

I. Allgemeine Verkehrsregeln

§ 1 Grundregeln

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.**
- (2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.**

VwV-StVO zu § 1 Grundregeln

- 1 I. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.
- 2 II. Öffentlicher Verkehr findet auch auf nicht gewidmeten Straßen statt, wenn diese mit Zustimmung oder unter Duldung des Verfügungsberechtigten tatsächlich allgemein benutzt werden. Dagegen ist der Verkehr auf öffentlichen Straßen nicht öffentlich, solange diese, zum Beispiel wegen Bauarbeiten, durch Absperrschränken oder ähnlich wirksame Mittel für alle Verkehrsarten gesperrt sind.
- 3 III. Landesrecht über den Straßenverkehr ist unzulässig (vgl. Artikel 72 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 74 Nr. 22 des Grundgesetzes). Für örtliche Verkehrsregeln bleibt nur im Rahmen der StVO Raum.

1 Aus der amtlichen Begründung

1.1 Im Rahmen des Neuerlasses der StVO wird das Regelwerk an die sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern angepasst (Begr. 2011).

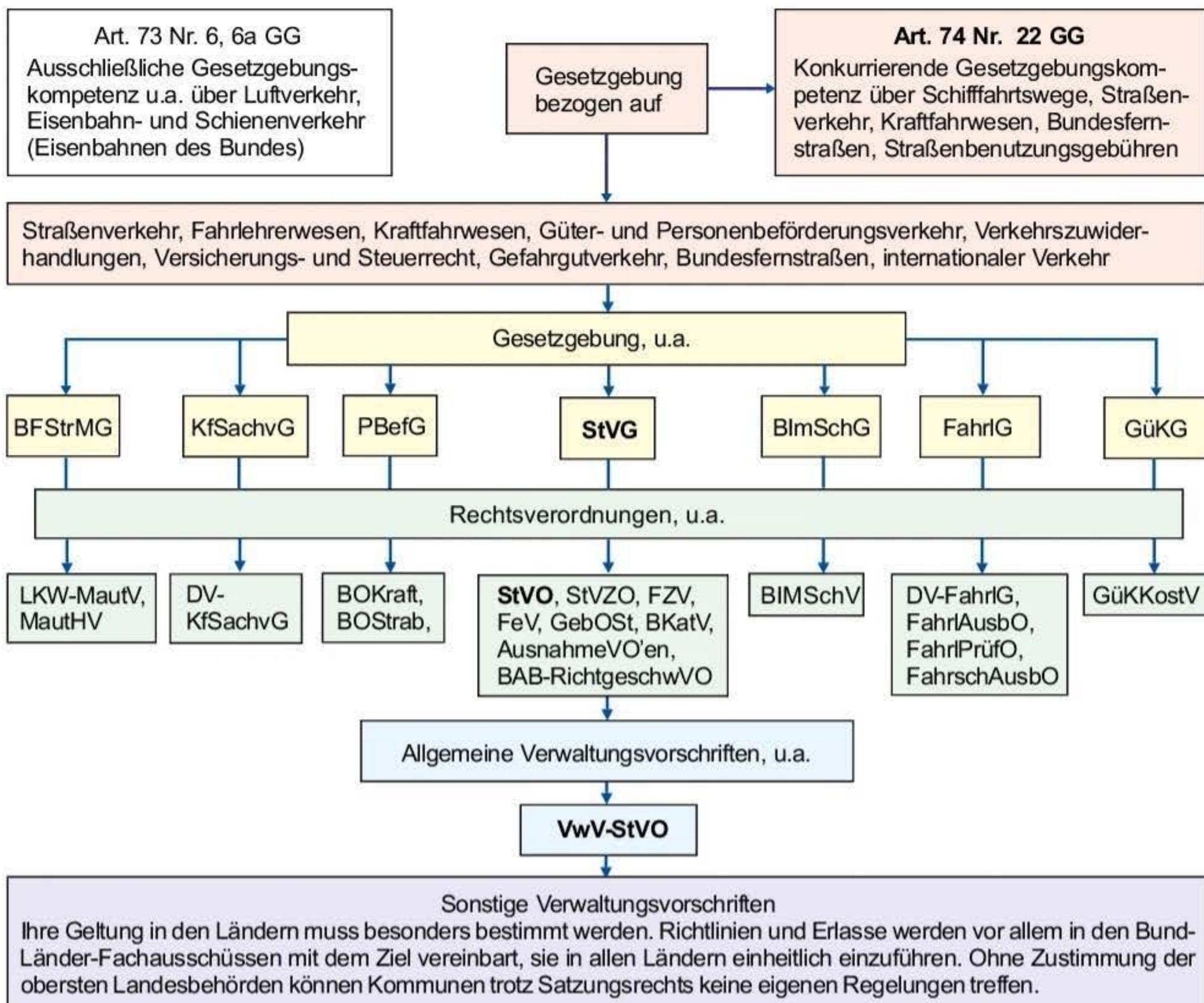
2 Erläuterungen

Die StVO dient primär der Unfallverhütung. Da Verkehrsunfälle fast ausschließlich auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, will die StVO nicht nur verkehrliche Konfliktsituationen vermeiden, sondern strebt die Hebung der Verkehrsgesittung an.

Kein gesetztes Recht kann indes so präzise ausgestaltet werden, dass es dem Menschen nicht die Freiheit der Wahl in vielen Bereichen ließe. Entscheidender Gesichtspunkt für den verbleibenden Spielraum im Verkehrsverhalten bleibt die Wahrung von Leben und Gesundheit, von Sachwerten und der Umwelt.

Der Schwerpunkt der StVO liegt auf wenigen Regeln, deren Verletzung die häufigsten Unfallursachen darstellen. Die Betonung liegt nicht auf den Rechten, sondern den Pflichten der Verkehrsteilnehmer, die sie anderen gegenüber wahrzunehmen haben. Von den Kraftfahrern gehen die größeren Gefahren aus. Infolgedessen sind auch deren Pflichten umfangreicher ausgeprägt als die der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Rechtsetzung im Verkehrsbereich



Vor diesem Hintergrund erscheint die – wenngleich gut gemeinte – Aufnahme des Leitgedankens „Vision Zero“¹ in die VwV-StVO zu § 1 durch den Bundesrat im Rahmen der VwV-Änderung 2021 (BR-DS 410/21 (B)) überflüssig, denn als Unfallverhütungsvorschrift wohnt der StVO und damit auch der VwV-StVO dieser Gedanke bereits inne. Zudem läuft die Regelung ins Leere, weil sie im Widerspruch zur StVO steht: Nach § 45 Abs. 1 sind straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht nur aus Gründen der Sicherheit, sondern auch der Ordnung des Straßenverkehrs möglich.

Weitere wichtige Ziele der StVO sind die Aufrechterhaltung eines flüssigen und möglichst homogenen Verkehrsablaufs und die Gewährleistung der Ordnung im Verkehrsraum.

In Folge der Vorgaben des Koalitionsvertrages der 20. Legislaturperiode wurde das Straßenverkehrsrecht (StVG und StVO) um die Ziele des Klimaschutzes, des Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung erweitert. Einschränkend wurde geregelt, dass die Verkehrssicherheit bei einer Maßnahme auf Grundlage einer der neuen Zielsetzungen

¹ Bund, Länder, Kommunen und andere Akteure haben in der 1. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz 2021 den „Pakt für Verkehrssicherheit“ ins Leben gerufen, um „Vision Zero“ als Leitbild für die Verkehrssicherheit zu etablieren. Sie ist auf die Senkung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten gerichtet. Eine Maßnahme in diesem Zusammenhang ist z.B. das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030.

nicht beeinträchtigt sein darf und die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt werden muss. Diese Schutzgüter sind also durch die Verkehrsbehörde gegen die Aspekte Umwelt, Klima, Gesundheit, bzw. städtebauliche Entwicklung abzuwegen (s.a. Erl. 2.2.8 zu § 45).²

Die Negativerscheinungen des motorisierten Verkehrs gehen vor allem von der Masse der Fahrzeuge aus. Sie zu mindern, ist Aufgabe einer vom Grundkonsens der Gesellschaft getragenen Verkehrsgestaltung, die sich in ständiger Rechtsfortbildung befindet. Die StVO kann mit ihren Eingriffsmöglichkeiten dazu einen Beitrag leisten; aus ihr kann aber nicht alles herauspresst werden, was verkehrspolitisch wünschenswert erscheint oder nur durch Straßenumbau oder Regelungstechnik kostenintensiv erreichbar ist. Eine Regelung, die losgelöst von der gesellschaftlichen Akzeptanz ein Verhalten der Bürger erzwingen will, das ohne faktische Wirkung lediglich massenhaft Verstöße provoziert, untergräbt die Verkehrsmoral und das Vertrauen in die Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung.

2.1 Straßenverkehrsgesetz (StVG)

Das StVG bestimmt in § 6 die Ermächtigungsgrundlage³ für das Bundesverkehrsministerium zum Erlass der StVO sowie weiterer straßenverkehrsbezogener Rechtsverordnungen (FZV, StVZO, FeV u. a.). Dazu bedarf der Bund der vorherigen Zustimmung des Bundesrates und damit der Bundesländer. Bei Änderungen erfolgt deshalb zuvor eine Abstimmung mit den für Verkehr zuständigen Länderministerien in den Bund-Länder-Fachausschüssen.⁴ Darüber hinaus regelt das StVG vor allem die Kostentragungspflicht für Verkehrszeichen und -einrichtungen (§ 5b StVG), die Gebührengrundlagen für verkehrsbezogene Amtshandlungen (§ 6a StVG), die zivilrechtliche Haftung für Verkehrsunfälle (§§ 7 ff. StVG) und die Ahndungsgrundlagen für verkehrsrechtliche Verstöße (§§ 24 ff. StVG).

2.2 Geltung der StVO

Die StVO regelt abschließend das Verhaltensrecht von Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr. Dabei erstreckt sich der Geltungsbereich verkehrsrechtlicher Normen⁵ auf alle Flächen, auf denen öfflicher Verkehr

2 10. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 12.7.2024 (BGBl. 2024 I Nr. 233): Das Änderungsgesetz erhielt am 24.11.2023 zunächst nicht die erforderliche Zustimmung im Bundesrat. Nach damaliger Fassung sollte es genügen die Sicherheit des Verkehrs nur zu „berücksichtigen“, was aus Sicht einiger Länder dem Stellenwert der Verkehrssicherheit nicht gerecht wurde. Nach langen Verhandlungen einigten sich Bundestag und Bundesrat in der Sitzung des Vermittlungsausschusses vom 12.06.2024 auf die strengere Formulierung, dass die Verkehrssicherheit „nicht beeinträchtigt“ sein darf.

3 § 6 StVG wurde durch das 4. StVGÄndG vom 12.7.2021 (BGBl. I S. 3091) bei inhaltlich gleichbleibendem Ermächtigungsumfang neu strukturiert. Zentrale Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der StVO ist nun § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 9 StVG (Gefahrenabwehr als Hauptzweck der StVO). § 6 Abs. 4 StVG fasst die Nebenziele, die bei der Verordnungsgebung – in zweiter Linie – mitverfolgt werden können, systematisch zusammen (z. B. Schutz vor Lärm oder Abgasen). Diese waren schon in § 6 StVG a. F. überwiegend wortgleich, allerdings verstreut enthalten (s. a. Albrecht/Kehr/von Loepen NZV 2021, 489).

4 Verkehrspolitische Weichenstellungen erfolgen weiterhin in den Verkehrsminister- und Verkehrsabteilungsleiterkonferenzen des Bundes und der Länder.

5 Insbesondere Normen der StVO, FZV, StVZO, FahrlG, FeV sowie der §§ 21, 24, 24a, 24c StVG, §§ 142, 315c, 315b, 315d, 316, 323a, 323c StGB.

stattfindet, **nicht** aber auf abgegrenztes reines Privatgelände, zu dem nur **bestimmbare** Personen Zugang haben (z. B. abgeschlossenes **Polizei-, Kasernen-, Fabrik-** oder **Schulgelände**, **Rollbahnen** von **Flughäfen**, reservierte Mieter- und Firmenparkplätze).⁶ Zu den öffentlichen Verkehrsflächen gehören der **gewidmete Straßenraum** und solche Flächen, auf denen mit Duldung des Verfügungsberechtigten „**faktisch öffentlicher Verkehr**“ stattfindet (Rn. 2 VwV-StVO zu § 1). Privatgelände ist dann öffentlicher Verkehrsraum, wenn jedermann zur verkehrlichen Nutzung zugelassen ist und das Gelände tatsächlich so genutzt wird, d. h. von einem zufälligen, durch keinerlei persönliche Beziehungen **bestimmbarer** Personenkreis (BGH VRS 107, 179; BGH NZV 2013, 508; OLG Hamm VerkMitt 2008 Nr. 62 = VRS 114, 273; OLG Düsseldorf VerkMitt 1988 Nr. 69 = VRS 75, 61; OLG Zweibrücken NZV 1990, 476; OVG Münster VRS 98, 474).

Die Verkehrsregeln **gelten** deshalb (unabhängig von den Eigentumsverhältnissen) auch auf **allgemein zugänglichen Privatparkplätzen**, **Parkhäusern** und **Tiefgaragen** (OLG Hamm NJW 2015, 413; KG VerkMitt 2003 Nr. 11 = NZV 2003, 381 = VRS 104, 24; OLG Düsseldorf VRS 39, 204; OLG Stuttgart DAR 1966, 163; OLG Bremen VRS 33, 193), auf Parkflächen von **Einkaufszentren** (OLG Düsseldorf VRS 61, 455; KG DAR 1984, 85; OLG Saarbrücken VerkMitt 1974 Nr. 104 = VRS 47, 54; OLG Stuttgart VerkMitt 1990 Nr. 104),⁷ der Öffentlichkeit zugänglichem Betriebsgelände eines **Getränkemarktes** (OLG Naumburg NZV 2014, 128), Parkflächen von **Gaststätten**⁸ (OLG Düsseldorf NZV 1992, 120), öffentlichen **Freizeitflächen** (KG SVR 2018, 30 = VD 2018, 26: ehemaliges Flugfeld Tempelhof in Berlin), allgemein befahrbaren Flächen von **Krankenhäusern** oder Mülldeponien, sofern der Zugang unbestimmten Personen offensteht (OLG Zweibrücken VRS 60, 218). Zur faktischen Öffentlichkeit gehört auch der selbstständig befahrbare Bereich einer **Autowaschanlage** (BGH VerkMitt 2018 Nr. 63; BayObLG VerkMitt 1980 Nr. 57 = VRS 58, 216; OLG Oldenburg VD 2018, 332 = SVR 2019, 29 m. Anm. Koehl; OLG Karlsruhe NZV 2015, 593: Haftung des Betreibers bei mangelnder Unterrichtung über Verhaltensregeln; LG Kleve NZV 2017, 235; LG Dortmund NZV 2019, 367 m. Anm. Exter). Der technische Teil der Waschhalle gehört jedoch nicht dazu, selbst wenn die Zufahrtsschranke defekt ist (OLG Koblenz SVR 2020, 28; OLG Zweibrücken DAR 2020, 153). Wird das KFZ auf dem Förderband gezogen, befindet es sich i.S.d. § 7 StVG **nicht** im Betrieb (OLG Celle DAR 2020, 26), wohl aber, wenn der Unfall auf Betätigung von Bremsen oder Lenkung beruht (OLG Koblenz NZV 2020, 149 m. Anm. Exter). Weiterhin gehören zur faktischen Öffentlichkeit **Recyclinghöfe** (KG VerkMitt 2004, 50) oder **Tankstellen** jeweils während der Öffnungszeiten (OLG Dresden NZV 2007, 152; OLG Düsseldorf VRS 76, 34 = NZV 1988, 231).

