

Polizei
Studium
Praxis

SCHRIFTENREIHE

Prüfungstraining Verkehrsrecht für das Grundstudium

von Thomas Miethe und
Patrick Kiehne



VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Buchvertrieb

I. Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir freuen uns, dass Sie sich für dieses Buch entschieden haben und möchten an dieser Stelle dessen Grundkonzeption vorstellen. Das Ziel dieses Buch besteht darin, Ihnen auf unkomplizierte Art und Weise das Bestehen verkehrsrechtlicher Prüfungen mit den Inhalten des Verhaltensrechts auf der einen Seite sowie ausgeschuchten Bau- und Betriebsvorschriften auf der anderen Seite zu ermöglichen, aber auch Inhalte aus der Verkehrslehre näher zu betrachten. In diesem Sinne soll die folgende Ausarbeitung diese Themenkomplexe nicht vollständig und bis ins letzte Detail erörtern. Vielmehr liegt der Schwerpunkt in der Darstellung der klassischen, klausurrelevanten Problemstellungen.

Dabei müssen Sie beachten, dass von Ihnen in der Klausur einerseits erwartet wird, dass Sie verhaltensrechtliche Inhalte nach einem anerkannten und teils vorgegebenen Schema bearbeiten. Andererseits ist zu erwarten, dass zukünftige Klausuren neben der schematischen Fallbearbeitung auch die Erörterung von Detailfragen bzw. bloße Wissensabfragen beinhalten. Diese Wissensabfragen dürften sich schwerpunktmäßig mit dem Erkennen von Ordnungswidrigkeiten samt Erstellen der entsprechenden Paragraphenkettens und Nennung von Tatbeständen beschäftigen, aber auch mit dem polizeilichen Handeln bei der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten oder auch der Unfallaufnahme.

Daher werden Ihnen im Verlauf des Buches Formulierungshilfen für die schematische Fallbearbeitung – einschließlich vollständiger Klausurlösungen – vorgestellt. Außerdem erfolgt eine problemorientierte Erörterung der entsprechenden Inhalte mitsamt den zugehörigen Paragraphenkettens.

Gleichsam sollten Sie beachten, dass nicht jeder Klausursachverhalt zwingend verkehrsrechtliche Verstöße beinhalten muss. Auch wenn Sie in einzelnen (Teil-) Aufgaben keine Verstöße erkennen, kann Ihre Lösung dennoch korrekt sein.

Während sich das unter II. und III. dargestellte Verhaltensrecht mit der Frage beschäftigt, welche Gebote oder Verbote durch Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Verkehrsraum zu beachten sind, beschäftigen sich die unter IV. erörterten Bau- und Betriebsvorschriften vorwiegend mit der Ausrüstung und dem technischen Zustand eines Fahrzeuges. Die Inhalte zur Verkehrslehre hingegen beleuchten das polizeiliche Handeln im Verkehrsraum.

Inhaltlich orientiert sich dieses Buch am Curriculum des Grundstudiums an der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW.

Ergänzung zur 2. Auflage

Seit der Erstauflage dieses Buches sind mittlerweile mehr als drei Jahre verstrichen. In diesen Zeitraum fielen diverse Änderungen, sodass eine inhaltliche Aktualisierung, die Voraussetzung für eine optimale Prüfungsvorbereitung ist, notwendig wurde. Die Berücksichtigung von Anregungen und Ideen der Leserinnen und Leser komplettiert den erkannten Änderungsbedarf, der in dieser Auflage berücksichtigt wurde.

Am Aufbau und der Konzeption des Buches wurden dagegen keinerlei Änderungen vorgenommen, sodass es bei der bewährten und von den Leserinnen und Lesern geschätzten Darstellung des Prüfungsstoffs bleibt.

Dieses Vorwort bietet uns die Möglichkeit, uns für die vielen positiven Rückmeldungen und Anregungen unserer Leserinnen und Leser zu bedanken. Zugleich hoffen wir, dass dieses Lehrbuch weiterhin eine wertvolle Unterstützung sowohl bei der inhaltlichen Erarbeitung der Thematik allgemein als auch bei der konkreten Prüfungsvorbereitung ist.

Hörstel und Meppen, März 2025

I. Allgemeines, Prüfungshinweise

Die Prüfung im Grundstudium der Polizei erfolgt in der Regel in Form einer kombinierten Klausur. Dabei werden die Inhalte aus der Verkehrslehre mit den Inhalten des Verkehrsrechtes zusammen abgefragt und erörtert. Hier konnte bislang eine recht unterschiedliche Gewichtung der Themenkomplexe erkannt werden. In der Vergangenheit überwog in der Regel der verkehrsrechtliche Prüfungsteil, dieser Anteil lag bei 70 bis 80 % der Gesamtklausur. Allerdings lässt sich jüngst eine Tendenz erkennen, dass der Anteil der Verkehrslehre steigen wird. So wird hier eine ausgeglichene Gewichtung erwartet.

Verkehrsrecht – Inhalt/Aufbau

Ziel der **verkehrsrechtlichen Prüfung** im Grundstudium besteht darin, im Rahmen einer Sachverhaltsprüfung festzustellen, ob etwaige Ordnungswidrigkeiten gegen die verhaltensrechtlichen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) oder der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) begangen wurden. Darüber hinaus gilt es ebenfalls festzustellen, ob Ordnungswidrigkeiten gegen die Bau- und Betriebsvorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) vorliegen könnten. Gleichwohl mag es vorkommen, dass die rechtliche Würdigung eines (Kurz-) Sachverhalts dazu führt, dass keine Verstöße gegen verkehrsrechtliche Normen vorliegen.

