

Leitsatz:

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

Oberlandesgericht

Dresden

Senat für Bußgeldsachen

Aktenzeichen: Ss (OWi) 460/04

224 OWi 506 Js 78559/03 AG Leipzig
23 Ss-Owi 460/04 GenStA Dresden

Beschluss

vom 11. Oktober 2004

in der Bußgeldsache gegen

T S
geboren am
wohnhaft

Verteidiger: Rechtsanwalt A H

wegen Verkehrsordnungswidrigkeit

Auf die Rechtsbeschwerde des Betroffenen wird das Urteil des Amtsgerichts Leipzig vom 25. Februar 2004 aufgehoben.

Der Betroffene wird auf Kosten der Staatskasse, die auch seine notwendigen Auslagen zu tragen hat, freigesprochen.

G r ü n d e :

I.

Das Amtsgericht Leipzig hat den Betroffenen am 25. Februar 2004 wegen eines "fahrlässig begangenen Verstoßes gegen die Vorschrift über die Personenbeförderung" (§ 24 StVG, §§ 21 Abs. 3, 49 Abs. 1 Nr. 20 StVO) zu einer Geldbuße von 5,00 EUR verurteilt.

Nach den Feststellungen des Gerichts befuhr der zur Tatzeit 38-jährige Betroffene am 12. Juni 2003 mit einer sogenannten Fahrradrikscha in Leipzig den Thomaskirchhof. Bei der Fahrradrikscha handelte es sich um ein dreirädriges, mehrspuriges Gefährt, das in seinem vorderen Teil einem herkömmlichem Fahrrad gleicht und über ein Rad verfügt. Hinten saßen zwei erwachsene Personen unterhalb eines Verdecks. Diese Personen hatten bauartbedingt keine Möglichkeit, selber zu treten.

Mit dem form- und fristgerecht eingelegten Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde strebt der Betroffene eine Überprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts an. Er meint, eine Fahrradrikscha stelle kein Fahrrad im Sinne des § 21 Abs. 3 StVO dar.

Die Generalstaatsanwaltschaft Dresden hat beantragt, den Antrag des Betroffenen auf Zulassung der Rechtsbeschwerde als unbegründet zu verwerfen. Die Subsumtion einer Fahrradrikscha unter § 21 Abs. 3 StVO entspreche der Rechtslage und werde auch in der Literatur vertreten. Bedarf zur Fortbildung des Rechts bestehe deshalb nicht.

II.

Mit Beschluss vom heutigen Tag hat der Senat für Bußgeldsachen - Der Einzelrichter - die Rechtsbeschwerde zur Fortbildung des Rechts zugelassen; der Senat entscheidet über die Rechtsbeschwerde nunmehr in der Besetzung mit drei Richtern.

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

Die Rechtsbeschwerde hat Erfolg und führt zum Freispruch des Betroffenen.

Nach Art. 103 Abs. 2 GG kann eine Tat nur bestraft werden, wenn die Strafbarkeit gesetzlich bestimmt war, bevor die Tat begangen wurde. Die Vorschrift verpflichtet den Gesetzgeber, die Voraussetzungen der Strafbarkeit so konkret zu umschreiben, dass Tragweite und Anwendungsbereich der Straftatbestände sich aus dem Wortlaut ergeben oder jedenfalls durch Auslegung ermitteln lassen (vgl. BVerfGE 71, 108 [114]; 73, 206 [234]; 92,1 [12] m.w.N.). Gleiches gilt für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (vgl. BVerfGE 81, 132 [135]; 87, 399 [411]).

Maßgebend für die Auslegung einer Gesetzesbestimmung ist der in dieser zum Ausdruck kommende objektivierte Wille des Gesetzgebers, so wie er sich aus dem Wortlaut der Gesetzesbestimmung und dem Sinnzusammenhang ergibt, in den diese hineingestellt ist (BVerfGE 1, 299; 11, 126; 48, 256).

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 Straßenverkehrsordnung (StVO) definiert den Begriff "Fahrrad" nicht. Auch andere gesetzliche Bestimmungen geben keine Erläuterung.

Artikel 1 Buchstabe 1 des Übereinkommens vom 08. November 1968 über den Straßenverkehr (BGBl. II 1977, 811) bezeichnet als "Fahrrad" zwar jedes Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln, angetrieben wird. Der Gesetzgeber hat jedoch bei der gemäß Art. 59 Abs. 2 GG notwendigen Ratifizierung des Übereinkommens in Art. 1 Abs. 2 des Vertragsgesetzes vom 21. September 1977 (BGBl. II 1977, 809) dem Übereinkommen mit der Maßgabe zugestimmt, dass - mit Ausnahme hier nicht einschlägiger Regelungen - die Bestimmungen des Übereinkommens innerstaatlich keine unmittelbare Anwen-

zung finden. Das vorhergehende Internationale Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926 (RGL. II 1930, 1233) enthielt keine Definition.

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

Einerseits wird unter dem Begriff "Fahrrad" ein zweirädriges, einspuriges Fahrzeug, das mit Muskelkraft durch Tretkurbeln angetrieben wird, verstanden (Der Brockhaus, 1997, Band 4). Andererseits wird aber auch ein zwei-, oder dreirädriges, über Tretkurbeln angetriebenes Fahrzeug als "Fahrrad" beschrieben (Meyers Enzyklopädisches Lexikon, 1980, Band 8). In der Literatur und den Medien wird die Fahrradrikscha wegen ihres Einsatzes zur kommerziellen Personenbeförderung überwiegend als "Fahrrad-taxi" oder "Velotaxi" bezeichnet.

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 i.S.v. § 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 i.S.d. 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 Verordnungsgeber Mofas bei einem Antrieb mit Maschinenkraft die Be-

nutzung 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, der für die Auslegung nur insofern Bedeutung zukommt, als sie die Richtigkeit der Auslegung bestätigt oder Zweifel behebt (BVerfGE 1, 299) sowie der Wille des (historischen) Verordnungsgebers 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 vom 16. November 1970 (BGBl. I 1970, 1565). In der Begründung zur StVO (VkB1. 1970, 797 [811]) heißt es dazu:

"Zu Abs. 3:

Der in § 30 Abs. 1 StVO (alt) verwendete Begriff des Erwachsenen steht, wie Müller, Anmerkung 3 zu § 30 zutreffend sagt, im Rechtsleben nicht fest. Es lässt sich verantworten, schon 16jährigen 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 Verordnung 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 Verordnung verlangt das daher ausdrücklich. Dazu wird aber auch noch das Anbringen eines "besonderen Sitzes" verlangt."

Der Verordnungsgeber nahm damit Bezug auf die Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr vom 13. November 1937 (RGBl. I 1937, 1179) - StVO 1937 -, die aufgrund von Art. 125, 74 Abs. 1 Nr. 22 GG 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 Fahrradrikscha 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 Fahrradrikscha 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 Fahrradrikscha 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 16jährigen 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] m.w.N.). Diese Gefahren bestehen nur bei einspurigen durch Muskelkraft angetriebenen Fahrrädern, nicht jedoch bei einer Fahrradrikscha.

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 (BVerfGE 1, 299), wie sie in den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bekanntgegebenen "Empfehlungen für die Entscheidung über Anträge auf Zulassung des Betriebes von Fahrradtaxen" (VkB1. 2003, 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 Rdnr. 14).

Die Empfehlungen wurden von den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder unter Mitwirkung des BMVBW erarbeitet. Bei Beratungen derselben Beteiligten bestand Einvernehmen, dass die Regelung des § 21 Abs. 3 StPO 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 VD 2002, 143 [145]).

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 Fahrradrikscha ohne Mitnahme von Personen die Fahrbahn unstreitig auch ohne eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 a StVO benutzt werden dürfte.

III.

Die vom Amtsgericht getroffenen Feststellungen sind vollständig. Es ist auszuschließen, dass eine neue Hauptverhandlung noch Aufschlüsse zu erbringen vermag. Der Senat kann deshalb in der Sache selbst entscheiden, § 354 Abs. 1 StPO, § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG. Mangels eines Verstoßes gegen § 21 Abs. 3 StVO war der Betroffene mit der sich aus § 467 Abs. 1 ergebenden Kostenfolge freizusprechen.

Munz
Vorsitzende
Richterin am
Oberlandesgericht

Vetter
Richter am
Oberlandesgericht

Gorial
Richter am
Oberlandesgericht