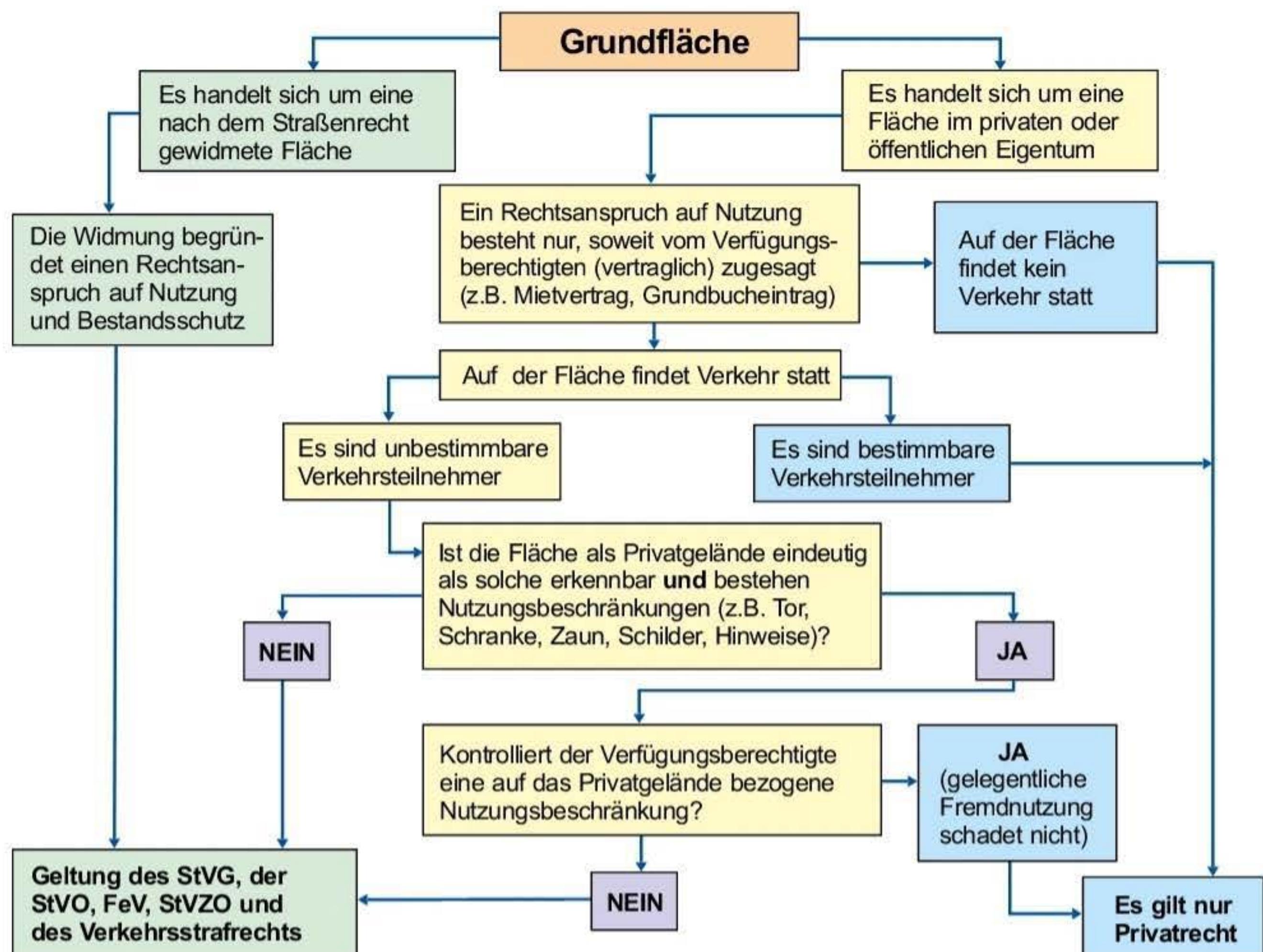
Reine Privatflächen sind nur bestimmten Firmenkunden offenstehende **Betriebs- oder Werksgelände** (BGH VerkMitt 2004 Nr. 70 = DAR 2004, 399 = VRS 107, 35 = NZV 2004, 479 = NJW 2004, 1965; OLG Köln VRS 102,

6 S. a. Wüstenberg NZV 2019, 76: Taxiverkehr ohne Straßenverkehrsrecht?

7 Die faktische Öffentlichkeit wird auch nicht durch Schilder, wie „Nur Kunden der Firma XY“ beseitigt, sofern diese Kunden nicht mit Namen und Anschrift registriert (bestimmbar) sind. Solche Schilder sollen nur verhindern, dass Nichtkunden den Parkplatz nutzen.

8 Dass bei Epidemien in Gaststätten die Adressen der Gäste hinterlegt werden, bedeutet nicht, dass damit die Gaststättenparkflächen wegen nunmehr bestimmbarer Gäste zu Privatflächen werden, denn die Adressen dienen allein zur Rückverfolgung bei Ansteckungsgefahren.

Prüfungsschema für reine Privatfläche und öffentlicher Verkehrsraum



432; OVG Münster VerkMitt 2000 Nr. 43 = DAR 2000, 91 = NZV 2000, 183), **Privatparkplätze** mit geschlossenen Schranken (BGH NZV 2013, 508), **Hofgrundstücke** eines Privatanwesens (BGH NZV 1998, 418 = DAR 1998, 399; OLG Zweibrücken VerkMitt 2021 Nr. 23: auch bei geöffnetem Tor; OLG Zweibrücken DAR 2020, 153: bei offener Schranke), **Zierrasenflächen** ohne öffentliche Nutzung (BGH DAR 2004, 529 = NZV 2005, 50) oder **Mieterparkplätze** mit personengebundenen Stellplätzen (OLG Rostock SVR 2004, 234). Für **Wald-** und **Landschaftsflächen** gelten das Bundeswald- und Bundesnaturschutzgesetz sowie die landesrechtlichen Waldgesetze und Landschafts- oder Naturschutzverordnungen, die meist nur das Betreten, nicht aber das Fahren mit Kraftfahrzeugen gestatten (VerfGH München DAR 2015, 134; s. a. Mitsch NZV 2013, 575).⁹

Die Beurteilung, ob ein Weg öffentlich im Sinne des Verkehrsrechts ist, muss der Kraftfahrer nach dem äußeren Gesamtbild treffen (BayObLG VRS 43, 134), z.B. ob Schranken die Zufahrt regeln, wie viele Häuser an die Grundstückszufahrt angeschlossen sind (OLG Düsseldorf VRS 74, 181), ob eine Zugangskontrolle stattfindet, die Fläche eingezäunt oder mit einem Hinweis auf die private Nutzung versehen ist und das auch kontrolliert wird. Auf reinem Privatgelände gilt das Hausrecht des Verfügungsberech-

⁹ Art. 72 Abs. 3 Nr. 2 GG erlaubt eine abweichende Regelung der Länder zur Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Art. 74 Nr. 29 GG. Für freie Landschaften gilt ein Betretungsrecht nach § 59 Abs. 1 BNatSchG, für Waldgebiete nach § 14 Abs. 1 BWaldG auf Waldwegen auch das Fahren mit Fahrrädern und Krankenfahrstühlen sowie das Reiten. Im Übrigen wird das Verhalten in Grün- und Erholungsanlagen durch Landesrecht geregelt, z.B. in Berlin das Grünanlagengesetz (GrünanlG).

tigten. Befinden sich dort Verkehrszeichen oder Schilder wie „Es gilt die StVO“, haben diese nur Geltung innerhalb des Hausrechts; ein Verstoß wäre nur eine Zuwiderhandlung gegen das Hausrecht. Der Eigentümer kann dort auch abweichende Regelungen für den (privaten) Verkehr treffen (OLG Köln VerkMitt 2002 Nr. 65). Die Verwendung von Verkehrszeichen durch den Eigentümer hat zwar keine ordnungsrechtliche Wirkung, konkretisiert aber die zu beachtenden (zivilrechtlichen) Sorgfaltsanforderungen (LG Saarbrücken SVR 2021, 348 m. Anm. Siegel).

2.3 Geltung der VwV-StVO

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) beruht nicht auf dem StVG, sondern unmittelbar auf Art. 84 Abs. 2 bzw. 86 Satz 1 GG. Sie enthält Ausführungsvorschriften für die StVO und beschreibt im Wesentlichen, welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen wann, wie, wo und durch wen anzuordnen und aufzustellen sind. Außerdem wird das Verfahren für Erlaubnisse (VwV-StVO zu § 29) und Ausnahmegenehmigungen (VwV-StVO zu § 46) geregelt. Da die VwV-StVO mit Zustimmung des Bundesrates erlassen worden ist, gilt sie bundesweit in allen Ländern, ohne dass sie besonders eingeführt werden muss. Zur Zitierung der Vorschriften

Wichtige Richtlinien zur StVO		
Kurzbezeichnung	Richtlinien	Verkehrsblatt Jahr/Seite
R-FGÜ	für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen	2001, 474
RWBA	für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen	2024, 470
RWVA	für Wechselverkehrszeichenanlagen an Bundesfernstraßen	1997, 521
RWVZ	für Wechselverkehrszeichen an Bundesfernstraßen	1997, 520
RMS	für die Markierung von Straßen – Teil A: Autobahnen	2020, 110
RSA	für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen	2022, 46
RiLSA	für Lichtsignalanlagen (Lichtzeichenanlagen)	2015, 635
RUB	für Umleitungsbeschilderungen	2021, 1008
RWB	für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen	1999, 781
RGST	für Großraum- und Schwertransporte	2014, 154
RATG	für die Anordnung von verkehrsregelnden Maßnahmen an Straßen für den Transport gefährlicher Güter	1987, 857/ 1988, 576
RtB	für die touristische Beschilderung	2009, 228
Werberichtlinien	zur Werbung an (Bundes-)Autobahnen aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht	2001, 463
BÜSTRA	über die Abhängigkeit zwischen der technischen Sicherung von Bahnübergängen und der Verkehrsregelung an benachbarten Straßenkreuzungen	1972, 547/ 1984, 38
Lärmschutz-Richtlinien-StV	für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm	2007, 767
ERA	für Radverkehrsanlagen	1982, 335

der VwV-StVO dienen Randnummern (z.B. Rn. 1 VwV-StVO zu § 1). Für die Anordnung und Aufstellung bestimmter Verkehrszeichengruppen und Lichtzeichenanlagen, Gestaltung von Straßenbaustellen, die Wegweisung, den Großraum- und Schwerverkehr und andere Regelungsbedürfnisse gelten daneben Richtlinien, die im Rahmen der VwV-StVO Anwendung finden (s. a. Erl. 2.4 zu § 1). Ferner enthält die VwV-StVO auch Auslegungshilfen.¹⁰ Als Verwaltungsvorschrift bindet die VwV-StVO nur die Verkehrs- und Baubehörden, nicht die Verkehrsteilnehmer. Werden verpflichtende Vorschriften der VwV-StVO missachtet oder infolge von Ermessensfehlgebrauch außer Acht gelassen, wird die durch die Verkehrsbehörde getroffene Regelung rechtswidrig und anfechtbar. Dadurch verursachte Schäden können Amtshaftungsansprüche nach § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG auslösen.

2.4 Richtlinien

Richtlinien dienen den Straßenverkehrs- und Baubehörden für die nähere Ausgestaltung von Verkehrsanlagen, Tunneln, Ausführung von Verkehrszeichen (einschl. Markierungen) und Verkehrseinrichtungen, insbesondere Lichtsignalanlagen usw. Sofern sie nicht bereits als Bestandteil der VwV-StVO gelten, müssen Richtlinien zur Rechtsverbindlichkeit als Verwaltungsvorschrift von der obersten Landesbehörde (Verkehrsministerien oder Senatsverwaltungen) verbindlich eingeführt werden.

2.5 Verkehrsflächen

2.5.1 Straße

Straßen sind alle für Verkehrsteilnehmer bestimmten Flächen, unabhängig von den Eigentumsverhältnissen oder einer straßenrechtlichen Widmung. Soweit die StVO den Begriff „Straße“ verwendet, sind darunter nicht nur die Fahrbahn oder Sonderwege, sondern der gesamte öffentlich benutzbare Verkehrsraum zu verstehen, auch Seitenstreifen, Parkflächen, Tunnel, Brücken, Böschungen.

Die straßenrechtliche Widmung begründet einen Rechtsanspruch auf gemeinbräuchliche Nutzung, es sei denn, durch eine Teilentwidmung werden bestimmte Verkehrsarten oder zu bestimmten Zeiten ausgeschlossen oder die Inanspruchnahme der Straße durch Sondernutzungserlaubnisse geregelt.

2.5.2 Fahrbahn

Die Fahrbahn ist der Teil der Straße, der durch die Art seiner Befestigung (Schwarzdecke, Beton, Pflasterung, Kies) für den Fahrzeugverkehr erkennbar geeignet und für diesen freigegeben ist (s. a. Kuhnt, Internationales Verkehrsrecht 2020, Heft 4, S. 24: Das Auto im städtischen Straßenraum). Baulich getrennte „Parallelfahrbahnen“ neben der „Hauptfahrbahn“ gelten meist als selbstständige Straßen. Nicht zur Fahrbahn gehören Seitenstreifen, Rad- und Gehwege, Parkflächen, Bankette oder Böschungen. Die durchgezogene Linie in der Form einer „Fahrbahnbegrenzung“ (Z. 295) hat nicht stets eine rechtsbegründende Wirkung in der Weise, dass rechts davon die Fahrbahn an der Markierung enden muss. Entscheidend sind vielmehr die tatsächlichen Verhältnisse, insbesondere die bauliche Ausgestaltung des Verkehrsraums rechts von einer durchgezogenen Linie. Ist dieser Raum z.B. eine befestigte Fläche, ähnlich der „Hauptfahrbahn“, so endet die Fahrbahn im Rechtssinn

10 Z.B. VwV-StVO zu § 1.

nicht an der Markierung. Welche Bedeutung ein rechts von der ununterbrochenen Linie verbleibender Raum hat, hängt von seiner Zuordnung ab. Bei Ausweisung dieser Fläche durch Z. 245 oder Z. 237 handelt es sich um einen Sonderfahrstreifen (dann gilt die durchgezogene Linie nicht als Fahrbahn-, sondern als Fahrstreifenbegrenzung). Meist ist dieser Raum Seitenstreifen und gehört somit nicht zur Fahrbahn (z.B. Standspuren, Parkbuchten).

2.5.3 Fahrstreifen

Fahrstreifen ist der Teil der Fahrbahn, den ein **mehrspuriges Fahrzeug** zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt (§ 7 Abs. 1 Satz 2), und zwar unabhängig von einer Markierung; infolgedessen gibt es markierte und unmarkierte Fahrstreifen. Ein mehrspuriges Fahrzeug größter zulässiger Breite benötigt gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 1 StVZO 2,55 m (bei Kühlfahrzeugen 2,60 m), zuzüglich eines geschwindigkeitsabhängigen Sicherheitsabstandes von mind. 0,50 m, so dass innerorts von einer Mindestbreite eines Fahrstreifens von rund 3 m auszugehen ist. Bei schnellem Verkehr außerorts müssen die Sicherheitsabstände nach rechts und links größer sein, so dass die Fahrstreifenbreite mind. 3,5 m beträgt. Wird dieses Maß unterschritten, liegt kein Fahrstreifen vor; die auf das Vorhandensein eines Fahrstreifens abhebenden Vorschriften (§§ 7, 7a) sind dann nicht anwendbar.

Fahrstreifenarten (s. a. Erl. zu § 7 und 7a):

Einfädelungsstreifen (Beschleunigungsstreifen) dienen im Schnellverkehr dem Eingliedern in den durchgehenden Verkehr. Auf ihnen darf schneller als auf der durchgehenden Fahrbahn gefahren werden (§ 7a Abs. 2).

Ausfädelungsstreifen (Verzögerungsstreifen) dienen dem Ausgliedern aus dem durchgehenden Verkehr. Auf ihnen gilt Rechtsüberholverbot, d.h. es darf dort nicht schneller als auf der durchgehenden Fahrbahn gefahren werden (§ 7a Abs. 3).

Abbiegestreifen sollen Behinderungen des Geradeausverkehrs durch Links- oder Rechtsabbieger vermeiden; eingeordnete Linksabbieger sind rechts zu überholen (§ 5 Abs. 7).

Kriechstreifen sollen an Steigungsstrecken Behinderungen durch langsame KFZ ausschließen. Verbindlich ist die Benutzung, wenn Z. 211 („hier rechts“) oder Z. 275 angeordnet ist (OLG Hamm VerkMitt 1973 Nr. 121 = DAR 1973, 279). Zum Rechtsüberholen darf der Kriechstreifen in der Regel nicht benutzt werden (BGH VRS 37, 443 = DAR 1970, 21). Am Ende hat sich der Verkehr nach dem Reißverschlussverfahren zu verflechten (§ 7 Abs. 4).

Sonderfahrstreifen sind bestimmten Verkehrsarten zugeordnete und durch Markierungen (Z. 295, 340) und Verkehrszeichen gekennzeichnete Fahrbahnteile, z. B. Bussonderfahrstreifen (Z. 245), Radfahrstreifen (Z. 237).

2.5.4 Sonderwege

Sonderwege sind Straßenteile, die ausschließlich bestimmten Verkehrsarten dienen (Geh-, Reit-, Radwege, Straßenbahntrassen). Begrifflich gehören sie zu den „sonstigen Straßenteilen“ (§ 10). Auch der Bürgersteig ist Sonderweg, weil er nur Fußgängern zur Verfügung steht. Eine Kennzeichnung durch Verkehrszeichen ist entbehrlich, wenn der Gehweg durch seine bauliche Gestaltung eindeutig bestimmt ist (Regelfall), z. B. durch Pflasterung, Plattenbelag. Zum Gehweg gehören auch Bordsteine, deren Überfahren unzulässig ist; wer dort parkt, verstößt gegen § 12 Abs. 4.

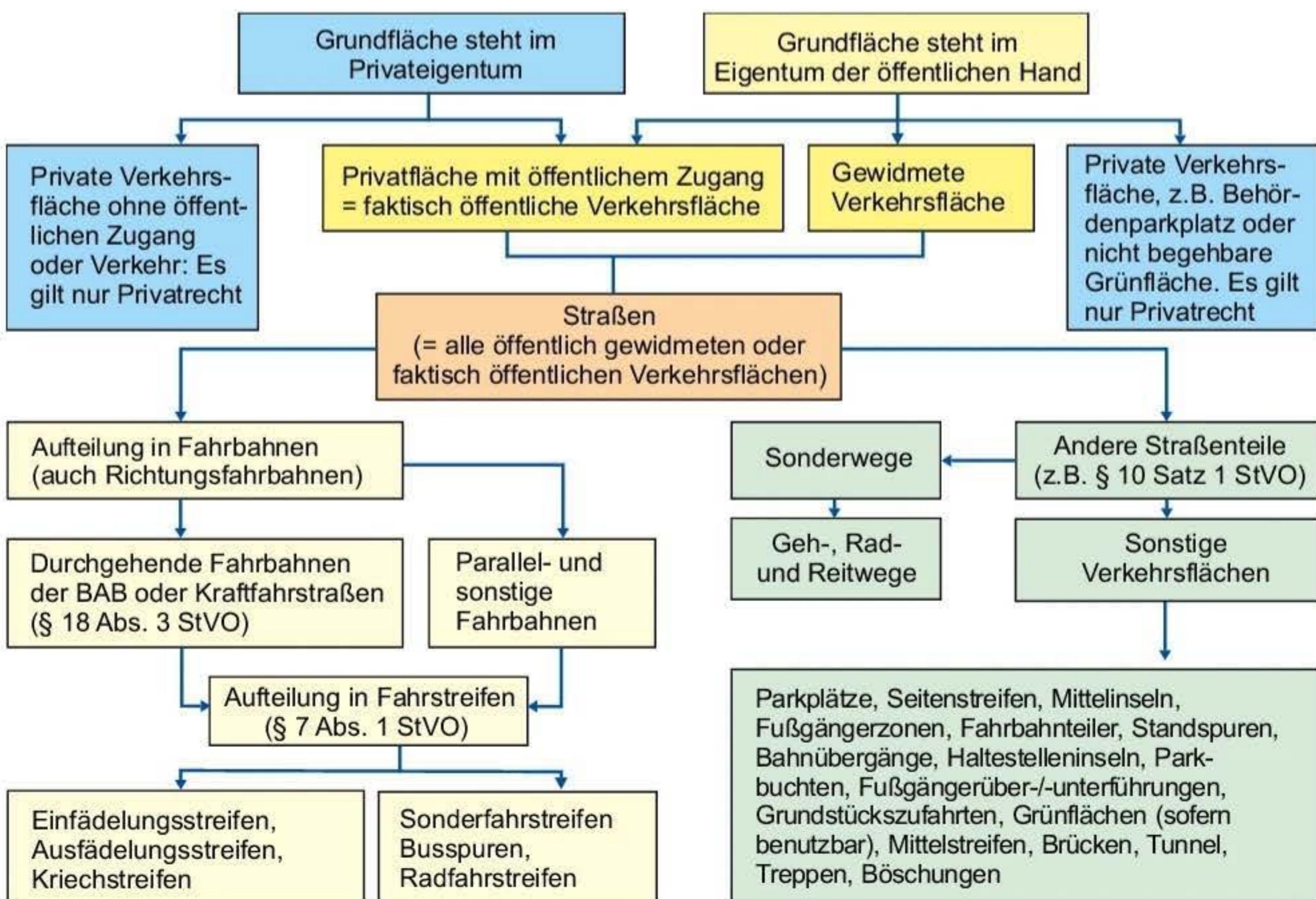
2.5.5 Sonstige Straßenteile

„Andere“ Straßenteile (§ 10 Satz 1) sind Flächen, die nicht zur Fahrbahn gehören, wie Seitenstreifen, Sonderwege, Parkplätze, Mittelstreifen, Zufahrten über Gehwege oder Baustellenzufahrten (OLG Frankfurt a. M. VRS 87, 107). **Grünflächen** sind dann öffentlich, wenn sie allgemein zugänglich sind. Sind sie infolge des Bewuchses tatsächlich nicht nutzbar, gelten sie als Privatflächen (z. B. dicht mit Büschen bewachsene Mittelstreifen). Wird dort unzulässig geparkt, liegt kein Verstoß nach § 12 Abs. 4 vor, wohl aber eine Zu widerhandlung gegen die Straßengesetze (OLG Düsseldorf VerkMitt 1993 Nr. 65; OLG Köln NZV 1997, 371 = DAR 1997, 286).

a. **Seitenstreifen** (auch Bankette) sind beidseitig der Fahrbahn verlaufende, mehr oder weniger befestigte Randstreifen des Straßenkörpers; sie dienen Ausweichmanövern und sind nicht für den schweren Fahrzeugverkehr bestimmt und geeignet (OLG Naumburg VerkMitt 2013 Nr. 8 = VRS 125, 132). Sie gehören somit weder zur Fahrbahn (§ 2 Abs. 1 Satz 2) noch unterliegen sie den für die Fahrbahn geltenden Regelungen.

b. **Mehrzweckstreifen** liegen jenseits der Fahrbahnrandlinie. Als außerhalb der Fahrbahn liegender Seitenstreifen dürfen sie nur benutzt werden, wenn es ausdrücklich vorgesehen ist, z. B. als Parkstreifen, sofern sie als solche deutlich erkennbar sind (§ 12 Abs. 4 Satz 1), für den Radfahrverkehr (§ 2 Abs. 4 Satz 2), für langsame Fahrzeuge, um anderen das Überholen zu ermöglichen (§ 5 Abs. 6 Satz 3), für Fußgänger, auch bei nur einseitig vorhandenen Seitenstreifen (§ 25 Abs. 1 Satz 1), für Land- und Forstwirtschaftsfahrzeuge sowie zum Halten oder als „Standspuren“ der Autobahnen zum Halten bei Pannen (§ 18 Abs. 8; bei Freigabe der Standspuren für den durchgehenden Verkehr siehe Z. 223.1). Unzulässige Benutzung der Seitenstreifen ist ein Verstoß gegen die Fahrbahnbenutzungspflicht (§§ 2 Abs. 1, 49 Abs. 1 Nr. 2).

Einteilung der Verkehrsflächen



2.6 Verkehrsteilnehmer

Verkehrsteilnehmer ist, wer sich verkehrserheblich verhält, d.h. wer körperlich und unmittelbar durch Handeln oder pflichtwidriges Unterlassen in Beteiligungsabsicht auf den Verkehrsvorgang einwirkt (KG VRS 18, 44; BGH VRS 18, 213 = DAR 1960, 79). Dazu gehört auch ein Straßenbauarbeiter, der im fließenden Verkehr Markierungsarbeiten ausführt (OLG Celle NZV 2023, 211 m. Anm. Ternig). Verkehrsteilnehmer ist ferner der Beifahrer eines Kraftrades, wenn er die Führung des Kraftrades durch seine Körperhaltung beeinflusst (BGH VRS 7, 68 = DAR 1954, 304), oder der Fahrlehrer, der das Eingreifen versäumt (OLG Stuttgart VerkMitt 2015 Nr. 28 = DAR 2015, 410 = VRS 128, 145 = SVR 2015, 314), nicht aber der sich passiv verhaltende Beifahrer, der auf einem Parkplatz im PKW Übernachtende (AG Verden NZV 2014, 378) oder der Fahrgast in Bussen oder Straßenbahnen. zieht der Beifahrer die Handbremse, um den Fahrer zur Temporeduzierung zu bewegen, ist er Verkehrsteilnehmer (OLG Hamm NJW 2000, 2686). Auch eine juristische Person (GmbH, rechtsfähige Vereine, Stiftungen) ist im Regelfall keine Verkehrsteilnehmerin, weil sie sich selbst nicht verkehrserheblich verhalten kann. Ihr kann im Regelfall auch nicht das verkehrserhebliche Verhalten ihrer Organe, Vertreter und Hilfspersonen zugeordnet werden (VG Düsseldorf NZV 2017, 591 m. Anm. Schubert).

2.6.1 Fußgänger

Fußgänger sind Verkehrsteilnehmer, die sich zu Fuß oder mit besonderen Fortbewegungsmitteln fortbewegen. Auch wenn sie Fortbewegungsmittel benutzen (§§ 24, 31), müssen sie sich nach den Fußgängerregeln richten (§ 25).

2.6.2 Fahrzeugführer

Fahrzeugführer ist derjenige, der die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug hat, es lenkt oder dessen Bewegungsabläufe steuert; bei Kraftfahrzeugen auch durch Motorbetrieb. Fahrzeugführer ist nach § 1a Abs. 4 StVG auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er währenddessen das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert. Bedienen zwei Personen das Fahrzeug gleichzeitig, sind beide auch Fahrzeugführer. Beim Fahrschulunterricht gilt der **Fahrlehrer** als Fahrzeugführer (§ 2 Abs. 15 StVG; BGH DAR 2015, 97, 211: das gilt nicht bei Fahrten mit fortgeschrittenen Fahrschülern, wo kein Anlass zum Eingreifen besteht).

2.6.3 Fahrzeughalter

Fahrzeughalter ist derjenige, der die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug hat, es für eigene Rechnung gebraucht und für die Unterhaltskosten aufkommt, wie Steuern, Versicherung, Wartung, Reparaturen (BGH NJW 2017, 3075; KG VRS 132, 39. Bei KFZ ist das i.d.R. der bei der Zulassungsstelle und in den Zulassungsdokumenten eingetragene Halter.¹¹ Auch mehrere Personen oder juristische Personen (z.B. GmbH) können Halter sein. Die Eintragung in das Fahrzeugregister ist zwar ein wichtiges Indiz für die

¹¹ Die Zulassungsdokumente Teil I und II bescheinigen lediglich, auf wen das KFZ zugelassen ist, aber nicht, wer Eigentümer ist (OLG Saarlouis NJW 2016, 344).

Haltereigenschaft; entscheidend sind jedoch die faktischen Verhältnisse. Hat ein anderer die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug und bestreitet die Unterhaltskosten, ist er trotz fehlender Eintragung Halter (BGH NZV 1997, 116 = VRS 93, 38; VGH Mannheim NZV 1992, 167; OVG Lüneburg NZV 2014, 485). Ihn trifft dann die Verantwortung eines Fahrzeughalters (z.B. Gefährdungshaftung nach § 7 StVG). Stimmen die tatsächlichen Verhältnisse nicht mit der Eintragung im Fahrzeugregister überein, müssen die Zulassungsdokumente berichtigt werden (§ 15 FZV). Neben dem Halter ist für das Fahrzeug der beauftragte Fuhrparkleiter verantwortlich, der vom Halter einzuweisen und zu überwachen ist (OLG Hamm NZV 2007, 156).

2.7 Verkehrsmittel

Verkehrsmittel sind alle straßen- und schienengebundenen Landfahrzeuge, die durch Motor- oder Muskelkraft angetrieben werden.

2.7.1 Fahrzeuge

Fahrzeuge sind alle straßengebundenen Verkehrsmittel zur Beförderung von Personen oder Gütern mit oder ohne Motorantrieb.¹² Mit Verkehrsmitteln sind die ihnen zugewiesenen Verkehrsflächen zu benutzen, z.B. mit Fahrzeugen die Fahrbahn (§ 2 Abs. 1). Im Prinzip gibt es keinen Vorrang bestimmter Verkehrsmittel gegenüber anderen (z.B. nicht von Straßenbahnen gegenüber Radfahrern). Die Verkehrsbehörden können jedoch die Benutzung von Flächen unter den Eingriffsvoraussetzungen des § 45 zugunsten oder zulasten bestimmter Verkehrsarten einschränken oder erweitern.

2.7.2 Kraftfahrzeuge

Kraftfahrzeuge (KFZ) sind Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (§ 1 Abs. 2 StVG; s. a. EU-Fahrzeugklassen Anl. XXIX StVZO – BGBl. I 2012, 931). Die maximal zulässigen Abmessungen und Gewichte der KFZ folgen aus §§ 32, 34 StVZO. Auf die Antriebsart kommt es nicht an (Otto-, Diesel-, Turbinen-, Flüssiggas-, Erdgas-, Elektro- oder Brennstoffzellenmotor).¹³ Eine feste Ver-

12 Der Fahrzeugbegriff in § 2 Nr. 3 FZV bezieht sich nur auf Kraftfahrzeuge (§ 1 FZV); s. a. Blum SVR 2013, 250. Die EU-Fahrzeugklassen der Anlage XXIX zu § 20 Abs. 3a Satz 4 StVZO sind nicht identisch mit den StVO-Begriffen.

13 KFZ werden auch mit Flüssiggas (Autogas) und Erdgas betrieben. Die Umrüstung eines Benzинmotors auf Gasbetrieb ist technisch vergleichsweise einfach: Zu den Einspritzdüsen für Benzin müssen Einblasventile für Flüssig- oder Erdgas installiert werden, wobei der Motor bivalent betrieben werden kann. Bei höherer Verdichtung oder Aufladung für den Erdgaseinsatz ist die Leistung bei beiden Antriebsarten vergleichbar. Die Kennzeichnung der **Tankstellen** erfolgt durch die Z. **365-53** und **365-54**. **Erdgas (CNG – Compressed Natural Gas)** besteht hauptsächlich aus Methan (CH_4) und enthält weniger Kohlen- und mehr Wasserstoff als Benzin; bei der Verbrennung wird 20 % weniger Kohlendioxid freigesetzt. Erdgas war bis 2020 steuerbefreit und unterlag nicht der Ökosteuererhöhung. Die Belieferung der Tankstellen erfolgt durch Erdgasleitungen, wobei erst dort das Erdgas bis 250 bar (!) Befülldruck komprimiert wird. Erdgas ist im Gegensatz zum Autogas leichter als Luft und kann sich nicht am Boden sammeln, so dass Erdgasautos auch in Parkhäusern und Tiefgaragen abgestellt werden dürfen. **Autogas (LPG – Liquefied Petroleum Gas)** besteht aus einem Gemisch von Propan (C_3H_8) und Butan (C_4H_{10}); die Belieferung der Tankstellen erfolgt durch Flüssiggastransporte. Die LPG-Tanks werden mit einem Befülldruck von (nur) ca. 8 bar betrieben.

bindung zwischen Fahrgestell und Antriebsart ist nicht zwingend; auch ein durch Rucksackpropeller angetriebenes Fahrrad gilt als Kraftfahrzeug (OLG Oldenburg NZV 1999, 390 = VRS 97, 191 = DAR 2000, 373 = NZV 2000, 384). Der vorübergehende Ausfall des Motors beeinträchtigt nicht die Eigenschaft als Kraftfahrzeug.

Kraftfahrzeuge werden im Wesentlichen in sieben Gruppen unterteilt, und zwar in Krafträder, PKW, KOM, LKW, Zugmaschinen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge.

Zu den **Krafträder** gehören Motorräder (über 50 cm³ und 45 km/h),¹⁴ einschließlich Beiwagen, Leichtkrafträder (max. 125 cm³ und 11 kW), Kleinkrafträder (max. 50 cm³ und 45 km/h) sowie Fahrräder mit Hilfsmotor (max. 50 cm³ und 45 km/h) nebst den Untergruppen Mofas (bis 25 km/h) und Leichtmofas (bis 20 km/h). Dreirädrige Krafträder („Trikes“) und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge („Quads“) mit symmetrisch angeordneten Rädern gehören fahrerlaubnisrechtlich je nach Leistung zu den Klassen AM, A1, A oder B. Zu den Krafträdern gehören auch „Pocketbikes“, sie müssen je nach Leistung zugelassen sein, wenn sie im öffentlichen Verkehrsraum betrieben werden (OLG Dresden DAR 2014, 396 = SVR 2014, 109).

PKW und **KOM** sind KFZ zur Personenbeförderung, und zwar PKW bis max. acht Fahrgastplätzen (zuzüglich Fahrersitz) und KOM mit mehr als acht Fahrgastplätzen, unabhängig von der zulässigen Gesamtmasse (§ 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG).¹⁵ Hierzu zählen auch Oberleitungsbusse mit Elektroantrieb. PKW-Kombis dienen überwiegend der Personenbeförderung mit einem erweiterten Laderraum.

LKW sind KFZ, die nach Bauart und Einrichtung zur Güterbeförderung bestimmt sind, wobei es weder auf eine bestimmte zulässige Gesamtmasse oder die Anzahl der Achsen noch auf die Eintragung in den Zulassungsdokumenten ankommt (KG VRS 133, 85: Definition nach § 4 Abs. 4 Nr. 3 PBefG; OLG Düsseldorf NZV 1991, 483). Infolgedessen gibt es auch LKW und Minisattelzüge unter 3,5 t mit Ladefläche hinten. Sattelkraftfahrzeuge bestehen aus einer Zugmaschine und dem Sattelaufleger; sie gehören zu den LKW (VwV-StVO zu § 3). Gleiches gilt für Tankfahrzeuge und LKW-Kipper.

Zugmaschinen sind KFZ, die ohne oder nur mit Hilfsladefläche ausschließlich zum Ziehen von Anhängern bestimmt und somit keine LKW sind (OLG Hamm NZV 1997, 323). Zu den Zugmaschinen gehören Sattelzugmaschinen, Ackerschlepper, Geräteträger.

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen sind KFZ, deren Aufbauten hauptsächlich aus Arbeitsgeräten bestehen, wie Müllfahrzeuge, Betonmischer, Mähdrescher, Asphaltkocher, Planiermaschinen, Bagger, Abschleppwagen, Autokräne, Tankfahrzeuge (BGH NJW 2016, 1162 = NZV 2016, 165). Soweit erforderlich, können selbstfahrende Arbeitsmaschinen trotz der Definition in § 2 Nr. 17 FZV nach § 32a StVZO auch Anhänger mitführen. Ob die

¹⁴ Auch Kleinstkrafträder („Pocketbikes“) sind keine Spielgeräte, sondern Motorräder und unterliegen je nach Leistung der FE- und Zulassungspflicht (OLG Dresden VerkMitt 2013 Nr. 79).

¹⁵ Ein als PKW zugelassenes KFZ wird auch fahrerlaubnisrechtlich nicht zum KOM, wenn (unzulässigerweise) mehr Personen mitgenommen werden, als Sitze mit Sicherheitsgurten vorhanden sind, z. B. 9 Personen (OLG München DAR 2010, 653 = NZV 2010, 527).

Anhänger der Güterbeförderung dienen dürfen, ist strittig (s. a. Rebler NZV 2020, 459; VD 2019, 164).

Zu den **Sonderkraftfahrzeugen** gehören u. a. Krankenfahrstühle, Wohnmobile,¹⁶ Amphibien-, Kriegs- und Kettenfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr, Rettungs- und Notarztdienste, Pannenhilfs-, Verkaufs- und Ausstellungsfahrzeuge.

2.7.3 Sonstige Fahrzeuge

Sonstige Fahrzeuge sind alle Landfahrzeuge ohne maschinellen Antrieb. Auch bei diesen Fahrzeugen werden die zulässigen Abmessungen und Gewichte durch §§ 32, 34 StVZO bestimmt. **Anhänger** sind Fahrzeuge, die über keinen Antriebsmotor verfügen und der Lastenbeförderung oder als Anhänger-Arbeitsmaschinen dienen.¹⁷ Hierzu zählen auch Kipper, Nachläufer für Langmaterial, Tieflader, Baubuden, Wohnwagen, Sportanhänger (nicht aber „Mobilheime“). Zu den sonstigen Fahrzeugen gehören außerdem **Fahrräder**, auch Rikschas, Zweiräder mit elektrischer Tretunterstützung, Renn- und Liegefahrräder (BVerwG VRS 101, 310); s. Erl. 2.7 und 2.7.6 zu § 2.

2.7.4 Schienenfahrzeuge

Schienenfahrzeuge (Straßenbahnen, Industriebahnen, S-/U-Bahnen, Draisinen) gehören begrifflich nicht zu den KFZ, unterliegen aber den für den Fahrzeugverkehr geltenden Regeln der StVO, wenn sie auf „straßenbündigem Gleiskörper“ oder von Schienentrassen über Knotenpunkte fahren. Mangels Ausweichmöglichkeit müssen sie insbesondere durch Bremsen auf Gefahren reagieren (KG VRS 104, 35). Wegen ihrer Bindung an Gleise gelten teilweise Sonderregeln, insbesondere die §§ 5 Abs. 7, 9 Abs. 3, 11 Abs. 3, 12 Abs. 1 Nr. 4, 20 Abs. 1, 26 Abs. 1. Nehmen Straßenbahnen innerorts straßenbündig am allgemeinen Verkehr teil, gelten für sie die allgemeinen Tempogrenzen wie 50 km/h oder Schrittgeschwindigkeit in Fußgängerzonen (§ 50 Abs. 3 BOStrab). Im Übrigen müssen sie die allgemeinen Verkehrsregeln beachten (§ 55 Abs. 1 BOStrab).¹⁸ Verkehren Schienenfahrzeuge auf Straßen mit baulich von der Fahrbahn getrennten Gleiskörpern (Schienentrassen), handelt es sich um Sonderwege; hier gelten die Regeln des § 19 an den gekennzeichneten Bahnübergängen. Abweichend von der Innerortsgeschwindigkeit dürfen Straßenbahnen dann auch schneller fahren.¹⁹

2.7.5 Besondere Fortbewegungsmittel

Fortbewegungsmittel sind **keine Fahrzeuge** (somit gibt es keinen Fahrzeugführer) und dürfen nicht auf der Fahrbahn betrieben werden (§ 24). Da sie

¹⁶ Wohnmobile sind weder PKW noch Bus oder LKW, selbst mit LKW-Fahrgestell (KG NZV 1992, 162; s. a. Scheidler SVR 2015, 411). Sofern sie Flüssiggasanlagen besitzen, müssen diese den Anforderungen der Deutschen Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e. V. (DVGW-Arbeitsblatt G 607) und der DIN 3381 oder gleichwertiger Normen entsprechen (z.B. VdTÜV-Merkblatt 750). Für Gastanks gelten die Technischen Regeln Druckgas (TRG 380).

¹⁷ Der Anhängerbegriff in § 2 Nr. 2 FZV bezieht sich nur auf Kraftfahrzeuge (§ 1 FZV).

¹⁸ Die max. Länge der Straßenbahnzüge beträgt 75 m (§ 55 Abs. 2 BOStrab).

¹⁹ Auf Schienentrassen nehmen Straßenbahnen nicht am öffentlichen Straßenverkehr teil; die Höchstgeschwindigkeit wird durch die Technische Aufsichtsbehörde festgelegt (§§ 50 Abs. 2, 55 Abs. 3 BOStrab).

den Regeln für Fußgänger unterliegen (§ 25), müssen Gehwege benutzt werden, sofern der Fußgängerverkehr weder behindert noch gefährdet wird, in der Regel nur mit Schrittgeschwindigkeit (OLG Karlsruhe NZV 1999, 44). Zu den Fortbewegungsmitteln gehören solche Geräte, die wegen ihrer geringen Größe oder ihrer Bauart nicht in erster Linie dem Transport dienen. Infolgedessen dürfen sie auch nicht mit Motorkraft betrieben werden (§ 24 Abs. 1). Zu den Fortbewegungsmitteln gehören Gehhilfen wie Schiebe- oder Greifrollstühle (VwV-StVO zu § 24), Kinderwagen, Roller, Rollschuhe, Kinderfahrräder oder Dreiräder zum spielerischen Umherfahren für Kinder im Vorschulalter, Skateboards, Inline-Skates, Schlitten, Schub- oder Handkarren, Kofferroller, Bewegungsgeräte, meist im Zuge modischer Trends, wie Trailskater, Kick-Boards, nicht aber Segways²⁰ oder Elektrokleinstfahrzeuge (s.a. zu §§ 24 und 31).

2.8 Verkehrsrechtliche Grundsätze

Das Verkehrsrecht enthält verschiedene, zum Teil ungeschriebene Grundsätze, die unmittelbar Anwendung finden und das Maß der verkehrlichen Pflichten bestimmen. Im Allgemeinen werden diese Grundsätze aus den §§ 1 und 11 und für das Zulassungsrecht aus § 30 StVZO abgeleitet.

2.8.1 Grundsatz der Verkehrsfreiheit

Grundsätzlich ist jeder Verkehrsteilnehmer zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen (Folge aus der Handlungsfreiheit des Art. 2 GG und der Berufsausübung nach Art. 12 GG). Infolgedessen darf der Staat den individuellen Verkehrszweck nicht zum Gegenstand von Beschränkungen machen. Unzulässig wären Einschränkungen der Bewegungsfreiheit nur aus sozial- oder verkehrspolitisch für „sinnvoll“ gehaltenen Gründen. Das Verbot des „unnützen Hin- und Herfahrens“ nach § 30 Abs. 1 Satz 2 ist verfassungsrechtlich nur deshalb tragbar, weil es sich nicht auf einen bestimmten Verkehrsnutzen bezieht, sondern der Vermeidung von Lärm- und Abgasbelästigungen dient. Zulässig sind allerdings Beeinträchtigungen der Mobilität im Interesse anderer schützenswerter Rechte, insbesondere zugunsten der Verkehrssicherheit, des Immissions- oder des Gesundheitsschutzes (s.a. VG München DAR 1995, 417: Umweltschutz; Infektionsschutzgesetz – IfSG vom 20.7.2000, BGBl. I S. 1045 i.d.F. des 3. Gesetzes zum Schutz der Bevölkerung bei einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite vom 18.11.2020 – BGBl. I S. 239; BVerfG NJW 2021, 619; Ogorek NJW 2021, 824: Bewegungsbeschränkungen für Bewohner von Corona-Hotspots). So kann z.B. auch ungeeigneten oder verkehrsschwachen Personen das Führen von Fahrzeugen beschränkt oder untersagt, eine Fahrerlaubnispflicht vorgeschrieben oder in bestimmten Orten auf bestimmten Straßen Verkehrs- oder Ausgehverbote erteilt werden (z.B. aus Anlass des Coronavirenschutzes; s.a. VGH München NJW 2021, 178: nächtliche Ausgangsbeschränkung wegen Corona-Pandemie; Koehl SVR 2021, 12). Andererseits können bei medizinischen Notlagen auch unterhalb des Ausnahmegenehmigungsverfahrens im Interesse des Infektionsschutzes bestimmte Verbote zeitlich befristet gelockert werden, z.B.

²⁰ Segway sind einachsige selbstbalancierende KFZ mit parallelen Rädern, Elektroantrieb über 6 km/h, ohne Sitz. Wegen des Elektroantriebes sind sie Kraftfahrzeuge, keine Fortbewegungsmittel.

keine Verfolgung von Verstößen gegen Haltverbote an Impfzentren oder Apotheken.

Der Grundsatz der Verkehrsfreiheit begründet einen Anspruch auf Mobilität im Rahmen des straßenrechtlich zugelassenen Gemeingebräuchs,²¹ d. h. so weit wie die Widmung und der Gemeingebräuch einer Straße reicht. Das Recht auf Anliegergebrauch an öffentlich gewidmeten Straßen ist durch Art. 14 Abs. 1 GG in seinem Kernbereich geschützt, insbesondere die angemessene Nutzung des Grundeigentums, die eine Inanspruchnahme der Straße erfordert. Gewährleistet wird aber nur die Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz, d. h. die Erreichbarkeit des Grundstücks mit Fahrzeugen. Einen Rechtssatz dahingehend, dass Anlieger Parkplätze im öffentlichen Straßenraum vorfinden müssen, gibt es ebenso wenig wie einen öffentlich-rechtlichen Anspruch auf Ausweisung von Verkehrsflächen oder den Bau von Straßen zur Gewährleistung der Mobilität (Brenner DAR 2001, 559). Bei Privatflächen mit faktisch öffentlichem Verkehr besteht die Bewegungsfreiheit nur in dem Rahmen, den der Verfügungsberechtigte (kann auch die Gemeinde sein) zugelassen hat.

2.8.2 Auslegungsgrundsätze, Präambel, Rangregeln

Die in der StVO enthaltenen unbestimmten Rechtsbegriffe (wie Vorsicht, Rücksicht, mäßige Geschwindigkeit, ausreichender Abstand) sind als Rechtsbegriffe nicht starr, sondern im Sinne der Grundregel des § 1 Abs. 1 anzuwenden. Klare Verkehrsregeln sind einfach auszulegen (BGH NZV 1997, 70 = VRS 91, 421). Maßgeblich sind der Wortlaut, der systematische Zusammenhang der einzelnen Vorschriften innerhalb des Regelwerkes, die Zielsetzung des Gesetzgebers und der objektive Gesetzeszweck.²² Entscheidend ist dabei weniger die Absicht des Gesetzgebers als sein objektiver Wille, wie er sich aus dem konkreten Wortlaut der Bestimmungen und dem Sinnzusammenhang ergibt, in den diese hineingestellt worden sind (BVerfGE 33, 294).²³ Die subjektiven Vorstellungen der am Gesetzgebungsverfahren beteiligten Organe sind nur insoweit von Bedeutung, als sie die Richtigkeit einer nach den angegebenen Grundsätzen ermittelten Auslegung bestätigen oder Zweifel ausräumen.²⁴

Die **Präambel** des § 1 Abs. 1 enthält ein grundsätzliches Bekenntnis zur ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr; sie ist Verpflichtung für alle Verkehrsteilnehmer.

a. Jeder muss sich vorsichtig und stets so sicher bewegen, dass Risiken vermieden werden und die Nutzung des Verkehrsraums verträglich und störungsfrei erfolgt. Rechtspositionen dürfen nur im verkehrs- und umwelt-

21 S. a. Erl. 2.1.5 zu § 12.

22 Teleologische Auslegung oder auch Reduktion (meist Kernstück der Auslegungsmethoden) erfordert, den Sinn des Gesetzes danach festzusetzen, was für ein Ziel mit der Norm erreicht werden soll. Teleologische Reduktion = Nichtanwendung einer Rechtsnorm auf einen Sachverhalt, der eigentlich vom Wortlaut der Norm erfasst wird, aber wegen des zu weiten Wortlauts durch den Normenzweck einzuschränken ist.

23 Im Ordnungsrecht besteht bei der Auslegung von Rechtsnormen Verbot der Analogie zulasten des Betroffenen. Analogie = Erstreckung der Rechtsfolge einer Norm auf einen Sachverhalt, der vom Wortsinn her nicht mehr erfasst wird („Gesetzeslücke“).

24 Vor allem die amtlichen Begründungen der Gesetzesmaterialien (Drucksachen des Bundestages oder Bundesrates).

verträglichen Maße ausgeschöpft werden; Ausfluss dieser Verpflichtung ist „partnerschaftliches Verhalten“ im Verkehr, das auch durch Gesten und im Fahrverhalten zum Ausdruck kommt (Barthelmess NZV 2016, 462). Rücksichtnahme bedeutet, dass sich jeder am Verkehr Teilnehmende schon aus einer sozialen Verkehrsgesinnung heraus seiner Pflichten bewusst ist und sich nicht aus Eigensucht, Gleichgültigkeit oder Nachlässigkeit unbekümmert der Folgen über die Bedürfnisse Anderer hinwegsetzt, selbst wenn darauf vertraut wird, dass es zu keiner Beeinträchtigung Dritter kommen werde (OLG Karlsruhe DAR 2020, 697). Obwohl selbst nicht als Ordnungswidrigkeit qualifiziert, ist der Programmsatz ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal aller Verkehrsvorschriften und enthält insoweit den Maßstab für die Beurteilung der Intensität der wahrzunehmenden Verhaltenspflichten. Wie schnell z.B. innerhalb der vorgegebenen Grenzen gefahren, wie weit vom Rechtsfahrgebot abgewichen werden darf oder welcher Abstand noch ausreichend ist, bestimmt sich danach, ob das Verhalten dem Gebot von Vorsicht und Rücksichtnahme entspricht. Dabei spielt es keine Rolle, ob sich andere verkehrswidrig verhalten (OLG Celle SVR 2004, 271; OLG Hamm NZV 2013, 190: Fußgängervorrang beim Queren einer auf eine T-Kreuzung zulaufenden Straße). Auch ein Motorradfahrer, der eine wartende Kolonne überholt, ohne dass ausreichend Verkehrsraum zur Verfügung steht, handelt rücksichtslos und haftet anteilig für Schäden, die durch einen Unfall mit einem PKW entstehen, der eine Fahrzeugglücke zum Abbiegen nutzt (LG Tübingen NZV 2014, 581).

b. Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs. Das Fahrverhalten ist so einzurichten, dass Gefährdungen vermieden werden. Mögliche Behinderungen müssen dabei in Kauf genommen werden, z.B. des nachfolgenden Verkehrs, wenn vor der Kreuzung aus Sicherheitsgründen abgebremst werden muss (die Behinderung ist somit unvermeidbar).

c. Widersprechen sich Verkehrsregeln, ohne dass eine der Rangregeln in §§ 36 Abs. 1, 37 Abs. 1, 39 Abs. 2 und 5 oder 43 Abs. 2 zur Anwendung kommt, ist derjenigen Verhaltensweise der Vorzug zu geben, die die Sicherheit oder Ordnung für alle am besten gewährleistet.

2.8.3 Vertrauensgrundsatz²⁵

Auf das verkehrsgerechte Verhalten anderer darf vertraut werden. Mit fremden Verstößen braucht nicht gerechnet zu werden, wenn Zu widerhandlun-

25 Zur Historie **Dr. Kirschbaum/Schurig, Grundriss des Verkehrsrechts, S. 56:** „Der Vertrauensgrundsatz steht im Spannungsverhältnis zwischen Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrsablaufs. Im Vertrauensgrundsatz spiegelt sich ein Stück deutscher Geschichte – nicht nur der Verkehrsgeschichte. Heute erscheint es einigermaßen selbstverständlich, dass man sich auf verkehrsgerechtes Verhalten anderer verlassen darf. Unser Massenverkehr würde nicht laufen, müsste man stets damit rechnen, dass jedes entgegenkommende KFZ auf die falsche Seite gerät oder jeder Fußgänger blindlings auf die Straße läuft. Als selbstverständlich wird damit aber auch in Kauf genommen, dass sich zwangsläufig Unfälle ereignen müssen. Ein Blick zurück verdeutlicht, dass der Vertrauensgrundsatz so selbstverständlich nicht war. Noch 1931 erklärte das Reichsgericht (RGSt 65, 35), dass der Kraftfahrer ‚jederzeit‘ mit Unbesonnenheiten anderer rechnen müsse, soweit diese Unbesonnenheit nicht ‚außerhalb jeder Lebenserfahrung‘ läge. Und das Gericht zog aus dieser Ansicht auch die logische Konsequenz: Ist der seitlich an die Fahrbahn grenzende Raum nicht zu übersehen, müsste der Kraftfahrer auf alles gefasst sein, d.h. so langsam fahren, dass er ‚auf der Stelle‘ anhalten könne.“

gen lediglich ausnahmsweise vorkommen oder außerhalb jeder Erfahrung liegen (BGH VRS 31, 37). So darf z.B. der Kraftfahrer auf Vorfahrtstraßen (Z. 306) auf die Beachtung seines Vorranges vertrauen, ebenso bei Grün an Signalanlagen, auf die Beibehaltung des Tempos des Überholten, auf die Einhaltung der Wartepflicht des Abbiegenden vor dem Gegenverkehr. Der Grundsatz findet dort seine **Grenze**, wo der Verkehrsteilnehmer zu einer gesteigerten Sorgfalt verpflichtet wird, er also der konkreten Verkehrssituation **misstrauen** muss („Misstrauensgrundsatz“):

25 (Fortsetzung)

Dann kam das Jahr 1933. Nun sollten Autobahnen und Volkswagen gebaut werden. „Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer gewiesene Ziel“, heißt es im Vorspruch zur Reichs-StVO von 1934 und 1937 (RGBl. I S. 1179). Natürlich vertrug sich das nicht mit der restriktiven Rechtsprechung des Reichsgerichts. Aber die stammte ja auch aus der inzwischen überwundenen ‚Systemzeit‘ der Weimarer Republik. Jetzt wurde das ‚aus dem lebendigen Bewusstsein der Zusammengehörigkeit erwachsende gegenseitige Vertrauensverhältnis aller Volksgenossen‘ und damit die Überwindung des vom Reichsgericht aufgestellten ‚Misstrauensaxioms‘ gefordert. Und wie sollte das geschehen? Natürlich ‚im Geiste des Nationalsozialismus‘!

So wurde von den Künstlern der neuen Zeit der ‚Vertrauensgrundsatz‘ für den Straßenverkehr propagiert und langsam schwenkte die Rechtsprechung darauf ein. Das blieb auch nach dem Kriege so. Zwar wurde gelegentlich die ‚fragwürdige Herkunft‘ dieses Grundsatzes aus der Zeit des ‚Dritten Reiches‘ beanstandet, aber in der Sache war man sich einig. Es ging darum, den ‚Kraftfahrer von der Sorgfaltspflicht zu entlasten‘, wie es der für Verkehrsstrafrecht zuständige Senat beim BGH einmal formulierte. Ganz im Sinne schnelleren Fortkommens wollte der Senat damals das Sichtfahrgebot auf Autobahnen zur Nachtzeit mit der schlichten Begründung drastisch einschränken, dass dort i.d.R. nicht mit Hindernissen zu rechnen sei. Die Vereinigten Großen Senate des BGH entschieden aber 1964 gegen eine Ausweitung des Vertrauensgrundsatzes (BGHSt 16, 145): ‚Das Menschenleben ist unantastbar. Sein Schutz ist die wichtigste Aufgabe der Rechtsgemeinschaft. Er beansprucht daher auch im Straßenverkehr den Vorrang vor dem Wunsch des einzelnen, besonders rasch vorwärts zu kommen.‘ Mit § 18 Abs. 6 ist das heute indes etwas relativiert.

Im Zuge der Vorarbeiten zur StVO 1970 flammte die Diskussion um den ‚Vertrauens- und Misstrauensgrundsatz‘ noch einmal auf. Der VO-Geber sah schließlich davon ab, den Vertrauensgrundsatz ausdrücklich in der StVO zu verankern, weil dies psychologisch verfehlt und auch sachlich bedenklich‘ sei. Es sei zu befürchten, dass dies ‚als Lockerung der Pflichten zu ständiger Aufmerksamkeit‘ empfunden würde. Trotzdem ist der Vertrauensgrundsatz letztendlich in die StVO hineingeraut, allerdings an einigermaßen versteckter Stelle, und zwar in § 11 Abs. 3. Was hat dort das ‚vertrauen‘ nun mit dem Vertrauensgrundsatz zu tun? Die Antwort ist ein schönes Beispiel für die Denkweise von Juristen: Da der VO-Geber nichts Überflüssiges sagt, hat es seinen ganz besonderen Sinn, dass er einzig und allein an dieser Stelle die Pflicht zum Sich-Verständigen hervorhebt. Daraus könnte der Umkehrschluss gezogen werden, dass der Verkehrsteilnehmer überall sonst in der StVO (auf Vorfahrtstraßen, beim Gegenverkehr usw.) auf Respektierung seines Vorranges vertrauen darf, auch ohne vorherige Verständigung. Damit ist also indirekt die Geltung des Vertrauensgrundsatzes im Rahmen der StVO anerkannt, wie gesagt ein schönes Beispiel für juristisches Um-die-Ecke-Denken.

Rechtsprechung und VO-Geber haben den Vertrauensgrundsatz weiterentwickelt, so z.B. bei der doppelten Rückschaupflicht (§ 9 Abs. 1 Satz 4, § 5 Abs. 7), beim Abstandsverhalten (§ 4 Abs. 1), gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen, Senioren (§ 3 Abs. 2a) oder bei der Wartepflicht an Kreuzungen, wo nur ‚mit Misstrauen‘ herangefahren werden darf. Allerdings sollte sich der Vertrauensschutz weniger nach einem eher undurchsichtigen Regel-Ausnahme-Verhältnis richten, sondern durch Abwägung in einer konkreten Verkehrssituation, wessen Verhalten den Schutz der Rechtsordnung verdient.“

- a. Bei **eigenem fehlerhaftem oder riskantem Verhalten**, z. B. bei Tempo-verstößen, unzureichenden Abständen, falscher Anzeige der Fahrtrichtung, falschem Überholen, Abbiegen im weiten Bogen, Missachtung von Verkehrszeichen. Wer eine Verkehrsgefahr herbeiführt, muss damit rechnen, dass andere darauf fehlerhaft reagieren; er kann sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen (OLG München VRS 31, 329).
- b. In **Verkehrssituationen**, in denen **generell mit typischem Fehlerverhalten anderer Verkehrsteilnehmer** zu rechnen ist, z. B. bei Kindern, älteren Menschen und Hilfsbedürftigen, bei leichten Tempoüberschreitungen, bei Fußgängeransammlungen auf Gehwegen, bei Radfahrern innerorts, vor ungeregelten Kreuzungen, beim tangentialen Abbiegen.
- c. In **erkennbaren Gefahrensituationen**, auch wenn das verkehrswidrige Verhalten aufgrund der Umstände hätte erkannt werden können (BGH Verk-Mitt 2004 Nr. 1; BayObLG VRS 60, 308; OLG Hamm VRS 98, 327), z. B. bei unklaren Straßen-, Verkehrs- oder Witterungsverhältnissen, im Bereich der Gefahrzeichen, vor Unfallstellen, bei offensichtlich alkoholisierten Kraftfahrern, bei sich unorientiert zeigenden ortsfremden Kraftfahrern, bei Wartepflichtigen, die zu schnell an die Kreuzung heranfahren, beim Abschleppen oder bei Rangiermanövern von LKW, bei Veranstaltungen auf der Straße, Großraum- und Schwertransporten. Gegenüber Kindern gilt der Vertrauensgrundsatz im Rahmen des § 3 Abs. 2a (BGH NJW 1986, 40 = VRS 69, 336). In solchen Situationen ist das eigene Verhalten so einzurichten, dass den möglichen Gefahren begegnet werden kann, vor allem durch Verminderung der Geschwindigkeit, Einhaltung des Rechtsfahrgebotes, Vergrößerung des Abstandes, Verzicht auf das Abbiegen, Überholen oder den Vorrang.

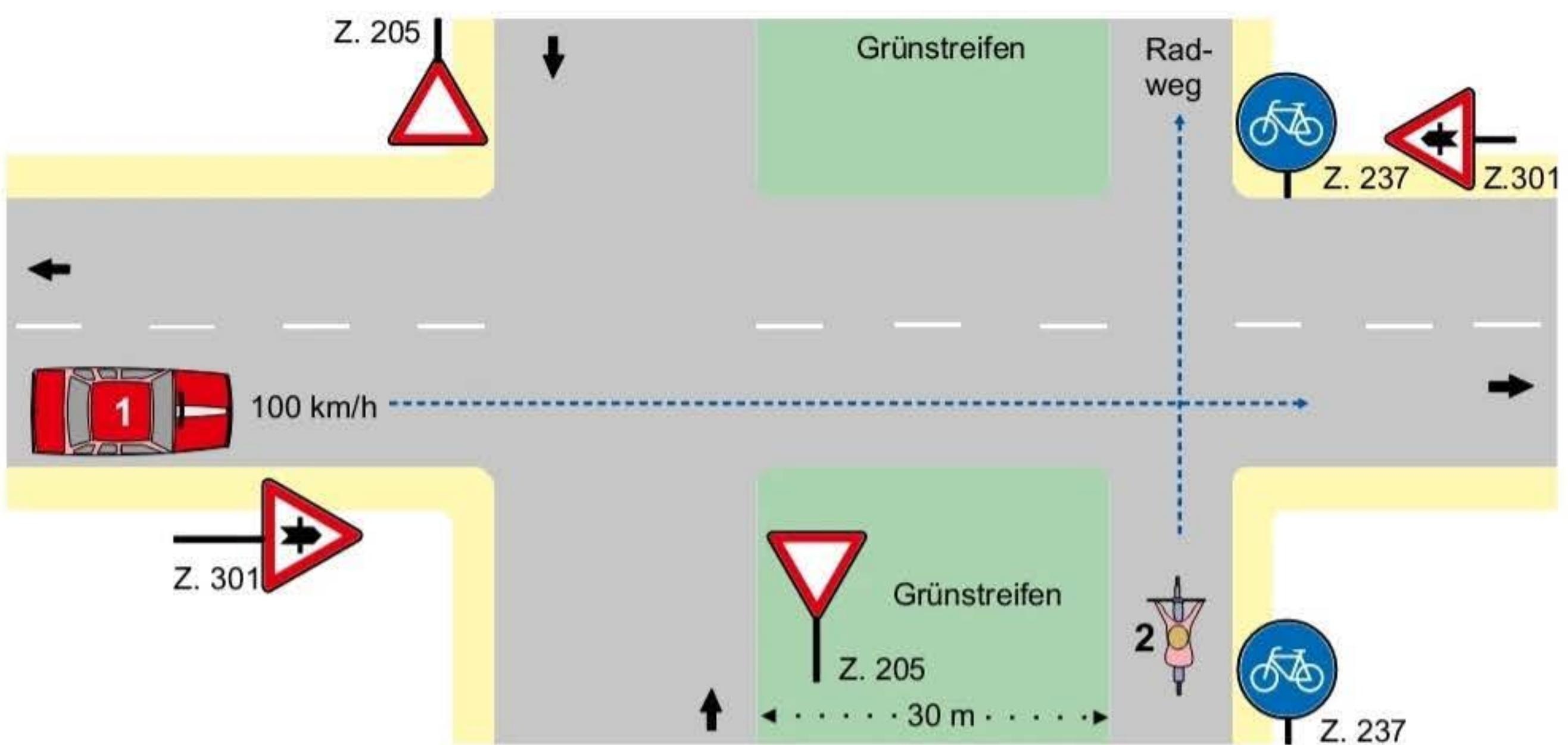
2.8.4 Grundsatz der doppelten Sicherung

Aus den Grenzen des Vertrauensgrundsatzes folgt der Grundsatz der doppelten Sicherung als elementares Gebot des sozialen Miteinanders (auch bekannt als Grundsatz des „defensiven Fahrens“ oder „Gefahrenlehre“): Niemand darf erkennbar in eine Gefahrensituation hineinfahren, wenn er nicht sicher sein kann, dass er oder ein anderer sie rechtzeitig beseitigen wird; ob er Vorrang oder Vorfahrt hat, ist dabei unerheblich (§ 11 Abs. 3). Das gilt auch, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer die Gefahr verschuldet hat (BGH VRS 36, 356). Da diese Pflicht für alle gilt, besteht eine „doppelte Sicherheit“. Bei Unklarheit der Verkehrs- oder Rechtslage hat jeder von der Alternative auszugehen, welche die größte Sorgfalt verlangt (OLG Köln VerkMitt 1964 Nr. 43; BayObLG VRS 30, 131). § 1 ist damit auch Grundlage für partnerschaftliches Verhalten im Verkehr. So müssen z. B. an einer Engstelle beide Fahrer einander das Vorbeikommen ermöglichen (OLG Bamberg VersR 1978, 351; KG VRS 91, 465); zu Silvester muss stets mit regelwidrigem Verhalten von Fußgängern gerechnet werden (OLG Düsseldorf VRS 91, 464).