Die Prüfung einer möglichen Ordnungswidrigkeit erfolgt regelmäßig im Gutachtenstil, wobei durch Bearbeiterhinweise durchaus einzelne Bestandteile als „gegeben“ betrachtet werden könnten, und damit nicht geprüft werden müssten. Der Gutachtenstil erfordert:

- die Nennung der zu prüfenden Norm
- das Definieren notwendiger Begriffe
- eine Bezugnahme auf den Sachverhalt (Subsumtion)

Für die Prüfung von Ordnungswidrigkeiten im Gutachtenstil hat sich folgendes Prüfungsschema bewährt:

Prüfungsschema



Die Prüfung im Grundstudium konzentriert sich hier überwiegend auf den objektiven Tatbestand. Der subjektive Tatbestand wird in der Regel zweifelsfrei in den Sachverhalten dargestellt und so zielgerichtet zu begründen sein. Die Erörterung der Rechtswidrigkeit spielt insbesondere bei der Prüfung von Sonderrechten eine entscheidende Rolle (mehr dazu unter den Darstellungen zu § 35 StVO). Bei der Prüfung der Vorwerfbarkeit werden selten tiefgreifende Probleme dargestellt, allerdings könnte hier das Alter der handelnden Person ausschlaggebend sein. Nach § 14 Abs. 1 S. 1 OWiG handelt nämlich nicht vorwerfbar, wer zum Zeitpunkt der Handlung noch nicht 14 Jahre alt ist (d. h. seinen 14. Geburtstag noch nicht gefeiert hat).

Der **Obersatz** eröffnet mit einer Fragestellung die gezielte Prüfung eines möglichen Verstoßes. So wird die zu prüfende Norm genannt und die zu untersuchende Sachverhaltsproblematik dargestellt.

Beispiel

Formulierungsvorschlag:

Der A könnte eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 8 Abs. 2 StVO begangen haben, indem er an der genannten Kreuzung den von rechts kommenden B übersah.

Bei der Schwerpunktprüfung des **objektiven Tatbestandes** wird zunächst der Inhalt der zu prüfenden Norm genannt. Hierzu werden die jeweiligen Textpassagen des Verordnungstextes wiedergegeben. Im Anschluss erfolgt die Definition der notwendigen Begriffe. Diese dargestellten Definitionen werden daraufhin an den Sachverhalt angewandt. Beispiele zur Formulierung und zur Anwendung von Definitionen finden Sie in diesem Buch in den jeweiligen Erläuterungen zu den Normen.

§ 24 StVG regelt die Bußgeldvorschriften zu verkehrsrechtlichen Ordnungswidrigkeiten nach den einschlägigen Verordnungen, wie eben auch der StVO. Demnach werden im **subjektiven Tatbestand** Vorsatz oder Fahrlässigkeit gefordert. Anders als beispielsweise in der strafrechtlichen Prüfung wird es ausreichen, wenn Sie die Begriffe „Vorsatz“ und „Fahrlässigkeit“ wie folgt definieren:

- **Vorsatz** meint das Wissen und Wollen zur Tatbestandsverwirklichung.
- **Fahrlässiges** Handeln liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen wird.

In der Regel werden in den Prüfungssachverhalten eher fahrlässig begangene Verstöße dargestellt. Hier gilt es dann lediglich festzulegen, welche Angaben im Sachverhalt für eine Fahrlässigkeit sprechen. Häufig erfolgt dies aber auch durch eine schlichte, negative Abgrenzung.

Beispiel

Formulierungsvorschlag:

Im Sachverhalt sind keine Angaben für vorsätzliches Verhalten erkennbar, sodass hier von einer fahrlässigen Begehungsweise auszugehen ist.

Die Prüfung der **Rechtswidrigkeit** erfolgt im Einzelfall sachverhaltsbezogen. Grundsätzlich wird es hier ausreichend sein, festzustellen, dass keine Rechtfertigungsgründe ersichtlich sind. Dies kann im Falle einer Prüfung von Sonderrechten aber dennoch einen Schwerpunkt darstellen. Sonderrechte der Polizei oder von anderen berechtigten Institutionen werden an dieser Stelle in einem eigenen Schema abgearbeitet. Dazu mehr bei den Erörterungen zu § 35 StVO – siehe Kapitel II. 21.

Beispiel

Formulierungsvorschlag:

Da im vorliegenden Sachverhalt keine Rechtfertigungsgründe ersichtlich sind, hat A auch rechtswidrig gehandelt.

Die **Vorwerfbarkeit** stellt im Ordnungswidrigkeitenrecht eine analoge Prüfung zu der Schuld im Strafrecht dar. So könnten hier insbesondere Regelungen zur Verantwortlichkeit dargestellt werden – wie § 12 OWiG, wonach nicht vorwerfbar handelt, wer bei Begehung einer Handlung noch nicht 14 Jahre alt ist. Überwiegend wird hier in der Klausurprüfung aber kein Schwerpunkt liegen, sodass es dann ausreichend sein wird, festzulegen, dass keine Gründe gegen eine Vorwerfbarkeit sprechen.

Beispiel

Formulierungsvorschlag:

Darüber hinaus müsste A auch vorwerfbar gehandelt haben. Davon ist vorliegend auszugehen, zumal keine Schuldausschlussgründe erkennbar sind.

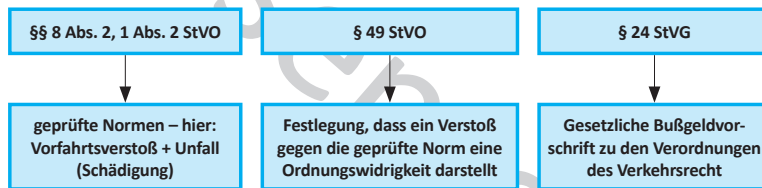
Das **Ergebnis** der Prüfung nimmt nun Bezug zur einleitenden Fragestellung und stellt fest, ob eine Ordnungswidrigkeit begangen wurde. Hier wird ergänzend die gesamte Paragraphenkette einer Ordnungswidrigkeit dargestellt. Diese Paragraphenkette kann gegebenenfalls mehrere tateinheitlich begangene Verstöße zusammenfassen. Somit sollte Ihre Darstellung am Ende aller Prüfungen zu einer Person erfolgen. Hinweise zu Tateinheit und Tatmehrheit finden Sie in den Erörterungen im Abschnitt *Verkehrslehre*.

