

Kapitel 2

Grundregeln

2.1 Grundlegende Definitionen

Die StVO will Belästigungen, Behinderungen, Gefährdungen und Schädigungen verhindern helfen.

2.1.1 Belästigung

Belästigung ist die Zufügung von körperlichem oder seelischem **Unbehagen**.¹ Die Erregung des subjektiven Unmuts eines anderen genügt nicht; die Handlung muss nach objektivem Urteil geeignet sein, andere zu belästigen. Sie muss eine – wenn auch nicht notwendige beabsichtigte – Richtung gegen die Personen aufweisen, die an dem Vorgang Anstoß nehmen.²

Beispiele:

- Lärm
- Abgase.

2.1.2 Behinderung

Behinderung ist die **Beeinträchtigung** des zulässigen, beabsichtigten Verkehrs**verhaltens** eines anderen, ohne dass dieser gefährdet oder geschädigt wird; dies setzt voraus, dass der andere Verkehrsteilnehmer zu einem von ihm nicht beabsichtigten Verhalten gezwungen wird.³

Beispiele:

- Zugesperrter Radweg,
- Einfahrt.
- Die Versammlungsfreiheit deckt zwar gewisse Behinderungen des Verkehrs, soweit sie sozial-adäquate Nebenfolgen der Versammlung sind, sie gibt aber keinem das Recht, eine Straße absichtlich lahm zu legen.⁴

¹ *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, § 1 StVO, RN 82.

² BayObLG, VRS 25, 453.

³ *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, § 1 StVO, RN 78.

⁴ OVG Lüneburg, DAR 1994, 507. – Siehe auch *Scheidler*, Verkehrsbehinderungen durch Versammlungen und Demonstrationen, DAR 2009, 380.

2.1.3 Vermeidbarkeit

Relevanz von Behinderungen und Belästigungen: Da die **Vielfältigkeit** der Verkehrsvorgänge ständig zu gegenseitigen Behinderungen führt, muss hier immer geprüft werden, ob diese **zumutbar** sind. **Belästigungen** sind nur dann verboten, wenn sie unvermeidbar und mehr als geringfügig sind.

2.1.4 Gefährdung

Eine **Gefährdung** liegt vor, wenn Schaden für Leib oder Leben eines anderen wahrscheinlich ist und sein Ausbleiben nur vom Zufall abhängt.⁵ Es muss ein „Beinahe-Unfall“ vorliegen, also ein Geschehen, bei dem ein unbeteiligter Zuschauer zu dem Ergebnis kommt, dass „es gerade noch mal gut gegangen sei“.⁶ Das Verbot gilt absolut.⁷

2.1.5 Schädigung

Die **Schädigung** besteht in der Zufügung eines wirtschaftlichen, vermögensrechtlich relevanten (wägbaren) Nachteils.⁸ Darunter fallen sowohl **Körper-** wie **Sachschäden**; jedoch nicht, wenn ihnen wirtschaftlich keinerlei Bedeutung zukommt.⁹

2.2 Der Vertrauensgrundsatz¹⁰

Der **Vertrauensgrundsatz** ist dahingehend definiert, dass „sich der Kraftfahrer (bzw. Verkehrsteilnehmer) in gewissem Umfang darauf verlassen darf, **dass andere Verkehrsteilnehmer sich sachgerecht verhalten**, solange keine besonderen Umstände vorliegen, die geeignet sind, dieses Vertrauen zu erschüttern.“ Zu rechnen ist aber mit solchen Fehlern, die erfahrungsgemäß oft oder nach den Umständen gerade jetzt vorkommen können.¹¹

Der Vertrauensgrundsatz **versagt** gegenüber einem anderen Verkehrsteilnehmer, wenn sich dieser erkennbar verkehrswidrig verhält¹², ferner in unklaren Verkehrslagen sowie gegenüber Verkehrsordnungswidrigkeiten, die so

5 BayObLG, NJW 1988, 273; *Hentschel/König/Dauer* § 1 StVO, RN 35.

6 *Burmahn/Heß/Jahnke/Janker*, § 1 StVO, RN 75.

