

Dieter Müller

# Verkehrsrecht im Überblick

## 3. Quartal 2011

Das dritte Quartal ist verkehrsrechtlich geprägt durch nach außen hin kaum sichtbare, aber in ihren Auswirkungen verwirrende Differenzen zwischen zwei Bundesministerien um die Geltung der Straßenverkehrs-Ordnung. Daneben trat das „Reformwerk“ des so genannten „Feuerwehrführerscheins“ in Kraft. Das OVG Koblenz entschied zur Problematik des gegenüber einem früheren Alkoholfahrer behördlich erteilten Verbots, ein Fahrrad zu führen und das OLG Celle entschied über einen Unfall unter Beteiligung eines Fahrzeugs der Unfallforschung der Medizinischen Hochschule Hannover. Schließlich rückt mehr und mehr das Problem des (Nicht-)Einhaltens der verkehrsrechtlichen Normen in den Vordergrund der Betrachtungen rund um die Verkehrssicherheit, die ihren wichtigsten Ausdruck stets in der aktuellen Verkehrsunfallbilanz findet.

### Verwirrung um anstehende StVO-Reform

Im Zuge von Recherchen zur anstehenden Reform der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wurde auf der Website des juristischen Informationsdienstes „Legal Tribune ONLINE“<sup>1</sup> ein veritabler Skandal aufgedeckt.

Nach diesen Informationen existiert die StVO aktuell in zwei sich einander widersprechenden Versionen.<sup>2</sup> Eine Version wird durch das Bundesjustizministerium (BMJ)<sup>3</sup> und eine andere Version wird vom Bundesverkehrsministerium (BMVBS) angeboten. Während das BMJ die „Tiefenseenovellierung“ vom Herbst 2009 nämlich als rechtsgültig ansieht, hält das BMVBS diese Reform weiterhin für nichtig.<sup>4</sup>

Die Auffassung des BMVBS der vollständigen Nichtigkeit der Novellierung vom September 2009 hat für jeden Verkehrsteilnehmer bedeutende praktische Folgen. So ist zum Beispiel der Kreisverkehr nach Auffassung des BMVBS noch in der Norm des § 9a StVO geregelt, die in der Version des BMJ gar nicht mehr existiert: Unter § 9a befindet sich in der Version der StVO des BMJ der Hinweis „weggefallen“, dafür ist der Kreisverkehr in der Norm des § 8 Abs. 1a StVO geregelt. In mehr als 30 Rechtsvorschriften weichen die beiden Versionen der StVO voneinander ab. Dabei ist die Auffassung der vollständigen Nichtigkeit des BMVBS juristisch nicht mehr vertretbar wie eine neuere Untersuchung schlüssig nachweist.<sup>5</sup>

Die Unstimmigkeiten setzen sich zwangsläufig bei den Ahndungsvorschriften für die Verkehrsverstöße fort. Während das BMJ seine Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) an seine juristisch korrekte Version der StVO angepasst hat,<sup>6</sup> orientiert sich das BMVBS in der Ahndung der Delikte nach dem von ihm auf der Website des Kraftfahrt-Bundesamtes herausgegebenen Bundes einheitlichen Tatbestandskatalog.<sup>7</sup> Der Bundes einheitliche Tatbestandskatalog will Verstöße im Kreisverkehr beispielsweise noch nach der Norm

des § 9a StVO ahnden, die aber in der BMJ-Version des Bußgeldkataloges „weggefallen“ ist. Damit heben die verkehrsrechtlichen Differenzen der beiden Ministerien ganz praktische Folgen für ordnungswidrig handelnde Verkehrsteilnehmer, indem ihr verkehrswidriges Verhalten aus verschiedenen Bußgeldkatalogen sanktioniert wird. Der vom BMVBS vorgegebene Bundes einheitliche Tatbestandskatalog, der durch Länd ererlasse der Innenministerien als verbindliche Ahndungsgrundlage für Polizei und Bußgeldbehörden gilt, weicht derzeit deutlich vom Bußgeldkatalog ab, der als Bestandteil der Bußgeldkatalog-Verordnung von den Gerichten verbindlich angewendet werden muss. Ahndet also eine Bußgeldbehörde nach dem Bundes einheitlichen Tatbestandskatalog und gerät der Fall über einen Einspruch vor ein Bußgeldgericht, muss dieses den Bescheid aufheben, wenn der Tatbestand vom Bußgeldkatalog abweicht.

Skandalös ist es in jedem Fall, dass die StVO von zwei Bundesministerien in deutlich unterschiedlichen Versionen angeboten wird. Wenn sich nicht einmal die Bundesregierung über die wichtigsten Vorschriften des Straßenverkehrsrechts einigen kann, wie sollen dann die Verkehrsteilnehmer wissen, wonach sie sich in ihrem Verkehrsverhalten richten müssen?

Rechtsanwender wie Bußgeldbehörden und Polizei haben derzeit ganz praktisch mit widersprüchlichen Tatbeständen und Sanktionsmöglichkeiten zu kämpfen, und jeder Autofahrer und Rechtsanwalt ist gut beraten, erteilte Verwar nungs- und Bußgelder auf die angewandte Version der StVO und des Bußgeldkataloges hin zu überprüfen.

### In Kraft treten des „Feuerwehrführerscheins“<sup>8</sup>

Seit dem 29.6.2011 existiert bundesweit die Möglichkeit für Landesbehörden, den Angehörigen von freiwilligen Feuerwehren, von anerkannt

ten Rettungsdiensten, des Technischen Hilfswerks und sonstigen Einheiten des Katastrophenschutzes, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich ausüben, eine Fahrberechtigung für das Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t zu erteilen. Zu diesem Zweck wurden die Vorschriften der §§ 2 und 6 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) geändert. Danach dürfen nunmehr die Bundesländer Verordnungen erlassen, die das Erteilen der Fahrberechtigung und die Kriterien der voran gehenden Ausbildung regeln. Juristisch handelt es sich bei der im Reformwerk regelmäßig als „Fahrberechtigung“ titulierten Bescheinigung um eine Fahrerlaubnis.<sup>9</sup>

Der Freistaat Bayern hatte diese Verordnung wohl schon „in der Schublade“, denn diese wurde sogleich am 19.7.2011 von der Bayerischen Staatsregierung erlassen und trat zum 1.9.2011 in Kraft.<sup>10</sup> Danach beträgt der Mindestumfang der Ausbildung für ein Einsatzfahrzeug bis zu 7,5 t lediglich sechs Ausbildungseinheiten zu je 45 Minuten. Die Ausbildung und Prüfung innerhalb der Organisationen soll dabei durch erfahrene und zu diesem Ausbildungszweck bestellte Organisationsmitglieder oder durch Fahrlehrer erfolgen. Die Erfahrung wird zeigen, dass es eher erfahrene Organisationsmitglieder sein werden, da Fahrlehrer mit diesem das Fahrerlaubnisrecht der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie der EU bewusst umgehenden Ausbildungsmodell generell nicht einverstanden sind.

Derzeit wird das nunmehr deutlich ausgeweitete deutsche System des Feuerwehrführerscheins von der EU-Kommission auf dessen Vereinbarkeit mit der 3. EG-Führerscheinrichtlinie geprüft, auf deren Ausnahmenvorschrift des Art. 4 Abs. 5 Satz 2 sich die deutsche Ausnahmereglung stützt. Es bleibt abzuwarten, ob die EU den deutschen Sonderweg toleriert oder als eine widerrechtliche Umgehung des EU-Führerscheinrechts ansieht.<sup>11</sup>

<sup>1</sup> Die Website ist ein zusätzliches Angebot von „Spiegel ONLINE“ und zu erreichen unter [www.lto.de](http://www.lto.de)

<sup>2</sup> Vgl. dazu den Artikel [http://www.lto.de/de/html/nachrichten/3899/zoff\\_auf\\_hoehsterEbene\\_reform\\_der\\_strassenverkehrs\\_ordnung/](http://www.lto.de/de/html/nachrichten/3899/zoff_auf_hoehsterEbene_reform_der_strassenverkehrs_ordnung/)

<sup>3</sup> <http://www.gesetze-im-internet.de/stvo/index.html>

<sup>4</sup> Vgl. zu dieser Auffassung bereits „Verkehrsrecht im Überblick“, in: ZVS 2010, S. 157 f.

<sup>5</sup> Schubert, Rupert, Die Rechtsirrtümer zur Schilderwaldnovelle, in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2011, S. 369 ff.

<sup>6</sup> [http://www.gesetze-im-internet.de/bkatv\\_2002/index.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bkatv_2002/index.html)

<sup>7</sup> <http://www.kba.de>

<sup>8</sup> Siebtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 23.6.2011, BGBl. 2011 Teil I vom 28.6.2011, S. 1213 f.

<sup>9</sup> Ebenso Hentschel/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, § 2 StVG Rn. 30 c

<sup>10</sup> Nähere Informationen dazu auf der Website des Landesfeuerwehrverbandes Bayern e. V. unter der Adresse [http://www.lfv-bayern.de/cms/aktuell/aktuelle\\_themen/fuehrerschein.html](http://www.lfv-bayern.de/cms/aktuell/aktuelle_themen/fuehrerschein.html)

<sup>11</sup> Eine derartige Umgehung sehen der führende Kommentar zum Straßenverkehrsrecht Hentschel/Dauer, § 2 StVG Rn. 30 d sowie Müller, Dieter, EU-Kommission prüft Feuerwehrführerschein, auf: [www.lto.de](http://www.lto.de).

## **Oberverwaltungsgericht Koblenz entscheidet zum Verbot des Radfahrens nach Fahrerlaubnisentzug<sup>12</sup>**

Der juristische Informationsdienst Beck-Online teilte unlängst eine interessante Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Koblenz zum Fahrerlaubnisrecht mit (Beschluss vom 8.6.2011, Az. 10 B 10415/11.OVG). Demnach stellte ein Mann einen Antrag auf Wiedererteilung der ihm entzogenen Fahrerlaubnis, die er nach einer Alkoholfahrt mit einem Kfz unter Alkoholeinfluss bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ verloren hatte. Die Straßenverkehrsbehörde forderte ihn daraufhin dazu auf, ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Klärung der Frage vorzulegen, ob er den Alkoholenuss und das Führen nicht nur eines Kfz, sondern auch eines Fahrrads voneinander konsequent trennen kann. Der Antragsteller weigerte sich ein solches Gutachten vorzulegen und die Straßenverkehrsbehörde lehnte die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ab und verbot ihm zusätzlich unter Anordnung des Sofortvollzugs das Führen eines Fahrrads. Das OVG trennte in seiner Entscheidung zu Recht zwischen dem Führen eines Kfz und dem Führen eines Fahrrades und sah das Verbot des Radfahrens im Ergebnis als nicht gerechtfertigt an. In einer ähnlichen Entscheidung erklärte das Verwaltungsgericht Hannover ein behördlich angeordnetes Radfahrverbot für rechtswidrig, weil die Fahrerlaubnisbehörde es versäumte für die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens eine korrekte Frist anzuordnen.<sup>13</sup>

## **OLG Celle entscheidet über Sonderrechte für Fahrzeuge der Unfallforschung<sup>14</sup>**

### *Sachverhalt*

Die Parteien des Schadensersatzprozesses stritten um Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall vom Mai 2008 in Hannover, bei dem einer der beiden Beklagten mit einem Fahrzeug der Verkehrsunfallforschung der Medizinischen Hochschule Hannover einen Verkehrsunfall verursachte. Dieses war zuvor trotz Rotlichts in einen Kreuzungsbereich mit Blaulicht und Martinshorn hinein gefahren und inmitten der Kreuzung mit einem bei grünem Licht für ihre Fahrtrichtung in die Kreuzung hineingefahrenen Pkw kollidiert. Bei dem Unfall überschlug sich

das Unfallforschungsfahrzeug und am Pkw des Klägers entstand Totalschaden.

### *Leitsatz*

Fahrzeuge der Unfallforschung fallen nicht in den in § 35 StVO genannten Kreis der Sonderrechtsfahrzeuge.

### *Aus den Gründen*

Gemäß § 35 Abs. 1 StVO sind von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist. Darüber hinaus sind gemäß § 35 Abs. 5 a StVO Fahrzeuge des Rettungsdienstes von den StVO-Vorschriften befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Fahrzeuge der Unfallforschung – wie das der Beklagten – fallen demnach nicht in den in § 35 StVO genannten Kreis der Sonderrechtsfahrzeuge. Im Hinblick auf die mit der Wahrnehmung von Sonderrechten verbundenen erheblichen Gefährdungen ist der Anwendungsbereich des § 35 StVO – auch weil er eine Ausnahmevorschrift darstellt – eng auszulegen.

Die Unfallforschung wird zudem ihrer Bestimmung nach nicht betrieben, um in höchster Eile Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Als Teil der Ingenieurwissenschaften dient sie dem Ziel, Ablauf und Ursachen eines Unfalles im Nachhinein zu rekonstruieren (Unfallanalyse). Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sind darüber hinaus in ihrer Summe Grundlagen für die Erarbeitung von Vorschriften und Ansätzen der Unfallverhütung. Diese Zielsetzung wird auch von der MHH für ihre eigene Verkehrsunfallforschung angegeben. Das Forschungsprojekt dient danach „der Erfassung von Informationen aus Verkehrsunfällen mit Personenschaden und liefert Grundlagendaten für den Gesetzgeber, die Industrie sowie auch andere Institutionen. Dabei ist der Einsatz bei der Unfallaufnahme – um den es in diesem Fall geht – von vornherein nicht auf die Rettung von Menschenleben oder die Abwehr schwerer gesundheitlicher Schäden gerichtet, wie bereits die Zusammensetzung des Einsatzteams zeigt: „Das zum Unfallort entsandte Forscherteam wird aus studentischen Mitarbeitern der Fachrichtungen Ingenieurwissenschaften und Medizin gebildet“.

Hinzu kommt, dass ein etwaiges Sonderrecht auf Seiten der Beklagten gemäß § 35 Abs. 8 StVO generell nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung hätte ausgeübt werden dürfen. Die gemäß § 35 Abs. 1 und Abs. 5 a Begünstigten sind zwar an sich von der Einhaltung jeder Verkehrsvorschrift – also auch der Grundregel des § 1 – freigestellt. Diese Sonderstellung gibt aber keine Vorfahrt gegenüber dem übrigen Verkehr, sondern nur die Be-

rechtigung, die allgemeinen Verkehrsregeln mit größtmöglicher Sorgfalt zu „missachten“ und wird gesetzlich begrenzt durch § 35 Abs. 8 StVO. Da jedes Abweichen von den Straßenverkehrsregeln erhöhte Sorgfalt erfordert, wäre der Beklagte zu 2, wenn ihm ein Sonderrecht zur Verfügung gestanden hätte, verpflichtet gewesen, dieses erst in Abweichen von den Verkehrsvorschriften auszuüben, wenn er sicher hätte sein können, dass ihm von den anderen Verkehrsteilnehmern Vorrang eingeräumt wird und diese insbesondere seinen Wagen wahrgenommen haben und auch die Absicht, dass er trotz des Rotlichts in den Kreuzungsbereich einfahren wollte. Die Befreiung von Verkehrsvorschriften steht den Wegerechtsfahrzeugen beim Einschalten von Blaulicht und Einsatzhorn nur zu, wenn sie einem der in § 35 Abs. 1 aufgeführten Hoheitsträger zugehören. Die übrigen Wegerechtsfahrzeuge – wie Unfall- und Krankenwagen und unter Umständen auch ein Fahrzeug der Unfallforschung – sind nicht allgemein von der Einhaltung der Verkehrsvorschriften befreit. Für sie gilt stets die Einschränkung des § 35 Abs. 5 a StVO, es muss also höchste Eile geboten sein, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Beide Voraussetzungen sind hier jedoch in keiner Weise dargelegt. Es ist – wie erwähnt – nicht ansatzweise erkennbar, dass der Wagen der Unfallforschung höchste Eile hatte, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden.

### *Anmerkung Müller*

Dem Senat des OLG Celle ist in vollem Umfang beizupflichten. In deutlicher Weise haben die niedersächsischen Richter klargestellt, dass Fahrer von Fahrzeugen der Unfallforschung, deren Fahrzeuge mit Blaulicht und Einsatzhorn ausgestattet sind, keine dem Rettungsdienst vergleichbaren Sonderrechte zustehen. Einfache Begründung: Die Fahrzeuge und deren Besatzungen werden schlicht nicht zum Zweck der Lebensrettung eingesetzt und ihre Fahrten sind daher nicht eilbedürftig.

Es mutet überhaupt schon sehr merkwürdig an, wenn studentische Mitarbeiter für Zwecke eines Forschungsprojektes in ein Blaulichtfahrzeug gesetzt werden, um die Unfallorte schwerer Verkehrsunfälle mit Blaulicht und Einsatzhorn anzufahren, ohne dass sie einem amtlichen Einsatzauftrag im Sinne der beiden einschlägigen Rechtsvorschriften §§ 35 und 38 StVO nachkommen. Deutlich zu hinterfragen sind daher die voran gegangenen Entscheidungen der Zulassungsbehörden des derzeit in Hannover und Dresden parallel durchgeführten Forschungsprojektes, die Fahrzeuge überhaupt rechtmäßig mit den beiden Sondersignalen auszustatten.

Es ist auch zu begrüßen, dass der Senat die beklagten Halter und Versicherung zu 100 % für die Unfallfolgen haften lässt, weil offensichtlich auch die Regeln der Vorschrift des § 35 Abs. 8 StVO

<sup>12</sup> <http://beck-aktuell.beck.de/news/ovg-koblenz-radfahrer-bot-gegenueber-alkoholauffaelligem-autofahrer-rechtswidrig>

<sup>13</sup> VG Hannover, Urteil vom 28.7.2011, Az. 9 A 3272/10, publiziert auf beck-aktuell; die Behörde verlangte eine „unverzügliche“ Vorlage, was vom Gericht zu Recht nicht als eine bestimmte Frist angesehen wurde; die Behörde durfte jedoch gegenüber dem Adressaten nochmals ein Gutachten mit korrekter Fristsetzung anfordern.

<sup>14</sup> Urteil vom 3.8.2011, Az. 14 U 158/10, juris

vom Blaulichtfahrer missachtet worden sind, denen bei rechtmäßiger Inanspruchnahme von Sonderrechten in jedem Fall hätte Folge geleistet werden müssen. Dazu interviewt, äußerte der Leiter der Unfallforschung, Prof. Otte, abschließend: „Unser Fahrer hat damals einen Fehler gemacht. Wir wissen, dass wir nur ein Wege-recht in Anspruch nehmen dürfen.“<sup>15</sup>

## Telefonieren während der Fahrt als Kavaliersdelikt?

Nach einer von der E-Plus-Gruppe bei TNS Infratest in Auftrag gegebenen und im Juni publizierten Studie benutzt fast jeder zweite Autofahrer (48 Prozent) das Mobiltelefon während der Fahrt.<sup>16</sup> Dabei bestehen große Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Während Frauen deutlich seltener (41 Prozent) zum Mobiltelefon greifen, nutzt bei Männern mehr als jeder zweite Fahrer (55 Prozent) das Handy während des Fahrens. Nicht verwundernd ist jedoch die Tatsache, dass sich besonders Verkehrsteilnehmer unter 40 Jahren zur rechtswidrigen Nutzung des Handys outen.

Jede vierte befragte Person (26 Prozent) gibt in der Studie an, das Mobiltelefon am Steuer „aus wichtigem Grund“ zu nutzen und 16 Prozent der Autofahrer nutzen das Handy aus Neugier, von wem man gerade angerufen wird. Befragt wurden insgesamt 809 Autofahrer und das Ergebnis ist nach Aussagen des Auftraggebers und des Marktforschungsinstituts repräsentativ. Die Ergebnisse dieser aktuellen Studie zur Ver-

kehrsmoral auf deutschen Straßen sind Besorgnis erregend, allerdings auch nur die Kehrseite mangelhafter Verkehrsüberwachung durch die Länderpolizeien.

## Unfallbilanz des ersten Halbjahres 2011

Nach einer Pressemitteilung des Deutschen Statistischen Bundesamtes sind im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres wieder mehr Unfallopfer als Getötete und Verletzte zu beklagen.<sup>17</sup> Danach kamen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 insgesamt 1.809 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Das waren 141 Personen oder 8,5 % mehr als im ersten Halbjahr 2010. Fast genauso hoch war im ersten Halbjahr die Zunahme bei den Verletzten mit 8,1 % auf etwa 182.800 Personen. Dabei starben in elf Bundesländern von Januar bis Juni 2011 mehr Menschen bei Straßenverkehrsunfällen als im ersten Halbjahr 2010, wobei die Zunahme in Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern mit jeweils 29 % besonders hoch war. Nachdem im vergangenen Jahr von den niedrigsten Unfallzahlen überhaupt berichtet werden konnte, beweisen diese neuen Zahlen, dass nachhaltige Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit keine Selbstläufer sind, sondern nur über eine personalintensive präventive Arbeit in Verkehrsüberwachung, Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung sichergestellt werden können. Insbesondere die bundesweit zu verfolgenden Einsparungen im polizeilichen Personal der Verkehrsüberwachung sollten vor diesem Hintergrund nochmals überdacht werden.

## Start einer Präventionskampagne „Regel-gerecht“

Zu den beiden voran gegangenen Meldungen könnte der Start der jährlichen Schwerpunktaktion zur Verkehrssicherheit der Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und des Deutschen

Verkehrssicherheitsrates nicht besser passen. Begründet wird diese Kampagne damit, dass viele Verkehrsteilnehmer ihre Kompetenz hinter dem Steuer falsch einschätzen und sich zudem nicht regelgerecht verhalten. Das ist das vom DVR auf seiner Website vorgestellte Ergebnis einer repräsentativen Umfrage, die tns-empid im Auftrag der vergangenen Präventionskampagne „Risiko raus!“ durchführte:<sup>18</sup> 46 Prozent der Befragten meinten dabei, ihre Kompetenz am Steuer sei gut bis sehr gut. Gleichzeitig jedoch gaben 70 Prozent an, hin und wieder Geschwindigkeitsbegrenzungen zu übertreten. Die neue Kampagne des DVR ist dringend notwendig. Die Überschreitung der Regeln des Verkehrsrechts ist nach wie vor Hauptunfallursache Nr. 1. Dabei sind die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen von Polizei und Kommunen nach wie vor zu unspezifisch und überwachen präventiv eher allgemeine Normen wie Geschwindigkeitsobergrenzen und Abstandsmaße als unfallursächliche Übertretungen wie die nicht angepasste Geschwindigkeit.<sup>19</sup>



Prof. Dr. jur. Dieter Müller ist Fachbereichsleiter Verkehrswissenschaften an der Hochschule der Sächsischen Polizei.

15 Aus einem Interview der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung, nachzulesen auf der Website: <http://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/uebersicht/Keine-Sonderrechte-mehr-fuer-Unfallforscher-der-MHH>

16 <http://www.presseportal.de/pm/15264/2068498/telefonieren-waehrend-der-fahrt-jeder-zweite-autofahrer-gefaehrdet-sich-und-andere-mit-bild>

17 Pressemitteilung Nr. 305 vom 22.8.2011 auf [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

18 <http://www.dvr.de/aktionen/regel-gerecht.htm>

19 Dazu jetzt aktuell Müller, Dieter, Die doppelte Geschwindigkeitsbegrenzung des § 3 Abs. 3 StVO, in KommunalPraxis Spezial 2011, Heft 3, S. 155 ff.