Beispiel

Formulierungsvorschlag:

Der A hat somit eine Ordnungswidrigkeit gem. §§ 8 Abs. 2, 1 Abs. 2, 49 StVO i. V. m. § 24 StVG begangen.

Zusammensetzung der **Paragraphenkette** anhand des Formulierungsbeispiels:



Diese Paragraphenketten sind Grundlage für die Festlegung einer Geldbuße. So werden diese in der Bußgeldkatalogverordnung und im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog aufgegriffen. Die Darstellung dieser Geldbuße und der jeweiligen Ahndungsmöglichkeiten der Polizei sind aber nicht Bestandteil der verkehrsrechtlichen Prüfung. Diese Thematik wird gesondert in der Verkehrslehre abgefragt.

Verkehrslehre – Inhalt/Aufbau

Die Prüfung im Themenbereich der **Verkehrslehre** erfolgt individuell und ohne festgelegtes Prüfungsschema. So werden hier insbesondere sachverhaltsbezogene Einzelfragen zu folgenden Inhalten zu erwarten sein:

- Verkehrsunfallaufnahme
 - Handlungskonzept
 - Unfallkategorien
- Belehrungen
- Verkehrskontrollen
- Ahndungsmöglichkeiten
 - Tatbestandskatalog/Bußgeldkatalogverordnung
 - Ordnungswidrigkeitenanzeige/Verwarnungen
- Tateinheit/Tatmehrheit

Erläuterungen zu diesen Inhalten finden Sie im Abschnitt *Verkehrslehre* in diesem Buch.

II. Verkehrsrecht

1 Vorüberlegungen

Inhalt der Vorüberlegung

Die verkehrsrechtlichen Regelungen aus der StVO und StVZO richten sich in aller Regel an diejenigen Personen, die im öffentlichen Verkehrsraum ein (Kraft-)Fahrzeug führen bzw. zumindest (vgl. § 25 StVO) Verkehrsteilnehmer sind. Daher erfolgt zu Beginn einer verkehrsrechtlichen Klausur die sogenannte Vorüberlegung, in der im Gutachtenstil zu prüfen ist, ob

- c) öffentlicher Verkehrsraum gegeben ist,
- d) die handelnden Personen Verkehrsteilnehmer oder speziell
- e) (Kraft-)Fahrzeugführer sind.

Öffentlicher Verkehrsraum

Der Begriff des öffentlichen Verkehrsraums erfasst dabei einerseits öffentliche Straßen im Sinne des Wegerechts („öffentlich-rechtlicher Verkehrsraum“), aber andererseits auch private Flächen, auf denen der Eigentümer öffentlichen Verkehr (bewusst) zulässt oder zumindest duldet („tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum“). Der öffentliche Verkehrsraum wird somit in die Begriffe **öffentlich-rechtlicher Verkehrsraum** und **tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum** unterteilt. Klausurtechnisch wird es genügen, den sachverhaltsbezogen zutreffenden Verkehrsraum zu prüfen.

Definition

Öffentlich-rechtlicher Verkehrsraum sind alle öffentlichen Straßen, Wege und Plätze, die im Sinne des Wegerechts des Bundes und der Länder gewidmet wurden. Diese wegerechtliche Widmung kann in der Regel an aufgestellten Verkehrszeichen, Lichtzeichenanlagen sowie Straßenbezeichnungen erkannt werden. Zum öffentlich-rechtlichen Verkehrsraum zählen somit alle Bundesautobahnen, Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen.

Definition

Tatsächlich-öffentlicher Verkehrsraum sind hingegen Verkehrsflächen, wenn diese ohne Rücksicht auf eine Widmung und ungeachtet der Eigentumsverhältnisse entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder aber zumindest für eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung zugelassen sind und auch tatsächlich so genutzt werden. Dabei handelt es sich in der Regel um Privatflächen. Hierzu zählen beispielsweise Parkhäuser während der Öffnungszeiten, Parkplätze von Supermärkten o. Ä. sowie Tankstellengelände während der Servicezeiten.

Klausurhinweis

Machen Sie sich bewusst, dass das Vorliegen öffentlichen Verkehrsraums Voraussetzung für die Anwendung der verkehrsrechtlichen Regelungen der StVO und StVZO ist. Daher wird in einer Klausur in aller Regel vom Vorliegen öffentlichen Verkehrsraums auszugehen sein (denn sonst wäre die Prüfung schließlich bereits an dieser Stelle beendet).

Anschließend ist zu prüfen, ob die im Sachverhalt handelnden Personen Verkehrsteilnehmer oder speziell (Kraft-)Fahrzeugführende sind.

Definition Verkehrsteilnehmer

Verkehrsteilnehmer sind alle Personen, die sich verkehrserheblich verhalten und unmittelbar durch aktives Tun oder Unterlassen auf den Ablauf von Verkehrsvorgängen einwirken.

Verkehrsteilnehmer sind damit alle sich im öffentlichen Verkehrsraum bewegenden Personen, wobei die konkrete Art der Fortbewegung unerheblich ist (Zufußgehende, Fahrzeugführende oder Kraftfahrzeugführende). Lediglich Personen, die bloß Bei- oder Mitfahrende sind, zählen nicht zu den am Verkehr teilnehmenden Personen.

Eine spezielle Form der Verkehrsteilnahme ist diejenige in der Eigenschaft als (Kraft-)Fahrzeugführer.

