

Hätten Sie's gewusst?

Eigentlich kennen wir uns alle gut aus im Straßenverkehr. 90 Prozent der Autofahrer geben in Umfragen regelmäßig an, dass sie sich selbst zu den zehn Prozent der besten Fahrzeuglenker zählen. Die kleinen Gemeinheiten im Verkehrsrecht beleuchten wir regelmäßig in unserer Rubrik.

WIE IST DAS EIGENTLICH GENAU MIT DER RICHTGESCHWINDIGKEIT AUF UNSEREN AUTOBAHNEN

Es gibt immer wieder Verunsicherungen aufgrund der Interpretation der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf unseren Autobahnen. Diese ist nicht zu verwechseln mit einer Höchstgeschwindigkeit. Diese Unsicherheit basiert auch auf der Tatsache, dass die Richtgeschwindigkeit als „empfohlene Höchstgeschwindigkeit“ dargestellt wird.

Die Nichteinhaltung der Richtgeschwindigkeit ist zwar nicht „bußgeldbewehrt“, kann jedoch zu einem Verstoß gegen § 3 der StVO („Geschwindigkeit“) führen. Denn man muss sich immer wieder die eigentlich triviale Aussage in Absatz (1) vor Augen halten, worin lapidar geregelt wird: „Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird.“

Versicherungstechnisch ist die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit durchaus von Bedeutung. Denn interessanterweise haftet derjenige, der sie überschreitet, zu 20 Prozent, wenn der durch einen anderen durch verkehrswidriges Verhalten verursachte Unfall durch Einhaltung der Richtgeschwindigkeit hätte vermieden werden können.

Geregelt wird das Ganze im Übrigen durch die „Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung“ von

1978. Dort wird den „Führern von Personenkraftwagen sowie von anderen Kraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t empfohlen, auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h zu fahren“. Eine Überschreitung wird ausdrücklich nicht als Ordnungswidrigkeit geahndet.

Die Richtgeschwindigkeit hat natürlich dann keine Bedeutung mehr, wenn sowieso andere Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen werden. Man sollte sich auch vergegenwärtigen, dass Autos (oder Fahrzeuge oder Kfz) aufgrund von Tempogrenzen nur unter günstigsten Bedingungen „ausgefahren“ werden dürfen. Die Wahl der Geschwindigkeit im Rahmen der Vorgaben sollte zudem „rational“ erfolgen. Schnelles Fahren hat sinnvollerweise eigentlich nur Zeitgewinn zum Zweck. Der emotionale Anteil am schnellen Fahren ist im Gesetz nicht berücksichtigt.

Der Zeitgewinn durch „Rasen“ ist oft marginal und wird beim Verlassen des Fahrzeugs oft schlichtweg „vertrödelt“. Eine sinnvolle Nutzung der eingesparten Zeit findet halt häufig überhaupt nicht statt. Trotzdem werden durch zu schnelles Fahren Unfallrisiken, Stress, höhe-



Man darf die Richtgeschwindigkeit wo erlaubt überschreiten, haftet aber unter Umständen bei einem fremdverschuldeten Unfall mit

re Haftungsquoten oder größerer Treibstoffverbrauch und Fahrzeugverschleiß in Kauf genommen. Das hat dann auch keinen rationalen Hintergrund mehr, hier sind mehr Emotionen im Spiel.

Am Ende sagt allerdings Absatz (2) von Paragraph 3 auch: „Ohne triftigen Grund dürfen Kraftfahrzeuge nicht so langsam fahren, dass sie den Verkehrsfluss behindern“. Gezieltes Langsamfahren aus „verkehrsfremden Gründen“, um andere auszubremsen, ist als strafbare Nötigung einzustufen.

WIE UND WO WERDEN GESCHWINDIGKEITEN EIGENTLICH GEMESSEN?

Die Messung der Geschwindigkeiten von Fahrzeugen ist ein weites Feld. Sie sollte auf jeden Fall erst rund 150 Meter nach einem erlassenen Tempolimit erfolgen, damit sich der Verkehrsteilnehmer darauf einstellen kann. Die Anfechtung von Geschwindigkeitsmessergebnissen ist eigentlich vor Gericht nur mit einem Sachverständigengutachten möglich. Allerdings sind im Bußgeldbescheid schon neben dem konkreten Messwert die Messmethode, abgezogene Toleranzwerte, aber auch mögliche Fehlerquellen anzugeben.

Die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen ist eine hoheitliche Aufgabe der Polizei, Private haben dabei nichts zu suchen. Diese können (und sollen) zwar technische Hilfeleistungen erbringen, müssen dabei aber fachlich von der Polizei oder kommunalen Ordnungskräften überwacht werden.

Die Verfahren an sich sind sehr vielfältig. Lokale Messungen sind häufig nur von eingeschränkter Wirkung, da davor und dahinter wieder beliebig gefahren werden kann, insbesondere bei Kenntnis dieser Messstellen. Ein Beispiel ist der Elzberg auf der A3, ein anderes der Bielefelder Berg

auf der A2. Letztere Messstelle ist allerdings nicht so bekannt und füllt daher die Bielefelder Kassen mit vielen Millionen.

Die physikalischen Methoden an sich sind per Radar (stationär oder mobil) oder per Laser (mobil). Allerdings ist bei Letzterem eher mit Messfehlern zu rechnen. Auch Drucksensoren in der Fahrbahn nach der Weg-Zeit-Relation kommen zum Einsatz. Die Fortentwicklung davon ist die „Section Control“ („Abschnittskontrolle“), bei der die Kfz-Kennzeichen zu Beginn und am Ende des Kontrollbereichs erfasst werden und die Schnittgeschwindigkeit ermittelt wird. Rechtlich (datentechnisch) ist dies aber problematisch, da auch die Kennzeichen von Fahrzeugen ohne Verstoß aufgenommen und (zumindest für eine gewisse Zeit) gespeichert werden.

Es gibt da auch noch die „dynamischen Verfahren“, nämlich durch Nachfahren oder Vorausfahren. Dabei muss zum Beispiel beim Nachfahren bei 100 km/h mindestens eine Strecke von 500 Metern zurückgelegt werden, um einen Nachweis zu erbringen. Beim Vorausfahren sind die Regeln nochmals deutlich strenger. Schließlich gibt es natürlich auch die Möglichkeit der Video-



Geschwindigkeitskontrollen gerade auf Autobahnen sind eine Geldquelle für die Gemeinde

aufzeichnung, ob aus dem Polizeifahrzeug mit ProViDa oder aus dem Hubschrauber, was aber eher selten geschieht. Werden während einer Fahrt mehrere Tempoverstöße registriert, so handelt es sich um eine Dauerordnungswidrigkeit. Dabei wird am Ende nur ein Bußgeldbescheid erstellt, und zwar für den schwersten Verstoß.

Letztendlich können auch Schätzungen herangezogen werden, um Geschwindigkeitsverstöße nachzuweisen. Die Ungenauigkeit ist allerdings deutlich höher als bei den technischen Verfahren, daher müssen dazu eine besondere Schulung und Erfahrung nachgewiesen werden.