2.8.5 Sichtbarkeitsgrundsatz

Verkehrszeichen, Markierungen oder Einrichtungen für den fließenden Verkehr müssen so angeordnet, aufgestellt und angebracht werden, dass sie bei zumutbarer Aufmerksamkeit eines durchschnittlichen Fahrers durch einen raschen, beiläufigen Blick erkannt werden können (OLG Celle VerkMitt 2019 Nr. 14; OLG Köln NZV 2019, 155 = NStZ 2019, 618 = SVR 2019, 190). Sind sie auch bei pflichtgemäßer Sorgfalt nicht zu erkennen, ist der Ver-

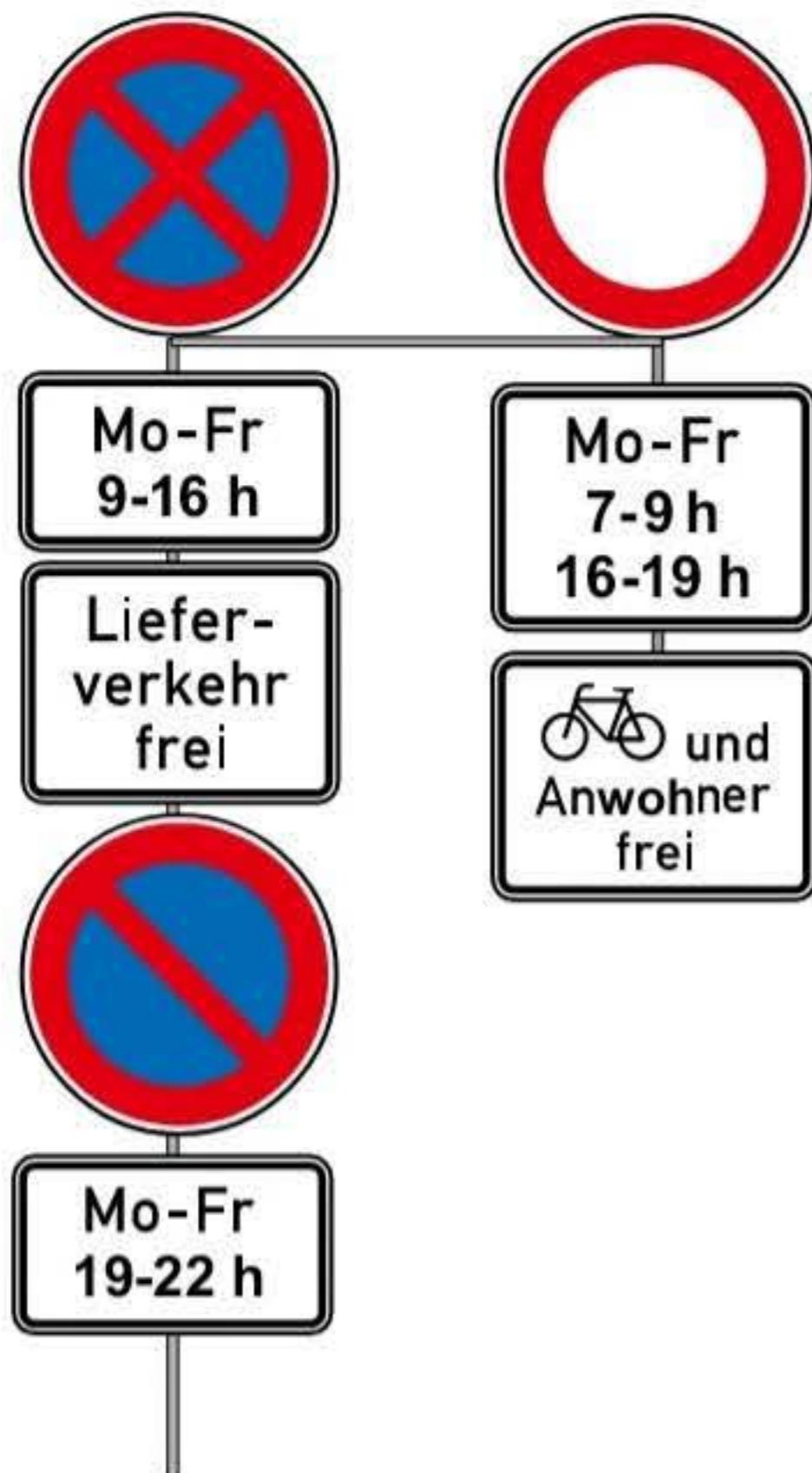
Grundsatz der doppelten Sicherung bei abgesetzten Radwegen außerorts



Beim Radwegebau werden Radwege oft abgesetzt von der Fahrbahn angelegt. KFZ 1 fährt außerorts mit etwa 100 km/h auf die Kreuzung zu. Infolge der Geschwindigkeit „wachsen“ die Abstände so zusammen, dass KFZ 1 den Grünstreifen als schmal und den Radweg als zur Kreuzung gehörend ansieht (ähnlich wie das „Schrumpfen“ der 5 m langen Leitlinien bei hohem Tempo). Radfahrer 2 fährt langsam; er ordnet deshalb das weit links von ihm stehende Z. 205 („Vorfahrt gewähren“) den kreuzenden Straßen, nicht aber dem Radweg zu und geht deshalb von der Regelung „Rechts vor Links“ aus. Beide Fahrer nehmen damit jeder für sich eine vermeintliche Vorfahrtberechtigung in Anspruch und würden zwangsläufig zusammenstoßen.

Bleiben infolge der Örtlichkeit oder der Verkehrsbeschilderung (hier fehlendes Z. 205 am Radweg) die Vorfahrtverhältnisse unklar, müssen sich alle Verkehrsteilnehmer nach der Regel richten, die für sie selbst und andere die größte Sicherheit gewährt. KFZ 1 muss deshalb am Radweg von der Vorfahrt „Rechts vor Links“ (§ 8 Abs. 1) ausgehen, Radfahrer 2 von der Beachtung des Z. 205 („Vorfahrt gewähren“). Beachtet wenigstens einer der beiden Fahrzeugführer den Grundsatz der „doppelten Sicherung“, kann der drohende Verkehrsunfall vermieden werden (unabhängig davon sind die Verkehrsbehörden verpflichtet, solche Zweifelsfälle durch eine eindeutige Beschilderung zu beseitigen, z.B. indem sie auch am Radweg ein Z. 205 anordnen – Rn. 16 VwV zu § 9).

kehrsteilnehmer von deren Beachtung entbunden. Er muss sich aber nach dem Grundsatz der doppelten Sicherung besonders vorsichtig verhalten (s. a. Erl. 2.4 zu § 39). Der Sichtbarkeitsgrundsatz gilt entsprechend auch bei der Aussetzung des Vollzugs eines Verkehrszeichens (OVG Münster VerkMitt 2022 Nr. 38: gelbe Kreuze auf einer Fahrbahnmarkierung ausreichend). Inwieweit Minderjährige die Bedeutung eines Verkehrszeichens kennen müssen, hängt im Einzelfall von Alter bzw. Einsichtsfähigkeit ab (OLG München NJW-Spezial 2021, 10: bei 15-jähriger Radfahrerin bejaht). Nicht wirksam sind total verrostete, inhaltlich nicht mehr erfassbare Schilder oder Verkehrsschilder, deren Erkennbarkeit infolge von Witterungseinflüssen, Beschädigungen oder sonstigen Einwirkungen nicht mehr gewährleistet ist (BVerwG DAR 2008, 656; OLG Hamm NZV 2011, 94; BayObLG VerkMitt 1985 Nr. 1 = VRS 67, 233 = NJW 1984, 2110; OLG Schleswig VerkMitt 1987 Nr. 3: sie bleiben aber für den wirksam, der ihre ursprüngliche Bedeutung kennt; OLG Jena NZV 2011, 313), vom Laub vollständig verdeckte (OLG Hamm DAR 2011, 216 = SVR 2011, 112) oder infolge unzweckmäßiger Anbringung nachts nicht mehr erkennbare Schilder (OLG Stuttgart VRS 95, 441; BGH VRS 5, 309), ein auf einer Bundesstraße nur rechts aufgestelltes Temposchild, das beim Überholen eines LKW verdeckt wird (OLG Düsseldorf VerkMitt 2002 Nr. 52 = NZV 2002, 409 = VRS 103, 25). Bei nur noch in Resten vorhandenen Markierungen kommt es auf die Erkennbarkeit bei bestimmten Witterungsverhältnissen an (BGH VRS 41, 307: leichter Schnee-



Negativbeispiel „Totempfahl“

Kraftfahrer sollen Verkehrszeichen schnell erfassen können. Zwar sind die Anforderungen an die Begreifbarkeit von Regelungen im ruhenden Verkehr wesentlich geringer als im fließenden Verkehr, wo deren Bedeutung mit einem Blick erkannt werden muss (OLG Münster NZV 1997, 366). Nach den verkehrspychologischen Erfahrungen sind im Allgemeinen mehr als 3 Verkehrsschilder nicht mehr erfassbar. Bei der nebenstehenden Schilderkombination muss der Kraftfahrer längere Zeit in „tiefer Meditation“ verharren, um die gewollte „Bewirtschaftung“ des Verkehrsraumes zutreffend einordnen zu können: Die so ausgewiesene Straße darf von Montag bis Freitag in der Zeit von 19 bis 7 Uhr und zwischen 9 und 16 Uhr befahren werden. Wer als Nicht-Anwohner am Sonntag in die Straße einfährt, darf dort zwar bis Montag, 7 Uhr parken, zwischen 7 und 9 Uhr aber nicht mehr herausfahren. Ähnliche Schwierigkeiten bestehen für den Lieferverkehr: Be- und Entladen ist nur Montag bis Freitag zwischen 9 und 16 Uhr zulässig. Von 19 bis 22 Uhr darf auch ein- und ausgestiegen oder bis zu 3 Minuten gehalten werden. Wegen Verletzung des Sichtbarkeitsgrundsatzes ist bei dieser Schilderkombination ein möglicher Verkehrsverstoß nicht mehr vorwerfbar.

Derartige Schilderhäufungen „wachsen“ oft mit spezifischen Verkehrsbedürfnissen. Dabei hilft es nicht, wenn die Schilder auf mehrere Maste hintereinander verteilt werden. Vielmehr müssen die Verkehrsbehörden für eine sparsame und leicht begreifbare Beschilderung sorgen. Ist das nicht möglich, muss auf die eine oder andere Beschränkung verzichtet werden.

regen bei Dunkelheit). Vorübergehend durch Schnee verdeckte Markierungen bleiben wirksam (OLG Oldenburg VRS 58, 285), auch Sperrflächen oder das Haltverbot bei Pfeilmarkierungen. Sind jedoch Markierungslinien durch starken Schneefall wochenlang nicht einmal ansatzweise oder durch äußere Umstände erkennbar, sind sie unwirksam, z. B. Parkflächenmarkierungen infolge fehlender Straßenreinigung. Übernimmt der Beifahrer das Steuer auf einer Straße, auf der zuvor z. B. ein Überholverbot (Z. 276) angezeigt wurde, ist der Fahrer nicht verpflichtet, den neuen Fahrer über das Überholverbot zu unterrichten. Der Sichtbarkeitsgrundsatz greift insoweit auch hier, es sei denn, der das Steuer übernehmende Beifahrer hat das Verkehrszeichen vorher gesehen, kennt die Verkehrsregelung auf der Straße oder das Überholverbot hätte für ihn aufgrund der Örtlichkeiten nahegelegen (OLG Hamm NZV 2015, 457).

Die Anforderungen an die Zeichen des fließenden Verkehrs sind höher als an die für den ruhenden Verkehr (OVG Berlin-Brandenburg VerkMitt 2015 Nr. 43; VGH Mannheim NZV 2010, 533; OVG Hamburg NZV 2009, 524 = VRS 116, 464; OVG Münster DAR 2005, 169 und NZV 1997, 366; VG Berlin VD 2012, 213). Infolgedessen verliert ein mobiles, lediglich umgedreht aufgestelltes Haltverbot nicht seine Wirksamkeit, solange es einem bestimmten Straßenabschnitt zugeordnet werden kann (OVG Münster VerkMitt 1998 Nr. 20).²⁶ Sind mit Z. 290 drei weitere Zusatzzeichen verbunden (ein Zeichen für Kurzparkregelung mit Parkschein und zwei Zeichen für zeitlich begrenztes Bewohnerparken), ist der Sichtbarkeitsgrundsatz trotz Rn. 35 VwV-StVO zu § 39 noch gewahrt, weil dessen Anforderungen im ruhenden Verkehr

26 Während beim fließenden Verkehr das Schild mit einem kurzen Blick erfasst werden muss, wird beim ruhenden Verkehr verlangt, dass sich der Fahrer nach dem Halt die Zeichen genauer ansieht.

geringer als im fließenden Verkehr sind (VGH Mannheim VerkMitt 2010 Nr. 85). Vorübergehend angeordnete Haltverbote für Umzüge, Veranstaltungen, Baumaßnahmen o.Ä. müssen so aufgestellt werden, dass während der Fahrt oder durch einfache Umschau beim Aussteigen erkennbar ist, dass überhaupt ein Verkehrsschild etwas mit einem Halt- oder Parkverbot zu tun hat (BVerwG VerkMitt 2016 Nr. 39 = DAR 2016, 598 = NJW 2016, 2353 = NZV 2016, 539).

Verkehrszeichen müssen nicht nur stets gut sichtbar sein, sondern auch verständlich bleiben und dürfen Verkehrsteilnehmer weder verunsichern noch optisch überfordern (OLG Stuttgart VRS 95, 441; BGH DAR 1966, 218 = VRS 31, 84; OLG Stuttgart VerkMitt 1999 Nr. 45). Bei Schilderhäufungen oder widersprüchlicher Beschilderung kann das Verständnis für die gewollte Regelung verloren gehen.

Sind Verkehrszeichen trotz vernünftiger Auslegung aus sich heraus nicht eindeutig und geben sie zu Zweifeln Anlass, geht dies zulasten der Verkehrsbehörde, nicht zulasten des Betroffenen. Unzweckmäßige oder irreführende Beschilderung kann bei Missverständnissen die Schuld des Betroffenen mindern oder ausschließen sowie bei Schäden eine Haftung der Straßenverkehrs- oder Straßenbaubehörde begründen (OLG Jena VRS 119, 350 = DAR 2011, 37). Entsprechende Bußgeldverfahren sind daher einzustellen und evtl. entstandene Abschleppkosten zu übernehmen (BVerwG NJW 2003, 1408; OVG Münster VerkMitt 2005 Nr. 32 = DAR 2005, 169 = NZV 2005, 335). Siehe auch Erl. 2.4 zu § 39.

2.9 Begriffe des § 1 Abs. 2

§ 1 Abs. 2 entspricht den Anforderungen der Bestimmtheit ordnungsrechtlicher Tatbestände (Art. 103 Abs. 2 GG): BVerfG DAR 1968, 329. Verkehrsteilnehmer ist jede Person, die sich verkehrserheblich verhält, d. h. körperlich und unmittelbar durch Handeln oder pflichtwidriges Unterlassen auf einen Verkehrsvorgang einwirkt. Dies kann auch durch reflexartige Bewegungen erfolgen, z.B. durch Schreck oder eine Gefahrenlage (OLG Karlsruhe VRS 128, 113). Geschützt sind „Andere“. Damit sind nicht nur Verkehrsteilnehmer, sondern alle Menschen gemeint, auch der Fahrgast in der Straßenbahn.²⁷ Nach der Rechtsprechung fällt auch die Gefährdung einer fremden Sache, die der Sicherheit des Straßenverkehrs dient oder sonst verkehrsbezogen ist, unter die Vorschrift, z.B. Verkehrszeichen, Leitpfosten, einparkender PKW (BGHSt 22, 368 = VRS 37, 383 = NJW 69, 1359; KG VRS 35, 455).