Definition (Kraft-)Fahrzeugführer

Ein (Kraft-)Fahrzeug führt, wer selbst willentlich unter bestimmungsgemäßer Anwendung der Antriebskraft, unter Ausnutzung der Schwerkraft auf einer Gefällstrecke oder unter Ausnutzung des vorhandenen Schwunges ein Fahrzeug in Bewegung setzt oder hält, um es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fortbewegung ganz oder wenigstens zum Teil zu leiten.

Damit gelten diejenigen Personen, die ein Fahrzeug lenken, beschleunigen oder verzögern („bremsen“), als Fahrzeugführende.

Unterschiede Fahrzeugführende bzw. Kraftfahrzeugführende

Der Begriff des Fahrzeugführenden muss indes weiter differenziert werden, da einzelne Normen der StVO und StVZO nicht nur an den Fahrzeugführer adressiert sind (beispielsweise § 3 Abs. 1 StVO: „Wer ein Fahrzeug führt ...“), sondern speziell das Führen von Kraftfahrzeugen voraussetzen (beispielsweise § 3 Abs. 2 StVO).

Definition Kraftfahrzeug

Der Begriff des **Kraftfahrzeuges** wird in § 1 Abs. 2 StVG legal definiert. Demnach gelten als Kraftfahrzeuge alle Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Unter den Begriff des Kraftfahrzeugs fallen somit beispielsweise Pkw, Lkw, aber auch elektronisch angetriebene Kleinstfahrzeuge wie E-Scooter.

Ausnahmen von dem Begriff des Kraftfahrzeuges regelt das Straßenverkehrsgesetz selbst. So werden in § 1 Abs. 3 StVG bestimmte Varianten des E-Bikes, die sogenannten Pedelecs, von den Regelungen über Kraftfahrzeuge ausgenommen, wenn sie bestimmte Merkmale erfüllen. Keine Kraftfahrzeuge im Sinne des StVG und somit auch nicht mit einer Fahrerlaubnispflicht versehen sind demnach Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und 1. beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, 2. wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird.

Auch wenn diese Pedelecs zusätzlich über eine elektromotorische Anfahr- oder Schiebehilfe verfügen sollten, die eine Beschleunigung des Fahrzeuges auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h, auch ohne gleichzeitiges Treten des Fahrers, ermöglicht (Anfahr- oder Schiebehilfe), besteht diese Ausnahme.

[Klausurhinweis](#)

Seien Sie sich bewusst, dass diejenigen Personen, die nach dem zuvor Gesagten als (Kraft-)Fahrzeugführende zu bewerten sind, in jedem Fall auch Verkehrsteilnehmer sind. Weil sich aber einzelne Regelungen der StVO und StVZO speziell an Personen richten, die Fahrzeuge bzw. Kraftfahrzeuge führen, muss in der Vorüberlegung eine entsprechende Prüfung dieser drei genannten Voraussetzungen vorgenommen werden:

- Öffentlicher Verkehrsraum
- Verkehrsteilnehmer
- (Kraft-)Fahrzeugführende

2 Die verhaltensrechtlichen Gebote und Verbote aus der StVO

Im folgenden Kapitel werden die einzelnen Verkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung StVO dargestellt. Deren Anwendung stellt gewissermaßen den Kern einer verkehrsrechtlichen Klausur im Grundstudium dar.

Struktur der verhaltensrechtlichen Regelungen

Bevor diese Verkehrsregeln erörtert werden, bedarf es einer Erläuterung der „inneren Struktur“ dieser Regelungen. Generell wird in der StVO zwischen **Verkehrszeichen** (§§ 39 bis 42 in Verbindung mit den Anlagen 1 bis 3), **Grundregeln** (§§ 1 und 11 Abs. 3 StVO) sowie den **Spezialregeln** (§§ 2 bis 35) unterschieden. Im Folgenden werden zunächst Verkehrszeichen (Gliederungspunkt 2.1), danach die Grundregeln (Gliederungspunkt 2.2) und abschließend die nicht weniger wichtigen Spezialregeln (Gliederungspunkt 2.3) erläutert.

2.1 Verkehrszeichen

Differenzierung der Verkehrszeichen in Gefahren-, Vorschrifts- und Richtzeichen

Gemäß § 39 Abs. 2 StVO gehen die Verkehrszeichen den allgemeinen Regelungen aus den §§ 1 bis 35 StVO grundsätzlich vor. Die Verkehrszeichen enthalten teils eigenständige Gebote und Verbote, die von Ihnen im Rahmen der Klausurbearbeitung erkannt und gewürdigt werden müssen. Die entsprechenden Ausnahmen von diesem Grundsatz (insbesondere in den §§ 3, 5 und 8 StVO) werden im Rahmen der Erörterung der Spezialregeln im Gliederungspunkt 2.3 erläutert.

Verkehrszeichen wiederum werden gemäß § 39 Abs. 2 StVO in **Gefahrenzeichen** (§ 40 StVO in Verbindung mit Anlage 1 zur StVO), **Vorschriftszeichen** (§ 41 StVO in Verbindung mit Anlage 2 zur StVO) und **Richtzeichen** (§ 42 StVO in Verbindung mit Anlage 3 zur StVO) unterteilt. Die Ihnen aus dem Verkehrsraum bekannten Leitlinien (Zeichen 340) unterfallen als sogenannte Markierungen den Richtzeichen.

Auch Markierungen auf der Fahrbahn sind Verkehrszeichen. Werden diese in gelber Farbe angebracht, heben sie die Gültigkeit der weißen Markierungen vorübergehend auf (vgl. § 39 Abs. 5 StVO).

Gefahrenzeichen

Die in § 40 StVO in Verbindung mit der Anlage 1 zur StVO geregelten Gefahrenzeichen können von Ihnen im Rahmen der konkreten Klausurbearbeitung weitgehend vernachlässigt werden, zumal diese keine eigenständigen Gebote und Verbote enthalten und somit deren „Missachtung“ keine Ordnungswidrigkeit darstellen kann.

Vorschriftszeichen

Dagegen sind die in § 41 StVO in Verbindung mit Anlage 2 zur StVO geregelten Vorschriftszeichen in der Klausurbearbeitung von überragender Relevanz.

Beispiel

Wer beispielsweise die durch Zeichen 274 angeordnete Höchstgeschwindigkeit überschreitet, handelt gemäß § 41 Abs. 1 StVO i. V. m. Anlage 2, Abschnitt 7, lfd. Nr. 49, Spalte 3 Nr. 1 zur StVO i. V. m. 49 Abs. 3 StVO i. V. m. 24 StVG ordnungswidrig. Es liegt vorliegend aber gerade kein Verstoß gegen die Spezialregel aus § 3 StVO vor.



Klausurhinweis

Generell enthalten die Vorschriftszeichen aus Anlage 2 zur StVO eine Vielzahl an Geboten und Verboten. Daher stellt der Umgang mit der Anlage 2 durchaus einen Schwerpunkt in der verkehrsrechtlichen Klausurbearbeitung dar. Die für die Klausur besonders relevanten Vorschriftszeichen sind Bestandteil der Erläuterungen zu den thematisch passenden Spezialregeln. So wird beispielsweise Zeichen 274, das eine Geschwindigkeitsbeschränkung anordnet, in Gliederungspunkt 4 (*Geschwindigkeit*) erläutert.

Richtzeichen

In Bezug auf die in § 42 StVO in Verbindung mit Anlage 3 zur StVO geregelten Richtzeichen gilt dies mit der Einschränkung, dass lediglich die Zeichen 301, 306, 325 und 340 eine gewisse Klausurrelevanz besitzen.

Beispiel

Wer mit einem Fahrzeug in einem verkehrsberuhigten Bereich (Verkehrszeichen 325.1) schneller als mit Schrittgeschwindigkeit (d. h. schneller als 6 bis 10 km/h) fährt, verstößt gegen das in Anlage 3, Abschnitt 4, lfd. Nr. 12, Spalte 3 Nr. 1 StVO i. V. m. § 49 Abs. 3 Nr. 5 StVO i. V. m. § 24 StVG aufgeführte Gebot, nur mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Dieser Verstoß ergibt sich nicht aus den §§ 1 bis 35 StVO, sondern aus § 42 StVO in Verbindung mit der Anlage 3 zur StVO.



2.2 Grundregeln

Als Grundregeln werden im Verkehrsrecht die §§ 1 und 11 Abs. 3 StVO bezeichnet. Sie stellen gewissermaßen die einfachgesetzliche Normierung des verkehrrechtlichen Gebots der ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksicht aus § 1 Abs. 1 StVO dar.

Aus der (nicht bußgeldbewehrten) Regelung des § 1 Abs. 1 StVO wird der sogenannte Vertrauensgrundsatz und der Grundsatz der doppelten Sicherung abgeleitet, die im Folgenden kurz erklärt werden sollen.

Vertrauensgrundsatz

Der Vertrauensgrundsatz besagt, dass sich jeder verkehrskonform verhaltende Verkehrsteilnehmer grundsätzlich darauf verlassen darf, dass andere Verkehrsteilnehmer die für sie geltenden Verkehrsregeln beachten werden. Es muss demnach nur mit solchen Fehlern gerechnet werden, die nach den Umständen bei verständiger Würdigung als möglich zu erwarten sind. So gebieten nicht voraussehbare und damit nicht einkalkulierbare Umstände nicht, die Geschwindigkeit zu verringern.

Beispiel

Sofern beispielsweise die Lichtsignalanlage für die eigene Fahrtrichtung „grün“ zeigt, darf im Vertrauen darauf, dass der Querverkehr warten wird, nach § 39 Abs. 2 Nr. 1 StVO gefahren werden. Sollte es dennoch zu einer Kollision mit dem verkehrswidrig fahrenden Querverkehr kommen, so liegt kein Verstoß des verkehrskonform fahrenden Verkehrsteilnehmers vor. Dieser dürfte schließlich darauf vertrauen, dass andere gerade nicht bei Rotlicht in die Kreuzung einfahren werden.

Grenzen des Vertrauensgrundsatzes

Der Vertrauensgrundsatz gilt jedoch dann nicht mehr, wenn der Fahrende selbst verkehrswidrig handelt, das verkehrswidrige Verhalten eines anderen erkennt oder aufgrund der Umstände hätte erkennen müssen.

Beispiel

In Bezug auf das vorherige Beispiel darf trotz Grünlicht zeigender Lichtsignalanlage dennoch nicht gefahren werden, wenn der Fahrende hätte erkennen müssen, dass der Querverkehr trotz Rotlichts fahren würde.

Grundsatz der doppelten Sicherung

Einen Gegenpol zum Vertrauensgrundsatz stellt der Grundsatz der doppelten Sicherung dar. Dieser besagt, dass bei gefährlichen Verkehrsvorgängen jeder zur Verhütung von Schäden beitragen muss, sodass der infolge des Fehlers des einen ein drohender Unfall noch verhütet wird, wenn der andere die ihm gebotene Vorsicht beachtet.

Klausurhinweis

Weder der Vertrauensgrundsatz noch der Grundsatz der doppelten Sicherung werden individuell in einer verkehrsrechtlichen Klausur abgefragt. Indes wäre eine Erörterung im Kontext des subjektiven Tatbestands einzelner Verstöße denkbar. So hat der bei Grünlicht fahrende Verkehrsteilnehmer im erstgenannten Beispiel zwar den objektiven Tatbestand des § 1 Abs. 2 StVO erfüllt, indem er den wartepflichtigen Querverkehr bei einem Verkehrsunfall schädigte, jedoch ist fahrlässiges Handeln mit Bezug auf den Vertrauensgrundsatz auszuschließen.

