrete** Gefahr.

Gefährdung ist regelmäßig die Herbeiführung eines Zustands, der die Besorgnis begründet, eine Schädigung (Verkehrsunfall) stehe unmittelbar bevor. Wenn dem Betroffenen gegenüber im Bußgeldverfahren der Vorwurf der Gefährdung eröffnet wird, dann handelt es sich stets um eine

---

<sup>1</sup> Beispiel: Tatbestandsnummer (TBNR) 105125, Verstoß gegen § 5 Abs. 4 StVO durch Gefährden anderer beim Wiedereinordnen nach dem Überholen mit der Sanktion eines Verwarnungsgeldes von 30 €.

<sup>2</sup> Beispiele: TBNR 341600, Verstoß gegen § 41 StVZO durch Führen eines Lkw bzw. Omnibusses unter Verstoß gegen eine Vorschrift über Bremsen mit Sanktionen Bußgeld 100 €, 3 Punkte im VZR; TBNR 331618, Verstoß gegen § 31 Abs. 2 StVZO durch Anordnung der Inbetriebnahme eines nicht verkehrssicheren Lkw bzw. Omnibusses mit Sanktionen Bußgeld 150 €, 3 Punkte im VZR.

<sup>3</sup> Beispiel: TBNR 102690, Verstoß gegen § 2 Abs. 3a StVO durch Führen eines kennzeichnungspflichtigen Kfz mit gefährlichen Gütern bei Schneeglätte oder Glatteis mit den Sanktionen Bußgeld 75 €, 3 Punkte im VZR.

**konkrete Gefährdung.**<sup>4</sup> Keineswegs genügt es in diesen Fällen, wenn der Eintritt eines Schadens nur denkbar ist, weil er tatsächlich noch vom **ungewissen** Hinzutreten weiterer Umstände abhängt. In diesen Fällen handelt es sich regelmäßig um eine abstrakte Gefährdung, die nicht tatbestandsmäßig im Sinne des § 1 Abs. 2 StVO ist.

Üblicherweise folgt die in der Rechtsauslegung durch Polizeibeamte und Mitarbeiter in Bußgeldbehörden der einschlägigen Definition der Rechtsprechung wie sie etwa im Kommentar von Hentschel wiedergegeben wird. Die Definition lautet danach: „Eine Gefährdung liegt vor, wenn Schaden für Leib oder Leben eines anderen wahrscheinlich ist und sein Ausbleiben nur vom Zufall abhängt.“<sup>5</sup>

Im Rahmen einer Bußgeldanzeige ist regelmäßig zu ergänzen, dass das Definitionselement „Zufall“ im Zusammenhang mit einer konkreten Gefährdung unbedingt weiterer tatsächlicher Erläuterungen bedarf, um eine Anzeige ordnungsgemäß abzufassen. Denn auch bei der **abstrakten** Gefahr hängt ein Schadenseintritt grundsätzlich vom „Zufall“ ab, nur dass dieser Zufall an eine weitere Verkettung von anderen tatsächlichen Umständen geknüpft ist und damit quasi einen Zufall zweiten Grades darstellt. Bereits aus diesem Gesichtspunkt ergeben sich entsprechende Abgrenzungsschwierigkeiten, die zu rechtsfehlerhaften Bußgeldanzeigen führen können.

Das Definitionselement „Zufall“ ist in Verbindung mit dem Begriff der „konkreten Gefahr“ immer in engem Zusammenhang mit dem zu beurteilenden Geschehnisablauf zu betrachten. D. h. bei natürlicher Betrachtung des Verkehrsvorganges, bezogen auf den Zeitfaktor und die Örtlichkeit, hätte ein Schadenseintritt sehr wahrscheinlich sein müssen. Dass es nicht zu einem Unfall kam, war tatsächlich aber dem Zufall geschuldet. Es lag nicht mehr im Ermessen des Verursachers, den Schadenseintritt abzuwenden.

Eine weitere juristische Bedeutung für eine Anzeige erlangt die Forderung, dass die **konkrete Gefährdung** im Urteil nachprüfungsfähig festzustellen ist.<sup>6</sup> Das bedeutet nicht mehr und nicht weniger, als dass zunächst einmal der Anzeige zu entnehmen sein muss, worin die konkrete Gefahr zu begründen ist. Das Gericht muss der Sachargumentation der anzeigenden Beamten in der Hauptverhandlung zweifelsfrei folgen können, da die vor Ort getroffenen Feststellungen des Anzeigenden, der Urteilsbegründung zu Grunde gelegt werden.

Im Text des § 1 Abs. 2 StVO wird der Rechtsbegriff „Anderer“ bewusst als Substantiv geschrieben, um dessen besondere Bedeutung hervorzuheben. Anderer muss dabei kein Verkehrsteilnehmer sein, sondern kann z. B. auch ein Fahrgast in einem öffentlichen Verkehrsmittel oder ein Bei- bzw. Mitfahrer des Betroffenen sein. Alle drei genannten Personengruppen sind keine Verkehrsteilnehmer, da sie sich nicht verkehrserheblich verhalten.

