

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
www.bwvl.de

1. Von einer Fahrverbotsanordnung können Fahrzeuge der Fahrerlaubnisklassen D1, D, D1E, DE ausgenommen werden, wenn der Betroffene als Busfahrer die Anlasstat mit einem Privat-PRW begangen hat. **(AG Lüdinghausen)**
2. Eine verbotswidrige Benutzung eines Mobiltelefons liegt nicht vor, wenn der Fahrer dieses nach dem Klingeln an seinen Beifahrer weiterreicht, ohne auf das Display zu schauen. **(OLG Köln)**
3. Keine Addition der Regelfahrverbote, wenn der Tatrichter zwei Tatbestände der Bußgeldkatalogverordnung als erfüllt ansieht, die jeweils als Folge ein Regelfahrverbot vorsehen. **(KG Berlin)**
4. Grundsätzlich kann die Vorwerfbarkeit einer Abstandsunterschreitung nicht damit begründet werden, der Fahrer habe den Abstand anhand der Fahrbahnmarkierungen erkennen können.
Allein die Angabe von Polizeibeamten, der ungeeichte Tacho des kontrollierenden Polizeifahrzeuges habe „mehr als 63 km/h“ angezeigt, genügt zur Feststellung einer über 50 km/h liegenden Geschwindigkeit eines Lkw's (nach § 4 Abs. 3 StVO) nicht. **(OLG Oldenburg)**
5. Die Fuhrparkverantwortliche ist nicht ordnungswidrigkeitenrechtlich zu belangen, wenn der Fahrzeugführer bei Übernahme eines neu im Fuhrpark sich befindenden Fahrzeugs vor der ersten Fahrt Veränderungen am Fahrzeugzustand vornimmt (hier: Anbringen verdunkelnder Folien), von denen die Fuhrparkverantwortliche nichts weiß und der zu beanstandende Zustand von der Polizei bei der ersten Fahrt ohne zwischenzeitlichen Aufenthalt im Betrieb festgestellt wird. **(AG Lüdinghausen)**
6. Zwar sind an die Feststellung von so genannten qualifizierten Rotlichtverstößen durch Polizeibeamte gerade bei längeren Beobachtungszeiten nicht zu hohe Anforderungen zu stellen und insbesondere keine echten Messungen zu verlangen – bei einer nicht gezielten Feststellung eines Rotlichtverstoßes bei einfachen Zeitschätzungen muss das Gericht aber weitere Indizien feststellen können, anhand derer sich die Schätzung der bereits verstrichenen Rotlichtzeit zur Zeit des Verstoßes abschätzen oder zumindest plausibel abgleichen lässt. Denkbar sind hier etwa feststellbare Tatsachen, die nachträgliche Weg-Zeit-(Plausibilitäts)Berechnungen er-

möglichen.

Die bloße gefühlsmäßige Schätzung der Zeit eines dem Gericht als zuverlässig und erfahren bekannten Polizeibeamten kann so nicht allein als ausreichend angesehen werden, um einen qualifizierten Rotlichtverstoß feststellen zu können.

(AG Lüdinghausen)

7. Von einem Regelfahrverbot kann unter Heraufsetzung der Geldbuße abgesehen werden, wenn der alleingeschäftsführende Gesellschafter einer GmbH die Fahrverbotsdauer nicht durch Fahrer aus dem Betrieb oder dritte Fahrer abwenden kann.
(AG Lüdinghausen)

8. Grundsätzlich darf der Tatrichter davon ausgehen, dass aufgestellte Verkehrszeichen von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden. Die Möglichkeit, dass ein Kraftfahrer ein Zeichen übersehen hat, braucht nur dann in Rechnung gestellt zu werden, wenn sich hierfür konkrete Anhaltspunkte ergeben oder der Betroffene dies im Verfahren einwendet.
Überschreitet ein Pkw-Führer außerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mindestens 40 km/h, handelt er bedingt vorsätzlich. **(OLG Koblenz)**

9. Allein das berufliche Angewiesensein auf eine Fahrerlaubnis rechtfertigt ein Absehen von der Auferlegung eines Fahrverbotes nicht. Ausnahmen davon können nur gemacht werden, wenn dem Betroffenen infolge des Fahrverbotes Arbeitsplatz- oder sonstiger wirtschaftlicher Existenzverlust droht und diese Konsequenz nicht durch zumutbare Vorkehrungen abgewendet oder vermieden werden kann. Dem Betroffenen ist es zumutbar, durch eine Kombination von verschiedenen Maßnahmen (Urlaub, Einstellung eines Fahrers, Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder eines Taxis usw.) die Zeit des Fahrverbotes zu überbrücken und für die finanziellen Belastungen notfalls einen Kredit aufzunehmen.
Ausführungen zum „Augenblicksversagen“ und fehlenden Vorbelastungen können ein Absehen vom Fahrverbot deshalb ebenso wenig begründen wie der Hinweis, es sei unerfindlich, weshalb die Geschwindigkeitsmessung an der konkreten Stelle vorgenommen worden sei. Denn die Art und Weise der Feststellung der Verkehrsordnungswidrigkeit kann dem Betroffenen nicht schuld mildernd zugutekommen. **(KG)**

10. Für die Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen des § 37 II Nr. 1 S. 7 StVO genügt beim Einsatz eines standardisierten Messverfahrens (hier: Traffiphot III) die Angabe des konkret verwendeten Gerätetyps, des gewonnenen Messergebnisses und eines etwa zu beachtenden Toleranzwertes. Ferner ist der Abstand zwischen Haltelinie und erster sowie zweiter Induktionsschleife und der Rotlichtzeiten bei Überfahren der ersten und der zweiten Induktionsschleife darzustellen. Ist die Induktionsschleife in der Haltelinie selbst angebracht, sind die Messzeit und der Lageort der Sensorschleife im Urteil darzulegen. **(OLG Schleswig)**

11. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung (§ 41 I StVO in Verbindung mit Zeichen 274 der Anlage 2), die lediglich für die linke Fahrspur angeordnet ist, regelt die zulässige Geschwindigkeit nicht auf den benachbarten Fahrspuren, für die ein Fahrstreifenbenutzungsverbot im Sinne des § 37 III 2 StVO („rote gekreuzte Schrägbalken“) gilt.
(OLG Braunschweig)

12. Bei einem Abbremsen wegen eines Eichhörnchens ist eine Haftungsquote von 75 % zu Lasten des Auffahrenden gerechtfertigt. **(AG München)**