2.2.1 § 1 Abs. 2 StVO

Bei § 1 Abs. 2 StVO handelt es sich um ein sogenanntes Erfolgsdelikt, d. h. dass die Schädigung, Gefährdung, Behinderung oder Belästigung tatsächlich eingetreten sein muss. In Bezug auf die Gefährdung ist darüber hinaus nach absolut herrschender Meinung eine „konkrete Gefahr“ im Sinne eines „Beinahe-Unfalls“ erforderlich.

Im Rahmen der Klausurbearbeitung wird von Ihnen verlangt, dass die einzelnen Tatbestandsmerkmale des § 1 Abs. 2 StVO gemäß dem Ihnen bekannten Prüfschema (vgl. dazu Gliederungspunkt I) auf den Klausursachverhalt anwenden. Dabei sind die folgenden Tatbestandsmerkmale zu prüfen:

Anderer

Definition Anderer

Ein „Anderer“ im Sinne des § 1 Abs. 2 StVO ist jeder beliebige Mensch – unabhängig davon, ob dieser Verkehrsteilnehmer ist oder nicht. „Andere“ sind damit beispielsweise auch die Eigentümer von beschädigter Ladung oder beschädigten Fahrzeugen, von Verkehrseinrichtungen sowie die Eigentümer verletzt oder getöteter Tiere. Auch der bloße Bei- oder Mitfahrer ist ein „Anderer“.

Etwas anderes gilt nur für den Eigentümer des schädigenden Fahrzeugs sowie für Insassen, die als Tatbeteiligte zu werten sind.

Beispiele

Wird im Rahmen eines Verkehrsvorgangs ein Verkehrszeichen durch „überfahren“ beschädigt oder ein Haustier im Rahmen eines Verkehrsunfalls verletzt oder getötet, ist ein „anderer“ gemäß § 1 Abs. 2 StVO geschädigt worden. Wird bei einem Verkehrsvorgang indes nur das selbst geführte Fahrzeug beschädigt (beispielsweise weil dieses gegen einen am Straßenrand liegenden Findling stieß), scheidet eine Ordnungswidrigkeit nach § 1 Abs. 2 StVO aus.

Definition Schädigung

Schädigung

Eine Schädigung liegt bei der Herbeiführung von fremden Körper- oder Gesundheitsschäden sowie vermögensrechtlich messbaren Nachteilen vor. Das Beschmutzen von anderen Personen dürfte in aller Regel als Belästigung, nicht aber als Schädigung zu bewerten sein.

Konkrete Gefährdung („Beinahe-Unfall“)

Konkrete Gefährdung

Eine konkrete Gefährdung im Sinne eines „Beinahe-Unfalls“ liegt immer nur dann vor, wenn ein unbeteiligter Beobachter zu der Einschätzung gelangt, dass „das gerade noch einmal gut gegangen“ sei. Es ist demnach erforderlich, dass sich die abstrakte Verkehrsgefahr in einem bestimmten Einzelfall realisiert hat.

Beispiele

Ein Verkehrsteilnehmer, der die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschreitet, verhält sich zwar objektiv in höchstem Maße abstrakt gefährdend, jedoch erfüllt er den Tatbestand des § 1 Abs. 2 StVO nicht. Wer aber grundlos bremst und den nachfolgenden Verkehr zu einer Gefahrenbremsung („Vollbremsung“) verleitet, gefährdet den nachfahrenden Verkehr im Sinne des § 1 Abs. 2 StVO.

Definition Behinderung

Unvermeidbare Behinderung

Eine Behinderung liegt nur dann vor, wenn andere in ihrem beabsichtigten Verkehrsverhalten nachhaltig beeinträchtigt werden. Zu beachten ist, dass sich das Verbot der Behinderung anderer nur auf Verkehrsverhalten bezieht, weshalb in diesem Fall der „andere“ auch Verkehrsteilnehmer sein muss. Darüber muss die Behinderung eine Willensbeugung beinhalten, sodass diejenigen, die freiwillig zurücktreten, von der Norm nicht erfasst werden.

Definition Unvermeidbarkeit

Darüber hinaus muss die Behinderung unvermeidbar sein. Vermeidbarkeit ist dann gegeben, wenn die Behinderung durch die Missachtung von verkehrsrechtlichen Geboten oder Verboten verursacht wird, wie es beispielsweise beim Falschparken, beim grundlosen Verlangsamten oder dem Anhalten vor einer Grünlicht zeigenden Lichtzeichenanlage anzunehmen ist.

Unvermeidbare Belästigung

Definition Belästigung

Eine Belästigung ist nur gegeben, wenn anderen vermeidbares körperliches oder seelisches Unbehagen bereitet wird, welches nach Art und Maß das konkrete Verkehrsbedürfnis im Einzelfall übersteigt und deshalb als störend empfunden wird. Beachten Sie, dass der Tatbestand nur dann erfüllt ist, wenn die Belästigung vermeidbar war.

Beispiele

Weil die übermäßige Geräuschentwicklung in der Regel von der Spezialregel des § 30 StVO erfasst wird, dürften insbesondere Fälle des sogenannten „Kolonnenspringens“ oder aber die Beschmutzung anderer vom Belästigungsverbot des § 1 Abs. 2 StVO erfasst werden.

Verhältnis zu den Spezialregeln**Verhältnis zu den Spezialregeln**

Beachten Sie, dass § 1 Abs. 2 StVO nur dann Anwendung findet, wenn der zu prüfende Sachverhalt nicht von einer Spezialnorm erfasst wird. Wenn aber der konkrete Verkehrsvorgang sowohl von einer Spezialnorm als auch von § 1 Abs. 2 StVO erfasst wird, erfolgt die Bewertung und Ahndung grundsätzlich anhand der Spezialnorm.

Etwas anderes gilt nur dann, wenn im zu prüfenden Sachverhalt ein weiterer „Erfolg“ verursacht wird, der über den Regelungsgehalt der Spezialnorm hinausgeht.

