

## Straßenverkehrsrecht

Bundesverband Wirtschaft,  
Verkehr und Logistik e.V.  
Lengsdorfer Hauptstr. 73  
53127 Bonn  
Tel.: 0228 - 925 35 0  
Fax.: 0228 - 925 35 45

E-Mail: [service@bwvl.de](mailto:service@bwvl.de)  
[www.bwvl.de](http://www.bwvl.de)

1. Der Grad der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann ein starkes Indiz für vorsätzliches Handeln sein, wobei es auf das Verhältnis zwischen der gefahrenen und der vorgeschriebenen Geschwindigkeit ankommt. Es ist von dem Erfahrungssatz auszugehen, dass einem Fahrzeugführer die erhebliche Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit aufgrund der Fahrgeräusche und der vorüberziehenden Umgebung jedenfalls dann nicht verborgen bleibt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 40 % überschritten wird. **(OLG Hamm)**
2. Die Behörde kann den Zugang mit einfacher Post versandter Anhörungen des Fahrzeughalters im Wege des Anscheinsbeweises nachweisen, wenn zumindest der Versand hinreichend belegt ist. Auch dann, wenn der Fahrzeughalter seiner Mitwirkungsobliegenheit hinsichtlich der Fahrerfeststellung nicht nachkommt, muss die Verfolgungsbehörde naheliegende und mit wenig Aufwand realisierbare Ermittlungen zur Fahrerfeststellung durchführen und dokumentieren. **(VGH Bayern)**
3. Die Annahme eines vorsätzlichen Rotlichtverstoßes erfordert notwendige Angaben zur Geschwindigkeit des Betroffenen, mit der er sich der Lichtzeichenanlage näherte und zur Entfernung zur Haltelinie, von wo aus er das dem Rotlicht vorausgehende Gelblicht bemerkt hat. Ist der Betroffene nicht mit überhöhter, sondern eher mit einer geringen Geschwindigkeit (der Sachverständige ist in dem zu entscheidenden Fall von einer mittleren Geschwindigkeit von nur 16,8 km/h ausgegangen) in den geschützten Bereich eingefahren, gab es keinen Fußgänger- und Fahrradverkehr (im zu entscheidenden Falle handelte es sich um eine Autobahnzufahrt ohne den typischen Kfz-Querverkehr), fehlt es an der besonderen Gefährdungslage, die bei einem qualifizierten Rotlichtverstoß üblicherweise das Verhängen eines Fahrverbotes erforderlich macht. Wenn aber aus diesem Grunde ausreichende Anhaltspunkte für die Annahme eines „atypischen Rotlichtverstoßes“ vorliegen, ist der Tatrichter nicht von der Prüfung entbunden, ob die Regelsanktion eines Fahrverbotes ausnahmsweise unangemessen erscheint. **(KG)**

4. Von der Anordnung eines Regelfahrverbotes wegen eines Abstandsverstoßes kann nicht mit der Begründung abgesehen werden, das nachfolgende Fahrzeug sei auf der Beobachtungsstrecke gefahrvoll auf den Betroffenen aufgefahren, wenn dieser bereits zuvor den Mindestabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug in pflichtwidriger Weise unterschritten hat. Der gegen die Anordnung eines Regelfahrverbotes wegen eines Abstandsverstoßes vorgebrachte Einwand eines unerwarteten Spurwechsels des vorausfahrenden Fahrzeugs vor der Beobachtungsstrecke bei gleichzeitigem gefahrvollem Auffahren des nachfolgenden Fahrzeugs ist nur beachtlich, wenn es dem Betroffenen bis zur Messung weder möglich war, die durch das Ausscheren des vorausfahrenden Fahrzeugs geschaffene Lücke auf der benachbarten Fahrspur zu nutzen, noch durch behutsame Verringerung der eigenen Geschwindigkeit den Abstand zum Vordermann signifikant zu steigern. **(OLG Bamberg)**
5. Die Richtlinien zur Verkehrsüberwachung sind sog. Verwaltungsinnenrecht und entfalten keine unmittelbare Außenwirkung. Für Verkehrsteilnehmer ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung ab Bekanntgabe des Verwaltungsaktes (Verkehrsschild) wirksam und zu beachten. Erfolgt die Messung unter einem nicht begründeten Verstoß gegen die Richtlinien zu Verkehrsüberwachung – hier in einem zu geringen Abstand zum Verkehrsschild – ist das für den festgestellten Geschwindigkeitsverstoß und damit für das festzustellende Bußgeld grundsätzlich unbeachtlich. Nur dann, wenn bei Einhaltung der Richtlinie die Indizwirkung des Fahrverbots entfallen würde, kann das Tatgericht bei entsprechender Begründung, aus Gründen der Gleichheit von der Verhängung eines Fahrverbotes absehen. **(OLG Frankfurt)**
6. Liegen die Voraussetzungen des § 4 Abs 1 Nr. 3 BKatV vor, unter denen ein Fahrverbot als regelmäßige Denkmittel- und Erziehungsmaßnahme angeordnet werden soll, ist grundsätzlich von einer groben Pflichtverletzung des betroffenen Kraftfahrers in Sinne des § 25 Abs 1 S 1 StVG auszugehen. Der Tatrichter ist in diesen Fällen – nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung – gehalten, die Maßnahme anzuordnen. Er kann hiervon nur in ganz besonderen Ausnahmefällen absehen, wenn der Sachverhalt zugunsten des Betroffenen erheblich von dem Regelfall abweicht, an den der Gesetzgeber gedacht hat, dass er als Ausnahme zu werten ist und auf ihn die Regelbeispieltechnik des Bußgeldkatalogs nicht mehr zutrifft, oder wenn die Maßnahme für den Betroffenen eine außergewöhnliche Härte darstellt. **(KG)**
7. Auch ein Bordstein, der auf einer eine Fahrzeuglänge überschreitenden Strecke abgesenkt ist (hier: etwa 20 Meter), kann ein Parkverbot nach § 12 III Nr. 5 StVO begründen. **(KG)**
8. Die mangelnde Kenntnis der genauen Funktionsweise des Geschwindigkeitsmessgerätes ESO ES 3.0, das eine Bauartzulassung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt erhalten hat, begründet keine rechtliche Unverwertbarkeit des Messergebnisses. **(OLG Dresden)**
9. Eine Haftung kann grundsätzlich auch dann eingreifen, wenn es nicht zu einer Berührung zwischen dem am Unfallgeschehen beteiligten Fahrzeug und einem Radfahrer gekommen ist. Allerdings reicht die bloße Anwesenheit des Fahrzeugs an der Unfallstelle dafür nicht aus. Vielmehr muss das Fahrzeug nachweislich durch seine Fahrweise oder sonstige Verkehrsbeeinflussung zu der Entstehung des Schadens beigetragen haben. **(LG Kiel)**