Entscheidend ist, dass ein Anderer nur eine natürliche Person sein kann; denn oftmals ist auch Polizeibeamten und Mitarbeitern in Bußgeldbehörden bis dato unbekannt geblieben, dass im Verkehrsrecht nur dann der Gefährdungstatbestand des § 1 StVO vorliegen kann, wenn eine Person gefährdet wurde. Im Ergebnis können Sachwerte somit nicht **gefährdet** werden.<sup>7</sup> Im Bereich des Verkehrsstrafrechts wird daher im Rahmen der beiden Verkehrsvergehen i. S. d. §§ 315 b und 315 c StGB explizit darauf hingewiesen, dass auch die Gefährdung von fremden Sachen von bedeutendem Wert tatbestandsmäßig ist.

---

<sup>4</sup> OLG Köln, DAR 1996, S. 507.

<sup>5</sup> Hentschel, Peter, Straßenverkehrsrecht, § 1 StVO Rn. 35; BayObLG, VRS 48, S. 296; OLG Karlsruhe, NZV 1992, S. 248.

<sup>6</sup> Kammergericht, VRS 15, S. 455; OLG Frankfurt, VRS 68, S. 376.

<sup>7</sup> Hentschel, a.a.O., ebd., Rn. 38.

## **BTKat-OWi Wortlaut „... Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt ...“**

Mit der Formulierung: „... **Verkehrssicherheit wurde wesentlich beeinträchtigt.**“ wird im Gegensatz zur eben behandelten konkreten Gefahrenlage eine **abstrakte Gefahrenlage** beschrieben.<sup>8</sup> Bei dieser Gefahrenart ist ein Gefahren Eintritt zwar möglich, ob es aber zu einer **konkreten Gefahr** für andere oder gar zu einer Schädigung (Verkehrsunfall) kommt, hängt vom Hinzutreten meist zahlreicher weiterer Umstände, also vom Zufall ab. In diesem Fall ist der Gefahren Eintritt jedoch zeitlich und örtlich nicht bestimmbar (= Abgrenzung zur konkreten Gefahr). Der Gefahren Eintritt muss aber bei natürlicher Betrachtung des Verkehrsvorganges immerhin wahrscheinlich sein.

Eine **abstrakte Gefahr** ist grundsätzlich in den Fällen von ungesicherter Ladung, defekten Bremsanlagen oder defekter Lenkung gegeben. Diese Auffassung ist mit der Tatsache zu begründen, dass ein Fahrzeug unter allen Verkehrsbedingungen, die zum normalen Fahrbetrieb gehören, sicher zu beherrschen sein muss und die von einem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr so gering wie möglich zu halten ist. Dabei ist von fahrerischer Seite aus in jedem Fall zu berücksichtigen, dass zum „normalen“ Fahrbetrieb auch Situationen wie **schlechte Wegstrecken, plötzliche Ausweichmanöver** oder **Gefahrenbremsungen** gehören, die jederzeit eintreten können.

<sup>9</sup> Genau aus diesen Gründen wird bereits das Unterlassen von Ladungssicherungsmaßnahmen und das Führen eines Fahrzeugs mit technischen Mängeln sanktioniert und nicht erst dann, wenn ein Erfolg, die Gefährdung oder Schädigung anderer oder von Sachwerten, eingetreten ist. So ist z. B. ein Verstoß gegen § 22 Abs. 1 StVO (Ladungssicherung) ein **abstraktes** Gefährdungsdelikt und kein Erfolgsdelikt. Erst durch das Hinzutreten von weiteren Tatsachen, die die Tatbestandsmerkmale einer **konkreten** Gefährdung oder gar Schädigung erfüllen, wird es zum Erfolgsdelikt.

In wieweit nun die Verkehrssicherheit – wie es der betreffende Tatbestand erfordert – **wesentlich** beeinträchtigt ist, hängt von der Art der Ladung, deren Ausmaß und Gewicht, im Zusammenhang mit dem zum Transport verwendeten Fahrzeug ab. Bei technischen Mängeln ist es grundsätzlich entscheidend, ob ein Fahrzeug in Gefahrensituationen auf Grund der Mängel mit Sicherheit noch beherrschbar bleibt und innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Mindestanforderungen abgebremst oder gelenkt werden kann. Bei Bremsenmängeln ist hier insbesondere das Wärmefading zu berücksichtigen. Es wird also, bezogen auf jeden Einzelfall, zunächst eine subjektive Einschätzung vorgenommen, die auf Grund der objektiven Komponenten, jederzeit der richterlichen Nachprüfung unterliegt. Aus diesen Einschätzungen leitet sich im Übrigen auch ab, ob der weitere Betrieb des Fahrzeugs ohne Mängelbeseitigung untersagt werden muss oder mit entsprechenden Auflagen verbunden wird. Damit kommt der Beweisführung und der Anzeigenfertigung eine entsprechende Bedeutung zuteil.