Beispiele

Gemäß § 3 Abs. 2 StVO ist es verboten, ohne triftigen Grund so langsam zu fahren, dass der Verkehrsfluss behindert wird. Wer also grundlos die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 50 % unterschreitet und dadurch einen nachfahrenden Verkehrsteilnehmer behindert, verstößt nicht gegen § 1 Abs. 2 StVO, sondern gegen die Spezialnorm des § 3 Abs. 2 StVO. Wenn der grundlos langsam Fahren- de einen anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet (beispielsweise weil dieser eine Gefahrenbremsung einleiten musste), liegt ein tateinheitlicher Verstoß gegen § 3 Abs. 2 StVO (jede Gefährdung impliziert eine vorangegangene Behinderung) und zusätzlich ein Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO (als Gefährdung) vor. Der Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO ergibt sich daraus, dass die Qualifikation „Gefährdung“ gerade nicht vom Tatbestand des § 3 Abs. 2 StVO erfasst wird (dieser erfasst schließlich nur die weniger schwerwiegende Behinderung anderer).

2.2.2 § 11 Abs. 3 StVO

Die Vorschrift enthält das Gebot, Rücksicht auf andere, nicht Bevorrechtigte, zu nehmen, um ihnen schwierige Verkehrsvorgänge zu erleichtern (z. B. Ermöglichen der Einfahrt auf Autobahnen durch Benutzung des linken Fahrstreifens oder das Zurücksetzen seines Fahrzeugs in einer unüberschaubaren Engstelle). Auch Fußgänger sollen von dieser Vorschrift erfasst werden. Der Verzicht vom Vorrecht muss aufgrund der Verkehrslage aber eindeutig geboten und nicht nur zweckmäßig sein.

Auf den Vorrangverzicht darf der Wartepflichtige indes nur vertrauen, wenn dieser sich zuvor mit dem Bevorrechtigten deutlich erkennbar verständigt hat. Der

Verzicht erfordert neben einem deutlichen Fahrverhalten eine Geste des Verzichtenden, aus der zu entnehmen ist, dass er den anderen Verkehrsteilnehmer vorbeilässt.

Keine Ordnungswidrigkeit

Beachten Sie, dass § 11 Abs. 3 StVO selbst nicht bußgeldbewehrt ist. Lediglich in Fällen „blinder“ Regelbefolgung bei gleichzeitig vorhersehbarer Gefahr kommt eine Ahndung über § 1 Abs. 2 StVO in Betracht.

2.3 Spezialregeln

Nachdem Sie bisher den grundlegenden Aufbau der StVO und deren Verhältnis zueinander sowie die Grundregeln aus § 1 Abs. 2 und 11 Abs. 3 StVO kennengelernt haben, folgt nun die Erläuterung der Spezialnormen der StVO, wobei hier die sogenannten Hauptunfallursachen (HUU) auch in Hinblick auf die Klausurbearbeitung einen Schwerpunkt bilden sollen. Die Darstellung folgt weitgehend dem Aufbau der StVO, wobei die entsprechenden Inhalte thematisch zusammengefasst erläutert werden, selbst wenn diese in unterschiedlichen Normen geregelt sind.

3 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge – §§ 2, 41, Anlage 2 StVO

Der Begriff „Straße“

Die ersten spezialgesetzlichen Regelungen in der Straßenverkehrsordnung betreffen die Straßenbenutzung durch Fahrzeuge. Somit ist es erforderlich, sich zunächst den Aufbau einer Straße genauer anzuschauen. Unter einer Straße werden alle für den fließenden und ruhenden Verkehr bestimmten Flächen – einschließlich ihrer Plätze – verstanden. Straßen werden in der StVO nach ordnungsrechtlichen Gesichtspunkten unterschieden. Aus der Kennzeichnung einer Straße und deren Straßenteilen ergeben sich Rechtsfolgen bzgl. Art und Weise des Gebrauchs der Straße. Beispiele: *Einbahnstraße, Vorfahrtstraße, Kraftfahrstraße, Bundesautobahn, Seitenstreifen, Radweg, Gehweg*

Eine Straße wird regelmäßig in verschiedene Straßenteile gegliedert. So können folgende Straßenteile vorkommen:

Definitionen Straßenteile

- **Fahrbahn:** Teil der Straße, der durch die Art seiner Befestigung für den Fahrzeugverkehr geeignet und für diesen freigegeben ist.
- **Fahrstreifen:** Teil der Fahrbahn, den ein mehrspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt (§ 7 Abs. 1 StVO).

- Seitenstreifen: unmittelbar neben der Fahrbahn liegende, befestigte oder unbefestigte Teil der Straße; er ist nicht Bestandteil der Fahrbahn (§ 2 Abs. 1 StVO), sondern ein anderer Straßenteil im Sinne von § 10 StVO.
- Sonderfahrstreifen (bspw. KOM): Bestandteil der Fahrbahn; Verbote der Benutzung gem. § 41 StVO und Anlage 2 sind zu beachten.
- Sonderweg (bspw. Radweg): Straßenteile für bestimmte Verkehrsarten, Beschilderung gem. § 41 StVO und Anlage 2 erforderlich, sonstiger Straßenteil.
- Sonderweg (Gehweg): Auch ohne gesonderte Beschilderung zählt ein Bürgersteig zu den Sonderwegen für Fußgänger, wenn er durch seine bauliche Gestaltung eindeutig bestimmt ist (Bordsteine, Pflasterung, Platten etc.).

