Sekundenschnelles Auffinden von Suchbegriffen oder Paragrafen

CD-ROM FeV-StVZO

Die komplette **Fahrerlaubnis-Verordnung** und **Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung** mit Kommentar von Dr. jur. Joachim Jagow

Vorteile der CD-ROM:
- Aktualisierungen farblich hervorgehoben
- Texte können in Word übernommen und bearbeitet werden.

Bestell-Nr. 28007,
€ 141,52 (inkl. MwSt.)
Wenn Sie sich zusätzlich für ein Abo entscheiden, erhalten Sie die Update-CD-ROMs zu **€ 38,28** (inkl. MwSt.)

Einfach bestellen.
Über Ihre **Service-Nummer:**
0180 / 5 26 26 18 (0,12 € / Min.)
Fax: **0180 / 599 11 55**
und im Internet unter
www.heinrich-vogel-shop.de

Neumarkter Straße 18
Verlag Heinrich Vogel
81664 München

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

Unterteilt nach Zulassung von Personen, Zulassung von Fahrzeugen, Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften der StVZO, Anlagen/Anhänge, Muster und ergänzende Gesetze, Bestimmungen und Verordnungen.

Hervorragend geeignet für Fahrschulen, Ausbilder, Werkstätten und Unternehmen.

Auch als **NETZWERKVERSION** erhältlich Best-Nr. 28008

49. Jahrgang ISSN: 0341-4388 6920

VD verkehrsdienst

Zeitschrift für die Rechtspraxis im Straßenverkehr 9/2003

231 **Weibrecht**
Zweite Ausbildungsphase

237 **Müller**
§ 14 StVO

247 **Rechtsprechung**

Beirat:

Peter Grohmann, Hildesheim

Christine Kramer, Bonn

Prof. Dr. Dieter Müller, Rothenburg

Christian Weibrecht, Bonn

Im Internet: www.verkehrsdienst.de

und zweiten Gruppensitzung sowie zwischen der zweiten und dritten Gruppensitzung durchgeführt werden.

- Für die Anerkennung als Seminarleiter werden eine Kopie des Fahrlehrerscheines zum Nachweis einer Seminarerlaubnis für Seminare nach § 2 a StVG (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 FreiwFortbV) sowie der Fahrschulerlaubnis oder eines Beschäftigungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschule und eine Bescheinigung der Teilnahme an einem eintägigen Einweisungslehrgang gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FreiwFortbV gefordert.
- Die Anerkennung als Moderator für die praktischen Sicherheitsübungen (§ 4 Abs. 3 Satz 2 FreiwFortbV) setzt nach dem Mustereinführungserlass die verantwortliche Durchführung von mindestens 5 Pkw-Verkehrssicherheitstrainings im Umfang von jeweils mindestens 240 Minuten innerhalb des letzten Jahres (§ 4 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 FreiwFortbV) voraus. Für den Fall, dass diese Trainings nicht überwiegend für die Zielgruppe der jungen Fahranfänger veranstaltet wurden, sind zusätzlich Nachweise über die Erfahrung in der Arbeit mit Jugendlichen oder jungen Erwachsenen erforderlich; z.B. im Bereich der „Jugendarbeit" oder natürlich die Tätigkeit als Fahrlehrer (§ 4 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 FreiwFortbV). Wichtig ist eine Bestätigung eines QM-Verantwortlichen, dass der Moderator einem nach der Norm DIN EN ISO 9001:2000-12 zertifizierten Qualitätsmanagemensystem unterliegt (§ 4 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 FreiwFortbV). In der Praxis kommt insoweit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat eine wichtige Rolle zu, da dieser zur Zeit sein QM-System zertifizieren lässt. Die Moderatoren müssen des Weiteren an einem eintägigen Einweisungslehrgang in die praktischen Sicherheitsübungen teilnehmen (§ 4 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 FreiwFortbV). .
- Schließlich wurden Muster für die Teilnahmebescheinigung am Seminar sowie als Voraussetzung für dessen Ausstellung ein Muster über die Teilnahme an den praktischen Sicherheitsübungen erstellt.

Die Übungs- und Beobachtungsfahrten sollen zwar auf dem Fahrschulfahrzeug des Seminarleiters stattfinden, weil auch vom Fahranfänger als besonders schwierig empfundene Situationen geübt werden sollen, der Seminarleiter ist jedoch nicht verantwortlicher Fahrzeugführer i.S. von § 2 Abs. 15 StVG, da der Fahranfänger im Besitz einer vollwertigen Fahrerlaubnis ohne Beschränkungen oder Auflagen ist.

Der Begriff „Zweite Ausbildungsphase" sollte hier nicht zu Missverständnissen verleiten. Ob sich die Zweite Ausbildungsphase als wirkungsvoll erweist, bleibt dem Ergebnis der wissenschaftlichen Evaluation durch die BASt vorbehalten. Um hierfür die Basis zu schaffen, sollen attraktive Rahmenbedingungen für eine möglichst hohe Teilnehmerzahl sorgen, was wiederum eine spätere Entscheidung über die obligatorische Einführung ermöglicht.

Daher bleibt neben dem Anreiz der Verkürzung der Probezeit der Aufruf an die Länder, Verkehrsverbände, Automobilindustrie und Versicherungswirtschaft, weitere, insbesondere finanzielle Anreize zur Teilnahme zu gewähren. Rheinland-Pfalz beispielsweise unterstützt jeden Teilnehmer mit 30 Euro; auch einzelne Versicherungsunternehmen haben schon signalisiert, Vorzugstarife für die Absolventen (z.B. Einstiegstarif von 240 Prozent reduziert auf 120 Prozent) anzubieten. Es gibt also positive Signale für ein erfolgreiches Modell.

DER AUTOR: Christian Weibrecht, Regierungsdirektor im Bundesverkehrsministerium, Bonn

§ 14 StVO: Vernachlässigte Verhaltenspflichten?

Die Straßenverkehrsordnung schreibt in § 14 besondere Sorgfaltspflichten beim Einsteigen in Fahrzeuge und beim Aussteigen aus Fahrzeugen fest. Der Autor stellt Art und Umfang dieser Pflichten vor. *Von Prof. Dr. jur. Dieter Müller*

Es gibt Regeln in der StVO, über die in der Aus- und Fortbildung von Fahrzeugführern ebenso hinweggegangen wird wie in der Verkehrsüberwachung. Dies geschieht zu Unrecht, denn gerade Regeln wie die Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen sind exemplarische Beispiele für den Umgang der Verkehrsteilnehmer untereinander und damit ein Spiegelbild für unser aktuelles Verkehrsgeschehen.

Die oft vernachlässigten Verkehrsregeln sind zwar im Falle von Zuwiderhandlungen lediglich mit Verwarnungsgeld bis zu 25 Euro belegt, sie könnten aber einen wichtigeren Beitrag zum Miteinander im Straßenverkehr liefern.

Schutzzweck der Sorgfaltspflichten

§ 14 Abs. 1

Die verschiedenen Verhaltensvorschriften des § 14 Abs. 1 sollen dazu beitragen, die durch fehlerhaftes Verhalten im Straßenverkehr verursachten Verkehrsunfälle zu vermeiden. Nach Auffassung der Kraftfahrzeugführer ist es gerade der Sinn von Verhaltensvorschriften, für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen; ein normentreues Verhalten würde demgemäß auch zu mehr Verkehrssicherheit führen[1].

Bei den Regeln aus § 14 Abs. 1 handelt es sich um ein Schulbeispiel obligatorisch zu befolgender Kooperationsvorschriften im Straßenverkehr, die unverändert seit Einführung der neuen StVO im Jahr 1971 gelten[2].

Durch die Regelungen des Abs. 1 sollen andere Verkehrsteilnehmer davor geschützt werden, Personen- und/oder Sachschäden zu erleiden. Dadurch werden insbesondere die beiden besonders schutzbedürftigen Gruppen der Fußgänger und Radfahrer, aber auch andere Fahrzeugführer geschützt. Nicht geschützt werden durch Abs. 1 die Fahrer und Fahrgäste, die ein- oder aussteigen.

§ 14 Abs. 2

Über die Sicherungspflichten aus den beiden Sätzen des Abs. 2 sollen nicht nur Verkehrsteilnehmer, sondern darüber hinaus auch alle weiteren Personen geschützt werden, die sich im Einflussbereich des Verkehrsraumes befinden. Daneben geht die Schutzrichtung auch dahin, den ordnungsgemäßen Ablauf des Straßenverkehrs vor unnötigen Gefahren durch mangelhafte Sicherung sowie vor unbefugter Verkehrsteilnahme durch nicht berechtigte bzw. nicht befähigte Personen zu schützen[3].

Regelmäßig zieht eine un-

[1] So die Ergebnisse von Ellinghaus, Dieter/Steinbrecher, Jürgen, „Verfall der Sitten?", 25. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung, Köln/Hannover 2000, S. 157 f.

[2] Leider nicht als solche erkannt in der guten Studie von Ellinghaus/Steinbrecher, Verfall, S. 29 ff.

[3] Ebenso AG Offenbach VRS 75, 464 ff.

befugte Benutzung von Kfz durch Personen, die zu dieser Benutzung weder geeignet noch befähigt sind, erhebliche Gefahren für den Straßenverkehr nach sich[4], vor denen die Regelung des Abs. 2 Satz 2 schützen soll[5].

Unbefugter Gebrauch eines Fahrzeugs

Wichtig zur Beurteilung der Gefahrenlage ist in diesen Fällen die Kenntnis des entsprechenden Straftatbestandes § 248 b StGB (Unbefugter Gebrauch eines Fahrzeugs):

1. *Wer ein Kraftfahrzeug oder ein Fahrrad gegen den Willen des Berechtigten in Gebrauch nimmt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.*
2. *Der Versuch ist strafbar.*
3. *Die Tat wird nur auf Antrag verfolgt.*
4. *Kraftfahrzeuge im Sinne dieser Vorschrift sind die Fahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, Landkraftfahrzeuge nur insoweit, als sie nicht an Bahngleise gebunden sind.*

Mit dieser Vorschrift sollen die am Fahrzeug bestehenden Rechtsverhältnisse Eigentum und Besitz direkt geschützt werden. Indirekt sollen andere Menschen und Sachgüter vor Verletzungen und Beschädigungen durch unbefugte Nutzer geschützt werden[6]. Ebenso wird als geschütztes Rechtsgut das Interesse eines Versicherers, vor Gefahrenerhöhungen durch unbefugte Benutzung verschont zu bleiben, vertreten[7].

Von dem Schutzzweck des § 14 Abs. 2 Satz 2 werden sogar Sach- und Körperschäden umfasst, die nicht unmittelbar durch den Schwarzfahrer selbst verursacht werden, sondern in zurechenbarem Zusammenhang mit der Schwarzfahrt entstanden sind[8].

Nicht erfasst werden von dem Schutzzweck des Abs. 2 Satz 2 diejenigen Schäden, die durch beliebige Dritte entstehen, die in einem unverschlossenen Auto einen Brand legen, der dann auf benachbarte Fahrzeuge übergreift[9].

Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen

Die Anordnungen des § 14 richten sich an Fahrzeugführer sowie andere Fahrzeuginsassen und damit an zwei unterschiedliche Personenkreise. Im Gegensatz zu anderen komplexeren Vorschriften der StVO wie die §§ 9 und 18 bietet § 14 den Kraftfahrzeugführern keinen Anlass, Klage über unverständliche Verhaltensnormen zu führen[10]. Dennoch lassen auch die verschiedenen Anordnungen des § 14 durch ihre unbestimmte Formulierung Raum für die Auslegung.

Das Ein- oder Aussteigen bezieht sich als Vorgang auf alle Fahrzeuge, in die eingestiegen und aus denen ausgestiegen werden kann. Ist der Vorgang des Ein- oder Ausladens von Gegenständen mit dem Ein- oder Aussteigen verknüpft, gilt § 14 Abs. 1[11].

Verkehrssicheres Ein- oder Aussteigen wird den Fahrzeuginsassen als Verpflichtung auferlegt. Es besteht eine Rückschaupflicht und die Pflicht, den nachfolgenden Verkehr zu beachten[12]. Dies entspricht der Verpflichtung einer Rückschau aus § 9 Abs. 1 Satz 4 beim Abbiegen, wobei jedoch keine doppelte Rückschau nötig ist.

Ein- oder Aussteigende müssen „mit äußerster Sorgfalt beobachten"[13], also besonders aufmerksam die um das Fahrzeug herum stattfindenden Verkehrsvorgänge verfolgen. Dabei müssen notwendigerweise die von anderen Verkehrsteilnehmern gefahrenen Geschwindigkeiten und vorhandene Abstände realistisch eingeschätzt werden. Fehleinschätzungen dieser Fahrdaten gehen zu Lasten des Ein- oder Aussteigenden, der in jedem Fall bei zügig herannahenden Fahrzeugen auf ein Öffnen der Tür verzichten könnte. Uneingeschränkt gilt diese Gewichtung des Fehlverhaltens jedoch nicht, da auch vorbeifahrende Fahrzeugführer zu schnell bzw. mit zu geringem Seitenabstand herannahen können. Mitverursachungsbeiträge sind insbesondere bei der Ermittlung von Straftaten gem. §§ 222, 229 StGB zu prüfen[14].

Hat sich ein Fahrer eines am Fahrbahnrand stehenden Autos bereits durch einen Blick durchs Fenster, ohne die Fahrertür zu öffnen davon überzeugt, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer naht, darf er seine Tür nicht noch zusätzlich öffnen, ehe der gesichtete Verkehrsteilnehmer sein Fahrzeug sicher passiert hat[15]. Öffnet also ein Fahrer bei sichtbarer Annäherung eines anderen Verkehrsteilnehmers trotzdem die Fahrertür, wenn auch nur eine Spaltbreite, und kommt es zu einem Unfall, so liegt ein Verstoß gegen die Pflicht aus Abs. 1 vor.

Während der Rückschau einer aussteigenden Person kann es sich durchaus empfehlen, die Tür zunächst nur einen Spalt zu öffnen, um auf diese Weise durch einen direkten Blick den toten Winkel des Seitenspiegels bzw. auch die getrübte Sicht durch eine beschlagene Scheibe oder ein vom Fahrbahnrand weiter zur Fahrbahn hin versetzt parkendes Fahrzeug auszugleichen[16].

Erst dann, wenn die Vorgänge des Ein- oder Aussteigens abgeschlossen sein können, bevor der herannahende Verkehr konkret behindert oder gefährdet werden könnte, dürfen diese Verkehrsvorgänge durchgeführt werden. Bei geringer Fahrbahnbreite bzw. dem Herannahen breiterer Fahrzeuge wie Lkw sollte während des Vorbeifahrens dieser Fahrzeuge auf jedes Öffnen der Fahrertür verzichtet werden, da nur auf diese Weise der erhöhten Sorgfaltspflicht nachgekommen werden kann[17].

Nochmals verschärft wer-

[4] Vgl. dazu die von den sog. „Crash-Kids" verursachten schweren Verkehrsunfälle, über die von Fall zu Fall plakativ in der Presse berichtet wird.

[5] Als Schutz vor den Gefahren des „Schwarzfahrens", besonders betont vom OLG Düsseldorf VRS 70, 379 ff.

[6] Näher zum § 248 b siehe die Erläuterungen von Hentschel, Peter, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl. München 2003, § 248 b StGB Rn. 1 ff.

[7] AG Offenbach VRS 75, 464 ff.

[8] BGH VRS 60, 85 ff., bei Unfall während der Verfolgungsfahrt eines Polizeifahrzeugs, um eines Schwarzfahrers habhaft zu werden.

[9] OLG Karlsruhe VRS 83, 34 ff.

[10] Vgl. zu dem Vorwurf übergroßer Komplexität von Verkehrsvorschriften näher die Ergebnisse bei Ellinghaus/Steinbrecher, Verfall, S. 154 f.

[11] So im Fall des BayObLG VRS 78, 60; Herausnehmen der Badesachen von der Mittelkonsole des Autos bei weit geöffneter Fahrertür.

[12] Mit detaillierten Empfehlungen zum erwünscht verkehrssicheren Bewegungsablauf beim Öffnen der Türen Hentschel, § 14 StVO Rn. 5.

[13] LG Magdeburg VRS 90, 424 ff.

[14] Wie die Fehleinschätzung der eigenen Geschwindigkeit des Vorbeifahrenden beim Fall des OLG Köln VRS 59, 118 ff. oder die Fehleinschätzung des zu geringen Seitenabstands bei BGH VRS 61, 26 ff.

[15] So der BGH, NJW 1971, 1095 f., für den Fall, dass sich ein Radfahrer sichtbar der Höhe des abgestellten Kfz nähert.

[16] A. A. der BGH VRS 61, 26 ff., der das geringfügige Öffnen der Fahrertür vor dem Aussteigen auf Grund einer pauschalen Argumentation für „regelmäßig überflüssig und deshalb unzulässig" hält; dieser Auffassung mit nochmals gestraffter Begründung folgen das AG Köln VRS 74, 7 ff.; wie hier Hentschel, § 14 StVO Rn. 6.

[17] So vollkommen zu Recht das KG VRS 69, 98 ff.

den die Pflichten aus Abs. 1 bei schlechten Witterungs- und Sichtverhältnissen sowie in Dämmerung und Dunkelheit[18].

Auch für die häufigen Fälle, in denen sich Fahrzeuge in einem Verkehrsstau befinden, gilt besondere Aufmerksamkeit beim Öffnen der Türen, da sich Zweiradfahrer erfahrungsgemäß zwischen den Kolonnen durch den Stau hindurchschlängeln[19].

Mit den ein- oder aussteigenden Personen sind alle Personen angesprochen, die eine der Fahrzeugtüren benutzen. Die Pflichten richten sich also in ihrem Adressatenkreis gleichermaßen an Fahrer, Beifahrer und Fahrgäste[20]. Die Pflichten für einsteigende Personen aus Abs. 1 gelten auch gegenüber einem Fahrer einer Straßenbahn. Einen solchen Fall hatte das LG Magdeburg im Jahr 1995 zu entscheiden, bei dem eine Straßenbahn gegen die von einem einsteigenden Fahrzeugführer weit geöffnete Fahrertür fuhr[21]. Für die Straßenbahn galt der Vorrang aus § 2 Abs. 3 gegenüber dem Kfz und der Fahrer der Straßenbahn durfte darauf vertrauen, dass ihm der Vorrang auch gewährt würde (§ 1 Abs. 1). Dadurch, dass Straßenbahnen auf Grund ihrer Größe auf einem geraden Streckenstück im Allgemeinen nicht zu übersehen und zu überhören sind, der Einsteigende jedoch die herannahende Bahn ignorierte, konnte der Verstoß des Fahrzeugführers gegen die Pflichten aus Abs. 1 nachgewiesen werden.

Beifahrer und Fahrgäste müssen vom Fahrzeugführer aus Gründen seiner besonderen Mitverantwortung für die Verkehrssicherheit um sein Fahrzeug herum zumindest dann auf ihre Pflichten beim Ein- oder Aussteigen aufmerksam gemacht werden, wenn auf dessen Seite Zweifel hinsichtlich des Einhaltens dieser Pflichten bestehen[22].

Beachtet der Fahrer diese Sorgfaltspflicht nicht, liegt jedoch auf seiner Seite kein ordnungswidriges Handeln vor, wenn der Fahrgast die Pflichten aus § 14 Abs. 1 verletzt.

Pflichten anderer Verkehrsteilnehmer

Für den herannahenden Verkehr gelten die allgemeinen Pflichten aus § 1 Abs. 1 und 2 sowie die besondere Pflicht aus § 2 Abs. 2, einen genügend großen Seitenabstand zu haltenden und parkenden Fahrzeugen einzuhalten. Der einzuhaltende Seitenabstand muss dabei zumindest so groß bemessen sein, dass die der Fahrbahn zugewandte Tür eines haltenden oder parkenden Fahrzeugs so weit geöffnet werden kann, dass der nachfolgende Verkehr durch den geöffneten Spalt gefahrlos beobachtet werden kann[23]. Der eingehaltene Seitenabstand von 50 cm kann bei starkem Verkehr auf einer zweispurigen Fahrbahn ausreichend sein[24]. In der Sache wird damit der Vertrauensgrundsatz vorbeifahrender Verkehrsteilnehmer, Türen würden während ihres Vorbeifahrens nicht geöffnet werden, eingeschränkt.

Die Verpflichtung, einen genügend großen Seitenabstand einzuhalten, gilt auch

[18] Vgl. dazu nur den Fall des BayObLG VRS 78, 60; Kollision Radfahrerin gegen geöffnete Fahrertür bei Dunkelheit.

[19] Wie im Fall des AG Köln VRS 74, 7 ff.

[20] Also auch an die Fahrgäste von Taxifahrern, vgl. dazu AG Köln VRS 68, 90 ff.

[21] VRS 90, 424 ff., auch zum Folgenden.

[22] Ebenso Hentschel, § 14 StVO Rn. 7; a. A. AG Köln VRS 68, 90 ff., für Taxifahrer gegenüber ihren Fahrgästen.

[23] Ebenso KG VRS 69, 98 ff. „ein wenig geöffnet"; der BGH geht sogar von einem Spalt von „um 20 cm oder etwas mehr".

[24] AG Köln VRS 72, 265 ff.

für Radfahrer, die jedoch ihrerseits darauf vertrauen dürfen, dass Ein- oder Aussteigende die Pflichten aus § 14 beachten[25]. Auch Überholende müssen einen ausreichenden Seitenabstand einhalten, und zwar nicht nur zu den Fahrzeugen, die überholt werden, sondern auch gegenüber den am Rande des Gegenfahrstreifens parkenden Fahrzeugen. Dass es auch gegenüber diesen Fahrzeugen zu einem Konflikt hinsichtlich § 14 kommen kann, beweist der Fall des BGH, bei dem der Aussteigende als Ursache für seine schweren Kopfverletzungen bereits den Kopf aus der Tür gesteckt hatte, als ihn der Überholende mit einem Seitenabstand von deutlich weniger als 60 cm passierte[26].

Ist mit dem Aussteigen von Personen aus einem Fahrzeug zu rechnen, sollte auch die Geschwindigkeit ermäßigt und die Bremsbereitschaft hergestellt werden. Diese allgemeinen Sorgfaltspflichten aus § 1 werden nochmals verschärft im Verhalten gegenüber Kindern (§ 3 Abs. 2 a).

Liegt ein Fehlverhalten eines 13-jährigen Mädchens beim Aussteigen (§ 14 Abs. 1) und Überqueren der Fahrbahn vor (§ 25 Abs. 3), so kommt es bei einem Zusammenstoß mit einem Kfz für die Frage des Verschuldens entscheidend darauf an, ob der Verkehrsunfall für den Kraftfahrzeugführer vermeidbar gewesen ist[27].

Eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer soll durch Abs. 1 verhindert werden. Tritt tatsächlich eine konkrete Gefährdung ein, gilt die Regel aus § 14 Abs. 1 als Spezialvorschrift gegenüber dem Auffangtatbestand aus § 1 Abs. 2.

Die Aufgabe eines Gefährdungsausschlusses ist es, hinsichtlich besonders gefährlicher Verhaltensweisen im Straßenverkehr sichtbare Grenzen im Verhaltensrecht zu setzen. Haftungsrechtlich setzt eine Gefahr, die sich in einem Unfallgeschehen konkretisiert hat, den ersten Anschein der vollen zivilrechtlichen Haftung für denjenigen, der den Gefährdungsausschluss zu beachten hatte[28].

In diesem Sinne sind wesentliche Behinderungen zwar noch keine Verstöße gegen Abs. 1, werden aber bereits von der allgemeinen Vorschrift des § 1 Abs. 2 erfasst, so dass auch das Ein- oder Aussteigen ordnungswidrig ist, das zu einem starken Abbremsvorgang eines herannahenden Fahrzeugs führt (mögliches Verwarnungsgeld für diesen Verstoß = 20 Euro gem. lfd. Nr. 1.2 des BKat).

Zahlreiche Verkehrsvorgänge im Straßenverkehr laufen aus Sicht der Verkehrsteilnehmer mehr oder weniger unbewusst ab. Zu diesen Verhaltensweisen zählt auch das Einsteigen in ein Fahrzeug bzw. das Aussteigen aus einem Fahrzeug. Beides birgt das Risiko in sich, durch die sich einschleichende Routine nur mit oberflächlicher Aufmerksamkeit ausgeübt zu werden, ohne während dieses Verhaltens auf den fließenden Verkehr zu achten.

Routinehandlungen im Straßenverkehr können, wenn sie oberflächlich ausgeführt werden, in Einzelfällen zu einem konkreten Unfallrisiko führen. Dieses Unfallrisiko tritt regelmäßig dann ein, wenn ein Verkehrsvorgang in den Verkehrsvorgang eines anderen Verkehrsteilnehmers eingreift. So lange dabei keine konkrete Verhaltensänderung eines anderen Verkehrsteilnehmers erforderlich ist, handelt es sich um ein bloßes abstraktes Risiko. Wird ein anderer Verkehrsteilnehmer jedoch durch

[25] A. A. Hentschel, § 14 StVO Rn. 7, der jedoch in seiner Rn. 8 eine Mitschuld des Radfahrers an einer Kollision bejaht, der zu dicht an einem haltenden besetzten Pkw entlangfährt.

[26] VRS 61, 26 ff.

[27] Vgl. dazu den Fall des OLG Köln VRS 59, 118 ff.

[28] Anschaulich erläutert im Urteil des AG Köln VRS 72, 265 ff.

unbedachtsames Öffnen oder Schließen von Türen zu einer vorher nicht beabsichtigten Reaktion gezwungen, um einen Unfall zu vermeiden, handelt es sich um eine konkrete Gefahr.

Zu Konfliktsituationen kann es immer dann kommen, wenn andere Verkehrsteilnehmer von einem sorgfältigen Handeln der aussteigenden Fahrzeuginsassen ausgehen, aber dieses Vertrauen enttäuscht wird. Schutzwürdig ist dieses Vertrauen nicht.

Der fließende Verkehr darf nach einer grundsätzlichen Entscheidung des BGH nicht darauf vertrauen, dass Ein- oder Aussteigende die gesteigerten Sorgfaltspflichten aus Abs. 1 beachten[29]. Diese Einschränkung des Vertrauensgrundsatzes aus § 1 Abs. 1 gilt für alle Fälle, in denen nicht mit Sicherheit erkennbar ist, ob sich im haltenden Fahrzeug oder darum herum Personen aufhalten.

Vorbeifahrende Verkehrsteilnehmer dürfen allein darauf vertrauen, dass Fahrzeugtüren nicht mit einem plötzlichen Ruck weit geöffnet werden[30]. Ein- oder Aussteigende dürfen nicht darauf vertrauen, dass vorbeifahrende Fahrzeugführer einen ausreichenden Seitenabstand einhalten, der ein gefahrloses Öffnen der Tür auch während des Vorbeifahrens zulässt[31].

Nicht immer muss es bei einer Unfallursächlichkeit des § 14 Abs. 1 zu einem Zusammenstoß zwischen der unbedacht geöffneten Tür und einem anderen Fahrzeug kommen. Auch dann, wenn eine Fahrertür unbedachtsam geöffnet wird und dieses Verhalten einen Ausweichvorgang verursacht, der zu einem Zusammenprall mit dem Gegenverkehr führt, setzt der Verstoß gegen Abs. 1 eine gewichtige Ursache für den Verkehrsunfall[32].

Verlässliche Zahlen über die Unfallursache „Fehler beim Ein- oder Aussteigen" sind kaum zu erhalten, weil die Dunkelziffer sehr hoch sein dürfte[33]. So wird etwa die Unfallursache „Fehler beim Ein- oder Aussteigen" in der Unfallstatistik des Freistaates Sachsen mit der Unfallursache des verkehrswidrigen Verhaltens beim Be- oder Entladen verknüpft. Für den Monat Januar 2001 werden für den gesamten Freistaat lediglich 6 Unfälle dieser kombinierten Art mit nachfolgendem Personenschaden ausgewiesen, wobei im gleichen Zeitraum insgesamt 1.543 Unfälle mit Personenschaden auf dem fehlerhaften Verkehrsverhalten von Fahrzeugführern beruhen[34].

Dennoch lässt sich aus den wenigen Nennungen schließen, dass es sich bei Verkehrsunfällen infolge von alleinigen Fehlern beim Ein- oder Aussteigen insgesamt um eine deutlich nachrangige Unfallursache handelt[35]. Diese Vermutung wird bestätigt durch die Auswertung der amtlichen Unfallstatistik in Bezug auf Unfälle von Radfahrern. Bei den Unfällen dieser Gruppe werden Unfälle im Zusammenhang mit dem Ein- oder Aussteigen nicht genannt[36].

Unfälle durch Fehler beim Ein- oder Aussteigen sind in allen Fällen dadurch vermeidbar, dass die Sorgfaltspflichten beachtet werden[37].

Problematisch kann jedoch auch bei dieser Verkehrssituation des Ein- oder Aussteigens sein, ob eine Gefahr rechtzeitig als solche erkannt worden ist. Typische Unfallsituationen sind folgende:

- Der Beifahrer öffnet seine Tür, ohne den rückwärtigen Verkehr zu beachten. Ein Radfahrer fährt gegen die geöffnete Tür, stürzt und verletzt sich dabei.
- Der Fahrer öffnet seine Tür, ohne den rückwärtigen Verkehr zu beachten. Ein anderer Kraftfahrzeugführer fährt gegen die geöffnete Tür und der Frontbereich seines Fahrzeugs wird beschädigt.
- Ein Fahrgast öffnet unbedacht seine Tür und ein anderer Fahrzeugführer fährt gegen die geöffnete Tür. Dabei verletzt er sich[38].
- Ein Zweiradfahrer fährt zwischen zwei Fahrzeugkolonnen hindurch, als plötzlich eine Tür aufgerissen wird. Das Fahrzeug fährt gegen die Tür[39].
- Der einer plötzlich geöffneten Tür ausweichende Fahrzeugführer fährt mit seinem Fahrzeug in den Gegenverkehr und stößt dort mit einem anderen Fahrzeug zusammen[40].

Verlassen des Fahrzeugs

Verlassen eines Fahrzeugs liegt immer dann vor, wenn sich der Fahrzeugführer räumlich so weit von seinem Fahrzeug entfernt, dass er nicht mehr dazu in der Lage ist, sich einem unbefugten Zugriff auf sein Fahrzeug wirksam zu widersetzen[41].

So kann das Entfernen von einem Fahrzeug für eine Strecke von lediglich 5 m den Tatbestand des Verlassens erfüllen, wenn der Fahrzeugführer nicht rechtzeitig auf einen fremden Zugriff reagieren kann.

Ein Beispiel: Der Fahrzeugführer erhält einen Haarschnitt auf einem Stuhl direkt am Schaufenster eines Friseursalons, vor dem das unverschlossene Kfz mit steckendem Fahrzeugschlüssel direkt geparkt ist.

Nicht entscheidend ist demnach der Wille zur Sachherrschaft über das Fahrzeug, sondern einzig und allein die tatsächliche Möglichkeit zur Sachherrschaft.

Regelmäßig liegt das Verlassen eines Fahrzeugs beim Betreten einer Wohnung vor, weil ein sofortiges Eingreifen gegen drohende Gefahren dann nicht mehr möglich ist[42]. Auch ein Arztbesuch von ca. einer halben Stunde erfüllt den Tatbestand des Verlassens eines Kfz[43].

Nicht jedes Verlassen eines Fahrzeugs zieht die gleichen Sicherungspflichten nach sich. Die Art der notwendigen Sicherheitsvorkehrungen richtet sich danach, welche Gefahren von dem Ort des Abstellens drohen können. So ist etwa das Abstellen in der eigenen verschlossenen Garage regelmäßig mit keinen weiteren Gefahren für den Straßenverkehr verbunden, während das Abstellen in einem Parkhaus sehr wohl einige Gefahren für andere Personen und Sachen in sich birgt. Es gilt in jedem Fall die Grundregel, dass ein Auto umso stärker gesichert sein muss, je mehr Gefahren von dem Kfz ausgehen können[44].

[29] BGH VRS 61, 26 ff.

[30] BGH, a.a.O., ebd.

[31] I. d. S. auch KG VRS 69, 98 ff.

[32] So im Fall des BGH VRS 72, 51 ff.

[33] Zu diesen besonderen Problemen der amtlichen Unfallstatistik näher Ellinghaus/Steinbrecher, Verfall, S. 48.

[34] Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Statistische Berichte, Straßenverkehrsunfälle im Freistaat Sachsen Januar 2001, S. 17.

[35] A. A. Hentschel, § 14 StVO Rn. 5, der – allerdings ohne Beleg – von häufigen Unfällen durch unvorsichtiges Türöffnen spricht; differenzierter der BGH VRS 61, 26 ff., der von einem häufig vorkommenden gefährlichen Fehlverhalten spricht.

[36] Ellinghaus/Steinbrecher, Radfahrer, S. 40 ff.

[37] So bereits die amtl. Begr., VkBl. 1970, S. 809; a. A. Hentschel, § 14 StVO Rn. 5 „nahezu immer vermeidbar".

[38] Ähnlich der Fall eines aussteigenden Taxigastes bei AG Köln VRS 68, 90 ff.

[39] Ähnlich der Fall des AG Köln VRS 74, 7 ff.0

[40] So der Fall des BGH VRS 72, 51 ff.

[41] Ähnlich OLG Düsseldorf VRS 70, 379 ff.

[42] So auch das OLG Düsseldorf a.a.O., ebd.

[43] AG Offenbach VRS 75, 464 ff.

[44] OLG Düsseldorf VRS 70, 379 ff.

Wird ein Dieselkraftfahrzeug mit noch betriebswarmem Motor abgestellt, so ist es durch Betätigen der Feststellbremse gegen ein selbsttätiges Anfahren zu sichern, da sonst ein ordnungswidriges und haftungsbegründendes Verhalten gegen Abs. 2 Satz 1 vorliegt. So ist in einem Fall des OLG Köln der Lkw-Motor nach einem Anstoß gegen das Fahrzeug selbsttätig angesprungen und hat infolge des eingelegten Ganges den Wagen in Bewegung gebracht[45].

Nur Kfz müssen gegen eine unbefugte Benutzung gesichert werden[46].

Eine unbefugte Benutzung liegt stets dann vor, wenn die Benutzung des Fahrzeugs ohne den Willen oder gegen den ausdrücklichen oder mutmaßlichen Willen des Berechtigten erfolgt.

Nach der Auffassung des BGH müssen Kraftfahrzeugführer alles in ihren Kräften Stehende tun, um ihren Wagen vor einer Benutzung durch Unbefugte zu bewahren[47]. Unterschieden werden muss zwischen Sicherungsmöglichkeiten durch räumliche Beschränkungen des Zugangs zum Auto (= indirekte Sicherungsmaßnahmen, Garage, umzäunter Stellplatz) sowie denjenigen im und am Kfz (= direkte Sicherungsmaßnahmen). Zu den letzteren gehören in erster Linie die in § 38 a StVZO aufgeführten technischen Vorrichtungen, die allerdings auch funktionsfähig sein müssen (elektronische Wegfahrsperre) bzw. betätigt werden müssen (Lenkradschloss).

Welche Maßnahmen im Einzelfall zu treffen sind, richtet sich nach den vorhandenen technischen Möglichkeiten im und am Fahrzeug, der Verkehrsanschauung, aber auch danach, ob das Fahrzeug sich im öffentlichen Verkehrsraum oder außerhalb desselben befindet[48].

In besonderen Situationen muss stets auch besondere Vorsorge vor einer Benutzung des Kfz durch Unbefugte getroffen werden. So ist es unter gewöhnlichen Lebensumständen selbstverständlich, dass im Rahmen einer Feier, bei der die Gäste Alkohol trinken, Sicherungsmaßnahmen und Absprachen getroffen werden, um eine Nutzung der Kfz im alkoholbedingt fahruntüchtigen Zustand zu verhindern. Auch die Rspr. fordert von einem Kraftfahrzeugführer, der damit rechnen muss, in alkoholisiertem Zustand zu fahren, in nüchternem Zustand und damit rechtzeitig wirksame Vorsorge zu treffen[49].

Gegen die Verpflichtung, geeignete Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen, wird in vielfacher Hinsicht ordnungswidrig und haftungsbegründend verstoßen.

Üblicherweise wird nach dem Abziehen des Zündschlüssels zunächst das Lenkradschloss eingerastet, der Gang eingelegt, die Handbremse angezogen und es werden die Fenster hochgefahren. Zulässig ist es nach der VwV-StVO zu § 14 zu Abs. 2, die Fenster einen Spalt geöffnet zu lassen[50]. Mit dem Abziehen des Zündschlüssels und dem Abschließen der Fahrzeugtüren wird bei neueren Kfz gleichzeitig die elektronische Wegfahrsperre aktiviert.

Bei Cabriolets wäre das Abschließen der Türen sowie das Hochfahren der Fenster nutzlos und auch das schließbare Verdeck dient allein dem Schutz vor Witterungseinflüssen und ist daher als Schutzmaßnahme gegen unbefugte Benutzung nicht extra zu schließen. Das Gleiche gilt für Autos mit abgenommenem Dach („Hardtop"), bei denen das Dach nicht bei jedem Verlassen wieder auf- bzw. einzusetzen ist. Anders ist dies zu bewerten, wenn das Dach arretiert ist, woraufhin die Sicherungsvorschriften wie bei geschlossenen Fahrzeugen gelten[51]. Im Übrigen ist es nach der VwV-StVO zu § 14 Abs. 2 zulässig, dass ein Verdeck geöffnet bleibt[52].

Keine sicheren Aufbewahrungsorte für Fahrzeugschlüssel und damit auch keine Sicherungsmaßnahmen i.S.v. Satz 2 sind übliche Verstecke wie das Handschuhfach bzw. hinter der Sonnenblende[53].

Das Abschließen eines Kfz unter korrekter Beachtung von § 38 a StVZO genügt den Anforderungen des § 14 Abs. 2 Satz 2 dann nicht, wenn sich die Ersatzschlüssel zum Kfz im Autoinneren befinden[54]. Wird allerdings ein Ersatzschlüssel an einem äußerst ungewöhnlichen Ort am Auto aufbewahrt, liegt kein Verstoß gegen Abs. 2 Satz 2 vor[55].

Nicht ausreichend ist das Betätigen eines – wenn auch versteckt angebrachten – Zündunterbrechers, wenn gleichzeitig alle Türen offen bleiben und die Fenster offen geblieben sind[56].

Auch indirekte Sicherungsmaßnahmen sind nicht selten ineffektiv, so dass ordnungswidriges und haftungsbegründendes Verhalten des Sicherungspflichtigen vorliegt.

Das Abstellen eines Kfz in einer Lagerhalle genügt als indirekte Sicherungsmaßnahme dann nicht, wenn diese infolge eines ungenügend gesicherten Zugangstores zugänglich ist und sich weitere Rolltore einfach von innen durch Knopfdruck öffnen lassen[57]. Wird das Kfz auf einem Privatgrundstück geparkt, kann bereits das Abschließen des Lenkradschlosses als Sicherungsmaßnahme ausreichend sein, wenn der Parkplatz selbst ausreichend gesichert ist[58].

Verkehrsüberwachung

Die Verkehrsüberwachung auch der Einhaltung der Regeln aus § 14 ist eine Aufgabe der Polizei im Rahmen der präventiven polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Sicherlich bildet die Überwachung des § 14 insgesamt ein Randthema der polizeilichen Verkehrsüberwachung, könnte aber im Rahmen der zukünftig verstärkten polizeilichen Präsenz durch Fuß- oder Fahrradstreifen des Öfteren zum Anlass von dienstlichen Kontaktaufnahmen mit Verkehrsteilnehmern werden.

Als sehr ärgerlich werden Verstöße gegen § 14 Abs. 1 von Polizeibeamten immer dann selbst empfunden, wenn sie

[45] VRS 88, 20 ff.

[46] Zum Begriff des Kfz siehe oben die Legaldefinition in § 248 b Abs. 4 StGB.

[47] BGHSt 17, 989 ff.

[48] So schon das OLG Oldenburg, NJW 1966, 942 f.

[49] Vgl. dazu schon OLG Hamm, NJW 1983, 2456 f., in dessen Fall nachgewiesen wird, dass diese Vorsorgepflicht auch für andere Personen gilt.

[50] Dass in diesem Fall ganz nebenbei die Rechtsgrundlage für ein polizeiliches Abschleppen des Kfz zum Zweck der Gefahrenabwehr entfällt zeigt die Entscheidung des VG München, NZV 1999, 487 f., bei dem die Polizei eine nach Ansicht des Gerichts nicht bewiesene Diebstahlsgefahr annahm.

[51] Vgl. dazu OLG Düsseldorf VRS 70, 379 ff.

[52] A. A. noch das OLG Oldenburg, NJW 1966, 942 f., das von einem Fahrer eines Cabriolets mit der zutreffenden Begründung verlangte, ein sonst nur leicht geöffnetes Verdeck beim Verlassen des Kfz gänzlich zu schließen und das Auto abzuschließen, weil dadurch ein möglicher Diebstahl zumindest erschwert würde.

[53] OLG Nürnberg VRS 66, 188 ff.

[54] BGH VRS 60, 85 ff.

[55] So z.B. das Anbringen in einem Querträger unter dem Fahrzeug im Fall des OLG Köln, NZV 1993, 32.

[56] AG Offenbach VRS 75, 464 ff.

[57] So im Fall des OLG Nürnberg VRS 66, 188 ff.

[58] OLG Oldenburg, NJW 1966, 942 f.

eine Rettungsgasse befahren und durch unbedachtsames Öffnen von Türen nicht selten zum Abbremsen gezwungen werden. Eine Ahndung unterbleibt in diesen Fällen auf Grund der vorzunehmenden Güterabwägung zu Gunsten der Gefahrenabwehr, der Ärger gegenüber dieser Gafferproblematik aber bleibt.

Kommunale Verkehrsüberwachung

Auch die kommunale Verkehrsüberwachung, die sich hauptsächlich der Überwachung des ruhenden Verkehrs widmet, sollte sich aus Gründen der Sachnähe auch mittelbar der Beobachtung der Pflichten des § 14 annehmen.

Die gemeindlichen Vollzugsdienste überwachen den Parkverkehr und beobachten die Vorgänge des Ein- oder Aussteigens am intensivsten. Es liegt nahe, dass diese Mitarbeiter die fehlerhaft handelnden Fahrzeuginsassen bei erkannten gefährlichen Verhaltensweisen auf die Gefahren für die Verkehrssicherheit aufmerksam machen. Kommunale Bedienstete sollten sich nicht scheuen, unbelehrbare Verkehrsteilnehmer anzuzeigen.

DER AUTOR: Prof. Dr. Dieter Müller, FH für Polizei Sachsen, Rothenburg

Beschluss vom:
25.06.2003

Aktenzeichen:
2 ObOWi 122/2003

Paragraphen:
OWiG § 66 Abs. 1 Nr. 1, § 33 Abs. 1 Nr. 9

BayObLG: Falscher Name im Bescheid

Der Beschluss hat folgenden Leitsatz:

1. Ist in einem Bußgeldbescheid irrtümlich der Geburtsname (auch) als Familienname angegeben, so ist der Bußgeldbescheid nicht unwirksam, wenn sich die Identität des Betroffenen aus den weiteren Angaben (vorliegend im Wesentlichen: Vornamen, Geburtsname, Wohnanschrift, Geburtsdatum, Geburtsort, Pkw mit Fabrikatbezeichnung und amtlichem Kennzeichen) zweifelsfrei ergibt.

2. Der Erlass eines Bußgeldbescheids, der nach der Adressierung eine zweifelsfreie Identifizierung des Betroffenen ermöglicht, unterbricht die Verjährung nach Maßgabe des § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 OWiG.

Am 05.04.2002 erließ die Zentrale Bußgeldstelle im Bayerischen Polizeiverwaltungsamt gegen den Betroffenen einen Bußgeldbescheid wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit. Als Familienname war fälschlicherweise der Geburtsname angegeben. Die beiden Vornamen, der Geburtsname, die Anschrift, das Geburtsdatum und der Geburtsort des Betroffenen, sein Geschlecht, seine Staatsangehörigkeit sowie das auf ihn zugelassene Kfz mit Fabrikat und amtlichem Kennzeichen waren richtig bezeichnet.

Dieser Bußgeldbescheid, dem eine am 04.02.2002 begangene Verkehrsordnungswidrigkeit zugrunde lag, wurde dem Betroffenen am 09.04.2002 durch Übergabe an seine Ehefrau in der ehelichen Wohnung zugestellt.

Nach am 19.04.2002 eingegangenem Einspruch verurteilte das Amtsgericht den Betroffenen am 09.12.2002 wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts um 31 km/h zu einer Geldbuße von 100 Euro und einem einmonatigen Fahrverbot.

Das Amtsgericht erachtete den Bußgeldbescheid als wirksam und nahm eine Verjährungsunterbrechung durch seinen Erlass an.

Mit der Rechtsbeschwerde führte der Betroffene aus, seit 10.08.2001 aufgrund seiner Heirat den Familiennamen H. zu tragen. Der Bußgeldbescheid habe, weil nicht richtig adressiert, die Verjährung nach § 33 OWiG nicht unterbrechen können. Er sei wegen des falschen Nachnamens unwirksam. Nur ein falscher Vorname lasse die Wirksamkeit eines Bußgeldbescheids unberührt. Das Rechtsmittel blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

I.

1. Die Rechtsbeschwerde geht zutreffend davon aus, dass mangelhafte Angaben zur Person die Wirksamkeit des Bußgeldbescheides dann nicht berühren, wenn sich die Identität des Betroffenen aus den richtigen Angaben zweifelsfrei ergibt (Göhler OWiG 13. Aufl. § 66 Rn. 46; KK/Kurz OWiG 2. Aufl. § 66 Rn. 49; Rebmann/Roth/Herrmann OWiG 3. Aufl. § 66 Rn. 20, jeweils m.w.N.).

Die Auffassung, nur ein falscher oder mangelhaft angegebener Vorname sei bei ansonsten zweifelsfreier Identifizierbarkeit unschädlich (hierzu BayObLG bei Rüth DAR 1977, 209 Nr. 5b; OLG Hamm VRS 40, 460 und 56, 464; OLG Düsseldorf VRS 46, 299; OLG Karlsruhe VRS 62, 289/290 und 68, 226; OLG Koblenz VRS 68,