## **Beispiele für wesentliche Beeinträchtigung, Gefährdung und Schädigung**

Aus der großen Anzahl möglicher Fallvarianten für Gefährdungen seien im Folgenden einige wenige aufgezählt, die in der anwaltlichen Beratung insbesondere von Speditionsunternehmen und deren Aufsichts- bzw. Fahrpersonal eine Rolle spielen können.

1. Ist die Ladung eines Lkw an sich geeignet, durch ihr Gewicht oder ihre Ausmaße, infolge des Verrutschens oder Herabfallens, die Verkehrssicherheit wesentlich zu beeinträchtigen, dann liegt eine **abstrakte Gefährdung** vor, die sich durch Hinzutreten weiterer Umstände jederzeit realisieren (konkretisieren) kann.

---

<sup>8</sup> Genauso wie beim Wortlaut: „... sie verhielten sich nicht so, ... dass eine Gefährdung ausgeschlossen war.“

<sup>9</sup> Vgl. dazu den instruktiven Fall des OLG Koblenz, VRS 82, S. 53, zur Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen.

2. Rutscht Ladung von der Ladefläche, **ohne** einen Schaden anzurichten, oder Personen zu gefährden, dann bleibt es bei einer abstrakten Gefahr.
3. Rutscht die Ladung von der Ladefläche und beschädigt beispielsweise einen Pkw, dann liegt ein schädigendes Ereignis im Straßenverkehr, ein Verkehrsunfall vor. Aber keine Gefährdung, wobei dies unbedeutend ist, da die Rechtsfolge bei einer Schädigung (Unfall) höher angesiedelt ist.
4. Rutscht die Ladung von der Ladefläche ohne einen materiellen Schaden anzurichten und ein anderer kommt nur durch Zufall nicht zu Schaden, weil er beispielsweise zur Seite gesprungen ist, dann liegt eine **konkrete Gefährdung** vor. Allerdings ist das wiederum kein schädigendes Ereignis, d. h. kein Verkehrsunfall.

## Fazit

Die von der Rechtsprechung geforderte enge und folgerichtig an den ermittelten Tatsachen anknüpfende Auslegung der Tatbestandsmerkmale lässt den Schluss zu, dass selbst dann, wenn die Ladung vom Fahrzeug fällt und dadurch kein anderer Verkehrsteilnehmer unmittelbar gefährdet wurde, der Tatbestand der Gefährdung i. S. v. § 1 Abs. 2 StVO nicht angewendet werden kann. Es bleibt in diesem Fall lediglich bei einer abstrakten Gefährdung.

Auch beim Vorliegen technischer Mängel, die nach der Richtlinie für die Durchführung von Hauptuntersuchungen und die Beurteilung der dabei festgestellten Mängel an Fahrzeugen nach § 29 StVZO Anlagen VIII und VIIIa als „erhebliche Mängel“ einzustufen sind, wird von den das Fahrzeug kontrollierenden Polizeibeamten allzu häufig eine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder gar eine Gefährdung angenommen. Beide ordnungsrechtlichen Vorwürfe müssten aber durch Tatsachen belegt und damit hinreichend begründet werden können, da diese Tatbestände im Falle eines Einspruchs auch der richterlichen Nachprüfung unterliegen. Das Gericht müsste nämlich die angewandten Tatbestände detailliert im Urteil – ebenso nachprüfungsfähig für das Revisionsgericht – mit den von den Polizeibeamten festgestellten Tatsachen begründen können. Bei allen anderen verkehrsrechtlichen Tatvorwürfen, die als Tatbestandsmerkmal eine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder eine Gefährdung anderer beinhalten sollten demnach Polizeibeamte und Mitarbeiter der Bußgeldbehörden im Rahmen ihrer Sachverhaltsprüfung genau darauf achten, ob ein entsprechender Tatvorwurf auch durch Tatsachen hinreichend sicher belegt werden kann. Ist dies nicht der Fall, sollte von einem Bußgeldbescheid Abstand genommen und das Bußgeldverfahren eingestellt werden.

Für den sach- und fachkundigen Rechtsanwalt, der sich in die – zumeist recht schmale – polizeiliche Ermittlungsakte einliest, tun sich bei Vorkenntnis der anzuwendenden Gefahrenbegriffe oft Angriffsmöglichkeiten auf, die den Sachbearbeiter in der Bußgeldbehörde zu der vom Anwalt angeregten Einstellung des Verfahrens drängen können, weil Nachermittlungen regelmäßig nicht möglich sind. Auf diese Weise bleiben den Mandanten in nicht wenigen erfolgreichen Fällen hohe Bußgelder und vor allem Punkte im Flensburger Verkehrszentralregister erspart.