Auf **Autobahnen und Kraftfahrstraßen** können darüber hinaus noch weitere Straßenteile von Bedeutung sein:

- Durchgehende Fahrbahn: Beachtung der Vorfahrtsberechtigung gem. § 18 Abs. 3 StVO
- Kriechstreifen: Teil der Fahrbahn; zur Vermeidung von Behinderungen in Steigungsstücken (erkennbar an VZ 211 bzw. VZ 275)
- Ausfädelungsstreifen (ehemals Verzögerungsstreifen): § 7a Abs. 3 StVO
- Einfädelungsstreifen (ehemals Beschleunigungsstreifen): § 7a Abs. 2 StVO
- Parallelfahrbahn: verläuft neben der durchgehenden Fahrbahn (beachte § 9 StVO „Abbiegen“)
- Verteilerfahrbahn (beachte § 10 StVO „Einfahren“)

Fahrbahnbenutzungspflicht

Im Sinne von § 2 Abs. 1 StVO haben Fahrzeuge die Fahrbahn zu benutzen, bei zwei vorhandenen (bauliche Trennung) die jeweils rechte. Somit ist diese Regelung zunächst nur auf den Fahrverkehr anzuwenden. Klausurtechnisch müssen also, sofern nicht bereits in einer Vorprüfung abgehandelt, hier die Begriffe Fahrzeug und Fahrzeugführer geprüft werden. Nach der Feststellung, ob eine Fahrbahn vorliegt (s. o.), erfolgt die Bewertung, ob diese genutzt wurde. Diese Regelung verbietet somit darüber hinaus auch das Umfahren von Verkehrszeichen oder Verkehrssituationen über beispielsweise Parkflächen. Als ordnungswidrige Verstöße gem. § 49 StVO i. V. m. § 24 StVG kommen etwa in Betracht: das Befahren von Gehwegen, Seitenstreifen, Verkehrsinseln, Grünstreifen sowie das Fahren entgegen der Fahrtrichtung.

Rechtsfahrgebot

In § 2 Abs. 2 StVO wird das Rechtsfahrgebot geregelt. Das Rechtsfahrgebot ist eine „Goldene Regel“ des Straßenverkehrs und soll sicherstellen, dass sich Fahrzeuge gefahrlos begegnen und überholen können. Es trägt der Tatsache Rechnung, dass Verstöße dagegen häufig Ursache für schwerwiegende Verkehrsunfälle sind. Es ordnet daher an, „möglichst weit rechts“ zu fahren. Dieses Gebot ist nicht starr,

sondern richtet sich nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls. So hängt es vielmehr von der Örtlichkeit, der Fahrbahnart und -beschaffenheit, der Fahrgeschwindigkeit, den Sichtverhältnissen, dem Gegenverkehr und anderen Umständen ab, wie weit rechts gefahren werden muss. Das Rechtsfahrgebot bezieht sich auf den Längsverkehr mit Fahrzeugen. Es gilt auch in Einbahnstraßen und in Kreisverkehren.

Zu beachten ist hier jedoch, dass für das Rechtsfahrgebot in mehreren Normen der StVO Ausnahmen geschaffen wurden. Verstöße gegen § 2 Abs. 2 StVO lägen dann natürlich nicht vor. Die folgende Übersicht stellt diese möglichen **Ausnahmen** zusammen:

Ausnahmen

- § 2 Abs. 4 StVO: Nebeneinanderfahren von Radfahrern
- § 7 Abs. 1 StVO: Verkehrsdichte
- § 7 Abs. 2 StVO: Bildung von Fahrzeugschlangen
- § 7 Abs. 2a StVO: Fahrzeugschlange auf dem linken Fahrstreifen
- § 7 Abs. 3 StVO: Freie Fahrstreifenwahl innerhalb geschlossener Ortschaften
- § 7 Abs. 3c StVO: Abweichen bei drei vorhandenen Fahrstreifen
- § 7 Abs. 4 StVO: Reißverschlussverfahren
- § 7a Abs. 1 StVO: Abgehende Fahrstreifen
- § 7a Abs. 2 StVO: Einfädelungsstreifen
- § 9 Abs. 1 StVO: Linksabbiegen (vgl. auch § 5 Abs. 7 StVO)
- § 37 Abs. 4 StVO: Bereich von Lichtsignalanlagen

Winterreifen

§ 2 Abs. 3a StVO enthält die sogenannte „**Winterreifen**“-Regelung. Demnach darf der Führer eines Kraftfahrzeuges dies bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte nur fahren, wenn alle Räder mit Reifen ausgerüstet sind, die unbeschadet der allgemeinen Anforderungen an die Bereifung den Erfordernissen des § 36 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen. Weiter werden dort auch Ausnahmen genannt, dazu zählen insbesondere Krafträder, LoF-Fahrzeuge und motorisierte Krankenfahrstühle.

Klausurtechnisch gilt es zunächst zu prüfen, ob im vorliegenden Sachverhalt ein Kraftfahrzeug geführt wird und ob eine der genannten Witterungen vorherrscht. Durch die Bezugnahme auf § 36 Abs. 4 StVZO erfolgt nun eine eingeschobene Prüfung dieser Norm. So kommen Reifen in Betracht, welche über das Bergpiktogramm mit Schneeflocke verfügen oder alternativ eine M+S-Beschriftung, für Matsch und Schnee, tragen, sofern diese vor dem 31. Dezember 2017 hergestellt worden sind (Abs. 4a).



Radwege

In § 2 Abs. 4 StVO werden Sonderregelungen für den Radverkehr aufgestellt. Fahrräder unterliegen demnach einer Radwegbenutzungspflicht, sofern ein solcher auch anhand der Verkehrszeichen 237, 240 und 241 ausgeschildert



ist. Von dieser Benutzungspflicht darf nur abgewichen werden, wenn der Radweg nicht den Einrichtungskriterien entspricht (vgl. VwV-StVO). Dazu zählen insbesondere die bauliche Breite und der Zustand des Weges. Ebenso ist ein Abweichen aufgrund der baulichen Größe des benutzten Fahrrades möglich (mehrspurige Fahrräder). Darüber hinaus gibt die Aufstellung des Verkehrszeichens auch die freigegebene Fahrtrichtung für den Radverkehr vor.