7 *Hentschel/König/Dauer*, § 1 StVO, RN 35.

8 OLG Hamburg, VRS 29, 273.

9 KG, VRS 72, 380.

10 *Lütke*, § 25 StVO, RN 2; BGH, NJW 1986, 183.

11 BayObLG, NZV 1989, 121.

12 BGH, VRS 26, 331.

häufig vorkommen, dass ein Verkehrsteilnehmer auf ihr Unterbleiben nicht vertrauen darf.¹³ Besonderen Einschränkungen unterliegt er gegenüber verkehrsunsicheren Personen, wie „hochbetagten und gebrechlichen“ Fußgänger und Kindern.¹⁴ Der Vertrauensgrundsatz ist aber keine Rechtsnorm, sondern nur ein Anhalt für Vorhersehbarkeit; die Berufung auf einen Verbotsirrtum ist also nicht möglich.¹⁵

2.3 Defensives Fahren

Der Grundsatz des defensiven Fahrens bedeutet, dass ein Verkehrsteilnehmer, der sich einer rechtlich unklaren Lage gegenübersteht (z. B. ist fraglich, wie eine Vorfahrtsregelung auszulegen ist), von derjenigen möglichen Bedeutung ausgehen muss, die ihm im Einzelfall die höhere Sorgfalt abverlangt oder ihn zum Zurückstehen verpflichtet.¹⁶ Der Begriff des „defensiven Fahrens“¹⁷ bildet den Gegenpol zum Vertrauen auf verkehrsgerechtes Verhalten anderer: Nur wenn der Verkehrsteilnehmer in gewissem Maß darauf vertrauen darf, dass andere sich verkehrsgerecht verhalten, kann andererseits dem Bedürfnis nach Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden. Defensive Fahrweise ist durch weitgehenden Verzicht auf das Vertrauen in richtiges Verhalten des übrigen Verkehrs gekennzeichnet. Die Forderung nach defensiverem Fahren empfiehlt in jeder Lage größere als die an sich rechtlich gebotene Sorgfalt und ist insoweit nützlich. Am Vertrauensgrundsatz ändert sie nichts, auch bewirkt sie keine strenge Schuldbeurteilung, weil sie als Forderung nach äußerster Sorgfalt über die gesetzlichen Pflichten teilweise hinausgeht.¹⁸ In unklaren Rechts- oder Verkehrslagen fordert die Rechtsprechung ohnedies bereits das risikoärmste Verhalten entsprechend der vermutlich strengsten einwirkenden Vorschrift. Hierbei handelt es sich aber streng genommen nicht um „defensives Fahren“, sondern um „extensive“ Auslegung der bestehenden Verkehrsregeln.¹⁹

¹³ *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, § 1 StVO, RN 26.

¹⁴ *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, § 1 StVO, RN 26. Weitgehend *Lütke*s, § 1 StVO, RN 20: „Vertrauensgrundsatz gilt hier überhaupt nicht“. Es dürfte sich hier aber – auch im Hinblick auf § 3 Abs. 2a StVO – im Hinblick auf die abweichenden Meinungen allenfalls um graduelle Unterschiede handeln, die für die Praxis ohne große Bedeutung sein dürften.

¹⁵ OLG Hamburg, VerkMitt. 1967, 69.

¹⁶ Bayer. Staatsministerium des Innern v. 20.12.1993 in StVO für die Praxis, § 8/13.

¹⁷ *Hentschel/König/Dauer*, § 51 StVO, RN 25.

¹⁸ So auch *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, § 1 StVO, RN 28.

¹⁹ Insoweit anders *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, § 1 StVO, RN 29: „In einem anderen Sinne gilt aber der Grundsatz des defensiven Fahrens auch in der Rechtsprechung: Wenn ein Verkehrsteilnehmer sich einer rechtlich unklaren Lage gegenübersteht (z. B. fraglich, ob öff. oder private Straße einmündet oder wie eine Vorfahrtsregelung auszulegen ist), so muss er von der mög-

2.4 Verkehrsteilnehmer

Verkehrsteilnehmer wird man nicht schon, wenn man sich im öffentlichen Verkehrsraum befindet, sondern erst, wenn man sich dort verkehrserheblich verhält, d. h. körperlich und unmittelbar auf den Ablauf eines Verkehrsvorgangs einwirkt.²⁰ Verkehrsteilnahme setzt ein verkehrserhebliches Verhalten im Sinne einer Beteiligungsabsicht voraus.²¹

Beispiele:

- Abstellen oder Parken des Fahrzeugs auf der Straße.²²
- Am Verkehr nimmt teil, ohne Rücksicht auf den Zweck, wer, um zu fahren, das Trieb- oder Fahrwerk des Kfz bedient, etwa durch Lösen der Handbremse, Gangschaltung, Starten.²³
- Keine Verkehrsteilnahme ist grundsätzlich bloßes Mitfahren²⁴; anders als Halter oder Dienstvorgesezte; soweit für die Fahrweise mit verantwortlich.²⁵

2.5 Der „Andere“

Die StVO schreibt das Wort „Andere“ in § 1 Abs. 2 StVO groß, weil nicht nur andere Verkehrsteilnehmer gemeint sind.²⁶ „Andere“ sind auch die am Verkehr nicht Beteiligten, z. B. der Straßenanlieger, der in seinem Eigentum geschädigt oder der durch den über das zulässige Maß hinausgehenden Lärm belastigt wird; ferner der Wegeunterhaltungspflichtige, dessen Anlagen beschädigt werden. Es kommt lediglich darauf an, dass das unrichtige Verhalten im Straßenverkehr geschieht, der Erfolg kann auch außerhalb des Verkehrsraumes der öffentlichen Straße eintreten.²⁷

lichen Bedeutung ausgehen, die ihm im Einzelfall die höhere Sorgfalt abverlangt oder ihn zum Zurückstehen verpflichtet. Ebenso muss er bei Schätzungen der Geschwindigkeiten oder Entfernungen die ungünstigsten Werte seinem Verhalten zugrunde legen. Fehlschätzungen, z. B. beim Überholen, gehen zu seinen Lasten.“

20 BGH, VRS 18, 213.

21 Lütke, § 1 StVO, RN 10.

22 BVerwG, VRS 93, 149; VGH Kassel, NJW 1999, 3650; VG Berlin, DAR 2001, 234.

23 BGH, NJW 1955, 1040; OLG Oldenburg, DAR 1962, 130.

24 KG, VRS 34, 136.

25 Hentschel/König/Dauer, § 1 StVO, RN 18.

26 Siehe auch Burmann/Heß/Jahnke/Janker, § 1 StVO, RN 72.

27 Lütke, § 1 StVO, RN 14.

Kapitel 3

Die StVO – Aufbau und Grundsätze

3.1 Allgemeines

Obwohl der Straßenverkehr sich immer weniger an „nationale Grenzen“ hält, gibt es kein europäisches oder gar weltweit geltendes Straßenverkehrsrecht. Es existieren jedoch **internationale Vereinbarungen**, die zu einer Harmonisierung der jeweiligen landesrechtlichen Bestimmungen geführt haben. So gilt seit dem 03.08.1979 im Bundesgebiet das **Wiener Übereinkommen** über den Straßenverkehr vom 08.11.1968.¹ Mit Ausnahme von Art. 3 Abs. 3, Art. 5 und 6 haben seine Vorschriften keine unmittelbare Geltung (Einführungsgesetz v. 21.09.1977, BGBl. II, 809). Der Bundesgesetzgeber muss jedoch die Anpassung der vorher erlassenen StVO prüfen. Die Verordnungsbefugnis nach § 6 StVO wird durch das Gesetz von 1977 eingeschränkt.² Als **Verordnung** braucht die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) eine gesetzliche Grundlage, die Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsnorm bestimmt (Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG). Diese **gesetzliche Grundlage** enthält § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes – StVG (hier die Nummern 3, 4 a, 5 a und 13 ff.). Die StVO wurde am 16.11.1970 (BGBl. I, 1565) erlassen und seither mehrmals geändert.³ Die bedeutendste Änderung hat die StVO durch die 46. Änderungs-Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften⁴ und durch die „Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO 2013)“ erfahren. **Die StVO regelt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer auf den (tatsächlich-) öffentlichen Verkehrsflächen unter den Aspekten der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes und unter Berücksichtigung des Ausbaus und der Lage der Straße.**⁵ Viele der Vorschriften der StVO sind **Schutzgesetze**⁶ im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB⁷:

1 BGBl. 1977 II, 811; 1979, 932.

2 Lütke, Vorb. 2 zur StVO.

3 Zuständig ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. StVO-Regeln bedürfen zudem der Zustimmung des Bundesrates.

4 Vom 5. August 2009, BGBl I S. 2631; VdB. 2009, 534.

5 Lütke, Vorb. 1 zur StVO.

6 Ein Schutzgesetz liegt vor, wenn die Norm wenigstens auch die Interessen des Einzelnen schützen soll und wenn dies gerade durch die Gewährung von Schadensersatzansprüchen (und nicht z.B. durch behördliches Einschreiten) erreicht werden soll (Schiemann in: *Ermann*, BGB, 8. Auflage, § 823, RN 157; ohne das Kriterium „Schutz durch Gewährung von Schadensersatzansprüchen“ *DERS.*, 11. Aufl., § 823, RN 157).

- § 2 Abs. 2 Satz 1 Rechtsfahrgebot: zugunsten des überholenden Verkehrs und des in Längsrichtung fahrenden Gegenverkehrs⁸
- § 4 Abstand: auch zugunsten der Fußgänger⁹
- § 5 Überholverbot: auch für den Nachfolgeverkehr¹⁰
- § 12 Abs. 1 Nr. 6 Buchst. a (a.F.) Halteverbot: auch zugunsten der Fußgänger¹¹
- § 12 Abs. 3 Nr. 3 Parkverbot für Grundstückszufahrten¹²
- § 14 Abs. 2 Sicherung des Fahrzeugs gegen unbefugte Benutzung¹³
- § 17 Abs. 4 Beleuchtung haltender Fahrzeuge¹⁴
- § 20 StVO Fußgänger an einer Haltestelle¹⁵
- Z 250 ff. Verkehrsverbot¹⁶
- Z 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit¹⁷

3.2 Die Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung

Am 1. April 2013 trat die „Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung“ v. 6.3.2013, BGBl I 2013, S. 367 in Kraft. Mit dieser Verordnung wurde die StVO erstmals seit November 1970 wieder mit ihrem ganzen Inhalt im Bundesgesetzblatt abgedruckt – also neu bekannt gemacht. Gegenüber der Fassung von 1970 hat die StVO ihr „Gesicht“ merklich verändert.

Der Neubekanntmachung voraus ging ein Kuriosum ganz eigener Art: ein grundlegendes „face-lift“ erfuhr die StVO nämlich eigentlich schon mit der 46. Änderungs-Verordnung (ÄndVO) vom 05.08.2009, der sogenannten „Schilderwaldnovelle“. Kurz nach deren Erlass stellte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) allerdings fest, dass die Änderungs-Verordnung wegen Verstoßes gegen das verfassungsrechtliche Zitiergebot (Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG) nichtig sei: in der Präambel, also im Vorwort der VO waren nicht alle Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes genannt, die Grundlage für die ÄndVO waren. Das habe die Nichtigkeit (Un-

7 Lütke, Vorb. 4 zur StVO.

8 BGH, NJW 1981, 2301.

9 OLG München, NJW 1968, 65.

10 BGH, VersR 1968, 578.

11 BGH, VRS 64, 252.

12 OLG Karlsruhe, NJW 1978, 27.

13 BGH, NJW 1981, 113.

14 BGH, VersR 1969, 895.

15 BGH, DAR 2006, 442.

16 BGH, VersR 1955, 183.

17 BGH, 1972, 558.

gültigkeit) der ÄndVO zur Folge gehabt, so dass nun (wieder) die alte StVO gegolten habe. Allerdings betraf dieser Fehler im Falle der 46. ÄndVO nur eine „Kleinigkeit“, nämlich die Verkehrszeichen 270.1 und 270.2 (Umweltzone). Überwiegend¹⁸ war man deshalb der Auffassung, die übrigen Änderungen der StVO wären wirksam. Mit dem Neuerlass der kompletten StVO wollte das BMVBS nun allerdings für Klarheit sorgen und über das Mittel des Neuerlasses (statt des Erlasses einer weiteren Änderungsverordnung) auch (möglichen) früheren Verstößen gegen das Zitiergebot begegnen.

3.3 Die Einteilung der StVO¹⁹

Die StVO ist in drei Abschnitte unterteilt:

- die allgemeinen Verkehrsregeln (§§ 1 bis 35)
- die Zeichen und Verkehrseinrichtungen (§§ 36 bis 43)
- die Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften (§§ 44 bis 53).

Auf eine weitere Untergliederung ist bewusst verzichtet worden. Im Übrigen wird die Übersichtlichkeit durch **Überschriften über den einzelnen Paragraphen** gewährleistet.²⁰ Die Paragraphen sind nach Themen eingeteilt (wie „Geschwindigkeit“, „Abstand“, „Überholen“ usw.), nicht nach Verkehrsarten; insoweit sind nur wenigen (wie den Fußgängern – § 25, Massenverkehrsmitteln – § 20, Autobahnen – § 18 und Bahnübergängen – § 19) besondere Regelungen gewidmet.²¹ An die für alle Verkehrsteilnehmer gültigen Regeln schließen sich nach Bedarf die Sonderregelungen für einzelne Fahrzeugarten in besonderen Absätzen oder Sätzen an.²²

Hinzugekommen sind in der neu gefassten StVO vier Anlagen, die nun die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen enthalten. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen waren vorher unmittelbar im Text der §§ 40 ff. StVO aufgelistet. Die

- **Anlage 1** (zu § 40 Abs. 6 und 7) enthält die Allgemeinen und Besonderen Gefahrzeichen: Abschnitt 1 (Allgemeine Gefahrzeichen: Z 101 bis Z 142)
- **Anlage 2** (zu § 41 Abs. 1) enthält die Vorschriftzeichen (Abschnitt 1: War-tegebote und Haltgebote; Abschnitt 2: Vorgeschriebene Fahrtrichtungen; Abschnitt 3: Vorgeschriebene Vorbeifahrt; Abschnitt 4: Seitenstreifen als Fahrstreifen, Haltestellen und Taxenstände; Abschnitt 5: Sonderwege; Abschnitt 6: Verkehrsverbote; Abschnitt 7: Geschwindigkeitsbeschrän-

18 Siehe stellvertretend hierzu AG Köln, Urt. v. 05.07.2010 – 809 OWi 14/20 – juris.

19 Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Vorbemerkungen zur StVO, RN 5.

20 Amtl. Begr. VkbL. 1970, 737.

21 Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Vorbemerkungen zur StVO, RN 5.

22 Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Vorbemerkungen zur StVO, RN 5.

kungen und Überholverbote; Abschnitt 8: Halt- und Parkverbote; Abschnitt 9: Markierungen). Im Gegensatz zur Anlage 1, die nur Erläuterungen enthält, ergeben sich aus Anlage 2 (und den folgenden Anlagen) auch bußgeldbewehrte – § 49 Abs. 3 Nrn. 4, 5 und 6 StVO – Ge- und Verbote. In der Vorbemerkung zu Abschnitt 6 (Verkehrsverbote) ist nun angeführt, dass die „nachfolgenden Zeichen die Verkehrsteilnahme ... ganz oder teilweise“ „untersagen“. Durch die Verwendung der Begriffs „Verkehrsteilnahme“ soll klargestellt werden, dass Z 250 ff. auch für den ruhenden Verkehr gelten, also nicht nur ein Durchfahrts- oder Einfahrtsverbot bewirken, sondern auch ein Halt- oder Parkverbot²³. Damit wird insbesondere auch eine Halterhaftung nach § 25a StVG ermöglicht.

