

Vermerk

zu der Auslegung der Tatbestandsvoraussetzungen von „ohne berechtigten Anlass“ und „erheblich beeinträchtigt“ im Sinne von § 117 OWiG

1. Zu Grunde liegender Sachverhalt

Es sollen die über die üblichen Lärmemissionen eines zugelassenen Fahrzeuges im Betrieb hinausgehenden Emissionen im Hinblick auf den Ordnungswidrigkeitentatbestand in § 117 Abs. 1 OWiG beurteilt werden. Insbesondere sollen die Tatbestandsmerkmale „ohne berechtigten Anlass“ und „erhebliche“ Beeinträchtigung“ geprüft werden

Regelmäßig werden darunter nicht die im Straßenverkehr offiziell zugelassenen Kraftfahrzeuge oder Motorräder betrachtet, sondern insbesondere diejenigen Fahrzeuge, die im Nachhinein modifiziert wurden mit dem speziellen Ziel, die Lautstärke des Fahrzeugs beim (An-)fahren oder Beschleunigen zu erhöhen.

Insoweit ist fraglich, ob er der allgemeine Ordnungswidrigkeitentatbestand gemäß § 117 Abs. 1 OWiG zur Anwendung gelangen kann. Die Vorschrift lautet:

„Ordnungswidrig handelt, wer ohne berechtigten Anlass oder in einem unzulässigen oder nach den Umständen vermeidbaren Ausmaß Lärm erregt, der geeignet ist, die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft erheblich zu belästigen oder die Gesundheit eines anderen zu schädigen.“

Bei § 117 Abs. 1 OWiG handelt es sich um einen Auffangtatbestand, welcher sich subsidiär zu anderen Bundes- und Landesvorschriften verhält.¹ Die Norm beinhaltet ein Minimierungsgebot.²

2. Rechtliche Beurteilung

2.1 Lärm

Lärm ist jede auf einen normal lärmempfindlichen Menschen belästigend wirkende Geräuschmission. Den tatbestandlichen Anforderungen des § 117 Abs. 1 OWiG genügt diese Begriffsbestimmung jedoch nur unter der weiteren Voraussetzung, dass sie geeignet erscheint, die tatbestandlich näher beschriebenen Erfolge herbeizuführen.³

Voraussetzungen für eine Ordnungswidrigkeit nach § 117 OWiG sind zum einen ein Verhalten oder eine Handlung „ohne berechtigten Anlass“ und zum anderen eine „erhebliche Beeinträchtigung“.

1 Rotberg Rn. 7; Göhler/ Gürtler Rn. 3, 17; RRH/Reichert Rn. 2; Lemke/ Mosbacher Rn. 1; Senge OWiG Rn. 2; HK-OWiG/Kerkmann Rn. 1; Müller/Starkgraf Rn. 1, 2; BeckOK OWiG/Weiner Rn. 2; aus der Rechtsprechung vgl. z.B. OLG Hamm NJW 1975, 1897; OLG Stuttgart Justiz 1978, 476, 477; OLG Düsseldorf JMBINW 1983, 186, 187; OLG Koblenz OLGSt. § 117 OWiG Nr. 1

2 BeckOK OWiG/Weiner OWiG § 117 Rn. 1

3 Karlsruher Kommentar-OWiG/Rogall, 5. Aufl. 2018, OWiG § 117 Rn. 12-15

2.1.1 Handeln ohne berechtigten Anlass

Der überwiegenden Auffassung in der Literatur und Rechtsprechung zufolge besteht ein Handeln ohne berechtigten Anlass, wenn unter objektiver Abwägung aller dafür und dagegen sprechenden Umstände nach den Grundsätzen der Sozialadäquanz überwiegende Gründe gegen die Lärmerregung als solche sprechen, das heißt, wenn vernünftige, aner kennenswerte Gründe für die Lärmerregung nicht vorliegen.⁴

Dabei werden die Umstände wie zum Beispiel Ort und Zeitpunkt der Lärmerregung im Einzelfall betrachtet.⁵ Die Gründe der Lärmerregung müssen nicht nur aner kennenswert und vernünftig sein, ihnen müsste vielmehr unter einer umfassenden Interessenabwägung ein solches Gewicht beigemessen werden können, dass die Inkaufnahme der tatbestands-spezifischen Risiken vertretbar erscheint.⁶

Es bedarf daher einer konkreten Bewertung der widerstreitenden Interessen, die letztlich zu einer Ausbalancierung von Handlungsfreiheit und insbesondere der körperlichen Integritätsinteressen führt.

Der Täter hat Anlass, von der Lärmerregung Abstand zu nehmen, wenn in der jeweils gegebenen Risikolage eine Vorzugstendenz für die sich ihm aufdrängenden Handlungsimpulse und die Verfolgung des angestrebten Handlungsziels nicht erkennbar ist, das heißt stets dann, wenn den Handlungsinteressen des Täters kein messbares Übergewicht zukommt.⁷

Eine Abwägung der widerstreitenden Interessen findet nicht statt, wenn der Interessenkonflikt bereits vom Gesetz- oder Verordnungsgeber oder durch eine behördliche Einzelanordnung entschieden ist

In der UN/ECE Regelung Nr. 41⁸ für die Zulassung von Motorrädern, die nach 2012 gebaut wurden, sind Grenzwerte für den Vorbeifahrpegel eines Fahrzeugs festgelegt, die bei einer Vorbeifahrt mit 50 km/h einzuhalten sind. Dabei setzt sich der Grenzwert additiv zusammen aus zwei Pegeln. Der eine wird bei konstanter Vorbeifahrtsgeschwindigkeit gemessen und muss kleiner gleich 77 dB(A) sein und der zweite bei leicht beschleunigter Vorbeifahrt soll dabei kleiner gleich 82 dB(A) sein. Bei hohen Beschleunigungen gilt eine weitere Grenzwertsetzung, die zu zulässigen Werten bis 100 dB(A) führen kann.