Schädigung, Gefährdung, Behinderung und Belästigung müssen **konkret** sein, d. h. nicht abstrakt. So ist z.B. die bloße Möglichkeit einer Gefährdung oder Behinderung abstrakt. Abstrakte Handlungen werden von der StVO nur in den ausdrücklich genannten Fällen erfasst, z.B. in den §§ 32, 33, wenn der Verkehr gefährdet oder erschwert werden „**kann**“. Zwischen der Handlung und den Auswirkungen muss ein unmittelbarer Ursachenzusammenhang bestehen (Kausalität). Die Handlung (z.B. Fahrfehler) muss auf einer rechtswidrigen und vorwerfbaren Pflichtverletzung beruhen. Hierzu gehören auch Schäden, die ohne Berührung der Fahrzeuge entstehen, sofern über die bloße Anwesenheit am Unfallort durch die Fahrweise oder sonstige Verkehrsbeeinflussung hinaus ein Schadens-

²⁷ „Andere“ wird deshalb im amtlichen Text großgeschrieben.

beitrag geleistet worden ist (BGH DAR 2017, 135; KG DAR 1999, 504: bei Ausweichreaktionen; LG Passau SVR 2017, 311). Der Zusammenhang ist dann zu verneinen, wenn z. B. der Schaden auch bei pflichtgemäßem Verhalten eingetreten wäre (BGH VRS 54, 436). Außerdem kommt nicht jeder weit entfernt liegende Ursachenverlauf in Betracht, sondern nur die vertretbare Zurechnung einer Ursache für eine Wirkung (kausale Adäquanz). So kann z. B. der Vorfahrtverpflichtete nicht geltend machen, der Unfall hätte sich nicht ereignet, wenn der Vorfahrtberechtigte nicht zuvor mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren und nur deshalb zur gleichen Zeit an der Kreuzung gewesen wäre.

2.9.1 Schädigung

Eine Schädigung umfasst **fremde** Körper- oder Sachschäden. Ein **Sachscha-den** liegt vor, wenn die Substanz einer Sache verletzt oder die Brauchbarkeit ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung nicht unerheblich beeinträchtigt ist (BGH VerkMitt 2015 Nr. 39). Es muss somit mindestens ein **wirtschaftlich messbarer** Nachteil entstanden sein (KG VRS 72, 380), d. h. ein Schaden über 25 bis 50 €. So ist z. B. ein Lackkratzer an der Stoßstange, der leicht mit einem Lackstift im Wert von 10 € beseitigt werden kann, kein wirtschaftlich relevanter Schaden. Zum Schaden gehört auch die Heilbehandlung von Tieren, selbst wenn die Kosten den Wert des Tieres übersteigen (§ 251 Abs. 2 BGB). Der **Eigenschaden** wird von § 1 Abs. 2 **nicht** erfasst, auch nicht am gemieteten Fahrzeug oder an fremder Ladung. Ebenso werden Vermögensschäden nicht vom Schädigungsbegriff erfasst.

Der **Körperschaden** umfasst jede physische oder psychische Verletzung, wobei bloßer Schreck nicht dazugehört, wohl aber ein pathologischer Schockzustand, posttraumatische Belastungsstörungen oder Brechreiz nach Anspucken (BGH NStZ 2016, 27; AG Hagen NZV 2013, 397: 4 000 € für Beinaheunfall). Kommt es zur Körperverletzung, liegen bei Fahrlässigkeit §§ 229, 230 StGB und bei Vorsatz §§ 223, 224 StGB vor, wobei die Verletzung auf unmittelbaren Kontakt zwischen Fahrzeug und Körper beruhen muss (BGH NStZ 2016, 724). Fahrlässige Körperverletzung erfordert einen Strafantrag nach § 230 StGB. Verneint die Staatsanwaltschaft das öffentliche Interesse an der Strafverfolgung, ist der Verletzte auf das Privatklageverfahren nach § 374 Abs. 1 Nr. 4 StPO verwiesen.

§ 1 gilt auch zugunsten der Insassen des Fahrzeugs; deshalb haben Fahrer öffentlicher Verkehrsmittel ruckartige Fahrbewegungen, rasantes Anfahren oder abruptes Abbremsen zu vermeiden (OLG Karlsruhe VRS 54, 123). Bei typischen Auffahrunfällen spricht der Anscheinsbeweis dafür, dass der Auffahrende durch mangelnden Sicherheitsabstand, unangepasste Geschwindigkeit oder durch Unaufmerksamkeit den Unfall verursacht hat (BGH VerkMitt 1993 Nr. 118; KG VRS 106, 24; s. a. Benz DAR 2019, 474); anders bei ungeklärten Unfallumständen (OLG Naumburg DAR 2019, 463), bei Kollision des Vorfahrtberechtigten auf Autobahnen (KG VerkMitt 1996 Nr. 8)²⁸ oder beim Sturz eines Motorradfahrers, der durch heftiges Bremsen einen Auffahrunfall vermeiden will (AG Hoyerswerda NZV 2013, 449).

28 In den Niederlanden gibt es bei Auffahrunfällen keinen Anscheinsbeweis gegen den Auffahrenden (AG Geldern DAR 2011, 210).

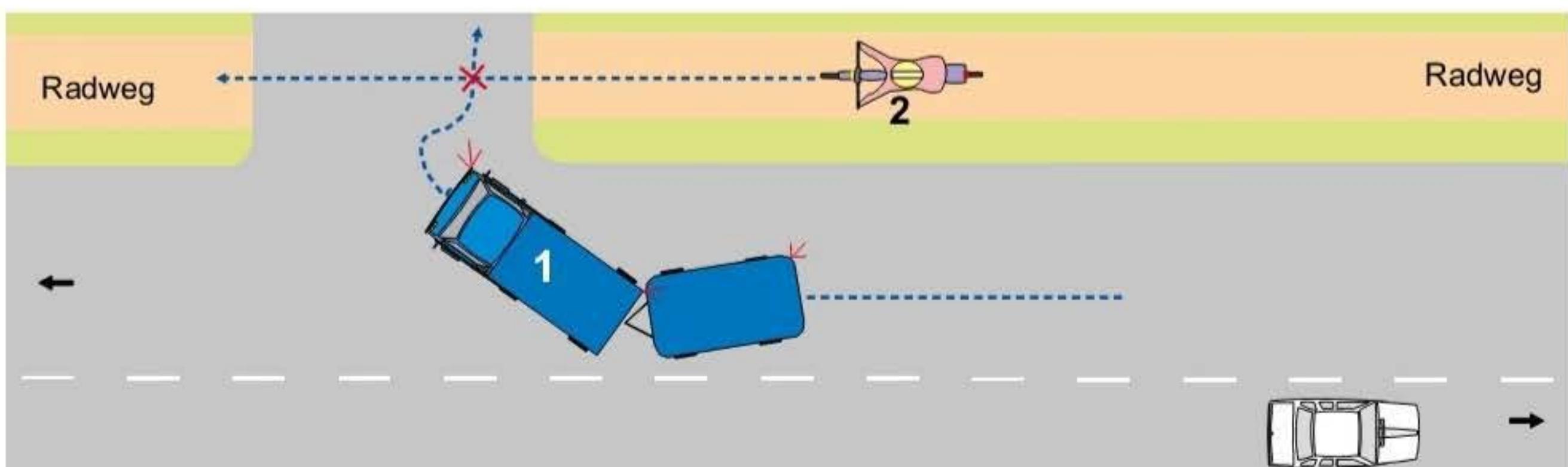
2.9.2 Gefährdung

Gefährdung bedeutet das Herbeiführen einer kritischen Verkehrslage mit einer derart stark beeinträchtigenden **konkreten Gefahr** für die Sicherheit, dass der Schadenseintritt für (fremdes) Leben, Gesundheit oder Sachwerte nur noch vom Zufall abhängt (BGH DAR 2013, 709; BGH NZV 1995, 325 = DAR 1995, 296 = NJW 1995, 3131; KG VRS 136, 3: keine abstrakte, sondern konkrete Gefahrenlage erforderlich; OLG Köln DAR 1996, 507). Eine Gefährdung bleibt bestehen, wenn der Schaden letztendlich durch das Verhalten eines Dritten verhindert wird; anders nur, wenn der Verursacher selbst zielgerichtet die Gefahr durch eigenes Verhalten beseitigt, z.B. im letzten Moment bremst oder ausweicht. Ein aufgebrachter Fußgänger, der verbal gegen einen anderen einschüchternd auftritt, dabei Tätigkeiten gegen das fremde Fahrzeug verübt (gegen die Reifen tritt, auf die Karosserie oder Windschutzscheibe schlägt), muss damit rechnen, dass sich der Bedrohte dieser Situation durch Flucht entzieht. Erleidet der Bedrohende dabei selbst einen Schaden, kann er diesen nicht gegen den Bedrohten geltend machen. Eine dagegen nur abstrakte oder latente Gefahrenlage reicht nicht aus, selbst wenn sie besonders gefährlich ist, z.B. Fahren entgegen der Fahrtrichtung (BGH NZV 2010, 261). Auch wenn es möglich ist, einen Unfall durch verkehrsübliches Bremsen oder Ausweichen abzuwenden, fehlt es an einer konkreten Gefährdung (OLG Celle BeckRS 2021, 3068).

Die gefährdete Person oder Sache muss **fremd** sein; eine Gefährdung des Täters selbst oder seines Fahrzeugs genügt somit nicht. Steht das vom Täter geführte Fahrzeug (auch mit Anhänger) nicht in seinem Eigentum, gilt es als nicht von § 1 Abs. 2 geschütztes Tatmittel. Geschützt ist die Sicherheit des Verkehrs, so dass auch die Mitfahrer (selbst Familienangehörige) zu den geschützten Personen gehören. Eine „Einwilligung“ des Verletzten vermag deshalb die Gefährdung nicht zu beseitigen. Andererseits sind Mitfahrer nicht geschützt, wenn sie an der Tat durch Anstiftung, Beihilfe oder Mithilfeschaft beteiligt sind.

Der Gefährdungsbegriff in §§ 315b, 315c StGB ist mit dem des § 1 Abs. 2 insoweit identisch, allerdings muss bei §§ 315b und 315c StGB für Sachschäden die Wertgrenze mind. 750 € betragen.

Gefährdung – Begriff



LKW 1 biegt – ohne anzuhalten – nach rechts ab, weil er den Radfahrer 2 im toten Winkel seines Rückspiegels nicht bemerkte hat. Der geradeaus fahrende Radfahrer 2 wäre durch den LKW 1 angefahren worden, wenn der LKW ihn nicht im letzten Moment bemerkte und sofort abgebremst hätte. Eine Gefährdung i.S.d. § 1 Abs. 2 liegt nicht vor, weil der LKW zwar die Ursache für die Gefahr gesetzt, den möglichen Schaden jedoch durch eigenes Handeln (Bremsen) abgewendet hat. Reagiert jedoch nur der Radfahrer 2, indem er im letzten Moment seinerseits bremst oder ausweicht und allein dadurch die Unfallgefahr beseitigt, bleibt die Gefährdung nach § 1 Abs. 2 bestehen.

2.9.3 Behinderung

Behinderung ist die (vermeidbare) Veranlassung eines anderen zu einem Verhalten, zu dem er rechtlich nicht verpflichtet ist; z.B. kann schon Bremsen Behinderung sein. Die Tat muss jedenfalls mit einer Verhaltensänderung des Behinderten verbunden sein.

Behinderung des Fahrers in der Form einer strafbaren Nötigung (§ 240 StGB)²⁹ liegt dann vor, wenn erschwerende Umstände hinzutreten, die das Verhalten als sozial unerträglich qualifizieren. Entscheidend für die Gewalt ist weniger die Schwere der physischen Einwirkung als die Dauer und Auswirkung auf die Reaktion des Genötigten. So kann bereits ein leichter Druck auf das Gaspedal, eine Lenkbewegung oder die Betätigung der Lichthupe ausreichen, um die erstrebte Reaktion des Genötigten zu erzielen. Dabei muss die Einwirkung bei einem durchschnittlichen Fahrer einen psychischen Zwang zu einer willensbeugenden Verhaltensweise auslösen (Stangel DAR 2017, 233: aber keine gleichzeitige Nötigung des Beifahrers). Die Gewalteinwirkung muss außerdem in einem so auffallenden Missverhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen, dass sie sozialethisch als verwerflich anzusehen ist. Beispiele für Nötigung: Grundloses Blockieren der Fahrbahn, um andere am Weiterfahren zu hindern (OLG Düsseldorf VerkMitt 2000 Nr. 70 = DAR 2000, 367 = VRS 99, 45), Ausbremsen, um einem anderen eine Lehre zu erteilen, aus Wut einen anderen schneiden, so dass dieser zur Vermeidung eines Auffahrunfalls mit einer Gefahrbremsung reagieren muss, dichtes Auffahren bei hohem Tempo unter Verwendung der Lichthupe, um einen Überholer zum Fahrstreifenwechsel zu zwingen. Keine Nötigung, sondern allenfalls Behinderung liegt vor, wenn bei ausreichendem Abstand ein Linksfahrer durch Antippen der Lichthupe zum Ausweichen oder der Nachfahrende durch kurzes Antippen der Bremsleuchte zum Einhalten des Sicherheitsabstandes aufgefordert wird. Eine kurzzeitige Unterschreitung des Sicherheitsabstandes allein ist noch keine Nötigung (OLG Köln VerkMitt 2013 Nr. 70 = NZV 2013, 454). Wer auf der Fahrbahnmitte läuft, um Kraftfahrer zu einer langsamen Fahrweise zu zwingen, begeht eine Behinderung, aber keine Nötigung, weil er als körperliches Hindernis nur eine psychische Zwangswirkung ausübt (BGH VRS 90, 31).

2.9.4 Belästigung

Belästigung bedeutet das (vermeidbare) Zufügen eines körperlichen oder geistigen Unbehagens (z.B. provozierendes Hupen, rücksichtsloses Durchfahren von Pfützen, Störungen der Nachtruhe; nicht dagegen Warmlaufenlassen des Motors, hier geht § 30 Abs. 1 vor). Notwendig ist eine objektive, nicht jedoch die bloße subjektiv empfundene Belästigung (z.B. bei Überempfindlichkeit).

29 § 240 StGB Nötigung

- (1) Wer einen Menschen rechtswidrig mit Gewalt oder durch Drohung mit einem empfindlichen Übel zu einer Handlung, Duldung oder Unterlassung nötigt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.
- (2) Rechtswidrig ist die Tat, wenn die Anwendung der Gewalt oder die Androhung des Übels zu dem angestrebten Zweck als verwerflich anzusehen ist.
- (3) Der Versuch ist strafbar.
- (4) In besonders schweren Fällen ist die Strafe Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren.

Während das Schädigungs- und Gefährdungsverbot absolute Verbote sind, sind die Behinderungs- und Belästigungsverbote durch ihre Vermeidbarkeit relativiert, weil jede Verkehrsteilnahme letztlich zu einer Beeinträchtigung des Freiheitsraumes eines anderen führt. Folglich sind **nur** solche Behinderungen oder Belästigungen verboten, die nach den konkreten Umständen vermeidbar sind.

2.10 Verantwortlichkeit

Ein Verkehrsteilnehmer handelt fahrlässig, wenn der Regelverstoß von ihm verschuldet worden ist. Das ist dann der Fall, wenn er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt, zu der er nach den Umständen, nach seinen Kenntnissen und Fähigkeiten verpflichtet ist, nicht beachtet. Fehlende Erfahrung, Fahren unter Zeitdruck, besondere Verkehrs- oder Witterungslagen sind keine Entschuldigung für Verkehrsverstöße (BGH DAR 1974, 294). Ebenso darf die Beseitigung einer gegenwärtigen Gefahr wegen der notwendigen Güterabwägung bei notstandsähnlichen Situationen nie zu einer Gefährdung Unbeteilter führen, z. B. Ausweichen eines KFZ wegen eines Einsatzfahrzeugs auf den Gehweg mit Verletzungsgefahr für Fußgänger oder abruptes Lenkmanöver wegen eines Kleintieres auf der Fahrbahn bei hoher Fahrgeschwindigkeit (BGH VRS 1113, 254 = SVR 2008, 102; KG NZV 2003, 91 = VRS 104, 5 = DAR 2003, 64; OLG Frankfurt VerkMitt 1984 Nr. 41 = DAR 1984, 157; LG Koblenz DAR 2001, 227; OLG Nürnberg DAR 2001, 22).

Eine Schreckzeit wird nur zugebilligt (selten), wenn man von einem gefährlichen Ereignis überrascht wird, mit dem auch bei aller Erfahrung und Sorgfalt nicht zu rechnen war (BGH VRS 23, 375). Wer als Kraftfahrer unverschuldet in Gefahr, Schrecken oder Bestürzung gerät und dabei unzweckmäßig reagiert, z. B. durch einen schnell herankommenden „Drängler“, verdient in der Regel nicht den Vorwurf der Fahrlässigkeit (OLG Karlsruhe VRS 50, 280). Ein Kraftfahrer muss jedoch innerorts, insbesondere an Kreuzungen, immer reaktionsbereit sein, falls andere Verkehrsteilnehmer sich verkehrswidrig verhalten und plötzlich ein Hindernis auftaucht; eine Schrecksekunde ist ihm in solchen Fällen nicht zuzubilligen (OLG Hamm, VRS 43, 184). Aus § 1 Abs. 2 folgt die Pflicht, nicht nur die vorausliegende Fahrbahn zu beobachten, sondern auch das Gelände rechts neben der Fahrbahn in einer Breite von mehreren Metern, vor allem bei der Vorbeifahrt an Fußgängern und Radfahrern (BGH VRS 16, 279). Wer zwar vorschriftsmäßig fährt, durch abruptes Bremsen aber einen Auf- fahrungsfall herbeiführt, um Versicherungsleistungen in Anspruch zu nehmen, macht sich wegen Bereitens eines Hindernisses nach § 315b Abs. 1 Nr. 2 und 3 StGB strafbar (BGH VRS 98, 12).

2.11 Einzelfälle

2.11.1 Parkplätze und Tankstellen

Parkplätze dienen dem ruhenden Verkehr, so dass die für den fließenden Verkehr geltenden Vorfahrt- und Abbiegeregeln (§§ 9 bis 10) dort **nicht** unmittelbar Anwendung finden (BGH VerkMitt 2016 Nr. 17). Kraftfahrer müssen dort den Pflichten des § 1 Abs. 2 genügen und langsam mit ständiger Bremsbereitschaft fahren (BGH NJW 2015, 1098 und 1100; OLG Hamm NZV 2015, 297; OLG Saarbrücken DAR 2014, 703: § 9 Abs. 5; KG VerkMitt 2003 Nr. 11 = VRS 104, 24 = NZV 2003, 381; OLG Hamm

SVR 2013, 24). Gleiches gilt auf Tankstellen (LG Lübeck SVR 2018, 106; OLG Düsseldorf NZV 2002, 87 = DAR 2002, 68: missbräuchliche Nutzung von Tankstellen als Abkürzung). Das Maß der nach § 1 zu beachtenden Vorsicht und Rücksichtnahme bestimmt sich nach den eingeschliffenen Verhaltensweisen aus den Vorfahrt- und Vorrangregeln der §§ 8 bis 10 (OLG Hamm VRS 99, 70). Zum Rückwärtsfahren auf Parkplätzen siehe Erl. 2.11.2 zu § 9.

Haben die Fahrgassen nach ihrer baulichen Anlage Straßencharakter und dienen der Zu- und Abfahrt, gilt die Vorfahrtregel „Rechts vor Links“ als eingeschliffenes Verhalten sinngemäß (KG VRS 118, 348 = DAR 2010, 33 = NZV 2010, 4610). Sind Parkplätze mit kreuzenden Fahrgassen ausgestattet, gilt weder die Vorfahrtregel „Rechts vor Links“ noch § 10, sondern nur die allgemeine Pflicht zur Rücksichtnahme nach § 1 Abs. 1, sofern die Fahrgassen der Parkplatzsuche oder dem Ein- oder Ausparken dienen. Mündet eine Tiefgarage auf einen Parkplatz, muss der Ausfahrende den Vorrang entsprechend § 10 beachten (LG Regensburg NZV 2010, 254).

Beim „**Schwarztanken**“ ohne zu bezahlen liegt Betrug nach § 263 StGB und nicht Diebstahl oder Unterschlagung vor, wenn durch tankübliches Verhalten konkludent der Irrtum erregt wird, den Treibstoff auch bezahlen zu wollen. Bemerkt der Tankstelleninhaber oder dessen Mitarbeiter den Täter nicht, liegt **versuchter Betrug** vor (BGH NStZ 2016, 216 = NJW 2016, 1109 = NZV 2016, 288; BGH DAR 2013, 158; BGH DAR 2012, 391 = NZV 2012, 248; BGH NJW 1983, 2827).

2.11.2 Rauchen am Steuer

Unvorsichtiges Aufheben einer herabgefallenen Zigarette kann grob fahrlässig sein (KG VerkMitt 1983 Nr. 54; nicht aber bei einer Reflexhandlung: OLG Dresden DAR 2001, 498), ebenso das Rauchen während der Fahrt ohne Vorkehrungen gegen das Herabfallen von Zigaretten (OLG Karlsruhe NZV 1992, 367).³⁰ Rauchen am Steuer kann bei einer Verkehrslage, die besondere Aufmerksamkeit erfordert, fahrlässig sein (OLG Düsseldorf NJW 1980, 2262; KG VersR 1983, 494).³¹

2.11.3 Fahren mit offenem Fenster

Beim Fahren mit offenem Fenster muss mit dem Eindringen von Fremdkörpern gerechnet und darf nicht falsch reagiert werden (OLG Hamm VRS 48, 21: Verkehrsunfall wegen Abwehrens einer Fliege).

³⁰ Das Rauchverbot bei Gefahrguttransporten ist seit Neufassung des GGVSEB (BGBl. I 1995, S.1025) i.d.F. vom 5.1.2005 (BGBl. I S. 36) nicht mehr bußgeldbewehrt (OLG Düsseldorf NZV 1997, 285).

³¹ Im Übrigen sollte nach einem vom Bundesrat 2019 vorgelegten Entwurf einer Änderung des § 3 Abs. 3b BNichtrSchG das Rauchen in allen geschlossenen Fahrzeugen dann unzulässig sein, wenn sich dort Minderjährige oder Schwangere aufhalten. Das soll auch bei geöffneten Fenstern oder Schiebedächern gelten. Ausgenommen sind nur selbstfahrende Arbeitsmaschinen sowie (echte) Cabriolets. Verstöße sollen mit Bußgeldern zwischen 500 und 3000 € geahndet werden. Nach Auslaufen der Legislaturperiode unterfiel das Verfahren der Diskontinuität, sodass der Entwurf dem Bundestag 2022 erneut vorgelegt wurde (BR-DS 77/22), was jedoch abermals zu keiner Einführung des Verbots führte.

2.11.4 Kolonnenverkehr

§ 1 Abs. 2 verpflichtet zu erhöhter Aufmerksamkeit im Kolonnenverkehr auf der Autobahn; mit plötzlichen Bremsmanövern oder Ausscheren von Fahrzeugen ist zu rechnen (OLG Celle NZV 1989, 36).

2.11.5 Maßregelung Dritter

Der Verkehrsteilnehmer muss grundsätzlich nicht dulden, dass ihn ein anderer an der Weiterfahrt hindert, um ihn wegen vorangegangenen fehlerhaften Verhaltens zur Rede zu stellen (BayObLG DAR 1993, 32 und NZV 1993, 37). Bedrängende Fahrweise oder gezieltes Ausbremsen kann strafbare Nötigung sein (OLG Köln NZV 1992, 371).

2.11.6 Küssen während der Fahrt

Küsst der Fahrer seine Beifahrerin während der Fahrt und kommt es dadurch zu einem tödlichen Unfall, haftet der Fahrer für die Folgen allein (LG Saarbrücken NZV 2012, 543).

2.11.7 Zurückrollen

Zurückrollen ist nicht „Rückwärtsfahren“ nach § 9 Abs. 5. Kommt es dadurch zu einem Schaden, haftet der Zurückrollende. An einer Steigung muss aber auch der Nachfolgende zur Vermeidung einer Kollision einen angemessenen Mindestabstand einhalten (LG Saarbrücken NZV 2015, 244).

2.11.8 Schädigung durch Vorausfahrenden

Wird die Windschutzscheibe oder das Fahrzeug durch aufgewirbelte Steine oder herabfallende Gegenstände des Vorausfahrenden beschädigt, besteht volle (zivilrechtliche) Haftung des Vorausfahrenden (OLG Düsseldorf NZV 2020, 101 m. Anm. Pletter: herabfallende Fußmatte).

2.11.9 Zivilrechtliche Haftung bei Schädigung

Wird beim Fahrzeugbetrieb ein Schaden verursacht, haftet der Halter nach der Gefährdungshaftung des § 7 StVG und der Fahrer nach § 18 StVG und § 823 BGB für seinen Schuldanteil. Ist auch der Geschädigte für den Schaden mit verantwortlich, muss er sich seinen Schuldanteil nach §§ 249, 254 BGB anrechnen lassen. Verhindert ein Kraftfahrer infolge verkehrswidrigen Verhaltens eines Dritten eine Kollision und kommt dabei selbst zu Schaden, haftet der Dritte nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag gemäß §§ 670, 683, 677 BGB, z.B. beim Ausweichen vor einem plötzlich über die Fahrbahn laufenden Kind (OLG Hamm DAR 2001, 127). Beschädigt eine herunterfallende Zapfpistole ein Fahrzeug, haftet nicht der Tankstelleninhaber, sondern nur derjenige, der die Zapfpistole falsch eingehängt hat (LG Limburg NZV 2012, 188).

3 Hinweise

3.1 Haftung von Kindern und Eltern im Straßenverkehr

3.1.1 Zivilrechtliche Haftung

Kinder unter sieben Jahren haften nicht für Schäden, die sie anderen zugefügt haben (§ 828 Abs. 1 BGB). **Eltern** haften für Schäden ihrer Kinder

(auch unter **sieben Jahren**) dann, wenn sie ihre Aufsichtspflicht verletzt haben (§ 832 BGB).³² Bei der Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht für Kinder gilt einerseits ein strenger Sicherheitsmaßstab, andererseits aber auch, dass vollständige Sicherheit nicht erreichbar ist, Kinder im Alter von sieben bis acht Jahren schon ein gewisses Maß an Selbstständigkeit haben und nicht „auf Schritt und Tritt“ überwacht werden müssen (OLG Celle NZV 2020, 360 m. Anm. Schultess: Haftung einer achtjährigen langjährigen Radfahrerin, die nicht nach vorn sieht und eine Fußgängerin anfährt; OLG München NJW 2020, 485). Dabei haben die Eltern bei der Ausübung der elterlichen Sorge dem Kind gegenüber für die Sorgfalt einzustehen, die sie in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegen (OLG Köln NZV 2016, 276: Gleiches gilt für die Übernahme der Kinderbetreuung; OLG Karlsruhe NZV 2012, 443; OLG Düsseldorf DAR 2014, 701: Schulkinder müssen zwar nicht ständig beaufsichtigt werden, es ist aber damit zu rechnen, dass Kinder bei mehrstündigem Aufenthalt ohne Aufsicht Schäden begehen können, so dass eine regelmäßige Kontrolle notwendig ist; OLG München NJW 2020, 485: Verkehrssicherungspflicht ist verletzt, wenn einem neunjährigen Kind ein Schnitzmesser ohne Aufsicht und ohne Anleitung zum Rindenschälen überlassen wird; LG Köln NZV 2015, 43: Aufsichtspflicht über Sechsjährigen mit Kickboard im verkehrsberuhigten Bereich; AG Hamburg-Altona NZV 2020, 320 m. Anm. Lee: Die Aufsichtspflicht erfordert in der konkreten Verkehrssituation richtige und geeignete Anweisungen zu erteilen, um Schäden für Kinder zu verhindern – hier: bei neunjähriger Radfahrerin). Kinder zwischen sieben und unter zehn Jahren haften infolge kindlicher Überforderung nicht für Unfälle mit Kraftfahrzeugen im fließenden Verkehr, wohl aber bei Beschädigungen nicht motorisierter Fahrzeuge, für Schäden an geparkten Kraftfahrzeugen und bei vorsätzlicher Schadenverursachung (§ 828 Abs. 2 BGB). Kinder von zehn bis unter 18 Jahren haften, sofern die notwendige Einsichtsfähigkeit in die schadensbegründende Handlung vorhanden ist (OLG Hamm NZV 2017, 335: Haftung eines elfjährigen Radfahrers). Die Haftung ist nur dann ausgeschlossen, wenn die Einsichtsfähigkeit in die schädigende Handlung fehlt (§ 828 Abs. 3 BGB). Dabei spielen Alter, Erfahrung und geistige Entwicklung des Minderjährigen eine entscheidende Rolle, die ggf. durch eine psychologische Begutachtung belegt werden können (OLG Karlsruhe NZV 2012, 596; AG Gießen SVR 2012, 428: Deliktsfähigkeit einer 13-jährigen Radfahrerin; s. a. Koehl SVR 2019, 255; Bernau DAR 2015, 192).

Die **Berechnung** des **Lebensalters** bestimmt sich nach §§ 186, 187 Abs. 2 Satz 2 und 188 Abs. 2 BGB, wobei der Tag der Geburt mitgerechnet wird. Ein Siebenjähriger hat am Tag vor seinem siebten Geburtstag um 24 Uhr das siebte Lebensjahr vollendet. Seine generelle Haftungsfreiheit endet zu diesem Zeitpunkt. Ist ein Kind an einem 29. Februar geboren, endet die Frist außerhalb eines Schaltjahres am 28. Februar (§ 188 Abs. 3 BGB). Die bedingte Haftung unter zehn Jahren endet somit für ein neunjähriges Kind um 24 Uhr am Tag vor seinem zehnten Geburtstag.

32 Verursachen mehrere Kinder einen Schaden, ohne dass festgestellt werden kann, wer für den Schaden verantwortlich ist, haften alle Kinder nach § 830 BGB. Kindergärtnerinnen und andere Betreuer haften ebenfalls bei Verletzung der Aufsichtspflicht nach §§ 830, 832 BGB (BGH DAR 2013, 108: Beweislastregel bei Amtshaftungsansprüchen; OLG Düsseldorf DAR 2014, 701).

3.1.2 Ordnungsrechtliche Haftung

Ein Kind handelt weder vorwerfbar noch strafbar, wenn es bei Begehung einer Handlung noch nicht 14 Jahre alt ist (§ 12 Abs. 1 Satz 1 OWiG, § 19 StGB). Jugendliche sind für Ordnungsverstöße und Straftaten verantwortlich (§ 12 Abs. 1 Satz 2 OWiG, § 3 JGG). Jugendlicher ist, wer zur Zeit der Tat 14, aber noch nicht 18 Jahre alt ist. Für die Berechnung des Lebensalters gilt das Gleiche wie zuvor. Er ist verantwortlich, wenn er zur Zeit der Tat nach seiner sittlichen und geistigen Entwicklung reif genug ist, das Unrecht der Tat einzusehen und nach dieser Einsicht zu handeln (§ 46 Abs. 1 OWiG, § 3 JGG). Heranwachsende sind für Straftaten verantwortlich, wenn sie zur Tatzeit 18, aber noch nicht 21 Jahre alt sind (§ 1 Abs. 2 JGG). Begeht ein Heranwachsender eine Straftat, unterliegt er nur dann dem Jugendstrafrecht, wenn die Gesamtwürdigung seiner Persönlichkeit und der Umweltbedingungen ergibt, dass er nach seiner sittlichen und geistigen Entwicklung noch einem Jugendlichen gleichstand, oder es sich nach der Art, den Umständen oder den Beweggründen der Tat um eine Jugendverfehlung handelt (§ 105 Abs. 1 JGG).