- **Anlage 3** (zu § 42 Abs. 2) enthält die Richtzeichen (Abschnitt 1: Vorrangzeichen; Abschnitt 2: Ortstafel; Abschnitt 3: Parken; Abschnitt 4: Verkehrsberuhigter Bereich; Abschnitt 5: Tunnel; Abschnitt 6: Nothalte- und Pannenbucht; Abschnitt 7: Autobahnen und Kraftfahrstraßen; Abschnitt 8: Markierungen; Abschnitt 9: Hinweise; Abschnitt 10: Wegweisung; Abschnitt 11: Umleitungsbeschilderung; Abschnitt 12: Sonstige Verkehrsführung).
- **Anlage 4** (zu § 43 Abs. 3) enthält die Verkehrseinrichtungen (Abschnitt 1: Einrichtungen zur Kennzeichnung von Arbeitsunfallstellen oder sonstigen vorübergehenden Hindernissen; Abschnitt 2: Einrichtungen zur Kennzeichnung von dauerhaften Hindernissen oder sonstigen gefährlichen Stellen).

In der amtlichen Begründung²⁴ steht dazu:

Allgemeines:

„Die Gelegenheit der umfangreichen inhaltlichen Änderung der Verordnung wird genutzt, um die StVO durch eine klare Gliederung für den Anwender leichter lesbar zu machen. Durch die einheitliche Zusammenfassung der Verkehrszeichen in neu geschaffene Anlagen und deren einheitliche Aufteilung wird es dem Verkehrsteilnehmer des Weiteren ermöglicht, sich unmittelbar mit den wesentlichen für die Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen Zeichen schnell und umfassend zu befassen und die notwendigen Informationen für eine sichere Teilnahme am Verkehr zu erlangen.“

Zu § 40 Abs. 6 und 7, § 41, § 42 und § 43 Abs. 3 StVO:

„Die vormals in diesen Absätzen 6 und 7 enthaltenen Gebote, Verbote und Erläuterungen werden zur besseren Übersicht in Form von Anlagen ausgegliedert. Die neue

23 Das war in der Rechtsprechung umstritten. Mit Beschl. v. 21.10.1986 – 4 StR 386/86 – VRS 72, 134 hatte der BGH – zumindest für zeitlich beschränkte Verkehrsverbote – entschieden, dass das Verkehrsverbot nach Z 250 kein Verbot für Halten oder Parken beinhaltet.

24 46. ÄndVO: VkB1. 2009, 591 bzw. 598/StVO 2013: BR-Drucks. 428/112 S. 112.

Struktur ermöglicht sämtliche Verkehrszeichen mit ihren Geboten, Verboten und Erläuterungen auf einen Blick zu erfassen. Zudem ist der reine Verordnungstext bürgerfreundlich durch die Konzentration der wesentlichen Grundaussagen im Haupttext gestaltet worden. Klar strukturierte Vorschriften dienen damit der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.“

In der Begründung zu den Anlagen 1 bis 3 der neu gefassten StVO steht:

„Die bisher im fließenden Text der StVO eingebetteten Verkehrszeichen werden in einer bürgerfreundlich dargestellten tabellarischen Form in einzelne Anlagen überführt. Die vormals im Text enthaltenen Ge- und Verbote sind nunmehr in einer einzelnen Spalte für den Verkehrsteilnehmer erkennbar. Es ist für den Verkehrsteilnehmer als Adressat einfacher, die entsprechenden Ge- und Verbote zu erkennen, was zu einer höheren Akzeptanz und Befolgung führt.“

Durch die „neue Präsentation der Verkehrszeichen“ soll auch der „Vorrang der allgemeinen Verkehrsregeln“ „deutlich“ werden²⁵.

Die Anlagen sind in Spalten untergliedert. Durch die Spaltentrennung von bewehrten Ge- und Verboten und Erläuterungen „wird deutlich, welche Handlungen der Bewehrung zugeführt werden sollen. Dem Umstand Rechnung tragend, dass zu bewehrende Ge- und Verbote sich nicht aus der Anlage, sondern aus dem sachlich-rechtlichen Teil des Vorschriftentextes ergeben müssen, wurde die entsprechende Auffangvorschrift im sachlich-rechtlichen Teil verankert. Innerhalb der Anlagen wurden die zu bewehrenden Ge- und Verbote dahingehend überarbeitet, dass sie konkret und handlungsbezogen formuliert wurden. Dort, wo ein Verstoß gegen die StVO nicht ausdrücklich formuliert, sondern nur aus der Erlaubnis abgeleitet werden kann, wurde der Verstoß ausdrücklich geregelt. Bei den Anlagen wurde hinsichtlich der Gebote und Verbote, die mit dem jeweiligen Verkehrszeichen bildlich dargestellt werden, konkret und handlungsbezogen formuliert“.²⁶

3.4 Die Verwaltungsvorschriften

Verwaltungsvorschriften sind keine Rechtsnormen. Unter Verwaltungsvorschriften versteht man allgemein solche Regelungen, die innerhalb der Verwaltungsorganisation von übergeordneten Verwaltungsinstanzen oder Vorgesetzten an nachgeordnete Behörden oder Bedienstete ergehen und die dazu dienen, Organisation und Handeln der Verwaltung (z. B. Gesetzesvollzug, Ermessensausübung, Verwaltungsverfahren) näher zu bestimmen. Trotz ihres fehlenden Rechtsnormcharakters haben die Verwaltungsvor-

25 Amtl. Begr. VkB. 2009, 590; BR-Drucks. 428/112 S. 112.

26 Amtl. Begr. VkB. 2009, 602; BR-Drucks. 428/112 S. 112.

schriften zur StVO (VwV-StVO) sehr große Bedeutung für die Praxis. Die VwV wurden zugleich mit der StVO (vom Bundesministerium für Verkehr) erlassen. Als Verwaltungsvorschriften wenden sie sich (in erster Linie) an die (nachgeordneten) Straßenverkehrsbehörden; sie sind für sie verbindlich.²⁷ Die VwV – nicht die StVO – enthalten auch **verkehrsrechtliche Begriffsbestimmungen**.²⁸

Die VwV sind zwar keine die Gerichte bindenden Rechtsvorschriften, können aber eine **wertvolle Auslegungshilfe** sein. Auch den in ihnen enthaltenen Begriffsbestimmungen kommt keine bindende Wirkung zu; allerdings wird die Rechtsprechung i. d. R. ohne triftige Gründe kaum abweichen.²⁹

Seit ihrem (ersten) Neuerlass im Jahre 1998³⁰ sind die Verwaltungsvorschriften mit Randnummern versehen; die Zitierung wird im Weiteren nach diesen Randnummern erfolgen.

3.5 Die Begründungen zur StVO

Im Verkehrsblatt (amtl. Organ des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS) sind auch die **Begründungen** zur StVO³¹ und zu den jeweiligen Änderungen abgedruckt. In den Begründungen stellt der Verordnungsgeber die **maßgebenden Motive** für die jeweiligen Regelungen vor. Diese (amtliche) Begründung ist zwar (ebenfalls) rechtlich **nicht unmittelbar verbindlich**, für die **Auslegung der StVO**³² aber sehr wertvoll.

27 OLG Düsseldorf, NZV 1991, 204.

28 *Burmann/Hefß/Jahnke/Janker*, Vorbemerkungen zur StVO, RN 9.

29 BGHSt 23, 108; VGH Mannheim, NZV 1991, 485 zur Bedeutung der VwV für die Auslegung des Begriffs „Dringlichkeit“ bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen.

30 BAnz Abs. 246b v. 31.12.1998. Aktuell nun VwV vom 17.06.2009 (VkB1. 2009, 611) – die VwV waren nicht von der Nichtigkeit der 46. ÄndVO erfasst.

31 VkB1. 1970, 797 und nun VkB1. 2009, 620; BR-Drucks. 428/112 S. 112.

32 Teleologische Auslegung – Auslegung nach dem Zweck.