Ein berechtigter Anlass für erhöhte Lärmerregung im Sinne des Tatbestands liegt danach nicht vor, wenn bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h ein Vorbeifahrpegel in 7,5 m Abstand von über 77 dB(A) gemessenen wird, denn dann entspricht das Fahrzeug nicht der Zulassung.

Erfolgt die Vorbeifahrt beschleunigt und ist das 50 km/h Limit nicht überschritten, sind Pegel bis etwa 100 dB(A) grundsätzlich entsprechend der Zulassung möglich und können berechtigt sein, um beispielsweise nach einem Abbremsen wieder schnell zu beschleunigen. Ist die Vorbeifahrtsgeschwindigkeit deutlich über dem Limit, dann ist eine weitere Beschleunigung nicht erforderlich. Ab 77 dB(A) ist das Fahrzeug ordnungswidrig laut.

Entsprechende Regelungen sind für PKW und LKW in der UN/ECE Regelung Nr. 51.02 mit den gleichen Grenzwerten für PKW und +5 dB für LKW gültig.⁹

4 Reichert in: Rebmann/Roth/Herrmann, Rn.14; Göhler/Gürtler Rn. 5; Senge OWiG Rn. 7; Müller/Starkgraff Rn. 3; HK-OWiG/Kerkmann Rn. 3; Bohnert/Krenberger/Krumm Rn. 13; Moench, S. 47; ebenso die Rspr., vgl. etwa OLG Koblenz, GewArch 1980, 294, 296; VRS 42, 367; BayObLGSt. 1963, 115, 118 f.; 1968, 96; 1982, 66 ff.).

5 Göhler/Gürtler Rn. 12; Rotberg Rn. 5

6 KK-OWiG/Rogall OWiG § 117 Rn. 20

7 AG Zweibrücken, Urteil vom 29.10.2018 - [1 OWi 4235](#) Js 7742/18

8 Regelung Nr. 41 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung, ABl. Nr. L 317 vom 14.11.2012, S.1ff.

9 Regelung Nr. 51 (Änderungsserie 02) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschmissionen, ABl. Nr. L 137 vom 30.05.2007, S.68ff.

2.1.2 Erhebliche Beeinträchtigung

Ob Lärm ein unzulässiges Ausmaß erreicht, richtet sich nach Spezialvorschriften und nach der Verkehrssitte (Sozialadäquanz). Dabei kann auch zulässiger Lärm ordnungswidrig sein, wenn er ein nach den Umständen vermeidbares Ausmaß annimmt. Der Störer hat übliche und zumutbare Schutzmaßnahmen gegen jede Art von Lärm ergreifen.

Die zuvor genannten Werte sind keine Orientierungswerte, sondern strikt, und zwar unabhängig von der bestehenden Vorbelastung einzuhaltende Werte. Überschreitet ein Fahrzeug bei einer Vorbeifahrt die Schwelle von 82 dB(A), dann erreicht der Innenpegel in einem Raum bei gekipptem Fenster in 10 m Abstand von der Fahrbahnmitte Schalleistungspegel, die über 69,5 dB(A) liegen. Die Störung eines Gesprächs dauert dann etwa 3 s, bei 100 dB(A) etwa 20 s. Solche Unterbrechungen sind als erhebliche Belästigung im Sinne des Tatbestands in § 117 Abs. 2 OWiG einzustufen, insbesondere wenn die Dauer mehr als 5 s beträgt.

Dementsprechend wird ab dem Zeitpunkt der Überschreitung dieser Werte von einer erheblichen Beeinträchtigung ausgegangen. Überschreitet ein Fahrzeug bei einer Vorbeifahrt die vorgenannten Schwellenwerte, dann sind damit die Tatbestandsvoraussetzungen nach § 117 Abs. 2 OWiG erfüllt

2.2 Praktische Versuche mit sogenannten Lärmblitzern

Offensichtlich wird in verschiedenen Ländern (Schweiz, Frankreich und Deutschland/Baden-Württemberg) dem unzulässigen Lärm getunter Fahrzeuge (Pkws und Motorräder) nachgegangen. Der am weitesten fortgeschrittene Versuch ist in der Schweiz schon im Jahr 2021 zur Durchführung gelangt.

In Frankreich sollen die Voraussetzungen in technischer und rechtlicher Hinsicht dafür geschaffen werden, dass zukünftig auch die Fahrzeuge mit unzulässig lauten Fahrgeräuschen ebenso wie das zu schnelle Fahren einer Überwachung und Sanktionierung durch Bußgelder unterliegen sollen. Die Realisierung ist für das Jahr 2023 angedacht.

Der Bericht der Landesregierung in Baden-Württemberg auf die Fragen eines Abgeordneten des Landtags zeigt auf, dass nach möglichen Bußgeldtatbestände im Rahmen verkehrsrechtlicher Regelungen „gefahndet“ wurde. Insoweit ist nämlich nur § 49 Straßenverkehrs-Ordnung als mögliche Rechtsquelle in den Blick genommen worden.

3. Anlagen

- 3.1 Kathrin Hondl „Lärmsensor in der Schweiz“, 28.04.2021
- 3.2 TT Newsletter „Frankreich testet Lärmblitzer“ , 25.08.2021
- 3.3 Landtag Baden-Württemberg, Drucksache 17/1174 „Stellungnahme der Landesregierung“ zu Lärmradar-Pilotprojekten , 09.11.2021

Prof. Dr. Wolfgang Klett
28.04.2022
25/70 D 128-22

Oexle Kopp-Assenmacher Lück Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB